




The University of Tehran Press

An International-Law Analysis of Iran's Countermeasure against Greece in Seizing the "Prudent Warrior" and "Delta Poseidon" Oil Tankers

Behzad Seyfi 

I. Assistance Professor Public International Law University of Marine Science, Imam Khomeini (RA), Mazandaran, Iran. Email: behzadseyfiii@yahoo.com

Article Info	Abstract
<p>Article Type: Research Article</p> <hr/> <p>Pages: 1187-1212</p> <hr/> <p>Received: 2023/03/11</p> <p>Received in revised form: 2023/05/05</p> <p>Accepted: 2023/05/22</p> <p>Published online: 2023/09/23</p> <hr/> <p>Keywords: <i>international responsibility, seizure, countermeasure, Iran, Greece, United States, oil tanker.</i></p>	<p>On Tuesday, 19 April 2022, the Greek Coast Guard seized a Russian-owned oil tanker named Pegasus in the waters off the Euboea Island. It had adopted the Iranian flag and changed its name to Lana just before the Greek action. The seizure of the ship was initially carried out under European Union sanctions against Russia in connection with the attack on Ukraine. However, pursuant to a request by the US Department of Justice - which claimed the tanker's oil cargo was Iranian and subject to US sanctions- the seizure was continued and a part of the cargo was delivered to the United States. After the seizure of Luna/Pegasus, Iran tried to release the ship through diplomatic and legal measures, but these measures were unsuccessful due to Greece's refusal. Thereupon, on 27 May, Iran seized two Greek oil tankers in the Persian Gulf called Prudent Warrior and Delta Poseidon. The purpose of this paper is to examine the legality of Iran's seizure of the Greek oil tankers from the point of view of international law, specifically in terms of the law of countermeasures. Using a descriptive-analytical method and collecting information from library and documentary sources, the paper finds that in response to the actions by Greece and the United States, Iran had the right to take countermeasures within the framework of international law, and its seizure and detention of the two Greek tankers did not entail international responsibility.</p>
How To Cite	Seyfi, Behzad (2023). An International-Law Analysis of Iran's Countermeasure against Greece in Seizing the "Prudent Warrior" and "Delta Poseidon" Oil Tankers. <i>Public Law Studies Quarterly</i> , 53 (3), 1187-1212. DOI: https://doi.com/10.22059/jplsq.2023.356285.3282
DOI	10.22059/jplsq.2023.356285.3282
Publisher	The University of Tehran Press. 



انتشارات دانشگاه تهران

فصلنامه مطالعات حقوق عمومی

شاپا الکترونیکی: ۱۱۳۹-۲۴۲۳

دوره: ۵۳، شماره: ۳

پاییز ۱۴۰۲

Homepage: <http://jplsqt.ac.ir>

تحلیل اقدام متقابل ایران علیه یونان در توقیف نفت کش‌های «پروونت و واریور» و «دلتا پوسایدون» از منظر حقوق بین‌الملل

بهزاد سیفی[✉]۱. استادیار حقوق بین‌الملل عمومی دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره)، مازندران، ایران. رایانامه: behzadseyfiii@yahoo.com

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: پژوهشی</p> <p>صفحات: ۱۱۸۷-۱۲۱۲</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۲۰</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۲/۱۵</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۰۱</p> <p>تاریخ انتشار برخط: ۱۴۰۲/۰۷/۰۱</p> <p>کلیدواژه‌ها: اقدام متقابل، ایران، توقیف، یونان، مسئولیت بین‌المللی، نفت کش.</p>	<p>گارد ساحلی یونان در روز سه‌شنبه ۱۹ آوریل نفت کش روسی پگاس، که پیش از توقیف، پرچم ایران را اختیار و به لانا تغییر نام داده بود، در آب‌های جزیره اویا توقیف کرد. توقیف کشتی در ابتدا به دلیل نقض تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه در ارتباط با حمله به اوکراین انجام گرفت. لکن در ادامه به علت درخواست وزارت دادگستری آمریکا، و تعلق محموله نفتی لانا به ایران به منظور اجرای تحریم‌های آمریکا توقیف تداوم و بخشی از محموله تحویل آمریکا شده. ایران پس از توقیف محموله نفتی اش، تلاش کرد تا از طرق مسالمت‌آمیز و با اتخاذ اقدامات حقوقی رفع توقیف را فراهم آورد، اما به علت عدم پذیرش یونان، اقدام به توقیف دو نفت کش یونانی در خلیج فارس کرد. از این رو هدف از این مختصر بررسی مشروعیت توقیف نفت کش‌های یونان توسط ایران از منظر اقدام متقابل، و پاسخ به پرسش، آیا اقدام متقابل جمهوری اسلامی ایران در توقیف نفت کش‌های یونان از منظر حقوق بین‌الملل مشروعیت دارد؟ است. روش تحقیق نوشتار حاضر توصیفی-تحلیلی و روش جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای-اسنادی است. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است ایران در پاسخ به نقض حقوقش توسط یونان و آمریکا، در چارچوب حقوق بین‌الملل اقدام متقابل کرده است و نه تنها نقض حقوق بین‌الملل رخ نداده است، بلکه مسئولیت بین‌المللی نیز علیه ایران مطرح نخواهد بود.</p>
استناد	سیفی، بهزاد (۱۴۰۲). تحلیل اقدام متقابل ایران علیه یونان در توقیف نفت کش‌های «پروونت و واریور» و «دلتا پوسایدون» از منظر حقوق بین‌الملل. <i>مطالعات حقوق عمومی</i> ، ۵۳ (۳)، ۱۱۸۷-۱۲۱۲.
DOI	DOI: https://doi.com/10.22059/jplsqt.2023.356285.3282
DOI	10.22059/jplsqt.2023.356285.3282
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



۱. مقدمه

حقوق بین‌الملل با استعانت از قواعد عرفی و معاهده‌ای و همچنین رویه قضایی تلاش کرده است رعایت آزادی دریانوردی و تجارت دریایی را به‌عنوان بنیادی‌ترین اصل حاکم بر دریاها تضمین کند. تجلی این اصل در آزادی عبور و مرور کشتی‌های تجاری خارجی که حمل‌ونقل بیش از ۹۰ درصد از کالاهای جهان را بر عهده دارد، بروز می‌یابد. از این رو حقوق دریاها تلاش داشته است این دسترسی را به‌انحاء مختلف و البته با رعایت و احترام به مقررات دولت ساحلی و حقوق دریاها و نیز حقوق سایر دولت‌ها در قلمروهای مختلف فراهم سازد. علاوه‌براین با تعیین قواعد حاکم بر اعمال حاکمیت و صلاحیت‌های قضایی دولت‌ها، سعی داشته است، این اصل بنیادین به بهانه اعمال حاکمیت در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی و نیز اعمال صلاحیت در سایر قلمروهای دریایی نقض نگردد. از این رو هرگونه اعمال حاکمیت بر کشتی‌های خارجی بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل دریاها انجام می‌گردد. باین‌وجود، توقیف غیرقانونی کشتی‌های تجاری خارجی توسط سایر دولت‌ها به بهانه‌های مختلف از جمله مخاطرات دریایی است که همواره آزادی دریانوردی و تجارت دریایی را مخدوش و حقوق دولت صاحب پرچم را نقض می‌کند.

گارد ساحلی یونان یک نفت‌کش روسی به نام پگاس/لانا^۱ را که تحت پرچم ایران فعالیت می‌کرد، در روز سه‌شنبه ۱۹ آوریل (۳۰ فروردین ۱۴۰۱) در آب‌های جزیره اویا یونان به بهانه تحریم‌های اتحادیه اروپا و آمریکا علیه روسیه توقیف کرد. سپس محموله نفتی آن را نیز که متعلق به ایران بود به‌دلیل درخواست آمریکا توقیف و تحویل آمریکا داد. درحالی‌که بر اساس داده‌های شرکت اطلاعات دریایی «لیست لویدز»، کشتی به‌طور ناخواسته در مسیر آب‌های یونان قرار گرفته بود. این نفت‌کش، به‌علت خرابی موتور، در حال یدک بود، هوای نامساعد آن را مجبور به لنگر انداختن در بندر یونانی کرد (Meade, 2022).

پگاس، متعلق به یکی از بانک‌های روسیه بود که چند روز پیش از حمله نظامی روسیه به اوکراین، تحریم شده بود و اتحادیه اروپا هم تأکید کرده بود، نفت‌کش‌های این شرکت و همچنین سایر کشتی‌های نفتی روسیه حق ورود به آب‌های اعضای این اتحادیه و پهلوگیری در بنادر را ندارند (میزنفت، ۸ خرداد ۱۴۰۱). ایالات متحده این بانک و ۴۲ شرکت تابعه آن را در ۲۲ فوریه تحریم کرد، و شورای اروپا نیز در ۲ مارس، پیام‌های مالی و خدمات سوئیفت به پرمسویازبانک^۳ و شش مورد دیگر، و ورود تمامی کشتی‌های روسیه به بنادر اروپایی را ممنوع اعلام کرد، اگرچه کشورها جداگانه می‌توانستند برای محموله‌های انرژی معافیت ارائه کنند (Meade, 2022).

1. Lana
2. Evia
3. Promsvyazbank

در قضیه پگاس/لانا، سازمان مبارزه با پول شویی، اقدام به توقیف لانا کرد، زیرا طبق اطلاعات اولیه این نفت کش متعلق به یک بانک روسی است که در بین بیش از ۸۰۰ نهادی است که پس از حمله روسیه به اوکراین تحریم‌ها علیه آنها اجرایی شده است. اما پس از بررسی، مشخص شد که در اواسط ماه مارس و قطعاً قبل از پهلوگیری در کاریستوس، این نفت کش به شرکت روسی ترانس مورفلوت منتقل شده است، که هیچ تحریمی علیه آن اعمال نشده است (Σουλιώτης, 2022). روسیه نیز با ارائه اسناد و مدارک به سازمان مبارزه با پول شویی اثبات کرد که کشتی قبل از ۲۴ فوریه منتقل شده است و در حال حاضر مشمول محدودیت و تحریم نیست (HuffPost Greece, 2022). انتقال این کشتی در اواسط مارس ۲۰۲۲، یک ماه پیش از توقیف آن در یونان تکمیل شده بود (Σουλιώτης, 2022). از این رو سازمان مبارزه با پول شویی با توجه به اینکه شرایط توقیف فراهم نبود، دستور توقیف کشتی را لغو کرد (Σουλιώτης, 2022).

