

تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین‌الملل

سید یاسر ضیایی *

مهناز رشیدی **

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۶/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۹/۲۹

چکیده

تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) که بخش عمده‌ای از آن شامل بازرسی محموله‌های کشتی‌ها به مقصد، یا از مبدأ ایران، در مناطق مختلف دریایی و همچنین بلوکه کردن اموال سازمان‌های وابسته به کشتی‌رانی است، با تصویب قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ ابعاد تازه‌تری یافت. به‌علاوه، شورای اتحادیه اروپا نیز طی تصمیمی در سال ۲۰۱۰ نام تعدادی دیگر از شرکت‌های وابسته به کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را به لیست تحریم‌های خود اضافه کرد. تحریم‌های چندجانبه و یک‌جانبه علیه ایران در زمینه کشتی‌رانی و دریانوردی، مغایر با برخی قواعد عام و خاص بین‌المللی از جمله قواعد و مقررات حقوق بشری، معاهدات دوجانبه و چندجانبه مرتبط با موضوع و برخی قواعد موجود در عرف بین‌المللی است. بر این اساس می‌توان گفت بخش عمده‌ای از تحریم صنعت کشتی‌رانی ایران از سوی برخی کشورها غیرقانونی است که می‌تواند مسئولیت بین‌المللی آن دولت را به دنبال داشته باشد.

واژگان کلیدی

تحریم کشتی‌رانی، تحریم یک‌جانبه، تحریم هوشمند، برنامه هسته‌ای ایران، حقوق بین‌الملل

مقدمه

به دنبال طرح موضوع هسته‌ای ایران در شورای امنیت از سال ۲۰۰۶، این شورا شش قطعنامه با هدف تعلیق فعالیت‌های هسته‌ای ایران علیه ایران تصویب کرد که با تحریم بخش‌های مختلفی از صنعت و اقتصاد کشور همراه بود. قطعنامه ۱۹۲۹ چهارمین و آخرین قطعنامه مربوط به پرونده هسته‌ای ایران بود که در ۹ ژوئن ۲۰۱۰ با رأی مثبت ۱۲ عضو این شورا و رأی منفی برزیل و ترکیه و رأی ممتنع لبنان به تصویب رسید. بر اساس این قطعنامه، یک دانشمند هسته‌ای، ۲۲ شرکت به اتهام ارتباط با برنامه‌های اتمی و موشکی ایران، چندین مؤسسه وابسته به سپاه پاسداران و سه نهاد زیرمجموعه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران^۱ در لیست تحریم‌های شورای امنیت قرار داده شدند. به علاوه، این حق برای دولت‌ها شناخته شد تا تمام محموله‌های هوایی و دریایی را که به ایران فرستاده می‌شوند یا از آن خارج می‌شوند، در فرودگاه‌ها و بندرها و آب‌های تحت حاکمیت خود، بدون رضایت کشور صاحب پرچم و در آب‌های آزاد با رضایت کشور صاحب پرچم، در صورت مظنون بودن به حمل کالاهای ممنوعه، بازرسی و توقیف کنند.

تحریم صنعت کشتی‌رانی، پیش از این نیز سابقه داشت که عموماً در زمان مخاصمات مسلحانه اعمال شد. تحریم کشتی‌رانی فرانسه توسط انگلستان در جنگ‌های ناپلئون و جنگ جهانی، جنگ اعراب و ... از نمونه‌های تحریم کشتی‌رانی در زمان مخاصمات مسلحانه است. با این حال، تحریم کشتی‌رانی در زمان صلح نیز در تاریخ روابط بین‌الملل دارای سابقه است که از آن جمله می‌توان به تحریم کشتی‌رانی ترکیه از سوی فرانسه، روسیه و بریتانیا اشاره کرد که در سال ۱۸۲۷ برای حمایت از شورشیان یونانی علیه ترکیه صورت گرفت.^۲

در سال ۱۹۸۵ نیز رئیس‌جمهور آمریکا تصمیم گرفت که به اتهام برهم‌زدن نظم منطقه و عدم رعایت حقوق بشر و آزادی‌های اساسی توسط نیکاراگوئه، تحریم‌هایی علیه این کشور اعمال کند که بخشی از آن شامل تعلیق حق ورود کشتی‌های نیکاراگوئه به بندرهای آمریکا و نیز تعلیق عهدنامه دوجانبه مودت، تجاری و کشتی‌رانی میان این دو کشور بود^۳ و نیز تحریم کشتی‌رانی کره شمالی توسط شورای امنیت از سال ۲۰۰۹^۴ و اتحادیه اروپا که شامل بازرسی کشتی‌های

۱. کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران یا شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۴۶ تأسیس شده است و اینکه به‌عنوان شرکت وابسته وزارت تجارت، صنعت و معدن فعالیت می‌کند.

See: <http://www.irisl.net/>.

۲. Farrall, Jeremy Matam, *United Nations Sanctions and the Rule of Law*, New York: Cambridge University Press, 2007, p. 50.

۳. تقی‌زاده انصاری، مصطفی؛ *حقوق بین‌الملل عمومی*، آخرین تحولات آشنایی با روابط دوستانه، روابط خصمانه میان تابعان حقوق بین‌الملل، جلد دوم، چاپ سوم، قومس، ۱۳۸۹، صص ۱۳۳ و ۱۳۴.

۴. S/RES/1874, 2009, paras. 11-12.

تحت اختیار کره شمالی در آب‌های داخلی، سرزمینی و آب‌های آزاد و ... می‌شد. تحریم کشتی‌رانی ایران، آخرین اقدام بین‌المللی در این حوزه تلقی می‌شود که مباحثی را در سطح ادبیات حقوق بین‌الملل و همین‌طور مراجع قضایی منطقه‌ای مانند دیوان دادگستری اتحادیه اروپا به دنبال داشت. شورای امنیت و اتحادیه اروپا به‌طور چندجانبه و کشورهای چون آمریکا و انگلستان به‌طور یک‌جانبه به تحریم صنعت کشتی‌رانی ایران اعم از تحریم حمل‌ونقل دریایی، تحریم بیمه کشتی‌رانی، تحریم مالی شرکت‌های مرتبط با کشتی‌رانی و تحریم مالی و مسافرتی برخی از مسئولین صنعت کشتی‌رانی ایران اقدام کردند. تحریم کشتی‌رانی ایران از سوی شورای امنیت از سال ۲۰۱۰ آغاز شد و بعداً مورد استناد اتحادیه اروپا و برخی کشورها قرار گرفت. ۳ سال بعد در موافقت‌نامه برنامه اقدام مشترک میان ایران و کشورهای ۱+۵ مورخ ۳ آذر ۱۳۹۲-۲۰۱۳ (موافقت‌نامه ژنو) تحریم‌های مربوط به حمل‌ونقل به‌طور کلی مورد توجه قرار گرفت. در بخش «نظارت‌های بیشتر» در این موافقت‌نامه توافق شد که «درمورد معاملات نفتی، تحریم‌های اتحادیه اروپا و آمریکا بر بیمه و خدمات حمل‌ونقل مرتبط، تعلیق می‌شوند».^۵

با انعقاد برنامه جامع اقدام مشترک (برجام یا موافقت‌نامه وین) مورخ ۲۳ تیرماه ۱۳۹۴ تحریم‌های کشتی‌رانی به‌عنوان یکی از تحریم‌های مربوط به فعالیت هسته‌ای ایران، موضوع تعهد کشورهای ۱+۵ و اتحادیه اروپا قرار گرفت. این معاهده مورد تأیید شورای امنیت ملل متحد در قطعنامه ۲۲۳۱ قرار گرفت و در این قطعنامه، لغو تحریم‌های گذشته شورای امنیت برای همه کشورها الزامی شد.^۶ اما این مهم، منوط به گذار برجام به مرحله اجرایی بود.^۷ تا آن زمان، این پرسش‌ها مطرح است که تحریم کشتی‌رانی ایران تا چه اندازه در حقوق بین‌الملل از مشروعیت برخوردار است؟^۸ همچنین با توجه به حصول توافق هسته‌ای بین ایران و شش کشور عضو دائم شورای امنیت و اتحادیه اروپا، دامنه لغو تحریم‌های کشتی‌رانی پس از اجرایی‌شدن برجام چگونه خواهد بود؟ برای این منظور لازم است میان تحریم چندجانبه و یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران تفکیک شود.

۵. باید توجه داشت که در این موافقت‌نامه صرفاً لغو تحریم کشتی‌رانی در بخش معاملات نفتی مورد توجه قرار گرفت درحالی‌که بخشی از تحریم کشتی‌رانی به استناد همکاری با فعالیت‌های هسته‌ای ایران اعمال شده بود.

۶. S/RES/2231, 2015, paras. 7(a) & 8.

۷. به‌موجب بند ۳ ماده ۳۴ برجام، روز اجرا روزی است که هم‌زمان با ارائه گزارش آژانس بین‌المللی انرژی اتمی مبنی بر اجرای اقدامات موردنظر از سوی ایران، آمریکا و اتحادیه اروپا، تحریم‌های مربوط به فعالیت هسته‌ای ایران را لغو می‌کنند.

۸. لازم به ذکر است هرچند طبق پاراگراف ۲۹ قطعنامه ۲۲۳۱ درخواست جبران خسارت برای اشخاص و نهادهای مورد تحریم قطعنامه‌های پیشین شورای امنیت امکان‌پذیر نخواهد بود، به نظر می‌رسد امکان جبران خسارت ناشی از تحریم‌های نامشروع یک‌جانبه و اتحادیه اروپا بعد از اجرای برجام یا اختتام برجام وجود خواهد داشت.

۱. تحریم چندجانبه کشتی‌رانی ایران

اصولاً تحریم‌های چندجانبه، در قالب سازمان‌های بین‌المللی و بر مبنای اساسنامه آن سازمان‌ها اعمال می‌شوند. در موضوع تحریم کشتی‌رانی هم تدابیری در سطح جهانی و توسط قطعنامه‌های شورای امنیت و نیز تصمیماتی در سطح منطقه‌ای از مجرای اتحادیه اروپا اتخاذ شد. بررسی قانونی‌بودن این تحریم‌ها مستلزم ارزیابی تحریم‌های سازمان ملل متحد و اتحادیه اروپا در دو گفتار جداگانه است.

۱-۱. اقدامات سازمان ملل متحد

الف. پیشینه تحریم کشتی‌رانی ایران در سازمان ملل

تحریم‌های بین‌المللی که در قالب سازمانی آن، از جمله در چارچوب فصل هفتم و ماده ۴۱ منشور مورد توجه قرار گرفتند، از این ظرفیت برخوردارند که با اعمال فشار بر دولتی خاص، آن را به تمکین در مقابل اراده شورای امنیت، به‌عنوان نماینده جامعه بین‌المللی وادار سازند.^۹ هرچند فحوی قطعنامه‌های تحریم علیه برخی کشورها متضمن تحدید دریانوردی بوده است،^{۱۰} تحریم صنعت کشتی‌رانی برای اولین بار، صریحاً در سال ۲۰۰۸ علیه ایران وضع شد. در قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل، مورخ سال ۲۰۱۵ وعده داده شد که تحریم‌های شورای امنیت از جمله تحریم‌های کشتی‌رانی در روز اجرای برجام لغو شود و ۱۰ سال پس از تاریخ توافق برجام، موضوع هسته‌ای ایران از دستور کار شورای امنیت خارج شود (بند ۷ و ۸ قطعنامه). تحریم‌های کشتی‌رانی ایران از سوی شورای امنیت در چند بخش قابل تقسیم است.

۱) تحریم دریانوردی

شورا برای اولین بار در قطعنامه ۱۸۰۳ مورخ ۲۰۰۸ به‌طور محدودی محموله‌های کشتی‌های ایرانی را هدف تحریم‌های خود قرار داده و 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».^{۱۱} دامنه این تحریم که به «بازرسی در

۹. زمانی، سیدقاسم و جمشید مظاهری؛ «تحریم‌های هوشمند شورای امنیت در پرتو قطعنامه ۱۹۲۹: حفظ یا تهدید صلح؟»،

مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۲۸، شماره ۴۴، ۱۳۹۰، ص ۱۲۰.

The United Nations Sanctions Secretariat, "A Brief Overview of Security Council Applied Sanctions", Department of Political Affairs, Smart Sanctions, the Next Steps: Arms Embargoes and Travel Sanctions (Second Expert Seminar, Berlin), 2000, p. 2.

10. Watson, Farley & Williams, "Maritime Sanctions and Shipping Finance", 2013, available at: <http://www.wfw.com/wp-content/uploads/2014/09/WFW-SanctionsAndShippingFinance.pdf>, Accessed on 09/02/2014.

11. S/RES/1803, 2008, para. 11.

مرحله ظن معقول»^{۱۲} محدود می‌شد در قطعنامه ۱۹۲۹ مورخ ۲۰۱۰ به «بازرسی و توقیف در مرحله تخلف» توسعه یافت.^{۱۳} به استناد بندهای ۱۴، ۱۵ و ۱۶ این قطعنامه، کشورها می‌توانند در صورت وجود دلایل مستند و معقول مبنی بر حمل کالاهای ممنوعه، به مقصد ایران یا از ایران، در آب‌های داخلی و سرزمینی خود، بدون رضایت کشور صاحب پرچم کشتی و در آب‌های آزاد، با رضایت، اقدام به بازرسی و حتی توقیف محموله کشتی‌ها و انهدام یا انتقال کالاهای مورد تحریم بکنند.

(۲) تحریم خدمات دریایی

در بند ۱۸ قطعنامه ۱۹۲۹ بر ممنوعیت سوخت‌گیری کشتی‌ها یا ارائه سرویس‌های دیگر (مانند بیمه) به کشتی‌های با مالکیت ایرانی یا کنترل‌شده توسط ایران که دلایلی معقول مبنی بر حمل اقلام ممنوعه توسط آن‌ها وجود دارد، تأکید شده است.

