Submit Date: 11 July 2026
Revise Date: 12 November 2026
Accept Date: 19 November 2026
Initial Publish: 21 November 2026
Final Publish: 20 April 2028

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

© 2028 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

The Arrest of Commercial Vessels and the Closure of the Strait of Hormuz: An Analysis of the Challenges of Protecting Cargo Owners' Rights in Light of the 1999 International Convention on Arrest of Ships

Ahmad Pourebrahim[1], Mahmood Kohani Khoshkbejari[1], Maryam Javadi Sharif Oryani[1]*

1. Department of Law, Ra.C., Islamic Azad University, Rasht, Iran

* Corresponding Author's Email: 1583447199@iau.ir

ABSTRACT

The arrest of commercial vessels and the restriction or closure of passage through the Strait of Hormuz may generate significant legal and economic consequences for cargo owners, even when they have played no role in the dispute leading to the arrest of the vessel or in the sovereign decision restricting navigation. This study aims to examine the legal position of cargo owners and assess the capacities and limitations of the 1999 International Convention on Arrest of Ships in protecting their rights. Using a descriptive-analytical and documentary legal approach, the research distinguishes between judicial ship arrest, sovereign detention, and the closure or restriction of passage through the Strait of Hormuz and identifies the legal rules applicable to each situation. The findings indicate that the 1999 Convention is primarily concerned with judicial arrest for the purpose of securing maritime claims and should not be extended, without proper legal distinction, to political or security-based detention or general restrictions on navigation. The rights of cargo owners also possess a degree of legal independence from those of shipowners and carriers, and the arrest of a vessel should not, in the absence of an independent legal basis, result in the impairment of their proprietary or contractual rights. Losses arising from delayed delivery, rerouting, increased transport costs, cargo deterioration, and lost commercial opportunities do not arise from a single basis of liability and must be assessed, depending on the circumstances, under carrier liability, force majeure clauses, marine insurance, wrongful arrest, or state responsibility. The study concludes that effective protection of cargo owners requires a coordinated interpretation of ship arrest law, maritime carriage law, the law of the sea, liability rules, and marine insurance, and that the 1999 Convention alone does not provide a comprehensive compensation framework for all losses resulting from arrest or navigational closure.

Keywords: *Commercial Vessel Arrest; Strait of Hormuz; Cargo Owners; 1999 Convention; Maritime Carriage; Compensation*

How to cite: Pourebrahim, A., Kohani Khoshkbejari, M., & Javadi Sharif Oryani, M. (2028). The Arrest of Commercial Vessels and the Closure of the Strait of Hormuz: An Analysis of the Challenges of Protecting Cargo Owners' Rights in Light of the 1999 International Convention on Arrest of Ships. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, *6*(1), 1-21.

تاریخ ارسال: ۲۰ تیر ۱۴۰۵
تاریخ بازنگری: ۲۱ آبان ۱۴۰۵
تاریخ پذیرش: ۲۸ آبان ۱۴۰۵
تاریخ چاپ اولیه: ۳۰ آبان ۱۴۰۵
تاریخ چاپ نهایی: ۱ اردیبهشت ۱۴۰۷

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

توقیف کشتی‌های تجاری و انسداد تنگه هرمز؛ واکاوی چالش‌های حمایت از حقوق صاحبان کالا در پرتو کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹

احمد پور ابراهیم[۱]، محمود کهنی خشکبجاری[۱]، مریم جوادی شریف عریانی[۱*]

۱. گروه حقوق، واحد رشت، دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران
* پست الکترونیک نویسنده مسئول: 1583447199@iau.ir

چکیده

توقیف کشتی‌های تجاری و محدودیت یا انسداد عبور از تنگه هرمز، از جمله وضعیت‌هایی است که می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای صاحبان کالا ایجاد کند؛ در حالی که این اشخاص ممکن است هیچ نقشی در اختلاف منتهی به توقیف کشتی یا تصمیم حاکمیتی محدودکننده عبور نداشته باشند. هدف پژوهش حاضر، تحلیل جایگاه حقوقی صاحبان کالا و ارزیابی ظرفیت‌ها و محدودیت‌های کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹ در حمایت از حقوق آنان است. پژوهش با روش توصیفی ـ تحلیلی و رویکرد حقوقی ـ اسنادی انجام شده و با تفکیک میان توقیف قضایی کشتی، بازداشت حاکمیتی و انسداد یا محدودیت عبور از تنگه هرمز، مبانی حقوقی قابل اعمال بر هر وضعیت را بررسی می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد که کنوانسیون ۱۹۹۹ اساساً ناظر بر توقیف قضایی کشتی برای تأمین دعاوی دریایی است و نمی‌توان قلمرو آن را بدون تفکیک ماهیت اقدام، به توقیف‌های سیاسی، امنیتی یا محدودیت عمومی کشتیرانی تسری داد. همچنین، حقوق صاحبان کالا از حقوق مالک کشتی و متصدی حمل استقلال نسبی دارد و توقیف کشتی نباید بدون مبنای قانونی مستقل به تضییع حقوق مالکانه یا قراردادی آنان منجر شود. خسارات ناشی از تأخیر در تحویل، تغییر مسیر، افزایش هزینه‌های حمل، فساد کالا و از دست رفتن فرصت تجاری نیز تابع یک مبنای واحد مسئولیت نیست و حسب مورد باید در چارچوب مسئولیت متصدی حمل، شروط فورس ماژور، بیمه دریایی، توقیف ناروا یا مسئولیت دولت بررسی شود. نتیجه پژوهش نشان می‌دهد که حمایت مؤثر از صاحبان کالا مستلزم تفسیر هماهنگ قواعد توقیف کشتی، حقوق حمل‌ونقل دریایی، حقوق دریاها، مسئولیت و بیمه دریایی است و کنوانسیون ۱۹۹۹ به‌تنهایی نظام جامعی برای جبران تمامی خسارات ناشی از توقیف یا انسداد فراهم نمی‌کند.

کلیدواژگان: *توقیف کشتی‌های تجاری؛ تنگه هرمز؛ صاحبان کالا؛ کنوانسیون ۱۹۹۹؛ حمل‌ونقل دریایی؛ جبران خسارت*

نحوه استناددهی: پور ابراهیم، احمد.، کهنی خشکبجاری، محمود.، و جوادی شریف عریانی، مریم. (۱۴۰۷). توقیف کشتی‌های تجاری و انسداد تنگه هرمز؛ واکاوی چالش‌های حمایت از حقوق صاحبان کالا در پرتو کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۶(۱)، ۲۱-۱.

© ۱۴۰۷ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

مقدمه

حمل‌ونقل دریایی یکی از بنیادی‌ترین ارکان تجارت بین‌المللی است و بخش مهمی از جریان کالا، مواد اولیه، انرژی و محصولات صنعتی در جهان از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود. در این میان، تنگه‌های بین‌المللی به سبب نقش ارتباطی میان پهنه‌های مختلف دریایی، جایگاهی فراتر از یک مسیر جغرافیایی ساده دارند و اختلال در عبور از آنها می‌تواند آثار اقتصادی و حقوقی گسترده‌ای بر زنجیره‌های تأمین، قراردادهای حمل، بیمه‌های دریایی، تعهدات فروشندگان و خریداران و منافع صاحبان محموله بر جای گذارد. تنگه هرمز از مهم‌ترین نمونه‌های این گذرگاه‌هاست و اهمیت آن، به‌ویژه در انتقال انرژی و پیوند بنادر خلیج فارس با آب‌های آزاد، سبب شده است که هرگونه بحران امنیتی یا محدودیت دریانوردی در آن، پیامدهایی فراتر از منطقه جغرافیایی پیرامون تنگه داشته باشد (US Energy Information Administration, 2025). موقعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز نیز موجب شده است که تحولات آن مستقیماً با ملاحظات امنیتی، اقتصادی و سیاست خارجی دولت‌های منطقه ارتباط پیدا کند (Sarkhoshpour et al., 2026). از همین منظر، اهمیت تنگه را نمی‌توان صرفاً با حجم عبور کشتی‌ها سنجید، بلکه باید آن را در پیوند با امنیت انرژی، استمرار تجارت بین‌المللی و قابلیت پیش‌بینی روابط اقتصادی تحلیل کرد (Seraji & Mahmoudi Lamooki, 2018). در سال‌های اخیر، افزایش تنش‌های منطقه‌ای و تغییر الگوهای تأمین انرژی نیز موجب شده است که امنیت عبور از تنگه هرمز برای بازیگران خارج از منطقه، از جمله کشورهای اروپایی، اهمیت مضاعفی پیدا کند (Shahzad et al., 2025).

در چنین بستری، توقیف کشتی تجاری یا محدود شدن امکان عبور آن از تنگه هرمز صرفاً مسئله‌ای میان دولت ساحلی و مالک کشتی نیست. عملیات حمل دریایی معمولاً مجموعه‌ای از روابط حقوقی مستقل اما به‌هم‌پیوسته را در بر می‌گیرد که در آنها مالک کشتی، متصدی حمل، مستأجر، فرستنده، گیرنده، خریدار، فروشنده، بانک، بیمه‌گر و صاحب نهایی کالا ممکن است اشخاص متفاوتی باشند. حقوق دریایی جدید نیز بر همین تفکیک نهادی و قراردادی استوار است و مسئولیت متصدی حمل را باید جدا از مالکیت کشتی و جدا از مالکیت کالا بررسی کرد (Girvin, 2022). در نظام‌های مبتنی بر قواعد حمل دریایی، تعهد متصدی نسبت به حفظ، جابه‌جایی و تحویل کالا از رابطه‌ای قراردادی ناشی می‌شود که الزاماً با مالکیت وی بر کشتی هم‌پوشانی ندارد (Djadjev, 2017). بنابراین، اگر کشتی به علت بدهی مالک، مطالبه یک طلبکار دریایی، اختلاف مربوط به اجاره کشتی، هزینه‌های بندری یا هر دعوای دریایی دیگری توقیف شود، صاحب کالایی که محموله او بر روی کشتی قرار دارد ممکن است بدون آنکه در ایجاد سبب توقیف دخالتی داشته باشد، با عدم امکان دسترسی به کالا، تأخیر در تحویل، افزایش هزینه‌های انبارداری و نگهداری، فساد محموله یا از دست رفتن فرصت تجاری مواجه شود. همین وضعیت نشان می‌دهد که تحلیل حقوقی توقیف کشتی بدون شناسایی موقعیت مستقل صاحب کالا، تصویری ناقص از آثار واقعی توقیف ارائه می‌کند.

کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹ در پاسخ به یکی از مسائل اساسی حقوق دریایی، یعنی ایجاد تعادل میان حق طلبکار دریایی برای تحصیل تأمین مؤثر و ضرورت جلوگیری از توقیف‌های بی‌ضابطه شناورها، شکل گرفته است. کارکرد اصلی این نظام آن است که توقیف کشتی را به وجود دعوای دریایی و شرایط حقوقی مشخص وابسته سازد. در ادبیات حقوق دریایی نیز توقیف کشتی اساساً اقدامی تأمینی تلقی می‌شود که هدف آن تضمین امکان اجرای حق مورد ادعاست، نه مجازات مالک یا بهره‌بردار کشتی (Najafi Esfad, 2020). این ماهیت تأمینی سبب می‌شود که توقیف از اقدام اجرایی پس از صدور حکم،

مصادره، بازداشت اداری و اقدامات حاکمیتی دولت‌ها تفکیک شود. همین تمایز برای موضوع حاضر اهمیت بنیادین دارد؛ زیرا تمامی وضعیت‌هایی که در آنها یک کشتی از ادامه حرکت بازمی‌ماند، مشمول مفهوم توقیف در کنوانسیون ۱۹۹۹ نیستند. بررسی حق توقیف کشتی‌های تجاری در دریای سرزمینی نیز نشان می‌دهد که اعمال صلاحیت نسبت به شناور خارجی بسته به مبنا و ماهیت اقدام، ممکن است تحت قواعد متفاوتی از حقوق داخلی، حقوق دریاها و حقوق بین‌الملل قرار گیرد (Khozaeian & Tazikeh, 2024).

پیچیدگی موضوع هنگامی افزایش می‌یابد که توقیف یک یا چند شناور با مسئله انسداد، محدودیت عبور یا تهدید علیه کشتیرانی در تنگه هرمز پیوند می‌خورد. رژیم حقوقی تنگه هرمز در ادبیات حقوق دریاها با موضوع عبور ترانزیتی، صلاحیت دولت‌های ساحلی، امنیت دریانوردی و در برخی شرایط با قواعد مربوط به استفاده از زور ارتباط پیدا می‌کند (Alexander Lott & Shin Kawagishi, 2022). این رژیم را نمی‌توان با مقررات توقیف قضایی کشتی یکسان دانست؛ زیرا در توقیف قضایی، یک مرجع صلاحیت‌دار برای تأمین دعوای دریایی نسبت به شناور معین اقدام می‌کند، حال آنکه محدودیت گسترده عبور یا انسداد یک مسیر بین‌المللی ماهیتی متفاوت دارد و می‌تواند تعداد زیادی کشتی و محموله را بدون وجود دعوای قضایی مستقل علیه آنها تحت تأثیر قرار دهد. تحلیل منازعات پیرامون تنگه هرمز نیز نشان می‌دهد که امنیت این تنگه متأثر از روابط پیچیده منطقه‌ای و سیاست‌های دولت‌های ساحلی است و آثار هر تنش ممکن است همزمان ابعاد سیاسی، اقتصادی و حقوقی پیدا کند (Ariffin & Zulkifli, 2023). همچنین، امکان همکاری دولت‌های ساحلی برای کاهش تنش و حفظ امنیت دریانوردی یکی از مؤلفه‌های مهم در ارزیابی آینده حقوقی و سیاسی تنگه محسوب می‌شود (Zulkifli & Ariffin, 2023).

از منظر صاحبان کالا، تفاوت میان این دو وضعیت کاملاً عملی است. در توقیف قضایی، امکان شناسایی مرجع صادرکننده دستور، دعوای دریایی مبنای توقیف، شخص مدعی و شرایط رفع توقیف وجود دارد و در نتیجه می‌توان وضعیت حقوقی محموله را در نسبت با پرونده قضایی معین بررسی کرد. در مقابل، در وضعیت انسداد یا محدودیت گسترده عبور، ممکن است هیچ قرار قضایی علیه کشتی یا محموله صادر نشده باشد و خسارت صاحب کالا نتیجه غیرمستقیم یک اقدام سیاسی، امنیتی، نظامی یا حاکمیتی باشد. در چنین فرضی، پرسش حقوقی از قلمرو کنوانسیون ۱۹۹۹ فراتر می‌رود و باید رابطه میان حقوق دریاها، مسئولیت متصدی حمل، شروط قراردادی، بیمه دریایی و در صورت تحقق شرایط، مسئولیت بین‌المللی دولت مورد توجه قرار گیرد. مطالعات مربوط به پیامدهای سیاسی و اقتصادی مدیریت تنگه هرمز نیز نشان می‌دهد که تصمیم‌های مرتبط با این گذرگاه می‌تواند آثار وسیع اقتصادی ایجاد کند که محدود به کشتی یا دولت خاصی نیست (Amiri et al., 2020). از سوی دیگر، بحث حقوقی درباره امکان انسداد تنگه هرمز نیز نشان می‌دهد که ارزیابی چنین اقدامی نیازمند تفکیک دقیق میان وضعیت‌های مختلف حقوقی و امنیتی است (Shirvani, 2018).

یکی از مسائل محوری در این زمینه آن است که صاحب کالا تا چه اندازه می‌تواند حقوق خود را مستقل از دعوای مربوط به کشتی حفظ کند. مالکیت بر کالا، حق تحویل محموله و حقوق ناشی از بارنامه یا قرارداد فروش لزوماً با مالکیت کشتی ارتباط ندارند. در حقوق حمل دریایی، بارنامه و سایر اسناد حمل می‌توانند برای اشخاصی غیر از طرف اولیه قرارداد، حقوق مستقلی نسبت به تحویل یا مطالبه خسارت ایجاد کنند (Girvin, 2022). همچنین مسئولیت متصدی حمل نسبت به کالا تابع الزامات و استثنائات خاص خود است و باید بر اساس قانون حاکم و شرایط قرارداد بررسی شود (Taghizadeh, 2015). در حقوق ایران نیز بحث

حمل کالا و مسئولیت متصدی نشان می‌دهد که وضعیت قراردادی کالا، محل قرارگیری آن، توافق طرفین و قواعد آمره حمل می‌توانند در تعیین دامنه مسئولیت نقش داشته باشند (Joneidi & Sefidari, 2016). بنابراین، قرار گرفتن محموله بر روی کشتی توقیف‌شده نباید به این نتیجه منجر شود که حقوق صاحب کالا به‌طور خودکار تابع وضعیت حقوقی مالک کشتی است.

مسئله جبران خسارت نیز از همین پیچیدگی برخوردار است. توقیف نامشروع کشتی می‌تواند در شرایط معین زمینه مطالبه خسارت را فراهم کند، اما تعیین ذی‌حق، شخص مسئول، رابطه سببیت و میزان خسارت نیازمند بررسی مستقل است (Taheri, 2023). صاحب کالا ممکن است به دلیل تأخیر در تحویل، هزینه اضافی، فساد کالا یا از بین رفتن بازار فروش متحمل زیان شود، اما صرف اثبات وقوع توقیف برای اثبات مسئولیت هر یک از اشخاص مرتبط کافی نیست. باید مشخص شود که خسارت ناشی از چه رفتاری بوده، آیا متصدی حمل امکان پیشگیری یا کاهش آثار آن را داشته، آیا توقیف ناشی از دعوایی مرتبط با خود متصدی یا مالک بوده، آیا فورس ماژور یا خطر جنگی قابل استناد است و آیا بیمه‌نامه خسارت واردشده را پوشش می‌دهد. این تفکیک به‌ویژه از آن جهت اهمیت دارد که نظام حقوقی حمل دریایی مسئولیت متصدی را بر اساس تعهدات مشخص نسبت به کالا و نه صرف وقوع نتیجه زیان‌بار تعیین می‌کند (Djadjev, 2017).

هدف پژوهش حاضر تبیین ظرفیت‌ها و محدودیت‌های حمایت از حقوق صاحبان کالا در وضعیت توقیف کشتی‌های تجاری و انسداد یا محدودیت عبور از تنگه هرمز است. پرسش اصلی آن است که چگونه می‌توان با تفکیک میان توقیف قضایی موضوع کنوانسیون ۱۹۹۹ و اقدامات حاکمیتی یا محدودیت‌های گسترده دریانوردی، جایگاه مستقل صاحبان محموله و مبانی احتمالی جبران خسارت آنان را تعیین کرد. روش تحقیق توصیفی ـ تحلیلی و مبتنی بر مطالعه اسناد و منابع حقوقی است و تحلیل بر تفکیک ماهیت اقدام، شناسایی رابطه حقوقی صاحب کالا با سایر اشخاص، تعیین مبنای مسئولیت و ارزیابی امکان جبران خسارت استوار است. فرض اساسی پژوهش آن است که کنوانسیون ۱۹۹۹ اگرچه در سامان‌دهی توقیف قضایی کشتی و تأمین دعاوی دریایی ظرفیت مهمی دارد، به‌تنهایی پاسخگوی تمامی خساراتی نیست که در نتیجه اقدامات حاکمیتی، اختلال در عبور از تنگه یا توقف طولانی عملیات حمل به صاحبان کالا وارد می‌شود.

چارچوب حقوقی توقیف کشتی‌های تجاری در کنوانسیون ۱۹۹۹ و جایگاه صاحبان کالا

توقیف کشتی در حقوق دریایی از حیث کارکرد، اقدامی موقت و تأمینی است. هدف اصلی آن این نیست که مالک کشتی پیش از اثبات مسئولیت از دارایی خود محروم شود، بلکه توقیف وسیله‌ای برای تضمین دسترسی خواهان به مالی است که بتواند اجرای احتمالی حق وی را تأمین کند. در حقوق دریایی ایران و ادبیات تطبیقی، ویژگی خاص کشتی به‌عنوان مالی با قابلیت جابه‌جایی بین حوزه‌های صلاحیتی، دلیل اصلی اهمیت نهاد توقیف محسوب می‌شود (Najafi Esfad, 2020). اگر طلبکار دریایی نتواند در زمان حضور شناور در حوزه قضایی مناسب آن را توقیف کند، ممکن است کشتی به سرعت از دسترس مرجع رسیدگی خارج شود و اجرای حکم نهایی دشوار گردد. از این رو، توقیف کشتی در مقایسه با تأمین خواسته نسبت به بسیاری از اموال دیگر، اهمیت عملی بیشتری دارد. با وجود این، همین قابلیت می‌تواند سبب وارد شدن زیان سنگین به مالک، متصدی، مستأجر و صاحبان کالا شود و به همین دلیل اعمال آن باید در چارچوب ضوابط دقیق صورت گیرد.

کنوانسیون ۱۹۹۹ مفهوم توقیف را بر محدود کردن حرکت کشتی به تصمیم مرجع قضایی و برای تأمین یک دعوای دریایی استوار کرده است. این ویژگی باعث می‌شود که هر نوع توقف فیزیکی کشتی را نتوان توقیف به معنای کنوانسیون دانست. چنانچه کشتی

به دلیل بازرسی اداری، اجرای مقررات بندری، الزامات ایمنی، تصمیم نظامی یا ملاحظات امنیتی متوقف شود، پیش از هر چیز باید ماهیت حقوقی آن اقدام شناسایی شود. بحث صلاحیت دولت ساحلی در توقیف کشتی‌های تجاری در دریای سرزمینی نیز بر ضرورت همین تفکیک تأکید دارد و نشان می‌دهد که مبنای اقدام دولت می‌تواند آثار متفاوتی بر مشروعیت و شیوه اعتراض به آن داشته باشد (Khozaeian & Tazikeh, 2024). از این رو، یکی از نخستین گام‌ها در حمایت از صاحبان کالا آن است که توقف کشتی به‌طور صحیح طبقه‌بندی شود؛ زیرا اشتباه در این مرحله می‌تواند موجب انتخاب مبنای حقوقی و مرجع رسیدگی نامناسب گردد.