این نفت کش از اول مارس به لانا تغییر نام داد و از اول ماه می پرچم ایران را برافراشته بود. با این حال، وزارت دادگستری آمریکا در ۲۰ آوریل درخواست معاضدت قضایی از یونان را به منظور توقیف و تحویل محموله کشتی لانا به علت تعلق آن به ایران را مطرح کرد (Σουλιώτης, 2022). این درخواست معاضدت قضایی بر اساس توافقنامه معاضدت حقوقی متقابل بین دولت یونان و دولت ایالات متحده n3771/2009 صادر شد. حکم قضایی دادگاه ایالت کلمبیا و ایرادات قانونی پرونده در اختیار بازپرس جزیره اویا قرار گرفت که وی ظرف چند دقیقه این درخواست معاضدت قضایی را پذیرفت و با دستور وی محموله نفتی ایران توقیف شد (HuffPost Greece, 2022). البته مقامات ذی صلاح که مستقیماً با این پرونده در ارتباط بودند، مطرح کردند که تحریم نفتی ایران توسط ایالات متحده، صرفاً در آمریکا معتبر است، اما در اتحادیه اروپا معتبر نیست. با وجود این، دادگاه بدوی کالکیداً^۱ با سندی با مهر «بسیار محرمانه» از اداره بندر کاریستوس درخواست می کند تا محموله ضبط شده از کشتی «لانا» را به دو کشتی اجاره شده توسط مقامات آمریکایی به نام‌های «آیس انرژى»^۲، و «آیس ویکتوری»^۳، متعلق به شرکت کشتیرانی یونانی «دایناکوم»^۴ تحویل دهد (HuffPost Greece, 28/05/2022). آمریکا استدلال کرده بود که چنین توقیف‌هایی زمانی که به یک گروه تروریستی ایرانی تحت تحریم ایالات متحده مرتبط باشد، قانونی است و به آنها صلاحیت اقدام بین‌المللی می دهد (Meade, 2022). مقامات گارد ساحلی یونان نیز اعلام کرده‌اند بنا به درخواست وزارت دادگستری آمریکا، محموله نفتی بیش از

1. Chalcida
2. Ice Energy
3. Ice Victory
4. Daynakom

۱۰۰ هزار تن نفت توقیف شده ایران را در راستای اجرای تحریم‌های آمریکا به این کشور تحویل می‌دهند (میزنفت، ۸ خرداد ۱۴۰۱).

این اقدام با واکنش سازمان بنادر دریانوردی به‌عنوان نهاد حاکمیتی جمهوری اسلامی ایران مواجه شد. طبق نامه رسمی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)، در ۲۱ می ۲۰۲۲ نفت‌کش لانا که تحت پرچم ایران فعالیت می‌کرد، بدون هیچ نیروی محرکه‌ای از سواحل یونان در حال یدک شدن بود که با آب‌وهوای بد مواجه شد و مجبور به رفتن به مکانی امن در بندر یونانی کاریستوس^۱ به‌منظور اطمینان از ایمنی و حل مشکلات فنی در این کشور شد. اما مقامات بندری نسبت به توقیف محموله نفت‌کش متعلق به ایران اقدام کردند. براین اساس، «این کشتی با شرایط آب‌وهوایی نامناسب مواجه شده و دارای مشکلات فنی بوده است که مطابق قوانین بین‌المللی درخواست کمک کرده بود». سازمان بنادر دریانوردی ایران این اقدام دولت یونان را مصداق نقض کنوانسیون‌های دریایی و توصیه‌های ایمو مبنی بر همکاری دولت‌ها در این زمینه تلقی، و درخواست همکاری برای آزادی کشتی را مطرح کرد.

سازمان بنادر و دریانوردی ایران همچنین با انتشار بیانیه‌ای از دولت یونان خواست تا به تعهدات بین‌المللی خود در این زمینه عمل کند و این اقدام یونان را مصداق بارز دزدی دریایی نامید. به‌نظر این سازمان، توقیف این نفت‌کش و انتقال غیراستاندارد نفت ایران به نفت‌کش دیگر در آب‌های یونان و ایجاد آلودگی زیست‌محیطی در بندر کاریستوس سبب خدشه‌دار شدن ایمنی دریانوردی و تخریب محیط زیست دریایی می‌شود. هم‌زمان انجمن حفاظت از محیط زیست شهر کاریستوس که یک سازمان غیردولتی زیست‌محیطی است نیز با صدور بیانیه اعتراضی تصریح کرد که انتقال نفت از یک کشتی به کشتی دیگر در دریا محیط زیست کاریستوس را خدشه‌دار می‌کند و این بندر نباید بهای سنگین گزینه‌های سیاسی دولت یونان را پرداخت کند (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱: ۲-۳). علاوه‌بر این، این اقدام یونان و آمریکا از طریق مجاری دیپلماتیک نیز مورد اعتراض مقامات جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت و تلاش شد تا با احضار کاردار یونان و سوئیس به طرق مسالمت‌آمیز موضوع حل‌وفصل شود. اما به‌علت مداخله آمریکا به درخواست‌های ایران وقتی نهاده نشد، از این‌رو سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با حکم مقام قضایی نسبت به توقیف دو نفت‌کش یونانی به‌علت آلودگی زیست‌محیطی خاموش کردن سیستم‌های مخابراتی و ... در آب‌های ایران اقدام نمود. باین‌حال انعکاس این خبر در برخی از رسانه‌های داخلی (نورنیوز منتسب به شورای عالی امنیت ملی) تحت عنوان اقدامات تنبیهی و به‌ویژه رسانه‌های

خارجی و نیز موضع گیری های رسمی مقامات اروپایی آمریکایی به عنوان اقداماتی تلافی جویانه بروز یافت (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱: ۳).

این در حالی است که جمهوری اسلامی ایران فارغ از نظام حاکم بر حقوق بین الملل دریاها که چارچوب معینی برای توقیف کشتی ها در نظر گرفته است اقدام به توقیف نفت کش های یونانی کرده است. با این حال، به نظر می رسد که اقدام ایران در چارچوب اقدام متقابل و بر اساس حقوق بین الملل نیز قابل توجیه و امکان پذیر است. از این رو نگارنده در این مختصر سعی دارد به بررسی تحلیل اقدام متقابل جمهوری اسلامی ایران علیه یونان در توقیف نفت کش ها از منظر حقوق بین الملل بپردازد، و به این پرسش پاسخ دهد آیا اقدام متقابل جمهوری اسلامی ایران در توقیف نفت کش ها علیه یونان از منظر حقوق بین الملل مشروعیت دارد؟ روش تحقیق مذکور توصیفی تحلیلی و روش جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای اسنادی است.

۲. اقدام متقابل در چارچوب حقوق بین الملل

طبق ماده ۲۲ پیش نویس طرح مواد مسئولیت بین المللی دولت ۲۰۰۱، یکی از موجبات رفع مسئولیت بین المللی دولت اقدام متقابل است. اقدامات متقابل تا حدودی می تواند پرکننده خلأ حقوقی مربوط به اجرای تعهدات باشد. به ویژه زمانی که این اقدامات در مقابل نقض تعهدات طرف مقابل و به منظور وادار کردن متخلف به اجرای تعهداتش صورت پذیرد. باید توجه داشت که این اقدامات به خودی خود دارای ماهیتی متخلفانه هستند، اما به دلیل آنکه به منظور وادار کردن طرف مقابل به اجرای تعهداتش انجام می گیرد، دارای وصف متخلفانه نیست (سیفی و حسنخانی، ۱۳۹۶: ۳۶).

به بیان دیگر، توسل به اقدامات متقابل در حقوق بین الملل هنگامی قانونی می کند که به منزله واکنش در قبال نقض تعهد بین المللی باشد. در حقیقت اقدامات متقابل ذاتاً نامشروع هستند، لکن با توجه به اقدام متخلفانه اصلی تحت شرایط خاص عملی قانونی قلمداد می شوند. این امر به طور گسترده در رویه دولت ها، دکتترین و رویه قضایی مورد قبول واقع شده است. در قضیه کارکنان کنسولی و دیپلماتیک آمریکا در تهران، دیوان بین المللی دادگستری ابراز داشت اقدامات ایالات متحده اعمالی هستند که در پاسخ به آنچه آمریکا آن را نقض جدی و بارز حقوق بین الملل توسط ایران تلقی کرده، اتخاذ نموده است (ICJ, Rep, 1980: para. 28). بر این اساس در فقدان رفتار متخلفانه قبلی توسل به اقدام متقابل قابل توجیه نیست (سیفی و حسنخانی، ۱۳۹۶: ۳۷). دادگاه در پرونده ناجی موریس با استناد به این اصل، ادعای متقابل دولت مجارستان را نپذیرفت؛ چراکه معتقد بود نقض ماهوی قرارداد ۱۹۷۷ دوطرفه به دو شکل متفاوت

صورت گرفته است. دادگاه نقض تعهد دولت مجارستان را غیرقانونی اعلام کرد؛ شاید اقدام متقابل آن دولت را غیرقانونی اعلام می‌کرد. البته دادگاه به عمل اسلواکی هم به دلیل عدم رعایت اصل تناسب در رابطه با اقدام متقابل اعتراض کرد (راعی‌دهقی، ۱۳۹۰: ۱۰۷).

حقوق بین‌المللی عرفی نیز به شکل خودیاری و از جمله «اقدامات متقابل»، به دولت‌ها اجازه می‌دهد تا اقدامات خاصی را برای خاتمه یافتن نقض صورت پذیرفته، تأیید و جبران خسارت توسط دولت مسئول انجام دهند. البته با رعایت اصل تناسب و ضرورت. در سال ۲۰۰۱، پیش‌نویس مواد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، حقوق بین‌الملل قابل اعمال بر استفاده از اقدامات متقابل، مدت‌زمان و سایر محدودیت‌های آن را تعیین کرده است، این مواد در عمل به تأیید تعداد گسترده‌ای از دولت‌ها رسیده و در رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری تأیید شده‌اند. بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی در مورد اقدامات متقابل، دولت آسیب‌دیده تنها می‌تواند از اقدامات متقابل علیه دولتی استفاده کند که اولاً مسئول باشد؛ ثانیاً مرتکب یک فعل متخلفانه بین‌المللی شده باشد؛ ثالثاً به منظور اجبار دولت مسئول به منظور رعایت تعهدات بین‌المللی در رابطه با آن عمل غیرقانونی یا حادثه خاص عمل کند (Notes, 2021: 444). بنابراین، اقدام متقابل یکی از روش‌هایی است که دولت زیان‌دیده برای احقاق حق و بازگرداندن روابط حقوقی با دولت مسئول که به دلیل ارتکاب عمل خلاف بر هم خورده است، اتخاذ می‌نماید. با توجه به ماده ۵۴ پیش‌نویس مواد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، در بخش اقدامات متقابل، برای دولت غیرزیان‌دیده تنها قائل به اقدامات قانونی شده است، باید گفت اقدامات متقابل حقی است تنها برای کشور زیان‌دیده و دولت غیرزیان‌دیده حق توسل به اقدامات متقابل ندارد (رضانی قوام‌آبادی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۵۷). البته به نظر می‌رسد که فعل متخلفانه بین‌المللی نقض قاعده آمره و یا تعهدات عام‌الشمول باشد، به سایر کشورها اجازه می‌دهد تا صرفاً در چارچوب نظام حاکم بر جامعه بین‌المللی واکنش نشان دهند. برای نمونه اعلام حکومت نظامی در لهستان، تسخیر سفارت آمریکا در تهران، حمله آرژانتین به جزایر فالکلند، و مداخله اتحاد جماهیر شوروی در افغانستان در سال ۱۹۷۹ به شدت توسط جامعه بین‌المللی محکوم شد. برخی از کشورهای غربی و به‌ویژه ایالات متحده به اقدامات یکجانبه علیه اتحاد جماهیر شوروی متوسل شدند. همچنین کشورهای غربی به اقدامات متقابل اقتصادی (تحریم) علیه آرژانتین در طول درگیری در فالکلند متوسل شدند. اتحادیه اروپا، کانادا، استرالیا و ایالات متحده تحریم‌هایی را اعمال کردند که توسط آرژانتین به چالش کشیده شد (Meron, 2006: 289-291).

