

## ائتلاف نظامی «عملیات نگهبان» و بررسی سیاسی - حقوقی منازعات ایران و آمریکا در خلیج فارس

جواد رنجبرزاده\*

عسکر جلالیان\*\*

عباس بزرگزاده\*\*\*

عبدالرضا بازهوایی\*\*\*\*

نوع مقاله: علمی- پژوهشی

### چکیده

در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ شاهد یکسری قواعد و مقرراتی هستیم که تلفیقی از قواعد عرفی و قراردادی جدیدی هستند و از جمله نوآوری‌های آن به شمار می‌روند که تدوین آنها نیز صرفاً به منظور هماهنگی دیدگاه‌های سیاسی-نظامی قدرت‌های بزرگ و نظریات مبتنی بر امنیت ملی، حفظ تمامیت ارضی و منابع اقتصادی کشورهای در حال توسعه یا توسعه‌نیافته بوده است. موضوعاتی مانند عبور ترانزیت، عرض دریای سرزمینی و... که در آن کنوانسیون تصویب و اجرایی شده، به دلیل عدم انطباق کامل آنها با قواعد عرفی، چالش‌های زیادی را برای دولت‌هایی به وجود آورده است که عضو کنوانسیون نشده‌اند. یکی از این چالش‌ها که ریشه و ماهیتی سیاسی دارد، تفسیرهای موسع یا مضیق در خصوص عبور ترانزیت و عرض دریای سرزمینی و آعمالی هستند که به دلیل اهمیت فوق‌العاده اقتصادی که تنگه هرمز برای دنیا دارد، بین دو قدرت منطقه‌ای و جهانی، یعنی ایران و آمریکا شکل گرفته است و از سال ۲۰۱۹ برخلاف آنچه که در جنگ نفت‌کش‌ها در خلیج فارس شاهد بودیم و تقابل نظامی-عملیاتی آن تنها به آمریکا و کشورهای حوزه خلیج فارس محدود می‌گردید، این بار با شکل‌گیری یک ائتلاف نظامی با عنوان عملیات نگهبان، صورتی فرامنطقه‌ای و بین‌المللی به خود گرفته است. در این نوشتار تلاش داریم با فرض گرفتن عضویت ایران در کنوانسیون حقوق دریاها به این سؤال که «راهکارهای حقوقی ایران در مواجهه با چنین اقدام عملیاتی‌ای که ممکن است سبب بروز درگیری جدی در تنگه هرمز شود، چیست؟» به شیوه تحقیق کتابخانه‌ای پاسخ دهیم.

### واژگان کلیدی

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، عبور ترانزیت، عبور بی‌ضرر، تنگه هرمز، عملیات نگهبان.

\* دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران (نویسنده مسئول).

r9171709686@gmail.com

a.jalalian@pnu.ac.ir

\*\* استاد، گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

abbasbarzegar60@gmail.com

\*\*\* استادیار، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران.

bazhavaei@chmail.com

\*\*\*\* استادیار، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران.

## مقدمه

دریانوردی تجاری، در طول تاریخ به همان میزان که به دلیل جابه‌جایی‌های انبوه کالا و مسافر در مسیرهایی که طی آنها در خشکی یا اصلاً مقدر نبوده یا بسیار طولانی و پرهزینه می‌شده، اهمیت داشته، به همان میزان نیز سرشار از خطرات ناشی از عوامل طبیعی و ناامنی‌های متأثر از عوامل انسانی مانند، حمله دزدان دریایی یا توقیف و مصادره کشتی و مال‌التجاره آن توسط ناوگان نظامی دولت‌های ساحلی بیگانه بوده است. این عوامل سبب می‌شده تا دریانوردی تجاری با وجود اهمیت و ضرورت وجودی‌اش برای منافع تمامی جوامع بشری در سراسر دنیا، عملی بسیار خطرناک و مخاطره‌آمیز تلقی شود.

در این نوشتار تحقیقی که به روش کتابخانه‌ای تدوین یافته، پس از بررسی کوتاهی پیرامون تجارت بین‌المللی و اهمیت ایمن نگاه‌داشتن مسیرهای دریانوردی در ارتباط با حفظ امنیت فیزیکی کشتی‌رانی بین‌المللی برای سالم نگه‌داشتن کانال‌های ارتباطی تجارت جهانی و تأمین نیازمندی‌های جوامع مختلف در سراسر دنیا؛ جایگاه ویژه خلیج فارس و تنها راه‌آبه ارتباطی آن با آب‌های آزاد، یعنی تنگه هرمز را مورد کنکاش قرار داده و به چالش‌ها و تضادهای حقوقی میان ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی ایران در خصوص فعالیت‌های نظامی آمریکا در خلیج فارس به بهانه آزادی دریانوردی بین‌المللی و تأمین امنیت دریایی در این منطقه با دو مفروضه تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ توسط ایران یا ارجاع پرونده قطور این اختلافات توسط ایران به مجامع حل اختلافات اجباری بین‌المللی مانند دیوان دادگستری بین‌المللی یا دیوان بین‌المللی حقوق دریاها خواهیم پرداخت و تلاش خواهیم کرد، به این سؤال اساسی پاسخ دهیم که کم‌هزینه‌ترین و معقول‌ترین راهکار سیاسی ایران به‌ویژه در شرایط اخیر که آمریکا تحت ائتلاف نظامی «عملیات نگهبان»<sup>۱</sup> در خلیج فارس قصد افزایش استعدادها و نظامی خود از لحاظ نفرات و تجهیزات را دارد، درباره وضعیت فعلی و رفع خطراتی که ممکن است امنیت ملی کشور را تحت تأثیر قرار دهد، چیست؟

در خصوص واژه امنیت دریایی به‌عنوان بیان‌کننده نوعی دیدگاه در خصوص کنترل دریاها با اولویت جغرافیای سیاسی پیرامون وضعیت‌های عملیاتی-نظامی و تضادهای حقوقی میان ایران و آمریکا در خلیج فارس و تنگه هرمز مقالات علمی و تحقیقات بسیاری صورت گرفته است که برای جلوگیری از اطاله کلام توجه خوانندگان را به قسمت منابع این نوشتار که دربرگیرنده برخی از این سوابق علمی-تحقیقاتی و اسناد بین‌المللی است جلب می‌کنیم و یادآور می‌شویم که تازگی این نوشتار به نسبت تحقیقات قبلی در این مسئله نهفته است که تلاش کرده‌ایم به راهکارهای

1- Operation Sentinel

عملی ایران بر اساس اصول و قواعد حقوق بین الملل به منظور رفع تهدیدات علیه امنیت ملی و حراست از مرزهای دریایی ایران، پی آمد ایجاد و تقویت اتنلاف نظامی عملیات نگهبان به رهبری امریکا در خلیج فارس و تنگه هرمز پرداخته شود.

### ۱. تجارت دریایی و امنیت دریانوردی

دیدگاه جغرافیای سیاسی در مبحث امنیت دریایی شامل هرگونه خطر یا استفاده از قدرت مخالف حاکمیت تمامیت منطقه‌ای یا آزادی کشورها در بهره‌مندی از دریا و اقتدار حوزه قضایی در قلمرو سرزمینی دریایی کشورهای ساحلی می‌شود (Cetin & Koseoglu, 2020:365) که پس از حملات ۱۱ سپتامبر اهمیت بیشتری پیدا کرده است. هرچند امریکا بلافاصله پس از وقوع حمله، پروازهای تجاری خود را در سراسر کشور بست، اما با فروکش کردن تب و تاب‌های اولیه اقدامات پلیسی با آشکارشدن سطح پیچیدگی، سازمان‌دهی و تأمین مالی موجود در حملات گروه تروریستی القاعده؛ دولت با سرعت نظارت خود را بر بخش حمل و نقل دریایی تشدید کرد (Organization for Economic, 2003:6).

امنیت دریایی به روش‌های مختلفی تعریف شده است که برخی از آنها عبارتند از:

- تدابیری که توسط مالکان، اپراتورها و مدیران کشتی‌ها، تأسیسات بندری، دریایی و سایر سازمان‌ها و مؤسسات دریایی برای محافظت در برابر هر گونه مداخله خصمانه در عملیات قانونی به کار می‌رود (Hawkes, 1993:83).
- ایمن بودن وضعیت یک شرکت کشتیرانی، کشتی، خدمه، بندر یا احساس امنیت داشتن آنها در مقابل تهدیداتی مانند، تروریسم، دزدی دریایی یا سایر فعالیت‌های مجرمانه (Steven, 2006:1).
- حالت‌هایی از تهدید اعمال غیرقانونی مانند دزدی دریایی، سرقت مسلحانه، تروریسم یا هر شکل دیگری از خشونت علیه کشتی‌ها، خدمه، مسافران، تأسیسات بندری و دریایی و سایر اهداف در دریا یا مناطق ساحلی (Mejia, 2007:5).

البته باید توجه داشت در مطالعات دریایی، اصطلاح امنیت دریایی از واژه ایمنی دریایی که به پیشگیری از حوادث در دریا می‌پردازد و ممکن است ناشی از حوادث تصادفی، خراب یا شکستگی و غرق‌شدن کشتی، خدمه فاقد صلاحیت یا خطای اپراتور باشد، متمایز می‌شود (Kothar, 2008:10).

### ۲. خلیج فارس و تنگه هرمز در اقتصاد، سیاست و حقوق بین الملل

خلیج فارس از سمت شمال غربی خود یعنی دهانه رودخانه اروند تا ناهمواری‌های جنوب شرقی‌اش

که مشرف بر سواحل کشور عمان است، مساحتی بیش از ۲۳۵ هزار کیلومتر مربع دارد که سراسر سواحل شمالی آن به جز قریب به ده مایل دریایی (سواحل کشور عراق)، جزو قلمرو ایران است. دریایی نیمه‌بسته که تنها از طریق تنگه هرمز به دریای هاماوران (دریای عمان) و از آنجا به اقیانوس هند (دریاهای آزاد) متصل می‌شود (رنجیرزاده، ۱۴۰۲:۲۳۸). طولانی‌ترین پهنای این تنگه از جنوبی‌ترین کرانه‌های بندرعباس در شمال تا شمالی‌ترین کرانه‌های مسندم در جنوب ۸۴ کیلومتر و کوتاه‌ترین آن، یعنی فاصله میان جزیره ایرانی لارک در شمال و جزیره عمانی قوئین بزرگ<sup>۱</sup> در مجمع‌الجزایر سلامه<sup>۲</sup> عمان در جنوب ۳۳/۶ کیلومتر است. عمق آب در تنگه هرمز از ۳۹ تا ۱۰۰ متر در نقاط مختلف، متفاوت است. از لحاظ تاریخی، اگر تاریخ تقریبی تمدن بشری را پنج هزار سال در نظر بگیریم، روی هم رفته بیش از چهار هزار سال این تنگه تحت سیطره مستقیم و بلامنازع ایران بوده است (رنجیرزاده، ۱۴۰۲:۲۶۱).

