

Submit Date: 03 February 2026

Revise Date: 24 June 2026

Accept Date: 01 July 2026

Initial Publish: 15 July 2026

Final Publish: 20 February 2028

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Legal and International Dimensions of the Judicial Jurisdiction of the Courts of Coastal States Party to the 1982 Convention and Iran in Ship Arrest Claims

Maryam Ansari Rad¹, Masoud Raei Dehghi^{1*}, Alireza Ansari Mahyari¹

1. Department of Law, Theology and Islamic Studies, Na.C., Islamic Azad University, Najafabad, Iran

* Corresponding Author's Email: masoud.raei@iau.ir

ABSTRACT

Given the importance of maritime transport and its significant role in global trade, the judicial jurisdiction of courts in ship arrest claims, particularly under the 1982 Convention on the Law of the Sea and the national laws of coastal States, is of special importance. This issue is particularly significant for countries such as Iran, which have extensive coastlines and active maritime trade. The purpose of this study is to comparatively examine the judicial jurisdiction of the courts of coastal States party to the 1982 Convention and Iran in ship arrest claims. This research analyzes the differences and similarities in the legal approaches of these States and their effects on the rights and obligations of the parties in maritime disputes. The study employs a descriptive-analytical method and examines legal instruments, international conventions, and judicial practices related to the jurisdiction of courts in ship arrest claims. Furthermore, a comparison is made between Iran's domestic laws and the provisions of the 1982 Convention. The findings of the study indicate that, while the 1982 Convention on the Law of the Sea grants coastal States the right to exercise judicial jurisdiction in certain cases, Iranian law also possesses its own specific characteristics in this regard. Moreover, in some cases, the overlap between national and international laws may give rise to legal complexities. This study shows that, in order to improve the efficiency of the judicial system in ship arrest claims, it is necessary to harmonize Iran's domestic laws with international principles and regulations. In addition, establishing effective mechanisms for the settlement of maritime disputes and enhancing international cooperation can help strengthen the credibility of the country's legal system and lead to greater legal certainty in the field of maritime transport.

Keywords: *judicial jurisdiction, coastal State, ship arrest, maritime claims, 1982 Convention.*

How to cite: Ansari Rad, M., Raei Dehghi, M., & Ansari Mahyari, A. (2027). Legal and International Dimensions of the Judicial Jurisdiction of the Courts of Coastal States Party to the 1982 Convention and Iran in Ship Arrest Claims. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 5(6), 1-20.



تاریخ ارسال: ۱۴ بهمن ۱۴۰۴
 تاریخ بازنگری: ۳ تیر ۱۴۰۵
 تاریخ پذیرش: ۱۰ تیر ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ اولیه: ۲۴ تیر ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ نهایی: ۱ اسفند ۱۴۰۶

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

ابعاد حقوقی و بین‌المللی صلاحیت قضایی محاکم دولت ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ و کشور ایران در دعاوی توقیف کشتی‌ها

مریم انصاری راد^۱، مسعود راعی دهقی^{*}، علیرضا انصاری مهبیاری^۱

۱. گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: masoud.raei@iau.ir

چکیده

با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی و نقش مهم آن در تجارت جهانی، صلاحیت قضایی محاکم در دعاوی توقیف کشتی‌ها به‌ویژه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و قوانین ملی کشورهای ساحلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این موضوع به‌ویژه در مورد کشورهایی مانند ایران که دارای سواحل طولانی و تجارت دریایی فعال هستند، حائز اهمیت است. هدف از این مطالعه بررسی تطبیقی صلاحیت قضایی محاکم دولت‌های ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ و کشور ایران در دعاوی توقیف کشتی‌ها است. این تحقیق به تحلیل تفاوت‌ها و شباهت‌های موجود در رویکردهای حقوقی این کشورها و تأثیر آن‌ها بر حقوق و تعهدات طرفین در دعاوی دریایی می‌پردازد. این تحقیق از روش توصیفی-تحلیلی استفاده می‌کند و به بررسی اسناد قانونی، کنوانسیون‌های بین‌المللی و رویه‌های قضایی مرتبط با صلاحیت محاکم در دعاوی توقیف کشتی‌ها می‌پردازد. همچنین، مقایسه‌ای میان قوانین داخلی ایران و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ انجام می‌شود. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به دولت‌های ساحلی حق می‌دهد تا در برخی موارد صلاحیت قضایی را اعمال کنند، قوانین ایران نیز در این زمینه دارای ویژگی‌های خاص خود است. همچنین، در برخی موارد، تداخل قوانین ملی و بین‌المللی می‌تواند به پیچیدگی‌های حقوقی منجر شود. این مطالعه نشان می‌دهد که برای بهبود کارایی نظام قضایی در دعاوی توقیف کشتی‌ها، ضروری است که قوانین داخلی ایران با اصول و مقررات بین‌المللی هماهنگ شود. همچنین، ایجاد سازوکارهای مؤثر برای حل و فصل اختلافات دریایی و ارتقاء همکاری‌های بین‌المللی می‌تواند به تقویت اعتبار نظام حقوقی کشور کمک کند و منجر به افزایش امنیت حقوقی در زمینه حمل و نقل دریایی شود.

کلیدواژگان: صلاحیت قضایی، دولت ساحلی، توقیف کشتی، دعاوی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲.

نحوه استناددهی: انصاری راد، مریم، راعی دهقی، مسعود، و انصاری مهبیاری، علیرضا. (۱۴۰۶). ابعاد حقوقی و بین‌المللی صلاحیت قضایی محاکم دولت ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ و کشور ایران در دعاوی توقیف کشتی‌ها. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۵(۶)، ۱-۲۰.

حمل و نقل دریایی، به عنوان یکی از مهم ترین و قدیمی ترین روش های جابه جایی کالا و مسافر، نقشی مهم در توسعه اقتصادی و تجارت جهانی ایفا می کند. با توجه به گسترش روزافزون تجارت بین المللی و افزایش حجم مبادلات دریایی، موضوع صلاحیت قضایی محاکم در دعاوی توقیف کشتی ها به یکی از مسائل اساسی و چالش برانگیز در حقوق بین الملل تبدیل شده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، به عنوان یک چارچوب قانونی بین المللی، قواعد و اصولی را در زمینه صلاحیت قضایی دولت های ساحلی در دعاوی دریایی تعیین کرده است. این کنوانسیون، با هدف تضمین حقوق و تعهدات کشورهای ساحلی و همچنین حمایت از حقوق مالکیت و تجارت دریایی، به طور خاص به موضوع توقیف کشتی ها پرداخته است. در این میان، کشور ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی و سواحل طولانی خود در دریای خزر و خلیج فارس، به ویژه در زمینه تجارت دریایی و حمل و نقل بین المللی، نیازمند توجه ویژه ای به این موضوع است. قوانین ملی ایران در زمینه صلاحیت قضایی و توقیف کشتی ها باید با اصول و قواعد بین المللی همخوانی داشته باشد تا از حقوق و منافع کشور در عرصه بین المللی دفاع کند. از این رو، پژوهش حاضر به بررسی تطبیقی صلاحیت قضایی محاکم دولت های ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ و قوانین ایران در دعاوی توقیف کشتی ها می پردازد. هدف از این مطالعه، تحلیل تفاوت ها و شباهت های موجود در رویکردهای حقوقی این کشورها و تأثیر آن ها بر حل و فصل دعاوی دریایی است. با توجه به اهمیت و پیچیدگی های این موضوع، امید است که نتایج این تحقیق بتواند به تقویت نظام حقوقی کشور و بهبود فرآیندهای قضایی در زمینه حمل و نقل دریایی کمک کند و زمینه ساز ارتقای همکاری های بین المللی در این حوزه باشد.

از مسائل چالش برانگیز در حقوق بین الملل دریاها، مباحث مربوط به صلاحیت دولت های ساحلی در دعاوی است که اساساً یا با هدف توقیف کشتی مطرح می شوند یا در پی طرح و رسیدگی بدان ها، مسئله توقیف کشتی بر دعاوی عارض می شود. عناصر متعدد بین المللی در این دعاوی دخالت دارد. معمولاً اختلاف حقوقی میان دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم کشتی، یعنی زمانی که کشتی در آب های خارج از سرزمین صاحب پرچم خود در حال تردد بوده و بنا به دلایل حقوقی یا کیفری، مورد توقیف واقع می شود، اهمیت دوچندانی پیدا می کند. این اهمیت دوچندان، نه فقط از لحاظ قواعد و مقررات حقوق بین الملل، بلکه بعضاً بر روابط دیپلماتیک کشورهای درگیر در مناقشه اثرگذار است. اصل بر تردد آزاد کشتی ها در آب های بین المللی و سرزمینی است و کشورها نمی توانند بدون دلیل معتبری، از حرکت کشتی ها در آب های سرزمینی خود جلوگیری نموده یا آن ها را توقیف نمایند. پس از جنگ جهانی دوم، برخی دولت های ساحلی با انتشار اعلامیه های یک جانبه ای محدودیت هایی را برای تردد کشتی های بیگانه وضع می نمودند یا به دلایلی کشتی هایی را که صاحب پرچم دولت های متخاصم با خود بودند، متوقف می نمودند. بر این اساس، در سال ۱۹۵۲، اولین کنوانسیون راجع به توقیف کشتی های بحریما توسط ۷۱ کشور در بروکسل بلژیک امضا شد. سپس در سال ۱۹۹۹، دومین کنوانسیون در این خصوص به تصویب رسید. هدف سازمان جهانی دریانوردی آن بود که کنوانسیون اخیر جایگزین کنوانسیون ۱۹۵۲ شود، لکن تنها ۱۱ کشور عضو کنوانسیون ۱۹۵۲، به کنوانسیون ۱۹۹۹ پیوستند. از طرف دیگر، قواعد هر دو کنوانسیون قواعد عمومی نبود و همچنان مشکلات و چالش های فراوانی راجع به مسئله توقیف کشتی ها وجود دارد. به همین دلیل، بسیاری از کشورهایی که به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیوسته اند، سعی می کنند با استناد به قواعد عام این کنوانسیون، اعمال حقوقی مربوط به مسئله توقیف کشتی ها را

حل و فصل نمایند. نکته قابل ذکر آن است که دولت ایران، نه عضو کنوانسیون‌های ۱۹۵۲ و ۱۹۹۹ راجع به توقیف کشتی‌ها بوده و نه مراحل پیوستن به کنوانسیون حقوق دریاها را مصوب ۱۹۸۲ را تکمیل نموده است.

