

## تحلیل حقوقی توقیف نفتکش گریس ۱ در آب‌های سرزمینی جبل الطارق

سیامک کرم‌زاده<sup>۱\*</sup>، عبدالله عابدینی<sup>۲</sup>

۱- استادیار، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه شاهد، پست الکترونیکی: skkaramzadeh@gmail.com

۲- استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی (واحد کرج)، پست الکترونیکی: s\_abedini\_a@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۸/۶/۲۶

\* نویسنده مسؤل

تاریخ پذیرش: ۹۹/۲/۱۸

### چکیده

در ۴ جولای ۲۰۱۹، دولت جبل الطارق اقدام به توقیف نفتکش گریس ۱ نمود. رئیس وزرای این دولت در همان روز مدعی شد با توجه به تحریم‌های مندرج در مصوبات ۲۵۵ و ۳۶ شورای اتحادیه اروپا از جمله ممنوعیت فروش، ارائه و صادرات اقلام، خدمات و تکنولوژی که می‌تواند در سرکوب مردم سوریه بکار گرفته شود و نیز محدودیت در خرید، واردات و یا انتقال نفت خام از سوریه که با هدف کاهش توان مالی دولت اخیر اعلام گردیده است، پرسش نوشتار حاضر این است که آیا اقدام جبل الطارق در این خصوص به لحاظ حقوقی توجیه‌پذیر است یا خیر. به نظر می‌رسد با توجه به مقررات ذیربط اقدام جبل الطارق در توقیف کشتی مزبور با پاسخی دوگانه مواجهیم: اقدام مزبور طبق مقررات تحریمی اتحادیه اروپا به شکلی صحیح انجام شده است؛ اقدام مزبور بر اساس تفسیری موسع از مقررات مزبور انجام شده و توقیف انجام شده غیرقانونی است.

کلمات کلیدی: تحریم اتحادیه اروپا، جبل الطارق، دریای سرزمینی، نفت خام، نفتکش گریس ۱.

### ۱. مقدمه

جولای دولت جبل الطارق اعلام کرد که پس از دریافت نتیجه آزمایش‌ها مشخص شد که این نفتکش غول‌پیکر دارای محموله نفت خام بوده است. بیشتر این ادعا مطرح شده بود که محموله نفتکش مزبور نفت کوره است و نمی‌توانسته به مقصد یک پالایشگاه در حرکت باشد. به عبارت دیگر، در این بیانیه گفته شده، این آزمایش‌ها در اثر تردید در برخی نظرات ابرازی مبنی بر خام نبودن نفت مزبور انجام شده است. این بیانیه در ادامه می‌افزاید که نفتکش مزبور سه‌شنبه هفته پیش به صورت آزادانه در حد فاصل دو مایلی شرق جهت دریافت برخی اقلام تدارکاتی و لوازم یدکی، وارد آب‌های سرزمینی این حکومت شده است. در این بیانیه وضعیت حضور این کشتی در زمان بازرسی بر روی یک نقشه نشان داده شده است. دیوان عالی جبل الطارق نیز

در ۴ ژوئیه ۲۰۱۹، «دولت جبل الطارق»<sup>۱</sup> که تحت حاکمیت بریتانیا می‌باشد، طی اقدامی مبادرت به توقیف نفتکش گریس ۱ نمود.<sup>۲</sup> رئیس وزرای این دولت در همان روز مدعی شد که این کشتی به سمت پالایشگاهی در سوریه در حال عزیمت بوده در حالیکه طبق مقررات تحریمی اتحادیه اروپا صدور نفت به این کشور ممنوع است. بر اساس مقررات جبل الطارق تحریم‌های ملل متحد، اتحادیه اروپا و دولت بریتانیا به صورت خودکار بخشی از نظام تحریمی این ناحیه را تشکیل می‌دهد.<sup>۳</sup> در روز ۸

<sup>1</sup> Her Majesty's Government of Gibraltar

<sup>2</sup> <https://www.gibraltarlaws.gov>

<sup>3</sup> <https://www.europeansanctions.com>

اتحادیه اروپا محسوب می‌شود.<sup>۶</sup> شایان ذکر است که دولت بریتانیا در حال حاضر دارای اختیارات حاکمیتی بر سرزمین‌های کوچکی است که طبق ادبیات مصطلح در این زمینه با عنوان «سرزمین‌های ماوراءبحار»<sup>۷</sup> خوانده می‌شود. (Stull, 2013) بر اساس آخرین نسخه قانونی مربوط به سرزمین‌های ماوراءبحار مصوب ۲۰۰۲ توسط پارلمان بریتانیا در حال حاضر ۱۴ سرزمین ماوراءبحار تحت حاکمیت این کشور وجود دارد.<sup>۸</sup>

این تنگه به لحاظ جغرافیایی در پایین‌ترین قسمت بخش جنوب غربی کشور اسپانیا قرار دارد؛ از سمت شرق توسط آب‌های مدیترانه محصور شده، از سمت غرب به خلیج جبل الطارق و منطقه «الخدیراس» از سرزمین کشور اسپانیا، از شمال به منطقه «سن راکی» اسپانیا، از جنوب به دریای مدیترانه و سرزمین «سیوتا» (متعلق به اسپانیا) و کشور مراکش در شمال آفریقا محدود می‌شود.

این تنگه به لحاظ راهبردی، اقتصادی و نظامی از گذشته‌های دور تا کنون بسیار حائز اهمیت بوده است.<sup>۹</sup> تا زمانی که کانال سوئز در ۱۸۶۹ رسماً شروع به کار کند، تنگه جبل الطارق راه اتصال مدیترانه و کشورهای ساحلی آن به اقیانوس اطلس و دریای آزاد بود. هم اکنون، با وجود کانال سوئز نیز بر اهمیت راهبردی و اقتصادی این تنگه افزوده شده است زیرا مسیر ورود و خروج کشتی‌ها از مدیترانه به سمت اقیانوس اطلس یا از طریق اقیانوس اطلس به سمت دریای سرخ و اقیانوس هند تنها تنگه جبل الطارق است.<sup>۱۰</sup> (Waibel, 2013)

قراری مبنی بر بازداشت دو هفته‌ای کشتی جهت انجام تحقیقات بیشتر در خصوص این موضوع صادر کرده است.<sup>۱</sup>

مقامات کشورمان این اقدام را دزدی دریایی خوانده و اعلام کردند که این اقدام بریتانیا بی‌پاسخ نخواهد ماند.<sup>۲</sup> آخرین تحول مربوط به این نفتکش این است که کارکنان آن آزاد شده‌اند. چندی پس از این واقعه، طی تماس تلفنی میان جرمی هانت وزیر امور خارجه بریتانیا با همتای ایرانی خود، آقای هانت اعلام کرد در صورتی که ایران متعهد شود نفتکش مزبور که در جبل الطارق متوقف شده قصد عزیمت به سوریه را ندارد، شرایط رفع توقیف آن را تسهیل می‌کند.<sup>۳</sup> پرسش اصلی که مقاله حاضر به دنبال پاسخ به آن است این که مبنای قانونی مورد استناد طرفین در خصوص توقیف نفتکش گریس ۱ بر اساس چه موازین حقوقی بین‌المللی قابل تجزیه و تحلیل است. در همین راستا، ابتدا به بررسی حقایق قضیه می‌پردازیم از جمله این که جبل الطارق به لحاظ جغرافیایی و تاریخی چه سیری طی نموده، ارتباط آن با دولت بریتانیا چیست. سپس به بررسی حقوق حاکم در این موضوع پرداخته خواهد شد از جمله این که رژیم حقوقی عبور از تنگه جبل الطارق چگونه است، چه قواعدی در مورد توقیف کشتی‌ها در حقوق بین‌الملل وجود دارد.

