

توقیف کشتی حامل محموله نفت ایران (گریس ۱) به واسطه ورود به مرزهای اتحادیه اروپا

وحید بذار*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۱۲ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۰/۲۰

چکیده

در ۱۴ تیر ماه ۱۳۹۸ (۴ ژوئیه ۲۰۱۹)، نیروی دریایی بریتانیا کشتی «گریس ۱» را که حامل ۲.۱ میلیون بشکه نفت ایران بود، با این ادعا که به واسطه ورود به دریای سرزمینی جبل الطارق، وارد مرزهای اتحادیه اروپا شده و با انتقال نفت به سوریه، دستورالعمل تحریمی اتحادیه اروپا را نقض کرده است، توقیف می‌کند. تنگه جبل الطارق شش مایل دریای سرزمینی دارد که نسبت به سه مایل آن، ادعای دریای سرزمینی جبل الطارق مطرح است. همچنین، با توجه به شرایط این منطقه، حق عبور ترانزیت در آن برقرار است. علی‌رغم ادعای بریتانیا در خصوص مکان توقیف کشتی، بعید به نظر می‌رسد که با اینکه کشتی «گریس ۱» می‌توانست از منطقه‌ای به جز دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق عبور کند، ترجیح دهد تا - با وجود جو منفی موجود در جامعه بین‌المللی علیه ایران - از دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق عبور کند. بنابراین بریتانیا با توقیف کشتی «گریس ۱» در خارج از مرزهای اتحادیه اروپا که قطعاً دستورالعمل‌های آن قابلیت اجرا ندارند، یک عمل متخلفانه بین‌المللی انجام داده است که موجبات مسئولیت بین‌المللی این دولت را فراهم می‌آورد.

واژگان کلیدی: گریس ۱؛ جبل الطارق؛ اتحادیه اروپا؛ توقیف کشتی؛ تحریم.

* دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی.

مقدمه

کشتی «گریس ۱»^۱ که حامل ۲.۱ میلیون بشکه نفت ایران بود، در حالی در ۱۴ تیر ماه ۱۳۹۸ (۴ ژوئیه ۲۰۱۹) در نزدیکی «جبل الطارق»^۲ به وسیله نیروی دریایی بریتانیا توقیف شد که حدود دو ماه قبل، سفر خود را از خلیج فارس آغاز کرده بود و به جای عبور از کانال «سوئز»^۳، قاره آفریقا را دور زد تا از تنگه جبل الطارق وارد آب‌های مدیترانه شود.^۴ بریتانیا با این ادعا که این کشتی با نقض تحریم‌های اتحادیه اروپا، حامل نفت به سمت کشور سوریه است، اقدام به توقیف آن کرد. توقیف کشتی به بهانه نقض تحریم‌ها چندان بی‌سابقه نیست و حدود دو ماه قبل از توقیف کشتی «گریس ۱» نیز در خصوص کشتی «وایز آنست»^۵ که حامل محموله زغال سنگ کشور کره شمالی بود انجام گرفته بود. البته توقیف کشتی «وایز آنست» تمایز فاحشی با توقیف کشتی «گریس ۱» دارد؛ چراکه کشتی حامل محموله کره شمالی به دلیل نقض قطعنامه‌های تحریمی شورای امنیت سازمان ملل که تمامی دولت‌های عضو سازمان موظف به پذیرش و اجرای آنها هستند،^۶ انجام گرفت؛ اما در قضیه توقیف نفتکش حامل محموله ایرانی، هیچ تحریمی از سوی شورای امنیت سازمان ملل متحد یا اتحادیه اروپا در خصوص صادرات نفت ایران وجود ندارد و تنها با این ادعا که محموله نفت کشتی به مقصد سوریه که مشمول تحریم‌های اتحادیه اروپاست، حمل می‌شود، این کشتی توقیف شده است. البته تیرگی روابط ایران و بریتانیا در مبادرت بریتانیا به این اقدام بی‌تأثیر نبود. روابط دولت‌های ایران و بریتانیا اخیراً به واسطه قضیه خانم «نازنین زاغری» اندکی تیره شده و حتی بریتانیا تهدید کرده است که با ادعای نقض کنوانسیون روابط کنسولی (۱۹۶۳)، علیه ایران در دیوان بین‌المللی دادگستری طرح دعوا خواهد کرد.^۷

1. Grace 1.

2. Gibraltar.

3. Suez.

۴. بر خلاف دلایلی که برخی افراد در خصوص انتخاب مسیر دورتر به وسیله کشتی «گریس ۱» (مسیر ۲۳۳۰۰ کیلومتری به جای مسیر ۶۶۰۰ کیلومتری) بیان می‌کنند، باید گفت که این نفتکش گول‌پیکر که قسمت اعظم آن زیر آب است، به لحاظ فیزیکی امکان عبور از کانال سوئز را نداشت و به ناچار باید قاره آفریقا را دور می‌زد.

5. Wise Honest.

کشتی «وایز آنست» به وسیله نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا توقیف شد.

6. Charter of the United Nations, art. 25.

۷. خانم نازنین زاغری (رتکلیف) یک تبعه ایرانی است که در سال ۲۰۱۳ میلادی تابعیت بریتانیا را کسب کرده

دولت ایران با غیر قانونی خواندن توقیف کشتی «گریس ۱»، سفیر بریتانیا در ایران - آقای «راب مکیر»^۱ - را برای ادای توضیحات احضار کرد. در پاسخ به توقیف این نفتکش، دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام - آقای محسن رضایی - در پیامی توثیتری اذعان داشت که «... انگلیس اگر نفتکش ایرانی را رفع توقیف نکند، وظیفه دستگاه‌های مسئول، اقدام متقابل و توقیف یک نفتکش انگلیسی است.»^۲ ۱۵ روز پس از توقیف کشتی حامل محموله ایرانی در جبل الطارق، نفتکش بریتانیایی «استینا امپرو»^۳ که در حال عبور از تنگه هرمز بود، به دلایلی از جمله نقض قوانین بین‌المللی دریایی، تصادم با یک کشتی ماهیگیری ایرانی و خسارت به محیط زیست به وسیله ایران توقیف شد.

۱. توقیف کشتی حامل محموله ایرانی (گریس ۱) در جبل الطارق و جنبه‌های حقوقی آن

با دستور قضایی شماره ۲۰۱۹/۱۳۲ دادگاه جبل الطارق که بر اساس دستورالعمل شماره ۵ از دستورالعمل‌های تحریمی ۲۰۱۹ صادر شد، کشتی «گریس ۱» در ۴ ژوئیه ۲۰۱۹ به دستور مقام ساحلی جبل الطارق توقیف شد. همچنین با این استدلال که برای دادگاه مسلم شده است که دلایل قانع‌کننده‌ای وجود دارد که توقیف کشتی برای رعایت دستورالعمل شماره ۲۰۱۲/۳۶ اتحادیه اروپا (۱۸ ژانویه ۲۰۱۲) در مورد تدابیر محدودکننده در خصوص وضعیت سوریه ضروری است، دو دستور موقت به تاریخ‌های ۵ و ۱۹ ژوئیه در خصوص استمرار توقیف صادر شد.^۴ نخستین پرسشی که مطرح می‌شود

است. او در ۱۵ فروردین ۱۳۹۵ (سوم آوریل ۲۰۱۶) که قصد بازگشت به بریتانیا را داشت، در فرودگاه امام خمینی تهران بازداشت شد و پس از طی فرایند قضایی در ایران، به تحمل حبس محکوم شد. وزیر خارجه بریتانیا - «جرمی هانت» - در هفدهم اسفند ۱۳۹۷ (هشتم مارس ۲۰۱۹) اعلام کرد که دولت بریتانیا قصد دارد تا با حمایت دیپلماتیک از خانم زاغری، وضعیت ایشان را در ایران پیگیری کند. او حتی گزینه‌هایی از جمله طرح دعوا در دادگاه‌های بین‌المللی و اعمال تحریم‌ها را نیز در این رابطه مورد اشاره قرار داده است [https://www.reuters.com/article/us-iran-britain-aidworker/britain-hands-jailed-british-\(iranian-aid-worker-diplomatic-protection-idUSKCN1QO2T3](https://www.reuters.com/article/us-iran-britain-aidworker/britain-hands-jailed-british-(iranian-aid-worker-diplomatic-protection-idUSKCN1QO2T3)

بررسی این پرسش که آیا حمایت دیپلماتیک یکی از دولت‌های متبوع فرد چندتابعیتی (Multiple Nationality) علیه دولت دیگر متبوع آن در حقوق بین‌الملل امکان‌پذیر است یا خیر، مجال دیگری را می‌طلبد.

