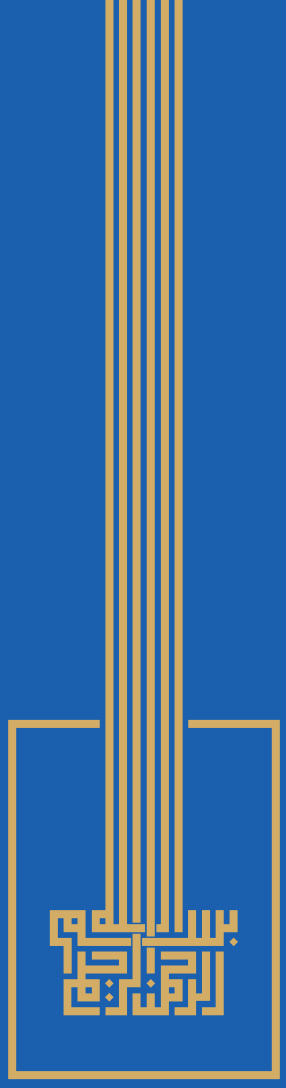
مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

نظام حقوقی تنگه هرمز




بسم الله الرحمن الرحيم



نظام حقوقی تنگه هرمز

مرکز پژوهش های اتاق ایران (دفتر مطالعات کسبوکار)

تهیه‌کننده: دکتر ابراهیم بیگ‌زاده

استاد تمام حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

تاریخ انتشار: اردیبهشت ماه ۱۴۰۵

شناسه یکتا: RC-1405-MBS-B2-AP1188

واژگان کلیدی: حقوق بین‌الملل، حقوق بین‌ملل دریا، تنگه هرمز، عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیتی

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

آدرس مرکز پژوهش‌ها در شبکه‌های اجتماعی:

Instagram: @rc. iccima.ir

Telegram: @rc_iccima

Twitter: @rc_iccima

نظـام حقوقـی تنگـه هرمـز



اردیبهشت ماه ۱۴۰۵

فهرست مطالب

دیباچه	۵
مقدمه	۷
۱- اهمیت تنگه‌ها	۷
۲- تفاوت تنگه‌ها و کانال‌ها	۸
الف: انواع تنگه‌ها و نظام حقوقی عبور از آن‌ها	۱۰
۱- انواع تنگه‌ها	۱۰
۲- نظام حقوقی عبور از تنگه‌های بین‌المللی	۱۲
۲-۱- نظام عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها در زمان صلح	۱۲
۲-۲- نظام عبور از تنگه‌ها در زمان مخاصمات مسلحانه	۱۹
ب: نظام عبور از تنگه هرمز	۲۰
۱- عبور ترانزیت	۲۰
۲- عبور بی‌ضرر	۲۱
فرجام سخن	۲۵
منابع مورداستفاده	۲۸
الف- منابع خارجی	۲۸
ب- منابع فارسی	۲۹

دیباچه

به‌دنبال وقوع مخاصمه نظامی آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران و اعمال محدودیت بر تردد در تنگه هرمز از سوی کشورمان، مباحثی در مورد وضع نظام حقوقی جدید برای این تنگه و نیز کسب درآمد از آن مطرح شد. در چنین شرایطی، بحث درباره نظام حقوقی حاکم بر تنگه‌ها -به‌ویژه تنگه هرمز- و حدود اختیارات دولت‌ها در زمان صلح و جنگ، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. از همین رو، نوشتار حاضر تلاش دارد با تبیین قواعد حقوق بین‌الملل عمومی، مشروعیت و حدود اقدام‌های مورداشاره را موردبررسی قرار دهد و پیامدهای احتمالی قانونی و بین‌المللی هر تصمیم را بررسی نماید.

گزارش حاضر توضیح می‌دهد که حتی در شرایط مخاصمه، ایران صرفاً می‌تواند محدودیت‌هایی مانند بازرسی یا کنترل تردد را اعمال کند، اما بستن کامل و دائمی تنگه از نظر حقوقی محل تردید است و در بلندمدت پایدار نیست. همچنین تأکید می‌کند مدیریت تنگه‌های بین‌المللی معمولاً نیازمند نوعی توافق و تعادل بین‌المللی است. در اینجا در خصوص رژیم حقوقی جدید تنگه هرمز، ایران لازم است به یک نقطه تعادل با دولت‌ها برسد و درنهایت نظام حقوقی برای تنگه هرمز ایجاد شود که اگر دولت‌های دیگر کاملاً آن را قبول نمی‌کنند ولی با آن مخالفت هم نکنند. به دیگر سخن، برای مثال دولت‌های دیگر بپذیرند که اگر مبلغی بابت عبور از تنگه می‌پردازند و محدودیت‌هایی را قبول می‌کنند، هزینه آن به‌مراتب کمتر از هزینه‌های درگیری مسلحانه با ایران خواهد بود.

این یادداشت همچنین با اشاره به طرحی که در خصوص نظام حقوقی تنگه هرمز در دستور کار مجلس شورای اسلامی است، هشدار می‌دهد که اگر قرار است محدودیت‌هایی از سوی ایران ایجاد و عوارضی دریافت شود به نظر نمی‌رسد در وضعیت فعلی (وجود

مخاصمه مسلحانه) لازم باشد به قانون رسمی کشور تبدیل شود، چراکه ممکن است تبعاتی برای کشور داشته باشد. به‌این‌ترتیب که دشمنان، دیگر کشورها را متقاعد کنند که ایران به‌صورت یک‌جانبه اقدام به اعمال محدودیت‌ها و دریافت عوارض نموده است و درواقع در عمل به‌گونه‌ای تنگه را بسته است. همچنین چنین قانونی، در تعارض با «قطعنامه ۲۸۱۷ شورای امنیت سازمان ملل» است که در ۱۱ مارس ۲۰۲۶ تصویب شده و از ایران می‌خواهد که تنگه هرمز را برای دریانوردی بین‌المللی باز بگذارد، قطعنامه‌ای که با رأی ممتنع روسیه و چین حکایت از تمایل این دو کشور به باز بودن تنگه هرمز دارد.

این یادداشت در پایان تأکید دارد که در مورد میزان درآمد ناشی از عوارض از تنگه هرمز هم نباید به‌هیچ‌وجه اغراق و صحبت از ده‌ها و حتی صد میلیارد دلار در سال نمود، این موضع، می‌تواند مشکل دستیابی به یک توافق و ایجاد یک نظام حقوقی خاص برای تنگه هرمز را پیچیده و حتی غیرممکن نماید.

مقدمه

۱- اهمیت تنگه‌ها

تنگه‌هـا هـم به‌لحـاظ اقتصـادی و هـم از منظـر ژئوپلیتیـک و ژئواسـتراتژیک حاضـر حائـز اهمیـت فـراوانی اسـت. بـرای مثـال ۲۰٪ نفـت جهـان از تنگـه هرمـز عبـور می‌کنـد کـه بـر آن بایـد میعانـات گازی و محصـولات پتروشیـمی و کودهـای کشـاورزی و سـایر کالاهـا را اضافـه کـرد. مثـال دیگـر تنگـه مـالاکا (واقـع بیـن جزیـره‌ی اندونزیـایی سـوماترا و شـبه‌جزیره مالایـا) اسـت کـه روزانـه حـدود ۲۰ نفت‌کـش بـزرگ از آن عبـور می‌کنـد. بـرخی از این‌هـا از اهمیـت مضاعـف برخوردارنـد. بدیـن ترتیـب کـه حداقـل در یـک بـازه زمـانی نسـبتاً طـولانی جایگزیـن ندارنـد کـه تنگـه هرمـز بارزتریـن آن‌هاسـت، چون‌کـه اگـر مشـکلی بـرای سـایر تنگه‌هـا پیـش آیـد، امـکان جایگزیـن کردنشـان (البتـه بـا طولانی‌تـر شـدن مسیـر و هزینـه بیشـتر) وجـود دارد درحالی‌کـه تنگـه هرمـز حداقـل فـوری و به‌راحـتی قابـل جایگزیـنی نیسـت.

اهمیـت تنگه‌هـا تـا آن حـد اسـت کـه به‌عنـوان یـکی از عوامـل اصـلی شکسـت کنفرانـس تدویـن حقـوق بین‌المللـی لاهـه (۱۹۳۰) و به‌خصـوص دو کنفرانـس اوّل و دوم ملـل متحـد درمـورد حقـوق دریاهـا شـد. چون‌کـه کشـورهای قدرتمنـد به‌ویـژه آمریـکا مـدعی بودنـد کـه ۱۲ مایـل را بـرای عـرض دریـای سـرزمینی نمی‌پذیـرد، بـه ایـن علـت کـه حـدود ۱۱۶ تنگـه بین‌المللـی وارد آب‌هـای تحـت حاکمیـت دولت‌هـای سـاحلی می‌شـوند و ایـن کاملاً مغایـرت بـا منافـع اقتصـادی و اسـتراتژیک (راهبـردی) و دسـترسی بـه دوسـتان دوردسـتشـان دارد. اینکـه سـرانجام در جریـان کنفرانـس سـوم حقـوق دریاهـا و درنهایـت در کنوانسیـون ۱۹۸۲ (کـه حاصـل ایـن کنفرانـس چندسـاله بـود) عـرض دریـای سـرزمینی مشـخص شـد و می‌توانـد بـه میـزان حداکثـر ۱۲ مایـل از خطـوط مبـدأ تعییـن گـردد بـه چندیـن دلیـل بـود:

- ✓ اوّلاً پذیرش منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) به میزان ۲۰۰ مایل از خطوط مبدأ است که جوابگوی نیازهای اقتصادی کشورها بهویژه کشورهای جهان سوم است.
- ✓ ثانیاً و بهخصوص بهدلیل پذیرش نظام عبور«ترانزیت» در کنار نظام سنتی «عبور بیضرر» در تنگهها بود.