## ۲. جغرافیا و تاریخ منطقه جبل الطارق

«جبل الطارق»<sup>۴</sup> نام منطقه‌ای جغرافیایی در منتهی‌الیه جنوب غربی کشور اسپانیا است.<sup>۵</sup> این سرزمین حدود ۶۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت دارد و هم اکنون توسط یک دولت محلی اداره می‌شود. جبل الطارق تحت صلاحیت و حاکمیت دولت بریتانیا است و دولت اخیر مسئول امور دفاعی و روابط خارجی آن است. هم اکنون ملکه الیزابت دوم رییس جبل الطارق محسوب می‌شود. از بین سرزمین‌های ماورای بحار بریتانیا تنها جبل الطارق عضو

<sup>۶</sup> <https://www.telegraph.co.uk>

<sup>۷</sup> Overseas Territories

<sup>۸</sup> British Overseas Territories Act 2002

<sup>۹</sup> در سال ۲۰۰۶ آماری در خصوص میزان کشتی‌رانی در این تنگه منتشر شده است که نشان می‌دهد در این سال، ترافیک شرق-غرب این منطقه بالغ بر ۶۵ هزار تردد و تردد شمال-جنوب حدود ۳۰ هزار تردد کشتی ثبت شده است. با توجه به این حجم ترافیک، قرار است تا یک راه زیر دریایی جهت سهولت هرچه بیشتر تردد بار و مسافر میان اروپا و آفریقای شمالی احداث شود. در این مورد نگاه کنید به:

(Rothwell, Strait of Gibraltar, para. 4)

<sup>۱۰</sup> در سال ۱۷۰۴ نیروهای دریایی دولت‌های هلند و بریتانیا در قالب یک اتحاد که به رهبری پادشاه وقت آلمان بود، توانستند کنترل این منطقه را به دست گیرند. در همین حین، دولت فرانسه نیز به حمایت از دولت اسپانیا برخاست. اما در ادامه به دلیل مذاکرات پنهانی با دولت بریتانیا و به جهت بیم از دست دادن سرزمین‌های خود، دست از حمایت اسپانیا برداشت. اسپانیا نیز زمانی متوجه این موضوع شد که توافق‌های اصلی میان بریتانیا و فرانسه انجام شده بود. در نتیجه، اسپانیا چاره‌ای نداشت جز این که معاهده موسوم به «معاهده اوترخت» تحت عنوان «معاهده صلح و دوستی میان بریتانیای کبیر و اسپانیا» (Peace and Friendship Treaty of Utrecht between Spain and

<sup>۱</sup> <https://www.gibraltarlaws.gov>

<sup>۲</sup> [www.mshrg.ir](http://www.mshrg.ir)

<sup>۳</sup> <https://www.reuters.com>

<sup>۴</sup> Gibraltar

<sup>۵</sup> در مورد وجه تسمیه نام جبل الطارق باید خاطر نشان ساخت که پس از فتح این منطقه توسط یکی از سرداران مسلمان در سال ۷۱۱ میلادی به نام «طارق ابن زیاد»، این تنگه «جبل طارق» نامیده شد. پس از خروج مسلمانان از این منطقه، اسپانیایی‌ها همچنان نام جبل طارق را با تلفظ Gibraltar برای آن استفاده کردند. در این مورد نگاه کنید به:

(Waibel, Gibraltar, para 2)

### ۳. قواعد حقوقی ناظر بر توقیف کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی دولت ساحلی

اصل کلی حاکم بر دریاها، آزادی دریانوردی است. (UNCLOS, 1982) توقیف کشتی‌ها استثنایی بر آزادی دریانوردی است و باید به صورت مضیق تفسیر شود. هرچند دامنه شمول این استثناء در سال‌های اخیر افزایش داشته است.

در مورد توقیف کشتی خارجی در دریای سرزمینی دولت ساحلی باید به چند نکته کلی اشاره نمود. قواعد کلی توقیف کشتی در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ درج شده و به صورت حقوق عرفی نیز درآمده است.<sup>۱</sup> (چرجیل و لو، ۱۳۸۵) و (Lowe and Tzanakopoulos, 2013; Tanaka, 2019)

به طور کلی توقیف کشتی در حقوق بین‌الملل معاصر باید از سوی کشتی‌هایی که مجاز به چنین کاری هستند یعنی کشتی‌های

Great Britain, 1713) را در سال ۱۷۱۳ میلادی بپذیرد. از آن پس این سرزمین به بخشی از مستعمرات بریتانیا افزوده شده و در ۱۷۴۰ پادشاه وقت بریتانیا به صورت رسمی اعلام کرد که از این پس صرفاً قوانین دولت بریتانیا در این سرزمین اجرا خواهد شد. پس از افتتاح کانال سوئز اهمیت اقتصادی این تنگه افزایش پیدا کرد. (See, Roy Adkins and Lesley Adkins, Gibraltar: The Greatest Siege in British History, Penguin Publishing Group, 2019) اما به طور مشخص پس از جنگ جهانی دوم اختلافات میان بریتانیا و اسپانیا بر سر این منطقه روند افزایشی پیدا کرد به طوری که در چارچوب نهادهایی چون اتحادیه اروپا و ناتو این موضوع همیشه مورد بحث میان این دو کشور بوده است. در سال ۱۹۶۷ دولت بریتانیا یک همه‌پرسی در این منطقه برگزار کرد و اهالی این سرزمین اعلام کردند که خواهان باقی ماندن در حاکمیت بریتانیا هستند. (Waibel, Gibraltar, paras. 4-5) پس از آن دولت اسپانیا تمام ارتباطات خود را با این منطقه قطع نمود. در ماه‌های اخیر و پس از تصمیم بریتانیا مبنی بر خروج از اتحادیه اروپا موسوم به «برگزیت»، موضوع حاکمیت بر جبل‌الطارق همچنان به یکی از مناقشات اتحادیه و به خصوص اسپانیا با بریتانیا تبدیل شده است. (<https://www.nytimes.com>)

<sup>۱</sup> رویه توقیف و بازرسی کشتی‌ها از قرن نوزدهم میلادی در موافقتنامه‌های موجود میان برخی کشورها از فرانسه و بریتانیا به چشم می‌خورد. از طرفی، تعداد کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ (۱۶۸ دولت) و همچنین، عملکرد بعدی کشورهای که به کنوانسیون مزبور نپیوسته‌اند از جمله ایران نشان می‌دهد که در بسیاری از موارد از جمله دزدی دریایی، تجارت برده، کشتی بی‌تابیت، استفاده از چرم‌های مختلف از جمله مواردی بوده که مورد اتفاق نظر بوده در برخی موارد مشمول اعمال صلاحیت جهانی برای تعقیب مرتکبان آن نیز است. برای مطالعه بیشتر، ر.ک: تعداد دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=_en)  
حسین روحی و غلامرضا طحانی، عملکرد نیروی دریایی ایران در این خصوص: حقوق بین‌الملل و قواعد حاکم بر مخاصمات مسلحانه دریاها، نشر ارتش جمهوری اسلامی ایران، دانشکده فرماندهی و ستاد آجا، ۱۳۹۲، صص. ۹۸-۱۱۸.

نظامی و یا کشتی‌های دولتی که به این کار گمارده شده‌اند مانند گارد ساحلی و مبتنی بر دلایل معقول انجام شود. نکته بعد که در خصوص بازرسی و توقیف کشتی‌ها بسیار حائز اهمیت می‌باشد این است که انجام بازرسی در دریای آزاد حتماً باید با رضایت دولت صاحب پرچم انجام شود در غیر این صورت انجام بازرسی غیرقانونی است. ضمن این که در صورتی که اثبات شود دلایل مربوطه کافی بوده‌اند و به واسطه بازرسی کشتی مشخص شود که کشتی مزبور مرتکب تخلف شده است، کشتی بازرسی‌کننده حق دارد آن را توقیف نماید. اما اگر معلوم شود که دلایل ناکافی بوده و منجر به توقف کشتی و در نتیجه، به دلیل اختلال در کشتی‌رانی و اتلاف زمان منجر به ورود ضرر و زیان به آن شود، باید از سوی دولت صاحب پرچم کشتی که مبادرت به بازرسی نموده جبران خسارت شود.<sup>۲</sup>

دلایل توقف کشتی جهت انجام بازرسی در مواد مختلف کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است. برخی از موارد نیز مبنایی خارج از کنوانسیون دارند که در سال‌های اخیر توسعه یافته‌اند. مبنای حقوقی امکان بازرسی کشتی در دریای آزاد در ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ درج شده است. این ماده با عنوان «حق بازدید»<sup>۳</sup> اشعار می‌دارد یک کشتی جنگی یا هواپیمای نظامی یا سایر کشتی‌ها و هواپیماهایی که در خدمت دولت هستند و اجازه بازرسی را از دولت خود دریافت کرده‌اند می‌توانند یک کشتی مشکوک را متوقف کرده و اسناد و مدارک آن را بررسی نمایند و در صورتی که همچنان شک و تردیدی وجود داشت وارد عرشه کشتی شوند. در اینجا باید توجه داشت که کشتی مورد بازرسی نمی‌تواند یک کشتی جنگی یا دولتی متعلق به دولت دیگر باشد زیرا این کشتی‌ها طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ و حقوق بین‌الملل عرفی دارای مصونیت هستند. (UNCLOS, 1982)

منظور از کشتی‌های مورد بازرسی در اینجا کشتی‌های تجاری هستند. اگر کشتی تجاری مشکوک به انجام دزدی دریایی، تجارت برده و پخش غیرمجاز صوت و تصویر از طریق دریا باشد (ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲) یا بدون تابعیت (بند ۲ ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲) یا تابعیت کشتی بازرسی‌کننده را دارد اما پرچم کشور دیگری را برافراشته یا از برافراشتن و نشان دادن پرچمش امتناع می‌ورزد، می‌توان آن را بازرسی و در نهایت، توقیف نمود.

<sup>۲</sup> See, Douglas Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press, 2009, pp. 3-5.