با این حال، اقدام متقابل عنصری کلیدی برای اجرای حقوق بین‌المللی و ابزاری برای دولت آسیب‌دیده به منظور اطمینان از توقف تخلف و جبران خسارت توسط دولت مسئول است (Moser,)

811 (2012). البته در خصوص قانونی بودن و مشروعیت اقدامات متقابل، الزامات دیگری وجود دارد که اقدامات متقابل با هدف اصلی آن که اجرای قانون است، نه مجازات، مرتبط باشد. اصل ضرورت و تناسب رعایت گردد، موقتی و قابل برگشت باشد که همه آنها توسط پیش‌نویس مواد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، مورد توجه قرار گرفته شده است (Fernández, 2020: 2).

تحریم‌های اقتصادی به‌عنوان رایج‌ترین شکل اقدام متقابل در مواجهه با نقض‌های حقوق بشری، نتایج سنگین و فاجعه‌باری را در دولت‌های هدف به‌بار آورده است که در سنجش کارآمدی باید لحاظ شود (عبداللهی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۹). درحالی‌که، تحریم‌های اعمالی از سوی دولت‌ها و نهادهای دیگر پذیرفته‌شده نیست، مگر این‌که صرفاً محدود به اشخاص حقیقی و حقوقی متبوع خود باشند و اینکه از محدوده قلمرو صلاحیت سرزمینی‌شان تجاوز نکنند. در غیر این صورت اعمال هرگونه تحریم خارج از قلمرو صلاحیت سرزمینی از منظر حقوق بین‌الملل مقبول و پذیرفته نیست. البته آمریکا و اتحادیه اروپا میان دلیل وضع این‌گونه تحریم‌های فراسرزمینی را استناد به اتخاذ «اقدامات متقابل» بر اساس طرح مسئولیت دولت‌ها می‌دانند. در دایره کلی مفهوم اقدامات متقابل در چارچوب مقابله با نقض تعهد هرچند وضع تحریم می‌تواند پذیرفتنی باشد، اما اعمال تحریم در قالب حقوقی اقدامات متقابل نیازمند احراز و اجرای برخی پیش‌شرط‌هاست که به‌نظر می‌رسد در مورد خاص تحریم‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا علیه ایران وجود ندارد. به‌صورت گذرا باید گفت زمانی که شورای امنیت سازمان ملل متحد به نمایندگی از جامعه بین‌المللی به وضعیتی رسیدگی کرده و در خصوص آن اقداماتی را اتخاذ کرده است، سایر دولت‌ها نمی‌توانند بر خلاف یا فراتر از تصمیم شورا اقدامات متقابل اضافی را علاوه بر اقدامات شورا اتخاذ کنند (کرم‌زاده و عابدینی، ۱۳۹۹: ۱۱۸).

رویه نشان می‌دهد که عمده‌ترین شکل بروز اقدامات متقابل در برابر نقض‌های حقوق بشری، در قالب تحریم اتفاق می‌افتد. این تحریم‌ها غالباً در صورت سکوت شورای امنیت، از سوی یک یا چند کشور علیه دولت متخلف وضع می‌شود. در مواردی نیز مشاهده شده که تحریم‌ها اصالتاً از قطعنامه‌ها پیروی می‌کند، اما از محدوده تعیین‌شده توسط شورای امنیت فراتر می‌رود. تحریم‌های سازمان ملل علیه عراق، برانگیزاننده مباحثاتی جهانی در خصوص جوانب قانونی تحریم، از جمله نفس قانونی بودن آن شد. عقیده مخالفان قانونی بودن تحریم بر این بود که دولت‌ها، همچنان‌که خارج از محدوده فصل هفت منشور و بدون اجازه شورای امنیت، حق مداخله نظامی و توسل به زور را ندارند، امکان توسل به سایر اقدامات مندرج در این فصل از جمله تحریم را نیز ندارند. مدافعان نظریه همکاری بین‌المللی معتقدند که تحولات اخیر جامعه بین‌المللی به سمت محدود کردن حاکمیت دولت‌ها پیش رفته و در این زمینه تحکیم روابط اقتصادی و دادوستد دولت‌ها و کاهش موانع آن، یکی از ضروریات جامعه بین‌المللی شده است. کشورهای در حال توسعه، تحریم‌های

اقتصادی خارج از منشور ملل متحد را حربه‌ای برای ممانعت از رشد و توسعه خود می‌دانند و آن را نقض حق بر توسعه تلقی می‌کنند. این دولت‌ها در این زمینه به منشور ملل متحد نیز استناد می‌کنند که یکی از اهداف سازمان ملل را ایجاد ثبات در جهان، رفاه ملل و تأمین روابط مسالمت‌آمیز و حصول همکاری بین‌المللی قرار داده است. با وجود این، کماکان به نظر نمی‌رسد که بر سر غیرقانونی بودن نفس تحریم، اجماعی میان حقوقدانان وجود داشته باشد. اما آنچه مسلم است، غیرقانونی بودن تحریم‌های ثانویه، تحریم‌هایی که امنیت انسانی را به خطر می‌اندازد و آن دسته تحریم‌هایی است که خود ناقض برخی تعهدات دو یا چندجانبه دولت‌های تحریم‌گذار است (عبداللهی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۴۳-۱۴۴).

یکی از جامع‌ترین برنامه‌های تحریمی، تحریم‌های اقتصادی آمریکا، علیه ایران است که از ماه مه ۲۰۱۸ مجدداً اعمال و تقویت شدند. در همین زمینه ایران تاکنون دو دعوا علیه آمریکا در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸ به استناد معاهده مودت، روابط اقتصادی، و حقوق کنسولی ۱۹۵۵ فی‌مابین طرفین در دیوان بین‌المللی دادگستری طرح نموده است. اولین مورد مربوط به مصونیت حاکمیتی در سال ۲۰۱۶، و دومی شامل تحریم‌هایی است که از زمان خروج آمریکا از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام)، سال ۲۰۱۸ دوباره اعمال یا اضافه شد که در نهایت به صدور دستور موقت از سوی دیوان بین‌المللی دادگستری در مورخ ۳ اکتبر ۲۰۱۸ مبنی بر لغو تحریم‌های مذکور شد (Damrosch, 2019: 98). که متعاقب این تصمیم به دستور رئیس‌جمهور وقت آمریکا (ترامپ) آمریکا از عهدنامه مودت خارج شد.

جمهوری اسلامی ایران پس از تصویب برجام، بر اساس بند ۷ قطعنامه ۲۲۳۱، قطعنامه‌های تحریمی قبلی (قطعنامه ۱۸۰۳، صنعت کشتیرانی‌اش به علت برنامه هسته‌ای برای اولین بار در سال ۲۰۰۸ تحت تحریم شورای امنیت قرار گرفت و به‌طور محدودی محموله‌های کشتی‌های ایرانی را هدف تحریم‌های خود قرارداد و طی آن مقرر کرد که کشورها حق دارند محموله‌هایی را که به ایران فرستاده می‌شود یا از ایران می‌آید، در بندرهای خود بازرسی کنند، مشروط بر اینکه دلایلی قوی مبنی بر حمل اقلام ممنوعه داشته باشند. قطعنامه ۱۹۲۹، تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت کشتیرانی ایران با تصویب شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ میلادی، ابعاد تازه‌ای به خود گرفت، به استناد آن از تمامی 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 قطعنامه ۱۹۲۹ و قطعنامه‌های پیشین، ممنوع اعلام شده‌اند توقیف کنند یا از طریق نابود کردن، اوراق کردن یا انبار کردن یا انتقال به کشوری غیر از مبدأ و مقصد از دست این اقلام خلاص شوند) در مورد آن لغو شد، و بر اساس آن دیگر هیچ کشوری حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها و محموله‌های هوایی یا دریایی ایران را نداشت

(منتظران، ۱۳۹۹). بنابراین مسئولیت تحریم یک کشور با شورای امنیت سازمان ملل متحد است و این شورا در قالب قطعنامه‌های الزام‌آور در چارچوب قواعد منشور می‌تواند در راستای مقابله با نقض تعهدات ناشی از منشور، تحریم‌هایی علیه کشور هدف وضع نماید که در سال‌های اخیر رویه تحریمی خود را متمرکز بر تحریم‌های هدفمند کرده و تلاش داشته است تا از طریق بازرسی و توقیف کشتی‌ها در اثر نقض قطعنامه‌های شورای امنیت توسط دیگر کشورها به این امر جامه عمل بپوشاند. بر اساس مواد ۲۴ و ۲۵ منشور دولت‌های عضو پذیرفته‌اند که مسئولیت اولیه صلح و امنیت بین‌المللی را به شورای امنیت تفویض کنند و در این زمینه از تصمیماتی که شورا بر اساس منشور ملل متحد اتخاذ می‌کند، تبعیت کنند، در نتیجه، در رویه دولت‌ها پذیرفته شده است که تحریم‌های شورای امنیت از مبانی حقوقی لازم برای اتخاذ و اجرا برخوردار است. بنابراین تحریم‌هایی خارج از چارچوب منشور ملل متحد و قطعنامه‌های شورای امنیت ملل متحد فاقد مشروعیت و هرگونه جاهت قانونی‌اند.

در قضیه دعوی ایران علیه آمریکا در پرونده تخلفات ادعایی، که می‌توان با اغماض آن را به‌عنوان اقدام متقابل از سوی آمریکا در نظر گرفت، دیوان به اتفاق آرای دریافت که شرایط لازم برای صدور دستور فوری و موقت فراهم است، و می‌بایستی طبق رویه قضایی دیوان، اقداماتی برای جلوگیری از صدمات جبران‌ناپذیر اتخاذ کند، و به ایالات متحده دستور داد که استثنائات بشردوستانه را بر برنامه‌های تحریمی خود، به‌ویژه در مورد مواد غذایی، داروها و قطعات یدکی هواپیما، حتی اگر همان‌طور که ایالات متحده ادعا می‌کند (و ایران آن را انکار می‌کند)، تحریم‌های اقتصادی پاسخی ضروری به عدم پایبندی ایران به تعهدات منع اشاعه، و حمایت مالی از تروریسم است، لحاظ کند. بنابراین اقداماتی که با نیازهای اساسی انسان مانند امنیت غذایی، دارو و حمل‌ونقل تداخل دارد، غیرقانونی است و در نتیجه دیوان بین‌المللی را برای صدور یک دستور الزام‌آور مبنی بر الزام ایالات متحده به منظور خودداری از چنین دستوری، مجاب می‌کند (Damrosch, 2019: 110).