با توجه به مسائل و چالش‌های روزافزونی که در حمل و نقل دریایی ایران راجع به توقیف کشتی‌هایی که محموله نفت ایران را حمل می‌نمایند و به‌طور خاص مسئله توقیف کشتی نفت‌کش روسی حامل نفت ایران در ۱۹ آوریل ۲۰۲۲ توسط گارد ساحلی یونان در جزیره اوپای یونان اتفاق افتاد، همچنین مسائل مربوط به اختلافات بر سر جزایر سه‌گانه ایرانی در خلیج فارس و جرایم بین‌المللی دریایی، از جمله آلودگی محیط‌زیست آب‌های ساحلی توسط کشتی‌های دریایی، افزایش دزدی دریایی و...، توجه و مطالعه راجع به صلاحیت قضایی محاکم دولت‌های ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص توقیف کشتی‌ها اهمیت چندجانبه‌ای برای جامعه حقوقی ایران می‌یابد.

طی چند سال اخیر، در این حوزه مطالعات پراکنده‌ای توسط محققین ایرانی منتشر شده است. از جمله آن‌ها، مقاله «بررسی حقوقی توقیف کشتی کره جنوبی در خلیج فارس از منظر حقوق جزای بین‌الملل» توسط مهدی صباغ بوده که در سال ۱۴۰۱ در فصلنامه دستاوردهای نوین در مطالعات علوم انسانی به چاپ رسیده است. در این مقاله، نویسنده به موضوع بررسی اجمالی صلاحیت کیفری ایران در توقیف کشتی کره جنوبی پرداخته است، اما به ذکر قاعده‌ای عام در این خصوص نپرداخته است. مورد دیگر، پایان‌نامه امیرحسین محصور با موضوع «رویه جمهوری اسلامی ایران در اعمال صلاحیت قضایی در دریای سرزمینی خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل» با راهنمایی دکتر سیدباسر ضیایی است که در دانشگاه قم در سال ۱۳۹۸ از آن دفاع شده است. در این پایان‌نامه، نویسنده به موضوع رویه قضایی جمهوری اسلامی ایران در خصوص اعمال صلاحیت قضایی پرداخته است و معتقد

است که راهکارهایی که جمهوری اسلامی ایران در نبود قوانین مصرح در خصوص مسئله صلاحیت قضایی در دعاوی دریایی علیه عامل خارجی در تصمیم‌گیری‌های خود اتخاذ نموده است، در طولانی مدت موجب تضعیف قانون، دستگاه قضا و حقوق عامه می‌گردد (Mahsouri, 2019). مقاله دیگر، «توقیف نفت‌کش‌های یونان و ایران از منظر حقوق بین‌الملل دریاها»، نوشته بهزاد سیفی است که توسط فصلنامه علوم و فنون دریایی در سال ۱۴۰۲ منتشر شده است. در این مقاله نیز نویسنده به صورت موردی راجع به قضیه توقیف نفت‌کش‌های ایرانی و یونانی که در سال ۲۰۲۲ رخ داد و صلاحیت قضایی جمهوری اسلامی ایران راجع به تخلفات دریایی نفت‌کش‌های یونانی می‌پردازد. بر این اساس، به نظر می‌رسد یافتن پاسخ این سؤال که در شرایطی که دولت ایران نه در زمان قبل از انقلاب و نه پس از استقرار دولت جمهوری اسلامی ایران به هیچ‌کدام از کنوانسیون‌های مربوط به توقیف کشتی‌ها ملحق نشده است، و همچنین وجود خلأ در قوانین داخلی، مسئله صلاحیت قضایی ایران در توقیف کشتی‌ها چگونه قابل دریافت خواهد بود و مشروعیت اقدامات دولت جمهوری اسلامی ایران در توقیف کشتی‌ها چگونه قابل توجیه است؟ یافته‌های پژوهش حاضر نشان‌دهنده این امر است که اولاً، با استفاده از تکمیل مراحل الحاق به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و استناد به قواعدی که مربوط به امر توقیف کشتی‌ها می‌گردد، صلاحیت قضایی دولت جمهوری اسلامی ایران قابل توجیه بوده و در ثانی، باید با تصویب لوایحی که دولت برای وضع قوانین داخلی مخصوص به موضوع «دادگاه‌های اختصاصی دریایی» و «مبارزه با راهزنی دریایی» ارائه نموده است، اقدام لازم برای این موضوع انجام شود.

تطور در مفهوم‌شناسی و اقسام آن

تطور در مفهوم صلاحیت و اقسام آن

صلاحیت در لغت به معنای شایستگی، درخوری، سزاواری و اهلیت است (Dehkhoda, 1998). معنای دیگر این واژه، بیان حقوق یا اصطلاحاً قدرت اعمال حقوق است (Karimi, 2022). این اصطلاح در حقوق بین‌الملل دریاها و به‌ویژه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها همواره مورد توجه قرار گرفته است و با واژه حاکمیت متفاوت می‌باشد. دولت‌ها دارای حاکمیت و قدرت حاکمه و در اعمال قدرت خود دارای صلاحیت هستند. ممکن است دولتی بر موضوعی حاکمیت نداشته باشد، ولی دارای «صلاحیت» باشد (Ziaei, 2017). با توسعه حقوق بین‌الملل، قدرت حاکمیتی دولت‌ها کاهش یافت و دولت‌ها در مواردی، برخی محدودیت‌ها را به نفع نظم بین‌المللی پذیرفتند (Shayegan, 2003). بنابراین، در واقع محدودیت پذیرفته‌شده توسط حاکمیت همان صلاحیت است.

در حال حاضر، صلاحیت به عناوین «صلاحیت قانون‌گذاری»، «صلاحیت قضایی» و «صلاحیت اجرایی» تقسیم می‌شود. صلاحیت قانون‌گذاری نمایانگر نقش دولت در وضع قوانین است، رسیدگی به دعاوی حقوقی و کیفری در پرتو صلاحیت قضایی و اعمال ضمانت اجرای قانونی بر اساس صلاحیت اجرایی است. ممکن است دادگاه دولتی، بی‌آنکه صلاحیت قانونی داشته باشد، اعمال صلاحیت قضایی کند و یا قانون‌گذار دولتی، بدون اینکه صلاحیت قضایی داشته باشد، قانون‌گذاری کند (Ryngaert, 2015).

در مقابل، هرچند دولت‌ها صلاحیت قانونی خود را منوط به وجود صلاحیت قضایی نمی‌کنند، اما باید توجه داشت که صلاحیت قانونی بدون وجود صلاحیت قضایی اصولاً بی‌فایده است (Ziaei, 2017). دولت‌ها فقط در قلمرو صلاحیت قانونی و قضایی خود صلاحیت اجرایی دارند، نه خارج از آن؛ ولی این بدان

معنی نیست که دولتی به دلیل داشتن صلاحیت قضایی و قانونی لزوماً دارای صلاحیت اجرایی نیز باشد. قبل از رسیدگی به هر پرونده‌ای، قضات محاکم بایستی بررسی نمایند که آیا پرونده ارجاعی در قلمرو صلاحیت آن‌ها می‌باشد یا خیر. بنابراین، صلاحیت قضایی در واقع شایستگی جهت رسیدگی به پرونده مطروحه می‌باشد.

صلاحیت قضایی سرزمینی

صلاحیت قضایی سرزمینی به معنای توانایی و اختیار نهادهای قضایی یک کشور برای رسیدگی به دعاوی و پرونده‌های حقوقی است که در قلمرو آن کشور به وقوع پیوسته یا آثار آن در این قلمرو محسوس است. این نوع صلاحیت معمولاً به دو دسته تقسیم می‌شود:

دعای ایجادشده در قلمرو سرزمین: در این حالت، هرگونه دعوی که در داخل مرزهای یک کشور به وقوع بپیوندد، تحت صلاحیت قضایی آن کشور قرار دارد. به‌عنوان مثال، اگر یک جرم یا تخلف در داخل یک کشور انجام شود، نهادهای قضایی آن کشور می‌توانند به این پرونده رسیدگی کنند.

دعای با آثار در قلمرو سرزمین: در این مورد، حتی اگر وقوع دعوی در خارج از مرزهای یک کشور باشد، اگر آثار آن در قلمرو آن کشور احساس شود، نهادهای قضایی آن کشور می‌توانند صلاحیت رسیدگی به این دعوی را داشته باشند. به‌عنوان مثال، اگر یک عمل حقوقی در کشوری دیگر انجام شود که تأثیرات منفی بر شهروندان یا دارایی‌های یک کشور داشته باشد، آن کشور می‌تواند به این دعوی رسیدگی کند.

به‌طور کلی، صلاحیت قضایی سرزمینی به نهادهای قضایی این امکان را می‌دهد که از حقوق و منافع شهروندان خود در برابر دعوی داخلی و بین‌المللی محافظت کنند و عدالت را در چارچوب مرزهای خود برقرار سازند.

صلاحیت قضایی شخصی و عینی

صلاحیت شخصی مربوط به دعاوی ای است که موضوع آن دین است و صلاحیت عینی مربوط به دعاوی با موضوع عین اموال می‌باشد. دادگاه صلاحیت‌دار در دعاوی شخصی، دادگاه محل اقامت خوانده است. در دعاوی عینی راجع به مال غیرمنقول، دادگاه محل وقوع مال صالح است (Shams, 2025).

صلاحیت قضایی مستقیم و غیرمستقیم

این نوع صلاحیت بدین معنا است که دادگاه در ابتدا، قبل از رسیدگی، بایستی احرار کند که صلاحیت رسیدگی دارد یا خیر، و بعد از اینکه رسیدگی منجر به صدور حکم شد، در مرحله اعتراض به حکم صادره، دادگاه قبل از رسیدگی به اعتراض، بر اساس صلاحیت غیرمستقیم، بایستی شناسایی نماید که دادگاه صادرکننده رأی دارای صلاحیت بوده است یا خیر. دادگاه محل شناسایی می‌تواند از طریق فرآیند شناسایی، به‌طور غیرمستقیم، صلاحیت دادگاه صادرکننده رأی را کنترل کند (Kessedjian, 2014).

