



The University of Tehran Press

Evaluating US Sanctions Against IRIS Dena and IRIS Makran in Terms of the Principle of Warship Immunity

Sassan Seyrafi¹ | Behzad Seyfi²

1. Assistant Prof., Department of Public Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: sasanseyrafi@ut.ac.ir
2. Assistant Prof., IRIN Imam Khomeini University of Marine Sciences, Nowshahr, Iran. Email: behzadseyfiii@yahoo.com

Article Info	Abstract
<p>Article Type: Research Article</p> <p>Pages: 705-743</p> <p>Received: 2024/01/26</p> <p>Received in revised form: 2024/4/06</p> <p>Accepted: 2024/04/15</p> <p>Published online: 2024/06/21</p> <p>Keywords: <i>auxiliary ship, blocking sanctions, extraterritorial jurisdiction, the IRIN 86th Flotilla, secondary sanctions, sovereign immunity, warship.</i></p>	<p>The world-circumnavigation mission by the IRIN's 86th Flotilla – consisting of the frigate IRIS Dena and the forward-base ship IRIS Makran - stands out as a turning point in Iran's naval history. While long-range naval missions bring many political and strategic advantages, they also pose peculiar legal challenges, many of which were highlighted during the 86th Flotilla's mission. In the particular case of the 86th Flotilla, the key issue was the sanctioning of Dena and Makran by the United States as they were about to enter the port of Rio de Janeiro in Brazil. This paper aims to examine the sanctioning of IRIS Dena and IRIS Makran in relation to the principle of warship immunity. The results of the study indicate that the sanctioning of the two Iranian warships violate international law on several counts but may nevertheless prevent the two vessels from calling at foreign ports in the future. Meanwhile, the two warships enjoy sovereign immunity which prevents the United States or any other state from exercising judicial or enforcement jurisdiction against them. The research method of this study is descriptive – analytical and the information has been collected through library sources.</p>
<p>How To Cite</p>	<p>Seyrafi, Sassan; Seyfi, Behzad (2024). Evaluating US Sanctions Against IRIS Dena and IRIS Makran in Terms of the Principle of Warship Immunity. <i>Public Law Studies Quarterly</i>, 54 (2), 705-743. DOI: https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2024.373121.3490</p>
<p>DOI</p>	<p>10.22059/JPLSQ.2024.373121.3490</p>
<p>Publisher</p>	<p>The University of Tehran Press.</p>





انتشارات دانشگاه تهران

فصلنامه مطالعات حقوق عمومی

شاپا الکترونیکی: ۸۱۳۹-۲۴۲۳

دوره: ۵۴، شماره: ۲

تابستان ۱۴۰۳

Homepage: <http://jplsq.ut.ac.ir>

واکاوی تحریم‌های آمریکا علیه ناوهای دنا و مکران از دیدگاه اصل مصونیت کشتی جنگی

ساسان صیرفی^۱ | بهزاد سیفی^۲

۱. نویسنده مسئول؛ استادیار گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: sasanseyrafi@ut.ac.ir

۲. استادیار حقوق بین‌الملل دانشگاه علوم و فنون دریایی امام خمینی نداجا، نوشهر، ایران. رایانامه: behzadseyfiii@yahoo.com

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: پژوهشی</p> <p>صفحات: ۷۴۳-۷۰۵</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۲/۰۶</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۱/۱۸</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۱/۲۷</p> <p>تاریخ انتشار برخط: ۱۴۰۳/۰۴/۰۱</p> <p>کلیدواژه‌ها: تحریم انسدادی، تحریم ثانوی، صلاحیت فراسرزمینی، کشتی کمکی، مصونیت، مأموریت ناوگروه ۸۶ نداجا، ناو جنگی.</p>	<p>مأموریت گردش به دور زمین ناوگروه ۸۶ نداجا - متشکل از ناوشکن دنا و ناوبندر مکران - (معروف به «مأموریت کد ۳۶۰») نقطه عطفی در تاریخ دریانوردی ایران محسوب می‌شود. اگرچه مأموریت‌های دریایی دوردست رهاوردهای سیاسی و راهبردی فراوانی در پی دارند، اما چالش‌های حقوقی گوناگونی نیز پدید می‌آورند که در جریان مأموریت ناوگروه ۸۶ به‌طور محسوس نمایان شد. با این همه، چالش اصلی در خصوص مأموریت ناوگروه ۸۶ اقدام دولت آمریکا به تحریم ناوهای دنا و مکران در آستانه ورود آنها به بندر ریودوژانیروی برزیل بود. از منظر حقوق دریاهای، مسئله اساسی که در زمینه این اقدام آمریکا مطرح می‌شود، وجاهت و آثار آن از منظر اصل مصونیت کشتی‌های جنگی است. بدین تقریر، سؤال اصلی نوشتار حاضر این است که تحریم‌های یکجانبه آمریکا علیه ناوهای دنا و مکران از دیدگاه اصل مصونیت کشتی‌های جنگی چگونه ارزیابی می‌شود؟ یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که تحریم دنا و مکران به دلایل متعدد مغایر مصونیت این دو ناو جنگی تلقی می‌شود، هرچند ممکن است در آینده به لحاظ آثار تحریم‌های ثانوی، ورود آنها به بنادر خارجی با چالش روبه‌رو شود. در عین حال مصونیت دولتی این دو ناو جنگی مانع از اعمال صلاحیت قضایی یا اجرایی فراسرزمینی آمریکا یا هر کشور دیگر نسبت به آنهاست. این تحقیق به روش توصیفی - تحلیلی انجام شده و شیوه گردآوری اطلاعات آن بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای است.</p>
استناد	صیرفی، ساسان؛ سیفی، بهزاد (۱۴۰۳). واکاوی تحریم‌های آمریکا علیه ناوهای دنا و مکران از دیدگاه اصل مصونیت کشتی جنگی. <i>مطالعات حقوق عمومی</i> ، ۵۴ (۲)، ۷۰۵-۷۴۳. DOI: https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2024.373121.3490
DOI	10.22059/JPLSQ.2024.373121.3490
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



۱. مقدمه

از جمله کارکردهای حقوق بین‌الملل دریاها نظم بخشیدن به استفاده‌های نظامی از دریاها و به‌طور مشخص فعالیت‌های کشتی‌های جنگی در زمان صلح است.^۱ در این زمینه موادی چند از کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها (از این پس «کنوانسیون حقوق دریاها» یا «کنوانسیون») مصوب ۱۹۸۲، به ناوهای جنگی اختصاص یافته است که در قسمت‌های مختلف این کنوانسیون ذکر شده‌اند (United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], 1982). در این میان، باید قاعده مصونیت ناو جنگی را، که در مواد ۳۲، ۹۵ و ۲۳۶ کنوانسیون انعکاس یافته است، از اصول اساسی حقوق دریاها به‌شمار آورد. کشتی جنگی مظهر حاکمیت کشوری است که بدان تعلق دارد و بدین لحاظ مصونیت آن نمودی از مصونیت کشور صاحب پرچم تلقی می‌شود. از سوی دیگر، مصونیت ناو جنگی ضرورتی کارکردی برای انجام وظایف و مأموریت‌های آن است. این همه سبب شده است که اصل مصونیت کشتی‌های جنگی از دیرباز به‌عنوان قاعده‌ای مسلم در حقوق بین‌الملل پذیرفته شود.

آنچه بازکاوی اصل مصونیت کشتی‌های جنگی را بایسته می‌سازد، تحریم ناوهای جنگی دنا و مکران در جریان مأموریت ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (از این پس «نیروی دریایی ارتش» یا «نداجا») است. در این مأموریت تاریخی، ناوگروه ۸۶ نداجا - متشکل از ناوشکن دنا و ناوبندر مکران - با عبور از سه اقیانوس، پس از یک دور گردش کامل به دور کره زمین به ایران بازگشت. درحالی‌که این مأموریت دریایی دوردست بسیاری از چالش‌های پیشین درباره جایگاه ناوهای جنگی در حقوق دریاها را به‌طور ملموس مطرح ساخت، اقدام بی‌سابقه دولت آمریکا به تحریم ناوهای دنا و مکران در آستانه ورود ناوگروه به بندر ریودوژانیروی برزیل، پرسش‌های متعددی را در خصوص وجاهت و آثار حقوقی این اقدام به میان آورد. بدیهی است که از منظر حقوق دریاها پرسش اساسی که در خصوص این اقدام آمریکا مطرح می‌شود، همسازی آن با اصل مصونیت کشتی‌های جنگی است.

با لحاظ آنچه گذشت، این نوشتار درصدد است اقدام دولت آمریکا در خصوص تحریم ناوهای ایرانی دنا و مکران در جریان مأموریت ناوگروه ۸۶ نداجا را از نظر قاعده مصونیت کشتی‌های جنگی واکاوی

۱. باید در نظر داشت که حقوق بین‌الملل دریاها از جمله شاخه‌هایی از حقوق بین‌الملل است که تفکیک بین «زمان صلح» و «زمان جنگ»، آن‌گونه که در حقوق بین‌الملل کلاسیک وجود داشت، همچنان درباره آن مؤثر است. حقوق دریاها بخشی از «حقوق زمان صلح» (Law of Peace) است که روابط کشورها در عرصه دریاها را در زمان صلح تنظیم می‌کند، اما در صورت وقوع جنگ بین دو یا چند کشور، اعمال قواعد حقوق دریاها بین طرف‌های مخاصمه علی‌القاعده منتفی و روابط آنها در عرصه دریاها، با یکدیگر و با کشورهای بی‌طرف، تابع حقوق جنگ دریایی می‌شود (در این خصوص ر.ک: Oxman, 1984: 811-812; Luke, 2013: 20-21).

کند. بدین تقریر، سؤال اصلی تحقیق این است که تحریم یکجانبه ناوهای دنا و مکران توسط آمریکا از منظر اصل مصونیت ناو جنگی چگونه ارزیابی می‌شود؟ برای پاسخ به این پرسش، مطالب در پنج بخش دسته‌بندی شده است. در بخش نخست، پس از توضیح اجمالی در خصوص مأموریت ناوگروه ۸۶ نداجا به بررسی شرایط تحریم ناوهای دنا و مکران در جریان این مأموریت خواهیم پرداخت. در بخش دوم مفهوم حقوقی ناو جنگی بررسی می‌شود تا موضوع و حیطه شمول اصل مصونیت ناو جنگی به‌ویژه از حیث شمول این آن بر ناوبندر مکران تبیین شود. در بخش سوم مبانی، مفاد و آثار اصل مصونیت ناو جنگی بررسی خواهد شد. در بخش چهارم به نقض مصونیت ناوهای دنا و مکران در اثر تحریم بررسی می‌شود و در بخش پنجم بدین بحث خواهیم پرداخت که چگونه برخورداری این دو ناو از مصونیت دولتی مانع از اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی فراسرزمینی آمریکا نسبت به آنهاست. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و شیوه گردآوری اطلاعات بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی است.

۲. تحریم ناوهای دنا و مکران در جریان مأموریت ناوگروه ۸۶ نداجا

سیاست تبدیل نیروی دریایی ارتش به یک نیروی دریایی راهبردی که از سال ۱۳۸۸ آغاز شده، تحولات اساسی در سازمان و مأموریت‌های این نیرو در پی داشته است.^۱ از نمودهای بارز این تحول اجرای موفق مأموریت‌های دریانوردی دوردست بوده که نداجا را قادر ساخته است خود را به‌عنوان یک نیروی دریایی اقیانوسی به جامعه جهانی معرفی کند (سیفی، ۱۴۰۲). بررسی مأموریت‌های ناوگروه‌های رزمی نیروی دریایی ارتش طی یک دهه گذشته نشان می‌دهد که توان و عزم این نیرو برای حضور دریایی در آب‌های دوردست به تدریج اما به‌طور فزاینده افزایش یافته است. بی‌شک موفق‌ترین این مأموریت‌های دوردست مأموریت تاریخ‌ساز ناوگروه ۸۶ نداجا - که به مأموریت «کد ۳۶۰» نیز معروف است - در سال ۱۴۰۱ بوده است. ناوگروه ۸۶ طی این مأموریت هشت‌ماهه یک گردش کامل به دور کره زمین انجام داد و بدین‌صورت بزرگ‌ترین دریانوردی تاریخ ایران را رقم زد. این ناوگروه متشکل از ناوشکن تمام ایرانی «دنا»^۲ به‌عنوان نوسر فرماندهی و ناوبندر «مکران»^۳ بود که پشتیبانی لجستیکی مأموریت را به‌عهده داشت. مأموریت ناوگروه ۸۶ در نهم مهرماه ۱۴۰۱ از مبدأ پایگاه منطقه یکم نداجا در بندرعباس آغاز شد. این ناوگروه پس از عبور از دریای عمان و شمال اقیانوس هند نخست در بندر بمبئی هند توقف کرد و پس از آن با عبور از خلیج بنگال و تنگه مالاکا در بندر جاکارتا پایتخت اندونزی پهلوگیری کرد. سپس ناوگروه برای عبور از پهله اقیانوس آرام از کنار جزایر میکرونزی و جزایر پولینزی فرانسه عبور کرد.

۱. برای توضیح در خصوص تبدیل نیروی دریایی ارتش به نیروی دریایی راهبردی ر.ک: سیاری و خانزادی، ۱۳۹۶.

2. IRIS Dena
3. IRIS Makran

این قسمت از مسیر، ناگروه با عبور از منطقه انحصاری اقتصادی پولینزی فرانسه و دریای سرزمینی برخی از جزایر آن از طریق تنگه ماژلان وارد اقیانوس اطلس جنوبی شد.

پس از ورود به اقیانوس اطلس جنوبی، ناگروه ۸۶ به منظور پهلوگیری در بندر ریودوژانیروی برزیل به سمت شمال حرکت کرد. مسئله تحریم‌های آمریکا علیه ناوهای دنا و مکران نیز در همین مرحله از سفر مطرح شد. تفصیل اینکه بنابر اطلاعیه‌ای که در روزنامه رسمی برزیل نیز منتشر شده بود، در پاسخ به درخواست سفارت ایران و با تأیید وزارت خارجه برزیل، دریاسالار کارلوس ادواردو هورتا آرتیز جانشین رئیس ستاد نیروی دریایی برزیل طی دستور شماره ۵ مورخ ۱۳ ژانویه ۲۰۲۳ مجوز پهلوگیری ناوهای دنا و مکران به منظور توقف در بندر ریودوژانیرو در مدت بین ۲۳ تا ۳۰ ژانویه ۲۰۲۳ را صادر کرده بود (Despacho Decisório MB nº 5 de 13 de janeiro de 2023). بنابه گزارش‌های رسانه‌ای در همین مقطع فشارهای آمریکا بر دولت برزیل برای خودداری از صدور مجوز پهلوگیری ناگروه ۸۶ در ریودوژانیرو شدت می‌گیرد. این در حالی بود که لوئیز ایناسیو لولا داسیلوا رئیس‌جمهوری برزیل در آستانه سفر به آمریکا بود.

در این شرایط بود که در ۳ فوریه ۲۰۲۳ وزارت خزانه‌داری آمریکا اعلام کرد که «دفتر کنترل دارایی‌های خارجی»^۱ این وزارتخانه، ناوهای دنا و مکران را تحریم کرده و اسامی این دو ناو از حیث اعمال تحریم‌های ثانوی به اسامی کشتی‌های تحریمی مندرج در «فهرست اتباع تعیین شده و اشخاص مسدودشده»^۲ (معروف به فهرست «اس‌دی‌ان»^۳) افزوده شده است (U.S. Department of the Treasury, 2023). در پی اعلام تحریم دنا و مکران، مقامات آمریکایی فشارهای خود بر دولت برزیل برای جلوگیری از ورود ناگروه ۸۶ به بندر ریودوژانیرو را تشدید کردند.^۴ با این همه، دولت برزیل تنها با تغییر زمان ورود ناوهای ایرانی به بعد از سفر رئیس‌جمهور این کشور به آمریکا موافقت کرد. از این رو طبق دستور شماره ۱۲ مورخ ۲۳ فوریه ۲۰۲۳ جانشین رئیس ستاد نیروی دریایی برزیل که مجدداً طی اطلاعیه‌ای در روزنامه رسمی برزیل منتشر شد (Despacho Decisório MB nº 12 de 23 de fevereiro de 2023)، دستور قبلی اصلاح و بازه زمانی مجوز پهلوگیری ناوهای دنا و مکران در بندر

۱. «دفتر کنترل دارایی‌های خارجی» (Office of Foreign Assets Control /OFAC) سازمانی در وزارت خزانه‌داری ایالات متحده است که اجرا و نظارت بر اجرای تحریم‌های اقتصادی و تجاری آمریکا علیه کشورهای دیگر را به عهده دارد. برای توضیح درباره این سازمان ر.ک: سادات میدانی و خلیلی طریقه، ۱۳۹۷: ۸۱-۸۲.

2. Specially Designated Nationals and Blocked Persons

3. SDN

۴. از جمله الیزابت باگلی سفیر آمریکا در برزیل در یک کنفرانس خبری از دولت داسیلوا خواست اجازه ورود ناوهای جنگی ایران به بندر ریودوژانیرو را صادر نکند، زیرا این دو ناو مورد تحریم آمریکا قرار گرفته‌اند و «در گذشته سبب تسهیل تجارت غیرقانونی و فعالیت‌های تروریستی شده‌اند» (Reuters, 2023).