تردد کشتی‌ها به خلیج فارس و از خلیج فارس در تنگه هرمز در یک معبر دریایی شش مایلی صورت می‌گیرد. برای کاهش خطر تصادف‌های دریایی از طرح جداسازی عبور و مرور دریایی<sup>۳</sup> (TSS) استفاده می‌شود که زیر نظر سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۴</sup> (IMO) است. این معبر شامل دو مسیر رفت و برگشتی هر یک به عرض دو مایل دریایی است که با یک فاصله ایمن دو مایلی از هم متمایز شده‌اند و هر روز حدود چهارده کشتی نفت کشت بزرگ به مقدار کلی حدود هفده میلیون بشکه نفت از این معبرها تردد می‌کنند (Bugajski, 2016:27). این تنگه از لحاظ اقتصادی یکی از پراهمیت‌ترین معابر ناوبری دریایی به شمار می‌رود. بیش از یک‌چهارم گاز طبیعی مایع<sup>۵</sup> یا (LNG) مورد استفاده دنیا در تانکرهای مخصوص از آنجا عبور می‌کنند و تنها معبر دریایی است که به‌طور متوسط از سال ۱۹۷۳ تا ۲۰۱۴ روزانه ۱۷/۲ میلیون بشکه نفت را از خلیج فارس به سایر نقاط دنیا عبور داده و در نیم‌قرن گذشته همواره ۲۱ درصد از انرژی حاصل از سوخت‌های فسیلی دنیا را تأمین کرده است (Barden, 2019: para.1).

یکی از دلایلی که این تنگه را نسبت به سایر معابر و مسیرهای دریایی بین‌المللی، ارزشمندتر و حساس‌تر کرده؛ این است که برخلاف سایر تنگه‌های بین‌المللی مانند تنگه مالاکا<sup>۶</sup> و تنگه سنگاپور<sup>۷</sup> (با در نظر گرفتن اینکه بیش از سه‌چهارم نفت عبوری از تنگه هرمز به کشورهای آسیایی

1- Great Quoin Island  
2- Salamah Archipelago  
3- Traffic Separation Scheme (TSS)  
4- International Maritime Organization  
5- Liquefied Natural Gas  
6- Strait of Malacca  
7- Singapore Strait

مانند هند، چین، ژاپن و کره جنوبی ارسال می‌شوند)، هیچ مسیر جایگزینی برای آن وجود ندارد (Lott & Kawagishi, 2022:126). اولین طرح تفکیک تردد کشتی‌ها در آبراه‌های بین‌المللی درست یک سال پس از تصویب قطعنامهٔ مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا<sup>۱</sup> (COLREG) در سازمان مشاوره دریایی بین‌الدولی<sup>۲</sup> (IMCO) در سال ۱۹۷۳ در این منطقه اجرا شد. مادهٔ (۱۰) این طرح (کانال ورودی به تنگهٔ هرمز از سمت دریای عمان)، در سال ۱۹۷۹ اصلاح شد (Lott & Kawagishi, 2022:127) و به شیوهٔ امروزی آن اعمال می‌شود (IMO, 1994:80).

### ۳. دریانوردی بین‌المللی و کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲

#### ۳-۱. عبور بی‌ضرر

بر اساس معاهدات متعدد بین‌المللی از جمله مادهٔ ۱۸ کنوانسیون سازمان ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاهای ۱۹۸۲<sup>۳</sup> و مادهٔ ۱۴ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقهٔ مجاور<sup>۴</sup>، شناورهای دریایی به‌جز در محدودهٔ آب‌های داخلی حق عبور از مناطق دریایی کشورهای ساحلی را دارند. مادهٔ ۱۸ کنوانسیون حقوق دریاهای این حق را به دو شکل تعریف می‌کند؛ الف- عبور، بدون نیاز به ورود به آب‌های داخلی، لنگر انداختن و دسترسی به تسهیلات بندری کشور ساحلی باشد یا به‌منظور ورود به آب‌های داخلی، لنگر انداختن و دسترسی به بندر کشور ساحلی؛ ب- تا آنجاکه ضرورت ایجاد نکند و شرایط برای دریانوردی معمولی مهیا باشد، عبور باید پیوسته و سریع باشد. چنین حقی برای عبور شناورهای دریایی بیگانه در آب‌های سرزمینی دولت ساحلی را «عبور بی‌ضرر»<sup>۵</sup> می‌شناسند (رنجبرزاده، ۲۱۶:۱۴۰۲).

اگرچه در حق عبور بی‌ضرر، کشتی‌های دولتی اعم از نظامی یا خدماتی دولتی حق عبور از دریای سرزمینی کشور بیگانه را دارند و شناورهای زیرسطحی در حین استفاده از این حق باید با پرچم افراشته بر روی سطح آب حرکت کنند، اما برخی دولت‌ها استفاده از این حق برای شناورهای بیگانه را مشروط به اطلاع قبلی و برخی اجازهٔ قبلی دولت‌های صاحب‌پرچم کرده‌اند، اما پرواز بر فراز آسمان این مناطق ممنوع است و بدون کسب موافقت دولت ساحلی، مقدور نخواهد بود. همهٔ کشتی‌ها اعم از تجاری و نظامی در حین عبور بی‌ضرر مکلف به رعایت قوانین و

1- The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)

2- Inter – Governmental maritime Consultative Organization (IMCO)

3- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)

4- United Nations Convention on the Territorial water and the Contiguous Zone 1958 (UNCTW)

5- Innocent Passage

مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی و ماهیگیری دولت ساحلی هستند. دولت ساحلی می‌تواند در برخی شرایط با اعلام قبلی این حق را بدون تبعیض میان دولت‌ها برای مدتی تعلیق کند (رنجیرزاده، ۲۰۲۱:۱۴۰۲). در مجموع، دولت‌های ساحلی می‌توانند به‌جز در موارد مرتبط به امور داخلی کشتی‌ها از جمله امور مدنی و مصونیت کشتی‌های دولتی، پیرامون الزام به رعایت قوانین زیست‌محیطی و جلوگیری از آلودگی دریایی، مقررات هدایت کشتی و دریانوردی به‌غیر از آن که کشتی‌ها به‌واسطه عوامل فورس‌ماژور به آب‌های سرزمینی وارد شده باشند، علیه آنها اقدام کنند (قدسی، ۲۰۲۵:۱۳۹۵).

### ۳-۲. عبور ترانزیت

بر مبنای بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸، تنگه‌هایی که قسمتی از دریای آزاد یا دریای سرزمینی را به قسمتی دیگر از دریای آزاد یا دریای سرزمینی وصل می‌کنند به‌عنوان «آبراهه‌های بین‌المللی»<sup>۱</sup> شناخته می‌شوند. از آنجاکه تنگه هرمز دو دریای آزاد را به یکدیگر وصل می‌کند در گروه تنگه‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد، چراکه تنها گذرگاهی است که آب‌های آزاد (منطقه انحصار اقتصادی کشورهای حوزه خلیج‌فارس) را به آب‌های آزاد دریای عمان و اقیانوس هند متصل می‌کند (پورهاشمی و همکاران، ۲۰۲۰:۱۳۹۲). عبور از این تنگه‌ها حتی اگر در دریای سرزمینی یا هر یک از مناطق دریایی کشورهای بیگانه با کشور صاحب‌پرچم باشد، همانند عبور بی‌ضرر آزاد است. بر اساس بند ۲ ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، مشروط به عبور پیوسته و سریع، کشتی‌های تجاری و دولتی می‌توانند از تنگه‌های بین‌المللی عبور کنند. چنین حقی برخلاف حق عبور بی‌ضرر از طرف دولت‌های ساحلی، غیر قابل تعلیق است، این حق با عنوان «عبور ترانزیت»<sup>۲</sup> شناخته می‌شود (حبیب‌زاده و مقدمی، ۲۰۲۱:۱۴۰۱).

باتوجه به مزیت‌های بیشتر عبور ترانزیت نسبت به عبور بی‌ضرر، کنوانسیون حقوق دریاها در بند ۲ ماده ۳۸ عبور ترانزیتی را چنین تعریف کرده است: «عبور ترانزیتی به معنای اعمال آزادی دریانوردی و پرواز با رعایت مقررات این بخش (بخش سوم) است که صرفاً به‌منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های بین‌المللی از دریای آزاد یا یک منطقه انحصار اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا یک منطقه انحصار اقتصادی صورت می‌پذیرد.» البته این کنوانسیون محدودیت‌هایی برای هر سه نوع عبور ترانزیتی یعنی کشتی‌ها و زیردریایی‌های نظامی - دولتی، کشتی‌های تجاری و هواپیماها اعمال کرده است که شناورهای نظامی باید سریع و بدون توقف، فارغ از هرگونه اقدام تهدیدآمیز، باشند. در حین عبور ترانزیت، زیردریایی‌ها نیازی به بالا آمدن به سطح آب و

1- International Watercourses

2- Transit Passage

برافراشتن پرچم ندارند (رنجبرزاده، ۲۰۲۶:۱۴۰۲).