(۳) تحریم مالی سازمان کشتی‌رانی

مسئله مسدودکردن اموال نهادها و افراد فعال در برنامه هسته‌ای ایران، برای اولین بار از قطعنامه ۱۷۳۷ مورخ ۲۰۰۷ آغاز شد و در بند ۱۹ قطعنامه ۱۹۲۹ کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران^{۱۴} نیز مشمول این‌گونه تحریم‌ها قرار گرفت. در ضمیمه ۳ این قطعنامه، نام سه شرکت وابسته به کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران که عبارت‌اند از شرکت کشتی‌رانی ایران و هند، بنلوکس^{۱۵} و خط کشتی‌رانی ایران جنوب^{۱۶} به لیست نهادهایی که می‌بایست اموالشان مسدود می‌شد اضافه شد.^{۱۷}

ب. ارزیابی تحریم کشتی‌رانی ایران در سازمان ملل متحد

(۱) تحریم دریانوردی

قطعنامه ۱۹۲۹ به دولت‌ها حق می‌دهد تا محموله کشتی‌های مظنون به حمل مواد مرتبط با فعالیت‌های هسته‌ای (با ارجاع به پاراگراف ۸ قطعنامه ۱۸۰۳)، سلاح‌های متعارف (پاراگراف ۸

12. Reasonable suspicion

۱۳. بند ۱۶ قطعنامه چنین تدوین شده است:

Decides to authorize all States to, and that all States shall, seize and dispose of (such as through destruction, rendering inoperable, storage or transferring to a State other than the originating or destination States for disposal items the supply, sale, transfer, or export of which is prohibited ... that are identified in inspections...

14. Islamic Republic of Iran Shipping Line –IRISL.

15. IRISL Benelux

16. SSL

17. Annex III of S/RES/1929, 2010.

قطعه‌نامه ۱۹۲۹) و موشک‌های بالستیک (پاراگراف ۹ قطعه‌نامه ۱۹۲۹) را در قلمرو سرزمینی (شامل آب‌های داخلی و دریای سرزمینی) و دریای آزاد، بازرسی و توقیف کنند. طبق بندهای ۱۴ و ۱۵ این قطعه‌نامه، کشورها حق دارند که در قلمرو ملی، بدون اخذ اجازه از کشور صاحب پرچم، محموله کشتی‌ها را بازرسی کنند و در دریای آزاد، این امر، منوط به اخذ اجازه از کشور صاحب پرچم شده است. «در مقدمه قطعه‌نامه، شورا با یادآوری اینکه حقوق دریاها به شرح مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ چارچوب حقوقی قابل اعمال بر اقیانوس‌ها و آبراه‌های بین‌المللی است، برای این کنوانسیون، اعتباری مهم قائل شده است».^{۱۸} باین‌حال طبق ماده ۱۰۳ منشور سازمان ملل، در صورت تعارض بین تعهدات اعضای ملل متحد به‌موجب منشور و تعهدات آن‌ها بر طبق هر موافقت‌نامه بین‌المللی دیگر، تعهدات آن‌ها به‌موجب منشور، مقدم خواهد بود. بنابراین، مقررات مندرج در قطعه‌نامه بر مقررات کنوانسیون حقوق دریاها برتری دارد. اما نکته حائز اهمیت این است که برخی از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ متضمن قواعد عرفی است و مقررده ماده ۱۰۳ منشور ملل متحد، تنها برتری قطعه‌نامه‌های شورای امنیت بر تعهدات قراردادی را لازم می‌دارد^{۱۹} و کشورها به استناد این ماده نمی‌توانند قواعد و مقررات عرفی را حتی در صورت الزام قطعه‌نامه‌های شورای امنیت، نادیده بگیرند.^{۲۰} هرچند جمهوری اسلامی ایران، عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیست، مفادی از این کنوانسیون که جنبه عرفی یافته است در رابطه با ایران قابل اعمال خواهد بود.

از جمله حقوق عرفی که با الزام در خصوص بازرسی کشتی‌های ایران در دریای سرزمینی دیگر کشورها نادیده گرفته شده است، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در این منطقه از دریا است که اصلی‌ترین ویژگی این حق، غیرقابل تعلیق بودن آن است، مگر در زمانی که عبور از حالت بی‌ضرر خارج شده باشد یا دولت ساحلی برای حفظ امنیت خود، موقتاً عبور در دریای سرزمینی کشورش را، آن هم مشروط به عدم تبعیض میان کشتی‌های کشورهای مختلف و با اطلاع قبلی، به حالت تعلیق درآورد. بنابراین چون در متن ماده ۱۰۳ منشور، تنها برتری منشور بر تعهدات قراردادی مطرح شده است، می‌توان گفت که دولت‌ها، الزامی در تبعیت از تصمیم شورای امنیت در این بخش ندارند و در صورت اجرای الزامات قطعه‌نامه شورای امنیت، تعهدات غیرقراردادی دولت‌ها در قبال ایران نقض می‌شود.^{۲۱}

در خصوص بازرسی در دریای آزاد، با وجود اینکه مقررده مزبور، نقض حق آزادی عبور و مرور

۱۸. ساعد، نادر؛ «قطعه‌نامه ۱۹۲۹ شورای امنیت: بازنمایی نبرد حق و قدرت در جهان نامتحد»، مجله پژوهش‌های حقوقی، نیمسال اول، ۱۳۸۹، ص ۵۹۸.

۱۹. ماده ۱۰۳ منشور از عبارت International Agreement استفاده کرده است که افاده تعهدات قراردادی می‌کند.

۲۰. ضیایی، سیدياسر؛ «تحریم اقتصادی یک‌جانبه از منظر حقوق بین‌الملل»، گزارش راهبردی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۹۱، ص ۸.

۲۱. برای مطالعه بیشتر، ن.ک: محمد شریف؛ بررسی دکترین نامحدود بودن صلاحیت شورای امنیت، اطلاعات، ۱۳۷۳.

در دریای آزاد به‌عنوان حق عرفی است، شرط رضایت، سبب می‌شود که عمل بازرسی مشروعیت یابد و قاعده‌ای نقض نشود. ولی متأسفانه اعطای حق بازرسی در دریای آزاد به کشورها سبب شده است که «عملاً دولت‌ها بدون رضایت کشور صاحب پرچم، کشتی‌های ایرانی را نه تنها بازرسی، بلکه به مدت طولانی توقیف کنند».^{۲۲}

قطعنامه ۱۹۲۹ همچنین بازرسی را منوط به ارائه دلایلی دال بر وجود یکی از اقلام ممنوع‌شده در قطعنامه‌های قبلی و حاضر قرار داده است اما با توجه به اینکه قطعنامه مزبور، هیچ‌گونه تعریف، معیار یا استانداردی برای «کشتی مظنون»^{۲۳} در نظر نگرفته است، صلاحیت موسعی در خصوص بازرسی محموله‌ها به دولت‌ها اعطا کرده و منجر به زیرپا گذاشتن اصل استقلال حاکمیت دولت‌ها و اصل برابری دولت‌ها شده است.^{۲۴} به‌طور مثال در متن این قطعنامه، لفظ کشتی به‌صورت مطلق ذکر شده است. این اطلاق، این نتیجه را در پی دارد که مفاد قطعنامه شورای امنیت در خصوص بازرسی کشتی‌ها به کشتی‌های دولتی و جنگی نیز تسری پیدا می‌کند. کشتی‌های دولتی غیرتجاری و جنگی، برخلاف کشتی‌های خصوصی و تجاری و با توجه به اصول گوناگون حقوق بین‌الملل مانند برابری، حاکمیت، استقلال، رضایت ضمنی^{۲۵} و ... از مصونیت برخوردارند.^{۲۶} بر این اساس، اعطای اجازه بازرسی این‌گونه کشتی‌ها و توقیف آن‌ها حتی در آب‌های داخلی و سرزمینی دولت‌های دیگر، نقض قاعده مصونیت اموال دولتی است که در عرصه حقوق بین‌الملل، به‌عنوان قاعده عرفی قلمداد می‌شود.^{۲۷}

باید توجه داشت که طبق قطعنامه ۲۲۳۱ در زمان اجرای برجام، این محدودیت برای کشتی‌رانی ایران لغو خواهد شد. باین‌حال، امکان توقیف کشتی‌های ایرانی مظنون به حمل موشک‌های بالستیک یا سامانه‌های حمل سلاح‌های هسته‌ای کماکان وجود خواهد داشت.

۲۲. ساعد؛ همان، ص ۵۹۷.

23. See: S/RES/1929, para. 15: Note that States may request inspection of vessels ...and calls upon all States to cooperate in such inspections if there is information that provides reasonable grounds to believe the vessel is carrying items the supply, sale, transfer or export of which is prohibited...

۲۴. زمانی و مظاهری؛ همان، ص ۱۵۲.

۲۵. در دعوی اکسچنج علیه مک فادن در سال ۱۹۱۲، دیوان عالی ایالات متحده، ضمن توجیه دکترین مصونیت دولت بر مبنای اصول برابری، استقلال و شأن و منزلت دولت‌ها، به فرض رضایت ضمنی دولت مقرر دادگاه، به‌منزله پایه‌ای دیگر برای دکترین مصونیت دولت اشاره می‌کند. در واقع در این دعوا، قاضی مارشال با استناد به اقتدار انحصاری که هر دولت بر قلمرو خود دارد، کشتی سونر اکسچنج را که در تصرف واحدهای نیروی دریایی فرانسه قرار داشت از هرگونه دعوا و توقیف مصون دانسته و رضایت ضمنی ایالات متحده به مصونیت کشتی متعلق به دولت خارجی را مبنای این مصونیت اعلام کرده است. به نقل از سیدمرتضی خضری؛ «مصونیت دولت از نگاه حقوق بین‌الملل»، پژوهش‌نامه اندیشه‌های حقوقی، شماره ۳، ۱۳۹۱، ص ۱۲۹.

۲۶. خضری؛ همان، صص ۱۴۶-۱۱۳؛ زمانی و مظاهری، همان، صص ۱۲۵-۱۲۱.

27. Tomuschat, Christian, "The International Law of State Immunity and Its Development by National Institution", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 44, No. 1105, 2011. p. 1116.

توضیح آنکه به استناد بندهای ۳ و ۴ ضمیمه (ب) قطعنامه، تحریم‌ها در حوزه عدم اشاعه به‌طور کامل لغو نخواهد شد و کشورها می‌توانند تحریم دریانوردی ایران را در این حوزه ادامه دهند.^{۲۸} در بند ۳ تأکید شده، ایران تا ۸ سال بعد از روز توافق برجام، در خصوص موشک‌های با قابلیت حمل سلاح هسته‌ای فعالیتی نداشته باشد و در بند ۴ نیز تأکید شده که کشورها پیش از ارائه خدمات مربوط به سامانه‌های حمل سلاح هسته‌ای از جمله خرید و فروش و حمل و نقل این سامانه‌ها، منتظر مجوز شورای امنیت باشند.^{۲۹} علت این امر این است که در برجام بر لغو تحریم‌های هسته‌ای توافق شد، در حالی که تحریم‌های قطعنامه ۱۹۲۹ شامل تحریم‌های تسلیحاتی وسیعی نیز می‌شد و لذا محدودیت دریانوردی در رابطه با موضوعات موشکی و عدم اشاعه بعد از قطعنامه ۲۲۳۱ نیز استمرار خواهد داشت.^{۳۰}

(۲) تحریم مالی کشتی‌رانی

با در نظر داشتن این امر که کشتی‌رانی و شرکت‌های وابسته به آن، در زمره مؤسسات نیمه‌خصوصی هستند، مسدود کردن دارایی‌های این سازمان‌ها به استناد قطعنامه ۱۹۲۹ نقض حقوق بنیادین چون حق مالکیت، حق بر دادرسی عادلانه و حق توسعه خواهد بود. این در حالی است که مطابق بند ۲ ماده ۲۴ منشور سازمان ملل متحد، شورای امنیت در اجرای وظایف خود باید بر طبق اهداف و اصول ملل متحد عمل کند که از جمله اهداف مهم سازمان ملل، مندرج در بند ۳ ماده ۱ منشور، پیشبرد و تشویق احترام به حقوق بشر و آزادی‌های اساسی برای همگان است.^{۳۱}

در دیوان دادگستری اروپا در سال ۲۰۰۸ در قضیه کادی و مؤسسه البرکات^{۳۲} این موضوع که تحریم‌های اتخاذ شده نباید مخالف حقوقی اساسی، مثل حق بر مالکیت و دادرسی عادلانه و ... باشد تأیید شده است. هرچند کمیته تحریم قطعنامه ۱۷۳۷ مرجع مناسبی برای تحقق اصل

^{۲۸} علاوه بر این، محدودیتی راجع به تغییر دو آبشار فردو، صادرات اورانیوم غنی‌شده در شرایطی خاص و نوسازی راکتور اراک وجود خواهد داشت. (S/RES/2231, *op. cit.*, para. 21)

^{۲۹} لازم به ذکر است که ادبیات شورای امنیت راجع به بند ۳، توصیه‌ای و راجع به بند ۴، الزامی است چرا که بند (ب) پاراگراف ۷ شورای امنیت برای بند ۳ از عبارت *comply with* و برای بند ۴ از عبارت *call upon* استفاده کرده است.

^{۳۰} باید توجه داشت که این قطعنامه و تمام قطعنامه‌های سابق شورای امنیت علیه ایران و از جمله تحریم‌های موشکی و عدم اشاعه پس از روز لغو قطعنامه که ۱۰ سال پس از روز توافق یا زمانی زودتر با تأیید آژانس خواهد بود، لغو خواهد شد.

^{۳۱} زنگنه شهرکی، جعفر؛ «بررسی اثرات زیان‌بار تحریم‌های بین‌المللی بر حقوق بشر با بررسی موردی تحریم‌های شورای امنیت علیه عراق در دهه ۱۹۹۰»، مجموعه مقالات همایش ابعاد حقوقی تحریم‌های بین‌المللی شورای امنیت، به اهتمام: مهدی مؤمنی؛ مجد، ۱۳۹۲، صص ۱۱۳-۱۱۳. برای مطالعه بیشتر، ن.ک.، مهرداد فلاح اسدی؛ شورای امنیت سازمان ملل متحد: تحریم و حقوق بشر، شهر دانش، ۱۳۹۴، صص ۸۳-۹۰ و صص ۱۰۴-۱۰۱.