ریو دوژانیرو ۲۶ فوریه تا ۴ مارس تعیین شد. با پایان سفر رئیس‌جمهوری برزیل به واشنگتن، سرانجام ناوگروه ۸۶ در ۲۷ فوریه ۲۰۲۳ وارد بندر ریودوژانیرو شد (Reuters, 2023b) و پس از هفت روز توقف در این بندر سفر بازگشت خود به ایران را آغاز کرد.^۲

بنابر بیانیه وزارت خزانه‌داری آمریکا، تحریم ناوهای دنا و مکران بر اساس فرمان اجرایی شماره ۱۳۵۹۹ در خصوص انسداد اموال دولت ایران و مؤسسات مالی ایران (از این پس «فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹») مصوب ۵ فوریه ۲۰۱۲ رئیس‌جمهوری آمریکا، انجام شده است. طبق ماده ۱ این فرمان: «تمامی اموال و منافع در اموال متعلق به دولت ایران که در ایالات متحده واقع شده یا وارد ایالات متحده شود یا در تصرف یا اختیار یک شخص آمریکایی از جمله شعب خارجی [اشخاص آمریکایی] قرار گیرد، مسدود شده و واگذاری، پرداخت، صدور، برداشت یا هرگونه معامله نسبت به آنها ممنوع است» (Executive Order 13599, 2012: sec.1.a). بدین ترتیب، برای نخستین بار دو کشتی جنگی ایران از طرف دولت آمریکا مورد «تحریم انسدادی»^۳ واقع شدند.^۴ اما مسئله اساسی در مورد تحریم دنا و

۱. شایان ذکر است که سخنگوی وزارت خارجه آمریکا در واکنش به ورود ناوهای ایرانی به بندر ریودوژانیرو بیان کرد که «ما در این باره با شرکای برزیلی در حال گفت‌وگو هستیم و می‌خواهیم اطمینان حاصل کنیم که ایران قادر نخواهد بود [در نیمکره غربی] جای پای پیدا کرده و در این نیمکره از دیگران سود ببرد». همچنین برخی از سیاستمداران آمریکایی نیز انتقادات تندی را به تصمیم دولت برزیل در خصوص اعطای مجور پهلوگیری به ناوهای ایرانی مطرح کردند (Associated Press, 2023).

۲. در مسیر بازگشت به ایران، ناوگروه ۸۶ پس از عبور از اقیانوس اطلس به مدت پنج روز در بندر کیپ‌تاون آفریقای جنوبی توقف کرد. سپس با عبور از تنگه موزامبیک در بندر صلاله عمان پهلوگیری کرد و پس از سه روز توقف در این بندر به سمت ایران حرکت کرد و سرانجام در ۳۰ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲ در پایگاه منطقه یکم نداجا در بندرعباس پهلو گرفت. ناوگروه ۸۶ نداجا طی مأموریت خود از دریای سرزمینی ۸ کشور و مناطق انحصاری اقتصادی ۲۲ کشور و نیز ۵ تنگه راهبردی عبور کرده و در ۵ بندر خارجی پهلوگیری کرد (فتاحی، ۱۴۰۲).

۳. در خصوص مفهوم «تحریم انسدادی» ر.ک: قسمت (۵) مقاله حاضر.

۴. شایان توضیح است که از دو دهه پیش که صنعت کشتیرانی ایران به‌ویژه شرکت ملی نفت‌کش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت‌های وابسته به آنها هدف سیاست‌های تحریمی آمریکا قرار گرفتند، تعداد فراوانی از کشتی‌های تجاری - اعم از تانکرهای نفتی، کشتی‌های کانتینری و غیره - با ادعای اینکه به شرکت‌های مذکور و یا دیگر اشخاص ایرانی تحریم شده تعلق دارند، مورد تحریم انسدادی قرار گرفتند و نام آنها در فهرست «اس‌دی‌ان» درج شد. تحریم کشتی‌های تجاری مربوط به ایران حسب مورد در اجرای فرامین اجرایی شماره ۱۳۳۸۲ مورخ ۲۸ ژوئن ۲۰۰۵، شماره ۱۳۵۹۹ مورخ ۵ فوریه ۲۰۱۲، شماره ۱۳۶۲۲ مورخ ۱۲ ژوئیه ۲۰۱۲، و شماره ۱۳۶۴۵ مورخ ۳ ژوئن ۲۰۱۳، انجام شد. در مجموع ۲۲۷ کشتی متعلق به شرکت‌های کشتیرانی ایرانی یا وابسته به ایران در فهرست «اس دی ان» قرار گرفتند. پس از اجرای برجام در ۱۶ ژانویه ۲۰۱۶ کشتی‌های یادشده از فهرست «اس دی ان» خارج شدند (ر.ک: Notice on Sanctions List, 2016: 1)، اما پس از خروج آمریکا از برجام مجدداً اسامی آنها وارد فهرست «اس دی

مکران اعمال «تحریم ثانوی»^۱ در مورد آنها است. چنانکه اشاره شد، نام این دو کشتی در فهرست «اس‌دی‌ان» با قید «تحریم ثانوی» درج شده است.^۲ به تفصیلی که خواهیم دید، این بدین معناست که آثار تحریم به «اشخاص آمریکایی»^۳ - که عملاً طبق مقررات فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ از انجام هرگونه معامله با اشخاص یا در مورد اموال «مسدودشده» طبق این فرمان ممنوع هستند^۴ - محدود نمی‌شود، بلکه اشخاص غیرآمریکایی نیز در صورت ارائه کالا و خدمات به این دو ناو ایرانی در خطر تحریم و در پاره‌ای موارد تعقیب قضایی قرار می‌گیرند.

۳. مفهوم ناو جنگی در حقوق دریاها

به لحاظ اهمیت بنیادی و آثار گوناگونی که بر مصونیت کشتی‌های جنگی مترتب می‌شود، شناخت مفهوم «کشتی/ناو جنگی»^۵ به‌عنوان موضوع این قاعده ضروری است. از نظر تحقیق حاضر این ضرورت به‌ویژه از آن روست که ناوبندر مکران در اصل یک کشتی تجاری (تانکر نفتی) بوده است که بعدها به یک کشتی کمکی (کشتی پایگاه مقدم دریایی) تبدیل شده است و مسئله برخورداری آن از مصونیت ناو جنگی قابل طرح است.

ان شد» شد. شایان ذکر است که درج نام کشتی‌ها در فهرست «اشخاص مسدودشده» نمودی از دکتین «شخصیت کشتی» به‌نظر می‌رسد (در این خصوص ر.ک: Gauci, 2021).

۱. تحریم‌های یکجانبه را به دو نوع «تحریم اولیه» (primary sanction) و «تحریم ثانویه» (secondary sanction) تقسیم می‌کنند. منظور از تحریم اولیه تحریمی است که در روابط بین کشور تحریم‌کننده و کشور تحریم‌شده اعمال می‌شود، بدین نحو که دولت تحریم‌کننده تمام و یا انواع خاصی از معاملات تجاری یا روابط مالی را میان قلمرو یا اتباع خود با دولت یا اتباع کشور تحریم‌شده ممنوع یا محدود می‌کند. اما در تحریم ثانوی روابط اقتصادی کشور هدف با کشورهای ثالث موضوع تحریم واقع می‌شود، بدین نحو که کشور تحریم‌کننده دولت یا اتباع کشورهای دیگر را در صورت انجام مبادلات تجاری یا مالی با کشور تحریم‌شده، تحریم می‌کند. از این رو از تحریم ثانوی به «تحریم فراسرزمینی» (extraterritorial sanction) نیز تعبیر می‌شود. برای توضیح بیشتر ر.ک: Ruys & Ryngaert, 2020: 6-9.

۲. بررسی آخرین ویراست فهرست «اس‌دی‌ان» نشان می‌دهد که دنا و مکران با برچسب تحریمی «[IRAN]» و قید «Additional Sanctions Information -Subject to Secondary Sanctions» در این فهرست ذکر شده‌اند.

۳. بنابه تعریف جزء «ج» بند ۷ فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ منظور از «اشخاص آمریکایی» (US persons) اشخاصی است که دارای تابعیت بوده و یا دارای اقامت دائم در آمریکا هستند و همچنین اشخاص حقوقی که طبق قوانین آمریکا تشکیل شده‌اند.

۴. معاملات ممنوع با اشخاص و اموالی که طبق فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ در فهرست «اس‌دی‌ان» درج شده‌اند، در بند ۳ فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ و بخش ۲۱۱-۵۶۰ مقررات تحریم و معاملات ایران مصوب ۲۰۱۲ دفتر کنترل دارایی‌های خارجی مشخص شده است (ر.ک: Iranian Transactions and Sanctions Regulations [ITSR], 2012: sec. 560.211).

۵. در نوشتگان حقوقی و نظامی فارسی دو اصطلاح «ناو جنگی» و «کشتی جنگی» به‌عنوان معادل «warship /navire de guerre» به‌طور مترادف به‌کار می‌روند. برای نمونه ر.ک: کاظمی، ۱۳۶۵؛ رستمی، ۱۳۸۶؛ ذیل «ناو». از این رو در این نوشتار نیز به‌طور مترادف به‌کار رفته‌اند.

۱.۳. مفهوم کشتی دولتی

در حقوق سنتی دریاها «کشتی»^۱ به دو نوع «کشتی جنگی»^۲ و «کشتی تجاری»^۳ تقسیم می‌شد. این دسته‌بندی نوعی حصر دوجبهی بود که در آن مفهوم «کشتی تجاری» معنایی عام داشت و در مقابل «کشتی جنگی» تعریف می‌شد، بدین بیان که هر کشتی که مصداق ناو جنگی نبود، «کشتی تجاری» تلقی می‌شد و اصطلاح «کشتی تجاری» نیز در معنی لفظی خود، یعنی کشتی که به امر تجارت (حمل کالا) می‌پردازد، به کار نمی‌رفت (Knight & Chiu, 1991: 364-369). این دسته‌بندی برای نمونه در کنوانسیون هفتم لاهه در خصوص تبدیل کشتی‌های تجاری به کشتی‌های جنگی (از این پس «کنوانسیون هفتم لاهه») مصوب کنفرانس ۱۹۰۷ صلح لاهه، ملاحظه می‌شود.^۴ اما چنانکه آکسمن اشاره می‌کند، در کنوانسیون حقوق دریاها کشتی‌های جنگی یک طبقه فرعی از «کشتی‌های دولتی»^۵ محسوب می‌شوند (Oxman, 1984: 813). در واقع، از عناوین زیربخش‌های «ب» و «ج» ذیل بخش ۳ قسمت دوم کنوانسیون حقوق دریاها و نیز عنوان و متن مواد ۳۱ و ۳۲ و ۹۶ این کنوانسیون چنین استنباط می‌شود که در کنوانسیون حقوق دریاها کشتی‌ها به دو دسته «کشتی‌های دولتی» و «کشتی‌های تجاری» تقسیم شده‌اند. طبق ماده ۹۶ کنوانسیون «کشتی دولتی»، کشتی‌ای است که «دولت مالک یا بهره‌بردار آن است و منحصرأً برای امور غیرتجاری دولتی استفاده می‌شود».^۶ بدیهی است که ناوهای جنگی مصداق بارز کشتی‌های دولتی محسوب می‌شوند. مؤید این برداشت تعبیر «ناوهای جنگی یا دیگر کشتی‌های دولتی که به امور غیرتجاری می‌پردازند» است که بارها در عناوین و مواد پیش‌گفته کنوانسیون حقوق دریاها به کار رفته است. این دسته‌بندی کنوانسیون حقوق دریاها بدین سبب است که امروزه، به غیر از نیروهای مسلح، دستگاه‌های دولتی دیگر نظیر گمرک، شیلات، سازمان بنادر و ... نیز از انواع شناورها برای انجام وظایف خود استفاده می‌کنند لذا لازم است جایگاه حقوقی این گونه شناورها نیز تعیین شود.

۱. در اصطلاح حقوق دریاها «کشتی» (ship) و «شناور» (vessel) مترادفاند و به هر وسیله انسان‌ساختی اطلاق می‌شود که قادر به حرکت در دریا، از جمله در زیر سطح آب، باشد (Oxman, 1984: 813, fn.9; Walker, 2007:300).

2. Warship/Man of war

3. Merchant ship/Merchantman

۴. تقسیم دوگانه کشتی جنگی و تجاری در کنوانسیون‌های مختلف ۱۹۰۷ لاهه در خصوص جنگ دریایی بازتاب یافته است، اما معیارهای تشخیص این دو نوع کشتی در کنوانسیون هفتم بیان شده است. برای ملاحظه متن این کنوانسیون ر.ک:

Convention VII relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships [Convention II], 1907

5. State/Government ships

۶. به نظر می‌رسد که مفهوم «کشتی دولتی» از طریق کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی بعضی مقررات مربوط به مصونیت

کشتی‌های دولتی (از این پس «کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی») مصوب ۱۰ آوریل ۱۹۲۶، وارد حقوق

موضوعه شده است، همچنان که تعریف ماده ۹۶ از «کشتی دولتی» نیز از ماده ۳ این کنوانسیون بازگیری شده است. در

این خصوص ر.ک: International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the

Immunity of State-owned Vessels[Brussels Convention], 1924

۲.۳. تعریف ناو جنگی در کنوانسیون حقوق دریاهای

تمایز بین ناوهای جنگی و سایر کشتی‌ها از وجوه اساسی حقوق بین‌الملل دریاهاست که آثار گوناگونی بر آن مترتب می‌شود. گذشته از اصل مصونیت ناو جنگی (موضوع مواد ۳۲، ۹۵ و ۲۳۶ کنوانسیون حقوق دریاهای جنگی مجاز به انجام اقدامات اجرایی - از قبیل ره‌گیری، ورود به عرشه، بازرسی، تغییر مسیر و توقیف شناور - نسبت به کشتی‌های تجاری خارجی در آب‌های بین‌المللی (مناطق انحصاری اقتصادی و دریای آزاد) هستند. اگرچه این‌گونه اعمال صلاحیت اجرایی به موارد استثنایی تجویز شده در کنوانسیون حقوق دریاهای (موضوع مواد ۱۰۷، ۱۱۰، ۱۱۱ و ۲۲۴) و معاهدات خاص^۱ محدود می‌شود، اما باید در نظر داشت که فقط ناوهای جنگی از چنین صلاحیتی برخوردارند.^۲ از سوی دیگر، کشتی‌های جنگی از شمول معاهدات تقنینی که در نظام جهانی ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی را پدید آورده‌اند، خارج هستند.^۳

این همه سبب شده است که تعریف ناو جنگی از دید حقوق دریاهای اهمیت بسزایی پیدا کند. چنانکه اشاره شد، ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای به تعریف «ناو جنگی» اختصاص یافته است. در این ماده چنین می‌خوانیم: «به‌منظور این کنوانسیون، «ناو جنگی» به معنی کشتی متعلق به نیروهای مسلح یک کشور است که دارای علائم خارجی مشخص‌کننده تابعیت این‌گونه کشتی‌ها بوده، تحت فرماندهی

۱. برای نمونه ر.ک: ماده ۱۷ کنوانسیون ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان (کنوانسیون مواد مخدر)، یا مواد ۸ و ۹ پروتکل دوم کنوانسیون ملل متحد برای مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی (کنوانسیون پالمو).

۲. شایان ذکر است که در کنوانسیون حقوق دریاهای و معاهدات خاص کشتی‌های دولتی «که به‌طور واضح... نشانه‌گذاری شده و قابل تشخیص باشند و برای این امر مجوز داشته باشند» نیز از صلاحیت اجرایی مشابه ناوهای جنگی برخوردارند. برای نمونه ر.ک: مواد ۱۰۷، بند ۵ ماده ۱۱۰ و بند ۵ ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، بند ۱۰ ماده ۱۷ کنوانسیون مواد مخدر و بند ۴ ماده ۹ کنوانسیون پالمو.

۳. طبق ماده ۲۳۶ کنوانسیون حقوق دریاهای، کشتی‌های جنگی از شمول مقررات قسمت دوازدهم کنوانسیون در خصوص حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی مستثنا شده‌اند. همچنین ر.ک: بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در سوانح آلودگی نفتی، بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپل)، قاعده ۳ مقررات عمومی و قاعده ۱ فصل پنجم ضمیمه کنوانسیون ایمنی جان در دریا (کنوانسیون سولاس)، ماده ۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، بند «الف» ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، جزء «ث» بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها، برای توضیح در این خصوص ر.ک: Ashley Roach & Smith, 2012: 535-540.

افسری باشد که به نحو مقتضی از سوی دولت آن کشور مأمور شده و نام وی در فهرست افسران یا سند مشابه آن درج شده و خدمه کشتی نیز از افرادی تأمین شده باشد که تابع مقررات انضباطی نیروهای مسلح منظم‌اند». تعریفی که از ناو جنگی در ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بیان شده، تقریباً شبیه تعریفی است که از ناو جنگی در بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون در خصوص دریای آزاد (از این پس «کنوانسیون دریای آزاد»)، مصوب کنفرانس ۱۹۵۸ حقوق دریاهای ارائه شده است. این تعریف از سوی کمیسیون حقوق بین‌الملل در پیش‌نویس مواد حقوق دریاهای و بر مبنای مقررات کنوانسیون هفتم لاهه تنظیم شده است (Venturini, 1988: 122; Barnes, 2017: 242). در بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون دریای آزاد در تعریف «ناو جنگی» چنین آمده است: «به منظور این مواد، «ناو جنگی» به معنی کشتی متعلق به نیروی دریایی یک کشور است که دارای علائم خارجی مشخص‌کننده تابعیت ناوهای جنگی آن کشور بوده، تحت فرماندهی افسری باشد که به نحو مقتضی از سوی دولت آن کشور مأمور شده و نام وی در فهرست افسران نیروی دریایی یا سند مشابه آن درج شده و خدمه کشتی نیز از افرادی تأمین شده باشد که تابع مقررات انضباطی نیروی دریایی منظم‌اند». چنانکه ملاحظه می‌شود، در تعریف ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای به جای «نیروی دریایی» عبارت کلی «نیروهای مسلح» به کار رفته است. این تغییر از این رو بوده است که ممکن است به غیر از نیروی دریایی دیگر نیروهای مسلح نیز از انواع شناورها برای انجام وظایف و مأموریت‌های خود استفاده کنند و از این رو تعریفی از ناو جنگی به دست داده شده که هر نوع کشتی متعلق به نیروهای مسلح را در برگیرد (Oxman, 1984: 813). تعریف کنوانسیون حقوق دریاهای از ناو جنگی - که خود برگرفته از مواد ۱ تا ۴ کنوانسیون هفتم لاهه است - امروزه به عنوان یک قاعده عرفی پذیرفته شده است (San Remo Manual, 1995: Para.13.g).