۳. نقض حقوق بین‌الملل و مسئولیت بین‌المللی دولت یونان

حقوق مسئولیت دولت در یک چارچوب کلی تدوین شده است، در بسیاری از زمینه‌ها یک چارچوب اساسی برای محدود کردن آزادی دولت در رفتار و در روابط بین‌المللی است و می‌تواند یک مبانی حقوقی نظری برای رفتار کشورها در سطح بین‌المللی فراهم کند، به‌ویژه در صورت تخلف از قواعد آمره، چارچوبی جدید برای امنیت حاکمیت ایجاد می‌کند (Garcia, 2016: 104). با این حال، گاهی اوقات، رفتار کشورها مانع از مسئولیت دولت می‌شود. اما اگر مسئولیت دولت ایجاد شود، باید آن را با پرداخت

غرامت یا هر وسیله‌ای دیگر جبران کند (Breau et al., 2011: 21-23). یک عمل غیرقانونی به‌علت نقض معاهدات و قواعد حقوق عرفی، منتسب به دولت ایجاد می‌شود. در مورد مسئولیت می‌توان در طرح پیش‌نویس مواد مربوط به مسئولیت دولت برای اعمال متخلفانه بین‌المللی کمیسیون حقوق بین‌الملل، مجموعه از اصول کلی خاص را برای طرح مسئولیت دولت با توجه به نقض یک تعهد بین‌المللی در اثر عمل متخلفانه یافت (Responsibility of States, 2001: Arts. 1-3 & 12-15)^۱، بر اساس طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها ۲۰۰۱ در قبال اقدامات ارگان دولت، می‌توان به مسئولیت بین‌المللی آن دولت استناد کرد. این قاعده به‌واقع اعمال قاعده کلی مسئولیت دولت در زمینه تخلفات بین‌المللی است که به‌موجب آن دولت مسئولیت رفتار ارگان خود را بر عهده دارد (Responsibility of States, 2001: Arts. 4). به‌طور کلی رفتار هر ارگان دولتی به‌موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی می‌شود. بنابراین اگر عمل غیرقانونی توسط یک دولت و ارگان‌های وابسته به دولت، منجر به ورود خسارت و آسیب به کشتی‌رانی بی‌ضرر شود، آن دولت طبق حقوق بین‌الملل، مسئول عمل متخلفانه بین‌المللی‌اش است. این اقدام ممکن است مبنایی برای مسئولیت بعدی در فرایند دادرسی قضایی شود، یا حقی برای دولت زیان‌دیده برای اتخاذ اقدامات متقابل و یا اتخاذ عملی طبق دکترین ضرورت باشد (زمانی و سیفی، ۱۳۹۹: ۱۲۳). علاوه بر این، کنترل انحصاری که یک کشور در محدوده مرزهای خود اعمال می‌کند، تهیه و تأمین دلیل مستقیم وقایعی که مسئولیت آن را در صورت نقض حقوق بین‌الملل در پی خواهد داشت، غیرممکن می‌سازد (ضیایی بیگدلی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۱).

در این قضیه، یونان با استناد به تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه در جنگ اوکراین، و تحریم آمریکا علیه ایران و روسیه، در وهله اول مدعی شد که توقیف نفت‌کش لانا قانونی بوده است. اما باید بدانیم با فرض صحت ادعای یونان، حتی اگر این نفت‌کش با پرچم روسیه حرکت می‌کرد؛ تحریم‌های اتحادیه اروپا فقط شامل کشتی‌های روسی است نه محموله نفتی درون آن که متعلق به ایران است و یونان می‌بایست به هر روش ممکن محموله را به ایران انتقال می‌داد (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱: ۳). همچنین اقدام یونان از منظر حقوق بین‌الملل دریایی، حقوق دریاها و سایر قواعد حقوق بین‌الملل، نقض حقوق بین‌الملل است که به‌علت بی‌توجهی یونان به درخواست‌های متعدد ایران و بارگیری و واگذاری محموله نفتی ایران به آمریکا زمینه اقدام متقابل توسط ایران برای توقف فعل متخلفانه یونان فراهم آورد. در حقوق بین‌الملل دریایی و اسناد دریایی، تعهد کشتی‌ها برای کمک به شناور در اضطرار، هم در سنت هم در قراردادهای بین‌المللی پراهمیت است و در واقع یکی از موضوعات مهم و در عین حال مشترک

1. Articles 1 – 3 and articles 12 – 15, Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 2001.

میان حقوق بین‌الملل دریاها و حقوق بین‌الملل دریایی کمک و نجات دریایی است. سوانح دریایی زینبار، با گذر زمان، دولت‌ها را ترغیب کرد تا در جست‌وجوی حمل‌ونقل دریایی ایمن و مطمئن، در سطح فراملی، با یکدیگر همکاری کنند. این حرکت به‌سوی بین‌المللی کردن مقررات، در چندین مرحله روی داد. در گام نخست، مقررات ملی و محلی، از طریق انعقاد قراردادهای و عهدنامه‌های دوجانبه میان دول دریایی بزرگ، یکسان‌سازی شدند. در قدم دوم، همان دول، به‌منظور تنظیم قواعد واجد جنبه و وصف جهانی، کنفرانس‌ها و مجامع بین‌المللی متعدد برگزار کردند. در مرحله سوم نیز سازمان‌های فراملی، به‌ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی بررسی کارشناسی و تمهید مقدمات تصویب معاهدات بین‌المللی را بر عهده گرفتند تا بدین ترتیب، ایمنی در دریا، همچنین حفاظت از محیط زیست دریایی، در سطح فراملی و جهانی، حکمفرما شود (ابوعطا، ۱۳۹۱: ۲۴). از این رو پدید آمدن کنوانسیون‌ها و دیگر توافق‌های چندجانبه حاصل قانونمند شدن مناسبات بین‌المللی کشورها و خاستگاه تعهدات رسمی جهانی است. اهمیت این‌گونه توافق‌ها از آن‌روست که نه‌تنها دولت‌های عضو را به مراعات آن متعهد می‌کند، بلکه معمولاً وسیله ارزشیابی و سنجش اقدامات دولت‌های غیرعضو در صحنه مناسبات بین‌المللی نیز است (صفارزاده، ۱۳۸۸: ۱۵۶). همچنین تعهد برای کمک به شناور در اضطرار، از منظر حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادهای بین‌المللی حائز اهمیت است (قوانین بین‌المللی در حوزه راهنمایی و هدایت کشتی، ۱۳۹۳: ۱۰).

این مهم در اسناد مختلف دریایی مورد تأکید واقع شده است؛ برای نمونه بر اساس ماده ۱ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا، دولت‌ها متعهد به معاضدت و نجات کشتی‌های دریایی که در معرض خطرند و اشیای موجود در آنها، هستند. همچنین بر اساس ماده ۱۱ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، یک کشور متعهد هر گاه موضوعات مربوط به عملیات نجات نظیر اجازه ورود شناورهای مواجه با خطر به بنادر، یا فراهم کردن تسهیلات برای نجات‌دهندگان را تنظیم یا مورد تصمیم‌گیری قرار می‌دهد، می‌بایست ضرورت همکاری بین نجات‌دهندگان، سایر افراد ذی‌نفع و مرجع‌های عمومی را برای اطمینان از اجرای مؤثر و موفق عملیات نجات به‌منظور حفظ جان یا مال در معرض خطر، همچنین جلوگیری از صدمه محیط زیست مورد توجه قرار دهد.

بر اساس بند «الف» ماده یک کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) نیز دولت‌های عضو تعهد می‌کنند مفاد کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن را به اجرا گذارند. فصل پنجم معاهده نیز معرف برخی از خدمات و تدابیر ایمنی دریانوردی است که باید از سوی دولت‌های متعهد ارائه و انجام شود. مقررات این بخش اصولاً و بدون هیچ قیدی، نسبت به همه کشتی‌ها و در همه سفرهای دریایی قابل اعمال هستند (ابوعطا، ۱۳۹۱: ۳۰).

بی‌شک دولت صاحب بندر، هم در شرایط عادی و هم در شرایط اضطراری متعهدند سامانه ایمنی ناوبری در مسیرهای ورودی به بنادر، کانال‌های دسترسی، حوضچه‌ها و پای اسکله‌ها را تأمین کنند. همچنین مفاد کامل کنوانسیون‌های دریایی را به اجرا بگذارند. در واقع دولت ساحلی نسبت به تضمین ایمنی ناوبری در مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در محدوده آب‌های تحت حاکمیت و اقدامات مربوط به جلوگیری از سوانح آلودگی و بررسی تخلفات آلودگی و حفظ محیط زیست متعهد است بلکه متعهد است که تجهیزات و تسهیلات لازم برای نجات کالا و کشتی‌های در معرض خطر^۱ فراهم سازد (مرکز بررسی و مطالعات راهبردی، ۱۳۹۳: ۳۸۷). از این رو می‌توان نتیجه گرفت دولت یونان نه تنها، تعهد به نجات کشتی‌ها مضطر را که در اسناد بین‌المللی دریایی درج شده و ماهیت عرفی دارند را نقض کرده است و مرتکب فعل متخلفانه بین‌المللی شده است. بلکه اقدام مذکور «نقض مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی است» (منتظران، ۱۳۹۹).

طبق قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی، اگر هریک از اعضای آن در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، تخلفی مرتکب شوند، کشورهای دیگر مکلف می‌شوند که تخلف را به سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش دهند. از این رو در تمامی قضایای مذکور سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان نهاد حاکمیتی جمهوری اسلامی ایران تلاش کرده است که این اقدامات را در سازمان بین‌المللی دریایی پیگیری کند. برای نمونه اقدام تحریمی آمریکا علیه شرکت ملی کشتیرانی ایران و شرکت ملی نفت‌کش ایران و شرکت‌های وابسته به آن موجب شد، وزارت امور خارجه ایران همراه با سازمان بنادر و دریانوردی ایران به‌عنوان مرجع حاکمیتی دریایی کشور، این اقدامات را در سازمان بین‌المللی دریایی پیگیری کند که این درخواست در نهایت در دبیرخانه آی‌مو به ثبت رسید و در سند تحت شماره ۱۲۱/۱۸۸ در نشست یکصد و بیست و یکم شورای این سازمان، مطرح شد، که نظر شورای آی‌مو حاکی از آن بود که اقدامات آمریکا نقض آشکار موازین حقوق بین‌الملل و ماده ۱ اساسنامه آی‌مو و نشان‌دهنده عدم پایبندی آمریکا به مفاد کنوانسیون مزبور است که در نهایت سبب شد که اعضا به آمریکا به‌عنوان عضو، هشدار دهند که این کشور مکلف به اجرای اساسنامه سازمان بین‌المللی دریانوردی است (منتظران، ۱۳۹۹). در قضیه لانا نیز طبق نامه رسمی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ای‌مو)، اقدام دولت یونان را مصداق نقض کنوانسیون‌های دریایی و توصیه‌های ای‌مو مبنی بر همکاری دولت‌ها در این زمینه دانست، از این رو درخواست همکاری در آزادی آن کشتی را دارد. همچنین سازمان بنادر و دریانوردی با انتشار بیانیه‌ای از دولت یونان خواست به تعهدات بین‌المللی خود در این زمینه عمل کند. سازمان بنادر و دریانوردی اقدام یونان را مصداق بارز دزدی دریایی قلمداد کرد.