1. Rob Macaire.
2. <https://www.isna.ir/news/98041407133>.
3. Stena Impero.
4. Specified Ship Notice (LN. 2019/132) Relating to the M.V. Grace 1 (IMO: 9116412), Notice of Revocation of Specification of Ship (LN. 2019/164), paras. 1-2.

این است که چرا برای رفع توقیف فوری این کشتی هرگز اقدامی در خصوص مراجعه به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در هامبورگ آلمان صورت نگرفت؟ بر اساس ماده ۲۹۲ کنوانسیون که در راستای استدلال پذیرفته شده در نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «تشکیل کمیته ایمنی دریایی در سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی» تدوین شده است،^۱ ارائه درخواست رفع توقیف فوری کشتی به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها تنها از سوی کشور «صاحب پرچم»^۲ یا کشوری که کشتی در آن ثبت شده است امکان‌پذیر است و همچنین کشور توقیف‌کننده و کشور صاحب پرچم کشتی باید عضو کنوانسیون باشند.^۳ در قضیه «گریس ۱»، دولت‌های پاناما - به عنوان دولت صاحب پرچم - و بریتانیا - به عنوان دولت توقیف‌کننده کشتی - عضو کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها هستند؛ اما دولتی که باید برای رفع توقیف فوری کشتی بر اساس کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها اقدام می‌کرد (پاناما)، هیچ تمایلی برای انجام آن نداشت. این دولت به جای اقدام در این رابطه، اعلام کرد که کشتی «گریس ۱» را پس از دریافت اطلاعاتی مبنی بر اینکه کشتی مزبور در تأمین مالی تروریسم مشارکت کرده یا با آن مرتبط است، از تاریخ ۲۹ مه ۲۰۱۹ - شش روز قبل از توقیف - از فهرست کشتی‌های بین‌المللی پاناما خارج کرده است.^۴ پس از این واکنش پاناما، دولت ایران به عنوان متضرر اصلی توقیف کشتی تصمیم گرفت تا پرچم خود را بر آن برافزارد و نام آن را به «آدریان دریا ۱» تغییر دهد؛^۵ اما این اقدام نیز نتوانست

۱. دیوان بین‌المللی دادگستری در نظریه مشورتی خود در قضیه «تشکیل کمیته ایمنی دریانوردی در سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی» که در سال ۱۹۶۰ میلادی ارائه کرد، به این نتیجه رسید که از میان دولت‌های مرتبط با یک کشتی، دولت صاحب پرچم یا دولتی که کشتی در آن ثبت می‌شود - نه دولتی که ارتباط واقعی با کشتی دارد - مورد توجه قرار می‌گیرد (Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Advisory Opinion, I.C.J. Reports (1960), pp. 170-171).

۲. Flag State.

۳. برای مطالعه بیشتر در خصوص جنبه‌های حقوقی رفع توقیف فوری کشتی‌ها بر اساس حقوق بین‌الملل دریاها ر.ک: Mensah, 2007, pp. 425-450.

۴. <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/04>.

۵. بر خلاف آنچه گفته می‌شود، ثبت کشتی در ایران با نام جدید «آدریان دریا ۱» به دلیل دور زدن تحریم‌ها یا سایر مسائل نبود، بلکه همان‌طور که سفیر ایران نیز تأکید می‌کند، پس از اینکه پاناما تصمیم گرفت تا پرچم خود را از کشتی «گریس ۱» بردارد و به ثبت آن در پاناما خاتمه دهد، ثبت کشتی در ایران مستلزم انتخاب نام ایرانی برای آن بود (https://www.prsstv.com/Detail/2019/08/18/603815).

در خصوص وضعیت عدم امکان مراجعه به دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای تغییریری ایجاد کند؛ چراکه دولت ایران به عنوان دولت صاحب پرچم جدید کشتی نیز عضو کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای (۱۹۸۲) نبود تا بتواند از مزایای آن بهره‌مند شود.

دادگاه جبل الطارق برای توقیف کشتی «گریس ۱» به ماده ۱۴ (۲) دستورالعمل شماره ۲۰۱۲/۳۶ اتحادیه اروپا (۱۸ ژانویه ۲۰۱۲) استناد می‌کند که طبق آن، فراهم کردن - مستقیم یا غیر مستقیم - هرگونه منابع اقتصادی برای اشخاص حقیقی و حقوقی یا نهادهای مذکور در ضمیمه دستورالعمل ممنوع است.^۱ دادگاه بیان می‌کند: از آنجایی که محموله کشتی «گریس ۱» (نفت خام)، یک منبع اقتصادی قلمداد می‌شود که با توجه به ادله موجود در حال حرکت به سمت یک نهاد مذکور در ضمیمه دستورالعمل - تصفیه‌خانه «بانیاس»^۲ در ساحل سوریه - بود،^۳ قوانین اتحادیه اروپا به وسیله این کشتی نقض شده است.^۴ بنابراین دادگاه تنها با این استدلال که قوانین اتحادیه اروپا در منطقه‌ای که این قوانین بر آن حکمفرماست، نقض شده است، دستور توقیف کشتی را صادر می‌کند. دادگاه جبل الطارق حتی در دستور رفع توقیف کشتی که در ۸ اوت ۲۰۱۹ صادر می‌کند نیز تعهد بعدی ایران مبنی بر اینکه مقصد کشتی یک موجودیت تحت تحریم اتحادیه اروپا نبوده و نخواهد بود را مبنای تصمیم خود قرار می‌دهد. دادگاه تصریح می‌کند که با توجه به تعهدی که ایران ضمن اسناد مورخ ۵ اوت و ۲۹ ژوئیه ۲۰۱۹ داده است، یک تغییر بنیادین در مقصد کشتی که به واسطه ادله محرز شده بود، ایجاد شده است و دیگر نمی‌توان دلیل موجهی برای این امر ارائه داد که توقیف کشتی «گریس ۱» برای تضمین رعایت دستورالعمل اتحادیه اروپا الزامی است.^۵

۱. شاید این استدلال مطرح شود که دادگاه جبل الطارق با استناد به ماده ۶ دستورالعمل شماره ۲۰۱۲/۳۶ اتحادیه اروپا که صنعت نفت سوریه را تحریم می‌کند، می‌توانست استدلال مناسب‌تری را برای توجیه دستور توقیف کشتی مطرح کند. در پاسخ باید گفت که مطابق ماده ۶، صادرات نفت از سوریه به اتحادیه اروپا - نه صادرات نفت به سوریه - ممنوع شده است و این ماده نمی‌توانست مبنایی برای توقیف کشتی «گریس ۱» فراهم کند.

2. Baniyas.

۳. دادگاه جبل الطارق ادله متعددی را به منظور اثبات مقصد کشتی «گریس ۱» (سوریه) مورد توجه قرار داد، از جمله برنامه سفر کشتی، نقشه‌های دریانوردی، برنامه بارگیری کشتی، ایمیل‌های رد و بدل شده میان کاپیتان کشتی و واسطه‌ها و ارتباطات خدمه کشتی با خارج از کشتی.