دعاوی دریایی در نظام توقیف کشتی نقش تعیین‌کننده دارند. صرف وجود یک طلب خصوصی علیه مالک کشتی برای استفاده از سازوکار خاص توقیف کافی نیست، بلکه مطالبه باید در محدوده دعاوی شناخته‌شده دریایی قرار گیرد. این دعاوی شامل طیفی از مطالبات مرتبط با بهره‌برداری از کشتی، خسارت‌های دریایی، اجاره و استفاده از شناور، حمل کالا، کرایه، خدمات بندری، تعمیرات، تجهیزات و برخی حقوق مرتبط با مالکیت یا تصرف کشتی است. از منظر موضوع حاضر، اهمیت اصلی در آن است که دعاوی ناشی از حمل کالا و خسارت، تلف یا فقدان محموله نیز می‌توانند ماهیت دریایی داشته باشند. حقوق حمل دریایی اساساً رابطه میان تعهد به تحویل سالم کالا و مسئولیت ناشی از نقض این تعهد را به رسمیت می‌شناسد (Girvin, 2022). بنابراین، صاحب کالا در مواردی نه فقط شخصی ثالث و متأثر از توقیف، بلکه ممکن است خود دارنده یک دعوای دریایی باشد و از توقیف کشتی برای تأمین مطالبه خود استفاده کند.

این دوگانه یکی از نقاط مهم در تحلیل جایگاه صاحب کالا است. گاهی صاحب محموله زیان‌دیده‌ای است که کشتی به علت دعوایی کاملاً نامرتبط با او توقیف شده است؛ در این وضعیت مسئله اصلی، حمایت از وی در برابر آثار تبعی توقیف است. در حالت دیگر، خود صاحب کالا به علت تلف، آسیب، عدم تحویل یا نقض تعهدات حمل مدعی است و می‌خواهد از توقیف کشتی برای تضمین حق خود استفاده کند. مقررات مربوط به مسئولیت متصدی حمل در قبال کالا نشان می‌دهد که صاحب محموله در صورت احراز شرایط می‌تواند بر مبنای تعهدات حمل، حق مطالبه مستقل داشته باشد (Djadjev, 2017). بااین‌حال، وجود حق مطالبه به معنای حق نامحدود برای توقیف هر کشتی نیست. باید ارتباط میان دعوا، شخص مسئول و کشتی‌ای که توقیف آن درخواست می‌شود احراز گردد. همین محدودیت از تبدیل توقیف به ابزاری برای اعمال فشار تجاری جلوگیری می‌کند.

شرایط توقیف نشان می‌دهد که کنوانسیون ۱۹۹۹ در پی برقراری موازنه میان دو منفعت متعارض است. از یک سو، اگر توقیف بیش از حد دشوار شود، طلبکار دریایی در برابر ماهیت سیال فعالیت کشتیرانی و امکان خروج سریع کشتی از حوزه قضایی بی‌حمایت می‌ماند. از سوی دیگر، اگر هر مطالبه‌ای بدون احراز ارتباط کافی با کشتی اجازه توقیف ایجاد کند، فعالیت تجاری شناور و حقوق اشخاص متعدد مرتبط با آن در معرض اختلال نامتناسب قرار می‌گیرد. حقوق دریایی تطبیقی نیز بر ضرورت پیوند میان مسئولیت و کشتی موضوع تأمین تأکید دارد (Najafi Esfad, 2020). در نتیجه، حمایت از صاحب کالا نه در توسعه نامحدود امکان توقیف، بلکه در ایجاد سازوکاری متوازن نهفته است که هم امکان تأمین مطالبات مشروع را فراهم کند و هم مانع تحمیل هزینه اختلافات اشخاص دیگر بر مالک محموله شود.

یکی از آثار مهم توقیف برای صاحبان کالا آن است که توقف کشتی ممکن است از نظر عملی دسترسی به محموله را نیز محدود کند، در حالی که از نظر حقوقی خود کالا موضوع توقیف نباشد. تفاوت میان توقیف کشتی و توقیف محموله در اینجا اهمیت بنیادین دارد. اگر قرار قضایی فقط ناظر بر شناور باشد، نمی‌توان

بدون مبنای قانونی مستقل، کالاهای متعلق به اشخاص ثالث را موضوع حق طلبکار علیه مالک کشتی دانست. اصل استقلال مالکیت محموله از مالکیت کشتی اقتضا می‌کند که حق عینی یا قراردادی صاحب کالا مورد شناسایی قرار گیرد. در نظام حمل دریایی، مالک کشتی، متصدی حمل و صاحب کالا ممکن است سه شخص مستقل باشند و مسئولیت هر یک بر پایه رابطه خاص خود تعیین شود (Taghizadeh, 2015). بنابراین، توقیف کشتی نباید به خلط دارایی‌های متعلق به اشخاص مختلف بینجامد.

در عمل، حمایت از این استقلال با دشواری‌هایی روبه‌رو است. حتی اگر هیچ ادعایی نسبت به خود محموله وجود نداشته باشد، خارج کردن کالا از کشتی توقیف‌شده ممکن است نیازمند اجازه دادگاه، هماهنگی بندری، پرداخت هزینه‌های تخلیه، یافتن وسیله حمل جایگزین و تعیین مسئولیت هزینه‌های ناشی از این عملیات باشد. اگر محموله فاسدشدنی یا حساس به زمان باشد، تأخیر کوتاه نیز می‌تواند زیانی جدی ایجاد کند. وظایف متصدی حمل در نگهداری و مراقبت از کالا در چنین وضعیتی از بین نمی‌رود و باید بر اساس قرارداد، مقررات حاکم و علت وقوع توقف بررسی شود (Djadjev, 2017). در حقوق ایران نیز مسئولیت حمل کالا تابع کیفیت انجام تعهدات و شرایط خاص حمل است و وضعیت واقعی محموله در تعیین مسئولیت اهمیت دارد (Joneidi & Sefidari, 2016). از همین رو، دادگاه یا مرجع توقیف باید در صورت امکان آثار قرار خود بر حقوق اشخاص ثالث را نیز مدنظر قرار دهد.

رفع توقیف در برابر ارائه تضمین یکی از مهم‌ترین سازوکارهایی است که می‌تواند از گسترش خسارت جلوگیری کند. توقیف طولانی کشتی نه تنها برای مالک شناور زیان‌آور است، بلکه ممکن است هر روز هزینه‌های بیشتری به کالا، متصدی و زنجیره حمل تحمیل کند. امکان جایگزینی خود کشتی با تضمین مناسب باعث می‌شود هدف تأمینی توقیف حفظ شود، بدون آنکه فعالیت اقتصادی شناور تا پایان رسیدگی ماهوی متوقف بماند. این راهکار از منظر صاحبان کالا اهمیت مضاعف دارد، زیرا هرچه زمان توقیف کوتاه‌تر شود، احتمال تأخیر طولانی، فساد محموله یا نقض قراردادهای بعدی کاهش می‌یابد. در عین حال، ارائه تضمین و آزاد شدن کشتی لزوماً خساراتی را که پیش‌تر به صاحب کالا وارد شده است جبران نمی‌کند. این خسارات باید بر اساس رابطه حقوقی مستقل میان زیان‌دیده و شخص مسئول ارزیابی شوند.

مسئولیت ناشی از توقیف ناروا نیز یکی از نقاط تماس میان نظام توقیف و حمایت از صاحبان کالا است. در ادبیات حقوق بین‌الملل دریایی، توقیف فاقد مبنای کافی یا توقیفی که برخلاف الزامات قانونی انجام شده باشد می‌تواند مسئله جبران خسارت را مطرح کند (Taheri, 2023). بااین‌حال، حتی در صورت ناروا بودن توقیف، صاحب کالا باید نشان دهد که چه نوع خسارتی به او وارد شده و این خسارت با توقیف چه رابطه‌ای دارد. برای مثال، اگر محموله پیش از توقیف دچار عیب بوده یا تأخیر تحویل ناشی از عامل مستقل دیگری باشد، نمی‌توان همه خسارت را به قرار توقیف منتسب کرد. همچنین باید میان خسارت مستقیم، هزینه‌های متعارف ناشی از توقف و زیان‌های دور یا فرصت‌های از دست رفته تفکیک کرد. از این منظر، قواعد توقیف تنها نخستین لایه تحلیل هستند و مسئله جبران به قواعد عمومی‌تر مسئولیت و اثبات خسارت وابسته می‌شود.

یکی دیگر از محدودیت‌های مهم این است که کنوانسیون ۱۹۹۹ نظام کامل حقوق حمل کالا یا مسئولیت متصدی حمل را جایگزین نمی‌کند. چنانچه دعوای صاحب کالا ناشی از خسارت محموله باشد، برای تعیین اینکه متصدی اصولاً مسئول است یا می‌تواند به یکی از موارد معافیت استناد کند باید به رژیم حقوقی حاکم بر قرارداد حمل مراجعه کرد. قواعد مربوط به تعهدات متصدی حمل تحت نظام‌های دریایی، مراقبت از کالا و حدود موارد معافیت، ساختاری مستقل از قواعد توقیف دارند (Djadjev, 2017).

همچنین قرارداد حمل و بارنامه ممکن است تعیین‌کننده قانون حاکم، حوزه صلاحیت و حدود تعهدات باشد (Girvin, 2022). بنابراین، کنوانسیون توقیف ابزار تأمین دعواست و نباید آن را به‌اشتباه منبع ایجاد مسئولیت ماهوی تلقی کرد.

از منظر حمایت از صاحبان کالا، مهم‌ترین نتیجه این چارچوب آن است که باید میان حق مطالبه، حق درخواست توقیف و حق اعتراض به آثار توقیف تمایز قائل شد. ممکن است شخصی دارای حق مطالبه خسارت باشد اما شرایط توقیف کشتی را نداشته باشد؛ ممکن است مالک محموله در دعوای توقیف هیچ سمتی نداشته باشد اما از آثار آن زیان ببیند؛ و ممکن است صاحب کالا بتواند با ارائه دلیل بر مالکیت یا حق قراردادی خود، درخواست‌هایی درباره دسترسی، تخلیه یا تحویل محموله مطرح کند بدون آنکه اصل قرار توقیف کشتی را زیر سؤال ببرد. این تفکیک مانع از آن می‌شود که حقوق صاحب کالا در دل رابطه میان طلبکار و مالک کشتی نادیده گرفته شود و در عین حال از توسعه بی‌ضابطه حق توقیف جلوگیری می‌کند.