به موجب ماده ۳۴ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، حق عبور ترانزیت بر صلاحیت دولت‌های ساحلی در تنگه‌های بین‌المللی خدشه‌ای وارد نمی‌کند (حبیب‌زاده و مقدمی، ۱۴۰۱:۱۷۰). به عبارتی این حق بین‌المللی، بر وضعیت حقوقی تنگه‌ها یا اعمال حاکمیت یا صلاحیت کشورهای هم‌مرز تنگه‌ها بر آب‌ها و فضای بالا و زیر بستر آنها تأثیری نخواهد گذاشت (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۳:۴۸). بر مبنای بند ۲ ماده ۴۵ حقوق دریاها ۱۹۸۲، عبور ترانزیتی غیر قابل تعلیق است، هر چند دولت‌های ساحلی «حق توقیف کشتی‌ها»<sup>۱</sup>، «حق تعقیب فوری»<sup>۲</sup>، «صلاحیت کیفری مربوط به حوادث و سوانح دریایی»<sup>۳</sup> و «حفاظت از محیط‌زیست»<sup>۴</sup> را بر اساس «صلاحیت سرزمینی»<sup>۵</sup> خود وفق کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ دارند (کاظمی، ۱۳۶۵:۱۷۹). علاوه بر آن باید اذعان داشت که قواعد مطرح در کنوانسیون‌های حقوق دریاها ۱۹۸۲ و دریای سرزمینی و مجاور ۱۹۵۸، اساساً ناظر بر مقررات و قوانین حقوق بین‌المللی دریاها در زمان صلح و از منابع حل اختلاف دیوان دادگستری بین‌المللی است و شامل وضعیت جنگی یا حالت دفاع مشروع کشورها نمی‌شود (لطفی، ۱۳۹۱:۶۲)، بنابراین هرگاه به انحای مختلف عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی موجبات تهدید، تجاوز و یا اختلال در آرامش و امنیت دولت ساحلی را که مسیر عبور از آب‌های سرزمینی آن می‌گذرد را فراهم آورد، اصل پذیرفته «حق دفاع مشروع»<sup>۶</sup> مجوز هرگونه اقدام پیشگیرانه یا تدافعی را می‌دهد و محدودیت‌های احتمالی کنوانسیون مانعی در این راه نخواهد بود (کاظمی [۱]، ۱۳۶۶:۶۰۱).

### ۳-۳. طرح تفکیک تردد TSS در تنگه هرمز و خلیج فارس

علاوه بر موضوعات بیان شده در بالا، باید توجه داشت که قسمت‌هایی از طرح TSS تنگه هرمز و خلیج فارس به دلیل محدودیت‌های ناشی از عمق آب، وجود آب‌سنگ‌ها و برآمدگی‌های دریایی در بخش‌هایی از آب‌های داخلی ایران بین جزایر فرور و بنی فرور می‌گذرد. بر اساس ماده ۳ قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲، مجلس شورای اسلامی، خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان بنا بر مصوبه مورخ ۱۳۵۲/۰۴/۳۱ هیئت وزیران اعلام شده است. «در این مصوبه آب‌های واقع، بین جزایر متعلق به ایران (که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند)، جزء آب‌های داخلی محسوب می‌شوند و زیر نظر

1- Right of Detainment of a ship

2- Right of Hot Pursuit

3- Criminal Jurisdiction Related to Marine Incidents and Accidents

4- Protection of the Environment

5- Territorial Jurisdiction

6- Right of Self-Defense

حاکمیت جمهوری اسلامی ایران است» (افشردی، ۱۳۸۶:۱۶۴).

هرچند چنین برداشتی از آب‌های داخلی کشورها بر مبنای کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، مختص کشورهای مجمع‌الجزایری است (میر حیدر و همکاران، ۱۳۹۳:۳۵۲)، اما با توجه به این موضوع که اقدام ایران در تعیین خطوط مبدأ در سال ۱۳۵۲ نوعاً مورد اعتراض سیاسی یا حقوقی قرار نگرفته و به صورت واقعیت پذیرفته شده‌ای از سوی جامعه جهانی درآمده است (افشردی، ۱۳۸۶:۱۴۶)، «شاید تطبیق این وضعیت خاص با مواد ۴۹، ۴۸، ۴۷ و به ویژه ۵۰ کنوانسیون جدید حقوق دریاها در خصوص مجمع‌الجزایرها کمی مشکل باشد، اما تردیدی نیست که ایران به اتکای قوانین مذکور [قوانین داخلی] می‌تواند نوع خاص حاکمیت خود را در این منطقه که به طور تصادفی معبر ورودی و خروجی جداسازی پذیرفته شده به وسیله IMO نیز است، اعمال کند. رویه‌ای که مورد تأیید اکثر مراجع حقوقی نیز است» (کاظمی، ۱۳۶۸:۱۰۶).

#### ۴. چالش‌های حقوقی - سیاسی ایران و امریکا در خلیج فارس

اگرچه ایران همواره بر این حق خود که طرح TSS سازمان بین‌المللی دریانوردی از برخی از قسمت‌های آب‌های داخلی ایران در خلیج فارس عبور می‌کند و به استناد موازین، عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ قادر است، مقررات ویژه تردد و عبور کشتی‌رانی و هواپیمایی بین‌المللی را برای اجرا در آن مسیر وضع کند و به موقع اجرا بگذارد و حتی در زمان صلح نیز می‌تواند از هرگونه عبور دریایی یا هوایی که آن را معارض با حاکمیت و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی خود تشخیص دهد بر مبنای اصل حق دفاع مشروع جلوگیری کند و بر این اساس عبور یگان‌های جنگی کشورهای بیگانه از آب‌های سرزمینی خود را منوط به کسب اجازه قبلی و در آب‌های داخلی طبق خواست و سلیقه ممنوع کند و حتی در زمان صلح نیز با برخورداری از مفاد ماده ۳۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ که در حین برگزاری کنفرانس آن را در مونته‌گویی جامائیکا به طور رسمی ارائه و قرائت کرده است (لطفی، ۱۳۹۹:۶۴)، اعمال کند، اما چون ایران کنوانسیون را امضا، اما تصویب نکرده است و مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون وین در مورد حقوق معاهدات ۱۹۶۹ «در فاصله زمانی میان امضا تا تصویب یا تصدیق و تا زمانی که قصدش را به عدم عضویت در معاهده ابراز نکرده، نباید مرتکب اعمالی شود که به موضوع و هدف آن معاهده لطمه وارد آورد» (ضیائی بیگدلی، ۱۳۹۹:۴۳). تاکنون از اعمال این حق اعراض کرده است.

گذشته بر اینکه ایران در حین امضای کنوانسیون شروط خاصی را اعلام کرده و حقوقی را در قبال آن کنوانسیون برای خود محفوظ داشته است، اما همواره با اصرار بر وجود این حق از زمان

امضای کنوانسیون تاکنون به جز موارد خاص و انگشت‌شماری که از جمله آنها می‌توان به اعلام منطقه جنگی در حدفاصل «آب‌های بین ساحل ایران و یک خط که با ترسیم خطوط مستقیمی تقریباً ۱۲ مایلی جنوب جزایر ابوموسی و سیری را به جنوب تخته‌سنگی که بر روی آن چراغ دریایی تعبیه شده است و ۱۲ مایلی جنوب شرقی جزیره فارسی وصل می‌کرد» (عناپی، ۱۳۹۳:۱۰۹)، از آن شرط استفاده نکرده است و کشتی‌های تجاری و نظامی بر اساس طرح TSS تنگه هرمز از آب‌های داخلی و سرزمینی ایران بر اساس حق عبور ترانزیت، حتی هنگامی که کشتی‌ها دارای پرچم کشوری بوده‌اند که عضو کنوانسیون حقوق دریاهای هستند، عبور کرده‌اند. البته باید متذکر شد، با عنایت به اینکه کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، رژیم حقوقی خاصی را ایجاد کرده، در صورت اختلال در امر دریانوردی کشور یا کشورهای زیان‌دیده برایشان این امکان حقوقی فراهم خواهد آمد تا به مسئولیت بین‌المللی دولت ایران، مستند به ماده ۴۲ مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها استناد کنند. «این مجموعه مواد، تنها به تعهدات معاهداتی محدود نمی‌شوند؛ بلکه فارغ از منشأ تعهد، بر تعهدات ناشی از حقوق بین‌الملل اعمال می‌شوند. در عمل تعهدات هم‌بسته مشمول قسمت (۲) بند (ب) [ماده ۴۲]، معمولاً از معاهداتی ناشی می‌شوند که رژیم‌های خاصی را ایجاد می‌کنند» (کمیسیون حقوق بین‌الملل، ۱۳۹۷:۲۶۱).

البته باید اذعان داشت که سیاست حقوقی ایران در عدم اجازه استفاده کشورهای غیرعضو کنوانسیون از حق عبور ترانزیتی یا به تعبیر ایران حق عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق از تنگه هرمز؛ بر اساس ماده ۳۴ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ درباره حقوق معاهدات است که مقرر داشته: معاهده حق و تکلیفی برای کشور ثالث بدون رضایت او ایجاد نمی‌کند «و منظور ایران، تذکر غیرقابل‌اعمال بودن کنوانسیون ۱۹۸۲ به غیر اعضای کنوانسیون و محروم کردن کشورهای غیرعضو از استفاده از حقی است که به موجب کنوانسیون برای عبور از تنگه هرمز ایجاد شده است» (عناپی، ۱۳۹۳:۳۲).

به‌علاوه موارد ذکر شده در بالا، به این نکته باید توجه کرد که طرف مشترک ایران در تنگه هرمز عضو رسمی کنوانسیون بوده و طی اجرای طرح TSS همین‌طور امضای کنوانسیون حقوق دریاهای در سال ۱۹۸۲، روال ضمنی ایران و اجازه دسترسی کشتی‌ها به استفاده از مسیر طرح تفکیک، نوعی قاعده عرفی بین‌المللی به وجود آورده است، چراکه اصرار ایران در داخلی قلمداد کردن آب‌های داخلی خود، صرفاً منحصر به حقوق مرزی و سرزمینی بوده و نه پذیرفتن طرح تفکیک تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز و خلیج فارس و مهم‌تر از همه آنها، غالب قواعد کنوانسیون حقوق دریاهای بنا به اهمیتی که در ایجاد نظم جهانی داشته و مورد قبول اکثریت کشورهای دنیا قرار گرفته‌اند، جزء قواعد عام‌شمول بین‌المللی محسوب می‌شود و خود کنوانسیون نیز به‌عنوان یک معاهده چندجانبه عام‌شمول، از منابع دیوان دادگستری بین‌المللی به شمار می‌رود.