4. Specified Ship Notice (LN. 2019/132) Relating to the M.V. Grace 1 (IMO: 9116412), Notice of Revocation of Specification of Ship (LN. 2019/164), paras. 3-6.

5. Specified Ship Notice (LN. 2019/132) Relating to the M.V. Grace 1 (IMO: 9116412), Notice of Revocation of Specification of Ship (LN. 2019/164), paras. 13-14,16.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که اگر مطابق نظر دادگاه جبل الطارق، کشتی «گریس ۱» مرتکب یک عمل متخلفانه شده است، آیا تغییر مقصد کشتی می‌تواند به لحاظ حقوقی ماهیت عمل متخلفانه اولیه را تغییر دهد؟ نخست باید به این نکته اشاره کرد که تحریم‌های اتحادیه اروپا علاوه بر سرزمین‌های دولت‌های عضو آن، در کشتی‌های تحت صلاحیت دولت‌های مزبور نیز اعمال می‌شود. هیچ‌کدام از دولت‌های مرتبط با کشتی «گریس ۱» (پاناما به عنوان دولت صاحب پرچم، روسیه به عنوان مالک کشتی و ایران به عنوان مالک محموله آن) عضو اتحادیه اروپا و ملزم به رعایت دستورالعمل‌های آن نیستند؛ اما دادگاه جبل الطارق، محل عبور کشتی را به عنوان مکانی قلمداد کرد که دستورالعمل مزبور در آن لازم‌الاجراست، بدین ترتیب که هنگامی که کشتی وارد مرزهای اتحادیه اروپا شد ملزم به رعایت قوانین آن بود و نقض آن قوانین موجبات توقیف آن را فراهم آورد. ضروری است برای پاسخ به پرسش مطرح شده و بسیاری از پرسش‌های دیگر در خصوص توقیف کشتی «گریس ۱»، نخست پیشینه تاریخی و وضعیت سرزمین جبل الطارق و آب‌های مجاور آن مورد مذاقه و بررسی قرار گیرد.

جبل الطارق یک سرزمین مورد اختلاف میان کشورهای بریتانیا و اسپانیاست. سابقه این اختلاف به معاهده صلح و دوستی میان بریتانیا و اسپانیا (معاهده «اوترخت»)^۱ در سال ۱۷۱۳ میلادی برمی‌گردد که طبق ماده ۱۰ آن، اسپانیا حاکمیت سرزمین جبل الطارق را به بریتانیا منتقل کرد. از آن زمان بریتانیا صلاحیت خود را بر جبل الطارق اعمال می‌کند و همچنین تقریباً تمام ساکنان این منطقه در رفراندومی که در سال ۱۹۶۷ در جبل الطارق برگزار شد (۹۹ درصد آراء)، حاکمیت بریتانیا را ترجیح دادند (Trinidad, 2017, p. 40). به طور کلی در مورد انتقال سرزمین جبل الطارق، اختلافی میان بریتانیا و اسپانیا وجود ندارد،^۲ بلکه اختلاف تنها بر روی مناطق دریایی مجاور آن است. در واقع اسپانیا - بر خلاف بریتانیا - مدعی است که در معاهده «اوترخت»، انتقال

1. Treaty of Peace and Friendship between Great Britain and Spain (Treaty of Utrecht), signed 13 July 1713.

۲. برخی افراد معتقدند علی‌رغم اعمال حاکمیت مؤثر بریتانیا بر جبل الطارق از زمان انعقاد معاهده «اوترخت»، هنگامی که در سال ۱۹۴۶ میلادی و در پی سیاست استعمارزدایی سازمان ملل متحد، جبل الطارق به عنوان یک سرزمین غیر خودمختار مورد شناسایی قرار گرفته و حاکمیت بریتانیا بر بخش انتقال‌یافته جبل الطارق منتفی شده است (Valle Galvez, 2017, p. 312).

صرفاً در خصوص سرزمین جبل الطارق - نه آب‌های آن - تحقق یافته است. بریتانیا با توجه به حاکمیت خود بر جبل الطارق، مدعی سه مایل دریای سرزمینی برای این سرزمین است، اما اسپانیا هیچ منطقه دریایی را به جز آب‌های داخلی برای جبل الطارق متصور نیست و برای عدم تثبیت دریای سرزمینی ادعایی به عنوان عرف، با کشتی‌های مختلف خود به طور مکرر به این منطقه دریایی وارد می‌شود. مقامات جبل الطارق که مانند مردمان آن متمایل به بریتانیا هستند، در سال ۲۰۱۲ برای پاسخ و ممانعت از این اقدامات، صخره‌ای مصنوعی در نزدیکی منطقه دریایی مورد اختلاف ایجاد کردند که بسیار مورد اعتراض اسپانیا قرار گرفت. در ادامه بریتانیا به سرعت به کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در خصوص دریای سرزمینی و منطقه مجاور ملحق شد و آن را نسبت به آب‌های جبل الطارق اجرا کرد؛ اما اسپانیا که با تأخیر به آن پیوست، اعلامیه‌ای با این مضمون صادر کرد که تصویب کنوانسیون به منزله تأیید هیچ‌گونه حقوق یا وضعیتی در خصوص آب‌های جبل الطارق نیست. حتی پیشنهاد بریتانیا در سال ۱۹۶۶ در مورد مراجعه به دیوان بین‌المللی دادگستری نیز از سوی اسپانیا مورد قبول قرار نگرفت تا این اختلاف کماکان حل نشده باقی بماند (Trinidad, 2017, pp. 2, 38 & 47).

در خصوص وضعیت حقوقی آب‌های جبل الطارق باید گفت که این یک اصل مسلم حقوق بین‌الملل دریاهاست که یک سرزمین در دریا نیز ادامه می‌یابد و هنگامی که انتقال سرزمین جبل الطارق به بریتانیا مورد پذیرش قرار می‌گیرد، این انتقال شامل آب‌های آن نیز می‌شود. در واقع این گفته اسپانیا که ماده ۱۰ معاهده «اوترخت» تنها سرزمین جبل الطارق - نه آب‌های آن - را به بریتانیا منتقل کرده است، ادعای متقنی به نظر نمی‌رسد. به علاوه، بریتانیا از زمان معاهده «اوترخت» تاکنون صلاحیت خود را - حداقل به صورت «دفاکتو»^۱ - نسبت به آب‌های جبل الطارق اعمال کرده است. در دور ششم مذاکرات مربوط به انعقاد کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها در سال ۱۹۷۹، مقرره‌ای پیشنهاد شد که بر اساس آن، به هنگام تعیین حقوق و منافع ناشی از کنوانسیون برای «سرزمین‌های غیر خودمختار»^۲ توجه اصلی باید به مردم آن سرزمین داده شود. اسپانیا که با توجه به رفراندوم برگزار شده در جبل الطارق، این مقرره را مغایر با منافع خود می‌دید استدلال می‌کرد که ساکنان فعلی جبل الطارق، مردم دارای

1. de facto.