<sup>۳</sup> Right of visit

در صورت بی‌اساس بودن شک مزبور، امکان جبران خسارت بر اساس بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارد. شایان ذکر است که دولت ایران صرفاً کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا نموده و مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹ موظف است که برخلاف موضوع و هدف کنوانسیون رفتار نکند. دولت جبل الطارق نیز به تبعیت از بریتانیا مشمول اجرای مقررات کنوانسیون مزبور می‌باشد. (<https://treaties.un.org>) در غیر از موارد ذکر شده، هرگونه مورد مشکوکی باید ابتدا به اطلاع دولت صاحب پرچم کشتی مشکوک رسانده شود و پس از اخذ رضایت دولت صاحب پرچم، بازرسی انجام شود.

بر اساس برخی موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه دولت‌ها به صورت دوجانبه توافق کرده‌اند تا در صورت نقض قواعد مرتبط با قاچاق مواد مخدر مندرج در کنوانسیون ملل متحد در مورد انتقال غیرقانونی موارد مخدر و روان‌گردان<sup>۱</sup> و نیز ماهیگیری مورد اشاره در حفظ و مدیریت ذخایر ماهی‌های مهاجر در جنوب شرقی اقیانوس اطلس<sup>۲</sup> و بالاخره سلاح‌های کشتار جمعی از جمله در قالب پروژه ابتکار امنیت اشاعه<sup>۳</sup> امکان بازرسی را برای یکدیگر فراهم نمایند. (Guilfoyle, 2009; Papastavridis, 2013; Tanaka, 2019)

البته شایان ذکر است که در زمان وقوع جنگ میان دو دولت، طرفین متخاصم بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی حق بازرسی کشتی‌ها را دارند تا از ورود اقلام و کالاهای مستقیم و غیرمستقیم نظامی به سرزمین دولت طرف متخاصم جلوگیری به عمل آورند. (Lowe and Tzanakopoulos, 2013)

باید توجه داشت که مبانی بازرسی در دریای آزاد با دریای سرزمینی متفاوت است. دلیل نخست این است که در دریای سرزمینی که اصولاً عبور بی‌ضرر و در محدوده تنگه‌های بین‌المللی، عبور ترانزیت امکان‌پذیر است، دولت ساحلی مجاور تنگه مبانی بیشتری جهت بازرسی کشتی خارجی در حال عبور از تنگه در اختیار دارد. نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی در امور مختلف زیست محیطی، مالی، مالیاتی، گمرکی، بهداشتی، مهاجرتی، امنیتی، تحقیقاتی، اطلاعاتی، ماهیگیری و ایمنی دریانوردی از جمله مواردی است که به دولت ساحلی اجازه

بازرسی کشتی خارجی را می‌دهد. در صورت نقض هر یک از مقررات فوق که توسط دولت ساحلی به تصویب رسیده، کشتی متخلف حق عبور بی‌ضرر یا حق عبور ترانزیت خود را نقض کرده است و دولت ساحلی می‌تواند در راستای اجرای مقررات خود کشتی تجاری ذریبط را بازرسی و در صورت لزوم توقیف نماید. (UNCLOS, 1982 and Jones, 2019) با این حال، جبل الطارق در زمان توقیف گریس ۱ به هیچ یک از موارد مزبور اشاره نکرد و صرفاً به مبنای تحریمی توقیف بسنده نمود که در ادامه به این موضوع پرداخته می‌شود.

این نکته مهم نیز باید مورد اشاره قرار گیرد که درجه بسیار اندکی از توسل به زور در صورت ترمد کشتی متخلف جهت بازرسی و توقیف و یا حتی بیرون راندن کشتی جنگی یا دولتی از آب‌های ساحلی در رویه قضایی و دولتی پذیرفته شده است به این شرط که ضروری و متناسب با اهداف مزبور باشد. (ITLOS Rep, 1999)

#### ۴. رژیم حقوقی حاکم بر عبور از تنگه جبل الطارق

تا سال ۱۶۱۰ میلادی کنترل دو طرف تنگه توسط اسپانیا انجام می‌شد. پس از ۱۷۱۳ طبق معاهده موسوم به اوترخت میان بریتانیا و اسپانیا که پیشتر به آن اشاره شد، باز هم اسپانیا کنترل تنگه را تا قرن ۱۹ در اختیار داشت. در این دوران دولت اسپانیا معتقد بود که کشتی‌ها در هنگام عبور از تنگه باید پرچم خود را برافراشته دارند تا شناسایی آنها به سهولت انجام شود. پس از این دوره، دولت بریتانیا کنترل تنگه را بر عهده گرفت. (Rothwell, 2019)

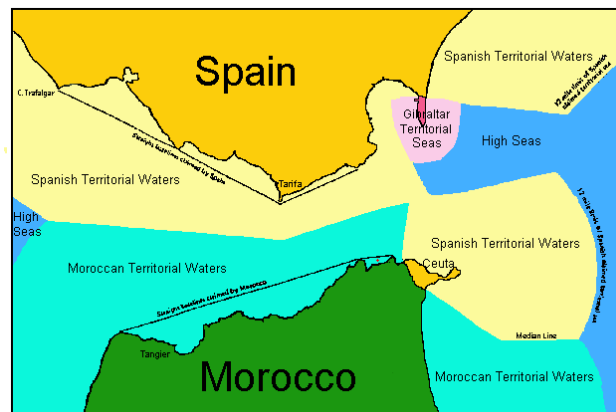
تا پیش از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، رژیم عبور حاکم بر تنگه جبل الطارق مبتنی بر عبور از عرض ۳ مایلی دریای سرزمینی کشورهای ساحلی مجاور تنگه بود که بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی تعیین شده بود. پس از گسترش عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل طبق کنوانسیون ۱۹۸۲، مباحثی در خصوص رژیم عبور میان دولت‌های ساحلی تنگه مطرح گردید زیرا ادعاهای مربوط به دریای سرزمینی در محدوده ۱۲ مایل دریایی می‌توانست موجب هم‌پوشانی مناطق دریای سرزمینی کشورهای مجاور تنگه شود. (Rothwell, 2019)

<sup>1</sup> United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988

<sup>2</sup> Convention on the Conservation and Management of Fishery Resources in the South East Atlantic Ocean (SEAFO), 2001

<sup>3</sup> Proliferation Security Initiative (PSI)

منطقه انحصاری اقتصادی صرفاً در اقیانوس اطلس اعمال کرده است.<sup>۱</sup> دولت بریتانیا نیز تنها ۳ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی منطقه جبل الطارق اعلام کرده است.<sup>۲</sup> اثر این اعلام موضع این است که در بخش غربی تنگه، کشتی‌ها یا از منطقه انحصاری اقتصادی اسپانیا عبور می‌کنند و یا از مراکش. در این حالت، آزادی کشتی‌رانی برقرار است تا زمانی که کشتی‌ها وارد محدود دریای سرزمینی اسپانیا، مراکش و یا قسمت جبل الطارق (تحت حاکمیت بریتانیا) شوند. در این حالت، عبور ترانزیت آغاز می‌شود. با ورود به دریای مدیترانه، کشتی‌ها یکبار دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد قرار می‌گیرند که در این حالت نیز آزادی دریانوردی برای آنها برقرار است.



نقشه شماره ۱: وضعیت مناطق دریایی در سواحل جبل الطارق، اسپانیا و مراکش

#### ۴-۱- تحریم‌های سازمان ملل متحد و توقیف کشتی خارجی

موضوع مهمی که در سال‌های اخیر در خصوص بازرسی و توقیف کشتی‌ها مطرح شده، تصمیمات شورای امنیت سازمان ملل متحد در قالب قطعنامه‌های الزام‌آور جهت تحریم کشور خاطی عضو می‌باشد.<sup>۳</sup> به عبارت دیگر، می‌توان این مورد را ذیل عنوان کلی «تحریم»<sup>۴</sup> مورد بررسی قرار داد. شورای امنیت در راستای مقابله با نقض تعهدات ناشی از منشور در سال‌های اخیر که رویه تحریمی خود را متمرکز بر تحریم‌های هدفمند نموده، سعی کرده تا از طریق فشار به دولت عضو خاطی، از سایر دولت‌ها و نهادهای عضو بخواهد تا کشتی دولت تحت تحریم را مورد بازرسی و در صورت احراز نقض قطعنامه شورا، توقیف نماید. در این راستا، می‌توان به حادثه توقیف کشتی کره‌شمالی توسط دولت ایالات متحده امریکا اشاره نمود که دولت اخیر مدعی است در راستای اجرای قطعنامه شورای امنیت انجام شده است.<sup>۵</sup>

<sup>۱</sup> <https://www.un.org>

<sup>۲</sup> <http://www.gibnet.com>

<sup>۳</sup> For example, Security Council Authorizes Member States to Intercept Vessels off Libyan Coast Suspected of Migrant Smuggling (Resolution 2240), at: <https://www.un.org/press/en/2015/sc12072.doc.htm>