#### ۴-۱. مواضع ایران

ایران به‌طور رسمی عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیست؛ اما عرض دریای سرزمینی خود را همانند آنچه در ماده ۳ کنوانسیون یاد شده ذکر گردیده ۱۲ مایل دریایی قرار داده است که در قسمتی از تنگه هرمز همان‌طور که در بخش‌های قبلی ذکر شد با دریای سرزمینی عمان هم‌پوشانی می‌کند. عمان عضو کنوانسیون است، اما ایران تبیین عرض دریای سرزمینی خود را نه بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، بلکه به‌عنوان آنچه که در این خصوص به حقوق عرفی بین‌المللی تبدیل شده است، برای خویش تثبیت شده قلمداد می‌کند (Panagiotopoulos, 2019:6). از سوی دیگر پیرامون طرح تفکیک تردد شناورها از تنگه هرمز، ایران ضمن پذیرش این طرح در خصوص حق عبور کشتی‌ها در مسیرهای تردد یا TSS تنگه هرمز که از دریای سرزمینی و حتی آب‌های داخلی عبور می‌کنند، رویکرد دیگری دارد. برای کشتی‌هایی که با پرچم کشورهای عضو کنوانسیون عبور می‌کنند قائل به حق عبور ترانزیت است و کشتی‌های با تابعیت دولت‌های غیرعضو، حق عبور بی‌ضرر (Kraska, 2013:238).

#### ۴-۲. مواضع امریکا

از سوی دیگر ایالات متحده امریکا نیز عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیست و قاعداً نباید بتواند از مزایای عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی به‌ویژه تنگه هرمز بهره‌مند باشد، درحالی‌که پایگاه‌های نظامی متعددی در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس دارد و برای دسترسی به آنها کشتی‌های نظامی آن کشور باید مدام از تنگه هرمز عبور کنند. دیدگاه ایالات متحده در خصوص عبور ترانزیت را می‌توان در نامه‌ای که در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۹۴ وزارت خارجه آن کشور به دبیرکل کنوانسیون حقوق دریاها نوشته<sup>۱</sup>، درک کرد. آنها مدعی‌اند حق عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی، عرف بین‌المللی است که صرفاً توسط کنوانسیون موضوعه شده است. ناوگان نظامی و تجاری کشورهای متعددی به‌ویژه ایالات متحده سالیان متمادی است حتی بدون وجود قواعد کنوانسیون از تنگه‌های بین‌المللی آزادانه عبور می‌کرده‌اند و به همین دلیل ناوگان دریایی این کشور از قاعده عبور ترانزیتی و پرواز آزاد بر فراز تنگه‌های بین‌المللی به‌عنوان یک امر عرفی که برای کشورهای عضو کنوانسیون به حقی مدون در حقوق بین‌الملل تبدیل شده، در سراسر دنیا، محافظت می‌کند (Kraska, 2013:329).

همچنین آن کشور پیرامون عبور ناوگان نظامی‌اش از تنگه هرمز و ادعاهای ایران در مورد اینکه صرفاً اجازه عبور ترانزیت به کشتی‌های عضو کنوانسیون را می‌دهد؛ اظهار می‌دارد: عرض

1- Law of the Sea Convention: Letters of Transmittal and Submittal and Commentary. Dispatch U.S. DEP'T of State Supplement, Feb. 1995, at 1,2,3

۱۲ مایل دریای سرزمینی برگرفته از مفاد کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ است و هرگز به‌عنوان یک عرف شناسایی نشده است، چراکه تا پیش از سال ۱۹۸۲ بر اساس کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸، عرض دریای سرزمینی تنها سه مایل بوده و چون ایران عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیست، عرض دریایی آن کشور نیز نباید بیش از سه مایل دریایی باشد، چون یک معاهده بین‌المللی نمی‌تواند بدون رضایت ثالث حق یا تکلیفی برای وی برقرار کند، به همین دلیل ایران نمی‌تواند از مزایای افزایش عرض دریای سرزمینی که در آن کنوانسیون برای اعضا برقرار شده، بهره‌مند شود و از آنجا که عرض تنگه هرمز در باریک‌ترین قسمت آن ۲۱ مایل است، ناوگان ایالات متحده همواره خارج از دریای سرزمینی ایران دریانوردی کرده و نیازی به استفاده از حق عبور بی‌ضرر یا ترانزیت ندارد (Kraska, 2013:329). آمریکا در مورد عرفی و تاریخی بودن عبور از تنگه‌های بین‌المللی و به‌منظور تقویت ادعای خود در این خصوص به بیانیه وزارت امور خارجه تایلند خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد در تاریخ ۱۸ فوریه ۱۹۹۳ نیز استناد می‌کند که در آن اذعان می‌شود، رژیم عبور و مرور ترانزیت به‌طور عمومی توسط جامعه بین‌الملل پذیرفته شده، هم برای کشورهای هم‌مرز با تنگه‌ها و هم کشورهای صاحب پرچم به یک عمل عرفی تبدیل شده است!

بخش ارتباطات امنیت دریایی با صنعت، زیرمجموعه وزارت حمل‌ونقل دولت آمریکا، همواره پیرامون دریانوردی تجاری کشتی‌های تحت پرچم آن کشور، توصیه‌هایی صادر می‌کند. در جدیدترین این توصیه‌ها در خصوص تردد در آب‌های دریای عمان، تنگه هرمز و خلیج فارس<sup>۳</sup> چنین آمده است:

درگیری‌های منطقه‌ای که مؤید تنش‌های سیاسی و فعالیت‌های نظامی در مناطق یاد شده است، می‌تواند به افزایش سطح تهدید برای کشتی‌های تجاری به‌خصوص شناورهای با پرچم ایالات متحده منجر شود و از آنها می‌خواهد بلافاصله پس از مشاهده هرگونه تهدید، موارد را سریعاً به ناوگان دریایی آن کشور اطلاع داده و اقدامات مقتضی ذکر شده در توصیه‌نامه را انجام دهند. در پاراگراف (ب) بند (۲) این توصیه‌نامه به‌خصوص پیرامون توقیف یا سوارشدن نیروهای نظامی ایران در کشتی‌های تجاری اشاره شده است. آنها به کشتی‌ها توصیه کرده‌اند که در صورت

1- Permanent Rep. of Thailand to the U.N, Letter Dated Feb. 18, 1993 From the Permanent Rep. of Thailand to the United Nations Addressed to the Security – General, U.N. Doc.A/48/90 (Feb.22,1993).

2- Maritime Security Communications with Industry Advisory (MSCI Advisory).

3- U.S Maritime Alerts: 2023-003-Presian Gulf, Straite of Hormuz, Gulf of Oman, Arabian Sea, Gulf of Adan, Bab Al Mandab Straite, Red Sea and Somalia Basin- Threats to Commercial Vessels, Advisory Replaces U.S. Maritime Advisory 2023-008

مواجهه با نیروهای ایرانی بر اساس تقاضای آنها باید نام، کشور صاحب پرچم و مشخصات کشتی را اعلام کنند و یادآور شوند که طبق مقررات بین‌المللی منعکس شده در کنوانسیون حقوق دریاهای، در حال دریانوردی هستند و موضوع را سریعاً به دیدبان ناوگان پنجم ایالات متحده اطلاع دهند. اگر نیروهای نظامی ایرانی قصد سوارشدن به کشتی را داشتند، فرمانده باید درخواست آنها را بدون آنکه تهدیدی متوجه کشتی، خدمه و کالاهای حمل شده شود، رد کند و در صورت اجبار به منظور حفظ امنیت خدمه و کشتی مقاومت نکنند و موارد را پیش از در اختیار گرفتن قسمت مخابرات به ناوگان دریایی ایالات متحده، گزارش کنند (U.S Maritime Alert, 2023:Para.6).

از دیگر اقدامات امریکا که می‌توان آن را از جمله موارد سیاسی-حقوقی پیرامون موضوعات مربوط به چالش‌های بین ایران-امریکا در خلیج فارس و تنگه هرمز به شمار آورد؛ اعتراض عمده آن کشور به چگونگی ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و مشروط شدن عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی ایران با موافقت قبلی است. بنا بر ادعای امریکا این اعتراض نه به دلیل انگیزه‌های سیاسی، بلکه برای تبیین موضوع حقوقی این دولت در اعمال همان سیاستی است که دولت امریکا از بیست سال پیش تاکنون در پیش گرفته است و بر اساس آن با هرگونه محدود کردن آزادی کشتی‌رانی از طریق گسترش آب‌های داخلی و سرزمینی مقابله کرده است (خدادادی، ۱۳۹۴:۲۰۴). رویه‌های عملی دولت امریکا در رابطه با حقوق کشتی‌رانی و تردد ناوگان نظامی آن کشور در تنگه هرمز، همین‌طور استقرار آنها در خلیج فارس، همواره با برنامه‌ها و اقدامات عملی ایران در این منطقه در تضاد آشکار بوده است.

به عبارت دیگر دولت امریکا امورات مرتبط با ناوگان دریایی و ناوبری نظامی خود را در سراسر دنیا بر اساس الگو یا برنامه‌ای مشخص با عنوان «برنامه آزادی دریانوردی ایالات متحده»<sup>۱</sup> پیش می‌برد. بر مبنای این برنامه آن کشور ادعا دارد، عبور کشتی‌های خود از دریاهای آزاد، کانال‌ها و تنگه‌های بین‌المللی، همچنین سایر اهداف دریانوردی را بر اساس تضمین آزادی دریانوردی در سراسر دنیا با سه رویکرد عمده اعتراضات و پیگیری‌های دیپلماتیک، عملیات و حالت‌های نظامی از طریق ناوگان‌های هوایی و دریایی و همکاری و رایزنی‌های دو یا چندجانبه با کشورهای دیگر به‌ویژه متحدان آن کشور، برای استفاده همه کشورهای جهان از حقوق و آزادی در کشتی‌رانی در دریا و حریم‌های هوایی با رعایت اصول و مقررات عرفی و قواعد حقوقی کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ عملیاتی می‌کند (office of Staff Jude Advocate U.S, 2021:72).