2. Non-Self-Governing Territories.

«حق تعیین سرنوشت»^۱ نیستند، بلکه یک جمعیت تصنعی هستند و مردم واقعی جبل الطارق اسپانیایی‌هایی هستند که پس از حمله انگلستان و هلند در سال ۱۷۰۴ به شهر «سن روک»^۲ گریختند. علی‌رغم حذف مقررۀ مزبور، در ضمیمه نخست سند نهایی کنفرانس ملل متحد در خصوص حقوق دریاها که شامل چهار قطعنامه بود، به این موضوع پرداخته شد. در قطعنامه سوم تصریح شد که مقررات مربوط به حقوق و مزایای ناشی از کنوانسیون با توجه به رفاه و توسعه مردم یک سرزمین و در راستای منافع آنها اجرا خواهد شد. همچنین در مواردی که میان اعمال صلاحیت بر سرزمین مورد نظر میان دولت‌ها اختلاف وجود دارد، این اختلاف با مشورت میان آنها حل و فصل می‌شود و در جریان این مشورت، ملاحظه اصلی، منافع مردم آن سرزمین خواهد بود.^۳ اسپانیا به هنگام امضا و تصویب کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) با صدور اعلامیه‌ای تصریح می‌کند که مقررات کنوانسیون به خصوص قطعنامه سوم نسبت به جبل الطارق لازم‌الاجرا نخواهد بود.^۴ در مقابل، اعلامیه‌ای که بریتانیا در زمان پیوستن به کنوانسیون صادر می‌کند، ضمن بی‌اساس خواندن اعلامیه اسپانیا، اجرای کنوانسیون نسبت به جبل الطارق را تصدیق و بیان می‌کند که بریتانیا بدون تردید بر جبل الطارق و آب‌های سرزمینی آن صلاحیت دارد (Trinidad, 2017, pp. 43-45 & 51-52). بنابراین به نظر می‌رسد که بتوان سرزمین جبل الطارق را - همان‌طور که بریتانیا مدعی است - جزء «سرزمین‌های ماوراء بحار بریتانیا»^۵ قلمداد کرد و حاکمیت و صلاحیت بریتانیا را در جبل الطارق و آب‌های مجاور آن مورد پذیرش قرار داد. عکس‌العمل ایران در قضیه توقیف کشتی «گریس ۱» نیز تأییدکننده این نتیجه‌گیری است. به عبارت دیگر اظهارنظر دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام متعاقب توقیف کشتی «گریس ۱» در خصوص لزوم توقیف یک نفتکش انگلیسی به وسیله ایران در مقام اقدام متقابل، نشان‌دهنده این است که ایران نیز نه اسپانیا را در این خصوص مسئول می‌داند و نه جبل الطارق را به عنوان یک

1. Right to Self-Determination.

2. San Roque.

3. Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (excerpts), Annex I, Resolution III (1)(a),(b).

۴. مطابق کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها (۱۹۸۲)، اعلامیه‌های صادره از سوی دولت‌ها نمی‌توانند آثار حقوقی ناشی از مقررات کنوانسیون را مستثنی کنند یا تغییر دهند (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 310).

5. British Overseas Territories.

دولت دارای حاکمیت مؤثر قلمداد می‌کند. جالب است که دولت اسپانیا هرگز این امر را نمی‌پذیرد و حتی در قضیه «گریس ۱» معترض است که چرا ایالات متحده آمریکا اطلاعات مربوط به کشتی «گریس ۱» را به جای بریتانیا به اسپانیا مخابره نکرد.^۱

حال به این پرسش می‌پردازیم که آیا مطابق نظر دادگاه جبل الطارق، گفته ایران در دادگاه جبل الطارق را مبنی بر اینکه مقصد کشتی «گریس ۱» سوریه نبوده و نخواهد بود، می‌توان مبنایی برای ایجاد تعهد بین‌المللی برای دولت ایران قلمداد کرد؟ منبع ایجاد تعهد در حقوق بین‌الملل تنها معاهدات و عرف بین‌المللی نیست، بلکه مواردی از جمله اصول کلی حقوقی، اعلامیه‌های یک‌جانبه، تصمیمات الزام‌آور یک سازمان بین‌المللی و رأی یک دادگاه بین‌المللی نیز می‌توانند منبع ایجاد تعهد باشند.^۲ همچنین «فرم» یا «شکل» تعهد نیز در این خصوص بی‌اهمیت است و اینکه یک اعلام نظر به صورت شفاهی یا کتبی ابراز شود، هیچ تمایز اساسی ایجاد نمی‌کند و حقوق بین‌الملل در خصوص فرم یا شکل تعهد، متضمن هیچ شرط مشخصی نیست.^۳ در این قضیه، ایران ضمن اسناد مورخ ۵ اوت و ۲۹ ژوئیه ۲۰۱۹، نرفتن کشتی «گریس ۱» به سوریه را اعلام کرده است که می‌توان به لحاظ حقوقی آنها را اعلامیه‌های یک‌جانبه‌ای قلمداد کرد که برای این دولت پیامدهای حقوقی به دنبال دارد. یافته‌های دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «آزمایش‌های هسته‌ای» که در آن، وضعیتی مشابه این قضیه وجود داشت، نتیجه‌گیری فوق را تأیید می‌کند. در قضیه «آزمایش‌های هسته‌ای»، دولت استرالیا با این ادعا که آزمایش‌های هسته‌ای دولت فرانسه در اقیانوس آرام جنوبی،^۴ آلودگی رادیوکتیو در سرزمین استرالیا ایجاد می‌کند، علیه این دولت در دیوان شکایت کرد و همچنین از دیوان خواست تا دستور موقتی مبنی بر عدم انجام آزمایش‌های هسته‌ای صادر کند که دیوان نیز در تاریخ ۲۲ ژوئن ۱۹۷۳ این خواسته را

1. https://elpais.com/elpais/2019/07/05/inenglish/1562310818_569487.html.

2. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Commentary 3 of article 12.

۳. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «معبد پره‌آویهار» بیان می‌کند که در حقوق بین‌الملل تمرکز اصلی بر قصد طرف‌هاست و حقوق هیچ فرم یا شکل خاصی را تجویز نمی‌کند؛ بنابراین طرف‌ها آزادند تا هر قالبی را که قصد آنها آشکارا از آن فهمیده می‌شود، برگزینند (Temple of Preah Vihear (Cambodia v. Thailand), (I.C.J. Reports 1961, p. 31).

۴. آزمایش‌های هسته‌ای فرانسه در جزیره «موروروا» (Mururoa) در فاصله ۶۰۰۰ کیلومتری ساحل استرالیا انجام می‌شد.

اجابت کرد.^۱ در مرحله رسیدگی صلاحیتی، دیوان قبل از بررسی صلاحیت خود و قابلیت استماع دعوا بیان می‌کند که نخست باید به مسئله وجود اختلاف به عنوان یک مسئله اساساً مقدماتی که می‌تواند تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر ادامه رسیدگی داشته باشد، پردازد تا تعیین کند که آیا برای رسیدگی به اختلاف صلاحیت دارد یا خیر. دیوان با تفسیر دادخواست و اظهارات خواهان (استرالیا) به این نتیجه می‌رسد که این دولت به دنبال یک حکم اعلامی^۲ (اعلام متخلفانه بودن عمل خواننده) نیست، بلکه هدف اصلی آن، عدم انجام آزمایش‌های هسته‌ای مشابه در اقیانوس آرام جنوبی است و قصد دارد تا از حکم دیوان به عنوان ابزاری برای نیل به این هدف استفاده کند. با اینکه فرانسه هرگز در دیوان حاضر نشد، دیوان بیانیه‌های رسمی و اظهارات مقامات فرانسوی در خصوص عدم انجام آزمایش‌های هسته‌ای در اقیانوس آرام و انجام بقیه آزمایش‌ها در زیر زمین را به منزله تعهدی که حاوی پیامدهای حقوقی برای این کشور است، قلمداد می‌کند. دیوان بیان می‌کند هنگامی که قصد دولت صادرکننده اعلامیه این است که آن باید الزام‌آور باشد، این قصد خصیصه یک تعهد الزام‌آور را به اعلامیه اعطا می‌کند و چنین تعهدی اگر با قصد ایجاد الزام و به صورت عام اعلام شود، الزام‌آور است، حتی اگر متعاقب مذاکرات بین‌المللی انجام نشده باشد. در چنین شرایطی برای واجد اثر شدن اعلامیه، هیچ‌گونه پاسخ یا واکنشی از سوی سایر دولت‌ها یا هیچ ضرورتی به اعلام قبولی اعلامیه نیست؛ چراکه چنین پیش‌شرط‌هایی با ماهیت یک‌جانبه اعلامیه که صرفاً به واسطه اعلام رسمی دولت ایجاد می‌شود، سازگار نیست.^۳ دیوان با توجه به تعهدی که برای فرانسه در خصوص عدم انجام آزمایش‌های هسته‌ای در اقیانوس آرام فرض می‌کند، به این نتیجه می‌رسد که دعوای خواهان دیگر هیچ هدفی را دنبال نمی‌کند و دیگر هیچ اختلافی وجود ندارد تا دیوان بخواهد مسئله صلاحیت خود نسبت به رسیدگی به آن را بررسی کند و دیگر نیازی به اقدام قضایی نسبت به این موضوع نیست. دیوان تصریح می‌کند که اختلاف مطرح شده نزد آن باید تا زمان تصمیم‌گیری دیوان همچنان وجود داشته باشد و دیوان نمی‌تواند هنگامی که هدف از طرح دعوا از طرق دیگر تأمین می‌شود، از تصدیق رفع اختلاف امتناع کند.^۴ بنابراین، این امکان وجود دارد که مرتکب

