

عنوان مقاله :

رازهای رژیم حقوقی تنگه هرمز حاکمیت ایران در برابر ادعاها

نویسنده:

محمود رشنواز

دانشجوی دکتری حقوق بین الملل ، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی ،

دبی، امارات
FOR SECURITY & NATIONAL INTERESTS

(عضو مرکز وکلا، کارشناسان رسمی و مشاوران خانواده قوه قضاییه)
۱۳۷۳

ماده ۸

تعلیق عبور به منظور
دفاع از امنیت و
مصالح عالیه کشور

کنوانسیون ژنو

۱۹۵۸

ماده ۱۶

حق دولت ساحلی برای اتخاذ
اقدامات لازم به منظور جلوگیری
از عبور غیر بی ضرر

۱۴۰۵/۰۵/۲۰

کنوانسیون حقوق دریاهای

۱۹۸۲

ماده ۲۵

مقررات قراردادی -
نه عرف الزام آور

CONTRACTUAL PROVISIONS -
NOT BINDING CUSTOM

تنگه هرمز صرفاً یک مسیر دریایی برای عبور کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان و گلوگاه‌های اصلی انرژی و تجارت بین‌المللی است. بخش قابل توجهی از صادرات انرژی کشورهای حاشیه خلیج فارس از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه اختلال جدی در تردد از تنگه می‌تواند آثار گسترده‌ای بر بازار جهانی انرژی داشته باشد.

از این رو، بررسی وضعیت حقوقی تنگه هرمز صرفاً به موضوع «آزادی کشتیرانی» محدود نمی‌شود، بلکه باید رابطه میان حاکمیت دولت‌های ساحلی، حقوق کشتیرانی بین‌المللی، امنیت ملی، حقوق مخاصمات مسلحانه، دفاع مشروع و حقوق عرفی بین‌المللی را مورد توجه قرار داد.

پرسش اصلی آن است که آیا جمهوری اسلامی ایران، به‌ویژه در شرایط وقوع مخاصمه مسلحانه و تهدید علیه امنیت و تمامیت ارضی کشور، از مبنای حقوقی لازم برای محدود کردن، تعلیق یا در شرایط خاص مسدود کردن عبور از تنگه هرمز برخوردار است یا خیر.

پاسخ به این پرسش مستلزم بررسی وضعیت جغرافیایی تنگه، حاکمیت ایران بر آب‌های سرزمینی، قانون مناطق دریایی ایران، کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، موضع تفسیری ایران و قواعد حقوق مخاصمات مسلحانه و دفاع مشروع است.

۱. موقعیت جغرافیایی و اهمیت راهبردی تنگه هرمز

تنگه هرمز در بالاترین حالت، یک آبراه میان دو کشور ساحلی، یعنی جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان است و برخلاف تصور رایج، نمی‌توان صرفاً با اطلاق عنوان «آبراه بین‌المللی» تمام قواعد حاکمیت سرزمینی کشورهای ساحلی را نادیده گرفت. بنابراین، وجود حق عبور برای کشتی‌های خارجی به معنای سلب حاکمیت کشورهای ساحلی نیست؛ بلکه این حق عبور، تابع رژیم حقوقی خاصی است که باید میان اصل حاکمیت دولت ساحلی و حقوق عبور شناورها توازن برقرار کند.

قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران نیز صراحتاً تنگه هرمز را در قلمرو مناطقی قرار داده است که ایران بر دریای سرزمینی خود در آن اعمال حاکمیت می‌کند. ماده ۱ این قانون مقرر می‌دارد:

«جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی می‌باشد».

همچنین بر اساس ماده ۲ همین قانون، عرض دریای سرزمینی ایران از خط مبدأ ۱۲ مایل دریایی است.