قائل شدن عرف بین‌المللی برای عبور آزاد ناوگان دریایی کشورهای بیگانه به ویژه ناوهای نظامی از تنگه‌ها به رأی مورخ نهم آوریل ۱۹۴۹ دیوان بین‌المللی دادگستری<sup>۱</sup> برمی‌گردد که حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های تجاری و نظامی بیگانه را بدون کسب حق تعلیق برای دولت‌های ساحلی با توجه به رویه‌های طولانی‌مدت استفاده قابل‌توجهی از کشتی‌ها در طول تاریخ به رسمیت شناخت. این حق در بند (۴) ماده ۱۶ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸، با تصریح بر حق عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق از تنگه‌های بین‌المللی که یک طرف دریای آزاد یا منطقه انحصار اقتصادی کشوری را با طرف دیگر دریای آزاد یا یک منطقه انحصار اقتصادی کشور دیگری متصل می‌کرد، گسترش یافت (Cataldi, 2020:para.1).

#### ۵. عبور توانزیت و عرض ۱۲ مایل دریای سرزمینی در تنگه‌ها، حقوق داخلی یا عرف بین‌المللی!

گسترش آب‌های سرزمینی تا مرز ۱۲ مایلی که از اواسط دهه ۱۹۷۰ بین کشورهای ساحلی رواج یافت، سبب شد دوسوم تنگه‌های بین‌المللی در داخل دریای سرزمینی کشورهای ساحلی قرار گیرند. موضوعی که تا پیش از امضا و تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و در پاره‌ای موارد پس از آن، چالش‌های بین‌المللی متعددی را در زمینه دریانوردی به وجود آورده است (Cataldi, 2020:para.2). از طرف دیگر «قوانین داخلی مؤثر بر موضوعات بین‌المللی به‌عنوان ادله حقوق بین‌الملل عرفی تلقی می‌شوند» (James, 1985:213) و اگرچه در کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸، عرض دریای سرزمینی هنوز سه مایل دریایی بود؛ اما از دهه ۱۹۷۰ و با توجه به تجربیاتی که کشورهای ساحلی در دو جنگ جهانی اول و دوم به دست آورده بودند، رویه غالب دولت‌ها بر گسترش دریای سرزمینی به ۱۲ مایل شکل گرفت. «بنابراین عرض ۱۲ مایل دریای سرزمینی مسلماً بیانگر حقوق عرفی است، زیرا هم توسط کنوانسیون حقوق بین‌الملل و هم اکثریت کشورها به رسمیت شناخته شده است» (Remy, 1994:1209).

بنابراین چنین به نظر می‌رسد که با امعان‌نظر به رأی دیوان دادگستری بین‌المللی پیرامون حق عرفی عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق از تنگه‌هایی که معبر تاریخی دریانوردی بین‌المللی به‌شمار می‌روند و تأکید آن مرجع بین‌المللی بر «دکترین استیفای حقوق»<sup>۲</sup> که در رأی مزبور تحت این عبارت که: «این مأموریت [عبور ناوگان دریایی انگلستان از تنگه کورفو برای تشخیص اینکه دولت آلبانی اقدام عملیاتی علیه عبور این ناوها می‌کند یا خیر؟]، به‌منظور تأیید حقی انجام شده که

1- Corfu Channel Case (U.K V Albania). (Merits) [1949] ICJ Rep.4

2- Assertion of Rights Doctrine

ناروا انکار شده است<sup>۱</sup>، می‌توان اذعان داشت که به‌واقع عبور کشتی‌های جنگی از چنین تنگه‌هایی، نوعی حق عرفی است که صرفاً توسط کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، موضوعه و قراردادی شده است. پس از رأی دیوان در سال ۱۹۴۹، کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور در سال ۱۹۵۸، حق عبور از تنگه‌های بین‌المللی را قراردادی کرد و در سال ۱۹۸۲ این حق، یعنی حق آزادی عبور از تنگه‌های بین‌المللی در کنوانسیون حقوق دریاها، به شکلی نوین و پس از بحث و گفت‌وگوهای بسیار سیاسی-حقوقی، با عنوان عبور ترانزیت در حقوق بین‌الملل دریاها تثبیت شد.

حق عرفی عبور از تنگه‌ها را که در رأی دیوان آمده می‌توان چیزی دانست که با عنوان عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی در کنوانسیون ۱۹۵۸ قراردادی شده است، هر چند در کنوانسیون پیرامون عبور کشتی‌های جنگی فقط در یک ماده اشاره شده و هیچ‌ذکری از حق عبور بی‌ضرر از تنگه‌ها برای کشتی‌های جنگی نشده، اما از سایر مواد کنوانسیون و رأی دیوان در قضیه کورفو می‌توان چنین حقی در تنگه‌های بین‌المللی را برای کشتی‌های جنگی اثبات شده فرض کرد (Nolta, 1974:817). در تلفیق این نوع عبور عرفی با کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ تفاوت‌های خاصی مشاهده می‌شود، در عبور ترانزیتی نمی‌توان عبور کشتی‌های تجاری و نظامی و حتی هواپیماها را تعلیق کرد، اما «در رژیم حقوقی عبور بی‌ضرر از تنگه‌ها، دولت‌های ساحلی می‌توانند بنا به دلایلی از جمله تمرینات نظامی، موقتاً این عبور را تعلیق کنند» (Lott, 2022: 168)، بنابراین عبور ترانزیت نه یک حق عرفی، بلکه یک نوآوری در حقوق بین‌الملل است که با قاعده عرفی اعلام شده در حکم دیوان در این خصوص تفاوت‌های شکلی و ماهوی دارد، تفاوت ماهوی در حق پرواز بر فراز تنگه‌ها که اصولاً در حکم دیوان به آن اشاره‌ای نشده و تفاوت شکلی در نوع عبور کشتی‌ها و زیردریایی‌های نظامی.

از سوی دیگر؛ عرض دوازده مایل دریای سرزمینی نیز همانند عبور ترانزیتی، از نوآوری‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ است (کاظمی [۲]، ۶۵:۱۳۶۶) که ناشی از بده‌بستان‌های سیاسی بوده است. به عبارت دیگر، می‌توان اذعان داشت که هر دو مورد عبور ترانزیتی و عرض دوازده مایل دریای سرزمینی که مورد ادعای ایران و آمریکا هستند، هیچ‌کدام مطابق تعاریف اعلام شده در کنوانسیون ۱۹۸۲، نمی‌توانند حقی عرفی باشند، اگرچه در برخی از موارد با حقوق عرفی در خصوص شمول این حقوق مطابقت‌هایی وجود دارد؛ اما پذیرش آنها به‌عنوان اصول بین‌الملل عرفی نمی‌تواند مقرون به صحت باشد. گذشته بر این نمی‌توان آنها را جزء قواعد عام‌شمولی<sup>۲</sup> مانند آنچه در

1- The Corfu Channal Case. Judgment of April 9th, 1949, I.C.J Reports 1949, P4 at p30.

2- Erga Omnes

کنوانسیون‌های ۱۸۹۹، ۱۹۰۷ لاهه یا ۱۹۴۹ ژنو، درباره حقوق مخاصمات مسلحانه و حقوق بشردوستانه به حساب آورد (کاظمی [۲]، ۱۳۶۶:۷۱).

تنگه هرمز، اگرچه یک تنگه بین‌المللی است، اما همانند آبراه‌های بین‌المللی کانال سوئز، پاناما و کیل نیست که در قراردادهای بهره‌برداری از آنها به‌صراحت از عبارت «تمام ملت‌ها» با «تمام کشتی‌های جنگی و تجاری بدون توجه به پرچم آنها» استفاده شده باشد که بشود براین اساس، قید تعهد به نفع ثالث را مطابق ماده ۳۶ کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹، به آن تجویز کرد (کاظمی [۲]، ۱۳۶۶:۷۲).

### ۶. اقدامات عملی نتیجه تعارضات حقوقی ایران-امریکا در تنگه هرمز و خلیج فارس

«گرافه نیست اگر گفته شود در میان کشورهای که هدف برنامه آزادی دریانوردی امریکا قرار گرفته‌اند، ایران سرآمد است» (رنجبریان و صیرافی، ۱۳۹۴:۱۳۶). در حین جنگ جهانی دوم و هنگامی که از سرزمین و برخی منابع ایران به‌عنوان پل پیروزی در جنگ برای حمایت از شوروی استفاده شد، حضور ناوگان دریایی ایالات متحده در خلیج فارس شکل گرفت و این حضور از سال ۱۹۷۱ که انگلستان قوای نظامی خود را آنجا بیرون برد، مستمر گردید. «با شکل‌گیری نظام دوقطبی پس از جنگ دوم جهانی، رقابت دو ابرقدرت جهانی امریکا و شوروی در خلیج فارس شروع شد، چراکه هرکدام از قدرت‌ها در پی تسلط بر این منطقه حساس و استراتژیک بودند و حضور قدرت دیگر در این منطقه را به زیان خود می‌دانستند» (جالینوسی و همکاران، ۱۳۹۳:۱۸۵).

از آنجا که «از زمان جنگ جهانی دوم تاکنون ایالات متحده، بزرگ‌ترین قدرت نظامی دریایی جهان تلقی می‌شود، به طوری که قدرت دریایی امریکا یکی از پایه‌های اصلی قدرت نظامی این کشور محسوب می‌شود» (رنجبریان و صیرافی، ۱۳۹۴:۱۲۴)، قابلیت تحرک، واکنش سریع نیروهای نظامی، محدود شدن آزادی دریانوردی و پرواز بر فراز دریاها برای ارتش آن به‌ویژه ناوگان دریایی‌اش در تضادی آشکار با گسترش دریای سرزمینی کشورهای ساحلی از سه به دوازده مایل دریایی قرار می‌گیرد، «قابلیت تحرک دریایی امریکا بسته به این بوده که قادر به عبور از گلوگاه‌های خطوط مواصلاتی دریایی باشد و این کار را به‌عنوان حق انجام دهد و نه به‌عنوان امتیازی که از کشورهای ساحلی واقع در مسیر دریافت کرده است» (Grunawalt, 2000:11). هنگامی که این واقعیت را با منافع اقتصادی-سیاسی امریکا در خلیج فارس و تنگه هرمز در نظر بگیریم و با امعان نظر به شرایط سیاسی ایران پس از انقلاب و حادثه گروگان‌گیری که رابطه سیاسی جمهوری اسلامی ایران با ایالات متحده امریکا را با گردش ۱۸۰ درجه از یک کشور دوست و متحد به یک کشور متخاصم تبدیل کرد، می‌توان دریافت که به‌ویژه پس از اجرای برنامه

آزادی دریانوردی، چالش‌های جدی از لحاظ موضوعات حقوق بین‌الملل و مسائل سیاسی-نظامی، در منطقه خلیج فارس چقدر خطرناک بوده و هستند.