1. Nuclear Tests (Australia v. France), Order of 22 June 1973, p. 106.

2. Declaratory Judgment.

3. Nuclear Tests (Australia v. France), I.C.J. Reports 1974, paras. 30-41, 43, 51.

4. Nuclear Tests (Australia v. France), I.C.J. Reports 1974, paras. 55-56, 62.

عمل متخلفانه اولیه بتواند با اقدام بعدی خود از عمل مزبور رفع اثر کند. بر این اساس، حتی اگر وضعیت کشتی «گریس ۱» را متخلفانه قلمداد کنیم، این فرض می‌تواند با اقدام بعدی منتفی شود. به هر حال فابیان پیکاردو (نخست‌وزیر جبل الطارق) در ۱۴ سپتامبر بیان می‌کند که کشتی «آدریان دریا ۱» محموله نفتی خود را به هیچ نهاد تحت تحریم اتحادیه اروپا نفروخته و دولت ایران تعهد خود در خصوص عدم فروش نفت کشتی به سوریه را نقض نکرده است.^۱

۲. مسئولیت بین‌المللی در قبال توقیف کشتی حامل محموله نفت ایران (گریس ۱) در جبل الطارق

نخستین موردی که در خصوص توقیف کشتی «گریس ۱» جلب توجه می‌کند این است که دقیقاً یک روز قبل از رسیدن این کشتی به آب‌های مجاور جبل الطارق (۳ ژوئیه ۲۰۱۹)، قانونی در جبل الطارق تصویب می‌شود که به مقام محلی آن اجازه می‌دهد تا کشتی‌های ناقض قوانین اتحادیه اروپا را در آب‌های مجاور جبل الطارق توقیف کند. شاید این ایراد حقوقی مطرح شود که به فرض متخلفانه بودن فعالیت کشتی «گریس ۱»، این تخلف حدود دو ماه پیش که کشتی به سمت مقصد ادعایی آن (سوریه) حرکت کرده، انجام شده است و اقدام قانونگذاری در جبل الطارق و عطف به ماسبق کردن آن به تخلفی که قبلاً انجام شده، بر خلاف قواعد حقوقی و سبب ایجاد مسئولیت بین‌المللی است. این ایراد نمی‌تواند به لحاظ حقوقی مورد توجه قرار گیرد؛ چراکه دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا در سرزمین دولت‌های غیر عضو اتحادیه و مناطق دریایی آنها و آب‌های آزاد لازم‌الاتباع نیست و نقض ادعایی هنگامی اتفاق افتاده است که کشتی وارد آب‌های سرزمینی جبل الطارق - به عنوان منطقه‌ای که قوانین اتحادیه اروپا در آن اجرا می‌شود - شده است. حتی به عنوان استدلال جایگزین نیز می‌توان گفت که مطابق طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها (۲۰۰۱)، اگر عمل متخلفانه بین‌المللی دارای ویژگی استمرار باشد، زمان وقوع نقض تعهد به کل دوره‌ای که آن عمل تداوم داشته و مطابق تعهد بین‌المللی نیست، تعمیم می‌یابد.^۲ بنابراین حتی اگر بپذیریم که عمل متخلفانه بین‌المللی از زمان حرکت کشتی از ساحل ایران آغاز شده است، این نقض در طول سفر

1. <https://www.tehrantimes.com/news/440139>.

2. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, art. 14 (2).

- هم قبل از تصویب قانون و هم بعد از آن - به طور مداوم انجام می شده است و می تواند مبنایی برای اقدام به توقیف قرار بگیرد.

تحریم‌های اتحادیه اروپا - بر خلاف اغلب تحریم‌های آمریکا علیه ایران - تحریم‌های ثانویه نیست که علاوه بر اعضای اتحادیه، برای سایرین نیز لازم‌الاتباع باشد. در واقع در پاسخ به پرسش قانونی بودن توقیف کشتی «گریس ۱» این واقعیت می‌تواند تعیین کننده باشد که این توقیف در آب‌های تحت صلاحیت جبل الطارق یا در غیر آن صورت گرفته است. بر اساس حقوق بین‌الملل دریاها، در تنگه جبل الطارق که حدود شش مایل عرض دارد، «عبور ترانزیت»^۱ برقرار است بدین ترتیب که کشتی‌ها باید «عبور سریع و بدون توقف»^۲ از تنگه داشته باشند و به هنگام عبور، قواعد و رویه‌های عموماً پذیرفته شده بین‌المللی در خصوص جلوگیری و کاهش آلودگی و امنیت در دریا را رعایت کرده و از انجام اقداماتی از جمله تهدید و توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت سرزمینی و استقلال سیاسی دولت‌های ساحلی تنگه امتناع کنند.^۳ همچنین اگر کشتی به هنگام استفاده از حق عبور ترانزیت، با اینکه می‌تواند از آب‌های آزاد یا منطقه انحصاری - اقتصادی عبور کند، وارد دریای سرزمینی کشور ساحلی مجاور تنگه شود، حق عبور ترانزیت را از دست می‌دهد. در عبور ترانزیت کشتی «گریس ۱» از تنگه جبل الطارق هیچ کدام از این تخلف‌ها از سوی توقیف‌کنندگان به کشتی نسبت داده نشده است. به علاوه، در این تنگه علاوه بر سه مایل دریای سرزمینی ادعایی، سه مایل منطقه دریایی دیگر وجود دارد که کشتی‌ها می‌توانند از آنجا عبور کنند (Hartwig, 2019). فارغ از ادعاهای متناقض بریتانیا و ایران در خصوص مکان توقیف کشتی، بعید به نظر می‌رسد که علی‌رغم امکان عبور کشتی از منطقه سه مایلی اخیر و فضای منفی موجود در جامعه بین‌المللی علیه ایران، این کشتی از منطقه دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق عبور کرده باشد. بنابراین اگر توقیف کشتی در منطقه‌ای که جزء دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق نیست، از سوی طرف ایرانی اثبات شود، غیر قانونی بودن توقیف و دریافت غرامت بابت خسارت‌های وارده به آسانی امکان پذیر است.

در خصوص انتساب عمل توقیف کشتی «گریس ۱» به دولت بریتانیا نیز تردیدی

1. Transit Passage.

2. Continuous and Expeditious Transit.

3. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, arts. 38-39.