در غیر این صورت کنوانسیون ۱۹۸۲ نمیتوانست عرض دریای سرزمینی و درنهایت نظام عبور از تنگهها را مشخص نماید.

۲-تفاوت تنگهها و کانالها

گاهی میان تنگهها و کانالها خَلط ایجاد میشود و عدهای فکر میکنند که همان نظام حقوقی کانالها بر تنگهها هم قابلاعمال است و یا همان اقدامهایی که در مورد برخی کانالها انجامشده یا میشوند (مانند ملی کردن کانال سوئز)، درمورد تنگهها، هم امکانپذیر است، اما اینگونه نیست. اگرچه تنگهها و کانالها یک وجه اشتراک دارند که هر دو آبراههای باریکی هستند که دو پهنه آبی دریایی یا اقیانوسی را به یکدیگر متصل میکند، اما هم بهلحاظ تعریف و هم بهتبع آن بهلحاظ نظام حقوقی با یکدیگر کاملاً فرق دارند. بدین ترتیب که کانالها، آبراههای باریک **مصنوعی** هستند که دو پهنهی آبی را به یکدیگر متصل میکنند، این آبراهها توسط انسان ایجاد میشوند که ازجمله مهمترین آنها کانالهای «پاناما» که دو اقیانوس اطلس و آرام را از میانه سرزمین پاناما به یکدیگر متصل میکند، «سوئز» که بحر احمر را به دریای مدیترانه وصل میکند و «کیل» که در شمال کشور آلمان قرار دارد. این در حالی است که تنگهها، آبراههای باریک **طبیعی** هستند که دو پهنه آبی دریایی یا اقیانوسی را به یکدیگر متصل مینمایند که از آن جمله تنگههای هرمز، مالاکا، بابالمندب، جبلالطارق، تیران، بسفور، داردانل، ماژلان و... هستند.

همین ویژگی مصنوعی و طبیعی بودن این آبراههاست که سبب شده است نظام حقوقی حاکم بر آنها کاملاً متفاوت باشد. بدین شکل که کانالها هر یک نظام حقوقی خاص خود را دارند و بههیچعنوان در قلمرو حقوقی بینالملل دریاها مطرح نمیشوند. برای مثال کانال سوئز طبق مقررات کنوانسیون ۱۸۸۸ قسطنطنیه، قطعنامه ۱۳ اکتبر ۱۹۵۶ شورای امنیت سازمان ملل متحد، اعلامیه ۱۹۵۷ دولت مصر، قواعد مربوط به مقام اداره‌کننده کانال و بالاخره معاهده صلح کمپ دیوید ۱۹۷۹ فیمابین مصر و رژیم اشغالگر قدس، اداره میشود

کـه مطابـق قطعنامـه شـورای امنیـت و موافقت‌نامـه کمـپ دیویـد، آزادی کامـل تـردد بـرای شـناورها پذیرفته‌شـده اسـت. کانـال کیـل اسـت کـه تابـع مقـررات داخـلی آلمـان قـرار دارد، البتـه براسـاس معاهـده ورسـای پیش‌بینی‌شـده بـود کـه هـرگاه متفقیـن (فاتحـان جنـگ اوّل جهـانی) بخواهنـد از سـرزمین آلمـان اسـتفاده کننـد کـه کانـال کیـل (به‌دلیـل واقـع شـدن در آب‌هـای داخـلی آلمـان) جـزو سـرزمین آن کشـور محسـوب می‌شـود، بایـد آلمـان اجـازه دهـد. معهـذا عـدم صـدور مجـوز از سـوی ایـن کشـور بـرای عبـور کشـتی ویمبلـدون در سـال ۱۹۲۳ از ایـن کانـال بـرای رسـاندن تسـلیحات بـه لهسـتان در جنـگ بـا روسیـه، سـبب گردیـد کـه فرانسـه (کـه از ایـن کشـتی اسـتفاده می‌کـرد و یـکی از فاتحـان جنـگ اوّل جهـانی محسـوب می‌شـد) دعـوایی را در دیـوان دائـمی دادگسـتری بین‌المللی اقامـه نمایـد. حاصـل ایـن اقامـه‌ی دعـوا رأی سـال ۱۹۲۳ آن دیـوان اسـت کـه آلمـان را محکـوم کـرد و اعلام نمـود کـه اعلامیـه آلمـان دایـر بـر بی‌طـرفی آن کشـور در جنـگ روسیـه – لهسـتان در مقابـل تعهـد بین‌المللی آن در معاهـده ورسـای قابلیـت اسـتفاده نـدارد.

اتفاقـاً در همیـن رأی اسـت کـه دیـوان دائـمی اشـاره بـه کانال‌هـای سـوئز و پانامـا هـم می‌کنـد و، اعلام می‌دارد کـه ایـن کانال‌هـا و کانـال کیـل هماننـد تنگه‌هـا بـرای دریانـوردی بین‌المللی مورداسـتفاده قـرار می‌گیرنـد. همیـن نکتـه سـبب ایجـاد ایـن شـبهه شده‌اسـت کـه عـده‌ای فکـر کننـد کـه می‌تـوان از نظـام حقـوقی کانال‌هـا یـا تصمیم‌هـایی کـه درمـورد آن‌هـا اتخـاذ می‌شـود (ازجملـه مـلی کـردن) درمـورد تنگه‌هـای بین‌المللی بهـره جسـت. درحالی‌کـه کاملاً ایـن برداشـت و تفسیـر غلـط اسـت و نظـر دیـوان بـر ایـن بوده‌اسـت کـه ازنظـر دریانـوردی و کشـتیرانی ایـن کانال‌هـا مشـابه تنگه‌هـا هسـتند و نـه اینکـه نظـام حقـوقی آن‌هـا یکسـان یـا قابل‌اسـتفاده بـرای یکدیگـر اسـت.

مـورد دیگـر کانـال پانامـا اسـت. ایـن کانـال تـا سـال ۱۹۹۹ طبـق موافقت‌نامـه دوجانبـه ۱۹۷۷ منعقـده فی‌مابیـن پانامـا و آمریـکا اداره می‌شـد. بـا پایـان مـدت اعتبـار ایـن موافقت‌نامـه در سـال ۱۹۹۹، اداره ایـن کانـال در حـال حاضـر فقـط در دسـت پانامـا اسـت. ادعـایی کـه ترامـپ در رابطـه بـا در اختیـار گرفتـن کانـال پانامـا توسـط آمریـکا دارد،کاملاً بی‌اسـاس اسـت و بـا عکس‌العمـل و اعتـراض شـدید دولـت و مـردم پانامـا مواجـه شده‌اسـت.

بنابرایـن **به‌هیچ‌وجـه نظـام حقـوقی کانال‌هـا در حقـوق بین‌الملـل دریاهـا ازجملـه کنوانسیون‌هـای ۱۹۵۸ ژنـو درمـورد دریـای سـرزمینی و منطقـه مجـاور و کنوانسیـون ۱۹۸۲ مطـرح نیسـت. ایـن درحـالی اسـت کـه تنگه‌هـا علی‌الاصـول تابـع مقـررات حقـوق بین‌الملـل دریاهـا هسـتند و، یـا نظـام حقـوقی خـاص خـود**

دارنـد کـه به‌هرحـال در حقـوق بین‌الملـل دریاهـا قابل‌طـرح هسـتند، چون‌کـه در نظـام حقـوقی آن‌هـا پیش‌بینی‌شـده اسـت کـه اگـر خلأهـایی وجـود داشـته باشـند، بایـد بـا نظـام حقـوقی پیش‌بینی‌شـده در معاهـدات حقـوق دریاهـا تکمیـل گـردد. از تنگه‌هـایی کـه دارای نظـام حقـوقی خـاص هسـتند می‌تـوان بـه تنگه‌هـای تـرک (بسـفور و داردانـل)، بـرخی تنگه‌هـای دانمـارک (سـوند، بلـت بـزرگ و بلـت کوچـک) و تنگـه‌ی مـاژلان اشـاره نمود،کـه بـه ترتیـب تابـع کنوانسیـون۱۹۳۶ مونتـرو، ۱۸۵۷ کپنهـاگ و ۱۸۸۱ بوئنـوس آیـرس (منعقـد فی‌مابیـن شیـلی و آرژانتیـن) هسـتند.

نکتـه قابل‌توجـه آنکـه اغلـب تنگه‌هـای بسیـار مهـم ماننـد هرمـز، مـالاکا، باب‌المنـدب، جبل‌الطـارق و ... فاقـد نظـام حقـوقی خـاص خـود هسـتند، و بنابرایـن تابـع نظامـات عمـومی پیش‌بینی‌شـده در کنوانسیون‌هـای بین‌المللـی حقـوق دریاهـا هسـتند.

بـا ایـن مقدمـه، در ادامـه در نوشـتار حاضـر ابتـدا بـه بـررسی انـواع تنگه‌هـا و نظـام عبـور از آن‌هـا کـه در مـورد تنگـه هرمـز هـم به‌طـور عمـده صـدق می‌کنـد، پرداختـه می‌شـود. سـپس بحـث به‌طـور خـاص بـه تنگـه هرمـز اختصـاص خواهـد یافـت و در پایـان به‌عنـوان نتیجه‌گیـری بـه بحـث محاصـره دریـایی تنگـه هرمـز اشـاره خواهـد شـد.