چنین چالش‌های بنیادینی باعث شد تا مسئله امنیت و مدیریت ژئوپلیتیک تنگه هرمز توسط ایران، به بحثی جدی در ساختار امنیتی منطقه (با توجه به اتحاد کشورهای عربی خلیج فارس با آمریکا) تبدیل شود و ایران برای تأمین منافع سیاسی-نظامی خود، رویکرد دفاعی-تهاجمی را با توجه به حضور آمریکا در خلیج فارس به‌عنوان یک تهدید امنیتی اتخاذ کند تا جایی که بازدارندگی امنیتی ایران در این منطقه با امنیت عبور انرژی از تنگه هرمز گره بخورد (امیری و همکاران، ۱۳۹۹: ۹۴۷). از همین رو و با عنایت به حمایت‌های آشکار آمریکا در جنگ عراق علیه ایران و محاصره دریایی عراق توسط ایران که باعث شد کشتی‌های مشکوک به حمل قاچاق جنگی برای آن کشور با پرچم کشورهای عربی حوزه خلیج فارس از جمله کویت، توسط نیروی دریایی ایران بازرسی و توقیف شوند (عنابی، ۱۳۹۳: ۱۱۴)، رویارویی نظامی ایران-آمریکا در خلیج فارس نیز باعث شد، موضوعی که هرگونه توافق حقوقی پیرامون امور حقوق بین‌الملل دریایی شامل حق عبور بی‌ضرر، ترانزیت و حدود دریای سرزمینی ایران به‌خصوص در میان جزایری مانند ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و... از یک موضوع صرفاً حقوقی به موضوعی صرفاً امنیتی-نظامی تغییر یابد.

تا پیش از سال ۱۹۸۹ درگیری‌های عمده دریایی میان ایران و آمریکا نه بر مبنای موضوعات مرتبط با تعارضات حقوقی متأثر از مناطق دریایی ایران و برنامه آزادی دریانوردی آمریکا، بلکه ناشی از وضعیت‌های پیرامونی جنگ ایران و عراق بود که بزرگ‌ترین آنها را می‌توان «عملیات دعای آخوندک»<sup>۱</sup> دانست. این عملیات که در ۱۸ آوریل ۱۹۸۸<sup>۲</sup> از طرف ناوگان پنجم نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا علیه تأسیسات و شناورهای نظامی جمهوری اسلامی ایران صورت گرفت به ادعای آنها به تلافی برخورد «ناو ساموئل بی. رابرتز»<sup>۳</sup> با مین رها شده در دریا توسط ایران بود، بزرگ‌ترین عملیات دریایی آمریکا پس از جنگ دوم جهانی تا آن زمان بود. در این نبرد یک‌روزه از طرف نیروهای ایران سکوی نفتی کرسنت متعلق به امارات متحده عربی دچار آتش‌سوزی شدید شد، دو بالگرد آمریکایی هدف قرار گرفت [که به ساقط شدن یک فروند از آنها منجر شد] و یک کشتی یدک‌کش نیز متحمل خسارات جدی شد (خبرگزاری فارس، ۱۴۰۱/۸/۱: پارا ۱۰) و از طرف آمریکایی‌ها، دو سکوی نفتی ایران به شدت آسیب دید و دو ناو ایرانی غرق و یک ناو هم به شکل جدی دچار صدمه شد (Naval History, 2023: para2).

1- Operation Praying Mantis

۲- ۲۹ فروردین ۱۳۶۷

3- USS Samuel B. Roberts

بر اساس آنچه در کتابچه راهنمای عملیات دریایی وزارت دفاع امریکا منعکس شده، نیروی دریایی آن کشور نخستین اقدام عملیاتی خود را برای خدشه‌دار کردن ادعاهای سرزمینی ایران مبنی بر کسب مجوز عبور بی‌ضرر ناوگان نظامی کشورهای غیر عضو کنوانسیون ۱۹۸۲، در سال ۱۹۸۹ یعنی یک سال پس از عملیات آخوندک انجام داده است (Undersecretary of Defense, 2005:302). از آن سال به بعد هر دو کشور بارها در مناطق دریایی خلیج فارس و دریای عمان علیه یکدیگر اقدامات نظامی متعددی انجام داده‌اند که در جداول (۱) و (۲) فهرست شده‌اند، اگرچه ممکن است برخی از اقدامات نظامی ایران علیه امریکا بر اساس اظهارات فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بنا بر ملاحظاتی رسانه‌ای نشده (سردار تنگسیری، ۱۴۰۰:پارا ۴) و در جدول مربوطه ذکر نشده باشند.

**جدول شماره (۱) اقدامات عملیاتی امریکا علیه ایران در خلیج فارس  
(رنجبریان و صیوفی، ۱۵۰:۱۳۹۴)**

بیش از یک عملیات در سال	موضوع حقوقی اقدام عملیاتی				سال اقدام عملیاتی
	ممنوع کردن عملیات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی	محدودشدن عبور ترانزیت از تنگه هرمز به اعضای کنوانسیون ۱۹۸۲	خطوط مبدأ مستقیم در خلیج فارس و دریای عمان	مشروط شدن عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی به اجازه قبلی	
				•	۱۹۸۹
					۱۹۹۰
					۱۹۹۱
				•	۱۹۹۲
				•	۱۹۹۳
					۱۹۹۴
				•	۱۹۹۵
			•	•	۱۹۹۶
			•	•	۱۹۹۷
			•	•	۱۹۹۸
			•	•	۱۹۹۹
			•		۲۰۰۰
					۲۰۰۱
					۲۰۰۲

بیش از یک عملیات در سال	موضوع حقوقی اقدام عملیاتی				سال اقدام عملیاتی
	ممنوع کردن عملیات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی	محدود شدن عبور ترانزیت از تنگه هرمز به اعضای کنوانسیون ۱۹۸۲	خطوط مبدأ مستقیم در خلیج فارس و دریای عمان	مشروط شدن عبور بی ضرر از دریای سرزمینی به اجازه قبلی	
					۲۰۰۳
•			•		۲۰۰۴
•		•			۲۰۰۵
•		•			۲۰۰۶
•		•			۲۰۰۷
•		•	•		۲۰۰۸
•		•			۲۰۰۹
•		•			۲۰۱۰
•		•		•	۲۰۱۱
•	•	•			۲۰۱۲
•	•	•	•		۲۰۱۳
•	•	•	•		۲۰۱۴

### جدول شماره (۲)

ارتباط اقدام با امریکا	موضوع اقدام	شرح اقدام	سال اقدام عملیاتی
مستقیم	ورود غیرمجاز به دریای سرزمینی	دستگیری دو نظامی امریکایی و دو کویتی	۱۳۸۲
غیرمستقیم (نیروهای هم پیمان نظامی)	ورود غیرمجاز به دریای سرزمینی	دستگیری پانزده ملوان و تفنگ دار انگلیسی	۱۳۸۶
مستقیم	ورود غیرمجاز به دریای سرزمینی	دستگیری ده تفنگ دار امریکایی و دو شناور آنها	۱۳۹۴
غیرمستقیم (تعهد حمایت امریکا از کشتی های تحت پرچم جزایر مارشال)	عدم رعایت عبور بی ضرر از دریای سرزمینی	توقیف کشتی تبعه جزایر مارشال	۱۳۹۴
مستقیم	عدم رعایت حریم هوایی در دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز	سرنگون کردن پهپاد امریکایی	۱۴۰۰

اگرچه خلیج فارس هنوز از لحاظ اقتصادی برای دنیای مدرن امروزی که همچنان ولع سیری‌ناپذیرش برای نفت و گاز را حفظ کرده، مهم تلقی می‌شود؛ اما با توجه به منابع هیدروکربنی آمریکا و سادگی دسترسی به منابع مشابه موجود در آمریکای جنوبی و بخشی از آفریقا، این منطقه همانند گذشته از لحاظ دسترسی ارزان برای آمریکا اهمیت اقتصادی گذشته را ندارد و نمی‌توان هم پذیرفت؛ آن کشور صرفاً بنا به موضوعات حقوقی مربوط به اهداف برنامه آزادی دریانوردی در خلیج فارس و تنگه هرمز حضور نظامی مؤثری دارد. طرفداران حفظ وضعیت موجود نظامی یا حتی افزایش سطح توان و استعداد این نیروها در خلیج فارس که تعیین‌کننده سیاست‌های کلان آن کشورند، استدلال‌های زیر را در این خصوص ارائه می‌دهند (Steven Simon, 2021: para.7):

- وجود این نیروها برای حمایت و پشتیبانی از پایگاه‌های موجود در عراق ضروری است؛
- وجود این نیروها هزینه زیادی برای آمریکا ندارد و خروج آنها صرفه‌جویی اقتصادی قابل‌ملاحظه‌ای را برای دولت به همراه ندارد؛ چون بیشتر هزینه‌های آنها از کشورهای عربی خلیج فارس تأمین می‌شود؛
- وجود این نیروها ضامن حفظ ثبات و آرامش در بازارهای جهانی و جلوگیری از ماجراجویی‌های ایران در منطقه است به همان میزان حضور نداشتن آنها، می‌تواند اسباب ناامنی شرکا و متحدان آمریکا در منطقه را فراهم آورد؛
- وجود این نیروها از شکل‌گیری و تثبیت پایگاه‌های گروه‌های تروریستی در منطقه خاورمیانه به صورت مؤثری جلوگیری می‌کند و اطلاعات ذی‌قیمتی را در اختیار نهادهای امنیت داخلی آمریکا می‌گذارد؛
- خروج این نیروها می‌تواند به حس اعتماد کشورهای عربی در تعهد آمریکا به حمایت از آنها در مقابل ایران لطمه وارد کند، چنین حسی می‌تواند نیاز آنها به غنی‌سازی اورانیوم را برانگیزد؛
- خروج این نیروها می‌تواند قدرت کنترلی آمریکا بر عربستان سعودی برای ثبات بازار، عدم کاهش شدید تولید و فروش نفت آن کشور و اختلال در بازار انرژی را به شدت کاهش دهد و از سوی دیگر فضای مناسبی را برای حضور نظامی و سیاسی بیشتر چین و روسیه فراهم آورد؛

بر اساس چنین دیدگاه‌هایی آمریکا نه تنها حضور نظامی خود را در خلیج فارس کاهش نمی‌دهد؛ بلکه بر اساس گزارش کنگره آن کشور بر مبنای طرح‌های عملیاتی جدید، آنها را افزایش نیز خواهد داد. توقیف چند کشتی توسط نیروهای دریایی ایران در خلیج فارس در اواسط سال ۲۰۱۹، باعث تشکیل نیروی نظامی جدیدی به رهبری آمریکا متشکل از کشورهای ایالات

متحده، انگلستان، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، بحرین، قطر، کویت، آلبانی و استرالیا شد که با عنوان عملیات نگهبان در آگوست سال ۲۰۱۹ برای حفاظت از کشتیرانی تجاری در خلیج فارس و در دست داشتن ابتکار عمل حفاظتی برای تنگه‌های هرمز و باب‌المندب و کانال سوئز، عملیات خود را آغاز کرد (CRS REPORT, 2020:14) و در جولای ۲۰۲۳ نیز در حال افزایش آنها به همین عنوان است؛ موضوعی که با تحرک یمنی‌ها در دریای سرخ و باب‌المندب علیه کشتی‌های مربوط به منافع اسرائیل با شکل‌گیری اتحاد جدیدی با عنوان «علمیان نگهبان رفاه»<sup>۱</sup> جدی‌تر شده است.