^{۳۲} Joined Cases C- 402/05 & C- 415/05, *Kadi & Al Barakaat v. Council of the European Union*, 2008.

دادرسی عادلانه در رابطه با تحریم کشتی‌رانی ایران است، برخی عقیده دارند که این نهاد، صرفاً نهادی شبه‌قضایی است که با نهادهای مبتنی بر معاهده، مانند کمیته حقوق بشر سازمان ملل متحد قابل مقایسه است.^{۳۳}

از آنجاکه سازمان کشتی‌رانی و شرکت‌های وابسته به آن، مؤسسات اصلی در حمل‌ونقل کالا و ملزومات اساسی مردم هستند، تحریم مالی صنعت کشتی‌رانی می‌تواند منجر به نقض حقوق بنیادین مانند حق بر غذا و حق بر سلامت شود. برخی از کالاهای هسته‌ای یا پتروشیمی که در فهرست اقلام ممنوعه قرار گرفته‌اند دارای مصارف دیگری چون مصارف پزشکی هستند و اینکه طراحان قطعنامه ۱۹۲۹ مدعی‌اند تحریم‌هایشان صرفاً متوجه حکومت است و تأثیری در معیشت مردم ندارد، واقعیت ندارد.^{۳۴} لازم به ذکر است با اجرایی‌شدن قطعنامه ۲۲۳۱، تحریم مالی ۳ شرکت کشتی‌رانی ایران، مندرج در قطعنامه ۱۹۲۹ خاتمه یافت.

۲-۱. اقدامات اتحادیه اروپا

الف. پیشینه تحریم کشتی‌رانی ایران در اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا طبق ماده ۲۱۵ معاهده ناظر بر عملکرد اتحادیه اروپا^{۳۵} و در چارچوب مواد ۲۹۶ و ۲۹۷ معاهده اروپایی و ماده ۱۱۳ سیاست مشترک تجاری، تحریم‌هایی را در ارتباط با فعالیت‌های هسته‌ای ایران تصویب کرده بود. تحریم کشتی‌رانی برای اولین بار در شورای اتحادیه اروپا در ژوئن ۲۰۰۸ در سند موضع مشترک^{۳۶} و پس از صدور قطعنامه ۱۸۰۳ اتفاق افتاد که شورا از کشورهای عضو خواست که محموله‌هایی را که به ایران می‌روند یا از ایران می‌آیند در هواپیماها و کشتی‌های متعلق به ایران یا در خدمت ایران، در بندرها و فرودگاه‌های سرزمین‌شان بازرسی کنند. این اتحادیه در تصمیم ۲۶ ژوئیه ۲۰۱۰ کل کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران با همه شاخه‌ها و شعب را در لیست شرکت‌هایی که باید اموالشان مسدود شود قرار داد.^{۳۷} این در حالی بود که شورای امنیت، تنها سه شرکت کشتی‌رانی را مشمول تحریم دانسته بود. شورای اتحادیه اروپا در تصمیمات تحریمی متعددی که علیه ایران صادر کرده است، نام حدود ۱۲ نفر از مدیران و افراد مرتبط با کشتی‌رانی را

33. Watson Institute Targeted Sanctions Project, "Strengthening Targeted Sanctions through Fair and Clear Procedures", 2006, available at <http://watsoninstitute.org/pub/StrengtheningTargetedSanctions.pdf>, accessed on 09/08/2014. p. 46.

34. منصوری، عزیز؛ «تحریم‌های بین‌المللی: نگاهی به قطعنامه ۱۹۲۹»، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۲۴، شماره ۲، ۱۳۸۹، ص ۳۴۲.

35. Treaty of the Functioning of the European Union (TFEU), 2007, Art. 215 (ex Article 301 TEC).

36. Common Position. 2008/652/CFSP of 7 August 2008 amending CP. 2007/140/CFSP concerning restrictive measures against Iran.

37. Council Decision 2010/413/CFSP.

وارد لیست تحریم‌ها کرد و به ممنوعیت فروش، تأمین یا انتقال مستقیم یا غیرمستقیم تجهیزات و فناوری کلیدی دریایی جهت ساخت کشتی و ممنوعیت حفظ و نگهداری یا تعمیر و فراهم کردن تأمین مالی و حمایت مالی اقلام مندرج در فهرست پیوست پرداخت.^{۳۸} بخش عمده‌ای از این تحریم‌ها در سال ۲۰۱۳ از سوی دیوان دادگستری اروپا لغو شد.

اتحادیه در قطعنامه‌های مربوط به تحریم صنعت نفت ایران نیز اعضای اتحادیه را از ارائه خدمات مربوط به طراحی، ساخت، تعمیر و فروش تانکرهای نفتی و کشتی‌های باری ایرانی و اعطای پرچم یا بیمه و سایر خدمات به نفت‌کش‌های ایرانی منع کرده است. اعضای این اتحادیه به موجب این مقررات نباید کشتی‌هایی را که جهت نقل و انتقال و نگهداری نفت و کالاهای پتروشیمی استفاده می‌شوند در اختیار طرف‌های ایرانی قرار دهند.^{۳۹} آخرین تصمیم شورای اتحادیه اروپا نیز تصمیم مورخ ۱۵ نوامبر ۲۰۱۳ بود که با اشاره به آرای دادگاه عمومی اروپا، شش نهاد مالی و دو شرکت ایرانی^{۴۰} را تحریم کرد. اشخاص مرتبط با کشتی‌رانی در این تصمیم، یک شخص حقیقی به‌عنوان مدیر وقت سازمان کشتی‌رانی و دو شرکت کشتی‌رانی بودند. در این مقررات، اتحادیه اروپا دلیل تحریم این اشخاص را حمایت از دولت ایران قرار داده بود که اثبات آن نسبت به ادعای حمایت از فعالیت‌های هسته‌ای ایران آسان‌تر است.^{۴۱} این تحریم‌ها موضوع لغو تحریم‌های برجام قرار گرفته است که با ورود برجام به مرحله اجرایی لغو شد.

ب. ارزیابی تحریم کشتی‌رانی در اتحادیه اروپا

باید توجه داشت که شورای امنیت به کمیته تحریم، اختیار داده که اشخاص و نهادهایی را که اموالشان باید بلوکه شود تعیین کند^{۴۲} و اختیاری به دولت‌ها یا سایر نهادهای بین‌الدولی برای توسعه این لیست نداده است. در داخل سیستم منشور سازمان ملل، وظیفه اصلی حفظ صلح و امنیت بین‌المللی به شورای امنیت واگذار شده است^{۴۳} و در زمینه اقدامات اتخاذشده در چارچوب اتحادیه اروپا این مسئله به‌درستی مورد نظر است که شورای اتحادیه اروپا برخلاف شورای امنیت

۳۸. وکیل، امیرساعت و زهرا تحصیلی؛ *ایران و تحریم‌های بین‌المللی*، مجد، ۱۳۹۲، ص ۱۹۶.

Council Regulation (EU) No. 1263/2012 of 21 December 2012, Art. 37.

۳۹. Council Decision (CD). 2010/413/CFSP, Council Regulation (CR). No 961/2010, CD. 2012/35/CFSP, CR. No 267/2012, CD. 2012/635/CFSP, CR. No 1263/2012.

۴۰. 1. Good Luck Shipping Company LLC. 2. Hanseatic Trade Trust & Shipping (HTTS)

۴۱. Council Decision 2013/661/ CFSP of 15 November 2013 Amending Decision 2010/ 413/ CFSP Concerning Restrictive Measures against Iran.

۴۲. Clamitta. N. J., "Sanctions, Countermeasures, and the Iranian Nuclear Issue", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 42, No. 5, 2009, p. 1406.

۴۳. *Ibid.*, p. 1412.

سازمان ملل، هیچ قدرت اجرایی در زمینه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی ندارد.^{۴۴} مضافاً اینکه اقدام اتحادیه اروپا در خصوص گسترش قلمرو تحریم‌های شورای امنیت، چه از نظر کمی (توسعه شرکت‌های مشمول تحریم) و چه از نظر کیفی (توسعه تحریم به کشتی‌های نفت‌کش) نقض ماده ۵۳ منشور است.^{۴۵} در این ماده مقرر شده: «شورای امنیت در موارد مقتضی از قراردادها یا نهادهای منطقه‌ای برای عملیات اجرایی تحت اختیار خود استفاده خواهد کرد ولی هیچ‌گونه اقدام اجرایی به‌موجب قراردادهای منطقه‌ای یا توسط مؤسسات منطقه‌ای بدون اجازه شورای امنیت صورت نخواهد گرفت». با عنایت به نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه برخی هزینه‌های سازمان ملل، واژه «اقدام» در بند ۲ ماده ۱۱ منشور، اقداماتی است که در فصل هفتم منشور به آن‌ها اشاره شده است و منحصرأ در صلاحیت شورای امنیت قرار دارد که شامل اقدام در رابطه با تهدید علیه صلح، نقض صلح و تجاوز می‌شود. این اقدامات شامل توصیه‌های شورای امنیت نمی‌شود؛^{۴۶} تحریم‌های اروپا علیه صنعت کشتی‌رانی، نوعی اقدام اجرایی محسوب می‌شود و از این رو، نیاز به مجوز شورای امنیت وجود دارد. هنگامی که یک سازمان منطقه‌ای، تحریم‌های اقتصادی مضاعفی را علیه کشورهای ثالث که مورد توجه شورای امنیت است، اعمال نماید، باید مبنایی از لحاظ حقوق بین‌الملل که همان مجوز شورای امنیت است برای این عمل خود داشته باشد.

از آنجایی که امروزه قطعنامه‌های شورای امنیت، مستقیماً با مسائل مهم امور خارجی و منافع دولت‌ها و حتی زندگی افراد عادی پیوند خورده است،^{۴۷} مسئله تفسیر آن‌ها از مسائل اساسی و چالش‌برانگیز است. باید گفت که در حقوق کنونی، حقوق دانان بین‌المللی، از اصل تفسیر موسع انتقاد کرده‌اند و جهت تفسیر قطعنامه‌های شورای امنیت، اصل تفسیر مضیق و محدود را ارائه می‌کنند و معتقدند که ابهامات موجود در این قطعنامه‌ها باید به شکل مضیق و محدود و با حسن‌نیت تفسیر شود.^{۴۸} بنابراین اگرچه قطعنامه‌های شورای امنیت، معاهده نیستند،^{۴۹} دلیلی ندارد که روش تفسیر مندرج در بند ۱ ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین راجع به حقوق معاهدات به این‌گونه قطعنامه‌ها تعمیم داده نشود. قاعده کلی تفسیر در ماده ۳۱، تفسیر با حسن‌نیت و در

44. Dupont, Pierre-Emanuel, "Countermeasures and Collective Security: the Case of the EU Sanctions against Iran", *Journal of Conflict and Security Law*, vol. 17, 2012, p. 33.

45. برای اطلاع از مفهوم «اقدامات اجرایی» مندرج در ماده ۵۳ منشور، ن.ک: مهدی حدادی؛ «ترتیبات منطقه‌ای و اقدامات قهری در چارچوب منشور ملل متحد»، *اندیشه‌های حقوقی*، شماره ۸، ۱۳۸۴، صص ۱۳۴-۱۲۹.

46. Certain Expenses of the United Nations (Article 17, Paragraph 2, of the Charters), Summary of Advisory Opinion, ICJ Reports, 26 July 1962, p. 61.

47. Wood, Michael C., "The Interpretation of Security Council Resolutions", *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, vol. 73, 1998, p. 74.

48. امین‌زاده، الهام و ناصر خداپرست؛ «نقد تحریم نفت ایران از طرف اتحادیه اروپا از منظر حقوق بین‌الملل»، *فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی*، شماره ۶۰، ۱۳۹۱، ص ۲۳.

49. Wood, *op. cit.*, p. 79.

سیاق عبارات است و لازمه تفسیر با حسن‌نیت این است که کشورها و همچنین دیگر سازمان‌های بین‌المللی از گسترش قلمرو نهادها و اشخاص مشمول تحریم، خودداری کنند.

با وجود این، اتحادیه اروپا به‌عنوان سازمان بین‌المللی، موظف به عمل طبق مقررات اساسنامه خود است. در اتحادیه اروپا، قطعنامه‌های شورای امنیت از طریق سند موضع مشترک^{۵۰} توسط شورای اتحادیه اتخاذ می‌شوند و در چارچوب سیاست مشترک خارجی و امنیت^{۵۱} و همچنین بر پایه ماده ۲۱۵ معاهده ناظر بر عملکرد اتحادیه اروپا^{۵۲} (مواد ۶۰ و ۳۰۱ معاهده جامعه اقتصادی اروپای سابق)^{۵۳} وضع می‌شوند.^{۵۴} بیانیه عمومی سیاست اتحادیه در این زمینه در سندی با نام «اصول اساسی استفاده از اقدامات تحدیدی (تحریم‌ها)»^{۵۵} آمده است و طبق این بیانیه، اتحادیه اروپا برای اثربخشی تحریم‌های شورای امنیت، این اختیار را برای خود قائل است که از اقدامات شورای امنیت، تفسیری کامل، مؤثر و متناسب با زمان بنماید؛ همان‌طور که در رأی دیوان دادگستری اروپا در مرحله پژوهش‌خواهی دعوی کادی و مؤسسه البرکات علیه شورای اتحادیه اروپا ذکر شد که جامعه اروپا دارای نظام حقوقی مستقل است^{۵۶} و اقدامات اتحادیه اروپا مبتنی بر حاکمیت قانون است و هیچ‌یک از کشورها و نهادها نمی‌توانند از مطابقت اقداماتشان با معاهده اتحادیه اروپا خودداری کنند.^{۵۷} همچنین در پرونده ویت و کنلی،^{۵۸} دیوان اروپایی حقوق بشر، برتری تعهدات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر را بر تعهدات معاهدات مؤسس سازمان‌های بین‌المللی مورد تأکید قرار داده است. بر این اساس، تحریم مالی شرکت‌های کشتی‌رانی و اموال مسئولین این سازمان‌ها (چه در چارچوب اتحادیه^{۵۹} و چه در چارچوب شورای امنیت) تا جایی که موجب نقض حقوق بشر ناظر بر حق بر مالکیت و حق بر رسیدگی عادلانه می‌شود در چارچوب نظام حقوقی اتحادیه اروپا غیرقانونی خواهد بود.