به نظر می‌رسد اقدام یونان و آمریکا نقض حقوق بین‌الملل دریاهاست. قضیه لانا که با بحث ورود آن به آب‌های داخلی یونان پیوند خورده است، اساساً کشتی خارجی حق دریانوردی در این منطقه را ندارد، مگر اینکه چنین مجوزی در کنوانسیون یا قواعد حقوق بین‌الملل وجود داشته باشد که بر اساس رویه عرفی و نیز مرادات بین‌المللی معمولاً کشتی‌های تجاری به صورت آزادانه و اطلاع‌رسانی به برج‌های مراقبت و اعلام مسیر از پیش به سمت بنادر کشور هدف حرکت می‌کنند، چراکه بیشتر کشورها از قبل آزادی تردد به سمت بنادر خود را اعلام کرده‌اند، مگر اینکه تحت شرایطی خاص و تهدید علیه امنیت ملی آنها وجود داشته باشد که محدودیتی در این تردد ایجاد کنند. البته در دو وضعیت اضطرار و شرایط فورس ماژور نیازی به چنین مجوزی نیست و رویه کشورها این قاعده را پذیرفته‌اند. این قاعده حتی در زمان جنگ و در مورد کشتی‌های جنگی نیز اعمال می‌شود و کمک به چنین کشتی‌هایی نقض حقوق بی‌طرفی تلقی نمی‌شود. بنابراین ضروری است که کشور ساحلی نسبت به رفع شرایط اضطراری اقدام و اجازه ترک بندر به کشتی مضطر را بدهد. بنابراین آزادی دریانوردی فقط به معنای دریانوردی در آب‌های آزاد نیست بلکه حق دستیابی به آب‌های آزاد را نیز در برمی‌گیرد. رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مؤید این تفسیر است. آزادی دریانوردی برحسب رویه دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری و دیوان حقوق دریاهای شامل آزادی حرکت کشتی، آزادی ورود به بندر، آزادی بارگیری و تخلیه بار، آزادی جابه‌جایی کالا و مسافر است؛ از این رو کشتی‌ها در بندر نیز از همان حقوق و آزادی‌های آب‌های آزاد برخوردارند. هرچند دولت‌های بندری برخلاف این محدودیت عمل می‌کنند. آنها کشتی خارجی را پیش از ورود به بندر و بعد از خروج از آن بازرسی می‌کنند. اما این بازرسی بنا به قاعده دیگری است که ناشی از سیاست دولت مسئولانه بندری در ارتباط با شیلات غیرقانونی و کشتی‌های صیادی است و شامل همه موارد نمی‌شود. لزوم رعایت تعادل میان منافع دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم، یکی از موارد ضروری در این ارتباط است (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۹۶). حتی اگر اعمال صلاحیت مذکور، مداخله در آزادی دریانوردی آنها نباشد، مداخله در حرکت کشتی به سمت دریای آزاد با توسل به اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت آمریکا و همچنین اعمال صلاحیت دولت یونان، نقض مقررات مواد ۸۷ و ۹۲ کنوانسیون است. در پرونده نوراستار نیز، آزادی دریانوردی و تجارت قانونی کشتی نوراستار در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ایتالیا (در قضیه لانا آمریکا و یونان) نقض و اعمال مقررات داخلی دولت ساحلی بر فعالیت‌های کشتی نوراستار و خدمه آن به نقض مفاد کنوانسیون حقوق دریاهای و نقض حقوق دولت صاحب پرچم منجر شده است (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۸۶).

همان‌طور که گفتیم ادعای رسمی دولت یونان این در مرحله اول این بود که چون نفت کش متعلق به روسیه و کشور صاحب پرچم نیز روسیه بوده است، دولت یونان طبق تعهدات بین‌المللی ناشی از عضویت در

اتحادیه اروپا و الزام به تبعیت از تصمیمات آن مبنی بر تحریم روسیه، کشتی را توقیف کرد. اما متعاقباً یونان متوجه می‌شود که موجباتی برای توقیف کشتی وجود نداشته، لکن به علت تعلق محموله نفتی به ایران و بنا به درخواست آمریکا مبتنی بر معاهده معاضدت قضایی با آمریکا، محموله نفتی توقیف و نیمی از آن به آمریکا تحویل شد. بنابراین اقدام یونان در ضبط و مصادره نفت ایران خلاف اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاهای و دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی مبنی بر همکاری با کشتی‌ها در حالت اضطرار بوده و انتقال محموله نفتی ایران موجب مسئولیت بین‌المللی دولت یونان برای جبران خسارات وارده به ایران از جمله پرداخت غرامت و اعاده وضع به حال سابق است (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱: ۴).

۴. تحلیلی بر واکنش‌های حقوقی عملیاتی ایران در چارچوب اقدام متقابل

توقیف دو نفت‌کش یونانی توسط نیروی دریایی سپاه با حکم قضایی و به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی ایران به دلیل مشاهده برخی تخلفات از سوی این دو نفت‌کش انجام گرفت (درگاه‌پور، ۱۴۰۱). بر اساس قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۷۲ و سایر قوانین داخلی^۱، توقیف می‌تواند در اثر عوامل مختلفی صورت پذیرد. اساساً در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای اقدام جمهوری اسلامی ایران، البته بر اساس اخبار انتشاری و مدارک اعلامی، قابل دفاع است. واگذاری برخی صلاحیت‌ها به دولت ساحلی ذیل مفهوم حق عبور بی‌ضرر کشتی خارجی در دریای سرزمینی، عبور ترانزیت، عبور از منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی در چارچوب مقررات کنوانسیون نیز تابع اصل عدم مداخله در امور کشتی حامل پرچم دولت خارجی است، مگر در حدی که ضرورت، توجیه منطقی و تناسب ایجاد کند. این وضعیت ناشی از تحدید حدود بر اساس مقررات کنوانسیون و بایسته‌های حقوق بین‌الملل عرفی و قواعد حاکم بر آن است. برخی از این موارد در کنوانسیون تشریح شده‌اند، اما برخی دیگر که در کنوانسیون نیستند که در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای یا دیوان بین‌المللی دادگستری شکل گرفته‌اند (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۹۷). با این حال فارغ از مباحث حقوق دریاهای که می‌تواند قانونی بودن این اقدام را توجیه کند، نیاز به تحلیل و بررسی مجزا دارد و خارج از حوصله این مختصر است، نگارنده قصد دارد عملکرد ایران را در چارچوب حقوق بین‌الملل حاکم بر اقدام متقابل بررسی کند.

به نظر می‌رسد توسل به اقدام متقابل از سوی ایران مغایر قواعد ذی‌ربط نباشد، چراکه نیازمند رعایت

۱. از جمله مواد ۶، ۱۰، ۱۲ و ۱۳ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ا. مصوب شهریور ۱۳۷۴، مواد ۱۰، ۱۱، ۱۳، و ۲۰ قانون مناطق دریایی ج.ا.ا. مصوب سال ۱۳۷۲، عدم رعایت قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ و بند «د» ماده ۱۳ قانون شکار و صید مصوب ۱۳۴۶.

دو شرط شکلی بود که به وقوع پیوسته است: اولاً ایران باید به یونان فرصت می‌داد تا درصدد جبران عمل خلاف خود برآید، اما یونان و ایالات متحده، همچنان از جبران تخلف خود قصور ورزیدند و نیمی از محموله نفتی ایران را تخلیه و به سمت بنادر آمریکا بارگیری کردند، ثانیاً ایران قصد خود را مبنی بر توسل به اقدام متقابل، از طریق مراجع دیپلماتیک به علت به نتیجه نرسیدن مذاکرات و عدم فیصله اختلاف با یونان و آمریکا اعلام کرد. علاوه بر این توسل به اقدام متقابل ایران فوری نبوده و با رعایت مدت زمانی سپری شده از عمل متخلفانه یونان که حقوق بین‌الملل عرفی قائل به آن است، اقدام متقابل کرده است. بر اساس ماده ۵۲ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها نیز کشوری که متوسل به اقدامات متقابل می‌گردد، باید شرایط مربوط به توسل به اقدام متقابل را رعایت کند، از جمله اینکه کشور زیان دیده باید پیش از اتخاذ اقدامات متقابل، کشور مسئول را مطابق ماده ۴۳ به ایفای تعهداتش به موجب بخش دو، فرا خواند؛ همچنین تصمیم مبتنی بر اتخاذ اقدامات متقابل را به کشور مسئول، ابلاغ و مذاکره با آن کشور را پیشنهاد کند، البته کشور زیان دیده قادر است اقدامات متقابل فوری را که برای حفاظت از حقوقش ضروری است، اتخاذ کند. البته اگر عمل متخلفانه بین‌المللی، متوقف شده باشد و اختلاف، نزد دادگاه یا دیوانی که دارای اختیار ایجاد تصمیمات الزام‌آور بر طرف‌هاست، در حال رسیدگی باشد، اقدامات ضروری نمی‌توانند اتخاذ شوند و اگر سابقاً اتخاذ شده‌اند، باید بدون درنگ غیرموجه، معلق شوند. همچنین بر اساس ماده ۴۹، هدف و محدودیت‌های اقدامات متقابل و نیز تکالیف دولت مربوط را برمی‌شمرد، بر اساس بند ۱ ماده مذکور، کشور زیان دیده، می‌تواند تنها اقدامات متقابل را علیه کشوری که در برابر یک عمل متخلفانه مسئول است، به منظور واداشتن آن کشور به موافقت با تعهداتش به موجب بخش دوم، اتخاذ کند. همچنین بر اساس بند ۲ آن اقدام متقابل، باید به‌طور موقت، و به عدم ایفای تعهدات بین‌المللی کشور متخلف و مسئول محدود کند. در نهایت، مطابق با بند ۳، اقدامات موقت، باید تا حد امکان، در مسیر مجاز شدن از سرگیری ایفای تعهد مورد بحث اتخاذ شود.