صلاحیت قضایی بین‌المللی

صلاحیت قضایی بین‌المللی به توانایی نهادهای قضایی برای رسیدگی به دعاوی و اختلافات بین کشورها و نهادهای بین‌المللی اشاره دارد. این صلاحیت از طریق دادگاه‌هایی مانند دادگاه بین‌المللی دادگستری (ICJ) و دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها (ITLOS) اعمال می‌شود. این نهادها به حل و فصل اختلافات مرتبط با حقوق بشر، حقوق دریاها و دیگر مسائل بین‌المللی کمک می‌کنند و نقش مهمی در توسعه و تقویت حقوق بین‌الملل ایفا می‌کنند. اهمیت صلاحیت قضایی بین‌المللی در حفظ صلح و امنیت جهانی و تأمین عدالت است. این نهادها با فراهم کردن بستر قانونی برای حل و فصل اختلافات، به کشورها کمک می‌کنند تا به‌صورت مسالمت‌آمیز به توافق برسند. همچنین، آرای این دادگاه‌ها به توسعه حقوق بین‌الملل و حفاظت از حقوق بشر کمک

می‌کند و به نهادهای بین‌المللی امکان می‌دهد تا در برابر نقض‌های احتمالی حقوق بشر پاسخگو باشند.

صلاحیت قضایی جهانی

صلاحیت قضایی جهانی، امکان مورد پیگرد قرار دادن جنایتکاران در نظام‌های قضایی کشورهای مختلف را فراهم می‌کند؛ حتی اگر جنایت در آن کشور رخ نداده باشد یا ارتباط مستقیمی به آن کشور نداشته باشد (Rostamkhani, 2010).

به بیان دیگر، صلاحیت جهانی به معنای در نظر نگرفتن تابعیت مجرم، مجنی‌علیه، محل ارتکاب جرم و دولت اعمال‌کننده صلاحیت است (Princeton University Program in & Public, 2001). برخی جرایم بین‌المللی مشمول صلاحیت جهانی وجود دارند که ریشه در قوانین داخلی کشورها داشته و از آن به‌عنوان صلاحیت جهانی غیربین‌المللی نیز می‌توان یاد نمود (Foroughi, 2009).

تطور در مفهوم توقیف کشتی و اقسام آن

توقیف در لغت به معنی بازداشت کردن، از حرکت بازداشتن و در جایی نگاه داشتن است (Amid, 2014). توقیف کشتی به معنای اقدام قانونی است که در آن، یک کشتی به دلیل بدهی، نقض قوانین یا سایر دلایل حقوقی، توسط مقامات قضایی یا اداری به‌طور موقت از ادامه فعالیت و حرکت بازداشته می‌شود. این فرآیند معمولاً به‌منظور تأمین مطالبات مالی، جبران خسارت یا اجرای احکام قضایی صورت می‌گیرد و می‌تواند شامل توقیف کشتی در بندر یا آب‌های ساحلی باشد. توقیف کشتی، به‌عنوان یک ابزار حقوقی در حقوق دریایی، به ذی‌نفعان اجازه می‌دهد تا از حقوق خود دفاع کرده و از خسارات احتمالی جلوگیری کنند. این عمل ممکن است تحت قوانین ملی یا بین‌المللی، از جمله کنوانسیون‌ها و توافق‌های مربوط به حقوق دریاها، صورت گیرد و تأثیرات قابل‌توجهی بر تجارت دریایی و روابط بین‌الملل دارد.

توقیف قضایی

توقیف قضایی به معنای اقدام قانونی است که در آن، یک کشتی یا دارایی دریایی به دستور مقام قضایی و به منظور تأمین خواسته‌های یک طرف دعوی دریایی توقیف می‌شود. این نوع توقیف که به آن توقیف تأمینی یا احتیاطی نیز گفته می‌شود، به منظور جلوگیری از انتقال یا تغییر وضعیت دارایی‌ها تا زمان صدور حکم نهایی در پرونده قضایی انجام می‌گیرد. هدف اصلی این اقدام، تضمین حقوق طلبکار و جلوگیری از ایجاد خسارت احتمالی به خواسته‌های قانونی او است. توقیف قضایی معمولاً در شرایطی اعمال می‌شود که وجود شواهد کافی برای احتمال عدم پرداخت بدهی یا خطر فرار دارایی‌ها وجود داشته باشد، و این فرآیند به عنوان یکی از ابزارهای حقوقی مهم در حوزه حقوق دریایی و تجاری تلقی می‌شود.

توقیف اداری

این توقیف، زمانی موضوعیت پیدا می‌کند که از حرکت کشتی و خروج آن از بندر یا ادامه سفرش، بدون صدور دستور قضایی، جلوگیری شود. این امر اغلب توسط مقامات بندری با خودداری از صدور مجوز خروج از بندر انجام می‌گیرد (Zavareh Tabatabaei & Taghizadeh Ansari, 2021). همچنین لازم به ذکر است، چنانچه طی اجرای حکم یک دعوی دریایی یا غیردریایی، کشتی ضبط شود، این عمل به منزله توقیف نبوده، بلکه «ضبط» است.

کنوانسیون‌های ناظر بر توقیف کشتی‌ها

کنوانسیون‌های بین‌المللی خاص

با توجه به وجود ناهماهنگی‌هایی در رویه کشورها در برخورد با موضوع توقیف کشتی‌ها، دو معاهده بین‌المللی خاص در این زمینه منعقد شده است: یکی از این کنوانسیون‌ها «کنوانسیون توقیف کشتی ۱۹۵۲» و دیگری «کنوانسیون توقیف کشتی ۱۹۹۹» می‌باشد. اولین تلاش جامعه جهانی برای یکنواخت کردن مقررات مربوط

به توقیف کشتی دریایما در سال ۱۹۵۲ به ثمر نشست. توقیف در این کنوانسیون، جلوگیری از حرکت کشتی است به وسیله فرآیند قضایی و به منظور تضمین دعوی. اما این فرآیند شامل ضبط یک کشتی به منظور اجرای حکم صادرشده به نفع شاکی نمی‌باشد (بند دو ماده یک کنوانسیون ۱۹۵۲). بنابراین، هدف از چنین تعریفی در راستای خارج نمودن برخی توقیف‌ها از دامنه کنوانسیون، آن است که تمامی توقیف‌های اداری از دامنه شمول کنوانسیون خارج گردد (Berlingieri, 2016). بر اساس ماده دو کنوانسیون ۱۹۵۲، شخصی که به عنوان شاکی ادعایی را مطرح می‌نماید، بایستی ادعای وی بیرون از تعریف ادعای دریایی مصرح در کنوانسیون ۱۹۵۲ نباشد. این کنوانسیون لیستی بسته از ادعاهای دریایی را ارائه می‌دهد. یک کشتی که پرچم یکی از دولت‌های متعاقد را دارد، می‌تواند در حوزه قضایی هر کدام از دولت‌های متعاقد در خصوص «ادعای دریایی» توقیف شود، اما نه به نسبت ادعایی دیگر. با توجه به پیشرفت‌هایی که در حوزه کشتیرانی صورت پذیرفته بود، ضرورت ایجاد می‌نمود که تدوین کنوانسیون دیگری در زمینه توقیف کشتی‌ها در دستور کار قرار گیرد که در پی تشکیل کنفرانسی به همت سازمان بین‌المللی دریانوردی و انکتاد در سال ۱۹۹۹ در ژنو برگزار شد و به امضای ۷۱ دولت رسید. این کنوانسیون بر مبنای تجربه‌ای که از اجرای کنوانسیون ۱۹۵۲ کسب شده بود، در سال ۱۹۹۹ تصویب و در سال ۲۰۱۱ لازم‌الاجرا شد. کنوانسیون ۱۹۵۲ لیست بسته در مورد دعاوی دریایی ارائه داده بود، ولیکن در کنوانسیون ۱۹۹۹، علاوه بر اینکه دعاوی دریایی از ۱۷ مورد به ۲۲ مورد افزایش یافت، لیست دعاوی نیز باز است.

کنوانسیون ۱۹۸۲ (حقوق اساسی دریاها)

توقیف کشتی در کنوانسیون ۱۹۸۲

کنوانسیون‌های خاص توقیف کشتی‌ها، شرایط توقیف کشتی را در ضمن موادی برشمرده و تشریح می‌نماید، ولی اینکه کشتی توقیف‌شده در کدام منطقه دریایی مورد توقیف واقع شده است و

بر آن اساس کدام دولت صلاحیت رسیدگی قضایی دارد، مورد بررسی قرار نگرفته است. بنابراین، اینکه در هر یک از مناطق دریایی، دولت ساحلی یا صاحب پرچم، کدام یک صلاحیت رسیدگی دارد، بر اساس مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تعیین می‌شود. کنوانسیون ۱۹۸۲، که منبع اصلی حقوق دریاها می‌باشد، یک معاهده بین‌المللی است که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها در جامائیکا به امضا رسید. جامعیت این کنوانسیون به حدی است که آن را قانون اساسی دریاها نامیده‌اند (Parnouri & Habibi, 2006).