از سوی دیگر، در بخش‌هایی از تنگه، فاصله میان سواحل ایران و عمان به گونه‌ای است که محدوده‌های دریای سرزمینی دو کشور با یکدیگر تداخل پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، مسئله اصلی دیگر وجود «آب آزاد» میان دو کشور نیست، بلکه تعیین رژیم حقوقی عبور از آب‌هایی است که تحت حاکمیت یا صلاحیت دولت‌های ساحلی قرار دارند.

بنابراین، گزاره‌ای مانند اینکه «تنگه هرمز یک آبراه آزاد متعلق به همه کشورهاست و ایران در آن هیچ حاکمیتی ندارد» از نظر حقوقی دقیق نیست. حتی در نظام کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز ماده ۳۴ تصریح می‌کند که رژیم عبور از تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، در سایر جهات، وضعیت حقوقی آب‌های تشکیل‌دهنده تنگه و اعمال حاکمیت یا صلاحیت دولت‌های ساحلی را از بین نمی‌برد.

۲. رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز

رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز بر اساس مجموعه‌ای از قواعد حقوق داخلی و بین‌المللی قابل بررسی است. مهم‌ترین منابع در این زمینه، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲، کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هستند. بررسی امکان محدودسازی یا تعلیق عبور از تنگه هرمز مستلزم بررسی هم‌زمان این مقررات و حدود صلاحیت دولت ساحلی است.

الف) حقوق داخلی جمهوری اسلامی ایران

۱. حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی و قانون مناطق دریایی ۱۳۷۲

در حقوق داخلی ایران، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۳۱ فروردین ۱۳۷۲، مهم‌ترین سند قانونی در خصوص وضعیت دریای سرزمینی و عبور کشتی‌هاست.

ماده ۱ این قانون حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر دریای سرزمینی در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان را شناسایی کرده و این حاکمیت را شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی نیز می‌داند.

ماده ۲ نیز عرض دریای سرزمینی ایران را ۱۲ مایل دریایی تعیین کرده است. همچنین ماده ۴ مقرر می‌کند که در صورت تداخل دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دولت مجاور یا مقابل، در صورت نبود توافق دیگری، حد فاصل اصولاً خط منصف خواهد بود.

از این منظر، ایران در خصوص آب‌های سرزمینی خود در تنگه هرمز دارای حاکمیت است و حق عبور کشتی‌های خارجی، استثنایی بر اصل حاکمیت دولت ساحلی محسوب می‌شود، نه اینکه اصل حاکمیت را از بین ببرد.

۲. ماده ۵ قانون مناطق دریایی؛ عبور بی‌ضرر و حدود آن

ماده ۵ قانون مقرر می‌کند:

عبور شناورهای خارجی به استثنای موارد مندرج در ماده (۹)، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی‌ضرر است.

بنابراین، خود قانون ایران نیز اصل عبور را به شرط عدم اخلال در نظم، آرامش و امنیت کشور پذیرفته است. در نتیجه، عبور بی‌ضرر حقی مطلق و نامحدود نیست. هرگاه نحوه عبور یا فعالیت یک شناور خارجی به گونه‌ای باشد که امنیت ایران را تهدید یا مختل کند، چنین عبوری از نظر قانون داخلی ایران وصف «بی‌ضرر» نخواهد داشت.

۳. ماده ۶ قانون مناطق دریایی؛ موارد عبور غیر بی‌ضرر

ماده ۶ مواردی را که عبور کشتی خارجی بی‌ضرر تلقی نمی‌شود، احصا کرده است؛ از جمله:

- هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران؛
- تمرین یا مانور با هر نوع سلاح؛
- جمع‌آوری اطلاعات به زیان امنیت ملی یا امور دفاعی کشور؛
- تبلیغات علیه امنیت ملی و امور دفاعی کشور؛
- انتقال هواپیما، بالگرد، ادوات نظامی یا نیرو؛
- ایجاد آلودگی برخلاف مقررات ایران؛
- انجام پژوهش، نقشه‌برداری، لرزه‌نگاری و نمونه‌برداری؛
- ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا تأسیسات کشور؛
- و هر فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

این ماده در تحلیل وضعیت تنگه هرمز اهمیت بسیار زیادی دارد؛ زیرا نشان می‌دهد که از منظر قانون داخلی ایران، صرف قرار گرفتن کشتی در مسیر دریایی، خودبه‌خود موجب بی‌ضرر بودن عبور نمی‌شود.