به نظر می‌رسد جمهوری اسلامی ایران با رعایت قواعد مذکور، در راستای تأمین منافع ملی و نیز در چارچوب حقوق بین‌الملل، پس از توقیف محموله نفتی اش توسط یونان اقداماتی اعم از اقدامات حقوقی و عملیاتی را انجام داده است. در واقع، به محض توقیف تلاش کرد تا از طریق روابط دیپلماتیک و اعتراض حقوقی و سیاسی یونان را متقاعد کند. برای نمونه وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران در تماس با هم‌تای یونانی بدون اشاره به قضیه توقیف نفت کش، با اشاره به ظرفیت‌های دو کشور برای گسترش همکاری‌های تجاری و اقتصادی، بر ضرورت مصون‌سازی روابط دیرینه ایران و یونان از اثرگذاری برخی کنشگران ثالث (آمریکا) تأکید کرد. همچنین وزارت امور خارجه ایران کاردار یونان را فرا خواند و ضمن

یادآوری تعهدات بین‌المللی دولت یونان با توجه به توقف اضطراری کشتی مذکور به دلیل نقص فنی، تسلیم در برابر فشارهای غیرقانونی آمریکا را غیرقابل پذیرش و محکوم دانست. همچنین تأکید کرد جمهوری اسلامی ایران از حقوق قانونی خود چشم‌پوشی نخواهد کرد و از دولت یونان انتظار دارد به تعهدات بین‌المللی خود در عرصه دریانوردی و کشتیرانی ملتزم و پایبند باشد. به نمایندگی سوئیس در تهران که حافظ منافع آمریکا است، نیز مراتب اعتراض خود را اعلام کرد (Nigel, 2022). سخنگوی وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران نیز، نگرانی عمیق جمهوری اسلامی از ادامه نقض قواعد بین‌المللی و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی توسط دولت آمریکا را ابراز کرد (Reuters, 2022). به گفته وی، محموله نفتی ایران «به دنبال اجرای فرامرزی قوانین داخلی یک کشور دیگر» توقیف شده است که این تحریم‌ها بخشی از حقوق بین‌المللی نبوده و کشورها ملزم به اجرای آنها نیستند (Reuters, 2022). وی افزود: این اقدام یونان، به‌ویژه پس از تحویل محموله آن به آمریکا، عموماً در قالب استراتژی و در راستای راهبرد آمریکا و برخی دولت‌های غربی مبنی بر فشار مضاعف بر ایران فهم شده است که بر خلاف تجربه روابط دیرینه و حسنه دو کشور و انتظارات متقابل بوده است (خبرگزاری تابناک، ۱۰ خرداد ۱۴۰۱). همچنین تصرف در محموله کشتی با پرچم جمهوری اسلامی ایران را، مصداق راهزنی بین‌المللی دانست که مسئولیت آن با دولت یونان و تصرف‌کنندگان غیرقانونی است. وزارت خارجه با اعلام اینکه جمهوری اسلامی ایران از حقوق قانونی خود چشم‌پوشی نخواهد کرد، از یونان خواست به تعهدات بین‌المللی خود در عرصه دریانوردی و کشتیرانی ملتزم و پایبند باشد (خبرگزاری ایمن، خرداد ۱۴۰۱). علاوه بر این، جمهوری اسلامی ایران مراتب اعتراض خود را به سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز اعلام کرد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، «ضمن یادآوری اقدامات غیرقانونی توقیف کشتی‌های تجاری و نفت‌کش ایرانی، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم توسط آمریکا، اظهار کرد این اقدامات آمریکا بر خلاف امنیت و آرامش دریاها و همچنین کشتیرانی ایمن است و تصریح کرد در پی اعمال تحریم‌های ظالمانه آمریکا، کشتی‌ها و دریانوردان ما دائماً با تهدید مواجه بوده‌اند. علاوه بر این، ضمن درخواست رسیدگی ویژه و عکس‌العمل مناسب توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد مقامات یونانی با حمایت آمریکا، کشتی تجاری و باری ایران را درحالی که درخواست کمک اضطراری کرده، توقیف و محموله آن را تخلیه کرده‌اند. اقدامات این‌چنینی، نه تنها آیمو، بلکه صنعت حمل‌ونقل دریانوردی و ایمنی آب‌های بین‌المللی را خدشه‌دار می‌کند و عواقب

۱. اشاره به تحریم‌هایی است که از سوی آمریکا علیه ایران وضع شده‌اند.

آن، سبب تضعیف اهداف، الزامات و استانداردهای آیمو در سطح جهانی خواهد شد. اقدام غیرقانونی دولت یونان علیه کشتی ایرانی، مغایر با اهداف و مواضع سازمان جهانی دریانوردی (آیمو) به عنوان مرجع بین‌المللی دریانوردی است. دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز «ضمن ابراز نگرانی اعضای سازمان جهانی دریانوردی، در خصوص اتفاقات اخیر، و مخالفت با هرگونه تبعیض و تعرض به امنیت و ایمنی دریانوردی، تأکید کرد حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی نباید تحت تأثیر اقدامات سیاسی کشورها قرار گیرد، و علی‌رغم محدودیت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در رسیدگی به موضوعات سیاسی، باید به چنین مشکلاتی رسیدگی شود» (صفایی، ۱۴۰۱).

به نظر می‌رسد اقدام جمهوری اسلامی ایران، مغایر با قواعد حقوقی مربوط به اقدام متقابل نباشد، چراکه پس از توقیف نفت‌کش ایرانی توسط یونان، متناسب با حقوق عرفی و پیش‌نویس مواد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، ضمن اینکه سعی در رفع حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلاف داشت، اعلام کرد که ایران از حق قانونی خود چشم‌پوشی نخواهد کرد و واکنش متناسب با اقدام یونان صورت خواهد پذیرفت، با این حال یونان تحت فشار آمریکا به صورت غیرقانونی و برخلاف موازین حقوق بین‌الملل دستور توقیف محموله نفتی و واگذاری آن به آمریکا را نیز صادر کرد. از این رو وقتی یک سازوکار مستقیم بین‌المللی برای رسیدگی به اختلاف بین ایران و آمریکا و یونان در خصوص توقیف محموله‌های نفتی وجود ندارد، توسل به اقدامات متقابل می‌تواند تنها راهکار نسبتاً مؤثرتر حقوقی برای پاسخ به تخلف بین‌المللی یونان از دیدگاه موازین حقوقی بین‌المللی باشد، که در نهایت به توقیف دو نفت‌کش یونانی منتهی شد. برابر بیانیه اعلامی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیت دریایی جمهوری اسلامی ایران، دو فروند کشتی یونانی به دلیل تخلفات دریایی صورت‌گرفته، توقیف شدند و مسئله بر اساس شواهد، اسناد و مدارک در حال بررسی است و پس از تکمیل مدارک، اقدامات قضایی لازم صورت می‌گیرد. خدمه این دو نفت‌کش یونانی بازداشت نشده‌اند و تمامی خدمه هر ۲ کشتی یونانی در صحت و سلامت کامل به سر می‌برند و درحالی‌که روی کشتی قرار دارند، مطابق قوانین بین‌المللی از آنها محافظت، نگهداری و هرگونه خدمات لازم به آنها ارائه می‌شود. همچنین جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از متعهدان به کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ به تعهدات خود در قبال تمامی دریانوردان، از جمله دریانوردانی که مهمان تلقی می‌شوند، عمل می‌کند (خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۱). البته در مورد محل توقیف این نفت‌کش‌ها روایت‌ها و اخبار مختلفی وجود دارد. اما بر اساس اعلام «جورج واکیرتزیس»، مدیر اجرایی

شرکت کشتیرانی «پولمپروس»^۱، کشتی «دلتا پوسایدن»^۲ با پرچم یونان قبل از اینکه توسط مقامات گارد ساحلی ایران به سمت سواحل ایران هدایت شود، در آب‌های بین‌المللی توقیف شده است. وزارت امور خارجه یونان اعلام کرد که محل توقیف یکی از نفت‌کش‌ها در آب‌های بین‌المللی در ۲۲ مایلی سواحل ایران بوده است. همچنین وزارت خارجه یونان اعلام کرد نفت‌کش دوم در نزدیکی سواحل ایران بود که توقیف شد (Aljazeera, 27/5/2022). از این رو بر اساس اعلام شرکت یونانی و وزارت امور خارجه یونان یکی از نفت‌کش‌ها در منطقه نظارت یعنی آب‌های تحت صلاحیت و دیگری در دریای سرزمینی یعنی آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران توقیف شده است.

این اقدام ایران با واکنش تند سیاسی از سوی دولت یونان، آمریکا، فرانسه و اتحادیه اروپا مواجه شد و اقدام ایران را صریحاً دزدی دریایی خواندند. وزارت امور خارجه یونان در واکنش به توقیف نفت‌کش‌های خود در آب‌های خلیج فارس توسط ایران، خواستار رفع توقیف آنها شد. وزارت خارجه یونان که توقیف دو کشتی با پرچم یونان در خلیج فارس را خشونت‌آمیز تلقی کرد. بر اساس این بیانیه، یک هلیکوپتر ایرانی بر روی دلتا پوسایدن که در آن زمان در آب‌های بین‌المللی در ۲۲ مایل دریایی ایران در حال حرکت بود، فرود آمد (Reuters, 2022).

در بیانیه وزارت خارجه فرانسه نیز با بیان اینکه «ما از ایران درخواست می‌کنیم که فوراً خدمه و کشتی‌ها را آزاد کنند» آمده است: «فرانسه تعهد خود را به قواعد حقوق بین‌الملل در حمایت از آزادی دریانوردی و ایمنی دریایی تکرار می‌کند. ما از ایران می‌خواهیم فوراً اقدامات خود را که مغایر با این قوانین است، متوقف کند» (Voanews, 2022). سخنگوی اتحادیه اروپا «پیتر استانو»^۳ نیز اعلام کرد: «ما با نگرانی زیاد در حال پیگیری توقیف غیرقابل قبول دو کشتی یونانی توسط ایران در خلیج فارس هستیم». این مقام اتحادیه اروپا با بیان اینکه «آزادی دریانوردی و جریان آزاد تجارت، اصل اساسی اتحادیه اروپا است» اضافه کرد: «ما در ارتباط بسیار نزدیک با مقام‌های یونانی درباره وضعیت کشتی پگاسوس که در توقیف یونان قرار دارد، هستیم» (Reuters, 2022). شایان ذکر است در بیان تمامی این نگرانی‌ها، نه تنها هیچ نگرانی در خصوص توقیف غیرقانونی محموله نفتی و نفت‌کش تحت پرچم ایران ابراز نشد، بلکه به آن اشاره هم نشد.