لازم به ذکر است با انعقاد برجام، اتحادیه اروپا در ماده ۱۹ متعهد می‌شود تحریم‌های مربوط به صادرات تجهیزات و فناوری اساسی کشتی‌رانی، طراحی و ساخت کشتی و نفت‌کش، خدمات ثبت

50. Common Position

51. Common Foreign and Security Policy

52. TFEU, *op. cit.*, Art. 215.

53. Treaty Establishing the European Economic Community (TEEC), 1957, Arts. 60, 301.

54. Dupont, *op. cit.*, p. 8.

55. Basic Principles on the Use of Restrictive Measures (Sanctions), Council Document 10198/1/04, Art. 3

56. Joined Cases *Kadi & Al Barakaat v. Council of the European Union*, *op. cit.*, para. 282.

57. *Ibid.*, para. 281, Posch, Albert, "The Kadi Case: Rethinking the Relationship between EU Law and International Law", *The Columbia Journal of European Law Online*, No. 15, 2009, p. 4.

58. *Waite & Kennedy v. Germany*, ECHR, Case No. 26083/94, 1999, para. 67.

۵۹. برخی مدیران کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در تصمیمات زیر، مشمول تحریم شده بودند. CD. 2011/783/CFSP, Annex; CIR. No 1245/2011, Annex; CD. 2013/270/CFSP, Annex.

پرچم و بیمه‌ای را لغو کند.^{۶۰} بندهای ۱,۳,۱ تا ۱,۳,۳ از بخش «الف» ضمیمه دوم برجام به جزئیات تحریم‌های کشتی‌رانی ایران می‌پردازد و علاوه بر موارد مذکور، به فروش تجهیزات مربوط به کشتی و توقف بازرسی و توقیف کشتی‌های ایرانی اشاره می‌کند.^{۶۱} بند ۱۶ ضمیمه پنجم برجام نیز به شماره قطعه‌نامه‌های تحریمی اتحادیه اروپا اشاره می‌کند.^{۶۲} در مجموع باید گفت با اجرایی شدن برجام، تمام تحریم‌های کشتی‌رانی ایران از سوی اتحادیه اروپا لغو خواهد شد.

۲. تحریم یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران

۲-۱. پیشینه تحریم یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران

علاوه بر اتحادیه اروپا، تحریم‌هایی از سوی کشورهای چون آمریکا، انگلستان، استرالیا، کانادا، ژاپن و کره جنوبی ... به صورت یک‌جانبه و فراتر از قطعه‌نامه‌های شورای امنیت، علیه ایران در زمینه‌های مختلف از جمله کشتی‌رانی و دریانوردی صورت گرفته است. برای مثال، «دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا در تاریخ ۱۰ سپتامبر ۲۰۰۸ مستنداً به دستور اجرایی شماره ۱۳۳۸۲ و قطعه‌نامه ۱۸۰۳ شورای امنیت، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۸ شرکت وابسته داخلی و نمایندگی خارجی آن را به‌عنوان تأمین‌کننده خدمات تدارکاتی مورد نیاز در ساخت موشک و سلاح‌های اتمی برای وزارت دفاع و نیروهای مسلح ایران اعلام کرد و در فهرست اشخاص ممنوع‌المعامله قرار داد و در توضیح، مدعی شد که شرکت کشتی‌رانی، حمل کالا و تجهیزات ممنوعه مربوط به گسترش سلاح‌های اتمی ایران را تسهیل و با ارائه اسناد جعلی، فعالیت غیرقانونی خود را قانونی جلوه داده و از این طریق، مقامات دریایی کشورها را گمراه کرده است. بر اساس این دستورالعمل، اولاً، مقامات امریکایی می‌توانند کشتی‌ها و هواپیماهای موردنظر را در سرزمین خود بازرسی کنند و ثانیاً، اتباع امریکایی اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی از هرگونه معامله با کشتی‌رانی جمهوری اسلامی منع شدند و ثالثاً، کلیه اتباع و مقامات امریکایی در سراسر جهان می‌توانند چنانچه دارایی‌های کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و معاملات پولی و بانکی این شرکت را که در اختیار و کنترل آنان بوده و به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، مرتبط با فعالیت‌های هسته‌ای جمهوری اسلامی ایران تلقی شود، توقیف و ضبط کنند».^{۶۳} از ابتدای سال ۱۳۹۰، ۱۳ تحریم و

60. Joint Comprehensive Plan of Action, Vienna, 24 July 2015, Art. 19.

61. *Ibid.*, Annex II, Part A, Sections 1.3.1 to 1.3.3.

62. *Ibid.*, Annex V, Para. 16.

63. Executive Order 13382 of 10 September 2008, & Foreign Assets Control Office, 1/13/2009, "Additional Designation of Entities Pursuant to Executive Order 13382, 2008.

علاوه بر آمریکا، کشورهای دیگر نیز کشتی‌رانی ایران را تحریم کرده‌اند. برای مثال، کانادا در «قانون خاص اقتصادی» خود، ممنوعیت تأمین بیمه، ممنوعیت سرمایه‌گذاری و ممنوع کردن تهیه کشتی در تملک، کنترل یا اداره شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و محدودیت برای ارائه خدمات به این کشتی‌ها را مقرر داشته است.

دو بخشنامه بر علیه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران صادر و اعمال شد که در مجموع، امریکا تا به حال ۱۳۲ شرکت و ۱۶ نفر از مدیران کشتی‌رانی را تحریم کرده که بیشترین تعداد در بین سازمان‌ها و ارگان‌های تحریم‌شده در سطح کشور بود.^{۶۴}

به‌علاوه، تحریم نفتی ایران از سوی برخی کشورها بر صنعت کشتی‌رانی ایران نیز اثر گذاشته است. برای مثال، قانون «کاهش تهدید ایران و حقوق بشر سوریه» که به تحریم نفتی ایران از سوی امریکا منجر شد به رئیس‌جمهور اختیار می‌دهد که طبق مقررات این قانون، کشتی متعلق به نهادهای تحریم‌شده و نیز کشتی به‌کار گرفته‌شده برای انتقال نفت از ایران به کشوری دیگر را برای مدت ۲ سال از ورود به بندرهای ایالات متحده امریکا محروم کند. همچنین رئیس‌جمهور می‌تواند بر اشخاص مالک، اداره و کنترل‌کننده کشتی‌هایی که برای انتقال نفت به‌کار گرفته می‌شود یا به اقداماتی برای دورزدن تحریم‌ها مبادرت می‌کنند ممنوعیت‌هایی را تحمیل کند.^{۶۵} ساخت و تهیه کشتی‌های نفت‌کش و ارائه فناوری و تجهیزات مربوط به آن‌ها،^{۶۶} فراهم‌کردن تأمین مالی برای خدمات حمل‌ونقل کشتی‌های حامل نفت و محصولات نفتی نیز طبق قوانین امریکا ممنوع است.^{۶۷} با انعقاد برجام، ایالات متحده امریکا متعهد به توقف اعمال تحریم علیه کشتی‌رانی شد. بند ۱۳ ماده ۲۱ به «معامله با کشتی‌رانی ایران و بخش‌های کشتی‌رانی و خدمات بندری» اشاره می‌کند. لغو تحریم‌ها شامل شرکت‌ها و کشتی‌های تحریم‌شده نیز هست. با این حال، بررسی تحریم‌های امریکا تا پیش از اجرای برجام و برای جبران خسارات ناشی از تحریم‌های نامشروع پس از اختتام احتمالی برجام، امری ضروری است.

لازم به ذکر است که انعقاد برجام موجب شد تا امریکا متعهد شود بخش عمده‌ای از تحریم‌های حوزه کشتی‌رانی ایران را تعلیق یا لغو کند. ماده ۲۱ به تعلیق تحریم‌های امریکا در حوزه معاملات با کشتی‌رانی ایران و بخش‌های ساخت کشتی و بندرهای ایران، خدمات بیمه و شرکت‌ها و اشخاص مذکور در پیوست سوم به ضمیمه دوم اشاره می‌کند.^{۶۸} همچنین جزئیات و برخی قوانین مربوط به

Foreign Affairs, Trade and Development Canada, (2014), "Canadian Sanctions Related to Iran", available at: <http://www.international.gc.ca/sanctions/countries-pays/iran.aspx?lang=eng>, Accessed on: 03/11/2015.

۶۴. پایگاه خبری تحلیلی روز نو، «خروج نام مدیران و شرکت‌های کشتی‌رانی از لیست تحریم»، ۱۳۹۴/۰۴/۲۴، <http://roozno.com/fa/news/144721>، بازدید: ۱۳۹۴/۰۵/۲۵.

65. Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act, 2012, (ITRSHA), Sec. 202.

66. *Ibid.*, Sec. 201; IFCA, Sec 1244 (d).

67. Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012, Sec. 1245 (c). <<https://www.gov.uk/sanctions-on-iran>>, Accessed on: 03/06/2015).

68. Joint Comprehensive Plan of Action, *op. cit.*, Art. 21.

تحریم کشتی‌رانی در بند ۴-۴ بخش (ب) ضمیمه دوم برجام ذکر شده است.^{۶۹}

۲-۲. ارزیابی تحریم یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران

الف. اصول منشور ملل متحد

قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت، تنها حق بازرسی کشتی‌های ایرانی را بدون رضایت دولت ایران - در محدوده بندرها برای کشورها شناخته است، اما دستورالعمل اجرایی امریکا با اعطای اختیارات فراسرزمینی به اتباع امریکا، امر بازرسی و توقیف معاملات و... را به خارج از محدوده مرزهای امریکا گسترش داده است. همچنین شورای امنیت، صرفاً شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را تحریم کرد درحالی‌که دستورالعمل وزارت خزانهداری امریکا با آوردن نام شرکت‌های وابسته به این شرکت، فراتر از قطعنامه شورای امنیت عمل کرده است.^{۷۰}

همان‌طور که *امانوتل دوپان* بیان داشته است، «مهم‌ترین ایراد تحریم‌های یک‌جانبه از دیدگاه حقوق بین‌الملل، راجع به نظام امنیت جمعی است. هنگامی که وضعیتی در دستور کار شورای امنیت قرار گیرد و شورا در آن وضعیت، رأساً تصمیم‌گیری کند، دولت‌های عضو سازمان ملل، چه به صورت منفرد و چه به صورت جمعی نمی‌توانند در خصوص آن وضعیت، مبادرت به اعمال تحریم کنند».^{۷۱}

دولت‌های اعمال‌کننده تحریم‌های یک‌جانبه، اصولاً برای توجیه عمل خود، به اصل اقدامات متقابل مندرج در طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها متوسل می‌شوند. برای رد این توجیه، *آلن پله*، حقوق‌دان برجسته بین‌المللی معتقد است «در صورت تصمیم شورای امنیت به تحمیل تحریم‌ها در پاسخ به یک اقدام اشتباه بین‌المللی، حق دولت‌ها در اتخاذ اقدامات متقابل یک‌جانبه خاتمه می‌یابد». او در این مورد به ماده ۵۱ منشور استناد می‌کند که مقرر می‌دارد: «حق دفاع مشروع در پاسخ به حمله مسلحانه، تا وقتی که شورای امنیت، اقدامات ضروری را برای حفظ صلح و امنیت بین‌المللی اتخاذ نماید، از بین نمی‌رود». او استدلال می‌کند که «این موضوع در خصوص اقدامات متقابل به هنگام اقدام شورای امنیت، طبق مواد ۴۱ و ۴۲ منشور نیز صدق می‌کند».^{۷۲}

حتی اگر به نظر برخی از حقوق‌دانان، تحریم‌های شورای امنیت نتواند مانعی در مقابل اتخاذ اقدام متقابل ایجاد کند،^{۷۳} توسل به اقدام متقابل، نیازمند رعایت شروط خاص مقرر در طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل در مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها (۲۰۰۱) است که به نظر می‌رسد در مواردی از تحریم

69. TRA Sections 211(a) and 212(a); IFCA Sections 1244(c)(1) and (d); 1245(a)(1)(B), (a)(1)(C)(i)(I)-(II), (a)(1)(C)(ii)(I)-(II) and (c), 1246(a) and 1247(a); Section 5(a) of E.O. 13622 and Sections 2(a)(i) and 3(a)(i) of E.O. 13645.

۷۰. وکیل و تحصیلی، همان، صص ۳۲۸ و ۳۲۹.

71. Dupont, *op. cit.*, p. 31.

72. *Ibid.*, p. 32.