بنابراین، اگر یک شناور در مسیر عبور خود به تهدید نظامی، انتقال تجهیزات نظامی، جمع‌آوری اطلاعات دفاعی، پشتیبانی از عملیات نظامی یا سایر اقدامات مؤثر بر امنیت ایران مبادرت کند، استدلال حقوقی ایران این خواهد بود که چنین عبوری اساساً وصف «بی‌ضرر» را از دست داده است.

۴. ماده ۸ قانون مناطق دریایی؛ مبنای قانونی تعلیق عبور

ماده ۸ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مقرر می‌کند:

«به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقف کلیه شناورهای خارجی را در قسمت‌هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد».

ماده ۸ صراحتاً به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه می‌دهد در صورت وجود شرایط امنیتی و به منظور دفاع از امنیت و مصالح عالیه کشور، عبور و توقف شناورهای خارجی را به‌طور موقت در قسمت‌هایی از دریای سرزمینی تعلیق کند. بر این اساس، اقدام ایران در تعلیق موقت عبور از تنگه هرمز در شرایط جنگی و پس از حملات نظامی آمریکا، اسرائیل و برخی کشورهای منطقه، در چارچوب ضرورت‌های امنیتی و دفاع از کشور قابل تحلیل است.

این اقدام، ناظر به انسداد دائمی و نامحدود تنگه نبوده، بلکه اقدامی موقت و امنیتی برای مقابله با شرایط فوق‌العاده و حفظ امنیت ملی و مصالح عالیه کشور بوده است. همچنین، با توجه به رعایت مقررات داخلی و قواعد حقوقی قابل اعمال و اعلام قبلی این محدودیت، اقدام ایران را می‌توان در چارچوب اعمال صلاحیت حفاظتی دولت ساحلی در شرایط استثنایی توجیه کرد.

بنابراین، از منظر حقوقی باید میان انسداد دائمی تنگه و تعلیق موقت عبور به دلیل شرایط جنگی و تهدید امنیتی تفکیک قائل شد؛ اقدام ایران در فرض اخیر، مستند به اختیار صریح ماده ۸ قانون مناطق دریایی و ماده بند ۱ و ۳ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ است.

۵. ماده ۹ قانون مناطق دریایی؛ شناورهای جنگی و شناورهای دارای ویژگی خاص

ماده ۹ قانون مناطق دریایی ایران نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. بر اساس این ماده، عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و برخی شناورهای حامل مواد اتمی یا خطرناک و نیز شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی ایران، منوط به موافقت قبلی مقامات صالح جمهوری اسلامی ایران است.

این مقرر نشان می‌دهد که حتی در شرایط عادی نیز قانون ایران میان کشتی تجاری عادی و شناور نظامی یا شناور دارای ویژگی‌های خاص امنیتی تفاوت قائل شده است.

در نتیجه، در یک وضعیت بحرانی که یک دولت خارجی در حال انجام عملیات نظامی علیه ایران است، استدلال حقوقی ایران نسبت به عبور شناورهای نظامی یا شناورهایی که در پشتیبانی مستقیم از عملیات نظامی مشارکت دارند، به مراتب قوی‌تر خواهد بود.

ب (قوانین بین المللی

– کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو

۱. ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸؛ مفهوم و حدود عبور بی‌ضرر

ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ مقرر می‌دارد که کشتی‌های تمام دولت‌ها، اعم از ساحلی یا غیرساحلی، از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برخوردارند.

عبور: شامل دریانوردی در دریای سرزمینی برای گذشتن از آن بدون ورود به آب‌های داخلی، یا برای رفتن به آب‌های داخلی و یا خارج شدن از آنها و رسیدن به دریای آزاد است.