### نتیجه‌گیری

همان‌طور که در مباحث قبلی به آن اشاره شد، حضور نظامی امریکا در خلیج فارس و تنگه هرمز آن‌گونه که برای آن کشور همچنان یک ضرورت تلقی می‌شود، فاقد نگرانی‌های بودجه‌ای و هزینه‌های عملیاتی چندانی است و به همین دلیل فضای روشن و واضحی برای خروج آنها از این منطقه در کوتاه‌مدت در دیدرس سیاستمداران نیست تا بر این مبنا بتوانند هرگونه اقدام عملی آن کشور در خلیج فارس را با دیدگاه اقدامات کوتاه‌مدت، قابل تحمل بدانند. از طرف دیگر با یک حساب سرانگشتی و تجربیات جنگ‌های یک قرن اخیر که امریکا در آنها شرکت داشته و از لحاظ جغرافیایی و محصور ماندن آن کشور توسط اقیانوس‌های آرام و اطلس از نظر سرزمینی خسارات قابل توجهی متحمل نشده و شهروندانش در شهرهای آن کشور مورد تهاجم نظامی یک کشور خارجی قرار نگرفته‌اند، می‌توان به هزینه-فایده هرگونه اقدام نظامی میان ایران و امریکا با امعان‌نظر به حوادث مربوط به عملیات آخوندک در سال ۱۳۶۷، پی برد و این نکته را یادآور شد که در شرایط التهاب‌زای اقدامات نظامی بین دو طرفی که تضادهای سیاسی-عقیدتی عمیقی با یکدیگر دارند، جرقه شروع یک درگیری تمام‌عیار نظامی می‌تواند با یک حماقت یا اشتباه سهوی سربازی دون‌پایه اتفاق بیفتد و عقل سلیم حکم می‌کند تا امنیت ملی و حقوق حقه بین‌المللی هیچ کشوری برای مدتی طولانی درگیر چنین شرایط بحران‌زایی نباشد.

از آنجاکه در افق سیاست هیچ‌یک از دو کشور نیز کورسوی نوری مبنی بر ایجاد یک ارتباط بین‌المللی سالم و عاری از تنش (چه رسد به یک روابط دیپلماتیک دوستانه)، برای حل و فصل سیاسی، به چشم نمی‌خورد و در ائتلاف عملیات نگهبان برخلاف امریکا که تا سال ۲۰۱۹ حداقل هشت کشور هم‌پیمان داشته، ایران تنها به موافقت‌نامه سیاسی-حقوقی خود با کشور عمان تکیه دارد که در مناقشات غیرحقوقی هرگز کاربرد مؤثری در زمینه رویارویی عملیاتی با این ائتلاف

برایش ندارد، بنابراین جز با تکیه بر اصول و قواعد حقوق بین‌الملل در میان‌مدت و بلندمدت نمی‌تواند منافع ملی‌اش را تأمین کند. اگرچه ممکن است برای دوره‌های زمانی بسیار کوتاهی، ایران با توقیف برخی از کشتی‌های تجاری، برای تمکین برخی دولت‌ها به رعایت موازین حقوقی و امنیتی‌اش اقداماتی را انجام دهد؛ اما با توجه به محدودۀ تأثیرگذاری چنین اقداماتی به‌ویژه کاربردهای بسیار کوتاه‌مدت و مخاطراتی که ممکن است از لحاظ عملیاتی در پی داشته باشد، هرگز راهکار مفید و کارآمدی تلقی نمی‌شود.

سابقۀ ارجاع چنین درگیری‌های عملیاتی ایران-امریکا به مراجع حقوقی بین‌المللی نیز که به ردّ ادعاهای ایران و امریکا علیه یکدیگر به ترتیب در ۱۹ اکتبر ۱۹۸۷ و ۱۸ آوریل ۱۹۸۸ منجر شد، نشان می‌دهد حواله دادن این اختلافات صرفاً به‌عنوان تعرض امریکا به مرزهای دریایی یا عبور غیر بی‌ضرر ناوگان نظامی‌اش از دریای سرزمینی ایران به مجامع داوری و قضایی بین‌المللی، بی‌نتیجه خواهد بود. مگر اینکه ایران پیرامون موضوعات مرتبط با عبور ترانزیت و عرض دریای سرزمینی از طریق یکی از ارکان سازمان ملل متحد از دیوان دادگستری بین‌المللی یا دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، تقاضای رأی مشورتی کند که با توجه به فرایند و مشکلات اداری آن چنین امری در کوتاه‌مدت برای ایران با در نظر گرفتن تأثیرات کشورهای عضو اتحادیه اروپا بر چنین فرایندهایی، عملاً ناممکن می‌نماید.

علاوه بر آن چون هر دو کشور عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیستند و شرایط سیاسی بین آنها نیز مهبای انعقاد یک موافقت‌نامه اصولی برای ارجاع اختلافات به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیست؛ ارجاع این امر توسط ایران به آن محکمه نیز مقدور نخواهد بود، اما برای برون‌رفت از این وضعیت نه جنگ و نه صلح که هم‌راستا با تحریم‌های موجود بر اقتصادش فشاری مضاعف وارد آورده؛ دو راهکار حقوق و سیاسی پیش رو دارد:

نخست؛ پیگیری ایجاد یک ائتلاف منطقه‌ای جدید در رقابت با ائتلاف فعلی به رهبری امریکا با عضویت همه یا اکثریت کشورهای خلیج فارس و دریای عمان به‌منظور پاسداری از امنیت منطقه که ممکن است تمایل چندانی به عضویت کشورها هم‌زمان در دو ائتلاف نظامی-امنیتی یکسان نباشد یا علی‌رغم همه مشکلات سیاسی که با امریکا دارد، برای اثبات حسن‌نیت خود درخصوص تأمین امنیت بین‌المللی تنگۀ هرمز، با توجه به اینکه این اقدام ایران از لحاظ حقوق داخلی امریکا و تحریم‌های اعمالی علیه سپاه پاسداران، برای آن کشور به‌عنوان رهبر ائتلاف مقدور نیست، اعلام آمادگی کند تا در مناطق خارج از طرح تفکیک ترافیک دریایی تنگۀ هرمز و خلیج فارس که عملاً زیر نظر سازمان بین‌المللی دریانوردی است در سایر مناطق خلیج فارس، دریای عمان، دریای عرب، اقیانوس هند و تنگۀ باب‌المندب با این ائتلاف همکاری‌های عملیاتی داشته باشد، هر چند

این درخواست مستلزم نادیده گرفتن برخی از اصول ایدئولوژیک نظام خواهد بود، اما می‌تواند بسیاری از فعالیت‌های نظامی آمریکا در چارچوب این طرح عملیاتی، از جمله سوار کردن نیروهای مسلح در کشتی‌های تجاری را با اختلال جدی مواجه کند و این عملیات را تا سطح مقابله با دزدی دریایی پایین آورد و مهم‌تر آنکه از رویارویی عملیاتی نیروهای دریایی دو کشور به شدت بکاهد، از سوی دیگر از آنجا که عملاً آمریکا در عبور از تنگه هرمز عضو پیمانی است که ایران نیز در آن عضویت دارد، کسب اجازه قبلی آن کشور از ایران برای هیچ‌یک از دو کشور، مفهوم حقوقی چندانی نخواهد داشت و آمریکا با پذیرش ایران در ائتلافی که به رهبری خودش شکل گرفته، حقوق ادعایی ایران در منطقه را به شکل ضمنی، مورد پذیرش قرار داده است.