الف: انواع تنگه‌ها و نظام حقوقی عبور از آن‌ها

۱-انواع تنگه‌ها

باتوجـه بـه رویـه قضـایی بین‌المللـی (به‌ویـژه رأی دیـوان بین‌المللـی دادگسـتری در سـال ۱۹۴۹ در قضیـه تنگـه کورفـو: اخـتلاف فی‌مابیـن انگلسـتان و آلبـانی)، رویـه دولت‌هـا و حقـوق بین‌الملـل دریاهـا، می‌تـوان سـه دسـته از تنگه‌هـایی را کـه بـرای دریانـوردی بین‌المللـی مورداسـتفاده قـرار می‌گیرنـد، مشـاهده نمـود:

- **تنگه‌هایـی کـه بـا ترسـیم خطـوط مبـدأ مسـتقیم وارد آب‌هـای داخلـی دولـت سـاحلی می‌شـوند.**

به دیگر سخن، تنگه‌هایی که وارد محدوده **حاکمیت** دولت ساحلی می‌شوند. مانند تعدادی از تنگه‌های دانمارک. لازم به ذکر است که **حد مناطق دریایی** دولت‌های ساحلی که شامل آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاورت (نظارت)، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره (در اغلب موارد) و آب‌های مجمع الجزایری نه از ساحل، بلکه با استفاده از خطوط مبدأ مشخص می‌شوند.

خطوط مبدأ هم تابعی از شکل ساحل هستند، اگر ساحل صاف یا با انحنای بزرگی باشد که تا حدودی صاف به نظر برسد باید از خطوط مبدأ عادی (Normal baseline) یعنی حد پست‌ترین جزر در دریا استفاده کرد که در این مورد از جزر بهاره استفاده می‌شود، علت آن‌که جزر و مد دریاها ناشی از نیروی جاذبه ماه است و در فصل بهار ماه نزدیک‌ترین فاصله را با زمین پیدا می‌کند و بنابراین بیشترین جزر اتفاق می‌افتد و بدین ترتیب دولت ساحلی از ساحل تا آن خط دارای آب‌های داخلی می‌شود و بعدازآن خط سایر مناطق دریایی که نام‌برده شد، ایجاد می‌شوند، اما اگر ساحل صاف نبوده و دارای شکستگی باشد مانند سواحل نروژ و یا اگر ساحل صاف است، مجموعه‌ای از جزایر دولت ساحلی در مقابل آن قرار دارند که فاصله‌شان از ساحل از عرض دریای سرزمینی کمتر است، از خطوط مبدأ مستقیم استفاده می‌شود. آن‌ها خطوط مستقیم منکسری هستند که مناسب‌ترین نقاط جزایر یا سواحل دولت ساحلی را به یکدیگر متصل می‌کنند.

معمولاً خطوط مبدأ مستقیم سبب می‌شود که میزان آب داخلی دولت‌های ساحلی بیشتر شود، و ترجیح دولت‌ها این است که از این خطوط استفاده کنند.گاهی هم ممکن است به‌صورت ترکیبی (یعنی هم حد پست‌ترین جزر و هم خطوط مستقیم) مورداستفاده قرار گیرد. نمونه بارز آن خطوط مبدأ ایران در خلیج‌فارس و دریای عمان است. طبق مصوبه هیئت‌وزیران ایران در سال ۱۳۵۲ که عیناً در قانون مناطق دریایی ایران در خلیج‌فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ نیز پذیرفته و درج شده‌است، خطوط مبدأ ایران در خلیج‌فارس و دریای عمان خطوط مبدأ مستقیم و در اطراف جزیره کیش و دهانه تنگه هرمز حد پست‌ترین (پیشرفته‌ترین) جزر است.

ـ تنگه‌هایی که دریای سرزمینی دولت یا دولت‌های ساحلی را به دریای آزاد متصل می‌کنند.

مانند تنگه تیران که خلیج عقبه (این خلیج بین کشورهای مصر، عربستان، اردن و رژیم

اشـغالگر قـدس قـرار دارد) را بـه بخـش آزاد بحـر احمـر متصـل می‌کنـد. لازم بـه ذکـر اسـت کـه عـرض خلیـج عقبـه کـم اسـت و بیشـترین عـرض آن انـدکی از ۱۴ مایـل دریـایی (هـر مایـل دریـایی ۱۸۵۲ متـر اسـت) بیشـتر اسـت و بـا توجـه بـه اینکـه تمـام دولت‌هـای سـاحلی ایـن پهنـه آبی عـرض ۱۲ مایـل را بـرای دریـای سـرزمینی خـود برگزیده‌انـد، بنابرایـن کل خلیـج عقبـه در دریـای سـرزمینی آن‌هـا قرارگرفتـه اسـت.

ـ تنگه‌هایـی کـه دو منطقـه انحصـاری اقتصادی،یـا دو دریـای آزاد یـا یـک منطقـه انحصـاری اقتصـادی را بـه دریـای آزاد متصـل می‌کننـد.

مانند تنگه‌ی فلوریدا که بین ایالت فلوریدای آمریکا و کشور کوبا قرار دارد.

حال با توجه به بررسی اجمالی انواع تنگه‌ها، باید به مسئله مهم عبور از آن‌ها پرداخت.

۲-نظام حقوقی عبور از تنگه‌های بین‌المللی

بـا توجـه بـه تحـولات حقـوق بین‌الملـل دریاهـا و عملکـرد دولت‌هـا **در حـال حاضـر دو نظـام عبـور بـرای تنگه‌هـای مورداسـتفاده در دریانـوردی بین‌المللـی پیش‌بینی‌شـده اسـت**،که یـکی تکـرار و تأییـد نظـام «**عبـور بی‌ضـرر**» پیش‌بینی‌شـده در کنوانسیـون ۱۹۵۸ «دریـای سـرزمینی و منطقـه مجـاور» و حقـوق عـرفی بین‌المللـی اسـت، و دیگـر نظـام عبـور «**ترانزیـت**» اسـت کـه بـرای اوّلیـن بـار در کنوانسیـون ۱۹۸۲ حقـوق دریاهـا پیش‌بینی‌شـده اسـت کـه البتـه در خصـوص ماهیـت آن (یعـنی معاهـداتی بـودن یـا عـرفی بـودن) مقـداری بحـث و مجادلـه حقـوقی وجـود دارد.

در ایـن قسـمت ابتـدا نظـام عبـور در تنگه‌هـا در زمـان صلـح موردبـررسی قـرار می‌گیـرد و سـپس ایـن نظـام در هنگامـه‌ی بـروز مخاصمـات مسـلحانه بـررسی خواهـد شـد. بایـد توجـه داشـت کـه نـوع عبـور از تنگه‌هـا علی‌الاصـول بسـتگی بـه آن دارد کـه چـه مناطـقی را بـه یکدیگـر متصـل می‌کنـد.

۲-۱-نظام عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها در زمان صلح

۲-۱-۱- نظام عبور بی‌ضرر[1] در تنگه‌ها

نظـام عبـور بی‌ضـرر، عبـارت اسـت از عبـور سـریع و مسـتمر از تنگه‌هـای دسـته‌های اول و دوم

1. Innocent Passage

(یعنی تنگه‌هایی که با ترسیم خطوط مبدأ مستقیم وارد آب‌های داخلی شده‌اند و تنگه‌هایی که دریای سرزمینی را به دریای آزاد متصل می‌کند) و همچنین در تنگه‌های دسته سوم نیز اعمال می‌شود، درصورتی‌که در تنگه‌های دسته‌ی سوم (یعنی تنگه‌هایی که دو دریای آزاد، دو منطقه انحصاری اقتصادی و یا یک منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای آزاد متصل می‌کند) دریانوردی در بیرون از تنگه و در پهنه‌ی دریا ازلحاظ جریان‌های آبی یا Hydrography با همان سهولتی که در تنگه وجود دارد، امکان‌پذیر باشد (مانند تنگه‌ی فلوریدا)، در این تنگه‌ها دیگر عبور ترانزیتی اعمال نمی‌شود و اگر شناورها بخواهند از آن‌ها عبور نمایند، باید از نظام عبور بی‌ضرر تبعیت کنند. هم‌چنین در تنگه‌هایی که بین قلمرو اصلی سرزمین یک دولت و جزیره متعلق به آن دولت قرارگرفته‌اند و امکان دریانوردی در بیرون از تنگه ازلحاظ هیدروگرافی با همان سهولت که در تنگه وجود دارد، ممکن باشد، عبور ترانزیت اجرا نمی‌شود، بلکه نظام عبور بی‌ضرر اعمال خواهد شد، که نمونه بارز آن تنگه واقع بین جزیره قشم ایران و سرزمین اصلی این کشور است.

نیک می‌دانیم که «عبور بی‌ضرر» برای عبور از دریای سرزمینی پیش‌بینی‌شده است که به برخی از تنگه‌ها هم تسری یافته‌اند. منتهی «عبور بی‌ضرر» در دریای سرزمینی با «عبور بی‌ضرر» در تنگه‌ها یک تفاوت بسیار مهم و اساسی دارد، بدین‌ترتیب که دولت ساحلی می‌تواند با اعلام قبلی در بخش یا بخش‌هایی از دریای سرزمینی عبور بی‌ضرر را به‌صورت موقت به **حالت تعلیق درآورد**. درحالی «عبور بی‌ضرر» در تنگه‌ها هم به لحاظ معاهداتی (بند (۴) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درمورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور و بند (۲) ماده (۴۵) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) و هم از منظر حقوق بین‌الملل عرفی **غیرقابل تعلیق** است.

به دیگر سخن، نمی‌توان عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها را به حالت تعلیق درآورد.