رژیم حقوقی تنگه هرمز و تمایز انسداد دریایی از توقیف قضایی کشتی

تنگه هرمز از نظر جغرافیایی و اقتصادی یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان است. اهمیت این تنگه از پیوند میان موقعیت جغرافیایی آن و نقش آن در انتقال انرژی، تجارت کالا و اتصال کشورهای ساحلی خلیج فارس به آب‌های آزاد ناشی می‌شود. داده‌های مرتبط با تجارت انرژی نشان می‌دهد که تنگه هرمز همچنان یکی از گلوگاه‌های اصلی انتقال نفت و فرآورده‌های انرژی است (US Energy Information Administration, 2025). همین اهمیت سبب می‌شود که هرگونه تهدید، محدودیت یا اختلال در عبور از این مسیر با واکنش سریع بازارهای حمل‌ونقل و انرژی همراه شود. از منظر ژئوپلیتیکی نیز کنترل، امنیت و قابلیت استمرار عبور از تنگه هرمز در سیاست منطقه‌ای ایران و سایر دولت‌های خلیج فارس جایگاه ویژه‌ای دارد (Amiri et al., 2020). مطالعات جدیدتر نیز بر این نکته تأکید دارند که جایگاه تنگه هرمز همچنان یکی از عناصر مهم در شکل‌دهی به چالش‌های سیاسی ـ اقتصادی منطقه است (Sarkhoshpour et al., 2026).

از نظر حقوقی، اهمیت اقتصادی تنگه به‌تنهایی پاسخگوی پرسش درباره رژیم عبور نیست. تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی تابع قواعد خاص حقوق دریاها هستند و در بسیاری از موارد، مفهوم عبور ترانزیتی چارچوب اصلی تنظیم حقوق کشتی‌ها و دولت‌های ساحلی را فراهم می‌کند. مطالعه رژیم حقوقی تنگه هرمز نشان می‌دهد که تحلیل عبور در این منطقه باید با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی، وضعیت حقوقی آب‌ها و قواعد قابل اعمال حقوق بین‌الملل دریاها انجام گیرد (A. Lott & S. Kawagishi, 2022). بر این مبنا، آزادی کشتیرانی در تنگه را نمی‌توان با آزادی مطلق و فارغ از هرگونه مقررات ساحلی یکسان دانست؛ همان‌گونه که صلاحیت دولت ساحلی نیز نمی‌تواند بدون توجه به حقوق عبور کشتی‌های خارجی اعمال شود. توازن میان این دو دسته حقوق، هسته اصلی نظام حقوقی تنگه‌های بین‌المللی را تشکیل می‌دهد.

در تحلیل وضعیت تنگه هرمز، باید میان «تنظیم عبور»، «محدودیت عبور»، «بازداشت یک کشتی» و «انسداد بالفعل تنگه» تفکیک کرد. این مفاهیم از حیث آثار اقتصادی ممکن است مشابه به نظر برسند، زیرا همه آنها می‌توانند موجب تأخیر در حمل کالا شوند، اما از نظر حقوقی مبانی و پیامدهای متفاوتی دارند. تنظیم عبور ممکن است در قالب مقررات ایمنی، جداسازی مسیرهای کشتیرانی یا سایر ضوابط مجاز صورت گیرد؛ بازداشت یک کشتی می‌تواند به دلیل تخلف اداری، امنیتی یا قضایی باشد؛ محدودیت عبور ممکن است گروهی از شناورها را تحت تأثیر قرار دهد؛ و انسداد کامل می‌تواند عملاً مسیر کشتیرانی را برای مدت معین غیرقابل استفاده

سازد. بررسی منازعات حقوقی مرتبط با تنگه هرمز بر ضرورت این تفکیک مفهومی تأکید دارد (Alexander Lott & Shin Kawagishi, 2022). در نتیجه، نمی‌توان هر توقف ناشی از بحران تنگه را با اصطلاح «توقیف کشتی» توصیف و سپس قواعد کنوانسیون ۱۹۹۹ را بر آن اعمال کرد.

توقیف قضایی مورد نظر کنوانسیون ۱۹۹۹ ماهیتی فردی و پرونده‌محور دارد. کشتی معینی در ارتباط با دعوای دریایی مشخص و به تصمیم مرجع قضایی محدود می‌شود. در مقابل، انسداد یا اختلال گسترده در تنگه می‌تواند بدون وجود هیچ دعوای خصوصی علیه کشتی‌های درگیر رخ دهد. این تفاوت در تعیین حقوق صاحبان کالا بسیار مهم است. در فرض توقیف قضایی، صاحب کالا می‌تواند وضعیت پرونده، خواهان، مبنای مطالبه، دادگاه صالح و امکان رفع توقیف را شناسایی کند. در فرض انسداد، ممکن است خسارت وی ناشی از سلسله‌ای از تصمیم‌ها و وقایع باشد: اقدام دولت، افزایش خطر امنیتی، تصمیم مالک کشتی برای توقف سفر، دستور بیمه‌گر، تغییر مسیر از سوی متصدی حمل یا بسته شدن عملی مسیر. در چنین وضعیتی، شناسایی شخص مسئول نیازمند تحلیل رابطه سببیت و تعهدات هر یک از بازیگران است.

اعمال صلاحیت دولت ساحلی نسبت به کشتی خارجی نیز باید با توجه به محل و مبنای اقدام بررسی شود. پژوهش درباره حق توقیف کشتی تجاری در دریای سرزمینی نشان می‌دهد که صلاحیت دولت ساحلی مطلق نیست و مشروعیت توقیف باید در پرتو قواعد حقوق دریاها و نوع تخلف ارزیابی شود (Khozaeian & Tazikeh, 2024). بنابراین، حتی در مورد یک کشتی مشخص نیز نخست باید مشخص شود که آیا اقدام دولت ماهیت قضایی خصوصی دارد یا نتیجه اعمال قدرت عمومی است. اگر اقدام برای تأمین یک دعوای دریایی صورت گرفته باشد، تحلیل کنوانسیون ۱۹۹۹ اهمیت می‌یابد؛ اما اگر بازداشت ناشی از ملاحظات امنیتی، اجرای قوانین عمومی یا تصمیم سیاسی باشد، مبنای حقوقی متفاوت خواهد بود. همین تمایز از تعمیم نادرست قواعد خصوصی توقیف به حوزه مسئولیت بین‌المللی جلوگیری می‌کند.

از سوی دیگر، وضعیت امنیتی تنگه هرمز را نمی‌توان جدا از روابط منطقه‌ای تحلیل کرد. مطالعات درباره تنش‌های ایران و عمان و دیگر بازیگران پیرامون تنگه نشان داده‌اند که امنیت این مسیر به کیفیت تعاملات سیاسی و ظرفیت همکاری میان دولت‌های ساحلی وابسته است (Ariffin & Zulkifli, 2023). در عین حال، امکان همکاری منطقه‌ای برای کاهش تعارض و حفظ جریان کشتیرانی نیز مطرح شده است (Zulkifli & Ariffin, 2023). این واقعیت برای صاحبان کالا اهمیت اقتصادی مستقیمی دارد، زیرا افزایش ریسک سیاسی حتی پیش از انسداد واقعی می‌تواند موجب افزایش حق بیمه، تغییر مسیر کشتی‌ها، افزایش هزینه حمل یا امتناع برخی شرکت‌ها از پذیرش محموله شود. بنابراین، خسارت‌های ناشی از بحران تنگه فقط پس از وقوع انسداد ایجاد نمی‌شوند، بلکه ممکن است در مرحله افزایش خطر نیز آشکار شوند.

یکی از چالش‌های تحلیلی آن است که باید میان «وقوع خسارت» و «نقض یک تعهد حقوقی» تمایز گذاشت. ممکن است بحران امنیتی هزینه حمل را افزایش دهد یا موجب تأخیر شود، اما از این امر نمی‌توان به‌طور خودکار نتیجه گرفت که دولت، متصدی حمل یا مالک کشتی مرتکب نقض تعهد شده است. برای تحقق مسئولیت، باید تعهد مشخص، رفتار ناقض آن و رابطه میان رفتار و خسارت احراز شود. در ارزیابی حقوقی تنگه هرمز نیز صرف وجود تنش یا حمله به شناورها برای تعیین مسئولیت همه آثار اقتصادی کافی نیست (Alexander Lott & Shin Kawagishi, 2022). به همین دلیل، صاحب کالا برای مطالبه غرامت باید مسیر حقوقی متناسب با منشأ زیان را انتخاب کند.

اگر محدودیت عبور ناشی از تصمیم دولت باشد، مسئله ممکن است به حوزه مسئولیت بین‌المللی منتقل شود؛ اما اگر متصدی حمل با وجود امکان عبور ایمن تصمیم به تغییر مسیر گرفته باشد، مسئله در وهله نخست قراردادی است. اگر بیمه‌گر بر اساس شروط خطر جنگی پوشش را تعلیق یا محدود کرده باشد، اختلاف ممکن است از قرارداد بیمه ناشی شود. اگر تأخیر نتیجه نقص فنی کشتی در همان زمان بحران باشد، ارتباط آن با انسداد باید اثبات شود. بنابراین، عبارت کلی «خسارت ناشی از انسداد تنگه هرمز» از نظر حقوقی کافی نیست و باید زنجیره واقعی سببیت برای هر نوع خسارت بازسازی شود. این رویکرد مانع از آن می‌شود که بحران سیاسی به عنوان توضیحی عام برای تمام زیان‌های تجاری مورد استفاده قرار گیرد.

بحث امکان انسداد تنگه هرمز نیز در ادبیات داخلی از منظر مشروعیت و پیامدهای حقوقی مورد توجه قرار گرفته است (Shirvani, 2018). صرف‌نظر از اختلاف‌نظرهای موجود، برای موضوع صاحبان کالا نکته اساسی این است که آثار انسداد احتمالی از نظر گستره و نوع، با توقیف یک کشتی متفاوت خواهد بود. انسداد می‌تواند همزمان صدها رابطه قراردادی را تحت تأثیر قرار دهد و به تغییر مسیر، افزایش مصرف سوخت، افزایش زمان سفر، ازدحام بنادر جایگزین و تغییر در بازار بیمه منجر شود. در چنین وضعیتی، سازوکار خاص توقیف کشتی نمی‌تواند چارچوب کافی برای حل تمامی اختلافات باشد.

اهمیت تنگه برای امنیت انرژی اروپا نیز پس از تحولات ژئوپلیتیکی اخیر افزایش یافته و توجه به مسیرهای دریایی خلیج فارس را تشدید کرده است (Shahzad et al., 2025). این تحول نشان می‌دهد که خسارت ناشی از اختلال در تنگه ممکن است در قراردادهایی ظاهر شود که طرف‌های آنها هیچ ارتباط جغرافیایی مستقیمی با خلیج فارس ندارند. خریدار اروپایی، تأمین‌کننده آسیایی، شرکت بیمه مستقر در کشور ثالث و متصدی حمل ثبت‌شده در حوزه‌ای دیگر ممکن است همزمان در یک رابطه تجاری واحد حضور داشته باشند. همین چندلایگی تعیین دادگاه صالح، قانون حاکم و مسیر جبران خسارت را پیچیده‌تر می‌کند.