مناطق دریایی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲

بر اساس ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، آب‌های داخلی به آب‌هایی می‌گویند که در طرف خشکی خط مبدأ قرار دارند و اغلب از خلیج‌های کوچک، آبگیرها و بندرگاه‌ها و آب‌های داخلی متصل به دریا تشکیل شده‌اند. بنابراین، آب‌های داخلی به آب‌هایی اطلاق می‌شود که میان ساحل یک کشور و خط مبدأ دریای سرزمینی واقع شده است. در نتیجه، آب‌های واقع در بنادر، لنگرگاه‌های مجاور سواحل، خورها یا مصب رودخانه‌های بزرگی که به دریا می‌ریزند و نیز خلیج‌های کوچک و تاریخی و به‌طور کلی تالاب‌هایی که متصل به دریاها و پشت خط مبدأ مستقیم دریای سرزمینی قرار می‌گیرند، در زمره آب‌های داخلی هستند (Ziaei, 2019). بر اساس ماده ۱ از فصل اول کنوانسیون ۱۹۸۲، آب‌های سرزمینی یا دریای سرزمینی، به حاشیه‌ای از دریا که مجاور ساحل است، گفته می‌شود. محدوده دریای سرزمینی نیز، بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حداکثر دوازده مایل دریایی از خط مبدأ است. قاعده تعیین حداکثر دوازده مایل به‌عنوان دریای سرزمینی، در حال حاضر به‌عنوان قاعده حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است (Wallace, 2024). منطقه مجاور، منطقه دریایی دیگری است که پس از دریای سرزمینی آغاز می‌گردد و در واقع در چارچوب محدوده خود با منطقه انحصاری اقتصادی

همپوشانی دارد. منطقه مجاور، به‌صراحت مورد تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ واقع نگردیده است، اما وفق ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، یک کشور ساحلی می‌تواند مدعی یک منطقه تا ۲۴ مایل دریایی از خطوط مبدأ دریای سرزمینی خود شود (Shaw, 2018). به‌علاوه، از سویی این کنوانسیون، آب‌های سرزمینی را حاشیه‌ای از دریا که مجاور ساحل است، تعریف نموده است. بنابراین، منطقه مجاور، منطقه بین آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی است. منطقه انحصاری اقتصادی در ماده ۵۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌عنوان بخشی از دریا در آن سوی دریای سرزمینی و منطقه مجاور که حداکثر تا ۲۰۰ مایل از ساحل ادامه پیدا می‌کند و دولت ساحلی در آن از برخی حقوق حاکمیتی برخوردار است، تعریف گردیده است (Seyrafi, 2015). دریای آزاد منطقه دیگری است که ماده ۸۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ آن را چنین تعریف می‌نماید: کلیه قسمت‌های دریا که جزو منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی کشورها یا بخشی از آب‌های مجمع‌الجزایری کشورهای مجمع‌الجزایری نباشد. در بند ۱ ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، منطقه دیگری مورد اشاره قرار گرفته است به نام فلات قاره. فلات قاره یک دولت ساحلی از بستر و زیر بستر مناطق زیر آب تشکیل می‌شود که آن سوی دریای سرزمینی، در سراسر امتداد طبیعی خشکی دولت مزبور تا لبه بیرونی حاشیه قاره یا تا فاصله ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه گرفته می‌شود، قرار دارد.

صلاحیت قضایی کشورهای ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۲

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، صلاحیت قضایی دولت ساحلی را شامل منابع دریایی دانسته که به‌طور کامل در تعدادی از مناطق مختلف یافت می‌شود که در آن‌ها اقتدار انحصاری، از جمله آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، آب‌های مجمع‌الجزایر و ماهیگیری انحصاری یا منطقه اقتصادی و فلات قاره را اعمال

ناشی از دیون و مطالبات، دعاوی مدنی ناشی از تصادم کشتی‌های دارای تابعیت واحد، جرایم ارتكابی در کشتی به شرط آنکه اولاً اثر جرم به خارج از کشتی سرایت نکند، ثانیاً وقوع جرم موجب بر هم زدن آرامش و نظم عمومی آب‌های داخلی نگردد و ثالثاً اشخاص دیگری به‌جز خدمه کشتی در آن درگیر نباشند، در چارچوب صلاحیت کیفری کشور صاحب پرچم است. نماینده دیپلماتیک یا کنسولی آن کشور و یا فرمانده کشتی صاحب پرچم می‌تواند از مقامات قضایی کشور ساحلی درخواست مداخله و رسیدگی نماید. در واقع، به‌محض وصول این درخواست، صلاحیت کیفری از کشور صاحب پرچم به کشور ساحلی منتقل می‌شود. رسیدگی به تخلفات انضباطی خدمه کشتی، در هر حال، خارج از صلاحیت کشور ساحلی و تابع مقررات کشور صاحب پرچم است (Churchill & Lowe, 2014). به‌طور کلی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد، آزادی سریع کشتی‌های تجاری متخلف را پذیرفته است، مگر آنکه توقیف کشتی‌های تجاری بر اساس مفاد ماده ۲۱۹ و قسمت ج ماده ۳۲۶ به سبب خرابی آن‌ها و ایجاد آلودگی و خسارت شدید به محیط‌زیست دریایی دولت ساحلی باشد. در این صورت، دولت ساحلی کشتی تجاری را توقیف و یا به نزدیک‌ترین تعمیرگاه هدایت می‌کند، هرچند که حق درخواست آزادی سریع کشتی‌ها توسط دولت صاحب پرچم ساقط نمی‌شود.

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری در آب‌های سرزمینی

ماده ۲۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد در بند دوم بیان می‌نماید در مواردی که دلایل روشنی بر این باور وجود دارد که یک کشتی در حال دریانوردی در دریای سرزمینی یک کشور، حین عبور از آنجا، قوانین و مقررات مصوب آن کشور را که مطابق با این کنوانسیون و مقررات و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی از کشتی‌ها بوده، نقض کرده، آن کشور بدون خدشه به اعمال مقررات مربوط به قسمت دوم بند

می‌کند. سه منطقه اول از این مناطق تابع حاکمیت دولت ساحلی هستند (Burke, 1983).

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری

کشورهای عضو این کنوانسیون باید به مناطق دریایی که در این کنوانسیون راجع بدان‌ها مقرر شده است، توجه نمایند. به تعبیری، وضعیت توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری در منطقه آب‌های داخلی با منطقه آب‌های سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی تفاوت دارد.

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری در آب‌های داخلی

آب‌های داخلی تحت حاکمیت کشور ساحلی هستند و کشورهای دیگر حق کشتیرانی و بهره‌برداری از آن را ندارند، مگر با اجازه از کشور یا کشورهای ساحلی. اصل حاکمیت کشور ساحلی در آب‌های داخلی در بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد نیز در رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه فعالیت‌های نظامی و شبه‌نظامی در نیکاراگوئه مورخ ۲۷ ژوئن ۱۹۸۶، مورد شناسایی قرار گرفته است (Quoc Dinh, 1980). حاکمیت کشور ساحلی در آب‌های داخلی در مورد کشتی‌های خصوصی یا تجاری در زمان جنگ و صلح متفاوت است. در زمان صلح، اصل بر اجازه ورود این کشتی‌هاست، مگر اینکه دولت حاکم بر ساحل، بنا به دلایلی ترجیح دهد مانع ورود این کشتی‌ها گردد. در زمان جنگ نیز، اجازه ورود کشتی‌های خصوصی تجاری به آب‌های داخلی کاملاً در اختیار دولت ساحلی است و می‌تواند مانع ورود این کشتی‌ها شود و با حکم مراجع قانونی، آن‌ها را توقیف نماید. با توجه به اینکه در منطقه آب‌های داخلی، حاکمیت کشور ساحلی مفروض است، بنابراین رسیدگی به کلیه دعاوی مدنی و کیفری که به طریقی مربوط به کشتی‌های خصوصی و یا تجاری خارجی در آب‌های داخلی است، در صلاحیت کشور ساحلی بوده، لیکن در موارد استثنایی ذیل، موضوع در صلاحیت کشور صاحب پرچم است. دعاوی مدنی خدمه کشتی علیه یکدیگر، از قبیل دعاوی

و یا حکمی را بر علیه او اجرا نماید. مفاد بند ۲ همین ماده به این حق کشور ساحلی لطمه‌ای وارد نخواهد کرد.

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری در منطقه نظارت

از لحاظ حقوقی و فیزیکی، منطقه مجاور بر اساس کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور جزئی از دریای آزاد و بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی است، برخلاف دریای سرزمینی که جزئی از سرزمین دولت ساحلی قلمداد می‌شود. بنابراین، با توجه به این نکته، دولت ساحلی صلاحیت کامل و تام بر منطقه نظارت ندارد، بلکه تا حدودی صلاحیت آن محدود می‌شود (Shayegan, 2010). بنابراین، در این منطقه، صلاحیت توقیف و رسیدگی قضایی در خصوص کشتی‌های تجاری در صورتی با کشور ساحلی است که نقض قوانین و مقررات تصریح شده گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی آن در قلمرو دریای سرزمینی رخ داده باشد؛ در غیر این صورت، کشور ساحلی در منطقه مجاور تنها حق نظارت دارد و اگر در منطقه مجاور مقرراتی نقض گیرد، البته در قسمت غیرمستترک با دریای سرزمینی، باز آنجا حاکمیت دولت ساحلی محدود به آب‌های داخلی و دریای سرزمینی است و فرای آن حاکمیت نخواهد داشت. در این منطقه، صلاحیت توقیف و رسیدگی قضایی با کشور ساحلی نخواهد بود.