عبور تا زمانی **بی‌ضرر** تلقی می‌شود که به صلح، نظم یا امنیت کشور ساحلی خللی وارد نکند و باید مطابق مقررات کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین‌الملل انجام شود.

مهم‌ترین بخش ماده ۱۴، معیار **بی‌ضرر بودن** عبور است. بنابراین، حق عبور بی‌ضرر حقی مطلق نیست و هرگاه نحوه عبور یا فعالیت یک کشتی خارجی به صلح، نظم یا امنیت دولت ساحلی لطمه وارد کند، نمی‌توان آن را عبور بی‌ضرر تلقی کرد. از این منظر، در تنگه هرمز باید میان اصل حق عبور و شرایط قانونی برخورداری از وصف **بی‌ضرر بودن** عبور تفکیک قائل شد.

۲. ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸؛ اختیارات دولت ساحلی

ماده ۱۶ مقرر می‌کند که دولت ساحلی می‌تواند در دریای سرزمینی خود اقدامات لازم را برای جلوگیری از عبوری که «بی‌ضرر» نیست، به عمل آورد.

همچنین دولت ساحلی می‌تواند بدون تبعیض میان کشتی‌های خارجی، در صورت ضرورت برای محافظت از امنیت خود، عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق مشخصی از دریای سرزمینی خود **به صورت موقت تعلیق** کند. چنین تعلیقی باید پس از انتشار رسمی و اعلان قبلی صورت گیرد.

این ماده اختیار دولت ساحلی را برای مقابله با عبور غیر بی‌ضرر و در شرایط خاص، تعلیق موقت عبور به رسمیت می‌شناسد. بنابراین، وجود حق عبور بی‌ضرر به معنای نفی صلاحیت دولت ساحلی برای حفاظت از امنیت خود نیست.

- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

جمهوری اسلامی ایران اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا کرده، اما آن را به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسانده است؛ بنابراین، این کنوانسیون صرفاً به دلیل امضا، به عنوان یک معاهده برای ایران الزام‌آور نیست.

از دیدگاه ایران، رژیم عبور ترانزیتی کنوانسیون ۱۹۸۲ ناظر به تنگه‌هایی است که دو بخش از دریای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌کنند. در حالی که تنگه هرمز دریای عمان و اقیانوس هند را به خلیج فارس، به عنوان دریای نیمه‌بسته، متصل می‌کند و در بخش کم‌عرض نیز کمتر از ۲۴ مایل دریایی است؛ بنابراین، از دیدگاه ایران، شمول خودکار رژیم عبور ترانزیتی بر تنگه هرمز محل تردید جدی است.

از این رو، اختلاف ایران و آمریکا اساساً بر سر این است که آیا حق عبور ترانزیتی، یک حق قراردادی ناشی از کنوانسیون ۱۹۸۲ است یا قاعده‌ای عرفی و الزام‌آور برای دولت‌های غیرعضو نیز محسوب می‌شود.

موضع ایران این است که کنوانسیون ۱۹۸۲ حاصل مصالحه و معامله حقوقی میان دولت‌ها بوده و نمی‌توان حقوق ناشی از آن را بدون پذیرش تعهدات متناظر، به دولت‌های غیرعضو تسری داد. بنابراین، آمریکا نمی‌تواند صرفاً با استناد به ماده ۳۸، حق قراردادی عبور ترانزیتی از تنگه هرمز را علیه ایران مطالبه کند.

چنانچه آمریکا مدعی عرفی بودن این رژیم باشد، باید آن را مستقل از کنوانسیون و با اثبات **رویه عمومی دولت‌ها و اعتقاد حقوقی به الزام‌آور بودن آن ** اثبات کند. صرف درج مقررات در کنوانسیون یا استناد مکرر به آن، به‌تنهایی برای اثبات عرف کافی نیست.