73. Clamita, N. Jansen, *op. cit.*, 1418-1419.

یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران، این شروط رعایت نشده است. برای نمونه، نقض اولیه تعهد و عدم رعایت مقررات معاهده منع گسترش سلاح‌های هسته‌ای (NPT) از سوی ایران، مورد اختلاف است و هنوز سند موثقی از نقض این مقررات از جانب ایران، توسط دولت‌ها و سازمان‌های مدعی نقض، ارائه نشده است.^{۷۴}

ب. اصل مصونیت دولت و اموال دولتی

در تحریم یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران، بخش‌هایی از مواد ۱۶ و ۱۸ کنوانسیون ملل متحد راجع به مصونیت دولت و اموال دولتی^{۷۵} نقض می‌شود. این مواد بر مصونیت کشتی‌های دولتی غیرتجاری و جنگی به دلیل اینکه در مالکیت دولت کشور صاحب پرچم هستند تأکید می‌کند.^{۷۶} در متن اسناد تحریمی کشورهایی که به صورت یک‌جانبه کشتی‌رانی ایران را تحریم کرده بودند از عبارت «کشتی‌های در مالکیت، بهره‌برداری یا کنترل دولت ایران یا نهادهای معین شده»^{۷۷} استفاده شده است که شامل کشتی‌های دولتی ایران می‌شود. از توجه به عبارات مندرج در این اسناد و نیز دقت در این امر که حمل‌ونقل نفت و دیگر موارد تحریم شده در زمره اعمال حاکمیتی قلمداد می‌شوند، اقدام به بازرسی و توقیف این‌گونه کشتی‌ها ناقض قاعده مصونیت اموال دولتی است. اگر نتوان حمل‌ونقل نفت، گاز و مواد هسته‌ای و نظامی را از نظر ماهیت، عملی حاکمیتی دانست، از لحاظ معیار هدف و اهمیت این‌گونه کالاها در حفظ منافع ملی کشور، عملی حاکمیتی تلقی می‌شود.^{۷۸}

راجع به اموال مسدودشده کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در دستور اجرایی ۱۳۳۸۲ مورخ

74. Dupont, *op. cit.*, pp. 26-27.

75. UN Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property (2004).

76. بندهای ۱ و ۳ ماده ۱۶ مقرر می‌دارد: «۱. دولتی که مالکیت یا اداره یک کشتی را بر عهده دارد، چنانچه در زمان بروز منشأ دعوا، کشتی برای اهداف تجاری غیردولتی دولتی مورد استفاده قرار گرفته باشد، نمی‌تواند به مصونیت از صلاحیت قضایی در نزد دادگاه دولت دیگر که به‌نجوی از صلاحیت رسیدگی به موضوع اداره کشتی برخوردار است، استناد نماید مگر اینکه دولت‌ها به شکل دیگری توافق کرده باشند. ۳. یک دولت نمی‌تواند در نزد دادگاه دولت دیگر که به‌نجوی از صلاحیت رسیدگی موضوع حمل بار از طریق کشتی تحت مالکیت یا اداره آن دولت برخوردار است به مصونیت از صلاحیت قضایی آن دولت استناد نماید، چنانچه در زمان بروز منشأ دعوا، کشتی برای اهداف تجاری غیردولتی مورد استفاده قرار گرفته باشد مگر اینکه دولت‌ها به شکل دیگر توافق کرده باشند».

77. A vessel is owned, operated or controlled by the government of Iran or an entity specified.

78. اینکه شرکت ملی نفت ایران، نهاد دولتی است مورد تأیید رویه دیوان بین‌المللی داوری دعاوی ایران و امریکا قرار گرفته است.

(*Oil Field of Texas, Inc. v. The Government of the Islamic Republic of Iran, National Iranian Oil Company, Oil Service Company of Iran*. Iran-US Claims Tribunal, Case No. 43. 1982, available at: <<http://translex.uni-koeln.de/230400>>, Accessed on: 03/05/2015).

۱۰ سپتامبر ۲۰۰۸، با توجه به اینکه این شرکت، یک ارگان دولتی تلقی می‌شود^{۷۹} و از آنجایی که عمل کشتی‌رانی با توجه به معیار ماهیت و در موارد خاص، معیار هدف مندرج در این معاهده،^{۸۰} در زمره اعمال حاکمیتی است، لذا اموال این شرکت از مصونیت برخوردار است و مسدود کردن اموال آن، فراتر از قطعنامه‌های شورای امنیت، نقض مفاد این کنوانسیون و قاعده عرفی مصونیت اموال دولتی است.^{۸۱} کمیسیون حقوق بین‌الملل در طرح پیش‌نویس جرایم علیه صلح و امنیت بشری، مسدود کردن دارایی‌ها به‌طور وسیع یا به‌طور منظم را از جمله اقدامات مجرمانه بین‌المللی می‌داند^{۸۲} که اقدامات یک‌جانبه دولت‌ها، فراتر از قطعنامه‌های قانونی و الزام‌آور می‌تواند مصداقی از آن باشد.

ج. اصول حقوق دریاها

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مواد ۱۷ تا ۱۹ به تعریف حق عبور بی‌ضرر و استثنائات تعلیق این حق پرداخته است و ماده ۱۹ مقرر می‌دارد: «عبور، بی‌ضرر است مادامی که مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت کشور ساحلی نباشد». سپس به بیان اعمالی می‌پردازد که در صورت انجام آن‌ها توسط کشتی‌ها در دریای سرزمینی، حق عبور بی‌ضرر آن‌ها قابل تعلیق است.^{۸۳}

به این دلیل که ایران، کنوانسیون حقوق دریاها را تصویب نکرده است، در رابطه خود با دولت‌های دیگر و اعمال تحریم‌های مخالف مقررات این کنوانسیون نمی‌تواند به قواعد قراردادی حقوق دریاها استناد کند. با وجود این، مواردی از مندرجات عهدنامه حقوق دریاها چون حق عبور بی‌ضرر، آزادی دریانوردی در آب‌های آزاد و نیز مصونیت کشتی‌های دولتی غیرتجاری و جنگی که امروزه در زمره قواعد عرفی حقوق بین‌الملل محسوب می‌شوند، برای ایران نیز قابل استناد است و

۷۹. هرچند که گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، یک شرکت است، طبق تفسیر شماره ۲ ماده ۵ طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، رفتار شرکت عمومی، دولتی و حتی در شرایطی خصوصی که طبق قانون، اعمال اقتدارات عمومی می‌کند به دولت منتسب خواهد بود.

Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, *ILC Yearbook 2001/II* (2), 26, Art. 5.

80. UN Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property (2004), Art. 2(2).

۸۱. شورای اتحادیه اروپا نیز در ادعاهایش در جریان دادرسی پرونده شکایت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران علیه شورای اتحادیه اروپا به دولتی بودن این شرکت اشاره کرده است:

Case No: T. 489/10, In the General Court of the European Union, *Islamic Republic of Iran Shipping Line (IRISL) v. Council of the European Union*, 2013, para. 45.)

82. Report of International Law Commission on the Work of Its Forty-Eighth Session (A) (A/51/10), p. 53, Art. 20 (IV).

۸۳. از جمله اعمال مندرج در ماده ۱۹ عهدنامه ۱۹۸۲ حقوق دریاها که مخل صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی است عبارت است از: ۱. هرگونه استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی کشور ساحلی، ۲. هرگونه استفاده یا تمرین با اسلحه از هر نوع، ۳. هر عملی به‌منظور جمع‌آوری اطلاعات به ضرر دفاع یا امنیت کشور ساحلی، ۴. هر نوع تبلیغ به‌منظور اخلال در دفاع یا امنیت کشور ساحلی و ...

هیچ دولتی نمی‌تواند به استناد تحریم‌های یک‌جانبه، این حقوق را نادیده بگیرد. فعالیت‌هایی مثل اعمال بازرسی که گاهی فراتر از قطعنامه‌های شورای امنیت توسط کشورهای مثل آمریکا و انگلیس و ... صورت می‌گیرد، محل حق عبور بی‌ضرر عرفی کشتی‌های ایرانی تلقی خواهد شد. دولت آمریکا برای توجیه تحریم‌های یک‌جانبه خود علیه ایران از اقدامات ایران به‌عنوان تهدیدی برای منافع ملی کشورش یاد کرده است. حتی اگر حرکت آزادانه کشتی‌های ایران، دعوای سکوه‌ای نفتی می‌توان استنباط کرد که صرف تصور تهدید منافع ملی، دلیلی برای اعمال اقدامات اجرایی نخواهد بود و این تهدیدها باید به‌صورت عینی و واقعی به اثبات برسد. در غیر این صورت، هر اقدامی برای مقابله با این تهدیدها غیرقانونی خواهد بود.^{۸۴}

همچنین اصل آزادی کشتی‌رانی در آب‌های آزاد که در مواد ۸۷ و ۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و برخی اسناد بین‌المللی دیگر مانند مواد ۲ و ۴ عهدنامه دریای آزاد ۱۹۵۸ ژنو ذکر شده است، به نظر برخی، جنبه حقوق بین‌الملل عرفی پیدا کرده است.^{۸۵} لذا توقیف و بازرسی خودسرانه کشتی‌های ایرانی توسط برخی کشورها و فراتر از قطعنامه شورای امنیت در آب‌های آزاد، تخلف بین‌المللی محسوب شده و موجب مسئولیت بین‌المللی آن دولت خواهد شد.

د. اصول قراردادی

عهدنامه مودت، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی میان ایران و آمریکا^{۸۶} در سال ۱۹۵۵ در تهران به امضا رسید و در سال ۱۹۷۵ لازم‌الاجرا شد. عهدنامه مودت میان این دو کشور در حال حاضر معتبر است^{۸۷} و تحریم‌های یک‌جانبه و فراتر از قطعنامه‌های شورای امنیت توسط آمریکا در تعارض با بند ۲ ماده ۸ آن تلقی می‌شود که مقرر می‌دارد: «هیچ‌کدام از طرفین معظّم متعاقد نباید محدودیت‌ها یا ممنوعیت‌هایی را به واردات یا صادرات هر محصول طرف دیگر معظّم

84. Case Concerning Oil Platforms (*Islamic Republic of Iran v. United States of America*, ICJ Reports, 2003, p. 162.

۸۵. والاس، ربکا؛ حقوق بین‌الملل، ترجمه و تحقیق: سیدقاسم زمانی و مهناز بهراملو، چاپ سوم، شهردانش، ۱۳۹۰، ص ۲۰۶.

86. Treaty of Amity, Economic Relations, and Consular Rights between the United States of America and Iran (1955).

۸۷. شهپازی، آرامش؛ «اعتبار عهدنامه مودت (۱۹۵۵) و قابلیت استناد به آن در روابط ایران و ایالات متحده آمریکا»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۲۸، شماره ۴۴، ۱۳۹۰، ص ۶۹.

رویه دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه گروگان‌گیری و رویه دیوان داوری ایران و آمریکا بر اعتبار این معاهده صحه می‌گذارد. همچنین اختتام و فسخ معاهده مودت، طبق ماده ۲۳ آن، نیازمند سازوکار و تشریفات ویژه‌ای است که تا کنون اقدامی در این زمینه از طرف دولت‌های طرف معاهده صورت نگرفته است و نیز با توجه به عدم استناد دو طرف به اصل تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال، این معاهده همچنان پابرجاست.

متعاقد به سرزمین‌های طرف دیگر معظم متعاقد وارد نماید مگر واردات یا صادرات چنین محصولی به همه کشورهای ثالث، مشابهاً محدود یا ممنوع شده باشد؛ به‌ویژه اینکه شورای امنیت در قطعنامه‌های تحریمی خود، تنها حق بازرسی و توقیف در صورت تخلف را به کشورها داده است و اجازه نداده که مانع ورود کشتی‌های ایرانی به آب‌های سرزمینی خود شوند؛ حال آنکه ایالات متحده امریکا مانع ورود کشتی‌های ایرانی به آب‌های سرزمینی خود می‌شود.^{۸۸}

تحریم دریانوردی ایران، فراتر از قطعنامه شورای امنیت در مناطق مختلف دریایی در تعارض با ماده ۱۰ این عهدنامه نیز هست. این ماده اشعار می‌دارد: «بین قلمروهای طرفین معظمین متعاهدین، آزادی تجارت و دریانوردی برقرار خواهد بود... ۴. هریک از طرفین معظمین متعاهدین نسبت به کشتی‌های طرف معظم متعاقد دیگر در مورد حق حمل کلیه محصولات که ممکن است به‌وسیله کشتی به قلمرو طرف معظم متعاقد حمل گردد یا از قلمرو مزبور فرستاده شود، رفتار ملی و رفتار ملل کامله‌الوداد خواهد کرد...». در تحریم دریانوردی ایران، امکان نقض شرط رفتار ملی و شرط کامله‌الوداد از سوی ایالات متحده امریکا وجود دارد.

هـ. اصل آزادی تجارت

امروزه دیگر جدایی حقوق بشر از مفاهیم تجارت، ساده نیست.^{۸۹} همه تحریم‌های اقتصادی، نقضی بر مقررات آزادی تجارت است به این دلیل که بیشتر آن‌ها مربوط به ممنوعیت‌ها و محدودیت‌هایی بر صادرات و واردات کالا با کشور هدف است.^{۹۰} امروزه تجارت آزاد، امروزه به‌عنوان یکی از حقوق بنیادین دولت‌ها شناخته می‌شود^{۹۱} و تحریم اقتصادی در تضادی آشکار با آن قرار دارد. تعارض تحریم‌ها با اصل آزادی تجارت در رویه و اسناد بین‌المللی مختلفی مانند تصمیمات آنکتاد و مجمع عمومی^{۹۲} مورد توجه واقع شده است.^{۹۳} تحریم کشتی‌رانی ایران که اصولاً توسط کشورهای طرفدار نظام اقتصاد آزاد تحمیل می‌شود، با حق آزادی تجارت که یکی

88. ITRSHA, *op. cit.*, Sec 2 (B).

89. امین‌زاده، الهام و وحیده غلامی؛ «تحدید اعمال تحریم‌های اقتصادی در پرتو ضوابط حقوق بشر، قواعد رقابت و حقوق اجتماعی»، فصلنامه روابط خارجی، سال ۵، شماره ۳، ۱۳۹۲، ص ۱۸۵.

90. Beak, Buhm-Suk, "Economic Sanction against Human Rights Violations", *Cornell Law School Inter-University Graduate, Student Conference Papers*, 2008, p. 74.

91. لوفلد، آندریاس اف؛ *حقوق بین‌الملل اقتصادی*، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، چاپ دوم، جنگل جاودانه، ۱۳۹۲، ص ۹۳۲.

92. A/Res/29/3281, Charter of Economic Rights and Duties of States, 1974, Arts. 4, 32; A/Res/25/2625, 1970, Declaration on Principles of International Law Friendly Relations and Co-operation among States in Accordance with the Charter of the United Nations; A/Res/51/22, 1996, Elimination of coercive economic measures as a means of political and economic compulsion.