نکته اساسی در تعریف کنوانسیون حقوق دریاهای از ناو جنگی این است که نشان می‌دهد از نظر حقوق دریاهای مسلح بودن به جنگ‌افزار شرط تحقق وصف «ناو جنگی» برای یک کشتی نیست (Oxman, 1984: 813). در نظر داریم که اصطلاح «ناو جنگی» در معنی اخص خود به کشتی‌هایی اطلاق می‌شود که به لحاظ تجهیز به فناوری‌های جنگی و سامانه‌های جنگ‌افزاری و همچنین ویژگی‌های خاص از حیث طرح و ساختمان، دارای قابلیت‌های رزمی آفندی و پدافندی هستند (Moland, 2008: 68-70). اما چنانکه در ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای ملاحظه می‌شود، برای تعریف حقوقی ناو جنگی، معنای عام‌تری در نظر گرفته شده است. طبق تعریف کنوانسیون حقوق دریاهای، هر شناور اعم از سطحی و زیرسطحی و فارغ از ظرفیت، کاربرد، نیروی محرکه، تعداد خدمه که دارای چهار ویژگی باشد، ناو جنگی محسوب می‌شود: نخست اینکه کشتی جنگی باید متعلق به نیروهای مسلح یک دولت باشد. از قید

«متعلق به»^۱ چنین مستفاد می‌شود که لازم نیست کشتی در مالکیت دولت یا نیروهای مسلح باشد، بلکه کافی است بنابر ملاک تعریف کشتی دولتی به هر عنوان «مورد بهره‌برداری» نیروهای مسلح باشد. با این وصف، ماده ۱ کنوانسیون هفتم لاهه به‌عنوان منبع تاریخی ماده ۲۹ معیار سخت‌تری را در این خصوص وضع کرده است. طبق این ماده ناو جنگی باید در «اختیار مستقیم، تسلط کامل و مسئولیت»^۲ نیروهای مسلح قرار داشته باشد؛ دوم، کشتی جنگی باید تحت فرماندهی یک افسر باشد که از طرف مقام صالح دولت خود حکم مأموریت داشته و نام وی در فهرست افسران نیروهای مسلح آن دولت یا سند مشابه درج شده باشد^۳؛ سوم، کشتی جنگی باید دارای علائم خارجی باشد که بر تابعیت کشتی دلالت دارد و ناوهای جنگی آن کشور را مشخص می‌کند^۴؛ چهارم، خدمه کشتی باید تابع مقررات انضباطی نیروهای مسلح دولت مربوط باشند. بنابراین، لازم نیست خدمه کشتی حتماً از پرسنل نیروهای مسلح باشند، بلکه کافی است که خدمه کشتی مکلف به رعایت انضباط نظامی باشند.

۳.۳. شمول تعریف ناو جنگی بر ناویندر مکران

به‌نظر می‌رسد که هدف اصلی از تعریف موسع ناو جنگی در کنوانسیون حقوق دریاهای این بوده است که شناورهایی که در اصطلاح «کشتی‌های کمکی»^۵ خوانده می‌شوند، نیز در زمره ناوهای جنگی قرار گیرند (Venturini, 1988: 122; Barnes, 2017: 244). منظور از «کشتی کمکی»^۶ هر نوع کشتی‌ای است که ناو جنگی در معنی اخص (کشتی رزمی) نبوده، اما به‌منظور پشتیبانی از عملیات ناوهای جنگی

1. belonging to

2. direct authority, immediate control and responsibility

۳. برای نمونه در آمریکا نام، درجه و سمت همه افسران نیروی دریایی در «دفتر ثبت افسران و افسریاران نیروی دریایی ایالات متحده» (Register of Commissioned and Warrant Officers of the United States Navy) ثبت می‌شود یا در بریتانیا نام، درجه و سمت همه افسران نیروی دریایی سلطنتی این کشور در کتاب راهنمای نیروی دریایی (Navy Directory) (سابقاً «فهرست نیروی دریایی» (Navy List) نامیده می‌شد) ثبت می‌شود.

۴. برای تشخیص ناو جنگی علائم مختلفی وجود دارد. نیروهای دریایی بسیاری از کشورها دارای پرچم مخصوص (naval ensign) هستند که تابعیت کشتی‌های جنگی آنها را نشان می‌دهد. افزون بر این، اغلب نام کشتی‌های نیروی دریایی هر کشور دارای پیشوندی به‌صورت کلمه اختصاری است که مختص به آن کشور است. برای نمونه پیشوند نام کشتی‌های نیروی دریایی آمریکا «USS» نیروی دریایی بریتانیا «HMS» و نیروی دریایی ایران «IRIS» است. همچنین رویه در اغلب کشورها این است که برای هر ناو جنگی یک «شماره پرچم/ بدنه» (pennant/hull number) مخصوص تعیین می‌گردد که بر پاشنه و دو طرف سینه کشتی نقش می‌شود.

5. Auxiliaries/naval auxiliaries

6. Auxiliary ship

بهره‌برداری می‌شوند.^۱ علی‌القاعده هر نیروی دریایی یک ناوگان کمکی در اختیار دارد که بسته به نوع و دامنه فعالیت‌ها و مأموریت‌های آن انواع گوناگون کشتی‌ها را در برمی‌گیرد. تانکرهای سوخت‌رسان، تانکرهای آب‌رسان، کشتی‌های تدارکاتی، کشتی‌های سوخت‌رسان تدارکاتی، کشتی‌های تعمیراتی، کشتی‌های بیمارستانی، کشتی‌های ترابری، کشتی‌های نیروبر، کشتی‌های نقشه‌برداری و ... از جمله مصادیق «کشتی کمکی» محسوب شده و بنابر ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای مشمول تعریف ناو جنگی در معنی اعم هستند (Barnes, 2017: 244; Thomas & Duncan, 1997: 112-113). نکته‌ای که باید در نظر داشت این است که در بسیاری موارد کشتی‌های کمکی، کشتی‌های تجاری هستند که در زمان جنگ یا صلح برای پشتیبانی از عملیات ناوهای جنگی یا دیگر اهداف نظامی به خدمت نیروهای مسلح گرفته می‌شوند.^۲ چنانکه اشاره شد، تعاریف ناو جنگی در بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون دریای آزاد و ماده ۲۹ حقوق دریاهای برگرفته از مواد ۱ تا ۴ کنوانسیون هفتم لاهه در خصوص تبدیل کشتی‌های تجاری به کشتی‌های جنگی است. بنابراین، چنانچه یک کشتی تجاری به کشتی کمکی تبدیل شود، در صورت انطباق با تعریف ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای یک ناو جنگی تلقی خواهد شد (Thomas & Duncan, 1997: 113; Venturini, 1988: 124-125).

اهمیت بحث تعریف ناو جنگی در پیوند با ناوگروه ۸۶ نداجا ناظر بر ناوبندر مکران است، چه ناوشکن دنا به‌عنوان یک کشتی رزمی بی‌شک مصداق ناو جنگی است.^۳ اما ناوبندر مکران در اصل یک تانکر نفتی بوده که در سال ۱۳۹۹ با تغییر کاربری و نوسازی به ناوبندر بالگردبر تبدیل شده است.^۴ اگرچه این ناوبندر

۱. کشتی کمکی در رهنمودنامه سان رمو چنین تعریف شده است: «شناور کمکی به معنی شناوری غیر از ناو جنگی است که در تملک یا تصرف انحصاری نیروهای مسلح یک دولت است و برای امور دولتی غیرتجاری استفاده می‌شود» (San Remo Manual, 1995: para13.h).

۲. رویه دولت‌ها از دیرباز این بوده است کشتی‌های تجاری را برای استفاده نیروهای نظامی در زمان جنگ حسب مورد اجاره یا مصادره کنند. برای نمونه در جنگ فالکلند/مالویناس در سال ۱۹۸۲ دولت بریتانیا بیش از ۳۰ کشتی تجاری را مصادره و به کشتی‌های کمکی تبدیل کرد (Venturini, 1988: 124-125).

۳. ناو دنا که در سال ۱۴۰۰ به ناوگان نیروی دریایی ارتش ملحق شد، ناوشکنی از کلاس موج است که به چندین نوع توپ، موشک‌های سطح به هوا و ضدکشتی، اژدرانداز سه‌گانه و سامانه‌های جنگ الکترونیک مجهز است. شایان ذکر است که در بسیاری از منابع ناوهای کلاس موج به‌عنوان ناوچه/پاس‌ناو (frigate) طبقه‌بندی می‌شوند (در این خصوص ر.ک: Saunders, 2015: 385).

۴. ناوبندر مکران قبل از تغییر کاربری در سال ۲۰۱۰ به‌عنوان یک تانکر حمل نفت خام توسط شرکت کشتی‌سازی ژاپنی «صنایع سنگین سومیتومو» (Sumitomo Heavy Industries) به سفارش شرکت فال‌ویل (FAL Oil Co.) در امارات متحده عربی (دبی) ساخته شده و در ابتدا «البحیرا» (Al Buhaira) و بعداً «بتا» (Beta) نامیده می‌شد. این تانکر نفتی از نوع «افرامکس» (Aframax) با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن نفت بوده و پیش از اینکه در خدمت نیروی دریایی

به عنوان یک کشتی پایگاه مقدم دریایی دارای قابلیت‌های متعدد - از جمله حمل بالگرد و پهپاد - است، اما کارکرد اصلی آن پشتیبانی به‌ویژه سوخت‌رسانی و تدارکات به ناوهای جنگی است. در واقع، از آنجایی که ناوبندر مکران قادر به حمل حجم زیادی سوخت و تدارکات است، حضور آن مأموریت ناوگروه ۸۶ سبب شد که این ناوگروه بدون نیاز به پهلوگیری در بنادر خارجی برای دریافت سوخت و تدارکات مأموریت خود را به انجام برسانند. از این رو این ناوبندر نقشی اساسی در توانایی نداجا برای اجرای مأموریت‌های دریانوردی دوردست داشته است. بدین ترتیب ناوبندر مکران کشتی تجاری تبدیل شده به کشتی کمکی محسوب می‌شود. با لحاظ معیارهای چهارگانه مندرج در ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای بی‌شک از نظر حقوق دریاهای این کشتی مشمول تعریف ناو جنگی است و همه آثار این وصف از جمله مصونیت کشتی‌های جنگی موضوع مواد ۳۲ و ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای بر آن مترتب می‌شود. شایان ذکر است که مصونیت کشتی‌های کمکی در کنار ناوهای جنگی در ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی نیز مورد تأکید قرار گرفته است (Brussels Convention, 1924: art.3.1). از دیدگاه حقوق جنگ دریایی نیز با لحاظ مقررات مواد ۱ تا ۴ کنوانسیون هفتم لاهه، ناوبندر مکران کشتی تجاری است که به‌طور رسمی و مشروع به یک ناو جنگی تبدیل شده و از این رو به موجب صدر ماده ۱ کنوانسیون اخیرالذکر از کلیه حقوق و تکالیف ناو جنگی در زمان جنگ برخوردار است. البته به دلالت ماده ۵ کنوانسیون یادشده مکلف است در عملیات خود در زمان جنگ مقررات حقوق بین‌الملل مخصصات مسلحانه را رعایت کند.^۱ طبعاً نتیجه ضروری تبدیل کشتی‌های تجاری به ناو جنگی - خواه به‌صورت کشتی رزمی و خواه به‌صورت کشتی کمکی - این است که در زمان جنگ به‌عنوان هدف مشروع نظامی شناخته می‌شوند، البته چنانچه مورد حمله واقع شوند، خدمه آنها از حمایت‌های کنوانسیون‌های دوم و سوم ژنو برخوردار می‌شوند (San Remo Manual, 1995: Para. 65; Venturini, 1988: 121-122).

بنابر آنچه گذشت، برخورداری ناوبندر مکران از مصونیت ناو جنگی نیز مسلم است. چنانکه ذکر شد، تعریف ناو جنگی در ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای تنظیم شده که کشتی‌های کمکی را نیز در برگیرد. از سوی دیگر، هم بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی و هم بندهای ۲ و ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها به تصریح «کشتی‌های کمکی نیروی دریایی» را مشمول

۱. ایران قرار بگیرد، تحت پرچم کشور لیبریا ثبت شده بوده است (The Maritime Executive, 2021).

۱. شایان ذکر است که در جریان تدوین کنوانسیون هفتم لاهه، در خصوص مکان تبدیل کشتی تجاری به ناو جنگی اختلاف حاصل شد، به طوری که برخی از هیأت‌های نمایندگی بر این موضع بودند که تبدیل کشتی تجاری به ناو جنگی در دریای آزاد نباید مجاز باشد (برای توضیح رک: Venturini, 1988: 121-122). در هر حال، این بحث اساساً در مورد ناوبندر مکران مطرح نیست.

مصونیت ناوهای جنگی دانسته‌اند (Brussels Convention, 1924: art.3.1; Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.16.2 and 4). بنابراین در خصوص شمول قاعده مصونیت ناو جنگی بر کشتی‌های کمکی تردیدی وجود ندارد (Guilfoyle, 2013: 270) و رویه قضایی نیز این امر را تأیید کرده است.^۱ افزون بر این شمول قاعده بر کشتی‌هایی است که قبلاً کشتی تجاری تلقی شده و به ناو جنگی یا کشتی کمکی تبدیل شده‌اند. ناگفته پیداست که اهمیت این بحث به لحاظ ناوبندر مکران است که به شرح پیش گفته قبلاً یک کشتی تانکر نفتی بوده است که با نوسازی و تغییر کاربری به یک کشتی کمکی برای پشتیبانی مأموریت‌های دوردست نداجا تبدیل شده است. به طوری که بیان شد، به دلالت ماده ۱ کنوانسیون هفتم لاهه، چنانچه یک کشتی تجاری با رعایت مقررات مواد ۱ تا ۴ کنوانسیون یادشده، به کشتی جنگی تبدیل شود، دارای همه حقوق و تکالیف کشتی جنگی نیز می‌شود (Convention VII, 1907: art.1). بی‌گمان مصونیت نیز در زمره حقوق اصلی کشتی جنگی است و از این رو تردیدی وجود ندارد که ناوبندر مکران واجد مصونیت ناو جنگی است.

۴. اصل مصونیت ناو جنگی در حقوق دریاها

بی‌شک مصونیت ناو جنگی مهم‌ترین قاعده حقوق دریاها در خصوص کشتی‌های جنگی است. در این بخش جوانب مختلف این قاعده اساسی حقوق دریاها را بررسی خواهیم کرد تا بر مبنا در بخش‌های بعدی نوشتار به ارزیابی تحریم ناوهای دنا و مکران بپردازیم.

۴.۱. مبنا و ماهیت مصونیت ناو جنگی

مصونیت کشتی‌های جنگی قاعده‌ای عرفی است که بر مبنای اصل مصونیت دولت استوار شده است (Delupis, 1984: 55-57; McDorman: 2015: 91-94; Oxman, 815-816). به بیان دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه ناو جنگی «ای آر ای لیبرتاد»^۲، «کشتی جنگی مظهر حاکمیت کشوری است که پرچم آن را برافراشته است» (Argentina V. Ghana: 2012: Para.94). لازم به تأکید

۱. در قضیه «توقیف سه شناور جنگی اوکراینی» دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در خصوص یکی از سه کشتی اوکراینی توقیف شده توسط روسیه به نام «یانی کاپو» (Yani Kapu) را که یک شناور یدکش متعلق به نیروی دریایی اوکراین بود، به عنوان «کشتی کمکی» دارای مصونیت دانسته و دستور رفع توقیف آن را - به همراه دو ناوچه توپ‌دار اوکراینی که همگی در ۲۵ نوامبر ۲۰۱۸ در حین عبور از تنگه کرچ توسط گارد ساحلی روسیه توقیف شده بودند - صادر کرد. البته باید در نظر داشت که دیوان مصونیت کشتی یانی کاپو را طبق ماده ۹۶ کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان کشتی دولتی مشغول به خدمات دولتی غیرتجاری پذیرفته بود (Ukraine v. Russian Federation, 2019: Paras. 97).