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری در منطقه انحصاری اقتصادی

از نتایج قابل توجه سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در حوزه حقوق دریاها که منجر به تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شد، افزایش گستره حق حاکمیتی و صلاحیت دولت‌ها در مناطق آبی جدید ایجاد شده بود. یکی از مناطق مهم دریایی جدید که نمایندگان دولت‌ها با تأسیس آن موافقت کردند، منطقه انحصاری اقتصادی بود که از نوآوری‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ محسوب می‌شد. البته منشأ پیدایش آن را باید در اعلامیه‌های یک‌جانبه دولت‌های

۳ ماده ۲۲۰، می‌تواند آن کشتی را در ارتباط با نقض، بازرسی فیزیکی نماید و می‌تواند در مواردی که شواهد چنین ایجاب کند، مطابق با قوانین خود، منوط به بند ۷ را مشروط بر اینکه شواهد چنین اقتضا کند، اقدامات قضایی و دادرسی، شامل توقیف کشتی، را اتخاذ و شروع کند. البته کشور ساحلی بر کشتی‌های خارجی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند، برای دستگیری هر شخص و یا برای هر نوع رسیدگی در ارتباط با هر جرمی که در حین عبور در کشتی ارتکاب یافته، صلاحیت کیفری اعمال نخواهد نمود، مگر فقط در موارد زیر: «الف- آثار جرم به کشور ساحلی سرایت یابد؛ ب- جرم از نوعی باشد که صلح و آرامش کشور و با نظم عمومی در دریای سرزمینی آن را مختل سازد؛ ج- ناخدای کشتی و یا نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی از مقامات محلی تقاضای کمک نموده باشند؛ د- این‌گونه اقدامات برای سرکوب قاچاق مواد مخدر و یا روان‌گردان ضروری باشند». طبق بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در خصوص حق توقیف و صلاحیت حقوقی در مورد دعاوی مدنی کشور ساحلی در رابطه با کشتی‌های خصوصی تجاری و یا دولتی تجاری در دریای سرزمینی مقرر می‌نماید: «کشور ساحلی نباید یک کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی را برای اعمال صلاحیت حقوقی در مورد یک شخص واقع در آن کشتی متوقف و یا از مسیر خود منحرف نماید»، و نیز کشور ساحلی بر اساس بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، نمی‌تواند برای هرگونه رسیدگی حقوقی، کشتی را توقیف و یا هر حکم حقوقی را بر علیه آن اجرا نماید، مگر فقط در ارتباط با وظایف و مسئولیت‌هایی که کشتی خودش در جریان و یا به منظور سفر و عبور از میان آب‌های کشور ساحلی تعهد نموده باشد. همچنین در همین ماده مقرر گردیده کشور ساحلی حق دارد بر طبق قوانین خود، یک کشتی خارجی را که در دریای سرزمینی قرار دارد و یا بعد از ترک آب‌های داخلی از دریای سرزمینی عبور می‌کند، برای رسیدگی‌های حقوقی توقیف

توقیف کشتی‌های خصوصی یا تجاری و استثنائات مربوط به دریای آزاد

امروزه با وجود کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تعریف دریای آزاد دچار دگرگونی شده است؛ بدین ترتیب که منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های مجمع‌الجزایری از دریای آزاد جدا شده و در نتیجه، گستره دریای آزاد محدود گردیده است. دریای آزاد، بدون آنکه واجد تمام خصیصه‌ها و ویژگی‌های یک سرزمین مشترک باشد، مسلماً یک سرزمین بلاصاحب نمی‌باشد. مفاد ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حاکی از حدود یا چارچوب آزادی و به بیان دیگر، شرایط اعمال انواع آزادی‌ها در دریای آزاد را حقوق بین‌الملل است. در دریای آزاد، صلاحیت کشور متبوع یا صاحب پرچم حاکم است. باین‌حال، مواردی مستثنی از اصل وجود دارند که کلیه کشورها، ساحلی و غیرساحلی، صلاحیت توقیف کشتی‌ها را در مواردی، از جمله حمل‌ونقل برده، دزدی دریایی و حق تعقیب فوری، دارا می‌باشند.

توقیف کشتی‌های جنگی و دولتی غیرتجاری توقیف کشتی جنگی

بر اساس ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی جنگی یعنی کشتی متعلق به نیروهای مسلح یک کشور که در بیرون آن علایم مشخص‌کننده تابعیت کشتی وجود دارد و تحت فرماندهی یک افسر دولت آن کشور است که نام وی در فهرست خدمت نظامی مربوطه و پایتخت به آن دیده می‌شود و کشتی به وسیله خدمه‌ای اداره می‌گردد که تابع نظام و مقررات نیروهای مسلح می‌باشند. کشتی‌های جنگی در آب‌های مناطق دریایی تابع قوانین و مقررات کشور متبوع خود (کشور صاحب پرچم) هستند؛ در نتیجه، آن‌ها در آب‌های داخلی کشور ساحلی از مصونیت ضبط و توقیف، مصونیت انتظامی، مصونیت مالیاتی و گمرکی و بالاخره مصونیت قضایی برخوردارند (Ziaei Bigdeli, 2019). مصونیت از رسیدگی قضایی به هیچ‌وجه به معنی عدم مسئولیت

ساحلی پس از جنگ جهانی دوم جست‌وجو کرد. طبق قواعد حاکم بر این منطقه دریایی، به کشورهای ساحلی حقوق حاکمه و صلاحیت قضایی انحصاری در مورد طیف وسیعی از مسائل در آب‌هایی تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ اعطا شد. از جمله حقوق و تکالیف دولت ساحلی که در ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ به آن اشاره شده، حقوق حاکمه بر منابع زنده و غیرزنده و همچنین سایر فعالیت‌ها برای بهره‌برداری و اکتشاف اقتصادی منطقه، ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات و سازه‌ها، تحقیقات علمی دریایی و حفاظت و حفظ محیط‌زیست دریایی است. البته نکته حائز اهمیت این است که حقوق کشور ساحلی در این منطقه از نوع حقوق اختیاری بوده و باید از سوی کشور ساحلی مورد ادعا قرار گیرد (Churchill & Lowe, 2014). بر اساس بند ۱ ماده ۷۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشور ساحلی می‌تواند برای اعمال حاکمیت خود در اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی، اقدامات لازم، شامل ورود به کشتی، بازرسی، توقیف و رسیدگی قضایی را که ممکن است برای تضمین رعایت قوانین و مقررات مصوب وی در انطباق با این کنوانسیون ضرورت داشته باشد، به عمل بیاورد. همچنین مستفاد از بندهای ۳ و ۶ از ماده ۲۲۰ همین کنوانسیون، در مواردی که شواهد عینی وجود دارد که یک کشتی در حال دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای سرزمینی یک کشور در منطقه انحصاری اقتصادی، قواعد و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی از کشتی‌ها یا قوانین و مقررات آن کشور را که منطبق با این قواعد و استانداردهای بین‌المللی وضع شده و به آن‌ها تأثیر و اعتبار بخشیده‌اند، نقض کرده که منجر به تخلیه زباله و موجب خسارت عمده یا تهدید به خسارات عمده خط ساحلی یا به هر منبع دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی او گردیده، آن کشور می‌تواند اقدامات قضایی و دادرسی، شامل توقیف کشتی، را اتخاذ و شروع نماید.

صلاحیت قضایی در کشور جمهوری اسلامی

دلایل نپیوستن ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

دولت ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا نموده است، اما همواره از تصویب آن خودداری نموده است. برخی تردیدهای حقوقی ایران درباره دلایل عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ عبارت است از موضوع ارجاع به روش‌های اجباری حقوقی حل و فصل اختلافات در این کنوانسیون، اختلافات ایران و امارات متحده عربی بر سر جزایر سه گانه، موضوع عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی از دریای سرزمینی با توجه به مسئله رویارویی با آمریکا، مسئله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها با توجه به حساسیت و موقعیت مکانی تنگه هرمز و نیز ترسیم خطوط مبدأ و تحدید حدود مناطق دریایی (Ghods, 2016). کشورهایی که به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نپیوسته‌اند، از جمله کشور جمهوری اسلامی ایران، باید متن قوانینی که تنظیم می‌کنند مغایر با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نباشد. بنابراین، گرچه کشور ایران کنوانسیون را امضا نموده است و نه تصویب، ولیکن به دلیل امضای متن کنوانسیون ۱۹۸۲ در کنفرانس سوم حقوق دریاها، نایبستی تصمیمات آن بر خلاف روح و ماهیت کنوانسیون ۱۹۸۲ باشد. ضمن اینکه مواردی از مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ که عرفی است، می‌تواند مورد استفاده این کشورها نیز قرار گیرد.

قوانین ایران در زمینه توقیف کشتی‌ها

با توجه به اینکه کشور ایران به کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه توقیف کشتی‌ها نپیوسته است، قانون خاصی در زمینه توقیف کشتی‌ها در کشور ایران وجود ندارد. بنابراین، با سیری در قوانین و مقررات داخلی ایران مشاهده می‌گردد که کشور جمهوری اسلامی ایران حق توقیف کشتی‌های خارجی و رسیدگی به موارد اتهامی را در ضمن قوانینی به رسمیت شناخته است که این قوانین یا قوانین خاص دریایی هستند، اعم از اینکه مستقیماً در داخل کشور تدوین و تصویب گردیده یا معاهدات بین‌المللی که کشور

نیست، بلکه به موجب بند ۴ از ماده ۵۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی‌های جنگی جز در موارد مستثنای تابع قوانین و مقررات کشور صاحب پرچم می‌باشند و کشور صاحب پرچم در مقابل خسارات و زیان‌های ناشی از عدم رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی دارای مسئولیت بین‌المللی بوده و مکلف به جبران زیان‌های مربوطه می‌باشد. البته در موارد ذیل، استثنائاً این کشتی‌ها از مصونیت برخوردار نمی‌باشند و مشمول رسیدگی قضایی کشور ساحلی می‌گردند (Ziaei Bigdeli, 2019).

توقیف کشتی دولتی غیرتجاری

کشتی‌های دولتی غیرتجاری (انتظامات، پست، بهداشت، گمرک) در کلیه مناطق دریایی معاف از رسیدگی و مصون از توقیف و ضبط هستند، اما از مصونیت‌های دیگری که برای کشتی‌های جنگی قائل شده‌اند، برخوردار نیستند. کشتی‌های دولتی که به خدمات تجاری یا صنعتی مبادرت می‌ورزند، از هیچ‌گونه معافیت و مصونیتی که برای کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌های دولتی متصور است، برخوردار نیستند و در واقع به‌مثابه کشتی‌های خصوصی یا تجاری هستند (Ziaei Bigdeli, 2019). طبق بخش پانزدهم کنوانسیون ۱۹۸۲، سازوکار حل و فصل اختلافات بر مبنای انتخاب آزاد بین دو روش اجباری و اختیاری بنا شده است. بر این اساس، اگر کشورها نتوانند اختلافات خود را از طریق روش‌های غیراجباری حل و فصل کنند، باید به روش‌های اجباری که متضمن تصمیمات الزام‌آور است، از جمله دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، متوسل شوند (Moradi & Jalali, 2019). دیوان بین‌المللی حقوق دریاها یک نهاد قضایی مستقل است که طبق مواد ۲۸۷ و ۲۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها تشکیل شد. این دادگاه می‌تواند در هر شهری که به نظر ضروری می‌رسد، تشکیل جلسه دهد (Mirabbasi, 2014).