بیانیه تفسیری ایران نیز مؤید آن است که ایران رژیم عبور ترانزیتی را از جمله مقررات حاصل از مصالحه قراردادی دانسته و آن را به‌عنوان قاعده‌ای عرفی و مستقل نپذیرفته است.

با وجود این ماده ۲۵ ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲؛ حقوق حفاظتی دولت ساحلی را پذیرفته که به شرح ذیل تبیین می‌گردد
۸. ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲؛ حقوق حفاظتی دولت ساحلی

ماده ۲۵ تحت عنوان «حقوق حفاظتی دولت ساحلی» مقرر می‌کند دولت ساحلی می‌تواند برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست، اقدامات لازم را در دریای سرزمینی خود انجام دهد.

همچنین دولت ساحلی می‌تواند برای محافظت از امنیت خود، عبور بی‌ضرر را در مناطق مشخصی از دریای سرزمینی، به‌طور موقت تعلیق کند.

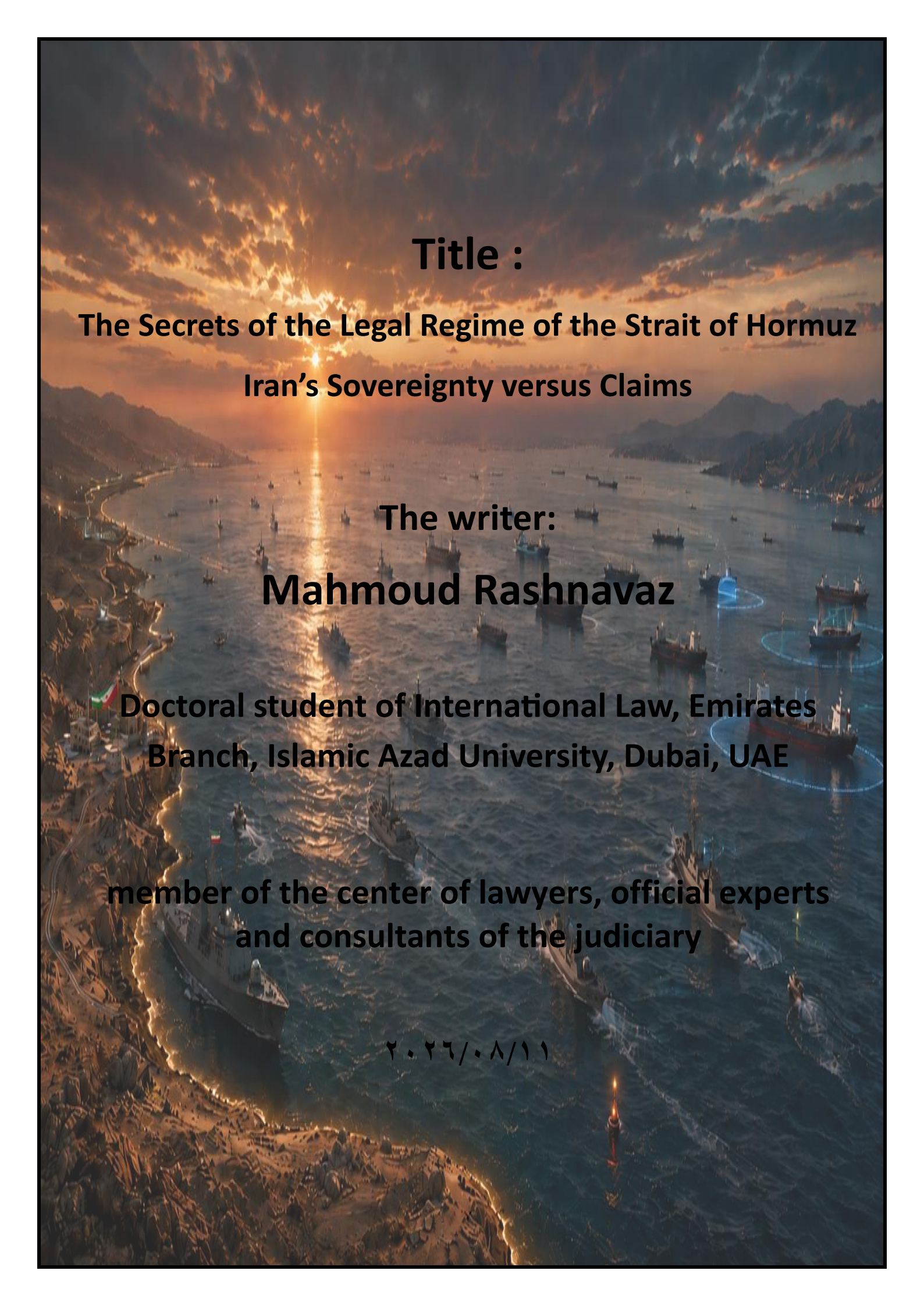
ماده ۲۵ در واقع اختیار حفاظتی دولت ساحلی را تأیید می‌کند و از این جهت با منطق ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۸ قانون مناطق دریایی ایران منطبق می‌باشد.