از منظر حقوق صاحبان کالا، اصل راهنما باید این باشد که وضعیت حقوقی محموله از منشأ محدودیت عبور تفکیک شود. اگر محدودیت متوجه کشتی باشد، نباید بدون مبنای قانونی به خود کالا تسری یابد. اگر محموله به علت الزامات امنیتی توقیف یا بازرسی شده باشد، باید مبنای مستقل آن بررسی شود. اگر کالا صرفاً به دلیل عدم امکان حرکت کشتی در محل باقی مانده باشد، موضوع اصلی تعهد متصدی به نگهداری، حفاظت و اتخاذ تصمیم معقول درباره ادامه حمل است. این تفکیک به حفظ حقوق مالکانه و قراردادی صاحب کالا کمک می‌کند و مانع از آن می‌شود که وضعیت سیاسی تنگه به‌طور خودکار همه روابط حقوقی خصوصی را تحت‌الشعاع قرار دهد.

بنابراین، رژیم حقوقی تنگه هرمز و نظام توقیف کشتی دو حوزه مرتبط اما مستقل‌اند. ارتباط آنها زمانی آشکار می‌شود که یک بحران دریایی همزمان موجب بازداشت شناور، محدودیت عبور و ورود خسارت به کالا شود. در چنین پرونده‌ای، تحلیل حقوقی باید مرحله‌به‌مرحله انجام شود: ماهیت اقدام نسبت به کشتی تعیین گردد، حقوق عبور و صلاحیت دولت بررسی شود، رابطه قراردادی متصدی با صاحب کالا تحلیل شود و سپس امکان جبران خسارت بر اساس سبب واقعی زیان ارزیابی گردد. چنین رویکردی از خلط قواعد حقوق دریایی خصوصی با قواعد حقوق بین‌الملل عمومی جلوگیری می‌کند و مسیر دقیق‌تری برای حمایت از صاحبان محموله فراهم می‌آورد.

چالش‌های حمایت از صاحبان کالا و سازوکارهای جبران خسارت

حمایت از صاحب کالا در شرایط توقیف کشتی یا اختلال در عبور از تنگه هرمز با این فرض آغاز می‌شود که حق او نسبت به

محموله، از حقوق مالک کشتی و متصدی حمل متمایز است. در بسیاری از قراردادهای تجارت بین‌المللی، مالکیت کالا ممکن است پیش از رسیدن محموله به مقصد منتقل شود و شخصی که در زمان توقیف مالک کالا است، الزاماً همان فرستنده‌ای نیست که قرارداد حمل اولیه را منعقد کرده است. بارنامه نیز می‌تواند نقش مهمی در انتقال حقوق و اثبات استحقاق دریافت کالا ایفا کند (Girvin, 2022). به همین علت، شناسایی «صاحب کالا» تنها بر اساس نام فرستنده یا شخصی که کرایه حمل را پرداخته است امکان‌پذیر نیست. باید قرارداد فروش، بارنامه، شرایط انتقال مالکیت و سایر اسناد تجاری بررسی شود تا مشخص گردد چه شخصی در زمان وقوع خسارت دارای منفعت حقوقی نسبت به محموله بوده است.

این استقلال حقوقی در شرایطی که کشتی به دلیل بدهی مالک یا متصدی توقیف می‌شود اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. شخصی که هیچ نقشی در ایجاد بدهی ندارد نباید صرفاً به دلیل حمل کالای خود بر کشتی، در حکم بدهکار تلقی شود. در حقوق حمل دریایی نیز تعهدات مالک یا متصدی نسبت به اشخاص مختلف، ماهیتی جداگانه دارند (Taghizadeh, 2015). از این رو، توقیف کشتی به‌خودی‌خود حق عینی طلبکار بر محموله ایجاد نمی‌کند. البته این استقلال مانع از آن نیست که کالا در شرایط خاص و بر اساس مبنای قانونی مستقل موضوع توقیف یا حق حبس قرار گیرد، اما چنین محدودیتی باید به‌طور جداگانه توجیه شود.

نخستین دسته خسارات صاحبان کالا از توقف فیزیکی حمل ناشی می‌شود. توقف کشتی ممکن است باعث تأخیر در تحویل، افزایش هزینه انبارداری، هزینه تخلیه و بارگیری مجدد، دموراژ، هزینه انتقال به کشتی دیگر، افزایش حق بیمه یا کاهش ارزش کالا شود. در مورد کالاهای فاسدشدنی، دارویی یا کالاهایی که وابسته به فصل فروش یا زمان تحویل‌اند، تأخیر ممکن است ارزش اقتصادی محموله را به میزان چشمگیری کاهش دهد. حقوق حمل دریایی، وظیفه مراقبت از کالا را یکی از تعهدات اصلی متصدی می‌داند (Djadjev, 2017). بنابراین، حتی اگر متصدی مسئول وقوع اصل توقیف نباشد، نحوه رفتار او پس از توقیف ممکن است در مسئولیتش مؤثر باشد. برای مثال، عدم اتخاذ اقدامات متعارف برای حفاظت از کالای فاسدشدنی می‌تواند مستقل از علت اولیه توقف، منشأ مسئولیت باشد.

در ارزیابی مسئولیت متصدی حمل باید از نتیجه‌گرایی ساده پرهیز کرد. صرف اینکه کالا با تأخیر رسیده یا زیان دیده است، به‌تنهایی نشان نمی‌دهد که متصدی مسئول است. باید مشخص شود تعهد قراردادی چه بوده، چه حادثه‌ای اجرای آن را مختل کرده و آیا متصدی در حدود متعارف قادر به جلوگیری یا کاهش خسارت بوده است. نظام‌های حقوقی حمل دریایی مواردی را برای محدودیت یا رفع مسئولیت پیش‌بینی می‌کنند، اما استفاده از آنها تابع شرایط خاص است (Djadjev, 2017). همچنین قرارداد و بارنامه ممکن است شامل شروط مربوط به مسیر، انحراف، تأخیر، خطرات جنگی و اقدامات مقامات عمومی باشد (Girvin, 2022). در نتیجه، بحران تنگه هرمز به‌طور خودکار متصدی را مسئول یا معاف نمی‌کند.

فورس ماژور یکی از مفاهیمی است که در چنین اختلافاتی ممکن است مورد استناد قرار گیرد. بااین‌حال، صرف دشوار شدن یا گران شدن حمل برای تحقق فورس ماژور کافی نیست. اگر مسیر جایگزینی وجود داشته باشد، ممکن است اجرای تعهد همچنان امکان‌پذیر باشد، هرچند هزینه بیشتری تحمیل کند. از سوی دیگر، اگر عبور از مسیر اصلی عملاً ناممکن یا به‌طور جدی خطرناک شده باشد، ارزیابی متفاوت خواهد بود. در تحلیل تعهدات متصدی حمل باید میان عدم امکان اجرا، تأخیر موقت و اجرای پرهزینه‌تر تفکیک کرد (Taghizadeh, 2015). همچنین پیش‌بینی‌پذیری خطر در زمان انعقاد قرارداد و نحوه تنظیم شروط خطرات جنگی می‌تواند در نتیجه مؤثر باشد.

شروط مربوط به انحراف مسیر نیز اهمیت ویژه‌ای دارند. متصدی ممکن است در شرایط خطرناک اختیار داشته باشد مسیر کشتی را تغییر دهد یا در بندر امن توقف کند، اما چنین اختیاری نباید بدون توجه به معیار معقول بودن اعمال شود. اگر تغییر مسیر برای حفاظت از کشتی و محموله ضرورت داشته باشد، ممکن است تصمیم متصدی قابل توجیه باشد. در مقابل، اگر مسیر جایگزین بدون دلیل متعارف انتخاب شده یا متصدی از اطلاع‌رسانی مناسب خودداری کرده باشد، امکان طرح مسئولیت وجود دارد. حقوق حمل کالا بر ضرورت ارزیابی رفتار متصدی در چارچوب تعهدات قراردادی و وظیفه مراقبت تأکید می‌کند (Girvin, 2022). در حقوق ایران نیز شرایط قرارداد و نوع حمل در تعیین حدود مسئولیت متصدی نقش دارند (Joneidi & Sefidari, 2016).

دسته دوم خسارات ممکن است مستقیماً به خود توقیف مرتبط باشد. اگر توقیف بر پایه ادعایی ناموجه انجام شده و سپس ناروا بودن آن احراز شود، مسئولیت خواهان توقیف یا سایر اشخاص ممکن است مطرح شود. مطالعات مرتبط با جبران خسارت ناشی از توقیف نامشروع کشتی بر این نکته تأکید دارند که جبران خسارت نیازمند بررسی مبنای توقیف و شرایط مسئولیت است (Taheri, 2023). برای صاحب کالا، چالش اصلی آن است که ثابت کند خسارت وی نتیجه قابل انتساب همان توقیف بوده است. اگر تأخیر در تحویل از توقیف ناشی شده باشد، رابطه سببیت روشن‌تر است؛ اما اگر همزمان بحران امنیتی، نقص فنی یا تصمیم متصدی به تغییر مسیر وجود داشته باشد، تفکیک سهم هر عامل دشوارتر می‌شود.

جبران خسارت همچنین مستلزم تفکیک انواع زیان است. هزینه مستقیم نگهداری یا تخلیه کالا معمولاً آسان‌تر قابل اثبات است، اما مطالبه سود از دست رفته یا فرصت تجاری از دست رفته به دلیل عدم تحویل به موقع ممکن است با دشواری بیشتری مواجه شود. صاحب کالا باید نشان دهد که زیان ادعایی واقعی، قابل اثبات و از نظر حقوقی قابل انتساب است. حمایت مؤثر از صاحب کالا به معنای پذیرش بدون قید همه ادعاهای اقتصادی نیست؛ بلکه مستلزم ایجاد امکان واقعی برای اثبات خساراتی است که رابطه کافی با توقیف یا انسداد دارند.

بیمه دریایی یکی دیگر از ارکان اصلی حمایت عملی از صاحبان کالا است. بسیاری از زیان‌های ناشی از خطرات دریایی از طریق بیمه کالا مدیریت می‌شوند، اما وجود بیمه به معنای پوشش همه خسارات نیست. بیمه‌نامه‌ها معمولاً از نظر نوع خطر تحت پوشش، استثنائات، فرانشیز و شرایط اعلام خسارت متفاوت‌اند. خطرات ناشی از جنگ، اقدامات حاکمیتی، توقیف و بازداشت ممکن است تابع پوشش‌های ویژه باشند و در بیمه‌های عادی مستثنا شوند. ساختار حقوق حمل و بیمه ایجاب می‌کند که برای تعیین امکان جبران، متن دقیق بیمه‌نامه و سبب خسارت بررسی شود (Girvin, 2022). بنابراین، صاحب کالایی که بیمه دارد نیز ممکن است برای برخی هزینه‌های ناشی از تأخیر یا تغییر مسیر بدون پوشش باقی بماند.

حق جانشینی بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت نیز در توزیع نهایی مسئولیت اهمیت دارد. اگر بیمه‌گر خسارت صاحب کالا را بپردازد، ممکن است در حدود پرداخت انجام‌شده بتواند علیه شخص مسئول اقدام کند. این سازوکار از یک سو به صاحب کالا امکان می‌دهد سریع‌تر به غرامت دست یابد و از سوی دیگر مانع آن می‌شود که شخص مسئول صرفاً به دلیل وجود بیمه از بار نهایی مسئولیت رها شود. بااین‌حال، حق جانشینی نباید به مطالبه بیش از خسارت واقعی یا تکرار جبران منتهی شود. در عمل، بررسی هماهنگ بارنامه، قرارداد فروش، بیمه‌نامه کالا و اسناد مربوط به توقیف برای تعیین شخص ذی‌حق ضروری است.