این در حالی است که ماده ۱۲ طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل در زمینه مسئولیت دولت‌ها تصریح دارد

-
1. Polmprovs
 2. Delta Poseidon
 3. Piter Stano

که توسل به اقدام متقابل در مورد هر تعهد معاهده‌ای یا عرفی مجاز است؛ بنابراین به نظر می‌رسد توقیف این نفت‌کش‌ها، این هدف اصلی را دنبال می‌کند که از یک سو ایالات متحده و یونان به توقف نقض تعهدات بین‌المللی خود در قبال ایران ترغیب شوند و از سوی دیگر این هشدار را به سایر کشورهای غربی می‌دهد که هرگونه حمایت و مساعدت به آمریکا و یا رسمیت بخشیدن به عمل متخلفانه بین‌المللی یونان و ایالات متحده از نظر حقوقی بی‌پاسخ باقی نخواهد ماند. با این حال، به نظر می‌رسد که اقدامات ایران مغایر قواعد ذی‌ربط نباشد، چراکه جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان دولت زیان‌دیده دولت مسئول را به قطع فعل متخلفانه بین‌المللی و جبران خسارت فرا خواند، اما زمانی که مورد پذیرش قرار نگرفت، به اقدام متقابل مبادرت ورزید، تا یونان را به رعایت تعهداتش به موجب حقوق بین‌الملل وادارد، درحالی‌که اقدام ایران برگشت‌پذیر نیز بود و امکان آزادسازی نفت‌کش‌ها وجود داشت. کما اینکه پس از آزادی نفت‌کش لانا و محموله نفتی آن توسط یونان، این اقدام متقابلاً توسط ایران صورت پذیرفت. در ماده ۵۳ طرح پیش‌نویس اعلام شده است که به محض آنکه دولت مسئول وادار به انجام تعهد شد، اقدام متقابل نیز فوراً متوقف خواهد شد. به همین دلیل، انجام اقدام متقابل توسط دولت زیان‌دیده مورد پذیرش همگان قرار گرفته است (راعی دهقی، ۱۳۹۰: ۱۰۷؛ ICI, Reports, 1980, Para. 38-40).

بر اساس ماده ۵۰ پیش‌نویس مواد طرح مسئولیت دولت‌ها نیز تعهداتی را که توسط اقدامات متقابل متأثر نمی‌شوند، بیان و اشعار می‌دارد اقدامات متقابل، نباید با تهدید یا استفاده از زور، بدان‌گونه که در منشور ملل متحد مندرج شده است، همراه باشد. همچنین باید با رعایت حقوق بنیادین بشر همراه باشد و رعایت تعهدات دارای ویژگی بشردوستانه که اقدامات تلافی‌جویانه را منع می‌کند؛ و سایر تعهدات را که به موجب قواعد امره حقوق بین‌الملل عام به رسمیت شناخته شده است، رعایت کنند. همچنین کشوری که اقدامات متقابل را اتخاذ می‌کند، متعهد است که تعهداتی را که به موجب هر آیین حل‌وفصل اختلاف، میان آن [کشور] و کشور مسئول، موجود است، رعایت کند و تعهدات مربوط به غیرقابل نقض بودن مصونیت نمایندگان دیپلماتیک و کنسولی، عرصه و اعیان، بایگانی‌ها و اسناد کشور مسئول را به رسمیت بشناسد. ماده ۵۱ نیز اصل تناسب را برمی‌شمرد و اشعار می‌دارد که اقدامات متقابل، باید با در نظر گرفتن اهمیت عمل متخلفانه بین‌المللی و حقوق مورد بحث، متناسب با زیان متحمل شده باشند.

به نظر می‌رسد هدف از اقدامات متقابل ایران، حمایت از خود و واداشتن دولت یونان به‌عنوان دولت مسئول، به پیروی از تعهداتش و جبران خسارت دولت ایران به‌عنوان دولت زیان‌دیده است. اساساً اقدام ایران به لحاظ اقدام متقابل از وصف موقتی بودن اقدام تا رفع اثر از اقدام اولیه، برخوردار بوده و در چارچوب حقوق بین‌الملل است. همچنین این اقدام متقابل، به تعهدات ناشی از قواعد حقوق بین‌الملل عام، از جمله قواعد

آمرای همچون تهدید یا عدم توسل به زور، اصل احترام به حاکمیت و تمامیت سرزمینی و استقلال سیاسی کشورها، حمایت از حقوق بنیادین بشر و به طور کلی تعهداتی که ویژگی انسان دوستی آنها اقدام متقابل را منع می‌کند، خدش‌های وارد نکرده است تا فعل جمهوری اسلامی ایران غیرقانونی و ناقض حقوق بین‌الملل تلقی شود. اگرچه مقامات یونانی، آمریکایی و اروپایی تلاش کردند این اقدام را همراه با توسل به زور نشان دهند و بازداشت بودن خدمه را در رسانه‌های بین‌المللی برجسته کنند که با اقدام مناسب سازمان بنادر و دریانوردی مواجه شد. این سازمان هماهنگی‌های لازم را اتخاذ کرد، تا با حضور نمایندگان شرکت خدمات کشتیرانی فرهنگ آب‌های آرام به‌عنوان نماینده رسمی «پی‌اند‌آی» و مالکان دو نفت‌کش یونانی، روی تانکرهای فوق و ملاقات با فرمانده تانکرها وضعیت خدمه را از نزدیک مشاهده کنند. طی بیانیه سازمان دریانوردی در این ملاقات، فرمانده هر دو کشتی تأیید کردند که تمامی خدمه از لحاظ روحی و جسمی در وضعیت مناسبی قرار دارند و برخورد نیروهای نظامی نیز با آنها کاملاً مناسب بوده و هیچ‌گونه شکایتی در این خصوص گزارش نشده است؛ ... و توصیه‌های لازم جهت پیشگیری از آلودگی و حفظ ایمنی خدمه و کشتی به فرمانده کشتی‌ها، ارائه شد. همچنین با توجه به درخواست فرمانده کشتی و مطابق مقررات و استانداردهای بین‌المللی مقرر شد که همکاری‌های لازم در راستای تسهیل اجرای الزامات بین‌المللی توسط خدمه کشتی اقدامات جاری از جمله ثبت و ضبط وقایع کشتی، صورت گیرد؛ در ضمن کنفرانس تلفنی بین فرمانده، نماینده کشتی و دفتر مرکزی مالکان کشتی در یونان برقرار شد و مالکان کشتی دستورات لازم در خصوص حفظ و نگهداری از کالا را به فرمانده ارائه کردند؛ به فرمانده کشتی‌ها اعلام شد در صورت بروز هرگونه نیاز جدید، مراتب مربوطه را به اطلاع نماینده کشتی جهت تهیه و رفع آن اعلام کند که در این رابطه سازمان بنادر و دریانوردی همکاری‌های لازم را به‌عمل خواهد آورد و در نهایت به فرمانده و خدمه کشتی نیز اعلام شد که هیچ محدودیتی مطابق استانداردهای بین‌المللی برای انجام کارهای جاری روزانه و تردد آنها روی کشتی وجود نخواهد داشت. همچنین بر اساس هماهنگی‌های به‌عمل آمده، امکان ملاقات کنسولی با خدمه این دو کشتی نیز فراهم شده است (دنیای اقتصاد، ۱۵ خرداد ۱۴۰۱).

به‌نظر می‌رسد اقدام متقابل ایران نه‌تنها به قواعد حاکم بر مصونیت‌های دیپلماتیک و کنسولی خدش‌های وارد نکرد، بلکه ایران تمامی تلاش خود را از طریق دیپلماتیک و حل‌وفصل مسالمت‌آمیز معطوف کرد که مورد بی‌توجهی دولت یونان واقع شد، پس از توقیف نیز امکان ملاقات کنسولی با خدمه این دو کشتی نیز فراهم شده است. در خصوص متناسب بودن اقدامات متقابل با شدت عمل متخلفانه بین‌المللی نیز، اقدام ایران دقیقاً مشابه و متناسب با اقدام یونان بوده است، بنابراین این اقدام، اقدامی منطقی و متناسب با موازین حقوقی بین‌الملل است.

۵. بحث و نتیجه

مطابق با تعهدات بین‌المللی و کنوانسیون حقوق دریاها و اسناد مرتبط با حقوق دریایی، یونان و آمریکا متعهد به عدم هرگونه اخلال در مسیر تردد ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران هستند. اقدام یونان از جمله توقیف، آسیب و در نهایت مصادره این نفت‌کش، موضوعی است که کاملاً با حقوق بین‌الملل دریاها، کنوانسیون‌های دریایی و تعهدات قراردادی دولت یونان در برابر سازمان بین‌المللی دریانوردی مغایر است، چراکه زمانی که محاکم قضایی یونان به این قطعیت نائل شدند که نفت‌کش به روسیه متعلق نبوده و دیگر الزامی برای دولت یونان به‌واسطه تعهدات بین‌المللی ناشی از عضویت در اتحادیه اروپا و الزام به تبعیت از تصمیمات آن مبنی بر تحریم روسیه، وجود نداشت، می‌بایستی توقیف نفت‌کش و محموله نفتی ایران را متوقف و موجبات آزادی آن را فراهم می‌کرد. بنابراین ضمن مسئولیت دولت یونان و به تبع آن آمریکا، این حق برای جمهوری اسلامی ایران محفوظ است تا ضمن پیگیری مراتب از طریق نهادهای بین‌المللی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی و یا در صورت امکان از طریق نهادهای قضایی، به علت نقض مکرر توقیف غیرقانونی کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌هایش، از دیگر ابزارهای حقوق بین‌الملل بهره‌برد و با اقدام به خودیاری از این قبیل اقدامات ممانعت به عمل آورد.