2. ARA Libertad

نیست که اصل «مصونیت دولت»^۱ از اصول اساسی حقوق بین‌الملل است که خود از اصل بنیادین برابری دولت‌ها ناشی می‌شود (Germany v. Italy: Greece Intervening, 2012: Para.57). مصونیت ناو جنگی به‌عنوان یک قاعده عرفی از دیرباز پذیرفته شده است. از نظر تاریخی اغلب به رأی مشهور دیوان عالی ایالات متحده در سال ۱۸۱۲ در قضیه کشتی «اسکونر اکسچینج»^۲ اشاره می‌شود که در آن مصونیت کشتی جنگی در برابر دولتی که با مجوز، وارد یکی از بنادر آن شده است تأیید شد، بدین استدلال که ناو جنگی نماینده حاکمیت کشوری است که بدان تعلق دارد و از این رو اعمال حاکمیت و به ویژه اعمال صلاحیت قضایی محاکم کشورهای دیگر نسبت به آن ممکن نیست، چه این امر نافی حاکمیت کشور صاحب پرچم خواهد بود (The Schooner Exchange v. McFaddon, 1802).^۳ مصونیت کشتی‌های جنگی در ماده ۱۵ قطعنامه ۱۹۲۸ مؤسسه حقوق بین‌الملل در خصوص «مقررات رژیم کشتی‌ها و خدمه آنها در بنادر خارجی در زمان صلح» (معروف به «قواعد استکهلم») مورد تأکید قرار گرفته است (Institut de Droit International, 1928: art.15). در واقع، به‌رغم بحث‌هایی که درباره مصونیت نیروهای نظامی خارجی در زمان صلح وجود دارد،^۴ قاعده مصونیت کشتی‌های جنگی خارجی همواره به‌عنوان یک قاعده عرفی مسلم شناخته شده و هرگز تردیدی درباره آن مطرح نبوده است (Delupis, 1984: 55; Guilfoyle, 2017: 715; McDougal & Burke, 1987: 130-134;) (McDorman, 2015: 92; Vitányi, 1963: 44-50). این قاعده به‌دفعات در رویه قضایی داخلی^۵ و بین‌المللی^۶ تأیید و در قانونگذاری ملی کشورهای مختلف وارد شده است (Vitányi, 1963: 50-61).

1. State/Sovereign immunity

2. The Schooner Exchange

۳. در خصوص چرایی تسری مصونیت دولت به کشتی جنگی نظریات متعددی مطرح شده است (در این ر.ک: Vitányi, 1963).
۴. برای توضیح در خصوص مسئله مصونیت نیروهای نظامی خارجی حاضر در در قلمرو یک کشور ر.ک: Delupis, 1984: 54-57.
۵. برای ملاحظه نمونه‌ای جدید از آرای محاکم داخلی در خصوص مصونیت کشتی‌های جنگی ر.ک: Allianz Via Insurance v. United States of America, 1999: 152.

۶. استحکام قاعده مصونیت ناو جنگی در حقوق عرفی سبب شده است که رویه قضایی بین‌المللی کمتر به این قاعده بپردازد. با این وصف، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در دستور موقت ۱۵ دسامبر ۲۰۱۲ خود در قضیه لیبرتاد این قاعده عرفی را مورد تأیید مجدد قرار داده و بر مبنای آن دستور آزادسازی ناو آرژانتینی لیبرتاد را صادر کرد (ر.ک: Argentina v. Ghana: 2012: Paras.62-67 and 95). همچنین باید به دستور موقت ۲۵ مه ۲۰۱۹ دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در قضیه توقیف سه شناور جنگی اوکراینی اشاره کرد که در آن دیوان با استناد به اصل مصونیت ناو جنگی موضوع مواد ۳۲ و ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای، دستور آزادسازی سه ناو جنگی اوکراینی و ۲۴ نفر خدمه آنها را که توسط روسیه توقیف شده بودند، صادر کرد (ر.ک: Ukraine v. Russian Federation, 2019: Paras. 97-99). شایان ذکر است که در هر دو قضیه مذکور دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای با اختیار حاصل از بند ۵ ماده ۲۹۰ کنوانسیون حقوق دریاهای قبل از تشکیل دادگاه داوری ضمیمه هفتم که رسیدگی به اختلاف به آن ارجاع شده بود، نسبت به صدور

افزون بر این، قاعده مصونیت ناو جنگی در منابع معاهده‌ای متعددی بازتاب یافته است. گذشته از ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی که قبلاً ذکر شد (Brussels Convention, 1924: art.3.1)، این قاعده در بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون دریای سرزمینی (Convention on the Territorial Sea, 1958: art. 22.2) بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون دریای آزاد (Convention on the High Seas, 1958: art.8.2) و نیز مواد ۳۲ و ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS, 1982: arts. 32 and 95) مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین باید به کنوانسیون ملل متحد در خصوص مصونیت قضایی دولت‌ها و اموال آنها (از این پس «کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها») مصوب سوم ژوئن ۲۰۰۴ اشاره کرد^۱ که بندهای ۲ و ۴ ماده ۱۶ آن بر مصونیت کشتی‌های جنگی دلالت مفهومی دارد (Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property [Convention on Jurisdictional Immunities], 2004: art.16.2 and 4).

چنانکه در سطور قبل اشاره شد، مصونیت ناو جنگی باز نمود مصونیت دولت صاحب پرچم آن است. می‌دانیم که مصونیت دولت دارای دو وجه است: نخست، مصونیت دولت در برابر اعمال صلاحیت دادگاه‌های داخلی دولت‌های دیگر که از آن به «مصونیت از صلاحیت»^۲ تعبیر می‌شود. به دلالت مواد ۵ و ۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها این جنبه مصونیت دولت بدین معناست که دولت نسبت به خود و اموال خویش در برابر صلاحیت دادگاه‌های یک دولت دیگر از مصونیت برخوردار بوده و هر دولت مکلف است از اعمال صلاحیت دادگاه‌های خود بر دولت‌های دیگر خودداری کند، مگر در موارد استثنایی همچون انصراف از مصونیت و معاملات تجاری و...، اما وجه دیگر اصل مصونیت دولت، در اصطلاح «مصونیت از اقدامات اجرایی»^۳ خوانده می‌شود. به دلالت مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها، منظور از این گونه مصونیت این است که دولت و اموال آن در مقابل اقدامات اجرایی - از قبیل ضبط یا توقیف مال که به منظور اقدام تأمینی قبل از صدور رأی دادگاه (توقیف تأمینی) و یا به منظور اجرای آرای محاکم قضایی (توقیف اجرایی) به عمل می‌آیند - مصونیت دارند و هر دولت مکلف است از اتخاذ چنین اقداماتی علیه اموال دولت‌های دیگر خودداری کند، مگر اینکه دولت مربوط به انجام چنین اقداماتی رضایت داده باشد.^۴

دستور موقت اقدام کرده بود. در مورد قضیه لیبرتاد به لحاظ توافق سازش طرفین دادگاه داوری تشکیل نشد، اما در قضیه «توقیف سه شناور جنگی اوکراینی» دادگاه داوری طبق مقررات ضمیمه هفتم کنوانسیون حقوق دریاها تشکیل شد و در زمان نگارش مقاله حاضر در مرحله رسیدگی ماهیتی قرار دارد.
۱. این کنوانسیون هنوز لازم‌الاجرا نشده، اما مقررات آن اغلب به‌عنوان تدوین حقوق عرفی شناخته شده است (در این خصوص ر.ک: (Germany v. Italy: Greece intervening, 2012: Paras.55-56).

2. Immunity from jurisdiction

3. Immunity from constraint measures

۴. برای توضیح در خصوص دو بعد صلاحیتی و اجرایی مصونیت دولت ر.ک: عبداللهی و شافع، ۱۳۸۶.

اصل کلی مصونیت دولت در ماده ۵ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها بدین‌بین صورت‌بندی شده است: «یک دولت در خصوص خود و اموال خویش از صلاحیت محاکم دولت دیگر با رعایت مفاد این کنوانسیون از مصونیت برخوردار است» (Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.5). در واقع مصونیت قضایی و اجرایی دولت هم خود دولت و هم اموال آن را در برمی‌گیرد. نکته اساسی که باید در خصوص مصونیت ناو جنگ مدنظر داشت این است که اگرچه ناو جنگی به‌عنوان «مال» متعلق به دولت صاحب پرچم تلقی شده و از این حیث مشمول قواعد مصونیت دولت تلقی می‌شود، اما ماهیت مصونیت ناو جنگی فراتر از مال متعلق به دولت بوده و نمودی از مصونیت «خود» دولت است، زیرا چنانکه بارها در تألیفات حقوقی و رویه قضایی تأکید شده، ناو جنگی مظهر حاکمیت کشور صاحب پرچم است (Argentina V. Ghana: 2012: Para.94; The Schooner Exchange v.) از این رو اعمال صلاحیت قضایی یا اقدامات اجرایی نسبت به آن به‌مثابه نقض حاکمیت و هتک حیثیت کشور صاحب پرچم است تا بدانجا که می‌تواند «موجب نزاع بین دولت‌ها شود و روابط دوستانه آنها را به خطر اندازد» (Argentina V. Ghana: 2012: Para. 97).

۲.۴. مصونیت ناو جنگی در مناطق دریایی مختلف

در وهله نخست، هم‌سنجی مواد ۳۲ و ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای حکایت از این دارد که دامنه مصونیت ناو جنگی در مناطق دریایی مختلف یکسان نیست. تفصیل اینکه ماده ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای قسمت هفتم این کنوانسیون قرار دارد که به موضوع «دریای آزاد» اختصاص دارد. در ماده ۹۵ کنوانسیون با عنوان «مصونیت کشتی‌های جنگی در دریای آزاد» چنین می‌خوانیم: «در دریای آزاد، کشتی‌های جنگی در برابر صلاحیت هر کشوری به‌جز کشور صاحب پرچم از مصونیت کامل برخوردارند» (UNCLOS, 1982: art. 95). با لحاظ بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاهای، ماده ۹۵ شامل مناطق انحصاری اقتصادی کشورهای ساحلی نیز می‌شود (UNCLOS, 1982: art. 58.2).^۱ از سوی دیگر، ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاهای در قسمت دوم این کنوانسیون قرار دارد که به موضوع «دریای

۱. طبق بند ۱ ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاهای «در منطقه انحصاری اقتصادی، تمامی کشورها اعم از ساحلی و بدون ساحل ... از آزادی های ... دریانوردی، پرواز بر فراز دریا، و نصب کابل و خطوط لوله زیردریایی ... برخوردارند» (UNCLOS, 1982:art. 58.1) و طبق بند ۲ ماده مذکور: «مواد ۸۸ تا ۱۱۵ و سایر قواعد مربوط حقوق بین الملل تاباندن‌جاکه با این قسمت مغایرت نداشته باشد، در مورد منطقه انحصاری اقتصادی اعمال خواهد شد» (UNCLOS, 1982: art. 58.2) طبعاً ماده ۹۵ نیز یکی از این مواد است.

سرزمینی و منطقه نظارت» اختصاص دارد. چنانکه ذکر شد این ماده مقرر می‌کند: «به‌جز استثناهای مندرج در زیربخش الف و مواد ۳۰ و ۳۱، هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون اثری بر مصونیت‌های کشتی‌های جنگی... ندارد» (UNCLOS, 1982: art. 32). بدین ترتیب ماده ۹۵ کنوانسیون در حالی سخن از «مصونیت کامل»^۱ به میان آورده است که ماده ۳۲ صرفاً بر عدم تأثیر مقررات کنوانسیون بر مصونیت کشتی‌های جنگی دلالت می‌کند. از نظر نویسندگان حقوقی عبارت «مصونیت کامل» در ماده ۹۵ بدین معناست که در دریای آزاد و مناطق انحصاری اقتصادی، کشتی‌های جنگی علاوه بر مصونیت قضایی و اجرایی اساساً از صلاحیت قانونگذاری کشورهای دیگر نیز خارج هستند؛ چه بنابر اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم (موضوع ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها)، کشتی جنگی در مناطق یادشده اساساً مشمول قوانین هیچ کشوری جز کشور صاحب پرچم نیست (Ashly Roach & (Smith, 2012: 536; McDorman, 2015: 92-95; Oxman, 1984: 816-819).

اما در دریای سرزمینی مصونیت کشتی جنگی از نوع مصونیت قضایی و اجرایی است، چراکه کشتی‌های جنگی در دریای سرزمینی مشمول صلاحیت سرزمینی و قانونگذاری کشور ساحلی‌اند و فقط در مقابل اعمال این صلاحیت، مصونیت دارند و به‌طور مشخص، طبق مواد ۲۱ و ۳۰ کنوانسیون حقوق دریاها، ناوهای جنگی حین عبور از دریای سرزمینی مکلف به رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی‌اند، اما در صورت تخلف از این مقررات، کشور ساحلی مجاز به اعمال صلاحیت قضایی یا اجرایی نسبت به آنها نیست، بلکه به موجب ماده ۳۰ کنوانسیون، مجاز به اخراج ناو خارجی متخلف از دریای سرزمینی خود است (چرچیل و لو، ۱۳۸۵: ۱۴۱). به بیان دیگر، در مورد مصونیت کشتی‌های جنگی نیز - مانند دیگر انواع مصونیت - مصونیت به معنی معافیت از اجرای قانون و عدم مسئولیت، نیست و در همین راستاست که به حکم ماده ۳۱ کنوانسیون حقوق دریاها، چنانچه در نتیجه «عدم رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی در خصوص عبور از دریای سرزمینی یا عدم رعایت مقررات این کنوانسیون یا سایر قواعد حقوق بین‌الملل» توسط ناو جنگی، به کشور ساحلی خسارتی وارد شود، کشور صاحب پرچم ناو متخلف، مسئولیت بین‌المللی دارد و مکلف به جبران خسارت است. منظور از عبارت «به‌جز استثناهای مندرج در زیربخش الف و مواد ۳۰ و ۳۱» در ماده ۳۲ نیز اشاره به همین نکته است.

مسئله دیگری که نیاز به بررسی دارد، ابهام ناشی از سکوت کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص مصونیت ناو جنگی در آب‌های داخلی است. این در حالی است که اثر عملی مصونیت در آب‌های داخلی بیش از دیگر مناطق دریایی است، چه اعمال صلاحیت قضایی و اقدامات اجرایی نسبت به کشتی‌های خارجی عملاً و در اغلب موارد در آب‌های داخلی به‌ویژه در هنگام توقف در بندر یا لنگرگاه انجام می‌شود.

دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در دستور موقت خود در قضیه لیبرتاد این ابهام را رفع کرده است. دیوان در دستور یادشده ضمن تأیید وجود قاعده عرفی مصونیت ناو جنگی در آب‌های داخلی (Argentina V. Ghana: 2012: Para.95) بیان داشت که ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاهای شامل همه مناطق دریایی شده و به دریای سرزمینی محدود نمی‌شود (Argentina V. Ghana: 2012: Paras. 63-66)، البته باید در نظر داشت همان‌طور که قضات دیوان ولفروم و کت در نظریه جداگانه مشترک خود بر دستور یادشده اشاره کرده‌اند، ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاهای اساساً حکمی در خصوص مصونیت کشتی‌های جنگی در بر ندارد، بلکه وجود این قاعده را در حقوق عرفی مفروض تلقی کرده و تأکید کرده است که مقررات این کنوانسیون اثری بر این قاعده ندارد. همچنین تسری ماده ۳۲ به «همه مناطق دریایی» نادرست است، زیرا دریای آزاد و به تبع آن مناطق انحصاری اقتصادی مشمول قاعده ماهوی مندرج در ماده ۹۵ کنوانسیون هستند (Argentina V. Ghana: 2012: Joint Separate Opinion of Judge Wolfrum and Judge Cot, Paras. 38-51).

۳.۴. مفاد قاعده مصونیت ناو جنگی

فعالیت‌های کشتی‌ها در جریان سفرهای دریایی و تردد به بنادر کشورهای مختلف اغلب به دعاوی متعددی در خصوص عملیات کشتی منجر می‌شود. این دعاوی گاه ناشی از تعهدات قراردادی است که برای رفع احتیاجات کشتی مانند استخدام دریانورد، خرید سوخت و تدارکات، تعمیرات و... منعقد می‌شوند و گاه به سبب مسئولیت جبران خسارات مالی و جانی است که تصادم کشتی در دریا، خسارات وارده به تأسیسات بندری و وقایع دیگر حاصل می‌شود. بنابر اصل، مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی در مورد دعاوی مربوط به عملیات کشتی به عهده مالک یا بهره‌بردار کشتی است. اما در عین حال، بنابر رویه اغلب پذیرفته شده، در موارد مسئولیت قراردادی یا غیرقراردادی ناشی از عملیات کشتی، بستانکار یا زیان‌دیده علاوه بر حق دینی در قبال مالک یا بهره‌بردار کشتی - که وی را مجاز به اقامه «دعوی

۱. باید در نظر داشت که بحث درباره مفاد ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاهای تنها جنبه نظری نداشته و آثار عملی بر آن مترتب است. مؤید این برداشت ایرادی است که روسیه به صلاحیت دادگاه داوری برای رسیدگی به قضیه توقیف ناوهای جنگی اوکراین مطرح کرده است. از نظر روسیه ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاهای فاقد یک قاعده ماهوی بوده و حکم مصونیت کشتی‌های جنگی در آن مقرر نشده است، بلکه صرفاً یک «قید عدم تضییع» (without prejudice clause) بر قاعده مصونیت ناو جنگی در حقوق عرفی است. از این رو اختلاف در مورد این ماده اختلاف در خصوص تفسیر یا اجرای کنوانسیون حقوق دریاهای نیست که رسیدگی به آن در صلاحیت مراجع قضایی و داوری کنوانسیون قرار بگیرد. دادگاه داوری بدین استدلال که این ایراد روسیه از حیث تعیین مکان توقیف ناوهای اوکراینی جنبه موضوعی دارد، اظهار نظر در این خصوص را به رأی ماهیتی واگذار کرده است (ر.ک: Ukraine v. the Russian Federation, 2022: 152-155).

شخصی (علیه شخص)»^۱ علیه شخص مسئول می‌کند - از «حق ممتاز دریایی»^۲ نیز برخوردار می‌شود، بدین نحو که نسبت به کشتی موردنظر نوعی حق عینی می‌یابد و در اصطلاح مجاز به اقامه «دعوای عینی (علیه شیء)»^۳ علیه خود کشتی می‌شود. افزون بر این، ممکن است کشتی نه به لحاظ عملیات خود، بلکه به عنوان مال مالک کشتی و برای پرداخت دیون غیردریایی مالک کشتی به منزله تأمین خواسته یا اجرای حکم، موضوع اقدامات اجرایی قرار بگیرد.