وجود ندارد و اقدام نیروی دریایی بریتانیا به عنوان ارگان این دولت قابل انتساب به آن است.^۱ حتی اگر ماهیت جبل الطارق را به عنوان یک دولت بپذیریم نیز اقدام نیروی دریایی بریتانیا در توقیف کشتی «گریس ۱» قابل انتساب به دولت جبل الطارق نیست. در واقع با اینکه توقیف کشتی «گریس ۱» به خواسته مقام ساحلی جبل الطارق انجام شده،^۲ این اقدام تحت هدایت و کنترل دولت جبل الطارق نبوده است. طبق طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها (۲۰۰۱)، رفتار ارگان یک دولت که در اختیار دولت دیگر قرار می‌گیرد، به دولت در اختیار قرارگیرنده منتسب است اگر آن ارگان، عناصری از اقتدارات دولت اخیر را اعمال کرده باشد و در این خصوص تحت هدایت و کنترل دولت در اختیار قرارگیرنده باشد.^۳ در قضیه «گریس ۱»، نیروی دریایی بریتانیا بدون تردید ارگان دولت بریتانیاست که با پلیس جبل الطارق همکاری می‌کند و عناصری از اقتدارات حکومتی جبل الطارق را اعمال می‌کند، اما این نیروها - حداقل در قضیه «گریس ۱» - تحت هدایت و کنترل جبل الطارق نبوده‌اند. همچنین در خصوص مرجع قضایی صالح برای رسیدگی به شکایت ایران می‌توان گفت با توجه به اینکه کشتی «گریس ۱» با ادعای نقض دستورالعمل اتحادیه اروپا توقیف شده، ایران می‌تواند با مراجعه به دیوان دادگستری اروپا مدعی شود که بریتانیا دستورالعمل اتحادیه اروپا در جبل الطارق را به اشتباه اجرا کرده و برای توقیف متخلفانه این کشتی، درخواست غرامت کند. رویه بین‌المللی در خصوص غرامت ناشی از توقیف متخلفانه کشتی نیز در اینجا قابل ذکر است، بدین ترتیب که در اغلب مواردی که کشتی پس از مدت‌زمان کوتاهی رفع توقیف می‌شود معمولاً موضوع غرامت ناشی از توقیف متخلفانه آن در روابط بین‌الدولی دنبال نمی‌شود. برای مثال، در توقیف کشتی «کاموکو»^۴ با پرچم پاناما به وسیله فرانسه در سال ۲۰۰۰، توقیف کشتی «ولگا»^۵ با پرچم روسیه به وسیله استرالیا در سال ۲۰۰۲، توقیف کشتی «مونته کونفورکو»^۶ با پرچم «سیشیل»^۷ به وسیله فرانسه در سال ۲۰۰۰،

1. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, art. 4.

2. <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128252>.

3. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, art. 6 and Commentary 3 of it.

4. Camouco.

5. Volga.

6. Monte Confurco.

7. Republic of Seychelles.

توقیف کشتی‌های «تومیمارو»^۱ و «هوشینارو»^۲ با پرچم ژاپن به وسیله روسیه در سال ۲۰۰۷، توقیف کشتی «گرنند پرینس»^۳ با پرچم «بلیز»^۴ به وسیله فرانسه در سال ۲۰۰۱، توقیف کشتی «جینو تریدر»^۵ با پرچم «سنت وینسنت‌اند دِ گرینیدینز»^۶ به وسیله «گینه بیسائو»^۷ در سال ۲۰۰۴ و توقیف کشتی «چایسیری ریفر ۲»^۸ با پرچم پاناما به وسیله یمن در سال ۲۰۰۱ هرگز جبران خسارت به واسطه توقیف کشتی پیگیری نشد.^۹ مسئله جبران خسارت ناشی از توقیف کشتی «سایگا» به وسیله دولت گینه از موارد معدودی است که در آن، چنین غرامتی درخواست شد. شاید برخی مدعی شوند که امتناع دولت گینه از اجرای حکم دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در خصوص رفع توقیف فوری از این کشتی که سه هفته پس از توقیف آن صادر شد، دلیل اصلی پیگیری غرامت ناشی از توقیف این کشتی بود؛ اما تمایزی که در این قضیه بسیار جلب توجه می‌کند این است که کشتی «سایگا» بر خلاف کشتی‌های مذکور در مثال‌های قبلی که جملگی ماهیگیری بودند، یک کشتی باری بود که به هنگام توقیف محموله بزرگی را به همراه داشت. به هر حال غرامت تعیین شده بابت توقیف کشتی «سایگا» (۲۰۱۲۳۰۳۵۷ دلار) نشان می‌دهد که این پیگیری می‌تواند مبالغ قابل توجهی را عاید زیان‌دیده توقیف متخلفانه کشتی کند (Tuerk, 2007, pp. 306-313).

1. Tomimaru.
2. Hoshinmaru.
3. Grand Prince.
4. Belize.
5. Juno Trader.
6. Saint Vincent and the Grenadines.
7. Guinea-Bissau.
8. Chaisiri Reefer 2.
9. The "Camouco" Case (Panama v. France) (Prompt Release), Judgment of February 7, 2000, 4 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinons and Orders (2000); The "Volga" Case (Russia v. Australia) (Prompt Release), Judgment of December 23, 2002, 6 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinons and Orders (2002); The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France) (Prompt Release), Judgment of December 18, 2000, 4 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinons and Orders (2000); The "Grand Prince" Case (Belize v. France) (Prompt Release), Judgment of April 20, 2001, 5 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinions and Orders (2001); The "Juno Trader" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau) (Prompt Release), Judgment of December 18, 2004, 8 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinons and Orders (2004); The "Chaisiri Reefer 2" Case (Panama v. Yemen) (Prompt Release), Order of July 13, 2001, 5 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinons and Orders (2001).

۱۵ روز پس از توقیف کشتی «گریس ۱» از سوی بریتانیا، کشتی بریتانیایی «استینا امپرو» در تنگه هرمز به وسیله ایران توقیف شد که دولت بریتانیا این اقدام ایران را تلافی جویانه و در پاسخ به توقیف کشتی «گریس ۱» اعلام کرد. بریتانیا نیز با توجه به عدم عضویت ایران در کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، امکان توسل به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها را برای رفع توقیف فوری کشتی خود بر اساس ماده ۲۹۲ کنوانسیون نداشت. ایران تخلفاتی از جمله در خصوص عدم رعایت مقررات مربوط به تصادم کشتی در دریا و محیط زیست دریایی به وسیله کشتی «استینا امپرو» را که می‌تواند به منزله عدم رعایت شروط عبور ترانزیت در تنگه هرمز باشد، به عنوان دلایل توقیف کشتی بریتانیایی ذکر می‌کند. این دلایل در صورتی قابل پذیرش است که کشتی بریتانیایی در حال عبور ترانزیت از منطقه‌ای به جز دریای سرزمینی عمان بوده باشد؛ اما این ادعا از سوی بریتانیا مطرح می‌شود که این کشتی به هنگام عبور از دریای سرزمینی عمان توقیف شده و ایران در این رابطه مرتکب یک عمل متخلفانه بین‌المللی شده است. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که به فرض صحت این ادعا آیا ایران می‌تواند مدعی شود که این عمل را در پاسخ به توقیف کشتی «گریس ۱» و در مقام اقدام متقابل انجام داده است؟ برای تلقی عمل ایران در توقیف کشتی بریتانیایی به عنوان اقدام متقابل باید بررسی کرد که آیا در این عمل، شروط و ویژگی‌های توسل به اقدام متقابل^۱ رعایت شده است یا خیر. نخستین شرط این است که دولت زیان‌دیده تنها می‌تواند در پاسخ به عمل متخلفانه دولت مسئول و به منظور الزام این دولت به رعایت تعهداتش به اقدام متقابل متوسل شود. بنابراین نخست باید اثبات شود که توقیف کشتی «گریس ۱» از سوی بریتانیا یک عمل متخلفانه بین‌المللی بوده است که این امر به آسانی و با اثبات توقیف این کشتی و رای دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق که دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا در آن قابلیت اجرایی ندارند، محقق می‌شود. شروط کلی اقدامات متقابل از جمله رعایت تعهدات مربوط به حقوق بشر و حقوق بشردوستانه، قواعد آمره و منع توسل به زور نیز در این قضیه رعایت شده است. درخواست از دولت مسئول برای انجام تعهداتش و اعلان دولت زیان‌دیده در خصوص انجام اقدام متقابل نیز به عنوان شروط شکلی اقدامات متقابل محقق شده است. تنها شرطی که می‌تواند در این رابطه محل بحث باشد شرط تناسب است. بر این اساس اقدام متقابل باید

1. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, arts. 49-52.