93. The Vienna Conference on the Law of Treaties, Declaration on the Prohibition of Military, Political or Economic Coercion in the Conclusion of Treaties, 1966, para. 1.

از مظاهر حاکمیت دولت‌ها و اصلی بنیادین در نظریه لیبرالیسم است، متعارض است.^{۹۴} این تحریم‌ها همچنین با هدف و موضوع سازمان تجارت جهانی که عموم این دولت‌ها عضو آن هستند در تعارض آشکار است.

۳. اقدام متقابل ایران

در برابر اقدامات تحدیدکننده دولت‌های غربی علیه صنعت کشتی‌رانی ایران، این کشور نیز روش‌هایی را برای جبران این محدودیت‌ها در پیش گرفته است.

۳-۱. استفاده از پرچم مصلحتی

با اعمال تحریم‌هایی توسط شورای امنیت و چندین کشور علیه کشتی‌رانی ایران، سازمان کشتی‌رانی ایران ناچار شد کشتی‌های خود را با نام‌های خارجی، پرچم کشورهای خارجی و حتی با انعقاد قراردادهای فروش و استیجاری به کشورهای دیگر، وارد آب‌های بین‌المللی کند تا بتواند مشکلات تحریمی را تا حدودی برطرف نماید.

پرچم مصلحتی با توجه به مواد ۹۱ و ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها پرچم کشوری است که یک کشتی در آن به ثبت رسیده است درحالی‌که کشتی پیوند وثیقی با آن دولت، اعم از مالکیت، تولید، تابعیت خدمه کشتی و غیره نداشته باشد یا هرچند در کشوری با پیوند مناسب ثبت شده باشد، اما در جریان سفر دریایی از پرچم کشور دیگری استفاده کند.^{۹۵} دولت‌ها به دلایل مختلفی که می‌توان آن‌ها را در دو دلیل اقتصادی و دلیل سیاسی جای داد^{۹۶} به این نظام روی آوردند که تحریم‌های اقتصادی، از جمله دلایل سیاسی استفاده از پرچم مصلحتی است.^{۹۷}

تعداد کشتی‌های شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در اثر تحریم‌ها از ۱۶۴ فروند در سال ۱۳۹۰ به ۱۵۱ فروند در سال ۱۳۹۳ کاهش یافت^{۹۸} که تعدادی از آن‌ها به‌منظور رفع

۹۴. خواجه، غلامرضا؛ «تحریم اقتصادی از منظر حقوق بین‌الملل با تأکید بر حقوق بین‌الملل اقتصادی و حق توسعه»، *دوفصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی*، شماره ۱۳۹۱، ۲، ص ۱۳.

۹۵. چرچیل، رابین و آلن لو؛ *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ ششم، گنج دانش، ۱۳۹۰، ص ۳۱۹.

۹۶. صادقی حقیقی، دیدخت؛ *ثبت کشتی‌ها در حقوق بین‌الملل با تأکید بر پدیده پرچم‌های مصلحتی*، سازمان انتشارات کیهان، ۱۳۷۳، ص ۱۲.

۹۷. صادقی حقیقی، دیدخت؛ «پرچم‌های مصلحتی بعد از کنوانسیون ۱۹۸۲»، همایش بین‌المللی تحولات حقوق بین‌الملل دریاها بیست سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها، ۱۳۹۲.

۹۸. گزارش مجمع سالیانه شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۳/۰۸/۱۱.

گزارش - مجمع - سالیانه - شرکت - کشتی‌رانی - جمهوری - اسلامی - ایران / <http://www.meyarco.com>

بازدید: ۱۳۹۳/۰۴/۱۹.

محدودیت ناشی از تحریم‌ها از پرچم‌های مصلحتی استفاده می‌کردند. برای مثال، ۱۵ کشتی ایرانی تحت پرچم کشور بولیوی فعالیت می‌کردند.^{۹۹} این در حالی است که دولت امریکا برای مقابله با دورزدن تحریم توسط ایران با استفاده از پرچم مصلحتی به‌طور خاص، قوانینی را تدوین کرده بود.^{۱۰۰} بر اساس قانون جامع تحریم، مصوب سال ۲۰۱۰ اجاره‌کنندگان کشتی باید محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های مقرر را رعایت کنند. مالکین کشتی‌ها و سایرین باید احتیاط کامل به خرج دهند تا با اجاره‌دادن شناور به تحریم‌شدگان ایرانی یا اجاره‌کردن شناور از تحریم‌شدگان ایرانی، مرتکب تخلفی نسبت به ممنوعیت‌های مندرج در این قانون نشوند.^{۱۰۱}

در خصوص مشروعیت پرچم مصلحتی باید توجه داشت که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در خصوص تابعیت کشتی‌ها بر رابطه اصیل کشتی و کشور اعطاکننده پرچم تأکید شده است،^{۱۰۲} اما این کنوانسیون، هیچ معیار دقیقی برای احراز این ارتباط اصیل و واقعی به دست نمی‌دهد و هیچ رویه مقبول بین‌المللی برای روشن‌ساختن معنای «ارتباط اصیل» به وجود نیامده است. بنابراین دولت‌ها در خصوص نحوه حصول اطمینان از ارتباط اصیل بین کشتی تحت تابعیت‌شان و خودشان اختیار عمل دارند.^{۱۰۳} همچنین در هیچ‌یک از مواد کنوانسیون ۱۹۸۲ استفاده از پرچم مصلحتی صراحتاً ممنوع اعلام نشده است و تنها ضمانت اجرای تعویض پرچم در طول سفر دریایی توسط کشتی، عدم امکان استناد آن کشتی به هیچ‌یک از تابعیت‌هایش اعلام شده است.^{۱۰۴} به‌علاوه با عضویت کشورهای حامی ثبت آزاد در کنوانسیون، از جمله مغولستان، لیبی، پاناما و ... ثبت کشتی توسط مالکان کشتی تحت پرچم مصلحتی رو به گسترش است به حدی که در سال ۲۰۰۳ حدود پنجاه درصد ناوگان دریایی جهان به لحاظ تناژ در کشورهای حامی «پرچم مصلحتی» ثبت شده بود.^{۱۰۵} حتی در صورت نامشروع دانستن استفاده

۹۹. بولیوی از احتمال برداشتن پرچم خود از روی کشتی‌های ایرانی خبر داد، ۱۳۹۱/۰۲/۱۰،

<http://www.entekhab.ir/fa/news/59819/>.

بازدید: ۱۳۹۴/۰۴/۱۹.

100. ITRSHA, *op. cit.*, Sec. 202.

101. Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act, 2010, Sec. 102 B(3) & C.

۱۰۲. ماده ۹۱، بند ۱. هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی‌ها، ثبت کشتی‌ها در قلمروش و حق اهتزاز پرچم خود را تعیین خواهد کرد. کشتی‌ها تابعیت کشوری را دارند که حق دارند پرچمش را حمل کنند. بین آن کشور و آن کشتی باید رابطه اصیل وجود داشته باشد.

۱۰۳. سون، لویی. بی و دیگران؛ حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، جنگل جاودانه، ۱۳۹۰، ص ۴۰.

۱۰۴. ماده ۹۲، بند ۲: یک کشتی که تحت پرچم دو یا چند کشور سفر می‌کند و آن پرچم‌ها را بر حسب سهولت و راحتی استفاده می‌نماید، نمی‌تواند هیچ‌یک از این تابعیت‌های مورد بحث را در ارتباط با هر کشور دیگر ادعا نماید و ممکن است به کشتی بدون تابعیت تشبیه شود.

۱۰۵. سون، لویی. بی و دیگران، همان، ص ۴۱.

از پرچم مصلحتی در حقوق بین‌الملل، این اقدام ایران در برابر آن دسته از تحریم‌های نامشروع علیه کشتی‌رانی ایران در چارچوب اصل اقدام متقابل، مشروع خواهد بود.

باید توجه داشت علی‌رغم عدم ممنوعیت استفاده از پرچم مصلحتی، هر کشتی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) شماره شناسایی و سایر مشخصات مخصوص به خود دارد و تغییر نام و پرچم کشتی‌های مشمول تحریم، هزینه‌هایی گزاف بر شرکت‌های کشتی‌رانی و نیز بر دولت ایران تحمیل می‌کند. به‌علاوه در صورتی که کشور اعطاکننده پرچم به تعهدات خود در صورت بروز مشکل عمل نکند، مشکلات و هزینه‌هایی برای ایران در بر خواهد داشت.^{۱۰۶}

۲-۳. طرح دعوا در مراجع قضایی و شبه‌قضایی

اشخاص و نهادهای مشمول تحریم می‌توانند در دادگاه عمومی اتحادیه اروپا درخواست ابطال تصمیمات شورا را بدهند. تدابیر محدودکننده شورا در صورتی که با اصول بنیادین قوانین اروپا مطابقت داشته باشد قانونی است و اگر این قوانین را نقض کند توسط دادگاه باطل می‌شود.^{۱۰۷} به نظر می‌رسد بهترین روش برای ایران در مورد تحریم‌های اتحادیه اروپا به‌ویژه در مورد حمل‌ونقل و کشتی‌رانی، اقامه دعوا نزد دیوان دادگستری اروپا بود. همچنین اقامه دعوی اشخاص حقیقی مشمول تحریم‌ها، نزد دیوان اروپایی حقوق بشر، علیه کشورهای اروپایی تحریم‌کننده می‌توانست مؤثر باشد.

استفاده از راهکارهای کمیته حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ملل متحد که تحریم را خلاف حقوق بشر اعلام کرده است^{۱۰۸} یا اخذ نظریه مشورتی از دیوان بین‌المللی دادگستری در مورد اعتبار تصمیمات شورای امنیت با توجه به قواعد حقوق بشر نیز می‌توانست در رفع این محدودیت‌ها مؤثر باشد. ارائه درخواست به کمیته تحریم شورای امنیت برای خروج از فهرست تحریم‌ها توسط اشخاص (حقیقی و حقوقی) مشمول تحریم هم می‌توانست مؤثر باشد؛ بخصوص اینکه با ایجاد واحد مرکزی^{۱۰۹} و نهاد آمبودزمن،^{۱۱۰} دسترسی افراد به این سازوکار بیشتر شده و اشخاص می‌توانند مستقیماً و بدون درخواست حمایت دیپلماتیک از کشور متبوع خود،

۱۰۶. مهدی‌نژاد، مهدی، مجید دهقان، نازنین لک و الهام قاسمی؛ «بررسی آثار تغییر پرچم کشتی‌ها بر اقتصاد و حمل‌ونقل دریایی ایران»، <http://www.dhod.pmo.ir>، بازدید: ۱۳۹۲/۰۹/۲۲.

۱۰۷. در مواد ۲۶۳ و ۲۶۴ معاهده نحوه عملکرد اتحادیه اروپا (TFEU) نحوه و چگونگی اقامه دعوا بیان شده است: «در صورتی که دعوا عقلانی بوده و اثبات شود، دیوان دادگستری اروپا قانون مطروحه را باطل خواهد داشت. باین‌حال دادگاه در صورت لزوم، تصریح خواهد کرد که کدام‌یک از آثار قانون ابطال شده، می‌بایست قطعی و نهایی شمرده شود».

108. CESCR General Comment 8, The Relationship between Economic Sanctions and Respect for Economic, Social and Cultural Rights, 1997.

109. Focal point

110. Ombudsman

درخواست‌شان را به کمیته تحریم ارائه دهند.^{۱۱۱} به‌علاوه طرح دعوی شرکت‌های کشتی‌رانی در محاکم ملی کشورهای تحریم‌کننده و به‌ویژه محاکم کشورهای اروپایی می‌توانست یکی از راه‌حل‌های حقوقی برای صدور رأی به لغو تحریم‌ها باشد؛ همان‌گونه که بانک‌های ملی و ملت در دادگاه عالی انگلستان طرح دعوا کردند و دادگاه عالی این کشور به لغو تحریم بانک ملت رأی داد.^{۱۱۲}

مهم‌ترین اقدام حقوقی مطرح در حوزه کشتی‌رانی، دعوی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته به آن در دیوان دادگستری اروپا است که در تاریخ ۱۶ سپتامبر ۲۰۱۳ منجر به صدور رأی در الزام شورای اتحادیه اروپا به لغو تصمیمات مشمول اقدامات تحدیدی علیه این شرکت‌ها شد.^{۱۱۳} در این دعوا خواهان‌ها (کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته) لغو تصمیم شماره ۴۱۳/۲۰۱۰ شورای اتحادیه اروپا^{۱۱۴} و دیگر تصمیمات شورا^{۱۱۵} را به همراه پنج ادعای دیگر خواستار شدند.^{۱۱۶} دادگاه در صدور رأی، به ارزیابی اشتباه کشورهای عضو اتحادیه اروپا در اتخاذ اقدامات علیه خواهان‌ها توجه داشت. از نظر دادگاه، تصمیم شورای اروپا علیه ایران باید به اتخاذ اقدامات تحدیدی علیه یک شخص یا نهاد به دلیل حمایتش از فعالیت‌های هسته‌ای محدود شود که آن شخص یا نهاد به‌واقع این کار را انجام داده باشد و

۱۱۱. برای مطالعه بیشتر، ن.ک: علی‌رضا محمدی مطلق؛ تحریم اشخاص حقیقی از منظر حقوق بین‌الملل با تأکید بر تحریم برخی اتباع ایرانی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق دانشگاه قم، ۱۳۹۳.

112. *Judgement of Bank Mellat (Appellant) v. Her Majesty's Treasury (Respondent)* (No. 2), 2013, available at: www.11kbw.com/app/files/PDFs/BM.pdf, accessed on 09/07/2014.