طبق بند ۱ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها «دولتی که مالکیت یا بهره‌برداری از یک کشتی را بر عهده دارد، چنانچه در زمان بروز منشأ دعوا، کشتی برای اهدافی غیر از اهداف غیرتجاری دولتی استفاده شده باشد، نمی‌تواند به مصونیت از صلاحیت در نزد دادگاه دولت دیگر که به نحوی از صلاحیت رسیدگی به دعوی مربوط به عملیات کشتی برخوردار است، استناد کند، مگر اینکه دولت‌های مربوط به گونه دیگری توافق کرده باشند». سپس در بند ۲ ماده مذکور چنین می‌خوانیم: «بند ۱ در مورد ناوهای جنگی یا کشتی‌های کمکی و دیگر کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت هستند و فعلاً تنها برای خدمات غیرتجاری دولتی به کار می‌روند، اعمال نخواهد شد» (Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.16.1 and 2). در واقع، بند ۲ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها کنوانسیون یک استثنا در استثناست، بدین معنا که نخست کشتی‌های دولتی تجاری از شمول مصونیت دولت‌ها و سپس ناوهای جنگی و کشتی‌های کمکی از شمول این مستثنا، استثنا شده‌اند (Guilfoyle, 2013: 270). این رویکرد مشابه رویکرد مواد ۱ تا ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی بوده و ظاهراً با الگوبرداری از آن اتخاذ شده است (Brussels Convention, 1924: arts.1-3). چنانکه اشاره شد، مصونیت دولت دارای دو بعد است: بعد نخست، مصونیت از اعمال صلاحیت دادگاه‌های داخلی دولت‌های دیگر و بعد دوم مصونیت از اقدامات اجرایی به منظور اجرای تصمیمات مراجع قضایی دولت‌های دیگر است. بنابر آنچه گذشت، به دلالت مفهوم ماده ۱ و فراز اول بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی و نیز مفهوم بند ۱ و متن بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی

1. Action in personam

۲. منظور از «حق ممتاز دریایی» (maritime lien) طلب ممتازی است که برای شخصی که خدمتی را به کشتی ارائه داده است یا خسارتی به سبب عملیات کشتی به وی وارد شده به صورت حق عینی بر کشتی دریافت‌کننده خدمت یا واردکننده خسارت، به وجود می‌آید. در این فرض تغییر در مالکیت کشتی نیز اثری بر حق بستانکار ممتاز دریایی ندارد و وی می‌تواند برای وصول طلب خود علیه خود کشتی اقامه دعوا کند. حقوق ممتاز دریایی در قوانین کشورهای مختلف پیش‌بینی شده است (برای نمونه ر.ک فصل دوم قانون دریایی ایران مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ با اصلاحات بعدی). همچنین کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی مقررات حقوق ممتاز و رهن دریایی، مصوب ۱۰ آوریل ۱۹۲۶، به منظور یکسان‌سازی مقررات ملی در این خصوص منعقد شده است. برای توضیح بیشتر ر.ک: امید، ۱۳۵۲: ۱۰۱-۱۴.

3. Action in rem

دولت‌ها، دولت صاحب پرچم ناو جنگی، به‌عنوان مالک یا بهره‌بردار کشتی، در برابر اعمال صلاحیت دادگاه‌های کشورهای خارجی در خصوص هرگونه دعوی ناشی از عملیات کشتی جنگی مصونیت دارند (Brussels Convention, 1924: art.3.1; Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.16.2 and 4). همچنین به موجب فراز دوم بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی، ناو جنگی را نمی‌توان «ضبط، توقیف تأمینی یا هرگونه توقیف بنابر تصمیم قضایی و یا هرگونه دعوای عینی (دعوا علیه شیء)» قرار داد (Brussels Convention, 1924: art.3.1). این فراز از بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی عیناً در ماده ۲۶ قواعد استکهلم به‌عنوان قاعده عرفی تکرار شده است (Institut de Droit International, 1928: art.26). بدین ترتیب ناو جنگی در مقابل هرگونه توقیف از جمله «توقیف تأمینی»^۱ و همچنین اقامه دعوای عینی (دعوا علیه شیء) از سوی دارندگان حقوق ممتاز دریایی مصونیت دارد. همچنین به موجب بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی بار حمل شده در ناو جنگی یا کشتی کمکی نیز مصونیت داشته و نمی‌توان آنها را مورد «ضبط، توقیف تأمینی یا هرگونه توقیف بنابر تصمیم قضایی و یا هرگونه دعوای عینی (دعوا علیه شیء)» قرار داد (Brussels Convention, 1924: art.3.2-3). همچنین بندهای ۳ و ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها نیز دلالت بر این دارند که ناوهای جنگی و کشتی‌های کمکی نسبت به دعوای ناشی از حمل کالا نیز مصونیت دارند (Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.16.3 and 4). مقررات اخیرالذکر به‌ویژه در مورد محموله کشتی‌های کمکی در خور توجه است.

در عین حال باید در نظر داشت که مصونیت ناو جنگی اساساً در مقابل اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی کشورهای خارجی است و دادگاه‌های کشور صاحب پرچم از صلاحیت رسیدگی به دعوای مربوط به کشتی جنگی برخوردارند. این معنا در فراز سوم بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی مورد تصدیق قرار گرفته که در ماده ۲۶ قواعد استکهلم نیز تکرار شده است. به موجب فراز یادشده مدعی حق علیه ناو جنگی، می‌تواند در موارد سه‌گانه مندرج در این فراز در دادگاه صالح دولت صاحب پرچم، اقامه دعوا کند و دولت صاحب پرچم نیز نمی‌تواند در برابر محاکم خود به مصونیت کشتی جنگی استناد کند. این موارد عبارت‌اند از: «۱. دعوای مربوط به تصادم دریایی و دیگر حوادث دریایی؛ ۲. دعوای مربوط به نجات دریایی و خسارت مشترک؛ ۳. دعوای مربوط به [طلب ناشی از] انجام تعمیرات، فروش تدارکات و دیگر قراردادهای مربوط به کشتی» (Brussels Convention, 1924: art.3.1). همچنین به‌نظر

۱. منظور از «توقیف تأمینی» (arrest) توقیف کشتی قبل از صدور حکم دادگاه و به‌منظور تأمین خواسته است. مصونیت در مقابل این نوع اقدام تأمینی موضوع ماده ۱۸ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها با عنوان «مصونیت دولتی در مقابل اقدامات اجرایی قبل از صدور رأی» (state immunity from pre-judgment measures of constraint) است.

می‌رسد که دعای فهرست‌شده در بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی خصوصی ندارند و بنابراین اصل صلاحیت عام محاکم کشور صاحب پرچم بتوان هر دعای شخصی یا عینی را علیه ناو جنگی در دادگاه‌های دولت صاحب پرچم اقامه کرد.

نکته اساسی که باید در خصوص مصونیت قضایی و اجرایی ناو جنگی در نظر داشت این است که از نظر حقوق عرفی این مصونیت از آنچه در کنوانسیون‌های پیش‌گفته مقرر شده، فراتر است. از حیث صلاحیت قضایی، مصونیت ناو جنگی به دعای ناشی از عملیات کشتی محدود نیست. از آنجایی که ناو جنگی مظهر حاکمیت دولت صاحب پرچم است، در مقابل هرگونه اعمال صلاحیت قضایی از سوی کشورهایی غیر کشور صاحب پرچم مصونیت دارد (Institut de Droit International, 1928: art.16; McDougal and Burke, 1987: 130-134; Vitányi, 1963: 45). این معنا به‌وضوح در قضیه لیبرتاد نمود می‌یابد چه در این مورد ناو آرژانتینی لیبرتاد به لحاظ بدهی‌های دولت آرژانتین به بستانکاران خارجی و بدون ارتباط با عملیات خود کشتی توقیف شده بود، اما دیوان بین‌المللی حقوق دریاها با استناد به مصونیت این کشتی به‌عنوان ناو جنگی دستور به رفع توقیف آن صادر کرد (McDorman, 2015: 86-87).

از نظر مصونیت اجرایی نیز مصونیت ناو جنگی به مصونیت در مقابل اقدامات اجرایی مربوط به رسیدگی قضایی محاکم - قبل و بعد از صدور حکم - محدود نمی‌شود. ناو جنگی از هرگونه «دخال» از سوی دولت‌های غیر از دولت صاحب پرچم مصون است. منظور از دخالت هرگونه اقدام قهری علیه کشتی از قبیل رهگیری کشتی، ورود به عرشه کشتی، بازرسی کشتی، تغییر اجباری مسیر کشتی، توقیف کشتی در دریا و هدایت آن به بندر، توقیف کشتی در بندر و ... است که بدون مجوز دولت صاحب پرچم یا فرمانده کشتی انجام می‌شود. بدین لحاظ کشتی‌های جنگی و شناورهای انتظامی یک دولت مجاز نیستند در دریای آزاد نسبت ناو جنگی متعلق به یک دولت دیگر حق بازدید (موضوع ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها) یا حق تعقیب فوری (موضوع ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها) اعمال کنند، همچنان‌که توقیف ناو جنگی به لحاظ آلودگی دریایی ناشی از تخلیه مواد مضر در منطقه انحصاری اقتصادی (موضوع ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها) نیز مجاز نیست (McDorman, 2015: 92). چنانکه قبلاً ذکر شد، در صورت تخلف ناو جنگی از قوانین و مقررات کشور ساحلی حین عبور از دریای سرزمینی یا حتی ارتکاب اعمال غیر بی‌ضرر، کشور ساحلی فقط مجاز به اخراج ناو متخلف از دریای سرزمینی است (موضوع ماده ۳۰ کنوانسیون حقوق دریاها) و این نیست مگر به خاطر مصونیت ناو جنگی در برابر صلاحیت اجرایی کشور ساحلی (McDorman, 2015: 94-95; Oxman, 1984: 818).^۲

1. Interference

۲. آنچه در این خصوص نیاز به تأکید مجدد دارد اینکه مصونیت ناو جنگی اساساً قاعده‌ای در حقوق دریاها بوده و مربوط به

مصونیت ناو جنگی در برابر دخالت کشورهای خارجی حتی در هنگام توقف ناو جنگی در بنادر و آب‌های داخلی آنها نیز وجود دارد. در واقع، در حین توقف ناو جنگی در یک بندر خارجی مقامات دولتی، قضایی و نظامی کشور صاحب بندر، بدون مجوز فرمانده ناو مجاز به ورود به ناو جنگی و یا هرگونه عمل اداری یا اعمال صلاحیت قضایی نسبت به افراد حاضر در ناو نیستند (Institut de Droit International, 1928: art.16). ناو جنگی در حین توقف در بندر خارجی از بازرسی گمرکی معاف است (Institut de Droit International, 1928: art.17). همچنین فارغ از بحث اینکه فرمانده ناو جنگی تا چه حد مجاز به قبول پناهنده در کشتی باشد،^۱ مقامات کشور صاحب بندر مجاز نیستند برای تسلیم فرد یا افراد حاضر در ناو جنگی خارجی که متهم به ارتکاب جرم عادی یا سیاسی‌اند، اقدامات قهری علیه کشتی جنگی انجام دهند یا برای این منظور و یا دستیابی ادله وقوع جرم اقدام به بازرسی یا تحقیق در کشتی جنگی کنند (Institut de Droit International, 1928: art.17). بالأخره اینکه دولت صاحب بندر نمی‌تواند مانع از خروج ناو جنگی از بندر شود (Argentina V. Ghana, 2012: Paras.96-98; McDorman, 2015: 87).

نکته دیگری که باید به این بحث افزود، تسری مصونیت ناو جنگی به کارکنان آن است. می‌دانیم که اصل مصونیت قضایی دولت شامل اعمال کارکنان دولت در مقام انجام وظایف رسمی نیز می‌شود، بدین معنا که نمی‌توان یک مقام دولتی را برای اقداماتی که بنا بر سمت دولتی و در ظرفیت رسمی خود انجام می‌دهند، در دادگاه‌های کشورهای دیگر مورد تعقیب قضایی اعم از مدنی یا کیفری قرار داد. این قاعده - که به «مصونیت موضوعی اعمال ناشی از اجرای وظایف رسمی»^۲ معروف است - با لحاظ تعریف دولت در ماده ۲ و مقررات مواد ۵ و ۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها، در این معاهده انعکاس یافته (Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: arts.2.1.iv, 5 and 6) و در حقوق عرفی پذیرفته شده است (Stewart, 2011). نمود بارز مصونیت موضوعی کارکنان دولت، مصونیت کارکنان ناو جنگی در کشورهای خارجی است که از دیرباز به عنوان قاعده عرفی شناخته شده و درباره آن اجماع وجود دارد (Delupis, 1984: 55; McDorman, 2015: 93).

زمان صلح است. در مواردی که کشتی جنگی خارجی از دستور ترک آب‌های داخلی و یا دریای سرزمینی - خواه به لحاظ نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی و خواه به لحاظ اعمال مغایر عبور بی‌ضرر - سر باز می‌زند، کشور ساحلی مجاز به اتخاذ اقدامات قهری از جمله توسل به زور برای اخراج ناو متخلف است و قاعده مصونیت ناو جنگی در این فرض مانع از اقدام کشور ساحلی - نیست. اطلاق بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاهای و رویه دولت‌ها موید این برداشت است (در این خصوص ر.ک: چرچیل و لو، ۱۳۸۵: ۱۴۲-۱۴۱; ۹۷-۹۸; McDorman, 2015).

۱. در این خصوص ر.ک: کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۶۷-۱۶۸; Institut de Droit International, 1928: arts.21;

2. Immunity *ratione materiae* for acts performed in an official capacity

کارکنان کشتی جنگی اعم از فرمانده، افسران، درجه‌داران و ناویان، در خصوص اعمالی که در اجرای وظایف رسمی خود خارج از قلمرو کشور صاحب پرچم - از جمله در بنادر خارجی - انجام می‌دهند، از تعقیب قضایی در محاکم خارجی مصونیت دارند.

مقررات تفصیلی مصونیت کیفری کارکنان ناو جنگی در ماده ۲۰ قواعد استکهلم تدوین شده است. طبق ماده یادشده چنانچه کارکنان ناو جنگی به‌طور فردی یا جمعی در حین انجام وظیفه در قلمرو کشور خارجی مرتکب جرمی شوند، مقامات آن کشور می‌توانند آنها را دستگیر کنند، اما باید متهم یا متهمان را همراه با ادله وقوع جرم به فرمانده ناو تسلیم کنند، البته حق دارند تعقیب کیفری آنها را از کشور صاحب پرچم درخواست کنند (Institut de Droit International, 1928: art.20.3 and 4). اما اگر فرد یا افرادی از کارکنان ناو جنگی مرتکب عملی شوند که به وظایف رسمی آنها ارتباط ندارد و طبق قوانین کشور خارجی جرم محسوب می‌شود، مقامات آن کشور مجاز به دستگیری و تعقیب کیفری آنها در محاکم خود هستند، هرچند دستگیری کارکنان ناو جنگی باید به اطلاع فرمانده آنها برسد (Institut de Droit International, 1928: art.20.1). در همین زمینه محاکم خارجی دارای صلاحیت رسیدگی به دعاوی مدنی مربوط به تعهدات قراردادی، ایراد خسارت یا هر دعوی دیگری که ناشی از اجرای وظایف رسمی کارکنان ناو جنگی نباشند، هستند، اما آرای صادره در چنین دعاوی نمی‌تواند از طریق اقدامات اجرایی شخصی مانند بازداشت محکوم علیه، یا به‌نحوی که در کار ناو جنگی خلل وارد شود، به اجرا درآید (Institut de Droit International, 1928: art.25).

از سوی دیگر تعقیب و مجازات جرائم ارتكابی در ناو جنگی در مدت توقف آن در بندر خارجی - خواه مرتکب از کارکنان کشتی باشد خواه هر فردی دیگری که در کشتی حضور دارد و فارغ از تابعیت مرتکب و بزه‌دیده - از صلاحیت دادگاه‌های کشور صاحب بندر خارج است و در صلاحیت کشور صاحب پرچم قرار دارد (Institut de Droit International, 1928: art.18). به دلالت ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاها همین قاعده نیز در مورد جرائم ارتكابی در ناو جنگی حین عبور از دریای سرزمینی وجود دارد، هرچند باید در نظر داشت در صورتی که وقوع جرم در ناو جنگی، خواه در حین توقف در بندر خواه در حین عبور از آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی محل نظم یا امنیت کشور ساحلی شود، کشور موردنظر می‌تواند ناو جنگی موردنظر را از بندر یا آب‌های داخلی یا سرزمینی خود اخراج کند (UNCLOS, 1982: arts. 25 and 30). آنچه باید به بحث‌های گذشته افزود دیدگاه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه آی‌آرای لیبتراد است که ظاهراً مصونیت ناو جنگی را از منظر ضرورت کارکردی آن توسعه داده است. دیوان در دستور موقت خود در قضیه مذکور تأکید می‌کند که مقامات غنایی با توقیف ناو جنگی متعلق به نیروی دریایی آرژانتین مانع از انجام مأموریت و وظایف آن شده‌اند و این به مصونیت کشتی مذکور طبق حقوق بین‌الملل خدشه وارد می‌سازد (Argentina V. Ghana: 2012: Para. 98) دیوان هشدار می‌دهد که

«هر عملی که به طور قهری مانع از انجام مأموریت و وظایف ناو جنگی شود، منشأ نزاع [بین دولت‌های مربوط] می‌شود و روابط دوستانه را به خطر می‌اندازد» (Argentina V. Ghana: 2012: Para. 97). از این اظهار عقیده قضایی چنین استنباط می‌شود که از نظر دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، و رای اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی، هر اقدامی از سوی یک دولت خارجی که در اجرای مأموریت یا ایفای وظایف کشتی جنگی اخلال کند، نقض قاعده مصونیت ناو جنگی محسوب می‌شود.