با صدمه وارده متناسب باشد و در اتخاذ آن، شدت عمل متخلفانه بین‌المللی و حق‌های نقض شده باید مورد توجه قرار بگیرند. نفتکش «استینا امپرو» کوچک‌تر از نفتکش «گریس ۱» است و بر خلاف «گریس ۱»، محموله‌ای به همراه نداشت. در خصوص تفاوت میان مدت توقیف دو کشتی نیز باید گفت با اینکه کشتی بریتانیایی ۶۱ روز پس از کشتی «گریس ۱» رفع توقیف شد، مدت‌زمانی که این دو کشتی در توقیف مانده‌اند بسیار به هم نزدیک بود («گریس ۱» ۴۲ روز و «استینا امپرو» ۴۹ روز). بنابراین تمامی شروط توسل به اقدامات متقابل در توقیف کشتی «استینا امپرو» رعایت شده است.

علاوه بر مسئولیت بین‌المللی دولت بریتانیا به واسطه توقیف کشتی «گریس ۱»، تصمیم دولت پاناما در خصوص برداشتن پرچم خود از کشتی‌های ایرانی از جمله «گریس ۱» و خاتمه دادن به ثبت آنها در کشور پاناما که با ادعای نقض تحریم‌ها و قوانین بین‌المللی صورت گرفت،^۱ می‌تواند موجبات مسئولیت بین‌المللی این دولت را فراهم آورد.^۲ طبق قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل که برجام را تصدیق کرده و متن آن را به عنوان ضمیمه خود آورده است، پس از دریافت گزارش آژانس بین‌المللی انرژی اتمی در تأیید اینکه ایران اقدامات مصرح در بندهای ۱۵.۱ تا ۱۵.۱۱ ضمیمه V برجام را رعایت کرده است، قطعنامه‌های تحریمی علیه ایران خاتمه می‌یابد.^۳ گزارش مزبور حدود شش ماه پس از تهیه برجام از سوی آژانس صادر گردید. همچنین تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه ایران - به جز تحریم‌های هسته‌ای که در «روز انتقال»^۴ برجام لغو خواهند شد - نیز به واسطه برجام و قطعنامه ۲۲۳۱ لغو شدند (محبی و بذار، ۱۳۹۶، صص ۲۸۷-۲۸۶ و ۲۹۰). بنابراین در حال حاضر ایران تحت تحریم‌های شورای

۱. در قضیه «گریس ۱»، تصمیم دولت پاناما به طور انحصاری در خصوص برداشتن پرچم خود از کشتی «گریس ۱» و پایان دادن به ثبت آن در کشور پاناما نبود، بلکه این تصمیم در خصوص کلیه کشتی‌های با پرچم پاناما که تحریم‌ها و قوانین بین‌المللی را نقض می‌کنند، اتخاذ شد و در نتیجه آن، ۵۹ کشتی (عمدتاً نفتکش) به دلیل ارتباط با دولت‌های ایران و سوریه از برافراشتن پرچم پاناما منع شدند (Illueca, 2019).

۲. واکنش دولت پاناما مبنی بر خاتمه دادن به ثبت کشتی‌های تحت پرچم خود مسبوق به سابقه است و این دولت در سال ۲۰۱۸ نیز نسبت به کشتی «کوتی» (KOTI) که پرچم کره شمالی را برافراشته بود، به بهانه نقض تحریم‌های شورای امنیت ملل متحد همین رفتار را انجام داد.

3. S/RES/2231 (20 July 2015), para. 7 (a).

۴. روز انتقال (Transition Day) هشت سال پس از روز پذیرش (Adoption Day) برجام یا تا زمانی است که آژانس بین‌المللی انرژی اتمی به نتایجی وسیع‌تر مبنی بر صلح‌آمیز بودن فعالیت‌های هسته‌ای و مواد هسته‌ای موجود در ایران برسد.

امنیت سازمان ملل یا اتحادیه اروپا نیست. فارغ از تعهد کلی دولت‌های عضو ملل متحد به پذیرش و اجرای تصمیمات شورای امنیت ملل متحد،^۱ دو بند آغازین قطعنامه ۲۲۳۱ تعهدات مشخصی را از جمله برای دولت‌های عضو ملل متحد پیش‌بینی می‌کند. در این دو بند، شورای امنیت پس از تأیید برجام و درخواست اجرای کامل آن، از تمامی دولت‌های عضو ملل متحد، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای می‌خواهد تا اقداماتی را که در راستای اجرای برجام مناسب است در پیش گیرند و از انجام اقداماتی که اجرای تعهدات ناشی از برجام را با اختلال مواجه می‌کند خودداری کنند. بنابراین دولت پاناما با این اقدام، قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل متحد را که بر اساس منشور سازمان و به عنوان دولت عضو ملل متحد مکلف به پذیرش و اجرای آن است نقض کرده است. همچنین پاناما نمی‌تواند با این ادعا که در اعطای تابعیت خود به یک کشتی حق حاکمیتی خود را اعمال می‌کند، از تعهدات بین‌المللی خود شانه خالی کند؛ چراکه بر اساس یک اصل مسلم در حقوق بین‌الملل، یک دولت نمی‌تواند برای توجیه نقض تعهدات بین‌المللی خود به امور و حقوق داخلی خود استناد کند^۲ و حتی تعهدات ناشی از قطعنامه‌های شورای امنیت که تعهدات ناشی از منشور ملل متحد قلمداد می‌شوند، نسبت به سایر تعهدات بین‌المللی دولت‌ها اولویت اجرا دارند.^۳ تصمیم پاناما در خصوص ایران یک تصمیم سیاسی است و این دولت در خصوص اقدام نسبت به رفع توقیف کشتی‌هایی که پرچم آن را برافراشته‌اند کاملاً به صورت گزینشی عمل می‌کند، بدین ترتیب که پاناما برای رفع توقیف کشتی «کوراکو» و کشتی «چایسیری ریفر ۲» که در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ به وسیله فرانسه و یمن توقیف شده بودند، بر اساس ماده ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مراجعه کرد و توانست حکم رفع توقیف این کشتی‌ها را از دیوان هامبورگ بگیرد. اقدام پاناما در این قضیه آنچنان رنگ و بوی سیاسی داشت که حتی با قانون داخلی این کشور در مورد خاتمه دادن به ثبت یک کشتی نیز منطبق نبود. بر اساس ماده ۴۹ قانون شماره ۵۷ پاناما در خصوص لغو ثبت کشتی، لغو ثبت کشتی به طور رسمی تنها زمانی امکان‌پذیر است که یک دولت طبق حقوق بین‌الملل ملزم به انجام آن باشد و در قضیه کشتی «گریس ۱» هیچ الزامی

1. Charter of the United Nations, art. 25.

2. Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, art. 27; Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, art. 32.