<sup>۴</sup> Sanctions

<sup>۵</sup> معاون دادستان امنیت عمومی، وکیل ناحیه جنوبی نیویورک، معاون بخش ضد جاسوسی اف بی آی و معاون دفتر امور خارجه اف بی آی در نیویورک، در روز پنجشنبه ۹ مه ۲۰۱۹ اعلام کردند که علیه یک کشتی حامل ۱۷۰۶۱ تنی بنام Wise Honest که در جمهوری دموکراتیک خلق کره به ثبت رسیده است، شکایت حقوقی را به ثبت رسانده‌اند. این خبر در روز پنجشنبه ۹ می در تارنمای وزارت دادگستری ایالات

در دوران مذاکرات منتهی به تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲، تنگه جبل الطارق در کنار سایر تنگه‌های مهم بین‌المللی مشابه به عنوان یکی از نقاط تمرکز مذاکرات میان دولت‌ها مطرح بود. از یک سو، با توجه به وضعیت جغرافیایی تنگه جبل الطارق که هیچ بخشی از دریای آزاد را شامل نمی‌شود و کاملاً در دریای سرزمینی کشورهای مجاور یعنی اسپانیا، مراکش و بریتانیا قرار می‌گیرد، از سوی دیگر، با توجه به استفاده دریانوردی بین‌المللی برای عبور میان یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی از اقیانوس اطلس به بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در دریای مدیترانه، در حال حاضر، رژیم حقوقی حاکم بر عبور از تنگه جبل الطارق به صورت «عبور ترانزیت» می‌باشد.

(Churchill and Lowe, 1999)

با این حال، در طول مذاکرات دور سوم مربوط به تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲، برخی دولت‌ها مانند ایتالیا و اتحاد جماهیر شوروی سابق معتقد بودند که اعلامیه ۱۹۰۴ میان فرانسه و بریتانیا در خصوص مصر و مراکش و کنوانسیون ۱۹۱۲ فرانسه و اسپانیا در مورد روابط با مراکش، آزادی دریانوردی از تنگه را تضمین می‌نماید. اما هر دو دولت اسپانیا و مراکش این موضوع را کاملاً رد کردند. به طور مثال، اسپانیا معتقد است که بر اساس ماده ۱۰ معاهده اوترخت که با بریتانیا منعقد شده است، هرگونه حقوق و یا وضعیت‌های مرتبط با مناطق دریایی جبل الطارق که در ماده ۱۰ مزبور گنجانده نشده است، تحت تأثیر قرار نمی‌گیرد. (Rothwell,

2019)

در حال حاضر، دولت اسپانیا محدوده ادعای خود را در مورد ۱۲ مایل دریای سرزمینی، ۲۴ مایل منطقه مجاور و ۲۰۰ مایل

متحده آمریکا و اتحادیه اروپا به اتخاذ «اقدامات متقابل»<sup>۲</sup> بر اساس طرح مسوولیت دولت‌ها می‌دانند. (Dupont, 2012) هرچند وضع تحریم می‌تواند در دایره کلی مفهوم اقدامات متقابل در چارچوب مقابله با نقض تعهد پذیرفتنی باشد اما اعمال تحریم در قالب حقوقی اقدامات متقابل نیازمند احراز و اجرای برخی پیش‌شرط‌هاست که به نظر می‌رسد در مورد خاص تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران و اتحادیه اروپا وجود ندارد.<sup>۳</sup>

به صورت گذرا باید گفت زمانی که شورای امنیت سازمان ملل متحد به نمایندگی از جامعه بین‌المللی به وضعیتی رسیدگی کرده و در خصوص آن اقداماتی را اتخاذ نموده است، سایر دولت‌ها نمی‌توانند برخلاف یا فراتر از تصمیم شورا اقدامات متقابل اضافی را علاوه بر اقدامات شورا اتخاذ نمایند.

## <sup>2</sup> Countermeasures

<sup>۳</sup> در این خصوص می‌توان به این موارد اشاره کرد: دولتی که قصد اتخاذ اقدامات متقابل از جمله تحریم دارد نمی‌تواند در اجرای اقدامات متقابل خود علیه دولت دیگر به تهدید یا توسل به زور مبادرت ورزد. ضمن این که باید این اقدامات متناسب با ضرر و زیان وارده به این کشور و شدت عمل متخلفانه باشد. همچنین، پیش از توسل به اقدامات متقابل ابتدا باید دولت متخلف را به اجرای تعهداتش فراخواند؛ سپس وی را از تصمیم خود مبنی بر اتخاذ اقدامات متقابل آگاه سازد؛ و در نهایت، اگر عمل متخلفانه متوقف شد عمل متقابل نیز باید متوقف شود. به علاوه، اگر طرفین در فرایند رسیدگی به یک دعوا نزد نهایی قضایی یا داوری حضور دارند، از اتخاذ اقدامات متقابل خودداری نمایند. این موارد نشان می‌دهد که اقدامات مزبور ذیل اقدامات متقابل نیز قابل توجیه نیست زیرا پس از انعقاد برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در سال ۱۳۹۴ (۲۰۱۵) یا حتی پس از طرح دعوای ایران علیه ایالات متحده نزد دیوان بین‌المللی دادگستری در سال‌های ۲۰۱۶ (پرونده برخی اموال ایران) و سال ۲۰۱۸ (در پرونده نقض‌های ادعایی معاهده مودت، روابط اقتصادی و کنسولی میان ایران و ایالات متحده مصوب ۱۹۵۵) امکان اتخاذ اقدام متقابل علیه ایران قابل قبول نیست. ضمن این که تناسب میان اعمال خلاف ادعایی حقوق بین‌الملل از سوی ایران و اقدامات تحریمی ایالات متحده در این خصوص نیز دچار خدشه می‌باشد. برای مطالعه بیشتر، ر.ک:

Draft Articles on Responsibility of States, 2001; Alland, 2002; Paddeu, 2015.

در مورد موضوع تحریم نفتی و کشتیرانی ایران در آثار فارسی، ر.ک: ضیایی و رشیدی، ۱۳۹۵؛ رشیدی، ۱۳۹۵؛ ضیایی و رشیدی، ۱۳۹۶؛ امین‌زاده و خداپرست، ۱۳۹۱. همچنین، ر.ک: Shamgholi, 2012. ضمن این که یکی از نویسندگان به خوبی به موضوع ارتباط برجام، نقض معاهده مودت ۱۹۵۵ و تحریم‌های ایالات متحده بعد از خروج از برجام پرداخته است که شایان توجه است. ر.ک: Menkes, 2018.

در خصوص تحریم‌های شورای امنیت چون دولت‌های عضو بر اساس مواد ۲۴ و ۲۵ منشور پذیرفته‌اند<sup>۱</sup> که مسوولیت اولیه صلح و امنیت بین‌المللی را به شورای امنیت تفویض کنند و در این راستا، از تصمیماتی که شورا بر اساس منشور ملل متحد اتخاذ می‌نماید، تبعیت کنند، در نتیجه، در رویه دولت‌ها پذیرفته شده است که تحریم‌های شورای امنیت از مبانی حقوقی لازم برای اتخاذ و اجرا برخوردار است. (Peters, 2012) اما ابهامی که در این میان قابل طرح است این که آیا چنین تحریم‌هایی خارج از چارچوب سازمان ملل متحد مشروعیت دارد؟ (ممتاز، ۱۳۶۰) در سال‌های اخیر ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا سردمدار اتخاذ و اجرای تحریم‌های یکجانبه و چندجانبه در قالب تحریم‌های اولیه و ثانویه بوده‌اند. (ضیایی، ۱۳۹۳)

آنچه در مورد مشروعیت تحریم‌های ملل متحد گفته شد در مورد تحریم‌های اعمالی از سوی دولت‌ها و نهادهای دیگر پذیرفته شده نیست مگر این که صرفاً محدود به اشخاص حقیقی و حقوقی متبوع خود باشند و این که از محدوده قلمرو صلاحیت سرزمینی‌شان تجاوز نکند. در غیر این صورت اعمال هرگونه تحریم خارج از قلمرو صلاحیت سرزمینی دولت ایالات متحده یا دولت‌های عضو اتحادیه اروپا از منظر حقوق بین‌الملل مقبول و پذیرفته نیست. (Pellet, Alina Miron, 2013) البته برخی در این میان دلیل وضع این گونه تحریم‌های فراسرزمینی را استناد ایالات

متحده منتشر شد. این کشتی که بزرگترین کشتی حمل بار کره شمالی می‌باشد، برای حمل غیرقانونی زغال‌سنگ از کره شمالی و رساندن تجهیزات سنگین به این کشور استفاده می‌شده است. پرداخت‌های مربوط به تعمیر و نگهداری، تجهیزات و همچنین ارتقای این کشتی با دلار آمریکا و بدون اطلاع بانک‌های آمریکایی انجام شده است. این عمل قوانین ایالات متحده و همچنین قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل را نقض کرده است. معاون دادستان کل اعلام کرد که این کشتی ناقض تحریم‌ها هم‌اکنون نمی‌تواند خدمات ارائه دهد. در ادامه وکیل مزبور گفت که اقدامات حقوقی امروز اولین قدم برای توقیف کشتی حامل کره شمالی است که تحریم‌ها را نقض می‌کرده است. این کشتی در حال حاضر تحت توقیف ایالات متحده قرار دارد. ر.ک:

<https://www.justice.gov/opa/pr/north-korean-cargo-vessel-connected-sanctions-violations-seized-us-government>

<sup>۱</sup> بند ۱ ماده ۲۴: به منظور تأمین اقدام سریع و مؤثر از طرف ملل متحد اعضای آن مسوولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی را به شورای امنیت واگذار می‌نمایند و موافقت می‌کنند که شورای امنیت در اجرای وظایفی که به موجب این مسوولیت بر عهده دارد از طرف آنها اقدام نماید. ماده ۲۵: اعضای ملل متحد موافقت می‌نمایند که تصمیمات شورای امنیت را بر طبق این منشور قبول و اجرا نمایند.