۵. نقض مصونیت ناوهای دنا و مکران با تحریم‌های انسدادی و ثانوی آمریکا

چنانکه ذکر شد، ناوهای دنا و مکران طبق فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ رئیس‌جمهوری آمریکا تحریم شده و اسامی آنها در فهرست «اس‌دی‌ان» دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا قرار گرفته است. طبق بیانیه وزارت خزانه‌داری آمریکا دو ناو ایرانی به‌عنوان «مالی که دولت ایران در آن نفع دارد»^۱ شناخته شده و بدین‌عنوان در فرضی که «در ایالات متحده واقع شده یا وارد ایالات متحده شود یا در تصرف یا اختیار یک شخص آمریکایی از جمله شعب خارجی [اشخاص آمریکایی]» قرار گیرند، «مسدودشده»^۲ تلقی می‌شوند (U.S. Department of the Treasury, 2023). در توضیح باید گفت که نوع تحریم‌های مقرر در فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ به «تحریم‌های انسدادی»^۳ یا «تحریم‌های انسداد کامل»^۴ معروف‌اند و به‌عنوان شدیدترین نوع تحریم‌های مالی هدفمند^۵ آمریکا شناخته می‌شوند. بنابر تحریم‌های انسدادی همه «اشخاص آمریکایی» از انجام هرگونه معامله با شخص یا مال «مسدودشده» ممنوع هستند. افزون بر این، چنانچه مال مسدودشده در قلمرو آمریکا یا در تصرف یا اختیار اشخاص آمریکایی قرار گیرد، باید توقیف شود.^۶ ممکن است تصور شود از آنجایی که ناوهای مورد بحث وارد

1. “[P]roperty in which the Government of Iran has an interest”

2. Blocked

3. Blocking sanctions

4. Full blocking sanctions

۵. از آنجایی که تحریم‌های انسدادی از طریق درج نام شخص تحریم‌شده در فهرست «اس‌دی‌ان» اعمال می‌شوند، به این تحریم‌ها «تحریم‌های فهرست‌پایه» (list-based sanctions) نیز گفته می‌شود.

۶. منظور از «تحریم هدفمند» (targeted sanctions) که «تحریم شخصی» (individual/entity sanctions) نیز خوانده می‌شود، تحریم‌هایی است که علیه یک شخص حقیقی یا حقوقی معین یا اموال وی اعمال می‌شود. چنانکه اشاره شد، رویه دولت آمریکا این است که نام اشخاص هدف تحریم را در فهرست‌های تحریمی به‌ویژه فهرست «اس‌دی‌ان» قرار می‌دهد و در این زمینه تعداد فراوانی کشتی و هواپیما نیز بنابه برنامه‌های تحریمی مختلف و به لحاظ تعلق یا ارتباط با اشخاص هدف تحریم به‌عنوان «اموال مسدودشده» (blocked property) در فهرست «اس‌دی‌ان» قرار گرفته‌اند.

۷. برای توضیح بیشتر درباره «تحریم‌های انسدادی» ر.ک: Goldman & Lindblom, 2021.

قلمرو آمریکا نخواهند شد، این تحریم‌ها اثر عملی ندارد، اما باید تأکید کرد به صرف اینکه فرمان ۱۳۵۹۹ با درج نام دو این دو ناو در فهرست تحریمی نسبت به آنها قابل اجرا شده، به منزله دستور توقیف و اعمال ممنوعیت‌های انسدادی نسبت به آنها در فرض ورود به قلمرو آمریکاست و این اعمال صلاحیت اجرایی نسبت به کشتی‌های مذکور بوده و از این رو نقض مصونیت آنها تلقی می‌شود، ولو اینکه امکان اجرای عملی آن وجود نداشته باشد.

به نظر می‌رسد که آثار عملی درج نام ناوهای دنا و مکران در فهرست «اس‌دی‌ان» از اعمال تحریم‌های ثانوی ناشی شود که همواره با تحریم انسدادی همراه است. تفصیل اینکه به‌طور کلی مطابق مقررات تحریمی آمریکا - از جمله قانون آزادی و منع اشاعه ایران مصوب ۲۰۱۳ کنگره آمریکا و فرمان اجرایی شماره ۱۳۸۴۶ مورخ ۶ اوت ۲۰۱۸ - هر شخص غیرآمریکایی که به اشخاص مشمول فهرست «اس‌دی‌ان» هرگونه کالا یا خدمات ارائه دهد و همچنین هر بانک یا مؤسسه مالی غیرآمریکایی که برای پرداخت هزینه یا بهای کالاها یا خدمات مذکور تراکنش مالی انجام دهد، خود مورد تحریم‌های انسدادی و انواع دیگر تحریم‌های مالی و اقتصادی قرار خواهد گرفت^۱ و حتی ممکن است در صورت حصول شرایط در محاکم آمریکا مورد تعقیب کیفری نیز قرار بگیرد.^۲

تجربه درج نام کشتی‌های تجاری در فهرست «اس‌دی‌ان» نشان می‌دهد که این کشتی‌ها برای ورود به بنادر خارجی با چالش‌هایی روبه‌رو می‌شوند. طبق مقررات تحریمی آمریکا، هر شخص یا شرکت راهبر (پیمانکار) بندر یا پایانه بندری در هر کشوری که به کشتی‌های مسدودشده در فهرست «اس‌دی‌ان» مجوز پهلوگیری بدهد و نیز هر شخص یا شرکتی که به این کشتی‌ها خدمات بیمه دریایی، خدمات بازرسی، رده بندی و صدور گواهینامه‌های فنی و ایمنی و یا خدمات دریایی و بندری از قبیل سوخت‌رسانی، تدارکات، تعمیرات، تأمین خدمه، بارگیری و تخلیه بار و ... ارائه دهد، همچنین هر بانک یا مؤسسه مالی که پرداخت بها یا هزینه خدمات مذکور از طریق آن انجام شود، در خطر تحریم و اعمال مجازات‌های نقض تحریم از سوی آمریکا قرار می‌گیرد.^۳ این در حالی است که در اغلب کشورها، بنادر و پایانه‌های بندری یا به بخش

۱. در این خصوص ر.ک: Iran Freedom and Counter-Proliferation Act, 2013: secs. 1244, 1 and 246; Executive Order 13846 2018: secs.1-3.

۲. در خصوص مجازات‌های مدنی و کیفری نقض تحریم‌های موضوع فرمان ۱۳۵۹۹ ر.ک: ITSR, 2012: sec. 560.701-705. شایان ذکر است که مجازات‌های مدنی و کیفری نقض تحریم‌های آمریکا در قانون اختیارات اقتصادی اضطراری بین‌المللی (International Emergency Economic Powers Act) مشخص شده است. مجازات‌های مدنی از طرف دفتر کنترل دارایی‌های خارجی و مجازات‌های کیفری از طریق تعقیب کیفری در دادگاه‌های فدرال آمریکا اعمال می‌شود (برای توضیح بیشتر ر.ک: سادات میدانی و خلیلی طریقه، ۱۳۹۷: ۱۴۴-۱۴۷).

۳. شایان توضیح است که رژیم تحریم‌های آمریکا علیه بخش‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی و بنادر ایران در طول زمان و در قالب

خصوصی تعلق داشته یا بهره‌برداری از آنها به شرکت‌های خصوصی یا شرکت‌های دولتی تجاری واگذار شده است. در نتیجه، حتی در فرض وجود تعهد معاهده‌ای دسترسی برابر به بنادر، در بسیاری موارد مقام‌های بندر یا شرکت‌های راهبر بنادر و پایانه‌های بندری، از بیم تحریم‌های آمریکا، یا به لحاظ اینکه کشتی تحریم‌شده فاقد پوشش‌های بیمه‌ای لازم یا گواهینامه‌های ایمنی و فنی معتبر است یا اینکه اساساً به لحاظ ابطال ثبت کشتی فاقد پرچم معتبر است و یا امکان پرداخت عوارض و هزینه‌های بندری به‌ویژه پرداخت دلاری وجود ندارد، به کشتی‌های مورد تحریم آمریکا اجازه ورود و پهلوگیری در بنادر تحت مالکیت یا مدیریت خود را نمی‌دهند و در فرض پهلوگیری نیز شرکت‌های خدمات بندری و دریایی از ارائه خدمات به این کشتی‌ها خودداری می‌کنند. بدین ترتیب این امکان وجود دارد که درج اسامی ناوهای دنا و مکران در فهرست تحریمی «اس‌دی‌ان» از حیث اعمال تحریم ثانوی اثری عملی در پی داشته باشد، به‌طوری که این دو کشتی برای توقف و دریافت خدمات در بنادر کشورهای ثالث با چالش مواجه شوند. در

قوانین مختلف کنگره، فرامین اجرایی رئیس‌جمهور و مقررات دفتر کنترل دارایی‌های خارجی شکل گرفته است. به‌طور کلی هر نوع معامله یا تراکنش مالی در خصوص کشتی‌های ایرانی - اعم از اینکه تحت پرچم ایران باشند یا نباشند - که نام آنها در «فهرست اس دی ان» درج شده، به‌عنوان فعالیت قابل تحریم شناخته شده و هر شخص حقیقی یا حقوقی در هر کشوری چنین فعالیت‌هایی را انجام دهد، حسب مورد، مورد تحریم و مجازات‌های نقض تحریم از سوی آمریکا واقع خواهد شد. برای توضیح بیشتر درباره تحریم‌های آمریکا علیه بخش کشتیرانی، کشتی‌سازی و بنادر و نیز کشتی‌های متعلق به ایران ر.ک: Geogantzas, 2021; Bhala, 2014.

۱. شایان توضیح است حق دسترسی کشتی‌های تجاری به بنادر خارجی اغلب در معاهدات دوجانبه به‌صورت تعهد دسترسی برابر طرفین به بنادر یکدیگر پیش‌بینی می‌شود. به لحاظ تاریخی، تعهد به رفتار برابر از نظر دسترسی به بنادر - به صورت رفتار ملی یا رفتار ملل کامله‌الوداد - در معاهدات دوجانبه‌ای مقرر می‌شد که با عناوینی همچون «عهدنامه دوستی، بازرگانی و دریانوردی» (treaty of friendship, commerce, and navigation) یا «عهدنامه دوستی، اقامت و دریانوردی» (treaty of friendship, establishment and navigation) برای تنظیم روابط بازرگانی دو کشور منعقد می‌شدند. امروزه معاهدات دوجانبه‌ای با عناوینی همچون «موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی» (agreement on maritime merchant shipping) و «موافقت‌نامه حمل و نقل دریایی» (agreement on maritime transport) به‌طور خاص برای تنظیم روابط کشتیرانی تجاری منعقد می‌شوند و تعهد رفتار برابر در دسترسی به بنادر نیز در این گونه معاهدات پیش‌بینی می‌شود (برای نمونه ر.ک: ماده ۵ موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی بین ایران و قبرس؛ ماده ۶ موافقت‌نامه حمل و نقل دریایی بین ایران و کره جنوبی). در پاره‌ای موارد نیز حق دسترسی برابر در معاهدات چندجانبه پیش‌بینی می‌شود که نمونه بارز آن کنوانسیون و اساسنامه رژیم بین‌المللی بنادر دریایی مصوب ۱۹۲۳ ژنو است. اما نکته اساسی اینجاست که بنا بر رویه کشتی‌های جنگی همواره از شمول این‌گونه معاهدات خارج می‌شوند. مستثنا شدن کشتی‌های جنگی از شمول معاهدات مذکور بدین‌روست که بنا بر قاعده مسلم عرفی، ورود ناوهای جنگی خارجی به بنادر یک کشور نیازمند مجوز قبلی مقامات صلاحیت‌دار آن کشور است (برای توضیح ر.ک: La Fayette, 1996; Lowe, 1977).

واقع، هدف اصلی دولت آمریکا از تحریم دنا و مکران نیز همین بوده است که کشورهای ثالث از اعطای مجوز ورود این دو کشتی به بنادر خود، پرهیز کنند. به نظر می‌رسد بتوان استدلال کرد که از این دیدگاه نیز اقدام آمریکا در اعمال تحریم‌های ثانوی علیه ناوهای دنا و سبلان مغایر مصونیت آنها به‌عنوان کشتی جنگی بوده است، بدین توضیح که ممکن است اعمال تحریم‌های ثانوی، به شرح پیش گفته، مانع از ورود ناوهای یادشده به بنادر کشورهای دیگر شود و این امر عملاً مانع از حسن اجرای وظایف و مأموریت‌های این دو کشتی جنگی خواهد شد. بنابراین، با لحاظ ضرورت کارکردی مصونیت ناو جنگی - که به شرح پیش گفته در تفسیر دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای از این اصل در قضیه لیبرتاد انعکاس یافته است (Argentina V. Ghana: 2012: Paras. 97-98) - می‌توان چنین استدلال کرد که تحریم دو ناو ایرانی از این حیث نیز با اصل مصونیت ناو جنگی منافات دارد.

باید در نظر داشت که اگرچه ورود و توقف کشتی‌های جنگی در بنادر خارجی در وهله نخست به منظورهایی همچون سوخت‌گیری، دریافت تدارکات، تعمیرات و استراحت خدمه انجام می‌شود، اما از نظر سیاسی و راهبردی نیز اهمیت بسزایی دارد. ناو جنگی به «بازوی مسلح سیاست خارجی یک کشور» تشبیه شده است (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۷۰)؛ به تعبیر مک‌دوگال و برک، کشتی جنگی نماد قدرت و درعین حال، ابزار اعمال نفوذ کشوری است که بدان تعلق دارد (McDougal & Burke, 1987:101). بدین رو، تردد کشتی‌های جنگی یک کشور به بنادر یک کشور دیگر همواره از ابزارهای اصلی دیپلماسی دریایی شناخته شده است که خود از مؤلفه‌های اصلی یک نیروی دریایی راهبردی است (سیاری و خانزادی، ۱۳۹۶: ۲۹۵). در بسیاری موارد توقف کشتی یا کشتی‌های جنگی یک کشور در یک بندر خارجی لزوماً به لحاظ ضرورت‌های عملیاتی و فنی نبوده، بلکه با هدف‌های سیاسی و راهبردی همچون بازنمایی روابط دوستی یا اتحاد راهبردی دو کشور، نمایش حمایت نظامی و سیاسی کشور صاحب پرچم ناو جنگی از کشور میزبان، نمایش قدرت نظامی کشور صاحب پرچم ناو جنگی انجام می‌شود. این‌گونه توقف کشتی‌های جنگی در بنادر خارجی - که به تناسب مورد با تعابیری همچون «توقف دوستانه»^۱ و «نمایش پرچم»^۲ توصیف می‌شود - از انواع اصلی مأموریت‌های حضور دریایی در زمان صلح محسوب می‌شود که از دیرباز به عنوان شیوه‌ای مؤثر در دیپلماسی دریایی از آنها استفاده شده است (Allen, 1980: 16-17; Vego, 2008: 53). چنانکه قبلاً اشاره شد، ناوگروه ۸۶ در جریان مأموریت خود در ۵ بندر خارجی بمبئی در هند، جاکارتا در اندونزی، ریودوژانیرو در برزیل، کیپ‌تاون در آفریقای جنوبی، و صلاله در عمان پهلوگیری کرد. بدیهی است چنانکه مورد بندر ریودوژانیرو به شرحی که گذشت نشان می‌دهد، ورود ناوگروه ۸۶ به بنادر خارجی با اخذ مجوز از مقامات صلاحیت‌دار کشورهای بنادر یادشده بوده است. اگرچه حضور ناوبندر مکران

1. Friendly port-call (goodwill visit)
2. showing the flag

به‌عنوان یک پایگاه متحرک دریایی جهت پشتیبانی از مأموریت ناوگروه ۸۶ - و قبل از آن ناوگروه ۷۵ - تا حد زیادی ناوهای شرکت‌کننده در این گونه مأموریت‌ها را از پهلوگیری در بنادر خارجی بین راه برای اموری همچون سوخت‌گیری و تجدید تدارکات بی‌نیاز می‌سازد، اما به تفصیلی که گذشت، در بسیاری موارد توقف کشتی‌های جنگی در بنادر خارجی برای اهداف دیپلماسی دریایی انجام می‌گیرد که از کارکردهای کلیدی مأموریت‌های دریایی دوردست محسوب می‌شود. وقایع مربوط به ورود ناوهای دنا و مکران به بندر ریودوژانیرو به‌وضوح اهمیت سیاسی و راهبردی توقف کشتی‌های جنگی در بنادر خارجی را نمایان ساخت. در واقع، گذشته از تلاش‌های دولت آمریکا برای جلوگیری از ورود کشتی‌های ناوگروه ۸۶ به ریودوژانیرو، گزارش‌های رسانه‌ای حکایت از این دارد که هم در جریان مأموریت ناوگروه ۷۵ و هم در جریان مأموریت ناوگروه ۸۶ برخی کشورها با فشار آمریکا از صدور مجوز پهلوگیری ناوهای ایرانی در بنادر خود خودداری کرده یا حتی مجوز قبلی را لغو کردند.