3. Charter of the United Nations, art. 103.

بر اساس حقوق بین‌الملل در خصوص واردات یا صادرات نفت از ایران وجود ندارد (Illueca, 2019) و تحریم‌های یک‌جانبه ایالات متحده آمریکا علیه ایران را نیز نمی‌توان تحریم‌های بین‌المللی و نقض آنها را نقض قوانین بین‌المللی قلمداد کرد.

کشتی «گریس ۱» و ناخدای آن، پس از توقیف در جبل‌الطارق، از سوی ایالات متحده آمریکا مورد تحریم قرار گرفتند و این دولت تهدید کرد که هر فرد که تسهیلاتی در اختیار این کشتی قرار دهد نیز تحریم خواهد شد. آمریکا نمی‌تواند به دلیل اجرای تحریم‌های خود، کشتی «گریس ۱» را بازرسی یا توقیف کند و - به مانند اتفاقی که در جبل‌الطارق افتاد - باید منتظر بماند تا این کشتی در یک فرض بعید به آب‌های تحت صلاحیت این کشور وارد شود؛ چراکه مطابق قواعد حقوق بین‌الملل دریاها در خصوص بازرسی کشتی‌ها، کشتی‌های جنگی و کشتی‌هایی که به وسیله یک دولت و تنها برای خدمات غیر اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرند، مصون از بازرسی هستند و سایر کشتی‌ها نیز تنها در موارد وجود دلایل متقن نسبت به مبادرت آنها به دزدی دریایی، تجارت برده، انتشار غیر مجاز امواج صوتی یا تصویری، کشتی بدون تابعیت یا برافراشتن پرچم نادرست یا امتناع از برافراشتن پرچم می‌توانند از سوی کشتی‌های جنگی مورد بازرسی قرار بگیرند.^۱ در مدت زمان ۴۲ روزه توقیف کشتی «گریس ۱» و بازرسی‌های انجام شده از آن مشخص شد که این نفتکش گول‌پیکر محموله‌ای جز نفت خام ندارد و فعالیتی جز جابه‌جایی نفت انجام نمی‌دهد. بنابراین آمریکا نمی‌تواند با استناد به استثنای مربوط به بازرسی کشتی در دریای آزاد، به این کار مبادرت کند.

1. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, arts. 95-96,110.

برای مطالعه بیشتر در خصوص جنبه‌های حقوقی توقیف کشتی‌ها ر.ک: زمانی و بذار، ۱۳۹۷، صص ۱۶-۱.

نتیجه

در قضیه کشتی «گریس ۱»، بریتانیا با این ادعا که کشتی مزبور با ورود به مرزهای اتحادیه اروپا (دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق) دستورالعمل تحریمی ۲۰۱۲/۳۶ اتحادیه را که فراهم کردن هرگونه منابع اقتصادی برای سوریه را منع می‌کند، نقض کرده، این کشتی را توقیف می‌کند. دادگاه جبل الطارق نیز با استناد به تعهد بعدی دولت ایران به عنوان دولت جدید صاحب پرچم کشتی مبنی بر عدم ارائه نفت موجود در کشتی به موجودیت‌های تحت تحریم اتحادیه اروپا، دستور رفع توقیف این کشتی را صادر می‌کند. تقریباً غیر ممکن است که در شرایط فعلی جامعه بین‌المللی، کشتی حامل نفت ایران که با دور زدن قاره آفریقا حدود دو ماه دریانوردی را از سر گذرانده بود، با اینکه می‌توانست با اعمال حق خود نسبت به عبور تزانزیت از منطقه‌ای خارج از مرزهای اتحادیه اروپا (منطقه ورای دریای سرزمینی ادعایی جبل الطارق) عبور کند، مسیر مسئله‌ساز را برگزیند. بنابراین نقض دستورالعمل اتحادیه اروپا که به عنوان دلیل توقیف کشتی «گریس ۱» ذکر شده است، مبنای حقوقی ندارد؛ چراکه قوانین تحریمی اتحادیه اروپا - بر خلاف تحریم‌های ایالات متحده آمریکا - ویژگی ثانویه ندارند و تنها در مرزهای اتحادیه اروپا و نسبت به دولت‌های عضو آن اجرا می‌شوند. این امر مسئولیت بین‌المللی بریتانیا به واسطه توقیف متخلفانه کشتی «گریس ۱» را دامن می‌زند و ایران می‌تواند برای دریافت غرامت در قبال این عمل متخلفانه که در نتیجه اعمال نامناسب دستورالعمل اتحادیه اروپا بوده است به دیوان دادگستری اتحادیه اروپا مراجعه کند. همچنین دولت پاناما نیز با پایان دادن به ثبت کشتی «گریس ۱» در کشور خود بر خلاف قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت ملل متحد عمل کرده است.

از طرف دیگر، اقدام دولت ایران در توقیف کشتی «استینا امپرو» در تنگه هرمز را حتی در فرض توقیف در دریای سرزمینی عمان و تلقی آن به عنوان یک عمل متخلفانه بین‌المللی می‌توان به منزله اقدام متقابل در برابر توقیف کشتی «گریس ۱» قلمداد کرد؛ چراکه ایران تمامی شروط توسل به اقدامات متقابل را در قضیه توقیف این کشتی رعایت کرده است. توقیف کشتی «استینا امپرو» به وسیله ایران سبب شد تا پیشنهاد ایجاد ائتلاف نظامی برای حفظ امنیت در تنگه هرمز از سوی ایالات متحده آمریکا پیشنهاد شود و کشورهایی از جمله بریتانیا، استرالیا و عربستان نیز آمادگی خود برای پیوستن به این ائتلاف را اعلام کنند. اقدام دولت‌ها در تشکیل ائتلاف نظامی برای حفظ امنیت تنگه هرمز

که قطعاً بدون رضایت حداقل یکی از دولت‌های مجاور تنگه (ایران) خواهد بود، بر خلاف حقوق بین‌الملل دریاهاست؛ چراکه بر اساس عرف موجود در تنگه‌های بین‌المللی که در ماده ۳۴ (۲) کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای (۱۹۸۲) تبیین شده، حاکمیت و صلاحیت کشورهای ساحلی مجاور تنگه بین‌المللی در آن اعمال می‌شود.

فهرست منابع

الف. فارسی

۱. زمانی، سید قاسم و بذآر، وحید، «ظهور قاعده "تقصیر زیان دیده در خسارت" در ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)»، فصلنامه قضاوت، شماره ۹۳، ۱۳۹۷، صص ۱۶-۱.
۲. محبی، محسن و بذآر، وحید، «سازوکار حل و فصل اختلاف ناشی از برجام و تعیین تکلیف تحریم‌های هسته‌ای ایران در برجام و قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل متحد»، فصلنامه مطالعات حقوقی، دوره ۹، شماره ۴، ۱۳۹۶، صص ۳۰۶-۲۷۹.

ب. انگلیسی

3. Hartwig, Matthias, "Tanker Games - The Law Behind the Action", 2019. (<http://www.ejiltalk.org>).
4. Illueca, Alonso, "On Sanctions and Deregistration of Vessels: The Recent Practice of Panama", 2019, (<http://opiniojuris.org>).
5. Mensah, Thomas A., "The Tribunal and the Prompt Release of Vessels", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 22, 2007, pp. 425-450.
6. Trinidad, Jamie, "The Disputed Waters around Gibraltar", *British Yearbook of International Law*, Published by Oxford University Press, 2017, pp. 1-54, (Available online at: www.bybil.oxfordjournals.org).
7. Tuerk, Helmut, "The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to International Law", *Penn State International Law Review*, Vol. 26, No. 2, 2007, pp. 289-316.
8. Valle Galvez, Alejandro, "Spain and the Law of the Sea_ 20 Years under LOSC: Maritime Zones around Gibraltar", *Spanish Yearbook of International Law*, Vol. 21, 2017, pp. 311-326.