بدیهی است که «عبور بی‌ضرر» همراه با محدودیت‌های زیادی برای شناورها است که هم در حقوق معاهداتی (ماده (۱۴) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درمورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور و هم در ماده (۱۹) کنوانسیون ۱۹۸۲حقوق دریاها) و هم در حقوق بین‌الملل عرفی پیش‌بینی شده‌اند. طبق ماده (۱۹) کنوانسیون ۱۹۸۲ در دو بند این محدودیت‌ها پیش‌بینی شده‌اند:

بند ۱) ابتدا بند یک این ماده یک قاعده کلی را بیان می‌کند و آن این‌که عبور تا

زمـانی «بی‌ضـرر» لحـاظ می‌شـود که«مخـل نظـم، آرامـش و یـا امنیـت دولـت سـاحلی نباشـد».

بنـد۲) آنـگاه در بنـد دو ایـن مـاده مصادیـق اعمـالی کـه عبـور را از حالـت بی‌ضـرر خـارج می‌کننـد، ذکـر شـده‌اند کـه عبارت‌انـد از:

- ✓ تهدیـد یـا اسـتفاده از زور بـر ضـد حاکمیـت، تمامیـت ارضـی یـا اسـتقلال سیاسـی دولـت سـاحلی؛
- ✓ تمرین یا مانور با هرگونه سلاح؛
- ✓ جمع‌آوری اطلاعات برای لطمه زدن به امکان دفاع یا امنیت دولت ساحلی؛
- ✓ تبلیغات به‌منظور آسیب رساندن به امکان دفاع یا امنیت دولت ساحلی؛
- ✓ به پرواز درآوردن، تخلیه و یا بارگیری هواپیماها؛
- ✓ پرتاب، تخلیه و یا بارگیری ادوات نظامی؛
- ✓ بارگیـری و یـا تخلیـه کالا و پـول و یـا افـراد بـا نقـض (برخـلاف) مقـررات گمرکـی، مالـی، بهداشـتی و مهاجرتـی دولـت سـاحلی؛
- ✓ ایجاد آلودگی عمدی و شدید؛
- ✓ صید (غیرمجاز)؛
- ✓ تحقیقات و نمونه‌برداری (غیرمجاز)؛
- ✓ اختـلال در عملکـرد سیسـتم ارتباطـی یـا هـر نـوع تجهیـزات یـا تأسیسـات دولـت سـاحلی؛
- ✓ هرگونه عمل دیگری که ارتباط مستقیم با عبور نداشته باشد.

امـا مهم‌تریـن محدودیـت در «عبـور بی‌ضـرر» آن اسـت کـه زیردریایی‌هـا بایـد حتمـاً در سـطح آب عبـور کننـد و پرچـم خـود را نیـز برافراشـته نگـه دارنـد، ایـن محدودیـت به‌شـدت بـا واکنـش تنـد و اعتـراض کشـورهای دارای ناوگان‌هـای بـزرگ جنـگی مواجـه شده‌اسـت.

محدودیـت دیگـر آنکـه شـناورهای بـا سـوخت هسـته‌ای یـا حامـل مـواد سـمی و ذاتـاً خطرنـاک بایـد دارای گـواهی لازم دال بـر ایمـنی و سلامـت خـود کـه بـرای این‌گونـه شـناورها در موافقت‌نامه‌هـای بین‌المللـی (بـرای مثـال ضمیمـه شـماره (۸) کنوانسیـون مارپـول) پیش‌بینی‌شـده را دارا باشـند، چون‌کـه بـروز حادثـه بـرای این‌گونـه شـناورها کـه دارای سـوخت اتـمی هسـتند (تشعشـعات رادیواکتیـو) و یـا حامـل مـوادی مثـل نفـت، مـواد شیمیـایی، مـواد سـمی، مـواد رادیواکتیـو و ...هسـتند، می‌توانـد فاجعـه انسـانی و محیـط زیسـتی بـرای دولـت یـا دولت‌هـای سـاحلی ایجـاد کنـد. بـا

توجه به حساسیت دولت‌ها نسبت به عبور این‌گونه شناورها، آن‌ها عبور این شناورها را منوط به اطلاع قبلی (Notification) و یا حتی کسب مجوز قبلی (Authorization) می‌کنند. برای مثال ماده (۹) قانون مناطق دریایی ایران در خلیج‌فارس و دریای عمان مصوب ۳۱ فروردین‌ماه ۱۳۷۲ تحت عنوان *«مستثنیات عبور بی‌ضرر»*، عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها و سایر وسایل نقلیه غوطه‌ور و کشتی‌های با سوخت هسته‌ای یا حامل مواد سمی یا ذاتاً خطرناک را منوط به کسب مجوز قبلی از مقامات ذی‌صلاح ایران کرده‌است. با توجه به آثار فراسرزمینی این قانون، زمانی‌که ایران آن را در سال ۱۹۹۳ میلادی در دبیرخانه سازمان ملل متحد ثبت نمود، آمریکا به آن، به‌ویژه به درخواست مجوز قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی اعتراض نمود،که البته در آن زمان پاسخی هم به آن اعتراض داده شد. علاوه بر محدودیت‌هایی که برای عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی ذکر شدند که در تنگه‌های موردنظر هم باید رعایت شوند، دولت ساحلی حق دارد در دریای سرزمینی خود مقرراتی درمورد:

- امنیت دریانوردی و تنظیم تردد دریایی،
- حفاظت از تجهیزات و سیستم‌های کمک ناوبری و سایر تجهیزات و تأسیسات،
- حفاظت از کابل‌ها و لوله‌های نفتی،
- حفاظت و نگه‌داری از منابع جاندار دریایی،
- پیشگیری از نقض قوانین و مقررات خود در خصوص صید،
- حفاظت از محیط‌زیست دریایی خود برای پیشگیری،کاهش و مهار آلودگی،
- تحقیقات علمی دریایی و نمونه‌برداری و جمع‌آوری اطلاعات مرتبط با هیدروگرافی،

وضع نماید،که شناورها درهنگام عبور بی‌ضرر چه در تنگه‌ها و چه در دریاهای سرزمینی باید رعایت نمایند. دولت ساحلی حتی می‌تواند درمورد طراحی و ساخت یا تجهیزات کشتی‌های خارجی هم مقرراتی وضع نماید، درصورتی‌که آن‌ها با مقررات و قواعد بین‌المللی منطبق باشند.

بدیهی است اگر مقررات دولت ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر نقض شود، آن دولت می‌تواند تدابیر لازم برای جلوگیری از عبور بی‌ضرر شناورهای خارجی اتخاذ کند. معهذا در خصوص شناورهای دارای مصونیت مانند کشتی‌های جنگی یا دولتی (که خدمات غیرتجاری انجام می‌دهند)، دولت ساحلی فقط می‌تواند از آن‌ها بخواهد که آب‌های تحت حاکمیت آن را ترک کنند، و مسئولیت دولت صاحب پرچم را مطرح کند.

همان‌طـور کـه ملاحظـه می‌شـود، محدودیت‌هـای زیـادی در تنگه‌هـایی کـه تابـع نظـام عبـور بی‌ضـرر هسـتند، وجـود دارنـد کـه شـناورهای خـارجی بایـد رعایـت کننـد. در پی اعتـراض کشـورهای قدرتمنـد و ایجـاد تعـادل بیـن منافـع آن‌هـا و دولت‌هـای سـاحلی تنگه‌هـا، یـک نظـام عبـور جدیـدی تحـت عنـوان «عبـور ترانزیـت» نیـز مـورد پذیـرش قـرار گرفـت کـه در قسـمت زیـر مـورد بـررسی قـرار می‌گیـرد.

۲-۱-۲- نظام عبور ترانزیت در تنگه‌ها

همان‌طـور کـه گفتـه شـد، عبـور ترانزیـت یـک نـوآوری توسـط کنوانسیـون ۱۹۸۲ حقـوق دریاهـا اسـت. طبـق بنـد (۲) مـاده (۳۸) ایـن کنوانسیـون عبـور ترانزیـت عبـارت از:

«آزادی دریانـوردی و پـرواز فقـط به‌منظـور عبـور مسـتمر و سـریع از تنگه‌هـایی اسـت کـه دو دریـای آزاد، دو منطقـه انحصـاری اقتصـادی و یـا یـک منطقـه انحصـاری اقتصـادی را بـه دریـای آزاد (Hight See) متصـل می‌کنـد». هواپیماهـا هـم در هنـگام عبـور ترانزیـت بایـد مقـررات مصـوب سـازمان بین‌المللـی هوانـوردی کشـوری (ICAO)[1] درمـورد هواپیماهـای کشـوری (غیرنظـامی) را رعایـت کننـد.

همان‌طـور کـه از تعریـف عبـور ترانزیـت برمی‌آیـد، ایـن نـوع عبـور فاقـد محدودیت‌هـای فـراوان عبـور بی‌ضـرر اسـت، به‌ویـژه آن‌کـه زیردریایی‌هـا و سـایر وسـایل نقلیـه غوطـه‌ور می‌تواننـد به‌صـورت غوطـه‌ور عبـور کننـد و الـزامی بـه آمـدن بـه سـطح آب و برافراشـتن پرچـم خـود ندارنـد. همچنیـن هواپیماهـا می‌تواننـد آزادانـه و طبـق مقـررات ایکائـو (ICAO) پـرواز و حـتی مبـادرت بـه اسـکورت شـناورها نیـز نماینـد.

اگرچـه در عبـور ترانزیـت آزادی تـردد پیش‌بینی‌شـده اسـت، امـا ایـن به‌معنـای آن نیسـت کـه شـناورهای عبـوری حـق دارنـد نسـبت بـه بـرخی از مقـررات بین‌المللـی و مقـررات مصـوب دولت‌هـای سـاحلی تنگه‌هـا بی اعتنـاء باشـند.