۴-۲ توقیف کشتی نفتکش گریس ۱ و ادعای نقض تحریم‌های اتحادیه اروپا

همین نکته در قانون مناطق دریایی ایران مصوب ۱۳۷۲ نیز آمده است. طبق ماده این قانون «عبور شناورهای خارجی به استثنای موارد مندرج در ماده (۹)، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی ضرر است.» در ماده ۶ این قانون به برخی موازین به عنوان اقدام مغایر عبور بی ضرر پرداخته شده است از جمله «نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول بر خلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران» که در مورد موضوع مورد بررسی ما نیز قابل توجه است. (قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، ۱۳۷۲) از این جهت، رعایت مقررات دولت ساحلی از سوی کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی عنصر تفکیک ناپذیر مفهوم عبور بی ضرر است. در خصوص موضوع مورد بحث مقاله حاضر، اتحادیه اروپا نیز از دولت‌های عضو خود خواسته تا نسبت به تحریم سوریه، مقررات ذیربط اتحادیه را رعایت نمایند. حکومت جبل الطارق نیز به واسطه این که بخشی از سرزمین‌های بریتانیا محسوب می‌شود، قوانین تحریمی مزبور را در پهنه آبی خود اجرا می‌کند. حکومت مزبور با استناد به مقررات اتحادیه اروپا از جمله الزامات تحریمی این اتحادیه که در دستورالعمل‌های مصوب در سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ درج شده، مبادرت به توقیف کشتی مورد بحث کرده است. در این مورد در سطور بعد به تفصیل به این موضوع پرداخته خواهد شد. حتی اگر جبل الطارق به عنوان بخشی از قلمرو سرزمینی بریتانیا عضو اتحادیه اروپا نبود و در نتیجه الزامی به رعایت موازین این نهاد نداشت، بر اساس اختیارات حاکمیتی خود این حق را داشت تا در خصوص اعمال مقررات اتحادیه در سرزمین خود اظهار نظر کند.<sup>۴</sup> این نوع اقدامات توسط سایر کشورهای غیرعضو اتحادیه اروپا از جمله نروژ و سوئیس نیز انجام شده است و مسبوق به سابقه می‌باشد.<sup>۵</sup>

از طرفی، وزارت دادگستری ایالات متحده درخواستی جهت انجام همکاری و نیابت قضایی در خصوص این نفتکش داشت. رئیس دولت جبل الطارق در ۱۹ اوت ۲۰۱۹ در بیانیه‌ای در رد درخواست وزارت دادگستری ایالات متحده برای تداوم توقیف نفتکش مزبور بر اساس موافقتنامه نیابت و همکاری قضایی

اگر اطلاعات منتشره از سوی حکومت محلی جبل الطارق را بپذیریم مبنی بر این که این نفتکش جهت تهیه برخی اقلام وارد آب‌های ساحلی ۳ مایلی این منطقه شده، آن گاه باید به مبانی توقیف در دریای آزاد توجه نکرد<sup>۱</sup> و مبانی توقیف در دریای سرزمینی را در نظر آورد. در این صورت، طیف مقرراتی که کشتی در حال عبور بی ضرر یا عبور تزانزیت (در مورد جبل الطارق عبور تزانزیت) باید در زمان عبور از دریای سرزمینی یا تنگه بین‌المللی رعایت نماید، بسیار گسترده‌تر از موارد قابل اعمال در دریای آزاد باشد. در واقع، بر اساس کنوانسیون ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲<sup>۲</sup> کشتی‌هایی که قصد عبور از دریای سرزمینی کشوری دیگر را دارند باید قوانین و مقررات کشور ساحلی را رعایت نمایند.

<sup>۱</sup> پیرامون محدودیت آزادی دریانوردی در سایر حوزه‌ها از جمله مسائل محیط زیست و تأسیسات ساحلی، ر.ک: صالحی، ۱۳۹۶؛ صالحی، ۱۳۹۵.

<sup>۲</sup> بند ۴ ماده ۱۴ و ماده ۱۷ کنوانسیون مزبور دارای چنین محتوایی است. به عنوان مثال ماده ۱۷ چنین مقرر می‌دارد: «کشتی‌های خارجی که از حق عبور و مرور بی ضرر استفاده می‌کنند باید قوانین و مقرراتی را که کشور ساحلی مطابق این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل مخصوصاً قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل دریانوردی وضع نموده، رعایت کنند». ر.ک:

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Geneva, 29 April 1958.

<sup>۳</sup> طبق بند ۴ ماده ۲۱ این کنوانسیون، «کشتی‌های خارجی که در حال اعمال حق عبور بی ضرر از آب‌های سرزمینی هستند باید تمام قوانین و مقررات دولت ساحلی و همه مقررات بین‌المللی پذیرفته شده در مورد جلوگیری از تصادم کشتی‌ها را رعایت کنند». ر.ک:

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982.

شایان ذکر این که ایران هر دو کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را صرفاً امضا نموده و هنوز آنها را تصویب نکرده است. با این حال، طبق ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹ نباید اقدامی مغایر موضوع و هدف آنها انجام دهد. برای مشاهده اعضای کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، ر.ک:

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982, at:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=en)  
Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Geneva, 29 April 1958, at:

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg\\_no=XXI-1&chapter=21#EndDec](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-1&chapter=21#EndDec)

<sup>۴</sup> <https://www.gibraltarlaws.gov>

<sup>۵</sup> <https://www.europeansanctions.com>

مورد خاص نفت و فراورده‌های نفتی سوریه که موضوع بحث مقاله حاضر است، اعلام کرده است که دولت‌های عضو اتحادیه از واردات این کالا و فراورده‌های آن منع شده‌اند. در نتیجه، این تحریم فراسرزمینی قلمداد نمی‌شود چون صرفاً اشخاص حقیقی و حقوقی اروپایی را مد نظر قرار می‌دهد.<sup>۳</sup> تجزیه و تحلیل این مقررات را در قسمت بعد ارائه خواهیم کرد. بر همین اساس، نکته دیگر این است که قلمرو خاص تحریم سوریه توسط اتحادیه اروپا چیست و آیا این تحریم شامل محمول نفتکش گریس ۱ می‌شود یا خیر؟

#### ۳-۴ تحریم دولت سوریه از سوی اتحادیه اروپا

پس از وقوع ناآرامی در سوریه در سال‌های ۲۰۱۱ به بعد، اتحادیه اروپا این کشور را به دلیل نقض قواعد حقوق بشر تحریم نمود. در سال‌های بعد نیز این تحریم‌ها هر ساله تمدید شدند و دامنه و تعداد اشخاص حقیقی و حقوقی مرتبط با آن افزایش پیدا کرد. طبق اعلام اتحادیه اروپا آخرین تمدید این تحریم در تاریخ

ایالات متحده در خصوص رژیم‌های تحریمی متعدد خود نه تنها اشخاص حقیقی و حقوقی امریکایی را از هرگونه مرادده تجاری با موجودیت هدف تحریم منع می‌کند بلکه اشخاص حقیقی و حقوقی غیرامریکایی نیز که مبادرت به برقراری ارتباط تجاری و بازرگانی با موجودیت هدف تحریم بنمایند، از حق حضور و بهره‌مندی از بازارهای ایالات متحده محروم می‌شوند. برای مطالعه بیشتر، رک: (ضیایی، ۱۳۹۳)

۳ ماده ۲۶ دستورالعمل ۲۰۱۳ اتحادیه در زمینه تحریم سوریه چنین اشعار می‌دارد: «۱. اگر دولت‌های عضو اطلاعاتی در اختیار داشته باشند مبنی بر این که دلایل معقولی بر این باور وجود دارد که محموله کشتی یا هواپیما از سمت سوریه حاوی مواردی باشد که تجهیز، فروش، انتقال یا صادرات آن طبق ماده ۱ یا مشمول تجویز مندرج در ماده ۲ ممنوع شده باشد، این دولت‌ها باید مطابق مقررات ملی و در راستای حقوق بین‌الملل به خصوص حقوق دریاها و موافقتنامه‌های ایمنی هوانوردی بین‌المللی و موافقتنامه‌های حمل و نقل دریایی، چنین کشتی‌ها و هواپیماهایی را در بنادر و فرودگاه‌های خود و همچنین، در دریای سرزمینی خود، مطابق با تصمیمات و صلاحیت‌های مقامات ذیصلاح خود و با رضایت کشور صاحب پرچم طبق حقوق بین‌الملل دریاها، مورد بازرسی قرار دهند.