113. *IRISL v. Council of the European Union, op. cit.*

۱۱۴. در این تصمیم، مبانی تحریم‌های مذکور بدین صورت بیان شده بود: شرکت کشتی‌رانی در حمل محموله‌های نظامی که شامل محموله‌های ممنوعه از ایران بوده دخالت داشته و حمل سه مورد از این محموله‌ها نقض فاحش تحریم‌های شورای امنیت است که به کمیته تحریم ایران شورای امنیت گزارش شده است. همچنین ارتباط شرکت کشتی‌رانی به گسترش تسلیحات هسته‌ای چنان بود که شورای امنیت سازمان ملل متحد از کشورها درخواست کرد که به بازرسی کشتی‌های گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران بپردازند، مشروط بر اینکه دلایل معقولی مبنی بر این وجود داشته باشد که این کشتی‌ها کالاهای ممنوعه معین‌شده در قطعنامه‌های ۱۸۰۳ و ۱۹۲۹ شورای امنیت سازمان ملل را حمل کرده‌اند. به‌علاوه در بیان دلایل در تصمیم ۴۱۳/۲۰۱۰ در ارتباط با شرکت‌های مهندسی و خدمات دریایی گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، شورا اعلام کرد که گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، نقض‌های مکرر مقررات قطعنامه ۱۷۴۷ شورای امنیت را تسهیل کرده است و خواهان‌های دیگر نیز شرکت‌های وابسته، در مالکیت یا تحت کنترل گروه کشتی‌رانی بودند یا از طرف آن عمل می‌کردند. (بند ۵ و ۶)

115. Implementing Regulation No. 668/2010, Decision 2010/644, Regulation No. 961/2010 and Regulation No. 267/2012.

۱۱۶. این پنج ادعا عبارت‌اند از: ۱. ادعای نقض حق دفاع و نقض حق آن‌ها بر حمایت قضایی مؤثر. ۲. ادعای نقض تعهد به بیان دلایل. ۳. ادعای نقض اصل تناسب، حق بر مالکیت و حق بر انجام فعالیت اقتصادی. ۴. ادعای ارزیابی اشتباه در اتخاذ اقدامات علیه خواهان‌ها. ۵. ادعای غیرقانونی بودن ماده ۱۶ (۲) مقرر ۹۶۱/۲۰۱۰ و ماده ۲۳ (۲) مقرر ۲۶۷/۲۰۱۰ در جایی‌که آن مقررات، ممنوعیتی را بر بارگیری و باراندازی محموله‌ها تحمیل می‌کنند. (بند ۲۴)

صرف خطری که فرد یا نهاد مربوطه در آینده چنین حمایتی را فراهم می‌کند کافی نیست.^{۱۱۷} به‌علاوه دادگاه بیان کرد که اقدامات محدودکننده شورای امنیت در قطعنامه‌های ۱۸۰۳ و ۱۹۲۹، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی را در بر نمی‌گیرد و تنها سه نهاد تحت مالکیت و کنترل کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را مشمول تحریم قرار داده است. در پرونده نیز مدرکی که اتخاذ اقدامات تحدیدی علیه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را توجیه کند از طرف شورای اتحادیه اروپا ارائه نشده است.^{۱۱۸} درخواست شورای امنیت از دولت‌ها برای بازرسی کشتی‌های کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران برخلاف آنچه در تصمیم ۴۱۳/۲۰۱۰ بیان شده، صرفاً نشان‌دهنده «احتمال» حمایت از گسترش برنامه هسته‌ای توسط این شرکت است.^{۱۱۹}

به‌علاوه از نظر دادگاه باید بین دو موضوع صادرات سلاح‌های نظامی و انتقال مواد مرتبط با گسترش فعالیت‌های هسته‌ای تفکیک قائل شد که این دو به هیچ نحو به یکدیگر مربوط نیستند. به همین دلیل، ادعای شورای اروپا مبنی بر اینکه در مواردی صادرات این سلاح‌ها و مواد نظامی توسط جمهوری اسلامی ایران به‌منظور تأمین مالی گسترش فعالیت‌های هسته‌ای صورت گرفته است به دلیل عدم ارائه دلیل موجه رد شد. در نتیجه، دادگاه عمومی اتحادیه اروپا (شعبه چهارم) بدون آنکه نفس اقدامات تحدیدی علیه نهادهای کشتی‌رانی ایرانی را غیرقانونی بداند به لغو بخش‌هایی از تصمیم ۴۱۳/۲۰۱۰ و دیگر مقررات علیه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و دیگر خواهان‌ها حکم داد و شورای اتحادیه اروپا را نیز موظف به پرداخت هزینه‌های دادرسی کرد.

طرح دعوا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای راجع به تفسیر و اجرای کنوانسیون حقوق دریاهای و ترخیص سریع کشتی‌ها^{۱۲۰} در مواردی که فراتر از قطعنامه‌های شورای امنیت باشد نیز متصور است، اما تا زمانی که ایران، عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای نشده است این امکان برای ایران فراهم نیست.^{۱۲۱} همچنین با توجه به قانون صلاحیت دادگستری جمهوری اسلامی ایران برای رسیدگی به دعاوی مدنی علیه دولت‌های خارجی مصوب ۱۳۹۰^{۱۲۲} اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند از اقدامات دولت‌های خارجی که مصونیت قضایی دولت جمهوری اسلامی ایران یا مقامات رسمی آن را نقض کرده باشند در دادگستری تهران اقامه دعوا کنند و دادگاه مکلف

117. *IRISL v. Council of the European Union*, op. cit., para. 115, Case No.T-509/10 *Manufacturing Support & Procurement Kala Naft v. Council*, ECR II-0000, (2012).

118. *IRISL v. Council of the European Union*, op. cit., paras. 55-56.

119. *Ibid.*, para. 57.

120. Staker, Christopher, "Prompt Release Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea", The Bi-annual Newsletter of SJ Berwin's International Arbitration Group, Issue. 1, 2004/2005.

121. "International Tribunal for the Law of the Sea", available at: <http://www.itlos.org/index.php?id=15>, accessed on 10/12/2014.

۱۲۲. قانون صلاحیت دادگستری جمهوری اسلامی ایران برای رسیدگی به دعاوی مدنی علیه دولت‌های خارجی، مصوب ۱۳۹۰، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/809987>، بازدید: ۱۳۹۲/۱۱/۱۷.

است به‌عنوان عمل متقابل به این دعوا رسیدگی کند.

لازم به ذکر است با اجرایی‌شدن برجام، جمهوری اسلامی ایران متعهد است پیش از رجوع به سازوکارهای بین‌المللی، سازوکار مورد توافق در برجام را طی نماید که مطابق با بندهای ۳۶ و ۳۷ برجام، فرایند آن شامل رسیدگی توسط کمیسیون مشترک، هیئت وزیران خارجه و شورای امنیت می‌شود.^{۱۳۳} طبق مواد ۳۶ و ۳۷ برجام، ایران یا هریک از کشورهای ۵+۱ در صورت عدم رعایت تعهدات طرف مقابل می‌توانند موضوع را به‌منظور حل‌وفصل به کمیسیون مشترکی که متشکل از کشورهای امضاکننده برجام است، ارجاع کنند و این کمیسیون وظیفه خواهد داشت ظرف مدت ۱۵ روز موضوع را فیصله دهد. پس از بررسی کمیسیون، در صورتی که هر عضو معتقد باشد که موضوع فیصله نیافته است می‌تواند موضوع را به وزیران امور خارجه ارجاع دهد. وزیران نیز در طی ۱۵ روز (که قابل تمدید است) باید موضوع را حل‌وفصل کنند. همچنین پس از بررسی توسط کمیسیون مشترک، هم‌زمان با (یا به‌جای) بررسی در سطح وزیران، عضو شاکی یا عضوی که اجرای تکالیفش موضوع بحث بوده است می‌تواند درخواست کند که هیئت مشورتی متشکل از سه عضو (یکی از سوی هریک از طرف‌های درگیر در اختلاف و یک عضو مستقل) موضوع را بررسی کند. این هیئت می‌بایست نظریه غیرالزام‌آوری را در خصوص موضوع پایبندی ظرف ۱۵ روز ارائه کند. چنانچه متعاقب این فرایند سی‌روزه، موضوع فیصله نیابد، کمیسیون مشترک در کمتر از ۵ روز نظریه هیئت مشورتی را با هدف حل‌وفصل موضوع، بررسی خواهد کرد و اگر کماکان موضوع به‌نحو مورد رضایت طرف شاکی فیصله نیافته باشد و طرف شاکی معتقد باشد که موضوع، مصداق «عدم پایبندی اساسی» است، آن طرف می‌تواند آن را به‌عنوان مبنای توقف کلی یا جزئی اجرای تعهداتش وفق برجام قلمداد کرده یا به شورای امنیت سازمان ملل متحد ابلاغ کند. با دریافت این ابلاغ به همراه توضیحی از تلاش‌های توأم با حسن‌نیت آن طرف برای طی فرایند حل‌وفصل اختلاف پیش‌بینی‌شده در برجام، شورای امنیت سازمان ملل متحد می‌بایست منطبق با رویه‌های خود در خصوص قطعنامه‌ای برای تداوم لغو تحریم‌ها رأی‌گیری کند. چنانچه قطعنامه فوق‌الذکر ظرف سی روز از تاریخ ابلاغ به تصویب نرسد، مفاد قطعنامه‌های سابق شورای امنیت، مجدداً اعمال خواهد شد، مگر اینکه شورای امنیت به‌نحو دیگری تصمیم‌گیری کند.

نکته قابل توجه درمورد شیوه حل‌وفصل اختلاف در برجام این است که در صورت ارجاع موضوع به شورای امنیت، این امکان برای هریک از کشورهای عضو دائم شورای امنیت وجود دارد که با استفاده از حق وتو، مانع تصویب ادامه لغو تحریم‌ها شوند.

باید توجه داشت که روند رسیدگی در چارچوب برجام، شامل رسیدگی در مراجع سیاسی است چرا که کمیسیون مشترک، واجد اعضای سیاسی است که لزوماً کار قضایی انجام نمی‌دهند و

همین طور هیئت وزیران و شورای امنیت که اساساً نهادهایی سیاسی تلقی می‌شوند. سازوکار حل اختلاف در برجام به نوعی است که در تحلیل نهایی، مطلوب کشورهای مقابل ایران خواهد بود و بهترین شیوه جبران برای ایران، صرفاً اقدام متقابل و بازگشت به وضعیت سابق خواهد بود. مکانیسم ماشه^{۱۲۴} نیز به نحوی طراحی شده است که امکان بازگشت کلیه تحریم‌ها بیش از امکان استمرار لغو تحریم‌هاست.

نتیجه

یکی از اهداف اصلی در وضع و اعمال تحریم‌ها، واداشتن کشور متخلف به بازگشت به مسیر رعایت نظم عمومی بین‌المللی است و این هدف تنها باید از طرق قانونی و با رعایت تمامی حقوق و قواعد اساسی بین‌المللی حاصل شود، نه اینکه شورای امنیت یا کشورها در تصویب این‌گونه مجازات‌ها، خود قواعد حقوق بین‌الملل را نقض کنند. تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران که اولین بار در قطعنامه ۱۹۲۹ به استناد فعالیت‌های هسته‌ای ایران آغاز شد و بعد با تحریم‌های اتحادیه اروپا و برخی کشورها توسعه یافت، با برخی از اصول منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل در تعارض است. بالاخره در ۲۳ تیرماه ۱۳۹۴ برنامه جامع اقدام مشترک میان ایران از یک‌سو و ۵+۱ و اتحادیه اروپا از سوی دیگر منعقد شد و بر سر موضوع هسته‌ای و تحریم‌ها توافق شد. با این حال این توافق، مانع از ارزیابی حقوقی تحریم‌ها علیه ایران تا پیش از اجرایی شدن برجام نمی‌شد و همین طور به استناد بند ۱۱ مقدمه برجام به نظر می‌رسد بعد از اجرای برجام نیز امکان طرح دعوا در خصوص تحریم‌های نامشروع خارج از شورای امنیت وجود داشت. اختتام برجام در هر زمان نیز امری محتمل خواهد بود که در مجموع، ارزیابی حقوقی تحریم‌ها علیه ایران را ضروری می‌سازد.

باید توجه داشت که شورای امنیت در مواردی با اعمال تحریم‌های جدید در عرصه صنعت کشتی‌رانی، برخی از حقوق عرفی دریانوردی بین‌المللی یعنی حق عبور بی‌ضرر، آزادی عبور و مرور در دریای آزاد و مصونیت کشتی‌های دولتی و نظامی را نادیده گرفته است. در خصوص تحریم‌های اتحادیه اروپا نیز مهم‌ترین مسئله، نادیده گرفتن قواعد حقوق بشری و برخی از مقررات منشور ملل متحد است. همچنین طبق رأی دیوان دادگستری اروپا این اتحادیه بدون ارائه دلایل موجه و قانونی مبنی بر ارتباط شرکت ملی کشتی‌رانی و شرکت‌های وابسته به برنامه

۱۲۴. چنانچه اختلاف در کمیسیون مشترک و هیئت‌وزیران حل نشود، طرف اختلاف می‌تواند موضوع را به شورای امنیت ارجاع دهد تا شورای امنیت در خصوص قطعنامه‌ای برای تداوم لغو تحریم‌ها رأی‌گیری کند. چنانچه قطعنامه فوق‌الذکر ظرف سی روز از تاریخ ابلاغ به تصویب نرسد، مفاد قطعنامه‌های سابق شورای امنیت، مجدداً اعمال خواهد شد مگر اینکه شورای امنیت به نحو دیگری تصمیم‌گیری کند. از این شیوه به مکانیسم ماشه یاد شده است.

هسته‌ای ایران، مبادرت به تصویب این تحریم‌ها کرده است. برخی از تحریم‌های یک‌جانبه علیه کشتی‌رانی ایران نیز با اصولی نظیر اصول منشور ملل متحد، اصول حقوق بشر، اصول حقوق دریاها، اصول مصونیت دولت و قواعد قراردادی در تعارض است.