اوًلا شـناورهای منتفـع از عبـور ترانزیـت بایـد از اسـتفاده یـا تهدیـد بـه اسـتفاده از زور بـر ضـد حاکمیـت، تمامیـت ارضی و اسـتقلال سیاسـی دولـت یـا دولت‌هـای سـاحلی تنگـه خودداری کننـد.

همچنیـن بایـد از انجـام هرگونـه عمـل و فعالیـتی کـه لازمـه‌ی عبـور ترانزیـت مسـتمر و سـریع

1. International Civil Aviation Organization =ICAO

نیست، امتناع کنند؛ مگر آن‌که حالت فورس ماژور یا حالت اضطرار پیش آید. درعین‌حال باید سایر مقررات و عملکرد بین‌المللی مرتبط با دریانوردی که به‌صورت عام مورد پذیرش قرار گرفته‌اند، رعایت شوند که شامل:

- ایمنی دریانوردی و تصادم در دریا،
- پیشگیری و کاهش و مهار آلودگی توسط کشتی‌ها،
- عدم انجام تحقیقات علمی و نمونه‌برداری برای هیدرو گرافی بدون مجوز دولت ساحلی

می‌شوند.

دولت‌های ساحلی تنگه‌های مورداستفاده‌ی عبور ترانزیت می‌توانند در مواردی که ایمنی شناورها در تنگه‌ها ایجاب کند:

- مبادرت به تعیین مسیرهای تردد دریایی و طرح‌های جداسازی (تفکیک) برای دریانوردی شناورها در تنگه‌ها نمایند،
- با اعلام قبلی مسیرهای تردد دریایی یا طرح‌های جداسازی (تفکیک) جدید را جایگزین مسیرها و طرح‌های قبلی نمایند.

لازم به ذکر است که این‌گونه مسیرهای تردد دریایی و طرح‌های جداسازی ترددها باید با مقررات بین‌المللی مورد پذیرش عام منطبق باشند.

کلیه مسیرهای تردد دریایی و طرح‌های جداسازی ترددهای دریایی جدید یا جایگزین باید از قبل در قالب پیشنهاد به سازمان بین‌المللی ذی‌صلاح که معمولاً در این مورد سازمان بین‌المللی دریایی (IMO)[1] است، جهت تصویب ارائه شوند. آن سازمان نیز معمولاً مسیرها و طرح‌های جدید یا جایگزینی را که مورد قبول دولت یا دولت‌های ساحلی هستند، تصویب می‌کند. پس‌ازآن است که دولت‌های ساحلی تنگه‌ها آن‌ها را تعیین و اعلام و اجرا می‌کنند. بدیهی است که اگر بیش از یک دولت در ساحل تنگه‌ها باشد (مانند تنگه هرمز که علاوه‌بر ایران، کشور عمان هم هست) باید دولت‌های ساحلی برای تنظیم پیشنهادها با مشورت سازمان بین‌المللی ذی‌صلاح با یکدیگر همکاری کنند. به دیگر سخن، نمی‌توان

1. International Maritime Organization (IMO)

علی‌الاصول مبادرت به تغییر مسیرهای ترددهای دریایی یا ایجاد طرح‌های جداسازی ترددهای دریایی به‌صورت یک‌جانبه نمود. مسیرهای ترددهای دریایی و طرح‌های جداسازی ترددهای تعیین و ایجاد شده باید روی نقشه‌های دریایی مشخص و به‌نحو مقتضی منتشر شوند تا سایر دولت‌ها نیز در جریان امور قرار گیرند. درضمن دولت‌های ساحلی تنگه‌های مشمول عبور ترانزیت می‌توانند مقررات زیر را نیز وضع نمایند که رعایت آن‌ها برای شناورهای عبوری الزامی است. این مقررات شامل:

- ایمنی دریانوردی و تنظیم تردد دریایی(با رعایت مطالب پیش‌گفته)،
- پیشگیری،کاهش و مهار آلودگی از طریق اعمال مقررات بین‌المللی قابل‌اعمال در مورد تخلیه نفت یا ضایعات آلوده نفتی و یا سایر مواد زیان‌بار، ممنوعیت صید و جمع‌آوری وسایل صید،
- بارگیری یا تخلیه کالا، پول و افراد بر خلاف مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی خود

می‌گردد. البته این‌گونه مقررات باید بدون تبعیض در مورد کلیه شناورهای خارجی اعمال گردند و نباید مانعی در عبور ترانزیت یا اختلالی در آن ایجاد کند.

بدیهی است که دولت‌های ساحلی تنگه‌ها باید این‌گونه مقررات را به‌نحو مقتضی منتشر کنند که سایر دولت‌ها در جریان قرار گیرند. معمولاً این نوع مقررات در دبیرخانه سازمان ملل متحد ثبت و ازسوی آن سازمان در قالب بولتن حقوق دریاها چاپ و به اطلاع سایر دولت‌ها رسانده می‌شود.

همان‌طور که قبلاً گفته شد، این مقررات باید ازسوی شناورهای برخوردار از عبور ترانزیت رعایت شوند.

نکته‌ای که حائز اهمیت است آنکه در صورت نقض این مقررات (مقررات مرتبط با ترانزیت) ازسوی کشتی‌ها یا هواپیماهای دارای مصونیت (مانند کشتی‌های جنگی یا دولتی، هواپیماهای نظامی یا دولتی) دولت‌های صاحب پرچم (درمورد شناورها) و دولت‌های ثبت‌کننده (درمورد هواپیماها) مسئولیت بین‌المللی در قبال کلیه خسارات و زیان‌های وارده به دولت یا دولت‌های ساحلی تنگه‌ها را دارند.

به دیگر سخن، دولت یا دولت‌های ساحلی تنگه‌های خود به‌طور مستقیم نمی‌توانند

معترض این‌گونه شناورها و هواپیماها شوند. درحالی‌که چنین ممنوعیتی درمورد شناورهای تجاری و هواپیماهای غیرنظامی وجود ندارد.

درضمن دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه‌ها برای عبور ترانزیت و همچنین دولت یا دولت‌های ساحلی مکلف‌اند در

- ایجاد و نگه‌داری از تأسیسات ایمنی و کمک ناوبری ضروری در تنگه‌ها و همچنین سایر وسایل برای تسهیل دریانوردی بین‌المللی،
- پیشگیری،کاهش و مهار آلودگی به‌وسیله‌ی شناورها

با یکدیگر همکاری کنند.

بالاخره آنکه **دولت‌های ساحلی تنگه‌ها نباید مانع عبور ترانزیت شناورها شوند و باید کلیه خطرات برای دریانوردی در تنگه‌ها یا پرواز بر فراز آن‌ها را در صورت اطلاع به نحو مقتضی اعلام نمایند.**

اجرای عبور ترانزیت قابل تعلیق نیست.

۲-۲- نظام عبور از تنگه‌ها در زمان مخاصمات مسلحانه

ابتدا باید متذکر شد که کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاها یعنی «کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درمورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور» و «کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها»، مقرراتی برای عبور شناورها از تنگه‌ها در هنگام مخاصمات مسلحانه پیش‌بینی نکرده‌اند. بنابراین با توجه به عملکرد و رویه دولت‌ها دو حالت متصور است:

- دولت یا دولت‌های ساحلی تنگه‌ها در مخاصمات مسلحانه «بی‌طرف» هستند.
- دولت یا دولت‌های ساحلی خود یکی از طرفین مخاصمات مسلحانه هستند.

در حالت اوّل که دولت یا دولت‌های ساحلی تنگه‌ها بی‌طرف هستند، علی‌الاصول تردد شناورها با توجه به قواعد پیش‌گفته به صورت بی‌ضرر یا ترانزیت اجرا می‌شوند. فقط دولت یا دولت‌های ساحلی برای حفظ امنیت خود ممکن است محدودیت‌هایی را ایجاد کنند. برای مثال بخواهند که شناورها در روز از تنگه‌ها عبور کنند، یا شناورهای جنگی با اطلاع

قبلی یا مجوز قبلی از تنگه‌ها عبور نمایند.

در حالت دوم که دولت یا دولت‌های ساحلی خود یکی از طرفین مخاصمات مسلحانه هستند، وضعیت به گونه دیگری برای تردد در تنگه‌ها رقم می‌خورد. بدین ترتیب که طبق رویه متداول، متخاصمین باید مبادرت به تفکیک شناورها کنند. کشتی‌های متعلق به دولت‌های بی‌طرف علی‌الاصول می‌توانند از تنگه‌ها عبور کنند. البته متخاصمین می‌توانند به بازرسی شناورها مبادرت کنند و درصورتی‌که مشخص گردد آن‌ها متعلق به دولت‌های متخاصم یا دولت‌های کمک‌کننده به متخاصمین هستند به‌ویژه اگر حامل تسلیحات و سایر ادوات جنگی باشند و یا خود کشتی جنگی باشند، اجازه عبور نخواهند داشت، حتی اگر چنین شناورهایی متعلق به دولت‌های به‌ظاهر «بی‌طرف» باشند. البته در خصوص شناورهای تجاری این امکان وجود دارد که اجازه عبور داده شود. بنابراین مسئله بازرسی کشتی‌ها در مخاصمات مسلحانه ازسوی دولت‌های ساحلی تنگه، امری پذیرفته شده است. همان‌طور که ایران در جنگ تحمیلی عراق بر ضد خود، و در جنگ رمضان تا حدودی اجرا کرد و می‌کند.