۲. دولت‌های عضو مطابق مقررات ملی و همراستا با حقوق بین‌الملل باید در ازای کشف، نسبت به توقیف و انبار نمودن مواردی اقدام نمایند که تجهیز، فروش، انتقال یا صادرات آنها طبق مواد ۱ و ۲ ممنوع شده است.»

طرفین اعلام نمود<sup>۱</sup> از آنجایی که توقیف این نفتکش بر مبنای مقررات اتحادیه انجام شده بود، تفاوت مهمی میان رژیم تحریمی ایالات متحده و اتحادیه در مورد ایران وجود دارد از جمله این که رژیم تحریمی در مورد ایران در اتحادیه اروپا مضیق‌تر از نمونه مشابه آن در ایالات متحده است. در نتیجه، جرائم ارتكابی مورد نظر در درخواست معاضدت قضایی از سوی وزارت دادگستری ایالات متحده در سرزمین جبل الطارق عمل مجرمانه تلقی نمی‌شوند. از این رو، امکان اجرای درخواست همکاری قضایی از سوی ایالات متحده وجود ندارد. (<https://www.gibraltar.gov.gi>)

بنابراین به نظر می‌رسد که حکومت جبل الطارق می‌تواند ممنوعیت‌های ناشی از تحریم اتحادیه اروپا را به طور کلی و در مورد خاص سوریه در قلمرو صلاحیتی خود از جمله دریای سرزمینی‌اش اعمال کند. این مقررات در زمره مقرراتی قرار می‌گیرد که هر دولت ساحلی می‌تواند از کشتی‌ها یا هواپیماهای در حال عبور ترانزیت بخواهد که بدانها مقید باشند. شرطی که در مورد این مقررات در کنوانسیون ۱۹۸۲ درج شده این است که مقررات یاد شده نباید به صورت تبعیض‌آمیز علیه کشتی‌ها اجرا شود. (UNCLOS, 1982) اما اگر معلوم شود که بازرسی و توقیف کشتی در دریای آزاد و نه در دریای سرزمینی جبل الطارق انجام شده است، بر اساس موارد برشمرده در خصوص دلایل امکان بازرسی در دریای آزاد، این نکته مشخص می‌شود که تحریم اتحادیه اروپا نمی‌تواند دلیلی بر بازرسی و توقیف نفتکش گریس ۱ قلمداد شود.

از سوی دیگر باید گفت که تحریم اتحادیه در خصوص سوریه «فراسرزمینی»<sup>۲</sup> نیست؛ زیرا مقررات اتحادیه در خصوص

<sup>۱</sup> در موافقتنامه استرداد میان ایالات متحده و بریتانیا مصوب ۳۱ مارس ۲۰۰۳، در ماده ۱۷ به این نکته اشاره شده که در موضوع استرداد اموال، دولت استرداد کننده می‌تواند در صورتی که اموال مزبور را به عنوان ادله در دولت طرف استرداد تلقی کرده و وجود آنها را لازم بداند، از استردادشان خودداری کند. رک:

Extradition Between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, at: <https://fas.org/irp/world/uk/extradite.pdf>

<sup>۲</sup> Extraterritoriality

تحریم‌های فراسرزمینی یا ثانویه به تحریم‌هایی گفته می‌شود که نه تنها تابعان حقوقی یک نظم حقوقی خاص از انجام معاملات تجاری و بازرگانی با کشور یا موجودیت هدف تحریم منع می‌شوند بلکه دایره این ممنوعیت به اشخاص و موجودیت‌های خارج از نظم حقوقی مزبور نیز تسری می‌یابد. به طور مثال،



۱ اشاره ای به نوع اقلام ممنوعه نمی‌کند و تشخیص آن را به عهده دولت عضو می‌گذارد. مع الوصف در ادامه همین بند مقرر می‌دارد که «اتحادیه اقدامات مقتضی در خصوص تعیین اقلام مورد اشاره را انجام خواهد داد.» از طرفی، مقرر دیگر مقرر استناد جبل الطارق است که مبنای توقیف کشتی را تشکیل می‌دهد. بر اساس بند ۱ ماده ۱۴ مقررات ۳۶ اتحادیه مصوب ۲۰۱۲، «تمام مبالغ و منابع مالی متعلق با تحت مالکیت، در اختیار یا تحت کنترل اشخاص حقیقی و حقوقی، موجودیت‌ها و نهادهای مندرج در پیوست دوم این سند باید مسدود شوند.» بند دوم همین ماده نیز هرگونه در دسترس قرار دادن مستقیم و غیرمستقیم پول و منابع مالی را برای یا به نفع اشخاص حقیقی و حقوقی ممنوع ساخته است. بند سوم نیز مشارکت عامدانه و عالمانه در فعالیت‌هایی که هدف یا اثر آن به طور مستقیم یا غیرمستقیم دور زدن اقداماتی است که در بندهای ۱ و ۲ بالا مقرر شده نیز ممنوع شده است.<sup>۵</sup> بر این اساس، جبل الطارق معتقد بود که اقدام ایران در صدور نفت به مقصد سوریه مشمول این مقرر می‌شود.

با توجه به اعلام مقامات رسمی ایران و نیز اعلام رسمی دولت جبل الطارق کشتی گریس ۱ حامل نفت خام بوده (https://www.gibraltarlaws.gov; www.mshrhg.ir) و بنابراین در زمان توقیف فاقد اقلام ممنوعه مندرج در ماده ۱ فوق‌الذکر بوده است. بدیهی است نفت خام را نمی‌توان از جمله کالایی قلمداد کرد که بتواند در جهت سرکوب مردم سوریه مورد استفاده قرار گیرد. به همین دلیل مصوبه ۲۵۵ اتحادیه اروپا در ماده دیگری به طور خاص به موضوع نفت خام می‌پردازد. به موجب ماده ۵ مصوبه، «خرید، واردات یا انتقال نفت خام و محصولات

می‌تواند برای سرکوب داخلی در سوریه مورد استفاده قرار گیرد از سوی دولت‌های عضو یا از طریق سرزمین دولت‌های عضو یا از طریق کشتی‌ها یا هواپیماهایی که پرچم دولت‌های عضو را حمل می‌کنند باید ممنوع گردد چه [فروش، تجهیز، انتقال یا صادرات برخی تجهیزات، کالاها و فن‌آوری] از سرزمین دولت‌های عضو صورت گیرد چه از خارج از آن».

<sup>۵</sup> ماده ۱۴ همین دستورالعمل اعلام می‌دارد: «مشارکت عامدانه و عالمانه در فعالیت‌هایی که موضوع یا اثر آنها به طور مستقیم یا غیرمستقیم منجر به دور زدن فعالیت‌های مورد اشاره در بندهای ۱ و ۲ می‌شود، باید ممنوع اعلام گردد.