تحریم ناوهای دنا و مکران در واقع بخشی از تلاش آمریکا برای اعمال فشار بر دولت برزیل و دیگر کشورهای ساحلی مسیر ناوگروه ۸۶ بود تا از ورود ناوهای ایرانی به بندرهایشان خودداری کنند.^۱ از دید حقوق بین‌الملل، این گونه اعمال فشار به‌عنوان اجبار و به‌منزله نقض اصل منع دخالت در امور داخلی کشورها تلقی می‌شود. به بیان دیوان بین‌المللی دادگستری این بعد از اصل عدم مداخله عبارت است از «دخالت در اموری که هر کشور بنا بر حاکمیت خود مجاز است آزادانه درباره آنها تصمیم بگیرد» و هرگاه «شیوه‌های اجباری» درباره این گونه تصمیمات اتخاذ شوند، «دخالت غیرقانونی» در امور داخلی آن کشور رخ داده است (Nicaragua v. United States, 1986: Paras.205). ناگفته پیداست که اتخاذ تصمیم درباره ورود ناوهای جنگی خارجی به بنادر یک کشور از اموری است که در صلاحیت داخلی آن کشور قرار دارد. از سوی دیگر، باید تأکید کرد که اصل منع دخالت در امور داخلی که در بند ۷ ماده ۲ منشور ملل متحد و بسیاری دیگر از اسناد اساسی جامعه جهانی بازتاب یافته و به‌طور ویژه در اعلامیه اصول حقوق بین‌الملل در زمینه روابط دوستانه و همکاری میان دولت‌ها (موضوع قطعنامه ۲۵۲۶ مصوب ۲۰ اکتبر ۱۹۷۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد)، از جمله اصول اساسی حقوق بین‌الملل شناخته شده که سنگ شالوده روابط بین‌الملل بر آنها بنا شده است (Nicaragua v. United States, 1986: Paras.202-203). این نکته را نیز باید اضافه کرد که از دید بسیاری تحریم‌های یکجانبه فراسرزمینی، فارغ از آثار حقوقی و عملی که در پی دارند، اساساً و به‌خودی‌خود مغایر حقوق بین‌الملل هستند.^۳

۱. برای نمونه طبق گزارش‌های رسانه‌ای سفارت آمریکا در آفریقای جنوبی نیز دولت این کشور را با تهدید تحریم برای خودداری از صدور مجوز پهلوگیری ناوهای دنا و مکران در بندر کیپ تاون زیر فشار قرار داده بوده است (DA News, 2023).

۲. برای توضیح در خصوص مفهوم و جایگاه «اجبار» (coercion) در حقوق بین‌الملل کنونی ر.ک: Helal, 2019; Ronzitti, 2016.

۳. برای نمونه ر.ک: Beaucillon, 2016; Ruys & Ryngaert, 2020.

۶. مصونیت ناوهای دنا و مکران در برابر اعمال صلاحیت فراسرزمینی آمریکا

افزون بر این، قاعده مصونیت ناو جنگی به مثابه سپر دفاعی در برابر اعمال صلاحیت فراسرزمینی دستگاه قضایی آمریکا نسبت به کشتی‌های جنگی ایران محسوب می‌شود. تفصیل اینکه در سال‌های اخیر دولت آمریکا در موارد متعدد صلاحیت قضایی و اجرایی خود را نسبت به کشتی‌های خارجی متهم به نقض تحریم در حالی که خارج از قلمرو صلاحیت آمریکا قرار داشته‌اند، اعمال کرده است. این اعمال صلاحیت گاه نسبت به کشتی و محموله آن و گاه فقط نسبت به محموله کشتی انجام شده است.^۱ بررسی اسناد دادگاه‌های آمریکا نشان می‌دهد که رویه دستگاه قضایی آمریکا در این خصوص توسل به راهکار «مصادره مدنی»^۲ است که طبق قانون مصادره مدنی (United States Code, n.d.: Title 18, sec. 981 - Civil Forfeiture) به عمل می‌آید. طبق قانون مذکور وزارت دادگستری آمریکا با اقامه دعوی عینی (علیه شیء) علیه کشتی یا محموله کشتی در دادگاه‌های فدرال آمریکا درخواست توقیف و صدور حکم مصادره مدنی آن را می‌کند. دادگاه رسیدگی کننده نخست «دستور توقیف عینی (علیه شیء)»^۳ کشتی یا محموله موضوع دعوی را صادر کرده و بعداً حکم مصادره آن را ولو به صورت غیابی صادر می‌کند.

به نظر می‌رسد اعمال صلاحیت فراسرزمینی دستگاه قضایی آمریکا نسبت به خود کشتی در مواردی بوده که کشتی موردنظر در دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی یک کشور خارجی قرار داشته است. برای

۱. به نظر می‌رسد در مواردی که مالک کشتی به کشور تحریم شده وابستگی ندارد، دولت و دستگاه قضایی آمریکا محموله کشتی را هدف اعمال صلاحیت فراسرزمینی خود قرار می‌دهند و می‌کوشند مالک را وادار به تحویل محموله کشتی کنند. برای نمونه می‌توان به پرونده ایالات متحده علیه محموله فراورده‌های نفتی بلا و دیگران در سال ۲۰۲۰ اشاره کرد که در آن محموله چهار تانکر نفتی فرآورده بر «بلا» (Bella)، «برینگ» (Bering) «پاندی» (Pandi)، و «لونا» (Luna) - که ادعا شده بود مالک واقعی آنها سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بوده و به مقصد ونزوئلا حمل می‌شوند - با همکاری مالک یونانی کشتی‌ها توقیف و به مقامات آمریکایی تسلیم شد. سپس به حکم دادگاه ناحیه‌ای بخش کلمبیا محموله چهار کشتی (بالغ بر بیش از یک میلیون بشکه بنزین)، مصادره و به دستور دادگاه فروخته شد (در این خصوص ر.ک.: United United States of America v. All Petroleum-Product Cargo Aboard the Bella et al., 2021). برای نمونه دیگر می‌توان پرونده ایالات متحده علیه محموله نفتی سوئز راجان اشاره کرد که در سال ۲۰۲۳ محموله نفتی تانکر نفتی «سوئز راجان» (Suez Rajan) به دستور دادگاه ناحیه‌ای بخش کلمبیا توقیف و به حکم همین دادگاه مصادره شد (United States of America v. All Petroleum-Product Cargo Aboard the Suez Rajan, 2023).

۲. در اصطلاح حقوق آمریکا و کامن لا «مصادره مدنی» (civil forfeiture) عبارت از مصادره اموال و منافی است که از ارتکاب جرم حاصل شده یا برای تسهیل ارتکاب جرم به کار رفته باشند، بدون اینکه کسی برای ارتکاب جرم موردنظر محکومیت کیفری پیدا کرده باشد. در این گونه موارد، دولت - در مورد جرائم فدرال وزارت دادگستری ایالات متحده - به عنوان خواهان علیه مال موردنظر دعوی عینی (علیه شیء) به خواسته صدور حکم مصادره مدنی اقامه می‌کند (Garner, 2009: "civil forfeiture").

نمونه می‌توان به قضیه کشتی «گریس ۱ (آدریان دریا)»^۱ در سال ۲۰۱۹ اشاره کرد. در ژوئیه این سال ابرتاکر گریس ۱ که تحت پرچم پاناما قرار داشت^۲، در حال عبور از دریای سرزمینی جبل طارق (از سرزمین‌های خارجی بریتانیا) به دستور مقامات دولت جبل طارق توقیف شد. مقامات جبل طارق علت توقیف کشتی را نقض تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه سوریه اعلام کردند؛ چه این تانکر حامل نفت ایران به مقصد پالایشگاه بانیا سوریه بود که تحت تحریم اتحادیه اروپا قرار داشت. در زمانی که کشتی گریس ۱ در جبل طارق توقیف بود، دادستان فدرال بخش کلمبیا به نمایندگی وزارت دادگستری آمریکا با اقامه دعوی مدنی عینی (علیه شیء) علیه این کشتی و محموله آن در دادگاه ناحیه‌ای بخش کلمبیا - واقع در شهر واشنگتن دی سی - درخواست توقیف کشتی و محموله آن و نیز صدور حکم به مصادره مدنی کشتی و محموله را کرد. وزارت دادگستری آمریکا دو ادعا را مبنای دعوی خود علیه کشتی گریس ۱ قرار داده بود: نخست، نقض تحریم‌های بانکی آمریکا علیه ایران به لحاظ پرداخت‌های دلاری از طریق مؤسسات مالی آمریکایی در ارتباط با این کشتی که طبق *قانون اختیارات اقتصادی اضطراری بین‌المللی* آمریکا جرم محسوب می‌شود؛ از سوی دیگر، دادستان فدرال بخش کلمبیا مدعی شده بود مالک واقعی تانکر گریس ۱ و محموله آن سپاه پاسداران انقلاب اسلامی است که از طرف دولت آمریکا به عنوان سازمان تروریستی شناخته شده و از این رو اموال آن، طبق قانون مصادره مدنی، در داخل و خارج آمریکا قابل توقیف و مصادره است.^۳ با صدور دستور توقیف کشتی از سوی دادگاه یادشده در ۱۶ اوت ۲۰۱۹، وزارت دادگستری آمریکا با ارسال درخواست معاضدت قضایی به دولت جبل طارق خواستار توقیف و تحویل کشتی گریس ۱ و محموله آن به آمریکا شد. با رد این درخواست در محاکم جبل طارق^۴، کشتی گریس ۱ با ثبت مجدد تحت پرچم ایران و تغییر نام به «آدریان دریا» از جبل طارق خارج شد. با این وصف، دادگاه ناحیه‌ای بخش کلمبیا در یک رأی غیابی به تاریخ ۷ اوت ۲۰۲۰ با احراز این ادعا که مالک واقعی کشتی آدریان دریا و محموله آن سپاه پاسداران انقلاب اسلامی است، حکم مصادره کشتی و

1. Grace 1 (Adrian Darya)

۲. شایان ذکر است دولت پاناما ثبت این کشتی را قبل از ورود به آب‌های سرزمینی جبل طارق ابطال کرده بود.

۳. در این خصوص ر.ک: (United States Code, n.d.: sec. 981(a) (1)(G)(i)).

۴. در بیانیه مورخ ۱۸ اوت ۲۰۱۹ وزارت دادگستری جبل طارق علت رد درخواست معاضدت قضایی آمریکا، جرم نبودن اعمال انتسابی به کشتی گریس ۱ در قوانین جبل طارق و تفاوت رژیم‌های تحریمی آمریکا و اتحادیه اروپا در مورد ایران (در آن زمان بریتانیا و به تبع آن جبل طارق عضو اتحادیه اروپا بودند) ذکر شده است. همچنین در بیانیه وزارت دادگستری جبل طارق به مقررات ۲۲۷۱/۹۶ اتحادیه اروپا - معروف به مقررات انسدادی (Blocking Regulation) - اشاره می‌شود که اعضا و اشخاص اتحادیه اروپایی را از رعایت تحریم‌های یکجانبه آمریکا علیه ایران منع می‌کند (Government of Gibraltar, 2019).

محموله آن را صادر کرد (United States of America v. Oil Tanker - Grace 1 et al., 2020). ناگفته پیداست که با وجود حکم یادشده دولت آمریکا قادر است با ارسال درخواست معاضدت قضایی به کشورهایی که کشتی آدریان دریا وارد دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی و بنادر آنها می‌شود، مجدداً خواستار توقیف و تسلیم این کشتی شود.

اگرچه دستگاه قضایی آمریکا عملاً موفق به اعمال صلاحیت فراسرزمینی خود نسبت به تانکر آدریان دریا نشد، اما در مواردی نیز در این خصوص موفق بوده است. مثال مشهور در این خصوص قضیه کشتی فله بر «وایز آنست»^۱ اشاره کرد. این کشتی تحت پرچم کره شمالی قرار داشت، هرچند گفته می‌شد همزمان دارای ثبت کشور سیرالئون نیز بوده است. در خصوص کشتی فله بر ادعا شده بود که بر خلاف تحریم‌های مصوب شورای امنیت سازمان ملل متحد، اقدام به حمل زغال سنگ از کره شمالی و تحویل آن به خریداران خارجی می‌کرد. در دوم آوریل ۲۰۱۸ کشتی وایز آنست - ظاهراً به منظور انتقال کشتی به کشتی محموله زغال سنگ خود - وارد آب‌های سرزمینی اندونزی می‌شود. در این زمان مقامات اندونزی کشتی را به لحاظ استفاده از پرچم‌های دوگانه و مدارک جعلی، انتقال بدون مجوز محموله و غیرفعال بودن سامانه شناسایی خودکار کشتی توقیف می‌کنند. متعاقباً در ۱۷ ژوئیه ۲۰۱۸ دادگاه ناحیه‌ای بخش جنوبی نیویورک - مستقر در شهر نیویورک - به درخواست وزارت دادگستری آمریکا دستور توقیف عینی (علیه شیء) کشتی وایز آنست را صادر کرد. در پی صدور این دستور وزارت دادگستری آمریکا طی درخواست معاضدت قضایی خواستار تحویل کشتی وایز آنست به آمریکا شد. پس خروج خدمه کشتی، مقامات اندونزی در ۷ مه ۲۰۱۹ کشتی را به مقامات آمریکایی تحویل دادند. در همان روز دادستان بخش جنوبی نیویورک از طرف وزارت دادگستری آمریکا ضمن اقامه دعوی عینی (علیه شیء) علیه کشتی وایز آنست از دادگاه فدرال ناحیه‌ای بخش جنوبی نیویورک صدور حکم مصادره مدنی این کشتی را درخواست کرد. مبنای دعوی دادستان فدرال آمریکا، نقض تحریم‌های بانکی آمریکا علیه کره شمالی به لحاظ پرداخت‌های دلاری از طریق مؤسسات مالی آمریکایی به منظور تعمیرات و خرید تجهیزات برای کشتی وایز آنست و نیز دریافت پول زغال سنگ محموله کشتی بود. همچنین دادستان فدرال آمریکا ادعا کرده بود که از کشتی وایز آنست برای پولشویی استفاده شده است. همه این موارد طبق قانون/اختیارات اقتصادی اضطراری بین‌المللی جرم محسوب می‌شود و قابل تعقیب کیفری است. در پی اقامه دعوی وزارت دادگستری آمریکا دادگاه فدرال ناحیه‌ای بخش جنوبی نیویورک طی رأی مورخ ۲۱ اکتبر ۲۰۱۹ حکم به مصادره مدنی کشتی وایز آنست داد و دستور فروش این کشتی را صادر کرد (United States of America v. The Bulk Cargo Carrier - the Wise Honest, 2019).

بررسی پرونده‌های پیش‌گفته به‌وضوح اهمیت قاعده مصونیت کشتی جنگی و هر نوع بار حمل‌شده در آن را در خصوص ناوهای دنا و مکران نشان می‌دهد. این قاعده کشتی‌های مذکور به‌ویژه نوبندر دنا و محموله آن را در برابر هرگونه اعمال صلاحیت دستگاه قضایی آمریکا خواه در حوزه صلاحیت خود آمریکا و خواه در حوزه صلاحیت کشورهای دیگر مصون و محفوظ می‌سازد. در خاتمه این بحث ذکر این نکته نیز مفید است که به دلالت بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون مصونیت کشتی‌های دولتی و بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون مصونیت قضایی دولت‌ها «هر نوع بار متعلق به یک دولت که انحصاراً برای مقاصد غیرتجاری دولتی استفاده شده یا در نظر قرار گیرد»، از مصونیت دولتی برخوردار است (Brussels Convention, 1924: art.3.3; Convention on Jurisdictional Immunities, 2004: art.16). بدین معنا که بار یک کشتی کمکی مانند نوبندر مکران، مانند سوخت و تدارکات، حتی در زمانی که در این کشتی بارگیری نشده و مثلاً در یک کشتی باری غیرمصون قرار داشته یا حمل می‌شود، از مصونیت برخوردار است (Guilfoyle, 2013: 273-274).

۷. نتیجه

بی‌گمان از مأموریت ناوگروه ۸۶ نداجا به عنوان نقطه عطفی در تاریخ نظامی و دریانوردی ایران یاد خواهد شد. در واقع، مأموریت ناوگروه ۸۶ ثمره تجارب مأموریت‌های دریایی دوردست نداجا طی بیش از یک دهه است که عزم این نیرو را برای تکامل به‌سوی یک نیروی دریایی راهبردی و اقیانوسی بازتاب می‌دهند. در عین حال مأموریت‌های دریایی دوردست نداجا بحث درباره جوانب مختلف جایگاه ناو جنگی در حقوق دریایا را پررنگ ساخته است، چه این‌گونه مأموریت‌ها بایسته‌های حقوقی را در بردارند که با لحاظ دکتترین دفاعی و مواضع ایران در زمینه حقوق دریایا، نیازمند واکاوی هستند.

تعریف ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریایا از ناو جنگی، که امروزه به‌عنوان قاعده عرفی پذیرفته شده، به‌گونه‌ای است که طیفی متنوع از شناورها مشمول این تعریف هستند. به‌طور مشخص، انواع کشتی‌های کمکی که در خدمت نیروهای مسلح قرار گرفته‌اند، ولو اینکه فاقد هرگونه قابلیت رزمی باشند، به‌عنوان ناو جنگی شناخته می‌شوند. از سوی دیگر، کشتی‌های تجاری که به کشتی جنگی تبدیل شده‌اند نیز در صورت وجود شرایط چهارگانه ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریایا - که در واقع همان شرایط کنوانسیون هفتم ۱۹۰۷ لاهه هستند - دارای همه تکالیف و حقوق ناو جنگی از جمله مصونیت دولتی‌اند. واکاوی تعریف ناو جنگی به‌ویژه از نظر تعیین وضع حقوقی نوبندر مکران در خور تأکید است، چه این کشتی در اصل یک تانکر نفتی بوده که با نوسازی و بازسازی به یک پایگاه متحرک دریایی (کشتی پایگاه مقدم دریایی) تبدیل شده است.