در وضعیت انسداد یا محدودیت عبور ناشی از اقدام دولت، لایه دیگری از مسئولیت مطرح می‌شود. صرف اینکه دولت اقدامی انجام داده و صاحب کالا زیان دیده است برای ایجاد مسئولیت

بین‌المللی کافی نیست. باید رفتار به دولت منتسب باشد و نقض یک تعهد بین‌المللی قابل اعمال احراز شود. تحلیل رژیم تنگه هرمز نشان می‌دهد که ارزیابی اقدامات دولت ساحلی باید در پرتو حقوق عبور و الزامات مرتبط با امنیت و کشتیرانی صورت گیرد (A. Lott & S. Kawagishi, 2022). اگر رفتار دولت در چارچوب صلاحیت قانونی و مطابق تعهدات بین‌المللی باشد، صرف زیان اقتصادی اشخاص خصوصی الزاماً مسئولیت بین‌المللی ایجاد نمی‌کند. در مقابل، اگر محدودیت ناموجه با تعهدات مربوط به عبور مغایرت داشته باشد، امکان طرح بحث مسئولیت فراهم می‌شود.

حتی در فرض تحقق مسئولیت بین‌المللی دولت، مسیر جبران خسارت صاحب کالای خصوصی ساده نیست. حقوق بین‌الملل میان مسئولیت دولت در برابر دولت دیگر و حق مراجعه مستقیم فرد یا شرکت خصوصی تفاوت قائل می‌شود. صاحب کالا باید بررسی کند که آیا معاهده یا سازوکار خاصی حق مراجعه مستقیم ایجاد کرده، آیا دعوا در دادگاه داخلی قابل طرح است، آیا مانعی مانند مصونیت دولت وجود دارد یا حمایت دیپلماتیک باید مورد استفاده قرار گیرد. بنابراین، وجود نقض بین‌المللی لزوماً به معنای دسترسی فوری صاحب کالا به غرامت نیست. این خلأ یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های حمایت عملی در وضعیت‌هایی است که خسارت از تصمیم‌های حاکمیتی ناشی می‌شود.

موقعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز این پیچیدگی را تشدید می‌کند. آثار اقتصادی اختلال در تنگه می‌تواند از طریق افزایش قیمت انرژی، هزینه بیمه، کرایه کشتی و تغییر مسیر به طیف گسترده‌ای از فعالان منتقل شود (Sarkhoshpour et al., 2026). بااین‌حال، هرچه خسارت از رفتار اولیه دورتر شود، اثبات رابطه سببیت حقوقی دشوارتر خواهد شد. یک صاحب کالا که ناچار به پرداخت کرایه بیشتری شده ممکن است از نظر اقتصادی از بحران متأثر باشد، اما برای مطالبه خسارت باید نشان دهد شخص معینی تعهدی نسبت به جلوگیری از این افزایش داشته و آن را نقض کرده است. همین تمایز میان خسارت اقتصادی و خسارت حقوقاً قابل جبران برای جلوگیری از توسعه نامحدود مسئولیت ضروری است.

از منظر سیاست حقوقی، مهم‌ترین خلأ کنوانسیون ۱۹۹۹ آن است که موضوع اصلی آن تأمین دعاوی دریایی از طریق توقیف قضایی است و نه ایجاد یک نظام جامع جبران خسارت برای همه اشخاص متأثر از توقف کشتی. صاحب کالا ممکن است در اثر توقیف کاملاً قانونی نیز زیان ببیند، بدون آنکه بتواند خسارت را از خواهان توقیف مطالبه کند. ممکن است متصدی حمل نیز با استناد به شرایط قانونی یا قراردادی از مسئولیت معاف شود و بیمه‌نامه نیز خطر مورد نظر را پوشش ندهد. در چنین وضعیتی، بخشی از خسارت عملاً بر عهده صاحب کالا باقی می‌ماند. این نتیجه نشان می‌دهد که حمایت کامل از صاحبان محموله تنها از طریق توسعه قواعد توقیف امکان‌پذیر نیست و نیازمند مدیریت قراردادی و بیمه‌ای خطر نیز هست.

یکی از راهکارهای مؤثر، تنظیم دقیق‌تر قراردادهای حمل و بیمه با توجه به خطرات تنگه‌های راهبردی است. طرفین می‌توانند درباره تغییر مسیر، هزینه‌های اضافی، بندر جایگزین، مدت مجاز انتظار، خطر جنگی و نحوه اطلاع‌رسانی توافق روشن‌تری داشته باشند. البته آزادی قراردادی باید در حدود قواعد آمره حمل و حمایت‌های قانونی اعمال شود (Taghizadeh, 2015). چنین تنظیمی از بروز اختلاف درباره اینکه چه کسی هزینه تغییر مسیر یا توقف را تحمل می‌کند جلوگیری می‌کند و امکان پیش‌بینی اقتصادی بیشتری به صاحبان کالا می‌دهد.

از سوی دیگر، در رسیدگی قضایی به توقیف کشتی باید آثار قرار بر اشخاص ثالث مورد توجه قرار گیرد. اگر هدف توقیف صرفاً تأمین دعوای مالی است، امکان ارائه تضمین جایگزین باید به نحوی به کار گرفته شود که مدت توقف غیرضروری کاهش یابد.

در مواردی که محموله متعلق به اشخاص ثالث است و امکان تخلیه بدون لطمه به حق خواهان وجود دارد، فراهم کردن سازوکار مناسب برای دسترسی به کالا می‌تواند از توسعه خسارت جلوگیری کند. چنین رویکردی ماهیت تأمینی توقیف را حفظ می‌کند و در عین حال مانع از آن می‌شود که صاحب کالای بی‌ارتباط با دعوا عملاً به وسیله فشار علیه مالک کشتی تبدیل شود. حمایت مؤثر از صاحب کالا در نهایت نیازمند تفسیر هماهنگ چند نظام حقوقی است. قواعد توقیف مشخص می‌کنند چه زمانی کشتی می‌تواند برای تأمین دعوا متوقف شود؛ حقوق حمل تعیین می‌کند متصدی چه تعهدی نسبت به کالا دارد؛ قواعد تنگه‌ها مشروعیت محدودیت عبور را روشن می‌کنند؛ حقوق مسئولیت شرایط جبران زیان را تعیین می‌کند و بیمه دریایی سازوکار توزیع مالی خطر را فراهم می‌سازد. جدا کردن کامل این حوزه‌ها مانع از درک صحیح پرونده می‌شود، اما ادغام آنها بدون تفکیک مبانی نیز موجب آشفتگی حقوقی خواهد شد. راه حل در تحلیل مرحله‌ای و هماهنگ است: ابتدا منشأ توقف یا انسداد شناسایی شود، سپس رابطه صاحب کالا با اشخاص مرتبط تعیین گردد، پس از آن مبنای مسئولیت هر شخص به‌طور مستقل بررسی شود و در نهایت بیمه و سایر سازوکارهای جبران مورد توجه قرار گیرند.

نتیجه‌گیری

توقیف کشتی‌های تجاری و انسداد یا محدودیت عبور از تنگه هرمز از جمله وضعیت‌هایی هستند که اگرچه ممکن است از منظر عملی نتیجه مشابهی یعنی توقف حرکت کشتی و تأخیر در تحویل محموله ایجاد کنند، از حیث ماهیت حقوقی تابع نظام‌های متفاوت‌اند. توقیف مورد نظر کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹ اقدامی قضایی و تأمینی است که برای تضمین یک دعوای دریایی نسبت به کشتی معین اعمال می‌شود. در مقابل، بازداشت حاکمیتی کشتی، محدودیت عبور ناشی از تصمیم دولت، وضعیت امنیتی و انسداد بالفعل یک تنگه بین‌المللی الزاماً در قلمرو این کنوانسیون قرار نمی‌گیرند. نخستین نتیجه اساسی پژوهش آن است که هر تحلیل درباره حقوق صاحبان کالا باید با تعیین دقیق ماهیت اقدام آغاز شود؛ زیرا بدون این تفکیک، ممکن است قواعد توقیف قضایی به وضعیتی اعمال شوند که اساساً تحت حقوق بین‌الملل عمومی یا مقررات دیگری قرار دارد.

جایگاه صاحب کالا نیز باید مستقل از مالک کشتی، مستأجر و متصدی حمل بررسی شود. قرار گرفتن کالا بر روی کشتی، وحدت مالکیت میان محموله و شناور ایجاد نمی‌کند و مسئولیت‌های مالک کشتی را نیز به صاحب کالا منتقل نمی‌سازد. صاحب محموله ممکن است بر اساس قرارداد فروش، بارنامه یا سایر اسناد حمل دارای حق مالکیت، حق تحویل یا حق مطالبه خسارت باشد، در حالی که دعوای منتهی به توقیف کشتی هیچ ارتباطی با وی نداشته باشد. از این رو، اصل حمایت از اشخاص ثالث اقتضا می‌کند که آثار قرار توقیف تا حد امکان به خود کشتی و دعوای مبنای آن محدود بماند و حقوق مستقل صاحب کالا بدون وجود مبنای قانونی جداگانه تضییع نشود.

این استقلال بدان معنا نیست که صاحب کالا از تمام آثار اقتصادی توقیف مصون خواهد بود. توقف کشتی ممکن است عملاً دسترسی به محموله را به تأخیر اندازد و هزینه انبارداری، تخلیه، انتقال، دموراژ یا نگهداری ایجاد کند. در مورد کالاهای فاسدشدنی یا حساس به زمان، آثار تأخیر حتی می‌تواند از ارزش اولیه هزینه‌های حمل فراتر رود. مسئله حقوقی اصلی در این وضعیت آن است که زیان باید به شخص یا رفتار معینی منتسب شود و صرف وقوع توقیف برای ایجاد مسئولیت کافی نیست. ممکن است توقیف قانونی باشد اما متصدی در مراقبت از کالا قصور کند؛ ممکن است متصدی هیچ نقشی در توقیف نداشته باشد اما خواهان توقیف بدون مبنای کافی اقدام کرده باشد؛ و ممکن است خسارت اصولاً ناشی از یک محدودیت حاکمیتی باشد که از روابط خصوصی طرفین خارج است.

کنوانسیون ۱۹۹۹ از این حیث ظرفیت مهم اما محدود دارد. این کنوانسیون امکان استفاده از کشتی به‌عنوان تأمین دعوای دریایی را سامان می‌دهد، شرایط توقیف را محدود می‌کند و با پیش‌بینی سازوکار تضمین و رفع توقیف از استمرار بی‌دلیل توقف جلوگیری می‌کند. وجود چنین چارچوبی به‌طور غیرمستقیم از صاحبان کالا نیز حمایت می‌کند، زیرا کاهش توقیف‌های ناموجه و کوتاه شدن زمان توقف احتمال خسارت به محموله را کاهش می‌دهد. بااین‌حال، کنوانسیون نظام جامعی برای تعیین مسئولیت متصدی حمل، پرداخت خسارت تأخیر، پوشش بیمه‌ای یا جبران زیان ناشی از تصمیم‌های حاکمیتی دولت‌ها ایجاد نمی‌کند. بنابراین، انتظار حل تمام مسائل صاحبان کالا از طریق مقررات این سند با هدف و قلمرو آن سازگار نیست.