ر.ک:

Council Regulation (EU) No 36/2012 of 18 January 2012 concerning restrictive measures in view of the situation in Syria and repealing Regulation (EU) No 442/2011, at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2012R0036:20130423:EN:PDF>

۱۷ می ۲۰۱۹ انجام شده که تا اول ژوئن ۲۰۲۰ ادامه خواهد داشت.<sup>۱</sup> بر اساس آمار اتحادیه، در حال حاضر ۲۶۹ شخص حقیقی و ۶۹ شخص حقوقی در فهرست تحریمی سوریه در اتحادیه اروپا قرار دارند.<sup>۲</sup> تحریم نفتی، محدودیت بر برخی سرمایه‌گذاری‌ها، انسداد اموال بانک مرکزی سوریه در اروپا، محدودیت صادراتی در خصوص تجهیزات و فن‌آوری که می‌تواند در مورد سرکوب شورش‌ها مؤثر باشد و در نهایت، تجهیزات و فن‌آوری که برای پیش یا اختلال در اینترنت یا ارتباطات تلفنی به کار می‌رود از مواردی است که در تحریم اتحادیه اروپا مورد اشاره قرار گرفته است.<sup>۳</sup>

حال باید دید که آیا مقررات تحریمی اتحادیه اروپا اجازه بازرسی و توقیف نفتکش گریس ۱ را به دلیل نقض مقررات تحریمی ادعایی به دولت جبل الطارق داده است؟

مطابق بند ۱ ماده ۲۶ مصوبه شماره ۲۵۵ شورای اروپا مصوب ۲۰۱۳، «اگر دولت‌های عضو اطلاعات قابل قبولی داشته باشند مبنی بر اینکه بار کشتی و هواپیمای اعزامی به مقصد سوریه حاوی اقلامی است که ارائه، فروش، انتقال یا صادرات آن بر اساس ماده ۱ ممنوع شده است یا منوط به اخذ مجوز موردی بر اساس ماده ۲ می‌باشد، باید مطابق با مقررات ملی خود و قواعد حقوق بین‌الملل به خصوص حقوق بین‌الملل دریاها و موافقت‌نامه‌های هوانوردی کشوری بین‌المللی، اقدام به بازرسی کشتی یا هواپیمای واقع در بندر و فرودگاه و نیز دریای سرزمینی خود نمایند. این اقدام باید براساس تصمیمات مقامات ذیصلاح و با رضایت دولت صاحب پرچم در مواردی که حقوق بین‌الملل در دریای سرزمینی لازم می‌داند، انجام شود.» بند ۱ ماده ۱ مصوبه در خصوص اقلام ممنوعه مقرر می‌دارد «فروش، ارائه، انتقال و یا صادرات برخی تجهیزات، کالاها و فن‌آوری که می‌تواند برای سرکوب داخلی یا ساخت و نگهداری محصولات می‌تواند برای سرکوب داخلی استفاده شود، توسط اتباع دولت‌های عضو به مقصد سوریه یا از طریق قلمرو دولت عضو یا با استفاده از کشتی و هواپیمای دارای پرچم دولت عضو، ممنوع است.»<sup>۴</sup>

<sup>۱</sup> <https://www.consilium.europa.eu>

<sup>۲</sup> <https://www.sanctionsmap.eu>

<sup>۳</sup> Council Decision 2013/255/CFSP of 31 May 2013 concerning restrictive measures against Syria

<sup>۴</sup> ماده ۱ دستورالعمل سال ۲۰۱۳ اتحادیه در مورد تحریم سوریه چنین اشعار می‌دارد: «فروش، تجهیز، انتقال یا صادرات برخی تجهیزات، کالاها و فن‌آوری که می‌تواند برای سرکوب داخلی یا برای ساخت و نگهداری محصولات می‌تواند

شایان ذکر است کشور سوریه از منابع نفت قابل توجهی در منطقه مدیترانه شرقی شامل اردن، لبنان، اسرائیل، کرانه باختری رود اردن و نوار غزه برخوردار است. سوریه در ۲۰۱۰ حدود ۴۰۰۰۰۰ بشکه نفت خام تولید کرده است. تقریباً تمام نفت خام سوریه به اروپا صادر می‌شود. در ۱ ژانویه ۲۰۱۱ این کشور دارای دو و نیم میلیارد بشکه ذخایر نفتی داشته است. (<https://www.eia.gov>) بنابراین سوریه اساساً صادر کننده نفت است و نه وارد کننده نفت. به همین دلیل، اتحادیه اروپا دولت سوریه را از فروش نفت خود محروم کرده است. لذا اقدام دولت جبل الطارق در توقیف کشتی گریس ۱ حامل نفت خام به مقصد سوریه با فرض صحت ادعای آن دولت مبنی بر انتقال نفت ایران به بنادر سوریه از این جهت فاقد وجهت می باشد که بتوان از نفت صادراتی مزبور کالاهایی جهت سرکوب مردم ساخت. در واقع، این دیدگاه به نوعی سخت‌گیرانه به موضوع نگاه می‌کند که می‌توان نقطه مقابل آن را چنین در نظر گرفت که امکان ساخت ابزار و ادوات سرکوب به وسیله محموله صادراتی نفتی ایران در قالب فرآوری محصول به شکل مورد نظر جهت استفاده در اقدامات ادعایی سرکوب‌گرانه قابل تصور باشد. اما طبق دستورالعمل ۳۶ اتحادیه، این دیدگاه مضییق و سخت‌گیرانه تا حدی کنار می‌رود چرا که از منظر مقررات این دستورالعمل، می‌توان محموله نفت صادراتی ایران را در زمره منابع مالی قلمداد کرد که امکان استفاده از آن توسط دولت سوریه به شکل فروش و تبدیل آن به پول جهت استفاده در اقدامات ادعایی سرکوب مردم سوریه مورد استفاده قرار گیرد.

## ۵. نتیجه‌گیری

در تاریخ ۴ جولای ۲۰۱۹ حکومت جبل الطارق کشتی نفتکش گریس ۱ را در آب‌های سرزمینی خود توقیف کرد. رییس دولت جبل الطارق طی بیانیه‌ای رسماً اعلام کرد که کشتی یاد شده با حمل نفت خام به مقصد یکی از بنادر سوریه مقررات تحریمی اتحادیه اروپا در خصوص ممنوعیت فروش نفت به سوریه را نقض کرده است. با توجه به محدودیت‌های صادراتی و وارداتی مندرج در ماده ۱ مصوبه شورای اروپا مبنی بر ممنوعیت فروش، ارائه، انتقال و صادرات اقلامی که می‌تواند در سرکوب مردم سوریه به کار گرفته شود و اینکه محموله نفت خام موجود در نفتکش گریس ۱ از جمله اقلامی نیست که در سرکوب مردم

پتروشیمی از سوریه ممنوع است.<sup>۱</sup> همان‌طور که ماده اخیر صریحاً بیان می‌دارد خرید، واردات یا انتقال نفت خام از سوریه مشمول تحریم‌های اتحادیه اروپا قرار گرفته است و ممنوعیتی برای صادرات نفت خام به سوریه وجود ندارد. به نظر می‌رسد آنچه که مورد نظر اتحادیه اروپا بوده است کاهش توان مالی دولت سوریه از طریق ایجاد محدودیت بر فروش نفت خام و یا محصولات پتروشیمی توسط دولت سوریه به خریداران خارجی است. به نظر می‌رسد که منطبق این مقرر اتحادیه این است که خرید نفت خام یا محصولات پتروشیمی سوریه به این دلیل است که این دولت نتواند از طریق درآمد حاصل از فروش نفت خام یا محصولات پتروشیمی در پی سرکوب داخلی باشد. در واقع، آنچه که به عنوان منطبق و رای این مقرر وجود دارد به نظر این است که اتحادیه اروپا سعی داشته با خشکاندن منابع اقتصادی سوریه که بیشتر از طریق صادرات نفت این کشور انجام می‌شود، امکانات اقتصادی و درآمدی این کشور را برای احتمال هرگونه درآمدزایی جهت خرید ابزارهای سرکوب مردمی یا حتی تولید آن از طریق فرآورده‌های نفتی در پالایشگاه‌های سوریه به حداقل ممکن برساند. بنابراین، خرید نفت سوریه می‌تواند منجر به درآمدزایی دولت سوریه و در نهایت خرید اقلام یا فن‌آوری مربوط به سرکوب مردم شود. یا این که خود نفت ممکن است در پالایشگاه‌های سوریه به شکل فراوری شده تبدیل به اقلام سرکوب شود. در هر صورت، بر اساس این مقرر، صرفاً خرید نفت از سوریه ممنوع است و این امر شامل فروش نفت به سوریه نمی‌شود.

هرچند بر اساس ماده ۱۴ دستورالعمل ۳۶ اتحادیه، نفت نیز می‌تواند در زمره منابع مالی قرار گیرد. مطابق بند ششم ماده ۱ این دستورالعمل «منبع مالی به معنی هر نوع مالی است اعم از عینی و غیرعینی، منقول و غیرمنقول که خودشان پول نیستند اما می‌توانند به منظور کسب پول، کالا یا خدمات مورد استفاده قرار گیرند.» به نظر می‌رسد بتوان با این تعریف گسترده و موسع، صدور نفت به سوریه را به منظور مندرج در این بند، یک منبع مالی تلقی کرد.<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> ماده ۵ چنین اعلام می‌کند: «فروش، واردات یا انتقال نفت خام و محصولات نفتی از سوریه باید ممنوع اعلام گردد.»

<sup>۲</sup> ماده ۱ اشعار می‌دارد: «منبع اقتصادی به این معناست: هر نوع مالی اعم از محسوس و غیرمحسوس، منقول و غیرمنقول که به شکل پول نیستند اما می‌تواند برای کسب پول، کالا یا خدمات مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

فراساحلی، مجله اقیانوس‌شناسی، ش. ۳۲.  
 ضیایی، سیدیا سر، ۱۳۹۳. مشروعیت تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده امریکا علیه جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین‌الملل عمومی، در، امیرحسین رنجبریان و سیدقاسم زمانی (ویراستاران)، ایران و چالش‌های حقوقی بین‌المللی معاصر، ج. اول، شهردانش: ۱۵۴-۱۵۲.