تحریم دنا و مکران بخشی از تلاش آمریکا برای اجبار کشورهای واقع در مسیر ناوگروه ۸۶ بود تا از

اعطای مجوز ورود این دو ناو ایرانی به بنادر خویش خودداری کنند. اگرچه در این مورد تحریم‌های آمریکا کارساز نشد، اما این امکان وجود دارد که با لحاظ آثار تحریم‌های ثانوی در آینده این دو کشتی جنگی برای ورود به بنادر خارجی با چالش‌هایی مواجه شوند. این در حالی است که توقف دوستانه در بنادر خارجی در چارچوب مأموریت‌های حضور دریایی در آب‌های دوردست از ابزارهای اصلی دیپلماسی دریایی است که از مؤلفه‌های یک نیروی دریایی راهبردی به‌شمار می‌رود. با لحاظ اینکه ورود کشتی‌های جنگی به بنادر خارجی نیازمند دریافت مجوز قبلی از مجاری دیپلماتیک است، به‌نظر می‌رسد اتخاذ تدابیر لازم برای دریافت خدمات بندری از سوی ناوهای جنگی که تحریم شده یا می‌شوند نیز باید در همین مرحله انجام گیرد.

بی‌گمان مهم‌ترین قاعده حقوق دریاهای در خصوص کشتی‌های جنگی، اصل مصونیت ناو جنگی است. ناو جنگی مظهر حاکمیت کشور صاحب پرچم است و بدین لحاظ مصونیت آن نه‌تنها به‌عنوان مال متعلق به دولت صاحب پرچم، بلکه جزئی از خود دولت صاحب پرچم است. این بدین معناست که ناو جنگی در برابر هرگونه اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی از سوی کشورهای خارجی مصون است. فراتر از این، هرگونه اقدام قضایی یا اجرایی که مانع از انجام وظایف و مأموریت ناو جنگی شود، مغایر مصونیت آن تلقی می‌شود. در این زمینه تحریم ناوهای دنا و مکران از سوی دولت آمریکا به‌خودی‌خود و فارغ از آثار عملی آن ناقض مصونیت این دو کشتی جنگی به‌نظر می‌رسد. همچنین مصونیت ناوهای دنا و مکران مانع از اعمال صلاحیت فراسرزمینی دستگاه قضایی آمریکا علیه این دو کشتی خواهد بود که در موارد متعدد به ادعای نقض تحریم نسبت به توقیف و مصادره کشتی‌های تجاری و محموله آنها درحالی‌که خارج از قلمرو صلاحیت آمریکا قرار داشته‌اند، اقدام کرده است.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی. تهران: مدرسه عالی بیمه.
۲. چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۳۸۵). حقوق بین‌الملل دریاهای. ترجمه بهمن آقایی، چ چهارم. تهران: گنج دانش.
۳. رستمی، محمود (۱۳۸۶). فرهنگ واژه‌های نظامی. تهران: ایران سبز.
۴. سادات میدانی، سیدحسین و خلیلی طریقه، مهدی (۱۳۹۷). بایسته‌های حقوقی نظام تحریم‌های ایالات متحده. تهران: شهر دانش.
۵. عبداللهی، محسن و شافعی، میرشهبیز (۱۳۸۶). مصونیت قضایی دولت در حقوق بین‌الملل. تهران: معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات ریاست جمهوری.

ب) مقالات

۶. سیاری، حبیب‌الله و خانزادی، حسین (۱۳۹۶). الگوی توسعه نقش‌های نیروی دریایی ارتش ج.ا.ایران. فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک، ۱۵(۴۲۸)، ۲۷۵-۳۰۶.
۷. سیفی، بهزاد (۱۴۰۲). تحلیلی بر عملکرد جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت دریایی با تأکیدی بر مبارزه با دزدی دریایی در چارچوب حقوق بین‌الملل با ارائه رویکردهای آموزشی. فصلنامه آموزش علوم دریایی، ۱۰(۱)، ۲۱۹-۲۳۸.
۸. کاظمی، علی‌اصغر (۱۳۶۵). وضعیت ناوهای جنگی در کنوانسیون حقوق دریاها. مجله سیاست خارجی، ۱(۱)، ۱۶۳-۱۸۶.

ج) منابع اینترنتی

۹. فتاحی، فرهاد (۱۴۰۲). «سه عامل کلیدی در مأموریت ناوگروه ۸۶ چه بود؟»، گزارش خبرگزاری فارس، [سخنرانی در یازدهمین جشنواره جایزه ملی مدیریت پروژه ایران].
<https://www.farsnews.ir/news/14020422000591>

۲. انگلیسی

A) Books

1. Ashley Roach, J., & Smith, R. W. (2012). *Excessive Maritime Claims*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
2. Allen, C. D. (1980). *Uses of Navies in Peacetime*. Washington DC/London: American Enterprise Institute for Public Policy Research. AEI Press.
3. Garner, B. A (2009). *Black's Law Dictionary* (9th ed.). West-Thomson Reuters.
4. Knight, G., & Chiu, H. (1991). *The International Law of the Sea: Cases, Documents, and Readings*, Essex/New York: Elsevier.
5. McDougal, M. S., & Burke, W. T. (1987) *The Public Order of the Oceans. A Contemporary International Law of the Sea*. New Haven/Dordrecht: New Press/Martinus Nijhoff Publishers.
6. O'Connell, D.P. (1982). *The International Law of the Sea*. (2nd ed., Vol. I). edited by I.A. Shearer, Oxford: The Clarendon Press.
7. Saunders, S. (2015). *IHS Jane's Fighting Ships 2015-2016*. (116th ed.). s.l. IHS Jane's.
8. Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea*. (3rd ed.). Cambridge: Cambridge University Press
9. Thomas, A. R. & Duncan J. C. (1997). *Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. International Law Studies 73, Newport, Rhode Island: US Naval War College.

B) Articles

10. Barnes, R. A. (2017). Commentary on Article 29 in *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, edited by Alexander Proelss, Munich/Oxford/Baden-

- Baden: C.H. Beck; Hart, 241-244.
11. Bhala, R. (2014). Fighting Iran with Trade Sanctions. *Arizona Journal of International and Comparative Law*, 31 (2), 251-356.
 12. Beaucillon, C. (2016). Practice Makes Perfect Eventually? Unilateral State Sanctions and the Extraterritorial Effects of National Legislation. In *Coercive Diplomacy, Sanctions and International Law*, edited by Natalino Ronzitti, Leiden/Boston: Brill Nijhoff, 103-126.
 13. Delupis, I. (1984). Foreign Warships and Immunity for Espionage, *American Journal of International Law*. 78 (1), 53-75.
 14. Gauci, G. M. (2021). The Ship as an Extension of Flag State Territory and an Entity with Human Attributes – Is it time to jettison these Legal Fictions? *International and Comparative Law Review*, 21 (2), 7–28.
 15. Georgantas, C. (2021). Implications of Secondary Sanctions on the Shipping Industry: The Extraterritorial Crunch Reshaping International Trade. *Houston Journal of International Law*, 44(1), 105-134.
 16. Guilfoyle, D. (2013). Commentary on Article 16. In *The United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property: A Commentary*, edited by Roger O'Keefe and Christian J. Tams Antonios Tzanakopoulos, Oxford: Oxford University Press, 259-276.
 17. Guilfoyle, D. (2017). Commentary on Article 95. In *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, edited by Alexander Proelss, Munich/ Oxford/Baden-Baden: C.H. Beck; Hart, 714-717.
 18. Goldman, Z., & Lindblom, A. (2021). The US Position and Practice With Regards To Unilateral and Extraterritorial Sanctions: Reimagining the US Sanctions Regime in a World of Advanced Technology. In *Research Handbook on Unilateral and Extraterritorial Sanctions*, edited by Charlotte Beaucillon, Edward Elgar Publishing, 130-147.
 19. Helal, M.S. (2019). On coercion in international law. *New York University Journal of International Law and Politics*, 52 (1), 1-122.
 20. La Fayette, L. (1996). Access to Ports in International Law. *International Journal of Marine and Coastal Law* 11 (1), 1-22.
 21. Luke, Ivan T. (2013). Naval Operations in Peacetime: Not Just Warfare Lite. *Naval War College Review*, 66 (2), 11-26.
 22. Lowe, A.V. (1977). The Right of Entry into International Maritime Ports in International Law. *San Diego Law Review*, 14 (3), 597-622.
 23. McDorman, T. L. (2015). Sovereign Immune Vessels: Immunities, Responsibilities and Exemptions. In *Jurisdiction over Ships; Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, edited by Henrik Ringbom, Leiden/Boston: Brill Nijhoff, 82-102.
 24. Oxman, B. H. (1984). The Regime of Warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Virginia Journal of International Law*, 24 (4), 809-863.
 25. Ronzitti, N. (2016). Sanctions as Instruments of Coercive Diplomacy: An International Law Perspective. In *Coercive Diplomacy, Sanctions and International Law*, edited by Natalino Ronzitti, Leiden/Boston: Brill Nijhoff, 1-32.
 26. Ruys, T. & Ryngaert, C. (2020). Secondary Sanctions: A Weapon out of Control? The International Legality of, and European Responses to, US Secondary Sanctions. *British*

- Yearbook of International Law*, (89), 1–116.
27. Stewart, D. P. (2011). The Immunity of State Officials under the UN Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 44 (4), 1046-1071.
28. Venturini, G. (1988). Commentary on the 1907 Hague Convention VII relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships. In *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, edited by Natalino Ronzitti, Dordrecht/ London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 120-128.
29. Vego, M. (2008). On Naval Power. *Joint Force Quarterly*, 50 (3), 8–17.
30. Vitányi, B. (1963). L'immunité des navires d'état-I, *Netherlands International Law Review*, 10 (2), 33 – 61.

C) Cases

31. Allianz Via Insurance v. United States of America (1999). Judgment of 3 September 1999, [France] Cour d'appel, Aix-en-Provence, 2nd Chamber, *International Law Reports*, 127, 148 – 153.
32. Argentina v. Ghana (2012). [ARA Libertad Case], Provisional Measures, Order of 15 December 2012, *ITLOS Reports 2012*, 332-351.
33. Germany v. Italy: Greece intervening (2012) [Jurisdictional Immunities of the State], Judgment of 3 February 2012, *ICJ Reports 2012*, 99-156.
34. Nicaragua v. United States (1986). [Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua], Merits, Judgment of 27 June 1986, *ICJ Reports 1986*, 392-443.
35. Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea (1999). [MV Saiga Case (No. 2)], Judgment of 1 July 1999, *ITLOS Reports 1999*, 10-76.
36. Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company (1958) [Aramco Case], Award of 23 August 1958, *27 International Law Reports*, 117-223.
37. Schooner Exchange v. McFaddon (1812). Opinion of the United States Supreme Court delivered by Chief Justice Marshall. 11 U.S. (7 Cranch) 116. Reprinted in Sohn, Louis B., John E. Noyes, Erik Franckx, and Kristen G. Juras *Cases and Materials on the Law of the Sea* (2nd ed.). Leiden/Boston: Brill Nijhoff, 362-364
38. Ukraine v. Russian Federation (2019). [Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels], Provisional Measures, Order of 25 May 2019, *ITLOS Reports 2019*, 283-313.
39. Ukraine v. the Russian Federation (2022). [Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen], Preliminary Objections, Award of 27 June 2022 available at <https://pcacases.com/web/sendAttach/38096>
40. United States of America v. Oil Tanker - Grace 1 [A/K/A “Adrian Darya 1,” F/K/A “Grace 1”] et al. (2020). United States District Court for the District of Columbia, Case No.19-1989 (JEB), Memorandum Opinion of 7 August 2020 re Order on Motion for Default Judgment available at https://storage.courtlistener.com/pdf/2020/08/07/united_states_v._oil_tanker_-_grace_1.pdf
41. United States of America v. The Bulk Cargo Carrier Known as the Wise Honest (2019). United States District Court for the Southern District of New York, Case No.1:19-cv-

- 04210 (PKC), Judgment of 21 October 2019 [Judgment of Forfeiture] available at <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.515241/gov.uscourts.nysd.515241.22.0.pdf>
42. United States of America V. All Petroleum-Product Cargo Aboard the Bella et al. (2021). United States District Court for the District of Columbia, Case No. 20-1791 (JEB), Judgment of 1 October 2021 [Order on Motion for Default Judgment] available at https://storage.courtlistener.com/pdf/2021/10/01/united_states_v._all_petroleum-product_cargo_aborad_the_bella_with.pdf
43. United States of America V. All Petroleum-Product Cargo Aboard the Suez Rajan (2023). United States District Court for the District of Columbia, Case No. 23-882 (CJN), Judgment of 18 December 2023 [Default Judgment and Order of Forfeiture] available at https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.dcd.253707/gov.uscourts.dcd.253707.14.2_1.pdf

D) Documents

44. Convention VII relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships, signed at The Hague, 18 October 1907. Reprinted In *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, edited by Natalino Ronzitti, Dordrecht, London and Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 111-119.
45. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, signed at Geneva, 29 April 1958, *UNTS*, 516 (No. 7477), 205-224.
46. Convention on the High Seas, signed at Geneva, 29 April 1958, *UNTS*, 450 (No. 6465), 82-102
47. Despacho Decisório MB nº 5 de 13 de janeiro de 2023, in Diário Oficial da União (Official Gazette of Brazil), Edition 14, Section 1, p.6 available at <https://www.in.gov.br/web/dou/-/despacho-decisorio-mb-n-5-de-13-de-janeiro-de-2023-458733048>
48. Despacho Decisório MB nº 12 de 23 de fevereiro de 2023, in Diário Oficial da União (Official Gazette of Brazil), Edition 38, Section 1, p. 9 available at <https://www.in.gov.br/web/dou/-/despacho-decisorio-mb-n-5-de-13-de-janeiro-de-2023-458733048>
49. Executive Order 13599 of February 5, 2012 [issued by the US President] - Blocking Property of the Government of Iran and Iranian Financial Institutions, Title 3 Code of Federal Regulations, *Federal Register*, 77 (No. 26), 6659-6662.
50. Executive Order 13846 of August 6, 2018 [issued by the US President] - Reimposing Certain Sanctions With Respect to Iran, Title 3 Code of Federal Regulations, *Federal Register*, 83 (No. 152), 38939- 38949.
51. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels, signed at Brussels, April 10th 1926, and Additional Protocol, signed at Brussels, 24 May 1934, *LNTS*, 176 (CLXXVI), 199-220.
52. Institut de Droit International (1928) Règlement sur le régime des navires de mer et de leurs équipages dans les ports étrangers en temps de paix, Résolutions votées par l'Institut au cours de sa Session de Stockholm, 28 août 1928, *Annuaire*, 34 (1928), 736-753.
53. Iran Freedom and Counter-Proliferation Act (2012) [enacted by the US Congress as Public Law 112–239] Subtitle D-Iran Sanctions (Secs.1241–1255) of the National

- Defense Authorization Act for the Fiscal Year 2013, adopted 2 January 2014 [22 USC Ch. 95 : Iran Freedom And Counterproliferation, Secs. 8801-8811] available at chroment extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ofac.treasury.gov/media/30671/download?inline
54. Iranian Transactions and Sanctions Regulations [issued by the US Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control], 22 October 2012, Title 31 Code of Federal Regulations, Part 560 and Appendix A to Chapter V, *Federal Register*, 77 (No. 204), 64664-64692.
55. Notice on Changes to Sanctions Lists Administered by the Office of Foreign Assets Control on Implementation Day under the Joint Comprehensive Plan of Action [issued by US Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control], 16 January 2016, *Federal Register*, 81 (No. 49), 13562-13606.
56. San Remo Manual [on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea] (1995), Prepared by International Lawyers and Naval Experts Convened by the International Institute of Humanitarian Law, edited by Louise Doswald-Beck, Cambridge: Cambridge University Press.
57. United Nations Convention on the Law of the Sea, signed at Montego Bay, 10 December 1982, *UNTS*, 1833 (I-31363), 396-581.
58. United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property, adopted 3 June 2004, signed in New York on 17 January 2005, *International Legal Materials*, 44(4), 803-814.
59. United States Code (n.d.). Title 18, Chapter 46, Sec. 981 - Civil forfeiture. Available at <https://home.treasury.gov/system/files/246/18usc981.pdf>

E) Internet Sources

60. Associated Press (2023, March 3). "Iranian warships in Rio de Janeiro stirring concerns abroad" <https://apnews.com/article/iran-ships-brazil-us-navy-rio-de-janeiro-2b6d98aca758c040e5e75293a05d9db9>
61. DA News (2023, April 3). "Iranian war ships – ANC government puts South Africa at significant risk of sanctions" <https://www.da.org.za/2023/04/iranian-war-ships-anc-government-puts-south-africa-at-significant-risk-of-sanctions>
62. Government of Gibraltar (2019, August 18), "Further Mutual Legal Assistance Requests from the United States of America". <https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/further-mutual-legal-assistance-requests-from-the-united-states-of-america-6042019-5198>
63. Maritime Executive (2021, January 14). "Iran Unveils its Largest Naval Vessel Yet - A Converted Tanker". <https://www.maritime-executive.com/article/iran-unveils-its-largest-naval-vessel-yet-a-converted-tanker>
64. Reuters (2023, February 27). "Brazil allows two Iranian warships to dock in Rio despite US pressure" <https://www.reuters.com/world/brazil-allows-two-iranian-warships-dock-rio-despite-us-pressure-2023-02-27/>
65. U.S. Department of the Treasury (2023, February 3). "Treasury Sanctions Board of Directors of Iranian UAV Manufacturer and Warships" [Press Release] <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1246>