ب: نظام عبور از تنگه هرمز

در خصوص نظام حقوقی حاکم بر عبور از تنگه هرمز دو دیدگاه مطرح است:

۱- عبور ترانزیت

برخی از حقوقدانان، نهادها و دولت‌ها معتقدند که با توجه به نوع تردد در تنگه هرمز که در عملکرد دولت‌ها و عدم واکنش خلاف دولت‌های ساحلی ایران و عمان، عبور از تنگه هرمز به‌صورت ترانزیت است و حتی ویژگی عرفی پیدا کرده است، به‌ویژه آنکه حدود ۳۲ سال است که کنوانسیون ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شده است (این کنوانسیون از ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شده است) و در اثر عملکرد دولت‌ها هم ویژگی معاهداتی دارد و هم ویژگی عرفی پیدا کرده است و برای دولت‌هایی چون دولت ایران و یا آمریکا که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ هم نیستند، لازم‌الاتباع است.

۲-عبور بی‌ضرر

عـده‌ای از حقوقدانـان و همچنیـن در حـال حاضـر دولـت ایـران معتقدنـد کـه عبـور از تنگـه هرمـز «عبـور بی‌ضـرر» اسـت. آنـان معتقدنـد کـه ایـران در اعلامیـه تفسیـری خـود در هنـگام امضـای کنوانسیـون ۱۹۸۲ بـه صراحـت اعلام کـرده اسـت کـه عبـور ترانزیـتی از نظـر ایـران صرفـاً جنبـه معاهـداتی دارد و فاقـد ویـژگی عـرفی اسـت و حاصـل یـک بـده بسـتان سیاسی بـوده اسـت. آنـان مـدعی هسـتند کـه ایـن اعلامیـه اعتـراض بـه ماهیـت ترانزیـت بـوده و ایـن اعتـراض به‌صـورت مسـتمر هـم ادامـه یافتـه اسـت. پـس عبـور از تنگـه هرمـز عبـور بی‌ضـرر اسـت و نـه عبـور ترانزیـت.

آنـان اعلام می‌دارنـد بـر فـرض آنکـه عبـور ترانزیـت ویـژگی عـرفی هـم پیـدا کـرده باشـد بـرای ایـران به‌عنـوان «معتـرض مسـتمر»[1] لازم‌الاتبـاع نیسـت.

علـت اینکـه ایـران در آن زمـان مبـادرت بـه صـدور اعلامیـه تفسیـری کـرده اسـت، ایـن اسـت کـه امـکان اسـتفاده از شـرط (رزرو) بـه اسـتثنای بخـش پانزدهـم کنوانسیـون ۱۹۸۲ (کـه در مـورد حـل مسـالمت‌آمیز اختلاف‌هـای نـاشی از تفسیـر و اجـرای کنوانسیـون اسـت) ممنـوع اسـت و دولت‌هـا فقـط می‌توانسـتند بـه صـدور اعلامیـه تفسیـری بسـنده کننـد. لازم بـه ذکـر اسـت کـه بـرخلاف شـرط کـه مـاده یـا مـواد مـورد شـرط را در رابطـه شـرط‌گذار و پذیرنـده شـرط از میـان می‌بـرد یـا آثـار حقـوقی آن را تغییـر می‌دهـد[2]، اعلامیـه تفسیـری فاقـد چنیـن اثـری اسـت و مـاده یـا مـواد موضـوع اعلامیـه تفسیـری همچنـان بـه قـوّت و بـه همـان شـکل اوّلیـه خـود بـاقی می‌مانـد. فقـط اگـر چنیـن تفسیـری مـورد پذیـرش دولـت یـا دولت‌هـای دیگـر قـرار نگیـرد، بایـد بـا اسـتفاده از سـازوکارهای حـل اختلاف‌هـای پیش‌بینـی شـده در آن سـند، اخـتلاف را حـل نمـود.

حـال ذکـر دو نکتـه در اینجـا حائـز اهمیـت اسـت. درسـت اسـت کـه ایـران عضـو کنوانسیـون ۱۹۸۲ نیسـت و فقـط آن را امضـا کـرده اسـت، امـا طبـق مـاده (۱۸) کنوانسیـون ۱۹۶۹ وین در مـورد حقـوق معاهـدات تـا زمانی‌کـه انصـراف صریـح خـود را از تصویـب کنوانسیـون ۱۹۸۲ اعلام نکـرده اسـت؛ نمی‌توانـد اعمـالی مغایـر بـا هـدف و موضـوع آن کنوانسیـون (کنوانسیـون ۱۹۸۲ حقـوق دریاهـا) انجـام دهـد.

نکتـه دوم آنکـه صـدور اعلامیـه تفسیـری را نمی‌تـوان یـا حداقـل بـه دشـواری می‌تـوان ثابـت کـرد کـه بیانگـر اعتـراض ایـران اسـت. بـر فـرض هـم کـه آن اعلامیـه به‌عنـوان اعتـراض پذیرفتـه شـود،

1. Persistent objector

۲. درمورد شرط بر معاهدات رجوع شود به مواد (۱۹) تا (۲۳) کنوانسیون ۱۹۶۹ وین در مورد حقوق معاهدات.

برای اینکه بتوان از دکترین «معترض مستمر» برای جلوگیری از تسری قاعده عرفی (در اینجا عبور ترانزیت از تنگه هرمز) استفاده نمود باید این اعتراض مستمراً در دبیرخانه سازمان ملل متحد (که امین یا حافظ این کنوانسیون است) ثبت شده باشد. معلوم نیست که آیا ایران چنین اقدامی را از سال ۱۹۸۲ تا به‌حال مستمراً انجام داده است؟

معذلک اگر پذیرفته شود که عبور در تنگه هرمز «بی‌ضرر» و تابع محدودیت‌های پیش‌گفته است این سؤال مطرح می‌شود که آیا این نوع عبور در کل طول تنگه هرمز که بیش از ۱۸۰ کیلومتر است اجرا می‌شود یا اینکه فقط در باریک‌ترین قسمت آن‌که میان ایران و عمان به عرض ۲۱ مایل (معادل ۳۸/۸۹ کیلومتر) است، و در دریای سرزمینی دو کشور ایران و عمان قرار دارد، اعمال می‌شود؟ لازم به ذکر است که هر دو کشور عرض ۱۲ مایل (اندکی بیش از ۲۲ کیلومتر) را برای دریای سرزمینی خود پذیرفته‌اند.

در ضمن ایران بعد از انقلاب با تنها کشور عربی که تحدید حدود مناطق دریایی انجام داده، عمان است. به دیگر سخن، باید توجه داشت که آن ۲۱ مایل هم کلاً به ایران تعلق ندارد، بلکه از آن دو کشور است. طبق مقررات بین‌المللی مندرج در کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاها به‌ویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، آب‌های واقع در خارج از قلمرو حاکمیت دولت‌ها در تنگه‌ها در زمره مناطق انحصاری اقتصادی محسوب می‌شوند (توجه داشته باشیم که در مناطق انحصاری اقتصادی، آزادی دریانوردی اعمال می‌شود).

درواقع تنگه هرمز مناطق انحصاری اقتصادی دو کشور ایران و عمان را به یکدیگر متصل می‌کند. به‌عبارت‌دیگر، ادعای عبور در تنگه هرمز به‌صورت ترانزیت هم می‌تواند مطرح شود.

حتی اگر بپذیریم که عبور از تنگه هرمز «بی‌ضرر» است و فقط هم در باریک‌ترین قسمت آن‌که بین ایران و عمان قرار دارد، اعمال می‌شود، باز عبور بی‌ضرر **غیرقابل تعلیق** باید اعمال گردد.

البته دولت ایران می‌تواند در دریای سرزمینی خود (در تنگه) مقرراتی ازجمله در رابطه با تعیین مسیرهای ترددهای دریایی و طرح‌های جداسازی ترددهای دریایی وضع نماید و یا قواعدی در خصوص آلودگی تصویب کند. اما باید بدانیم که در حال حاضر این مسیرهای ترددهای دریایی در تنگه هرمز وجود دارند. برای ورود به خلیج‌فارس این مسیرها در قسمت شمالی

یعنی طرف ایران و در جنوب جزیره قشم قرار دارند، و برای خروج هم از مسیرها در قسمت جنوبی تنگه در سوی عمان (به علت عمق بیشتر در طرف عمان) واقع هستند. حال اگر ایران می‌خواهد مسیرهای جدید جایگزین کند و طرح‌های جداسازی ترددهای دریایی جدیدی را به‌جای طرح‌های موجود به اجرا بگذارد، باید همان‌طور که گفته شد، این اقدام‌ها با همکاری عمان و پس از مشورت با سازمان بین‌المللی ذی‌صلاح انجام شوند، درحالی که در شرایط جنگی فعلی ایران هر دو مسیر را به طرف شمال خلیج فارس سوق داده است.

حال اگر عمان بپذیرد (که حداقل در شرایط فعلی بسیار سخت و حتی غیرممکن به نظر می‌رسد) و مسیرهای ترددهای دریایی و طرح‌های جداسازی ترددهای دریایی جدید ایجاد شوند و در پی آن خدماتی برای ایمنی دریانوردی، پیلوتاژ و ... ارائه شوند، **می‌توان دریافت عوارض بابت آن‌ها را توجیه کرد**. در غیر این صورت صرفاً جایگزین کردن مسیرهای ترددهای دریایی یا اجرای طرح جدید جداسازی ترددهای دریایی نمی‌توانند توجیه‌کننده دریافت مجوز و عوارض عبور، حداقل به‌صورت دائم شوند. ضمن آنکه نباید فراموش شود که طبق حقوق معاهداتی یعنی کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، صرف عبور اعم از بی‌ضرر و ترانزیت، **رایگان** است و حقی برای دولت‌های ساحلی ایجاد نمی‌کند. ضمن آن‌که دولت‌های قدرتمند به‌شدت با این مسئله مخالفت و مقابله خواهند کرد. حتی یک‌بار که مالزی پیشنهادی برای انعقاد یک سند منطقه‌ای برای تنگه مالاکا جهت برقراری امنیت و ایمنی شناورها در مقابل راهزنان دریایی مطرح کرد، به‌شدت با آن برخورد شد. آمریکا حتی اعلام کرد که این ناامنی را خود مالزی ایجاد کرده است تا بتواند یک سند منطقه‌ای منعقد و برای خود منبع درآمدی ایجاد کند. به همین دلیل حداقل موافقت عمان برای هرگونه تغییر و دریافت عوارض از شناورهای عبورکننده باید جلب شود و مشارکت آن کشور نیز وجود داشته باشد. (البته طبق گفته‌های مقامات وزارت خارجه گفت‌وگوهایی با عمان در جریان هستند).