ضیایی، سیدیا سر و مهناز رشیدی، ۱۳۹۵. تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین‌الملل، مجله حقوقی بین‌المللی، ش. ۵۴.

ضیایی، سیدیا سر و مهناز رشیدی، ۱۳۹۶، تحریم نفتی ایران در پرتوی اصول حقوق بین‌الملل اقتصادی، در، سیدقاسم زمانی و عبدالله عابدینی (ویراستار)، ایران و چالش‌های حقوقی بین‌المللی معاصر، شهردانش.

قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، ۱۳۷۲.

ممتاز، جمشید، ۱۳۶۰. تحریم اقتصادی و حقوق بین‌الملل عمومی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۲۲: ۲۲۳-۲۱۵.

Adkins, R. and Adkins L., 2019. Gibraltar: The Greatest Siege in British History, Penguin Publishing Group: 150-200.

Churchill, R., Lowe A. V., 1999. The Law of the Sea, 3th ed., Manchester University Press: 259-271.

Guilfoyle, D., 2009. Shipping Interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press: 7-20. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511596636>

Menkes, M. j.. 2018. The Legality of US Investment Sanctions against Iran before the ICJ: A Watershed Moment for the Essential Security and Necessity Exceptions, Canadian Yearbook of International Law: 328-364. <https://doi.org/10.1017/cyl.2019.19>

Papastavridis, E. 2015. The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans, Bloomsbury Publishing: 4-13.

Shamgholi, F. 2012, Sanctions against Iran and Their Effects on the Global Shipping Industry, Master's Programme in Maritime and Shipping Law, Lund University: 52-55.

سوریه به کار رود و با لحاظ اینکه ماده ۵ مصوبه صرفاً خرید، واردات و یا انتقال نفت خام از سوریه را با هدف کاهش توان مالی دولت اخیر ممنوع اعلام کرده است به نظر می‌رسد اقدام دولت جبل الطارق در توقیف کشتی نفتکش گریس ۱ حامل نفت خام ایران در آب‌های سرزمینی جبل الطارق از منظر مقررات تحریمی اتحادیه اروپا منطبق بر مقررات تحریمی شماره ۳۶ اتحادیه اروپا مصوب ۲۰۱۲ باشد. از این منظر، محموله نفتی گریس ۱ منبع مالی تلقی می‌شود که می‌تواند با جمع مواد ۱ و ۱۴ مقررات مزبور، ممنوع تلقی شده و امکان اقدام علیه گریس ۱ را از سوی مقامات جبل الطارق فراهم نماید. با این حال، استناد به مقررات مصوب اتحادیه در سال ۲۰۱۳ در خصوص تحریم سوریه در عین حال قابل استناد نبوده و فاقد وجهت است. به نظر می‌رسد با توجه به تأکید بند سوم ماده ۱۴ دستورالعمل ۲۰۱۲ مبنی بر عامدانه و عالمانه بودن انتقال مستقیم یا غیرمستقیم منبع مالی به سوریه، دادگاه جبل الطارق از دولت ایران خواست تا تعیین کند که آیا مسیر نهایی گریس ۱ به سمت سوریه است یا خیر. دولت ایران نیز مقصد نهایی این نفتکش را سوریه ندانست و به همین جهت زمینه آزادسازی این نفتکش در روزهای بعد فراهم شد.

## منابع

امین‌زاده، الهام و ناصر خداپرست، ۱۳۹۱. نقد تحریم نفت ایران از طرف اتحادیه اروپا از منظر حقوق بین‌الملل، دیدگاه‌های حقوق قضایی، ش. ۶۰.

رشیدی، مهناز/ف. ۱۳۹۶. تحریم نفتی ایران از منظر حقوق بین‌الملل، شهردانش.

روحي، حسين و غلامرضا طحاني، ۱۳۹۲. عملکرد نیروی دریایی ایران در این خصوص: حقوق بین‌الملل و قواعد حاکم بر مخصصات مسلحانه دریاها، نشر ارتش جمهوری اسلامی ایران، دانشکده فرماندهی و ستاد آجا: ۹۸-۱۱۴.

صالحی، جواد، ۱۳۹۵. نظر مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها: تجلی تعهدات دولت صاحب پرچم راجع به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری اقتصادی، مجله اقیانوس‌شناسی، ش. ۲۸.

صالحی، جواد، ۱۳۹۶. اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاها در تقابل میان اصل آزادی دریانوردی و حق حفاظت از تأسیسات

- Council Decision 2013/255/CFSP of 31 May 2013 concerning restrictive measures against Syria, at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:147:0014:0045:EN:PDF>.
- Council Regulation (EU) No 36/2012 of 18 January 2012 concerning restrictive measures in view of the situation in Syria and repealing Regulation (EU) No 442/2011, at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2012R0036:20130423:EN:PDF>
- Extradition Between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, at: <https://fas.org/irp/world/uk/extradite.pdf>
- Peace and Friendship Treaty of Utrecht between Spain and Great Britain, 1713
- Security Council Authorizes Member States to Intercept Vessels off Libyan Coast Suspected of Migrant Smuggling (Resolution 2240), at: <https://www.un.org/press/en/2015/sc12072.doc.htm>
- United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.
- <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/articles/2019s132.pdf>
- <https://www.europeansanctions.com/2019/07/gibraltar-sanctions-laws-grace-1-designation/>
- <https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/grace-1-confirmed-to-be-carrying-full-load-of-crude-oil-5222019-5112>
- [www.mshrgh.ir/973506](http://www.mshrgh.ir/973506);
- [www.irna.ir/news/83388096/](http://www.irna.ir/news/83388096/);
- [www.irna.ir/news/83398824/](http://www.irna.ir/news/83398824/)
- <https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker-britain/uk-to-facilitate-release-of-iranian-tanker-if-it-gets-syria-guarantees-hunt-idUSKCN1U80II>
- <https://www.nytimes.com/2019/02/02/world/europe/spain-britain-brexit-gibraltar.html>
- Tanaka, Y. 2019. *The International Law of the Sea*, 3rd ed, Cambridge University Press: 451-560.
- Jones, A John P; 2017. *Ships, Diverting and Ordering into Port*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 4-5.
- Lowe, V and A Tzanakopoulos: 2013. *Ships, Visit and Search*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 17-25.
- Rothwell, D R; 2009. *Strait of Gibraltar*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 15-20.
- Sull, P.; 2013. *Decolonization: British Territories*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 4-5.
- Peters, A.; 2012. Article 24, in, Bruno Simma, Daniel- Erasmus Khan, Georg Nolte, Andreas Paulus, Nikolai Wessendorf, (Editors), *The Charter of the United Nations: A Commentary, Volume I (3rd Edition)*: 765-768.
- Waibel, M.; 2013. *Gibraltar*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 6-9.
- Alain P, Miron A., *Sanctions*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 10-12.
- Denis A.; 2002. *Countermeasures of General Interest*, *European Journal of International Law*: 1221-1223. <https://doi.org/10.1093/ejil/13.5.1221>
- Dupont P.E: 2012. *Countermeasures and Collective Security: The Case of the EU Sanctions Against Iran*, *Journal of Conflict and Security Law*, Volume 17: 301–336. <https://doi.org/10.1093/jcsl/krs020>
- Paddeu F I; 2015. *Countermeasures*, Max Planck Encyclopedia of Public International Law: 1-4
- British Overseas Territories Act 2002*, at: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2002/8/contents>
- Case concerning MV “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines V. Guinea)*, 1 July 1999.
- Convention on the Conservation and Management of Fishery Resources in the South East Atlantic Ocean (SEAFO)*, 2001

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/05/17/syria-eu-renews-sanctions-against-the-regime-by-one-year/>

<https://www.sanctionsmap.eu/#/main/details/32/lists?search=%7B%22value%22:%22%22,%22searchType%22:%7B%7D%7D>

[https://www.eia.gov/beta/international/analysis\\_includes/countries\\_long/Syria/archive/pdf/syria\\_2011.pdf](https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/Syria/archive/pdf/syria_2011.pdf)

<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/gibraltar/11534580/Gibraltar-suggests-it-wants-to-stay-in-EU-in-the-event-of-Brexit.html>

<https://treaties.un.org>

[https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf)

<http://www.gibnet.com/fish/waters.htm>

<https://www.justice.gov/opa/pr/north-korean-cargo-vessel-connected-sanctions-violations-seized-us-government>

<https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/detention-of-super-tanker-the-grace-1-5062019-5095>

<https://gcaptain.com/seized-supertanker-grace-1-at-full-capacity-with-crude-gibraltar-says/>

<https://www.gibraltarlaws.gov.gi/articles/2019-06o.pdf>

<https://www.europeansanctions.com/2019/07/3rd-countries-align-with-eu-sanctions-on-cyber-attacks-iran-and-syria/>