در مسئله تنگه هرمز، ضرورت این تفکیک بیش از هر جای دیگری آشکار می‌شود. محدودیت گسترده عبور ممکن است تعداد زیادی کشتی را بدون صدور هیچ قرار قضایی متوقف کند. در چنین وضعیتی، صاحبان کالا ممکن است با تغییر مسیر، افزایش هزینه حمل، تأخیر، از دست رفتن بازار فروش یا فساد کالا مواجه شوند. برای ارزیابی حقوقی این خسارات، باید مشخص شود که آیا محدودیت ناشی از اقدام دولت بوده، آیا متصدی حمل تصمیم مستقل به توقف یا تغییر مسیر گرفته، آیا خطر موجود اجرای قرارداد را واقعاً ناممکن کرده یا صرفاً آن را پرهزینه‌تر ساخته و آیا صاحب کالا برای چنین خطری پوشش بیمه‌ای داشته است. بدون پاسخ به این پرسش‌ها نمی‌توان شخص مسئول یا مبنای جبران را تعیین کرد.

مسئولیت متصدی حمل نیز باید به‌صورت موردی بررسی شود. اقدام مقام عمومی یا بحران امنیتی به‌خودی‌خود نه مسئولیت متصدی را اثبات می‌کند و نه وی را به‌طور مطلق از مسئولیت معاف می‌سازد. تعهد او نسبت به مراقبت از کالا و اتخاذ تصمیم معقول در شرایط بحرانی همچنان اهمیت دارد. اگر تغییر مسیر یا توقف برای حفاظت از کشتی و محموله ضروری باشد، نتیجه حقوقی با حالتی که متصدی بدون توجیه مناسب از ادامه حمل خودداری کرده متفاوت خواهد بود. همچنین استناد به فورس ماژور باید بر اساس شرایط واقعی حادثه، امکان پیش‌بینی، قابلیت اجتناب و تأثیر واقعه بر اجرای تعهد صورت گیرد. دشوار شدن یا افزایش هزینه حمل نباید بدون بررسی دقیق به عنوان عدم امکان اجرا تلقی شود.

بیمه دریایی یکی از مهم‌ترین ابزارهای کاهش خطر صاحبان کالا است، اما جایگزین نظام مسئولیت نیست. پوشش بیمه‌ای باید با نوع خطر هماهنگ باشد و در مسیرهای دارای ریسک سیاسی و امنیتی، شروط مربوط به توقیف، بازداشت، جنگ و اقدامات دولت‌ها به‌طور دقیق بررسی شوند. وجود بیمه می‌تواند جبران خسارت را تسریع کند، ولی در بسیاری از بیمه‌نامه‌ها تأخیر صرف، زیان تجاری یا برخی خطرات سیاسی از پوشش عادی خارج هستند. از این رو، صاحبان کالا و فعالان تجارت دریایی باید پیش از انعقاد قرارداد، هماهنگی میان قرارداد فروش، قرارداد حمل، بارنامه و بیمه‌نامه را مورد توجه قرار دهند.

در فرضی که انسداد یا محدودیت عبور به رفتار یک دولت مرتبط باشد، جبران خسارت وارد مرحله پیچیده‌تری می‌شود. نخست باید مشروعیت یا عدم مشروعیت اقدام بر اساس قواعد قابل اعمال روشن شود و سپس امکان انتساب خسارت بررسی گردد. حتی اگر مسئولیت بین‌المللی دولت قابل طرح باشد، صاحب کالای خصوصی الزاماً مسیر مستقیم و فوری برای دریافت غرامت در اختیار ندارد. صلاحیت دادگاه، مصونیت دولت، تابعیت زیان‌دیده، امکان حمایت دیپلماتیک و وجود یا فقدان سازوکار معاهده‌ای مستقیم همگی می‌توانند بر قابلیت مطالبه اثر بگذارند. این وضعیت نشان می‌دهد که حقوق صاحبان کالا در برابر اقدامات حاکمیتی یکی از مهم‌ترین خلأهای حمایت عملی در بحران‌های دریایی است.

بر این اساس، حمایت مؤثر از صاحبان کالا باید بر چند اصل استوار شود. نخست، در هر پرونده باید میان توقیف قضایی کشتی، بازداشت حاکمیتی، محدودیت عبور و انسداد عملی تفکیک صورت گیرد. دوم، مالکیت و حقوق قراردادی صاحب کالا باید مستقل از مسئولیت مالک کشتی یا متصدی شناسایی شود. سوم، دادگاه‌ها در اعمال و استمرار توقیف باید تا حد امکان آثار اقدام خود بر اشخاص ثالث و محموله‌های متعلق به آنان را مدنظر قرار دهند. چهارم، استفاده از تضمین جایگزین و رفع سریع توقیف باید در مواردی که هدف تأمین دعوا بدون ادامه توقف قابل تحقق است تقویت شود. پنجم، قراردادهای حمل و بیمه باید به‌طور روشن وضعیت خطرات امنیتی، تغییر مسیر، توقف، هزینه‌های اضافی و فورس ماژور را تنظیم کنند.

همچنین مناسب است در نظام‌های داخلی، سازوکارهای روشن‌تری برای درخواست فوری صاحب کالا جهت دسترسی، تخلیه یا انتقال محموله از کشتی توقیف‌شده پیش‌بینی شود؛ مشروط بر آنکه چنین اقدامی به حقوق مشروع خواهان توقیف آسیب نزند. وجود این سازوکار، به‌ویژه برای کالاهای فاسدشدنی، دارویی و مواد اولیه حساس به زمان، می‌تواند از تبدیل یک اقدام تأمینی نسبت به کشتی به خسارتی نامتناسب برای شخص ثالث جلوگیری کند. افزون بر آن، قواعد مربوط به مسئولیت ناشی از توقیف ناروا باید به نحوی اعمال شوند که امکان مطالبه خسارات قابل پیش‌بینی اشخاص ثالث در صورت وجود رابطه سببیت واقعی فراهم باشد.

در نهایت، پاسخ به مسئله اصلی پژوهش آن است که کنوانسیون ۱۹۹۹ در حمایت از صاحبان کالا نقشی مهم اما غیرمستقیم و محدود دارد. این سند می‌تواند از طریق محدود ساختن موارد توقیف، الزام به وجود دعوای دریایی، امکان ارائه تضمین و جلوگیری از استمرار غیرضروری توقیف، بخشی از خطرات صاحبان کالا را کاهش دهد؛ اما حقوق آنان را در همه وضعیت‌های ناشی از انسداد یا بحران دریایی پوشش نمی‌دهد. حمایت کامل‌تر تنها از طریق پیوند منسجم میان حقوق توقیف کشتی، حقوق حمل‌ونقل دریایی، حقوق دریاها، مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و بیمه دریایی امکان‌پذیر است. چنین رویکردی اجازه می‌دهد بدون توسعه ناموجه مسئولیت، صاحبان کالا به عنوان اشخاصی با حقوق و منافع مستقل در ساختار تجارت دریایی شناخته شوند و هزینه اختلافات یا اقدامات مربوط به کشتی، تا حد ممکن، بدون مبنای حقوقی بر آنان تحمیل نشود.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافعی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The arrest of commercial vessels and the closure or substantial restriction of navigation through the Strait of Hormuz raise complex legal questions that extend well beyond the traditional relationship between shipowners, maritime creditors, and carriers. The Strait of Hormuz constitutes one of the most strategically significant maritime passages in the contemporary global economy, particularly because of its role in linking the Persian Gulf to international waters and facilitating the movement of energy resources and commercial cargoes. Its geopolitical importance has long influenced regional security calculations and the foreign policies of surrounding states (Amiri et al., 2020), while more recent assessments continue to emphasize the Strait's centrality to the political economy of the Persian Gulf (Sarkhoshpour et al., 2026). The continued importance of the Strait as a critical energy chokepoint further demonstrates that disruption of maritime passage may generate consequences far beyond the immediate coastal region (US Energy Information

Administration, 2025). For cargo owners, these consequences may include delayed delivery, increased storage and demurrage costs, deterioration or spoilage of goods, rerouting expenses, disruption of commercial commitments, and loss of market opportunities. The legal position of cargo owners is nevertheless distinct from that of the shipowner or carrier, because ownership of the cargo, contractual rights under a bill of lading, and rights arising from the underlying sale transaction may belong to persons who have no involvement in the debt or dispute that led to the arrest of the vessel. Modern carriage-of-goods law recognizes the independent contractual and proprietary interests that may arise in connection with cargo during maritime transportation (Girvin, 2022). Accordingly, the central problem is not merely whether a ship may lawfully be arrested, but how the rights of cargo owners should be protected when their goods are indirectly immobilized or endangered by an arrest, governmental detention, or restriction of passage through an international strait. This study therefore examines the protective capacity and limitations of the 1999 International Convention on Arrest of Ships in relation to cargo owners, while distinguishing judicial ship arrest from sovereign detention, security-related restrictions, and broader interference with navigation through the Strait of Hormuz.

The legal framework of ship arrest under the 1999 Convention is fundamentally based on the conception of arrest as a provisional judicial measure designed to secure a maritime claim rather than as a punitive or confiscatory measure. This distinction is essential because ships are highly mobile assets and may rapidly leave the jurisdiction in which a claimant seeks security, thereby complicating the effective enforcement of a future judgment. Maritime law therefore recognizes arrest as a specialized mechanism for securing claims connected to maritime activities (Najafi Esfad, 2020). The Convention limits the availability of arrest by linking it to recognized maritime claims and by requiring a sufficient legal connection between the claim, the person liable, and the vessel to be arrested. Claims arising from carriage of goods, loss of or damage to cargo, freight, chartering, and other maritime operations may fall within the category of maritime claims, thereby allowing a cargo owner in appropriate circumstances to use ship arrest as a security mechanism. Yet a crucial distinction must be maintained between having a substantive claim and possessing the procedural right to arrest a particular vessel. The mere fact that a cargo owner has suffered loss does not create an unlimited right to arrest any ship involved in the transportation process. The legal relationship among the carrier, shipowner, charterer, and cargo owner must be carefully identified before the arrest mechanism may be invoked. Rules concerning the carrier's obligations toward cargo also demonstrate that liability for damage is governed by a distinct body of substantive carriage law (Djadjev, 2017). Thus, the 1999 Convention primarily provides a procedural framework for securing maritime claims; it does not itself determine the full substantive liability of the carrier or shipowner for cargo loss. This distinction is particularly important where the ship is arrested because of a debt or dispute unrelated to the cargo. In such a case, the legal independence of the cargo owner should prevent the claimant against the shipowner from treating the goods on board as though they formed part of the shipowner's property. The principle is equally relevant in Iranian maritime law, where the obligations of maritime carriers and the legal status of transported goods must be assessed independently from the proprietary status of the vessel (Taghizadeh, 2015). The protection afforded by the Convention therefore lies

partly in limiting arbitrary arrest and allowing release against adequate security, but such protection remains indirect from the perspective of cargo owners.