ضمن آنکه کلیه مقرراتی که قبلاً در مورد تنگه‌ها به‌صورت کلی گفته شد در مورد تنگه هرمز هم جاری و ساری است، **باید گفت که ایران به علت بروز مخاصمه مسلحانه و به‌عنوان یکی از طرفین این مخاصمه حق دارد شناورهای عبورکننده را بازرسی کند و به شناورهای دولت‌های متخاصم اجازه عبور ندهد. حال این سؤال مطرح می‌شود که صرف بازرسی یا همان‌طور که گفته شد جایگزین کردن مسیرهای ترددهای دریایی می‌توانند خدمات**

خاص محسوب شوند و از آن بابت حقی برای دریافت عوارض ایجاد کنند؟ به نظر نمی‌رسد پاسخ مثبت باشد، مگر آنکه طبق موافقت‌نامه با عمان این موارد پیش‌بینی شوند و تأسیسات و تجهیزاتی برای ارائه کمک‌های ایمنی و کمک ناوبری ایجاد و خدماتی حسب نیاز ارائه شوند.

اگر در برخی از تنگه‌ها مانند تنگه‌های ترک، عوارضی توسط ترکیه اخذ می‌شوند دلیلش آن است که اوّلا ترکیه به علت وجود جریان‌های متفاوت آبی به‌ویژه در تنگه بسفور، خدمات خاصی (پیلوتاژ اجباری) ارائه می‌کند و تأسیساتی برای ارائه این خدمت و ارائه خدمات بهداشتی و جلوگیری از آلودگی ایجاد کرده است، ثانیاً ترکیه با این‌که تنها دولت ساحلی تنگه‌های ترک (بسفور و داردانل) است اما نظام حقوقی آن‌ها بر اساس کنوانسیون چندجانبه ۱۹۳۶مونترو تنظیم شده است؛ یعنی درواقع به گونه‌ای اقدام‌های ترکیه مورد پذیرش سایر دولت‌ها قرار گرفته‌اند. بنابراین به نظر نمی‌رسد که بتوان به‌صورت یک‌جانبه و به‌خصوص تبعیض‌آمیز قواعدی را در مورد تنگه هرمز وضع و اجرا نمود.

نکته‌ای که شاید به سیاست کلی کشور بازمی‌گردد و جنبه حقوقی ندارد این‌که اگر هم قرار است محدودیت‌هایی از سوی ایران ایجاد و عوارضی دریافت شود به نظر نمی‌رسد لازم باشد آن‌ها به قانون مصوب مجلس یعنی تبدیل به قانون رسمی کشور شوند، چون‌که اوًلا این‌چنین قانونی، مستمسکی به دشمنان می‌دهد که دیگر کشورها را متقاعد کنند که ایران به‌صورت یک‌جانبه اقدام به ایجاد محدودیت‌ها و گرفتن عوارض در تنگه هرمز می‌کند و به گونه‌ای تنگه را بسته است.

ثانیاً این قانون در تعارض با «قطعنامه ۲۸۱۷ شورای امنیت سازمان ملل» است که حدود دو هفته پیش تصویب شده و از ایران می‌خواهد که تنگه هرمز را برای دریانوردی بین‌المللی باز بگذارد. اگر قانونی وضع شود، فرصتی بسیار طلایی برای آمریکا ایجاد می‌کند که اجماعی جهانی علیه ایران ایجاد کند. فراموش نکنیم که قطعنامه ۲۸۱۷ از سوی روسیه و چین وتو نشده، آن‌ها رأی ممتنع دادند که مانع تصویب قطعنامه نگردید. به دیگر سخن، روسیه و چین هم با باز بودن تنگه هرمز موافق‌اند. آنچه روسیه وتو کرد پیش‌نویس قطعنامه‌ای بود که بحرین به‌عنوان رئیس دوره‌ای شورای امنیت پیشنهاد کرد که به گونه‌ای کاربرد زور برای باز کردن تنگه می‌توانست از آن به مشام برسد.

بنابراین در چنین شرایطی بهتر است فعلاً به همین شکل که نیروهای مسلح عمل می‌کنند کار انجام شود و اگر اعتراضی به ایران برای نقض حقوق بین‌الملل از سوی کشورهای دیگر به‌ویژه کشورهای اروپایی مطرح شود، می‌توان به آن‌ها گفت که چطور شما در قبال نقض بنیادی‌ترین اصول و قواعد حقوق بین‌الملل ازجمله «منع توسل به زور» و نقض حقوق بشردوستانه مانند حمله به مردم و اماکن غیرنظامی و زیرساخت‌های غیرنظامی از سوی آمریکا و رژیم اشغالگر قدس به ایران ساکت بودید، و اکنون که ایران فقط محدودیت‌هایی در تنگه ایجاد کرده که در زمان مخاصمات مسلحانه مشروع هم هستند و آن را هرگز هم نبسته است سروصدا و اعتراض می‌کنید. **بنابراین به نظر می‌رسد که مقداری تأمل در تصویب قانون به‌ویژه تصویب طرح فعلی مجلس لازم باشد.**

فرجام سخن

در پایان باید به‌جای نتیجه‌گیری، مطلبی در خصوص دستور ترامپ در مورد محاصره دریایی تنگه هرمز ارائه نمود.

اوّلا باید دانست که این اقدام آمریکا «آمبارگو» (Embargo) نیست بلکه بلوکوس (Blo-cus) است. در آمبارگو فقط از خروج کشتی‌های دولت هدف از بنادر و دریای سرزمینی آن جلوگیری می‌شود و ممانعت به عمل می‌آید. درحالی‌که در بلوکوس که درواقع یک اقدام در قلمرو جنگ دریایی است، از ورود و خروج کشتی‌های دولت هدف و سایر کشتی‌ها به بنادر و حتی آب‌های تحت حاکمیت آن جلوگیری می‌شود که هدفش ایجاد اختلال شدید در حداقل تجارت دریایی آن دولت است. اگرچه در قواعد سان رومو (San Remo) مصوب ۱۹۹۴ قسمت دوم (Section II) در خصوص روش‌های جنگ (دریایی) تحت عنوان «Blockade» اشاره به بلوکوس و محاصره دریایی شده و آن را به خودی خود ممنوع نکرده است و بندهای (۹۳) تا (۱۰۴) خود را به آن اختصاص داده است، اما در بندهای مختلف اولاً متذکر شده است که بلوکوس باید با اطلاع قبلی باشد (نه اینکه فقط با فاصله چند ساعت این اقدام آغاز شود)، ثانیاً نباید بلوکوس خللی به رساندن کمک‌های بشردوستانه و تأمین مایحتاج و کالاهای اساسی و دارویی و بهداشتی به‌ویژه برای مردم غیرنظامی وارد کند. اگرچه این قواعد توسط عده‌ای متخصص در ظرفیت شخصی خودشان تهیه شده است، ولی موردقبول بسیاری از دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی ازجمله کمیته بین‌المللی صلیب سرخ قرار گرفته است.

بنابرایـن حائـز اهمیـت اسـت و قابلیـت اسـتناد دارد.

امـا نکتـه‌ای کـه ذکـر آن لازم بـه نظـر می‌آیـد اینکـه دو تجربـه تاریـخی نشـان می‌دهنـد کـه قدرت‌هـای بـزرگی کـه اقـدام بـه گرفتـن آبراه‌هـای بین‌المللـی و یـا محاصـره آن‌هـا کرده‌انـد در عمـل شکسـت خورده‌انـد.

تجربـه اوّل مربـوط بـه زمـان جنـگ اول جهـانی و اقـدام نظـامی انگلسـتان بـرای گرفتـن و بسـتن تنگـه داردانـل امپراتـوری عثمـانی بـود. تنگه‌هـای تـرک، دریـای سیـاه را از طریـق دریـای مرمـره بـه دریـای مدیترانـه وصـل می‌کننـد. به‌خصـوص کـه داردانـل پـس از بسـفور در انتهـای دریـای مرمـره قـرار دارد و در ایـن اتصـال بسیـار حائـز اهمیـت اسـت. امـا انگلسـتان پـس از چندیـن مـاه نبـرد خونیـن موفـق بـه گرفتـن تنگـه داردانـل نشـد و شکسـت خـورد.

تجربـه دوم در مـورد کانـال سـوئز اسـت. پـس از مـلی کـردن ایـن کانـال توسـط جمـال عبدالناصـر رئیس‌جمهـور وقـت مصـر در سـال ۱۹۵۶، انگلسـتان بـه کمـک فرانسـه و رژیـم اشـغالگر قـدس تهاجـم نظـامی را بـرای گرفتـن و بـاز کـردن ایـن کانـال انجـام داد، امـا مصری‌هـا بـا بسـتن کانـال و غـرق کـردن چندیـن کشـتی مانـع پیـروزی انگلسـتان شـدند و ایـن کشـور نتوانسـت ایـن کانـال را بـه کنتـرل خـود درآورد.