ایران بدان‌ها ملحق و با تصویب ماده‌واحد وارد در قانون داخلی نموده است، یا اینکه قوانین عام غیردریایی هستند، از جمله قانون مدنی و آیین دادرسی کیفری و آیین دادرسی مدنی؛ این قوانین گرچه خاص توقیف کشتی‌ها نمی‌باشد، لیکن به‌طور صریح یا ضمنی و در قالب ماده یا موادی به موضوع توقیف کشتی‌ها پرداخته‌اند. اولین قانون حمل‌ونقل دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ و با الهام از قوانین تجارت فرانسه و کنوانسیون بروکسل به تصویب رسید. این قانون، گرچه به‌عنوان نخستین تجربه در زمینه قانونمند کردن حمل‌ونقل دریایی ایران از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بود، ولی بیشتر روی کشتیرانی بازرگانی تمرکز داشت و دیگر انواع کشتیرانی را مدنظر قرار نداده بود. همچنین، مباحثی مانند بیمه دریایی، کار دریایی، صدور گواهینامه‌های دریایی، ساخت کشتی، کشتی‌شکستگی، آلودگی دریایی، سازمان و صلاحیت دادگاه‌های دریایی و... را مورد توجه قرار نداده بود. علاوه بر این، به موجب ماده (۱۸۸) این قانون، وزارت دادگستری موظف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب قانون دریایی، اقدام به تشکیل دادگاه‌های دریایی کند. به همین منظور، نه پس از سه ماه، بلکه بعد از ۱۳ سال از تصویب قانون مذکور، یعنی در سال ۱۳۵۶، دفتر تحقیقات و مطالعات وزارت دادگستری، پیش‌نویس قانون تشکیل و آیین دادرسی دادگاه‌های دریایی را در ۱۱۵ ماده تهیه کرد، ولی بنا به دلایلی نامعلوم، این پیش‌نویس مسکوت ماند. در مدت زمان ۴۳ ساله‌ای که از ارائه این پیش‌نویس قانونی می‌گذرد، تلاش‌های متعددی که در زمینه تدوین قانون تشکیل دادگاه‌های دریایی صورت گرفته، همچنان به سرانجام نرسیده است (Ghods, 2016). در سال ۱۳۹۹، «لایحه تشکیل دادگاه دریایی»، در اجرای بند ۴ سیاست‌های کلی قضائی ابلاغی ۱۳۸۱ مبنی بر تخصصی کردن رسیدگی به دعاوی در سطوح مورد نیاز و در راستای مفاد ماده (۲۳) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹، مبنی بر لزوم تشکیل

دادگاه‌های دریایی در استان‌های ساحلی و تعیین صلاحیت‌ها و آیین دادرسی مربوط به آن‌ها و ضابطه‌مندسازی شیوه حل‌وفصل اختلافات تجاری در حوزه حمل‌ونقل دریایی و سایر دعاوی و جرایم مرتبط با فعالیت و بهره‌برداری از کشتی و عملیات دریانوردی تدوین شد که با تصویب این لایحه در فروردین‌ماه سال ۱۴۰۰ هجری شمسی در هیئت دولت، جهت طی کردن مراحل تقنینی به مجلس شورای اسلامی ارسال شد (Karimi, 2022). لکن این لایحه با گذشت بیش از سه سال از ارسال به مجلس شورای اسلامی و با اینکه در نوبت رسیدگی در مجلس شورای اسلامی قرار گرفته است، همچنان به صحن علنی مجلس نرسیده و از سرنوشت آن خبری نیست (Karimi, 2022). فصل دوم در این لایحه به موضوع صلاحیت دادگاه دریایی اختصاص یافته است. قانون‌گذار، در ماده ۴، بند ۲۹ به برشماری مصادیق دعاوی در صلاحیت دادگاه دریایی پرداخته است. از این بندها، بند ۲۵ و بند ۲۹ به موضع بحث ما نزدیک‌تر است. در بند ۲۵ از ماده ۴ لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی چنین تعیین شده: «ورود یا احتمال قریب‌الوقوع هرگونه صدمه و آلودگی از سوی کشتی به محیط‌زیست، خط ساحلی و تأسیسات و تسهیلات مربوط یا اشخاص ثالث، اقدامات انجام‌شده برای جلوگیری، به حداقل رساندن، پاک‌سازی و رفع صدمات مذکور، خسارت قابل پرداخت برای چنین صدماتی مشتمل بر هزینه ارزیابی آن، مخارج اقدامات متعارف به‌منظور احیای محیط‌زیست و سایر صدمات، اقدامات و مخارج مشابه موارد مذکور» و در بند ۲۹: «دعای مربوط به جبران خسارت موضوع «قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹/۰۵/۲۷»» (Karimi, 2022). فلذا تا کنونی که این مقاله در حال نگارش است، قانون یا مقرر اختصاصی در خصوص صلاحیت قضایی راجع به توقیف کشتی‌ها در قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران وجود ندارد.

اعمال صلاحیت قضایی توقیف کشتی‌ها در کشور ایران

تفاوت توقیف قضایی با صلاحیت قضایی

توقیف قضایی مفهومی متفاوت از صلاحیت قضایی است. توقیف قضایی یا در دعاوی حقوقی دریایی، به منظور تأمین خواسته و به موجب دستور قضایی صورت می‌گیرد و یا در دعاوی کیفری دریایی، به منظور اخذ وثیقه و به موجب دستور قضایی. اما اینکه کدام دادگاه صلاحیت رسیدگی به پرونده، اعم از حقوقی یا کیفری، و نهایتاً توقیف قضایی در جهت تأمین خواسته و یا اخذ وثیقه را دارد، موضوع عنوان صلاحیت قضایی است که در این صورت و با توجه به مناطق دریایی و صلاحیت کشورها در هر یک از مناطق دریایی، اعمال صلاحیت قضایی محقق می‌گردد.

صلاحیت قضایی توقیف قضایی کشتی در دعاوی حقوقی

دریایی

دعای حقوقی دریایی، دعایی است با موضوع حقوق خواهان و جبران خسارت ناشی از نقض حق وی که در این صورت، در ابتدا به منظور تأمین خواسته خواهان، توقیف کشتی صورت می‌پذیرد. یک نمونه توقیف قضایی کشتی در دعوی حقوقی دریایی، دعوی جبران خسارت سوانح دریایی است. سوانح دریایی به مجموعه رویدادهایی گفته می‌شود که در یک عملیات دریایی مربوط به شناورها و تجهیزات و تأسیسات دریایی اتفاق می‌افتد و خساراتی را به بار می‌آورد. برای جبران خسارات، چنانچه قبلاً گفته شد، طرح دعوی مربوط به آن در محاکم حقوقی خواهد بود. طبق ماده ۱۱ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب شهریور ۱۳۷۲ که اعلام می‌کند: «صلاحیت مدنی. مقامات ذیصلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در موارد زیر به منظور اجرای قرار تأمین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن، تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند.

الف- کشتی از آب‌های داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد.

ب- کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد.

ج- کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد، مشروط بر اینکه منشأ قرار تأمین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد»، به منظور اجرای قرار تأمین یا اجرای حکم، مقامات ذیصلاح جمهوری اسلامی ایران نسبت به کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر حق توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن را دارند. لذا اگر در این خصوص، دعوی مطالبات حقوقی و مالی به طرفیت یک شرکت کشتیرانی صورت بگیرد و محاکم قضایی رأی به توقیف کشتی و محکومیت شرکت کشتیرانی صادر نماید، می‌توان کشتی شرکت کشتیرانی مشارالیه را تا ادای دین و مطالبات توقیف کرد. نمونه این موضوع، توقیف کشتی مرسک تیگریس از شرکت کشتیرانی مرسک لاین است. بر اساس بیانیه صادرشده توسط سازمان بنادر و دریانوردی در هفدهم اردیبهشت ۱۳۹۴: «...کشتی مرسک تیگریس که در اثر صدور حکم قضایی قطعی در پرونده اختلاف حقوقی شرکت پارس طلایه و شرکت مرسک لاین به وقوع پیوست، سازمان بنادر و دریانوردی با انجام رایزنی‌ها و مذاکرات مستمر با شرکت مرسک لاین و اخذ تعهد از شرکت مذکور مبنی بر تمکین بر اجرای آرای قطعی و لازم‌الاجرای قضایی و در چارچوب همکاری‌های متقابل و با عنایت به اعتمادی که به متصدیان حمل‌ونقل در رعایت حقوق مشتریان خود وجود دارد و با هماهنگی و همکاری سایر آحاد ذی‌ربط اجرایی و عملیاتی نسبت به اخذ مجوز قضایی لازم برای آزادسازی شناور موصوف اقدام نمود و در نهایت کشتی در تاریخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۷ مقارن با هفتم ماه می ۲۰۱۵ میلادی آزاد گردید». همچنین در ادامه چنین تأکید شده بود که «خاطر نشان می‌سازد سازمان جهانی دریانوردی که وظیفه تدوین استانداردهای بین‌المللی دریانوردی ایمن و سالم در آبراه‌های جهانی را دارد،

الف- به موجب درخواست نماینده دیپلماتیک یا کنسولگری طرف متعاقد دیگر یا با دارا بودن موافقت آن.

ب- زمانی که برای جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور متعاقدی که کشتی در بندر آن توقف نموده است، مجازات کیفری بیش از ۵ سال حبس پیش‌بینی شده است.

ج- زمانی که جرم و آثار آن نظم عمومی را در ساحل یا در بندر به مخاطره اندازد یا امنیت عمومی (ملی) را تحت تأثیر قرار دهد.

د- هنگامی که افراد خارج از خدمه کشتی در جرم مزبور دخالت کنند یا جرم توسط اتباع دولت پذیرنده یا علیه آن‌ها صورت گرفته باشد.

ه- برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روان‌گردان یا مواد رادیواکتیو».