هرچند دیوان بین‌المللی دادگستری در نظریه مشورتی سال ۱۹۷۱ مربوط به قضیه آفریقای جنوب غربی بیان می‌کند که دیوان قدرت بازبینی قطعنامه‌های شورای امنیت را ندارد،^{۱۲۵} امروزه در سطح منطقه‌ای - آن هم به صورت محدود و موردی در دیوان دادگستری اروپا - امکان ارزیابی تصمیمات شورای امنیت و شورای اتحادیه اروپا فراهم است. به نظر می‌رسد در صورت به نتیجه نرسیدن روش‌های سیاسی برای رفع این‌گونه تحریم‌ها، دولت ایران می‌توانست با تأکید بر برخی از اصول حقوق بین‌الملل در مراجع قضایی و شبه‌قضایی بین‌المللی، اقدام به طرح دعوا کند. استفاده از پرچم مصلحتی و اجاره کشتی نیز برای خنثی کردن آن بخش از تحریم‌های نامشروع، در چارچوب اقدام متقابل امکان‌پذیر بود. طرح دعوا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در صورت عضویت ایران در کنوانسیون حقوق دریاها در مواردی خاص و امکان رجوع اتباع ایرانی به محاکم دادگستری تهران علیه دولت‌های متخلف، از گزینه‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با تحریم‌های نامشروع در بخش کشتی‌رانی است.

125. Recker, Sebastian, "European Court of Justice Secures Fundamental Rights from UN Security Council Resolutions", *Göttingen Journal of International Law*, No. 1, 2009, p. 174.

منابع:

الف) فارسی

- کتاب

- تقی‌زاده انصاری، مصطفی؛ حقوق بین‌الملل عمومی، آخرین تحولات آشنایی با روابط دوستانه، روابط خصمانه میان تابعان حقوق بین‌الملل، جلد دوم، چاپ سوم، قومس، ۱۳۸۹.
- چرچیل، رایین و آلن لو؛ حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ ششم، گنج دانش، ۱۳۹۰.
- سون، لویی. بی و دیگران؛ حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، جنگل جاودانه، ۱۳۹۰.
- شریف، محمد؛ بررسی دکترین نامحدود بودن صلاحیت شورای امنیت، اطلاعات، ۱۳۷۳.
- صادقی حقیقی، دیدخت؛ ثبت کشتی‌ها در حقوق بین‌الملل با تأکید بر پدیده پرچم‌های مصلحتی، کیهان، ۱۳۷۳.
- فلاح اسدی، مهداد؛ شورای امنیت سازمان ملل متحد: تحریم و حقوق بشر، شهر دانش، ۱۳۹۴.
- لونفلد، آندریاس اف؛ حقوق بین‌الملل اقتصادی، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، چاپ دوم، جنگل جاودانه، ۱۳۹۲.
- والاس، ربکا؛ حقوق بین‌الملل؛ ترجمه و تحقیق: سیدقاسم زمانی و مهناز بهراملو، چاپ سوم، شهر دانش، ۱۳۹۰.
- وکیل، امیرساعد و زهرا تحصیلی؛ ایران و تحریم‌های بین‌المللی، مجد، ۱۳۹۲.

- مقاله

- امین‌زاده، الهام و ناصر خداپرست؛ «نقد تحریم نفت ایران از طرف اتحادیه اروپا از منظر حقوق بین‌الملل»، فصلنامه دیدگاه‌های قضایی، شماره ۶۰، ۱۳۹۱.
- امین‌زاده، الهام و وحیده غلامی؛ «تحدید اعمال تحریم‌های اقتصادی در پرتوی ضوابط حقوق بشر، قواعد رقابت و حقوق اجتماعی»، فصلنامه روابط خارجی، سال ۵، شماره ۳، ۱۳۹۲.
- حدادی، مهدی؛ «ترتیبات منطقه‌ای و اقدامات فهری در چارچوب منشور ملل متحد»، اندیشه‌های حقوقی، سال ۳، شماره ۸، ۱۳۸۴.
- خضری، سیدمرتضی؛ «مصونیت دولت از نگاه حقوق بین‌الملل»، پژوهش‌نامه اندیشه‌های حقوقی، شماره ۳، ۱۳۹۱.
- زمانی، سیدقاسم و جمشید مظاهری؛ «تحریم‌های هوشمند شورای امنیت در پرتو قطعنامه ۱۹۲۹: حفظ یا تهدید صلح؟»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۲۸، شماره ۴۴، ۱۳۹۰.

- زنگنه شهرکی، جعفر؛ «بررسی اثرات زیان‌بار تحریم‌های بین‌المللی بر حقوق بشر با بررسی موردی تحریم‌های شورای امنیت علیه عراق در دهه ۱۹۹۰»، مجموعه مقالات همایش ابعاد حقوقی تحریم‌های بین‌المللی شورای امنیت، مهدی مؤمنی، مجد، ۱۳۹۲.
- ساعد، نادر؛ «قطعه‌نامه ۱۹۲۹ شورای امنیت: بازنمایی نبرد حق و قدرت در جهان نامتحد»، مجله پژوهش‌های حقوقی، نیمسال اول، شماره ۱۷، ۱۳۸۹.
- شهبازی، آرامش، «اعتبار عهدنامه مودت (۱۹۵۵) و قابلیت استناد به آن در روابط ایران و ایالات متحده امریکا»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۲۸، شماره ۴۴، ۱۳۹۰.
- صادقی حقیقی، دیدخت؛ «پرچم‌های مصلحتی بعد از کنوانسیون ۱۹۸۲»، همایش بین‌المللی تحولات حقوق بین‌الملل دریاها بیست سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها، ۱۳۹۲.
- ضیایی، سیدیاسر؛ «تحریم اقتصادی یک‌جانبه از منظر حقوق بین‌الملل»، گزارش راهبردی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۹۱.
- منصوری، عزیز؛ «تحریم‌های بین‌المللی: نگاهی به قطعه‌نامه ۱۹۲۹»، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۲۴، شماره ۲، ۱۳۸۹.

– پایان‌نامه

- محمدی مطلق، علیرضا؛ تحریم/اشخاص حقیقی از منظر حقوق بین‌الملل با تأکید بر تحریم برخی اتباع/ایرانی، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق دانشگاه قم، ۱۳۹۳.

– قانون

- «قانون صلاحیت دادگستری جمهوری اسلامی ایران برای رسیدگی به دعاوی مدنی علیه دولت‌های خارجی مصوب ۱۳۹۰»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/809987>. بازدید: ۱۳۹۲/۱۱/۱۷.

– تارنما

- «بولیوی از احتمال برداشتن پرچم خود از روی کشتی‌های ایرانی خبر داد»، ۱۳۹۱/۰۲/۱۰، <http://www.entekhab.ir/fa/news/59819>، بازدید: ۱۳۹۴/۰۴/۱۹.
- «گزارش مجمع سالیانه شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران»، ۱۳۹۳/۰۸/۱۱، <http://www.meyarco.com/> گزارش - مجمع - سالیانه - شرکت - کشتی‌رانی - جمهوری - اسلامی - ایران، بازدید: ۱۳۹۳/۰۴/۱۹.
- پایگاه خبری تحلیلی روز نو، «خروج نام مدیران و شرکت‌های کشتی‌رانی از لیست تحریم»،

- ۱۳۹۴/۰۴/۲۴، <http://roozno.com/fa/news/144721>، بازدید: ۱۳۹۴/۰۵/۲۵.
- پایگاه خبری تحلیلی فتن، «سازوکار بازگشت تحریم‌ها ضعیف‌ترین بند سند برجام»، ۱۳۹۴/۰۴/۲۸، <http://www.fetan.ir/home/9735>، بازدید: ۱۳۹۴/۰۶/۱.
 - مهدی‌نژاد، مهدی؛ مجید دهقان، نازنین لک و الهام قاسمی، «بررسی آثار تغییر پرچم کشتی‌ها بر اقتصاد و حمل‌ونقل دریایی ایران»، <http://www.dhod.pmo.ir>، بازدید: ۱۳۹۲/۰۹/۲۲.

ب) انگلیسی

Books

- Farrall, Jeremy Matam, *United Nations Sanctions and the Rule of Law*, New York: Cambridge University Press, 2007.

Articles

- “International Tribunal for the Law of the Sea”, available at: <http://www.itlos.org/index.php?id=15>, accessed on: 12/10/2014.
- Beak, Buhm-Suk, “Economic Sanction against Human Rights Violations”, *Cornell Law School Inter-University Graduate*, Student Conference Papers, 2008.
- Clamita, N. Jansen, “Sanctions, Countermeasures, and the Iranian Nuclear Issue”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 42, No. 5, 2009.
- Dupont, Pierre-Emanuel, “Countermeasures and Collective Security: the Case of the EU Sanctions against Iran”, *Journal of Conflict and Security Law*, vol. 17, 2012.
- Posch, Albert, “The Kadi Case: Rethinking the Relationship between EU Law and International Law”, *The Columbia Journal of European Law Online*, 15, 2009.
- Recker, Sebastian, “European Court of Justice Secures Fundamental Rights from UN Security Council Resolutions”, *Göttingen Journal of International Law*, No. 1, 2009.
- Staker, Christopher, “Prompt Release Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea”, *The Bi-annual Newsletter of SJ Berwin’s International Arbitration Group*, Issue. 1, 2004/2005.
- The United Nations Sanctions Secretariat, “A Brief Overview of Security Council Applied Sanctions”, Department of Political Affairs, Smart Sanctions, the Next Steps: Arms Embargoes and Travel Sanctions (Second Expert Seminar, Berlin), 2000.
- Tomuschat, Christian, “The International Law of State Immunity and Its Development by National Institutions”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 44, No. 1105, 2011.

- Watson Institute Targeted Sanctions Project, “Strengthening Targeted Sanctions through Fair and Clear Procedures”, 2006, available at http://watsoninstitute.org/pub/Strengthening_Targeted_Sanctions.pdf, accessed on: 09/08/2014.
- Watson, Farley & Williams, “Maritime: Sanctions and Shipping Finance”, 2013.
- Wood, Micheal C., “The Interpretation of Security Council Resolutions”, *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, vol. 73, 1998. available at: <http://www.wfw.com/wp-content/uploads/2014/09/WFW-SanctionsAndShippingFinance.pdf>, accessed on: 09/02/2014.

Awards

- Case No.T-509/10 *Manufacturing Support & Procurement Kala Naft v. Council*, ECR II-0000, 2012.
- Case No: T. 489/10, *In the General Court of the European Union, Islamic Republic of Iran Shipping Line (IRISL) v. Council of the European Union*, 2013.
- Certain Expenses of the United Nations (Article 17, Paragraph 2, of the Charters), Summary of Advisory Opinion, ICJ Reports, 26 July 1962.
- Case Concerning Oil Platforms (*Islamic Republic of Iran v. United States of America*), ICJ Reports, 2003.
- Joined Cases C- 402/05 & C- 415/05, *Kadi & Al Barakat v. Council of the European Union*, C. M. L. R 41, (2008).
- *Judgement of Bank Mellat (Appellant) v. Her Majesty's Treasury (Respondent)* (No. 2), 2013. www.11kbw.com/app/files/PDFs/BM.pdf, accessed on: 09/07/2014.
- *Oil Field of Texas, Inc. v. The Government of the Islamic Republic of Iran, National Iranian Oil Company, Oil Service Company of Iran*. Iran-US Claims Tribunal, Case No. 43. 1982, available at: <http://translex.uni-koeln.de/230400>. Accessed on: 03/05/2015.
- *Waite & Kennedy v. Germany*, ECHR, Case No. 26083/94, 1999.

Documents

- A/Res/25/2625, Declaration on Principles of International Law Friendly Relations and Co-operation among States in Accordance with the Charter of the United Nations, 1970.
- A/Res/29/3281, Charter of Economic Rights and Duties of States, 1974.
- A/Res/51/22, Elimination of coercive economic measures as a means of political and economic compulsion, 1996.
- Basic Principles on the Use of Restrictive Measures (Sanctions), Council Document 10198/1/04. 2004.
- CESCR General Comment 8, The Relationship between Economic Sanctions and Respect for Economic, Social and Cultural Rights, 1997.

- Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act, 2010.
- Council Common Position 2008/652/CFSP of 7 August 2008 amending Common Position 2007/140/CFSP concerning restrictive measures against Iran, 8/8/2008.
- Council Decision 2010/413/CFSP.
- Council Decision 2013/661/CFSP of 15 November 2013 Amending Decision 2010/413/CFSP Concerning Restrictive Measures against Iran.
- Council Decision of 26 July 2010 concerning restrictive measures against Iran and repealing Common Position 2007/140/CFSP, (2010), *Official Journal of The European Union*, 53.
- Council Regulation (EU) No 1263/2012 of 21 December 2012.
- Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (ARSIWA), (2001). Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, *ILC Yearbook 2001/II* (2), 26.
- Executive Order 13382 of 10 September 2008, & Foreign Assets Control Office, 2009. "Additional Designation of Entities Pursuant to Executive Order 13382", Federal Register, Available at: <https://www.federalregister.gov/articles/2009/01/13/E9-396/additional-designation-of-entities-pursuant-to-executive-order-13382>, Time Access: 17/8/2014.
- Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012.
- Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act, 2012.
- Joint Comprehensive Plan of Action, Vienna, 24 July 2015.
- S/RES/1874, 2009. Available at: <http://www.un.org/sc/committees/1718/resolutions.shtml>
- S/RES/1929, 2010.
- S/RES/2231, 2015.
- The Vienna Conference on the Law of Treaties, Declaration on the Prohibition of Military, Political or Economic Coercion in the Conclusion of Treaties, 1966.
- Treaty Establishing the European Economic Community (TEEC), 1957.
- Treaty of Amity, Economic Relations, and Consular Rights between the United States of America and Iran, 1955.
- Treaty of the Functioning of the European Union (TFEU), 2007.
- UN Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property, 2004.

Web Sites

- Foreign Affairs, Trade and Development Canada, (2014), "Canadian Sanctions Related to Iran", available at: <http://www.international.gc.ca/sanctions/countries/pays/iran.aspx?lang=eng>. Accessed on: 03/11/2015.
- <https://www.gov.uk/sanctions-on-iran>. Accessed on: 03/06/2015.