در مقابل، بررسی اوضاع و احوال و هشدارهای مکرر ایران به دولت یونان، تلاش برای حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلاف و بی‌توجهی یونان به این اعتراضات و نیز عدم توقف فعل متخلفانه، منجر به این امر شد تا جمهوری اسلامی ایران در چارچوب حقوق بین‌الملل، به توقیف دو نفت‌کش یونانی اقدام کند. از این رو به نظر می‌رسد توسل به اقدام متقابل در چارچوب شرایطی پیش‌گفته، نه تنها حق ایران، بلکه به‌عنوان یک توقع عمومی در مقابل عمل متخلفانه بین‌المللی یونان و ایالات متحده، آن هم در چارچوب حقوق بین‌الملل بوده است. علاوه بر این، بر اساس ماده ۲۲ طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل اعمالی که در مقام اقدام متقابل صورت می‌گیرند، فاقد هرگونه وصف متخلفانه خواهند بود و از این رو هیچ مسئولیت حقوقی بین‌المللی برای ایران در توقیف نفت‌کش‌های یونانی نباید متصور شد. این موضوع هم در رویه دیوان بین‌المللی دادگستری تثبیت شده است. در نهایت، به نظر می‌رسد آزادسازی نفت‌کش لانا و نیز رفع توقیف محموله نفتی جمهوری اسلامی ایران از سوی مراجع قضایی یونان و راهی شدن این کشتی به سوی مقصد مربوطه دلیلی بر پذیرش این اقدام از سوی دولت یونان و نیز مجاب کردن دولت مذکور به رعایت حقوق بین‌الملل است. با این حال پیشنهادهایی حقوقی نیز در راستای جلوگیری از اقدامات احتمالی آینده علیه جمهوری اسلامی ایران ارائه می‌شود:

- نحوه اعمال حق متقابل به گونه‌ای باشد که زمینه شکل‌گیری اجماع بین‌المللی علیه جمهوری اسلامی ایران را فراهم نیاورد؛

- عملکرد ایران در توسل به اقدام متقابل چنانچه با رعایت موازین حقوق بین‌الملل صورت پذیرد، راه را به روی واکنش‌های ناقض حقوق بین‌الملل ایالات متحده در آینده خواهد بست؛
- پرهیز از بیانات و انتشار مطالب متناقض با قواعد حقوق بین‌الملل از سوی مقامات بلندپایه ج.ا.ایران؛
- واکنش شفاف و به‌موقع نسبت به وقایع و حوادث رخ داده در منطقه و اعلام آن به‌صورت مکتوب به سازمان ملل؛
- اعلام مواضع ج.ا.ایران در چارچوب موازین حقوقی و روابط بین‌الملل.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. صفارزاده، محمود؛ عزیزی‌آبادی، ابراهیم؛ حمیدی، حمید و شهباء، محمدعلی (۱۳۸۸). *حمل و نقل دریایی*، چ دوم، تهران: اسرار دانش.
۲. ضیایی بیگدلی، محمدرضا و دیگران (۱۳۹۲). *آرا و نظریات مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری*. ج ۱، چ دوم، تهران: دانشگاه علامه طباطبائی،
۳. مرکز بررسی و مطالعات راهبردی (۱۳۹۳). *مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس*، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

ب) مقالات

۴. ابوعطا، محمد (۱۳۹۱). نقش دولت‌های متعاقد در تأمین اجرای کامل و مؤثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا. *فصلنامه حقوق خصوصی*، ۴۲(۲)، ۲۱-۳۷.
۵. درگاه‌پور، سعید. (۱۹ خرداد ۱۴۰۱). چرا اقدام ایران در توقیف نفت‌کش‌های یونانی قانونی است؟. قابل دسترسی در: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1401/03/19/2726329>.
۶. راعی‌دهقی، مسعود (۱۳۹۰). اقدام متقابل و حقوق بین‌الملل. *فصلنامه معرفت*، ۲۰(۱۶۵)، ۱۱۶-۱۰۳.
۷. رضائی‌قوام‌آبادی، محمدحسین؛ محمدی، مهرداد و حسینی، سید محمد (۱۳۹۶). تأملی بر وضعیت حقوقی دولت‌ها در استناد به مسئولیت بین‌المللی دولت با تأکید بر قضیه صید نهنگ (استرالیا علیه ژاپن). *مجله مطالعات حقوقی شیراز*، ۹(۲)، ۱۴۷-۱۷۵.
۸. زمانی، سید قاسم و سیفی، بهزاد (۱۳۹۹). برخورد نفت‌کش‌ها با مین در دریای عمان (۲۰۱۹) از دیدگاه حقوق بین‌الملل. *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، ۹(۱)، ۱۱۱-۱۳۸.

۹. سیفی، سید جمال و حسنخانی، علی (۱۳۹۶). اقدامات متقابل در قبال تعهدات حقوق بشری. فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، ۱۹(۶۵)، ۳۳-۵۸.
۱۰. صالحی، جواد (۱۳۹۹). آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها. مجله حقوقی بین‌المللی، ۶۳، ۲۸۳-۳۰۸.
۱۱. صفایی، علی اکبر (۱۸ خرداد ۱۴۰۱). اعتراض ایران به سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص توقیف نفت‌کش ایرانی توسط یونان، دولت و اطلاع‌رسانی. قابل دسترسی در: <https://dolat.ir/detail/388688>.
۱۲. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۴۰۱). توقیف متقابل نفت‌کش‌های ایرانی و یونانی از منظر حقوق بین‌الملل. قابل دسترسی در: <https://www.ekhtabar.com>.
۱۳. عبداللهی، محسن؛ روشن‌فکر، پریسا و دبیری، زهرا (۱۳۹۴). کارامدی اقدامات متقابل به‌عنوان ضمانت اجرای حقوق بشر. مجله حقوقی بین‌المللی، ۵۳، ۱۲۷-۱۵۹.
۱۴. قوانین بین‌المللی در حوزه راهنمایی و هدایت کشتی (بهمن ۱۳۹۳). ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا، ۲۹(۲۱۷).
۱۵. کرم‌زاده، سیامک، و عابدینی، عبدالله (۱۳۹۹). «تحلیل حقوقی توقیف نفت‌کش گریس ۱ در آب‌های سرزمینی جبل الطارق». مجله اقیانوس‌شناسی، ۱۱(۴۱)، ۱۱۳-۱۲۵.
۱۶. منتظران، جاوید (سه‌شنبه ۲۰ خرداد ۱۳۹۹). بازدارندگی نظامی ایران، برجام و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها مؤلفه‌های حقوقی بین‌المللی منع توقیف نفت‌کش‌های ایران. مرکز مطالعات استراتژیک، قابل دسترسی در: <https://www.css.ir/fa/content/115266>.

ج) وبسایت‌ها

۱۷. خبرگزاری ایمن‌ا، (خرداد ۱۴۰۱). «دو نفت‌کش یونانی در تور سپاه»، قابل دسترسی در: <https://www.imna.ir/news/578273/>
۱۸. خبرگزاری تابناک، (۱۰ خرداد ۱۴۰۱). «پیامی که ایران با توقیف قاطعانه کشتی‌های یونانی به جهان مخابره کرد، چه بود؟»، قابل دسترسی در: <https://www.tabnak.ir/fa/news/1121816/>
۱۹. خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (۶ خرداد ۱۴۰۱). «المیادین: دو نفت‌کش یونانی توسط ایران توقیف شد»، قابل دسترسی در: <https://www.irna.ir/news/84769025/>
۲۰. سایت روزنامه دنیای اقتصاد، (۱۵ خرداد ۱۴۰۱). «بیانیه سازمان بنادر درباره وضعیت دو نفت‌کش یونانی توقیف شده»، قابل دسترسی در: <https://donya-e-eqtasad.com/>
۲۱. سایت سازمان بنادر و دریانوردی، (۱ آبان ۱۳۹۷). «سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه دولت‌های عضو کنوانسیون کار»، قابل دسترسی در: <https://www.pmo.ir/fa/news/42235/>

۲۲. میزنفت، (۸ خرداد ۱۴۰۱). «ماجرای جنگ نفتکش ایران و یونان»، قابل دسترسی در:

[/https://www.mizenaft.com/report/33101](https://www.mizenaft.com/report/33101)

۲. انگلیسی

A) Books

1. Breau, S., Aronsson, M., & Joyce, R. (2011). *Discussion Paper 2: Drone Attacks, International Law, and the Recording of Civilian Casualties of Armed Conflict*. Oxford Research Group.
2. Meron, T. (2006). *The Humanization of International Law*. Published by Martinus Nijhoff Publishers, an imprint of Koninklijke Brill NV.

B) Articles

3. Damrosch, L. F. (2019). The Legitimacy of Economic Sanctions as Countermeasures for Wrongful Acts. *ECOLOGY LAW QUARTERLY*, 46(95), 95-110.
4. Garcia, D. (2016). Future arms, technologies, and international law: Preventive security governance., *European Journal of International Security*, 1(01), 94-111.
5. Moser, P. T. (2012). Non-Recognition of State Immunity as a Judicial Countermeasure to *Jus Cogens* Violations: The Human Rights Answer to the ICJ Decision on the *Ferrini* Case. *Goettingen Journal of International Law*, 4(3), 809-852
6. EL-FAKIR, JENNIFER (2021). Retaliatory or Lawful?: How Iran's Seizure of the *Stena Impero* in the Strait of Hormuz Violated International Law. Notes. *COLUMBIA JOURNAL OF TRANSNATIONAL LAW*, 59(2), 426-468.

C) Reports

7. Fernández, Joaquín Alcaide. (22 APRIL 2020). Countermeasures, DOI: 10.1093/OBO/9780199796953-0072, Available At: <https://www.oxfordbibliographies.com/display/document/obo-9780199>.
8. Meade, R. (۲۳ May 2022). US seizes Iranian crude from Russian tanker arrested in Greece Lloyd's List, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>.
9. Nigel. (27 May 2022). Two laden Greek tankers seized by Iranian forces Lloyd's List, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141049/Two-lad>.
10. Meade, R. (08 Jun 2022). Greece prevaricates over Iran crude seizure as diplomatic storm erupts Lloyd's List, Available A: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141163>.

D) Documents

11. International Convention for The Safety Of Life At Sea, 1974.
12. International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979
13. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, GA Res 56/83, UNGAOR, 56th Session, Annex, Agenda Item 162, UN Doc A/RES/56/83, 2001.
14. The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, UN Doc.

E) Cases

15. Air Services Agreement, (1946), France v. United States, R.I.A.A, Vol XVII.
16. United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran, (1980), ICJ Reports.

F) Websites

17. Aljazeera. (27/5/2022). Iranian forces seize two Greek tankers in the Gulf: State media, <https://www.aljazeera.com/news/2022/5/27/greece-protests-piracy-after-tankers-seized-in-gulf>.
18. Reuters, (27/05/ 2022), Iran seizes two Greek tankers amid row over U.S oil grab, Available At: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-summons-swiss-envoy-over-us-seizure-iranian-oil-isna-2022-05-27/>.
19. Reuters. (31, 5, 2022). Iran Urges Greece to Cooperate Over Seized Ships Without U.S. Role World News US News, <https://www.usnews.com/news/world/articles/2022-05-31/iran-urges-gre...>
20. Voanews. (29, May 2022). France Denounces Iran's Seizure of Two Greek Tankers, <https://www.voanews.com/a/france-denounces-iran-seizure-of-two-greek->

۳. یونانی

C) Reports

1. Σουλιώτης, Γ. (05.06.2022). Το άγνωστο παρασκήνιο με το «Lana», At Available: <https://www.kathimerini.gr/investigations/561893923/to-agnosto-paraskinio-me-to-lana/>
2. Σουλιώτης, Γ. (31.05.2022). Ιράν – Ελληνικά δεξαμενόπλοια Οι χειρισμοί για το «Lana» και τα αντίποινα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, At Available: <https://www.kathimerini.gr/politics/561885457/iran-ellinika-dexamenoploia-oi-cheirismoi-gia-to-laLowry>.

F) Websites

3. HuffPost Greece, 28/05/2022. Η απόφαση του ανακριτή Εύβοιας πίσω από τα αντίποινα με την κατάσχεση ελληνικών πλοίων στο Ιράν, At Available: <https://www.huffingtonpost.gr/entry/e-apofase-toe-anakrite-eevoias-pis>.