امـا سـؤال اسـاسی آن اسـت کـه آیـا ایـن پیـروزی امپراتـوری عثمـانی و یـا مصـر بـرای همیشـه مانـدگار شـد. واقعیـات تاریـخی بـه ایـن سـؤال پاسـخ منـفی می‌دهنـد. در جریـان تنگـه داردانـل بـا این‌کـه امپراتـوری عثمـانی پیـروز شـد، ولی همان‌طـور کـه می‌دانیـم ایـن امپراتـوری سـرانجام در جنـگ جهـانی اوّل شکسـت خـورد و حـتی مضمحـل شـد. بعـد هـم ویلسـون رئیس‌جمهـور وقـت آمریـکا در اعلامیـه ۱۴ مـاده‌ای خـود، مـاده‌ای را بـه تنگـه داردانـل اختصـاص داد و اعلام کـرد کـه داردانـل بایـد بـرای همیشـه بـرای دریانـوردی بین‌المللـی بـاز بمانـد.

در مصـر هـم بایـد گفـت کـه ایـن کشـور پـس از شکسـت در جنـگ شـش روزه ۱۹۶۷ از رژیـم اشـغالگر قـدس، سـرانجام آزادی تـردد در کانـال سـوئز را پذیرفـت و حـتی ایـن موضـوع در قطعنامـه شـورای امنیـت هـم مـورد تصویـب قـرار گرفـت و می‌دانیـم کـه سـرانجام در معاهـده صلـح کمـپ دیویـد در سـال ۱۹۷۹ کـه فی‌مابیـن انـور سـادات (رئیس‌جمهـور وقـت مصـر) و مناخیـم بگیـن (نخسـت‌وزیر وقـت رژیـم اشـغالگر قـدس) منعقـد گردیـد، آزادی تـردد در ایـن کانـال به‌صراحـت پیش‌بیـنی گردیـد.

ایـن دو تجربـه نشـان می‌دهـد کـه اولاً داشـتن قـدرت برتـر نظـامی الزامـاً پیـروزی در گرفتـن آبراه‌هـای بین‌المللی بـه دنبـال نـدارد (شکسـت انگلسـتان در دو واقعـه پیشـگفته ایـن ادعـا را ثابـت می‌کنـد)، ثانیـاً پیـروزی دولـت سـاحلی ایـن آبراه‌هـا هـم دائـمی نخواهـد بـود. انعقـاد معاهـده مونتـرو در سـال ۱۹۳۶ و پذیـرش محدودیت‌هـایی بـرای ترکیـه و انعقـاد اسـناد متعـدد به‌ویـژه معاهـده کمـپ دیویـد و پذیـرش آزادی دریانـوردی و کشـتیرانی در کانـال سـوئز از سـوی مصـر مُثبِت چنیـن ادعـایی اسـت.

ایـن تجـارب نشـان می‌دهنـد کـه **حـتی اگـر ایـران، آمریـکا را در محاصـره تنگـه هرمـز شکسـت دهـد کـه شـاهکار خواهـد بـود، امـا نمی‌توانـد بـرای همیشـه نظـام عبـور در تنگـه هرمـز را بـه گونـه‌ای کـه خـودش می‌خواهـد و به‌صـورت یک‌جانبـه تعییـن و اجـرا کنـد. ایـران سـرانجام بایـد بـه یـک نقطـه تعـادل بـا دولت‌هـا برسـد و در نهایـت نظـام حقـوقی بـرای تنگـه هرمـز ایجـاد شـود کـه اگـر دولت‌هـای دیگـر کاملاً آن را قبـول نمی‌کننـد ولی بـا آن مخالفـت هـم نکننـد.** بـه دیگـر سـخن، بـرای مثـال دولت‌هـای دیگـر بپذیرنـد کـه اگـر بایـد مبلـغی بابـت عبـور از تنگـه بپردازنـد و محدودیت‌هـا را بپذیرنـد، بـرای آن‌هـا به‌مراتـب کمتـر از هزینه‌هـای یـک درگیـری مسـلحانه بـا ایـران خواهنـد بـود. همـان کاری کـه در مـورد تنگه‌هـای تـرک بـه گونـه‌ای اتفـاق افتـاد. ابتـدا متفقیـن (فاتحـان جنـگ جهـانی اول) در ۱۹۲۰ معاهـده سِـور (Sevres) را بـا ترکیـه باقیمانـده از امپراتـوری عثمـانی منعقـد کردنـد کـه در قسـمت‌های زیـادی ازجملـه تنگه‌هـای تـرک لازم‌الاجـرا نشـد، سـپس معاهـده ۱۹۲۳ لـوزان منعقـد شـد و اختیـار اداره تنگه‌هـا به‌طـور عمـده بـه دولت‌هـای عضـو دائـم شـورای اجـرایی جامعـه ملـل سـپرده شـد کـه نمی‌توانسـت موردقبـول ترک‌هـا قـرار گیـرد. سـرانجام آتاتـورک طی مذاکـرات بسیـار پیچیـده سیـاسی و حقـوقی موفـق شـد کـه معاهـده مونتـرو را در سـال ۱۹۳۶ در مـورد تنگه‌هـای تـرک بـه تصویـب برسـاند. در ایـن معاهـده اداره تنگه‌هـا بـه ترکیـه سـپرده شـد در مقابـل ترکیـه هـم محدودیت‌هـایی را پذیرفـت. علی‌رغـم آن‌کـه در ابتـدا ایـن معاهـده موردانتقـاد قدرت‌هـای بـزرگ بـود، ولی سـرانجام توسـط دولت‌هـای سـاحلی دریـای سیـاه، یونـان و بـرخی از کشـورهای قدرتمنـد پذیرفتـه شـد و در حـال حاضـر پـس از ۹۰ سـال همچنـان ایـن کنوانسیـون اجـرا می‌شـود و رفته‌رفتـه ترکیـه توانسـت بـا ایجـاد تأسیسـات متعـدد منبـع درآمـد خـوبی هـم بـرای خـود ایجـاد کنـد. ایـران حـتی در صـورت شکسـت دادن آمریـکا، بایـد در شـرایط عـادی بـا جلـب نظـر کشـور عمـان و در صـورت امـکان دولت‌هـای سـاحلی خلیج‌فـارس و بـرخی دولت‌هـای قدرتمنـد فرامنطقـه‌ای، نظـام حقـوقی بـرای تنگـه هرمـز طـراحی کنـد کـه حداقـل و به‌خصـوص در ابتـدا بـا دافعـه و اعتـراض کشـورهای دیگـر مواجـه نشـود و

رفته‌رفتـه موردقبـول قـرار گیـرد.

آخریـن نکتـه آن‌کـه در مـورد میـزان درآمـد نـاشی از عـوارض از تنگـه هرمـز نبایـد به‌هیچ‌وجـه اغـراق نمـود و صحبـت از ده‌هـا و حـتی صـد میلیـارد دلار در سـال کـرد، ایـن می‌توانـد مشـکل بزرگنمـایی را ایجـاد کنـد و دسـتیابی بـه یـک توافـق و ایجـاد یـک نظـام حقـوقی خـاص بـرای تنگـه هرمـز را پیچیـده و حـتی غیرممکـن نمایـد.

الف- منابع خارجی

1- David Eric, Van Assche Cédric, “Code de droit international public”, Bruylant, Bruxelles 2004.
2- Combacou Jean, Sur Serge, “Droit international public”, Montchrestien, Paris,1997.
3- Shaw Malcolm Nathan, “International law», Cambrige,2008.
4- Quoc Dinh Nguyen, Daillier Patrick, Pellet Alain, “Droit international public”, L.G.D.J, Paris, 2022.
5- De Visscher Charles, “Problèmes de Confins en droit international public”, A.Pedone, Paris, 1969.
6- Lapidoth Ruth, “Les Détroits en Droit International”, A.Pedone, Paris, 1972.
7- Pancracio Jean-Paul, “Droit de la mer”, Dalloz, Paris 2010.
8- Lucchini Laurent, Voelckel Michel, “Droit de la mer”, A.Pedone Paris 1990.
9- Labrecque Georges, “Les frontières maritimes internationals”, L’Harmattan, Paris, 2004.
10- Forteau Mathias, Thouvenin Jean-Marc, “Traité de droit international de la mer”, A. Pedone, Paris, 2017.
11- Quéneudec Jean-Pierre, “Conventions maritimes internationals”, A. Pedone, Paris, 1979.
12- Roberts Adam, Guelff Richard, “Documents on the Laws of War”, Ox-

ford, 2004.

13- Salmon Jean, "Dictionnaire de droit international public", Bruylant, AUF, Bruxelles, 2001.

14- Eisemann Pierre Michel, "La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer", (10 décembre 1982), Documentation Francaise, Paris, 1983.

ب-منابع فارسی

۱- بیگ‌زاده ابراهیم، *«حقوق بین‌الملل»*، دو جلد، چاپ چهارم، انتشارات نشر میزان، تهران، ۱۴۰۴.

۲- نامی محمدحسن، *«تنگه‌ها و نقاط استراتژیک جهان»*، نشر سره، تهران ۱۳۸۹.

۳- دولتیار مصطفی، *«رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی با تأکید بر مسائل حقوقی تنگه هرمز»*، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، تهران ۱۳۷۲.

۴- ملکم. ان. شاو، مترجمان ابراهیم‌گل علیرضا، خسروشاهی حسن، *«حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران»*، انتشارات خرسندی، تهران ۱۳۹۷.

۵- آراء بین‌المللی، اسناد بین‌المللی و مقاله‌های مرتبط زیادی نیز موردبررسی قرارگرفته‌اند که به علت کثرت از ذکر آن‌ها اجتناب می‌شود.

تهران، خیابان طالقانی،
نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵
تلفن: ۸۵۷۳۰۰۰۰ (۰۲۱)
RC.ICCIMA.IR