با توجه به مجموع مقررات داخلی و بین‌المللی بررسی‌شده، تعلیق و بستن موقت تنگه هرمز از سوی جمهوری اسلامی ایران، در شرایط تهدید و مخاصمه، اقدامی با هدف حفظ امنیت ملی، دفاع از کشور و تأمین مصالح عالیه جمهوری اسلامی ایران قابل توجیه است و نباید آن را با انسداد دائمی و نامحدود یک آبراه بین‌المللی یکسان دانست. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران، به‌ویژه ماده ۸، صراحتاً اختیار دولت را برای تعلیق عبور و توقف شناورهای خارجی در بخش‌هایی از دریای سرزمینی، به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور، به رسمیت شناخته است.

این اختیار در حقوق بین‌الملل نیز با منطق حقوق حفاظتی دولت ساحلی سازگار است؛ به‌گونه‌ای که کنوانسیون ۱۹۵۸ در ماده ۱۶ و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ماده ۲۵، امکان اتخاذ اقدامات لازم در برابر عبور غیر بی‌ضرر و تعلیق موقت عبور برای حفاظت از امنیت دولت ساحلی را شناسایی کرده‌اند.

نکته مهم آن است که جمهوری اسلامی ایران عضو و متعهد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیست و این کنوانسیون صرفاً به دلیل امضای ایران، به عنوان یک معاهده برای کشور الزام‌آور محسوب نمی‌شود؛ با این حال، حتی بر مبنای مقررات حمایتی همین کنوانسیون نیز می‌توان مشروعیت اعمال صلاحیت حفاظتی دولت ساحلی و تعلیق موقت عبور برای حفظ امنیت را مورد تأکید قرار داد.

بنابراین، مبنای حقوقی اقدام جمهوری اسلامی ایران صرفاً به حقوق داخلی محدود نمی‌شود؛ بلکه این اقدام، در چارچوب قواعد عبور بی‌ضرر، صلاحیت دولت ساحلی و حقوق حفاظتی آن، با اصول پذیرفته‌شده در حقوق بین‌الملل نیز قابل انطباق است. در نتیجه، چنانچه تعلیق عبور موقت، امنیتی، مبتنی بر شرایط فوق‌العاده و با هدف دفاع از امنیت و مصالح عالیه کشور باشد، می‌توان از مبنای حقوقی قابل اتکایی برای توجیه آن در برابر ادعاهای مخالف برخوردار بود.



Title :

**The Secrets of the Legal Regime of the Strait of Hormuz
Iran's Sovereignty versus Claims**

The writer:

Mahmoud Rashnavaz

**Doctoral student of International Law, Emirates
Branch, Islamic Azad University, Dubai, UAE**

**member of the center of lawyers, official experts
and consultants of the judiciary**

۲۰۲۶/۰۸/۱۱