بند ۳ ماده مزبور نیز چنین تبیین نموده است: «این ماده ارتباطی با حق مقامات صالح طرفین متعاقد راجع به اجرای قوانین و مقررات داخلی‌شان در مورد حفظ سلامت عمومی، کنترل گمرکی، محافظت از محیط‌زیست دریایی، امنیت کشتی‌ها، بنادر، جان افراد و کالا و پذیرش خارجی‌ان در سرزمینشان ندارد».

از جمله جرایم بین‌المللی در حوزه دریایا که موجب شده تا کشورهای مختلف علاوه بر تمسک به صلاحیت بین‌المللی، به تبیین قوانین داخلی برای مقابله با آن اقدام کنند، دزدی دریایی است. به موجب ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریایا ۱۹۸۲، «همه کشورها می‌توانند کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند. توقیف یا ضبط باید توسط کشتی‌های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار باشد، صورت گیرد». با توجه بدین امر که با افزایش ناامنی‌های به‌وجودآمده توسط دزدان دریایی مستقر در آب‌های سومالی که در چندین نوبت به کشتی‌های تجاری ایرانی حمله کرده و آن‌ها را مورد سرقت قرار داده و در مواردی، خدمه این کشتی‌ها طی روزهای طولانی به گروگان گرفته‌اند. بر این

همواره بنادر و آبراه‌های جمهوری اسلامی ایران را به‌عنوان بنادر سفید ارزیابی نموده و سازمان بنادر و دریانوردی و کلیه دستگاه‌های اجرایی عملیاتی، تمام همت خود را بر ارائه خدمات مطلوب به کلیه خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا در آب‌ها و بنادر جمهوری اسلامی ایران معطوف داشته‌اند» (Ghods, 2016).

صلاحیت قضایی توقیف قضایی کشتی در دعاوی کیفری دریایی

دعاوی کیفری دریایی به دنبال وقوع جرایمی که صرفاً در دریا واقع شده باشند و به موجب قوانین داخلی یا بین‌المللی و تحت اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها شناسایی شده باشند، قابلیت طرح شکایت، تعقیب کیفری و رسیدگی در دادگاه‌های کیفری صالح را دارند. برخی از جرایم دریایی علاوه بر اینکه در حوزه قوانین و مقررات بین‌المللی دریایا به‌عنوان جرم شناسایی شده‌اند، در قوانین کیفری ایران نیز مورد شناسایی قرار گرفته‌اند. به تعبیری، این جرایم مانند جرایم زیست‌محیطی، صید غیرمجاز، جرایم گمرکی (قاچاق)، دزدی دریایی و عبور غیرقانونی از مرز دریایی در صلاحیت سرزمینی کشور ایران نیز، فارغ از قواعد بین‌المللی، جرم تلقی شده است (Mahsouri, 2019). در مورد مقررات مربوط به صلاحیت کیفری ایران نسبت به کشتی‌های مقیم در آب‌های داخلی، می‌توان از بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۳ قانون توافق‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱۰ برخی نکات را برداشت نمود. بند ۲ ماده ۱۳ قانون توافق‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱۰ چنین مقرر داشته است: «مقامات صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد نباید در امور کیفری مربوط به جرائمی که در عرشه کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر روی دهد، اعمال صلاحیت کیفری نمایند، مگر در موارد ذیل:

اساس بود که لایحه تحت عنوان «لایحه مبارزه با راهزنی دریایی» در سال ۱۴۰۱ به تصویب هیئت دولت رسید و برای انجام تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. توجه به مقدمه توجیهی این لایحه در باب این بخش از مباحث ما در این مقاله خالی از لطف نخواهد بود. «دریاها و اقیانوس‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین خطوط مواصلاتی تمدن‌های بشری، نقش بسزایی در برقراری و توسعه روابط بین‌الملل دارد و آزادی دریانوردی و حفظ امنیت دریانوردی بین‌المللی هم ضامن حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و هم موجب توسعه تجارت بین‌المللی می‌شود. با این حال، رشد فزاینده دزدی دریایی در آب‌های بین‌المللی در سال‌های اخیر موجب شده است که کشورهای مختلف، از جمله جمهوری اسلامی ایران، در تلاش برای محافظت از خطوط کشتیرانی بین‌المللی و منافع تجاری خود، اقدام به مبارزه با دزدی دریایی نمایند. لذا با توجه به عدم جرم‌انگاری راهزنی دریایی در قانون خاص و فقدان دادگاهی بین‌المللی برای تعقیب و مجازات راهزنان و ضرورت مقابله با اقدامات راهزنان دریایی که موجب سلب امنیت بخشی از دریا و اختلال در تجارت کشورها و جامعه بین‌المللی می‌گردد، لایحه زیر برای انجام تشریفات قانونی تقدیم می‌شود». یکی از صلاحیت‌هایی که در راستای مواجهه با این جرم به فرماندهان کشتی‌های جنگی دارای مجوز از ستاد کل نیروهای مسلح به موجب بند ج از ماده ۸ در این لایحه اعطا شده است: «در صورت امکان، بازداشت راهزنان دریایی و توقیف کشتی آنان و یا توقیف کشتی که بعد از راهزنی تحت کنترل راهزنان درآمده و اموال ناشی از جرم» می‌باشد.

نتیجه‌گیری

تحریم‌های ایالات متحده به‌طور مستقیم بر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری ایران تأثیر گذاشته و به‌ویژه در زمینه حمل‌ونقل دریایی مشکلاتی را ایجاد کرده است. این تحریم‌ها منجر به کاهش دسترسی به بازارهای بین‌المللی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل

شده و به‌طور کلی بر امنیت اقتصادی کشور تأثیر منفی گذاشته است. در این شرایط، ایران نیازمند استراتژی‌هایی است که بتواند حقوق خود را در عرصه بین‌المللی حفظ کند. پیوستن به کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریایی ۱۹۸۲ به جمهوری اسلامی ایران این امکان را می‌دهد که از مزایای قانونی و حقوقی این کنوانسیون بهره‌مند شود. این مزایا شامل پذیرش صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای است که به ایران اجازه می‌دهد دعاوی خود را در این دادگاه مطرح کند. این امر به کشور امکان می‌دهد تا از طریق سازوکارهای حقوقی، به‌جای رویکردهای سیاسی، به حل و فصل اختلافات بپردازد. همچنین، با استفاده از ظرفیت‌های دیوان، روند رسیدگی به تخلفات، به‌ویژه در حوزه آلودگی دریایی، تسریع می‌شود. این موضوع به حفظ محیط‌زیست و منابع دریایی کمک خواهد کرد. علاوه بر این، بر اساس مفاد کنوانسیون، کشورهای عضو ملزم به پذیرش وثیقه و آزادی سریع کشتی‌های توقیف‌شده هستند. این موضوع می‌تواند به جلوگیری از طولانی شدن روند آزادی کشتی‌ها و کاهش هزینه‌های ناشی از توقیف کمک کند. در کنار پیوستن به کنوانسیون، اصلاح و تقویت قوانین داخلی نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. ایجاد دادگاه‌های اختصاصی دریایی و تصویب لوایح مرتبط با مبارزه با راهزنی دریایی، می‌تواند به بهبود نظام حقوقی کشور در حوزه دریایی کمک کند. این اقدامات نه تنها به تسهیل فرآیندهای قضایی کمک می‌کند، بلکه به تقویت اعتبار نظام حقوقی ایران در سطح بین‌المللی نیز می‌انجامد. به‌طور کلی، پیوستن به کنوانسیون ۱۹۸۲ و اصلاح قوانین داخلی می‌تواند به جمهوری اسلامی ایران در حفظ حقوق و منافع خود در عرصه بین‌المللی و به‌ویژه در زمینه توقیف کشتی‌ها کمک شایانی کند. این اقدامات نه تنها به تقویت موقعیت حقوقی ایران در برابر تحریم‌ها و چالش‌های بین‌المللی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به بهبود شرایط اقتصادی و امنیت دریایی کشور نیز منجر شود. در نهایت، این استراتژی‌ها می‌توانند به‌عنوان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

Maritime transport has historically constituted one of the most significant infrastructures of international commerce, economic development, and transboundary legal interaction. As the volume of international trade and maritime exchanges has expanded, the question of judicial jurisdiction in ship arrest claims has become one of the most complex and practically consequential issues in the law of the sea. Ship arrest is not merely a procedural device for securing maritime claims; rather, it stands at the intersection of coastal State authority, flag State jurisdiction, private maritime rights, commercial security, environmental protection, and international dispute settlement. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea provides the general legal framework for defining maritime zones, allocating jurisdictional powers, and regulating the conduct of coastal and flag States in different maritime spaces (Churchill & Lowe, 2014; Parnouri & Habibi, 2006; Shaw, 2018). However, ship arrest is also governed by more specialized instruments, particularly the 1952 and 1999 Arrest Conventions, which attempt to harmonize the legal treatment of maritime claims and judicial detention of vessels (Berlingieri, 2016). The legal position of Iran is especially significant because, despite its extensive coastlines in the Persian Gulf, the Sea of Oman, and the Caspian Sea, and despite the strategic importance of maritime transport for its foreign trade, Iran has not completed accession to the 1982 Convention and is not a party to the specialized arrest conventions. This situation creates an important legal question: how can the judicial jurisdiction of Iranian courts in ship arrest claims be justified, structured, and harmonized with

ابزارهایی مؤثر در مقابله با چالش‌های ناشی از تحریم‌ها و تقویت

حقوق بین‌الملل ایران عمل کنند.

مشارکت نویسندگان

international legal standards in the absence of full treaty membership?