A further layer of complexity arises from the legal regime of the Strait of Hormuz. The rules governing an individual judicial arrest cannot automatically be extended to situations in which a vessel is prevented from sailing because of a sovereign act, military measure, security decision, or large-scale restriction of maritime traffic. The legal regime of the Strait of Hormuz is situated within the broader law of the sea and has been examined in relation to both navigation rights and security incidents affecting tankers (Alexander Lott & Shin Kawagishi, 2022). The legal assessment of passage must therefore distinguish between lawful regulatory measures adopted by coastal states, detention of individual vessels, restrictions imposed for security purposes, and an actual closure or obstruction of the Strait. These situations may produce similar economic effects for cargo owners, but they are legally distinct. Research concerning the right of a coastal state to arrest commercial vessels within the territorial sea similarly demonstrates that the existence and extent of jurisdiction depend on the legal basis, location, and nature of the measure (Khozaeian & Tazikeh, 2024). In the context of the Strait of Hormuz, regional conflict and security concerns further complicate the analysis because state measures may interact with the rights of international navigation. Studies of conflict surrounding the Strait indicate that political and security tensions involving Iran, Oman, and other regional actors may have direct implications for the stability of maritime passage (Ariffin & Zulkifli, 2023), while other analyses have emphasized the potential for cooperative approaches to managing such tensions (Zulkifli & Ariffin, 2023). From the perspective of cargo owners, the legal classification of the restriction is decisive. If the vessel is arrested through a judicial process to secure a maritime claim, the Convention's rules on arrest, security, and release are relevant. If the vessel is detained by governmental authorities for security or public-law reasons, however, the matter must be assessed principally under the applicable law of the sea, domestic public law, and potentially the international responsibility of states. Similarly, a general restriction on passage through the Strait may affect many vessels simultaneously without any judicial proceeding being initiated against them. The analytical failure to distinguish these scenarios would result in an inappropriate extension of the 1999 Convention into areas it was not designed to regulate.

The position of cargo owners becomes especially vulnerable when arrest or restriction of navigation produces secondary or consequential losses. A ship may remain detained while the goods aboard continue to deteriorate, contractual delivery dates expire, and storage, port, or demurrage charges accumulate. In such cases, identifying the responsible party is rarely straightforward. A carrier's liability must be evaluated according to the contract of carriage, the bill of lading, mandatory carriage rules, and the circumstances surrounding the interruption of the voyage. The carrier may remain subject to duties of care and preservation even where the initial cause of detention was beyond its control (Djadjev, 2017). At the same time, the occurrence of a governmental restriction or security crisis does not automatically establish carrier liability. The legal effect of war-risk clauses, deviation clauses, force majeure provisions, and contractual powers to reroute or suspend the voyage must be carefully examined. Maritime carriage law recognizes that the contractual consequences of delay, deviation, and extraordinary events depend on the precise wording of the contract and the governing legal regime (Girvin, 2022). Iranian

scholarship on maritime carriage likewise highlights the importance of contractual terms and the specific duties imposed upon the carrier when determining liability for cargo-related loss (Joneidi & Sefidari, 2016). Force majeure is particularly significant in the context of a possible closure or restriction of the Strait of Hormuz, but the mere increase in cost or difficulty of performance should not automatically be equated with impossibility. A distinction must be made between actual prevention of performance, temporary delay, and performance that remains technically possible but has become substantially more expensive. The same applies to the carrier's decision to deviate from the ordinary route. A deviation undertaken reasonably to avoid an immediate security threat may be legally distinguishable from one adopted without adequate justification. Accordingly, protection of cargo owners requires an individualized analysis of causation, contractual obligations, foreseeability, available alternatives, and the conduct of the carrier after the disruptive event.

Compensation for cargo owners may also depend on the interaction between wrongful arrest rules, marine insurance, and state responsibility. Where a ship has been arrested without sufficient legal grounds, the possibility of recovering losses arising from wrongful arrest may become relevant (Taheri, 2023). Yet even where the arrest is ultimately found to have been wrongful, a cargo owner must still establish the existence, amount, and causal connection of the claimed loss. Direct expenses such as additional storage or handling may be easier to prove than lost profits or lost commercial opportunities. Marine insurance may provide an alternative or complementary mechanism for loss distribution, but coverage cannot be assumed merely because the cargo is insured. Risks arising from war, governmental detention, seizure, political interference, or delay may be excluded from ordinary policies or may require separate coverage. The existence of insurance therefore does not eliminate the need to identify the legal cause of the loss and the scope of the relevant policy. Once an insurer pays the insured loss, subrogation may permit the insurer to pursue the person ultimately responsible, subject to the policy terms and the amount paid. These mechanisms illustrate that compensation for cargo owners is usually distributed across several legal relationships rather than being governed by a single regime. The complexity becomes even greater where the loss results from a state-imposed restriction on navigation. In that situation, the existence of international responsibility requires more than proof of economic damage; it requires attribution of conduct to the state and a breach of an applicable international obligation. Legal analysis of the Strait of Hormuz demonstrates that restrictions on navigation must be assessed in light of the legal regime governing passage and the obligations applicable to coastal states (A. Lott & S. Kawagishi, 2022). Even if a breach is established at the international level, a private cargo owner may not necessarily enjoy direct access to an international compensation mechanism. Questions of jurisdiction, immunity, nationality, diplomatic protection, and the availability of domestic or treaty-based remedies may affect the practical ability to obtain redress. The broader geopolitical and economic significance of the Strait further magnifies the scale of potential losses (Shahzad et al., 2025), but widespread economic impact must not be confused with legally compensable damage attributable to a particular actor.

The study concludes that effective protection of cargo owners in situations involving the arrest of commercial vessels and disruption of passage through the Strait of Hormuz requires a coordinated but carefully differentiated

application of several legal regimes. The 1999 International Convention on Arrest of Ships performs an important function by regulating judicial arrest, limiting its use to maritime claims, and facilitating release through adequate security, but its protective effect for cargo owners is primarily indirect. It cannot by itself govern sovereign detention, military or security measures, the legality of restrictions on transit through an international strait, the substantive contractual liability of the carrier, or the full range of insurance and compensation issues that may arise from prolonged interruption of carriage. The legal independence of cargo ownership must therefore remain the starting point of analysis, particularly where the goods belong to persons who played no role in the dispute leading to arrest. Courts and competent authorities should, where legally possible, prevent a provisional measure directed against a ship from producing disproportionate and unnecessary consequences for third-party cargo owners. The availability of substitute security, expedited release procedures, and mechanisms for accessing or discharging cargo can reduce the risk that the arrest of the vessel becomes an indirect form of pressure against uninvolved cargo interests. At the contractual level, clearer allocation of risks concerning war, governmental intervention, deviation, alternative routes, delay, and additional costs would improve predictability and reduce disputes. Marine insurance should likewise be coordinated with the actual geopolitical risks associated with strategic maritime routes rather than treated as a universal solution. Most importantly, legal analysis must begin by distinguishing judicial arrest from sovereign detention and broad navigational restriction, then identify the legal status of the cargo owner, determine the source of the relevant obligation, establish causation, and only thereafter assess the appropriate remedy. Such an integrated but differentiated approach provides the most coherent basis for protecting cargo owners while preserving the legitimate functions of ship arrest, coastal-state jurisdiction, international navigation, contractual risk allocation, and marine insurance.

References

Amiri, S., Haghighi, A. M., & Zarei, G. (2020). Political-Economic Implications of Geopolitical Management of the Strait of Hormuz on the Foreign Policy and Security of the Persian Gulf. *Iranian Political Sociology Monthly*, *3*(3).

Ariffin, M. R. M., & Zulkifli, N. (2023). Conflicts in the Strait of Hormuz: Implications Towards Oman and Iran. *Journal of Strategic Studies & International Affairs*, *3*(2), 123-135. https://doi.org/10.17576/sinergi.0302.2023.08

Djadjev, I. (2017). *The obligations of the carrier regarding the cargo: The Hague-Visby Rules*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-62440-2

Girvin, S. (2022). *Carriage of goods by sea* (3rd ed.). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/law/9780198811947.001.0001

Joneidi, L., & Sefidari, S. (2016). Carriage of Goods on the Deck of a Ship and the Liability of the Carrier. *Private Law Studies*, *46*(2), 207-224.

Khozaeian, A. M., & Tazikeh, A. A. (2024). The Right to Arrest Commercial Vessels within the Territorial Sea in Light of the International Law of the Sea. *Modern Studies in Humanities in the World*, *5*(3), 266-281.

Lott, A., & Kawagishi, S. (2022). The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives. *Ocean Development & International Law*, *53*(2-3), 123-146. https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158

Lott, A., & Kawagishi, S. (2022). The legal regime of the Strait of Hormuz and attacks against oil tankers: Law of the sea and law on the use of force perspectives. *Ocean Development & International Law*, *53*(2–3), 123-146. https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158

Najafi Esfad, M. (2020). *Maritime Law Based on the Iranian Maritime Code and International Maritime Regulations* (12th ed.). SAMT.

Sarkhoshpour, F., Zarei, G., & Ravanbod, A. (2026). The Impact of the Geopolitical Position of the Strait of Hormuz on the Challenges of Iran's Political Economy in the Persian Gulf. *Interdisciplinary Studies in Society, Law, and Politics*, *5*(1), 1-12.

Seraji, S., & Mahmoudi Lamooki, M. (2018). A Survey of the Strategic Importance of the Strait of Hormuz in the Middle East, with an Emphasis on Iran's Role in Maintaining its Security. *International Journal of Political Science*, *8*(3), 71-78.

Shahzad, H., Nawab, S., Nawaz, A., & Liaqat, B. B. (2025). Shifting Interests of Europe Towards Strait of Hormuz After Ukraine Russia War: Analysis of EU Blue Economy. *SocSciSpec*, *4*(1), 588-596. https://doi.org/10.71085/sss.04.01.242

Shirvani, A. (2018). *Examining the Blockade of the Strait of Hormuz*. Yaserziaee.blogfa.com/post-255.aspx

Taghizadeh, E. (2015). *Maritime Transport Law: A Comparative Study of the Liability of Maritime Carriers under International Carriage Contracts, Iranian Statutory Law and Islamic Law* (3rd ed.). Majd.

Taheri, B. (2023). Compensation for Damage Arising from the Wrongful Arrest of a Ship under International Law. *Maritime Law Enforcement Security*(53), 75-87.

US Energy Information Administration. (2025). Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains a Critical Oil Chokepoint. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504

Zulkifli, N., & Ariffin, M. R. M. (2023). Iran and Oman Conflict in The Strait of Hormuz: The Potential for Cooperation. *International Journal of Education and Humanities*, *3*(1), 24-42. https://doi.org/10.58557/(ijeh).v3i1.131