The present study examines the legal and international dimensions of the judicial jurisdiction of coastal State courts party to the 1982 Convention and compares them with the position of the Iranian legal system in ship arrest disputes. The main purpose of the research is to clarify the similarities and differences between international legal rules and Iranian domestic law regarding the arrest of ships, with particular attention to the division of jurisdiction among coastal States, flag States, and competent domestic courts. From a conceptual perspective, the study begins with the distinction between sovereignty and jurisdiction, because in the law of the sea, a State may enjoy sovereign rights or functional jurisdiction over a maritime zone without necessarily possessing full territorial sovereignty over it (Ziaei Bigdeli, 2019; Ziaei, 2017). Jurisdiction itself may be legislative, judicial, or enforcement-based, and these forms do not always overlap in maritime disputes (Ryngaert, 2015). Judicial jurisdiction, in particular, concerns the legal competence of courts to hear and decide a claim, whereas enforcement jurisdiction relates to the power to implement coercive measures such as detention, inspection, arrest, or seizure. This distinction is essential in ship arrest cases because a coastal State may be able to adjudicate a maritime claim only in certain circumstances and may be permitted to arrest a vessel only when the applicable maritime zone, the nature of the claim, the identity of the vessel, and the relevant treaty or domestic legal basis allow such a measure. Accordingly, the study treats ship arrest as both a procedural mechanism and a jurisdictional issue embedded within the

broader architecture of public international law, private maritime law, and domestic civil or criminal procedure (Karimi, 2022; Shams, 2025).

Methodologically, this research adopts a descriptive-analytical approach based on the examination of international conventions, doctrinal sources, domestic legislation, and relevant legal practices concerning maritime jurisdiction and ship arrest. The study first analyzes the conceptual evolution of jurisdiction, including territorial, personal, objective, direct, indirect, international, and universal jurisdiction, and then relates these categories to maritime disputes and the special legal position of ships. Territorial jurisdiction remains central because coastal State authority is strongest in internal waters and the territorial sea, while it becomes more limited and functionally defined in the contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf, and high seas (Shaw, 2018; Wallace, 2024). The study also distinguishes between judicial arrest, administrative detention, and seizure, because these concepts are sometimes conflated in legal discourse, although they have different legal consequences. Judicial arrest is normally ordered by a court to secure a maritime claim, administrative detention may be imposed by port or regulatory authorities without a judicial order, and seizure is generally connected with the execution of a final judgment or confiscatory measure (Ghods, 2016; Zavareh Tabatabaei & Taghizadeh Ansari, 2021). The research further examines the 1952 Arrest Convention and the 1999 Arrest Convention, noting that the former introduced a closed list of maritime claims, while the latter broadened the scope of arrestable claims and reflected later developments in maritime commerce and environmental regulation (Berlingieri, 2016). Nevertheless, because these conventions have not achieved universal acceptance, many States continue to rely on

general law-of-the-sea principles and domestic legislation to determine the jurisdictional basis of ship arrest.

The findings indicate that the scope of coastal State jurisdiction over private or commercial vessels differs substantially depending on the maritime zone in which the vessel is located. In internal waters, coastal State sovereignty is at its strongest, and foreign private or commercial ships are generally subject to the civil and criminal jurisdiction of the coastal State, except in limited matters primarily concerning the internal discipline of the vessel, disputes among crew members, or offenses that do not affect the peace, order, or security of the port or coastal State (Churchill & Lowe, 2014; Quoc Dinh, 1980). In the territorial sea, coastal State jurisdiction is more nuanced because the right of innocent passage limits the ability of the coastal State to interfere with passing vessels, although Articles 27, 28, and 220 of the 1982 Convention recognize specific circumstances in which civil or criminal jurisdiction, inspection, proceedings, or arrest may be exercised, particularly where the conduct of the vessel affects the coastal State, breaches obligations assumed in the course of passage, or causes or threatens marine pollution. In the contiguous zone, the coastal State does not possess complete sovereignty but may exercise limited control to prevent or punish infringement of customs, fiscal, immigration, or sanitary laws within its territory or territorial sea (Shayegan, 2010). In the exclusive economic zone, the coastal State has sovereign rights and jurisdiction concerning living and non-living resources, marine scientific research, artificial islands, installations, and the protection and preservation of the marine environment (Seyrafi, 2015). Accordingly, ship arrest in this zone may be justified where necessary to enforce fisheries laws, environmental protection obligations, or other rights expressly recognized by the Convention. On

the high seas, however, flag State jurisdiction remains the general rule, subject to exceptional regimes such as piracy, slave transport, unauthorized broadcasting, stateless vessels, and the right of hot pursuit. The research further finds that the Iranian legal system recognizes certain grounds for arresting foreign ships, but these grounds are dispersed across general and sectoral statutes rather than consolidated in a comprehensive maritime jurisdiction statute. Iran's reluctance to ratify the 1982 Convention has been associated with legal and strategic concerns, including compulsory dispute settlement mechanisms, disputes concerning the three Iranian islands, innocent passage of military vessels, transit passage through straits, and the delimitation of maritime zones (Ghods, 2016). Nevertheless, Iran's signature of the Convention and the customary character of many of its provisions mean that Iranian legislation and practice cannot be assessed in isolation from the general structure of the international law of the sea (Mirabbasi, 2014; Ziaei Bigdeli, 2019). Iranian law contains provisions that permit competent authorities to stop, redirect, arrest, or detain vessels in certain civil and criminal contexts, including claims arising from maritime accidents, civil liability, environmental pollution, customs violations, illegal fishing, smuggling, piracy, and unlawful entry into maritime boundaries (Mahsouri, 2019). However, the absence of specialized maritime courts and a dedicated procedural framework for ship arrest remains a major weakness. Although the Iranian Maritime Law of 1964 was an important early legislative step, it did not comprehensively regulate issues such as maritime courts, marine insurance, maritime labor, marine pollution, shipbuilding, or the full procedural regime of ship arrest. Later efforts to establish maritime courts, including legislative initiatives in 2021, and the anti-piracy bill approved by the government in 2022,

demonstrate awareness of the need for specialization, but the legal framework remains incomplete. This fragmentation may reduce legal certainty, prolong disputes, and weaken the predictability of Iran's maritime judicial practice in cases involving foreign vessels, foreign cargo, environmental damage, or politically sensitive arrests.

In conclusion, the study shows that judicial jurisdiction in ship arrest claims must be understood as a layered and zone-sensitive legal phenomenon rather than a uniform power of the coastal State. For Iran, the central challenge is not the total absence of jurisdictional bases, but the lack of a coherent, specialized, and internationally harmonized legal framework capable of regulating civil, criminal, administrative, and environmental dimensions of ship arrest with sufficient precision. Accession to the 1982 Convention, or at least systematic alignment of domestic law with its customary and widely accepted rules, would strengthen Iran's legal position in maritime disputes, enhance predictability for international shipping actors, and allow Iranian claims to be pursued through more credible legal mechanisms rather than primarily political responses. At the same time, the establishment of specialized maritime courts, the adoption of clear procedural rules on ship arrest, and the enactment of legislation addressing piracy, marine pollution, and maritime enforcement would improve the efficiency of domestic adjudication and reduce the risk of legal uncertainty. Ultimately, harmonizing Iranian maritime law with international standards would contribute not only to the protection of national interests and maritime security, but also to the credibility of Iran's legal system in the global maritime order.

References

- Amid, H. (2014). *Amid Persian Dictionary*. Amirkabir.

- Berlingieri, F. (2016). *Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 Arrest Convention*. Informa Law from Routledge.
- Burke, W. T. (1983). Annex 1: 1982 Convention on the Law of the Sea provisions on conditions of access to fisheries subject to national jurisdiction. <https://www.fao.org/4/x5608e/x5608e09.htm>
- Churchill, R., & Lowe, A. (2014). *The Law of the Sea*. Ganj-e Danesh.
- Dehkhoda, A. A. (1998). *Dehkhoda Dictionary*. University of Tehran Press.
- Foroughi, F. (2009). The origin and legal nature of the principle of universal jurisdiction. *Legal Studies of Shiraz University*, 1(3), 21-47.
- Ghods, B. (2016). *Arrested Ships in Maritime Law*. Mizan.
- Karimi, A. (2022). *Civil Procedure*. Majd.
- Kessedjian, C. (2014). Synthesis of the work of the Special Commission of March 1998 on International Jurisdiction and the Effects of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters. <http://www.hcch.net>
- Mahsouri, A. (2019). *The practice of the Islamic Republic of Iran in exercising judicial jurisdiction in the territorial sea of the Persian Gulf from the perspective of international law* [University of Qom].
- Mirabbasi, S. B. (2014). *Public International Law*. Mizan.
- Moradi, M. M., & Jalali, M. (2019). The role of the International Tribunal for the Law of the Sea in the dispute settlement system of the 1982 United Nations Convention. *Energy Law Studies Quarterly*, 5(1), 155-174.
- Parnouri, M., & Habibi, M. (2006). *International Law of the Sea: The 1982 Convention*. Mahd-e Hoghoogh.
- Princeton University Program in, L., & Public, A. (2001). *The Princeton Principles on Universal Jurisdiction*.
- Quoc Dinh, N. (1980). *Droit International Public*. LGDJ.
- Rostamkhani, K. (2010). *Universal Jurisdiction: Introducing Some Solutions and Experiences*. Armanshahr.
- Ryngaert, C. (2015). *Jurisdiction in International Law*. Oxford Publication.
- Seyrafi, S. (2015). Determining the outer limit of the continental shelf: A study of Article 76 of the Law of the Sea Convention. *Public Law Studies Quarterly*, 45(1), 123-148.
- Shams, A. (2025). *Civil Procedure*. Mizan.
- Shaw, M. N. (2018). *The International Law of the Sea with a View to Iran's Issues*. Khorsandi.
- Shayegan, F. (2003). *Strengthening International Cooperation in the Field of Human Rights*. Faculty of Law and Political Science, University of Tehran.
- Shayegan, F. (2010). Maritime zones in international treaties and Iranian criminal law. *Bar Association Quarterly*, 41(208-209), 173-198.
- Wallace, R. (2024). *International Law*. Institute for Legal Studies and Research.
- Zavareh Tabatabaei, F., & Taghizadeh Ansari, M. (2021). Arrest of ships: A tool for protecting the marine environment. *Public Law Studies Quarterly*, 51(4), 1535-1551.
- Ziaei Bigdeli, M. (2019). *Public International Law*. Ganj-e Danesh.
- Ziaei, Y. (2017). *State Jurisdiction in International Law*. Shahr-e Danesh.