دوم؛ از آنجا که با عنایت به تعداد اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، این عهدنامه بین‌المللی، یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌های دارای قواعد الزام‌آور بین‌المللی به‌شمار می‌رود، تصویب آن از سوی ایران همانند آنچه عمان انجام داده است، اگر چه در مورد ادعای عبور بی‌ضرر از تنگه هرمز در تضاد با خواست ایران باشد، از وضعیت فعلی ایران که آن را امضا کرده؛ اما مصوب نکرده است، منافع بیشتری به همراه دارد که برخی از مهم‌ترین آنها عبارتند از:

- کنترل بهتر و بدون چالش‌های عرض دریای سرزمینی در طرح تفکیک ترافیک مسیر دریایی حدفاصل جزایر ایرانی ابوموسی، تنبها و جزایر فرور؛ با امعان نظر به تاریخ تعیین خطوط مبدأ این جزایر توسط ایران و اعتراض نکردن عملی کشورهای حوزه خلیج فارس حتی امارات متحده عربی بر قانون دریایی ایران در سال‌های پیش از پیروزی انقلاب اسلامی؛
- تثبیت حقوق عرفی جزایر ایرانی ابوموسی و تنبهای بزرگ و کوچک با عنایت به پذیرش و نظارت مؤثر سازمان بین‌المللی دریانوردی بر مسیر تفکیک ترافیک دریایی در آب‌های سرزمینی این جزایر و اعمال قوانین دریایی و زیست‌محیطی ایران بر کشتی‌های عبوری از این مسیر؛
- تثبیت عرض دوازده مایل دریای سرزمینی ایران برای بلندمدت در تنگه هرمز، همانند آنچه کشور عمان در این خصوص انجام داده است و درک این نکته که اشراف جغرافیایی ایران و عمان بر این تنگه مشابهت‌های زیادی با یکدیگر داشته و عمان با وجود پذیرش و تصویب این کنوانسیون چالش‌های جدی امنیتی و مرزی برایش حاصل نشده است؛
- با الحاق ایران به این کنوانسیون عملاً ادعاهای آمریکا را علیه خطوط مبدأ ساحلی و عرض دریای سرزمینی که به تبع آن منطقه مجاور، انحصار اقتصادی و فلات قاره ایران

در خلیج فارس را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد، در تقابل با یک کنوانسیون بین‌المللی قرار می‌دهد، همین‌طور برنامه آزادی دریانوردی آن کشور در خلیج فارس به شدت تحت تأثیر قرار خواهد گرفت، چراکه با وجود عبور ترانزیت از تنگه هرمز، محملی برای امریکا به‌عنوان کشوری که مرز دریایی با ایران ندارد، برای مخالفت با دریای سزمینی وجود نخواهد داشت. از طرفی، مطابق همین کنوانسیون، طرح تفکیک ترافیک عبوری کشتی‌ها در خلیج فارس بر عهده سازمان بین‌المللی دریانوردی است که در این خصوص نیز امریکا موظف به رعایت آن است و نمی‌تواند درخصوص عرض دریایی سزمینی یا خطوط مبدأ ساحلی مناطقی که مرز جغرافیایی با آنها ندارد و از لحاظ آزادی دریانوردی نیز زیر نظر یک سازمان بین‌المللی مشاور سازمان ملل طراحی و اجرایی شده است، اظهار نظر حقوقی یا سیاسی کند.

- برای ایران، احقاق حقوق مسلم خود پیرامون منابع اقتصادی زیر بستر دریا در منطقه انحصار اقتصادی‌اش در خلیج فارس به‌خصوص میادین مشترک آرش با کویت و سلمان با امارت متحده عربی، ساده‌تر خواهد بود.

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که عضویت در این کنوانسیون می‌تواند بهانه‌های نظامی و سیاسی کشورها درخصوص ناپایداری امنیتی خلیج فارس و تنگه هرمز را رفع کند، باوجود آن از مزایای حقوقی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، قواعد مفید آن درخصوص مناطق دریایی و استفاده از منابع زیر بستر دریا در خلیج فارس و دریای عمان، همین‌طور ترسیم خطوط مرزی دریایی ایران با کشورهای عراق، کویت و امارات متحده عربی که در همه آنها منافع کلان ملی قابل تقسیم وجود دارد، بهره جست.

#### کتابنامه

- رنجبرزاده، جواد (۱۴۰۲). بررسی فنی و حقوقی کشتی و کشتیرانی در خلیج فارس. گناوه: انجامه قدسی، بهاره (۱۳۹۵). کشتی‌های توقیف شده در عرصه حقوق دریایی، تهران: مجد پورنوری، منصور و حبیبی، محمد (۱۳۸۳). حقوق دریاها. تهران: مهد حقوق، ج ۱ کاظمی، سیدعلی اصغر (۱۳۶۸). ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌الملل وزارت امور خارجه
- ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۹). حقوق معاهدات بین‌المللی. تهران: گنج دانش، چ ۷
- کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد (۲۰۰۱). مسئولیت بین‌المللی دولت، متن و شرح مواد

- کمیسیون حقوق بین‌الملل. ترجمه: علیرضا ابراهیم گل (۱۳۹۷)، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی، چ ۱۰
- عنابی، علیرضا (۱۳۹۳). حقوق جنگ‌های دریایی در خلیج فارس. تبریز: آیدین
- خدادادی اشرف (۱۳۹۴). حقوق بین‌المللی دریاها. تهران: جنگل
- افشردی، محمدحسین (۱۳۸۶). «بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (۱۳۷۲) با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲م)». پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۹، صص ۱۴-۱۶۰. قابل‌دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۴ در: <http://ensani.ir/fa/article/47594>
- امیری، علی، حقیقی، محمدعلی و زارعی، غفار (۱۳۹۹). «پیامدهای سیاسی-اقتصادی مدیریت ژئوپلیتیک تنگه هرمز در سیاست خارجی ج.ا.ایران بر امنیت خلیج فارس». فصلنامه جامعه‌شناسی سیاسی ایران، سال ۳، شماره ۳، صص ۹۳۲-۹۵۱. قابل‌دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۷ در آدرس: [https://jou.spsiran.ir/article\\_152030.html](https://jou.spsiran.ir/article_152030.html)
- پوره‌اشمی، سیدعباس، نعمتی، اکرم و حیدری، فلورا (۱۳۹۲). «رژیم حقوقی حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی با تأکید بر تنگه هرمز». فصلنامه حقوق خصوصی و کیفری، دوره ۹، شماره ۲، صص ۸۷-۱۰۲. قابل‌دسترس در ۱۴۰۲/۵/۳ در [https://jlap.srbiau.ac.ir/article\\_8051.html](https://jlap.srbiau.ac.ir/article_8051.html)
- حبیب‌زاده، توکل و مقدمی، محمد (۱۴۰۱). «بررسی و تحلیل توقیف کشتی «استانایمپرو» در تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل». فصلنامه آموزش علوم دریایی، دوره ۹، شماره ۳۱، صص ۱۸۱-۱۶۴ قابل‌دسترس در ۱۴۰۲/۴/۲۹ در: <https://civilica.com/doc/1591820>
- رنجبریان، امیرحسین و صیرفی، ساسان (۱۳۹۴). «ایران و برنامه آزادی دریانوردی امریکا». مجله حقوقی بین‌المللی، دوره ۳۲، شماره ۵۲، صص ۱۲۱-۱۵۸ قابل‌دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۵ در آدرس: [https://www.cilamag.ir/article\\_15750.html](https://www.cilamag.ir/article_15750.html)
- جالنوسی، احمد، البرزی، هنگامه و طباطبایی، یگانه (۱۳۹۳). «نقش واگرایانه امریکا در خلیج فارس، پس از حمله ۱۱ سپتامبر». فصلنامه سیاست جهانی، دوره ۳، شماره ۴، صص ۱۸۳ - ۲۱۸ قابل‌دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۶ در آدرس: [https://interpolitics.guilan.ac.ir/article\\_135.html](https://interpolitics.guilan.ac.ir/article_135.html)
- کاظمی، سیدعلی‌اصغر (۱۳۶۵). «وضعیت ناوهای جنگی در کنوانسیون جدید حقوق دریاها». مجله سیاست خارجی، شماره ۱، صص ۱۶۳-۱۸۶. قابل‌دسترس در ۱۴۰۲/۵/۲ در: <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/435193>
- کاظمی، سیدعلی‌اصغر [۱] (۱۳۶۶). «پرواز بر فراز مناطق مختلف دریایی در کنوانسیون جدید

حقوق دریاها». مجله سیاست خارجی، سال اول، شماره ۳، صص ۵۹۳-۶۱۲. قابل دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۴ در: <https://noormags.ir/view/fa/articlepage/435213>

کاظمی، سیدعلی اصغر [۲] (۱۳۶۶). «مسئله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاها به کشورهای ثالث غیرعضو». مجله حقوقی بین‌المللی، دوره ۷، شماره ۸، صص ۵۹-۹۵. قابل دسترسی در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۲ در: <https://magiran.com/p553016>

لطفی، مهدی (۱۳۹۹). «تنگه هرمز از منظر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها». نشریه مطالعات علوم سیاسی، فقه و حقوق، دوره ۶، شماره ۴، صص ۵۳-۶۵. قابل دسترس در ۱۴۰۲/۵/۴ در: <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1751905>

میرحیدر، ذره، غلامی، بهادر و میراحمدی، فاطمه سادات (۱۳۹۳). «جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل دریاها». پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۴۶، شماره ۲، صص ۳۳۷-۳۶۰. DOI: 10.22059/JHGR.2014.51567. قابل دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۵ در: [https://jhgr.ut.ac.ir/article\\_51567.html](https://jhgr.ut.ac.ir/article_51567.html)

#### تارنماها و خبرگزاری‌ها

خبرگزاری فارس (۱۴۰۱/۸/۱). «ماجرای ۵۲ کشته آمریکایی‌ها در خلیج فارس چیست؟» نقل از سردار علیرضا تنگسیری، قابل دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۸ در آدرس: <https://www.farsnews.ir/printnews/13950620000820>

سردار علیرضا تنگسیری (۱۴۰۰/۸/۳۰). «بسیاری از اخبار درگیری‌های ایران و آمریکا در خلیج فارس رسانه‌ای نشده است». خبرگزاری فارس، قابل دسترس در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۸ در آدرس: <https://farsnews.ir/news/14000830000115>

Barden, Justine (July 20, 2019). "The Strait of Hormuz Is the World's Most Important Oil Transit Chokepoint". US Energy Information Administration. Available at July 20, 2023 on: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932&long=en>

Bugajski, Dariusz, R. (2016). "The Persian Gulf in the Light of Law of the Sea". Prawo Morski, No. XXXXII, Pp. ۲۳-۳۴. <https://yadda.cm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.oai-journals-pan-pl-93397>

Catadi, G. (2020). "The strait of Hormuz". Question of International Law Journal (QILJ). Availabel at Agu.4, 2023 on: <http://www.qil-qdi.org/the-strait-of-hormuz/>

Cetin, Oktay and Koseoglu, Mesut (2020). "A Study on the Classification of Maritime Security Theeat Topics". Internationl of Environment and Geoinformatics (IJEGO). Vol. 7, Issue 3, Pp. 365 -371. <https://doi.org/10.30897/ijegeo.742336>

Grunawalt, Richard J. (2000). "Freedom of Navigation in the Post - Cold

- War Era”. In D.R Rothwell and S. Batemans (eds.) , Navigational Rights and Freedoms and the New Law of Sea, Martinus Nijhoff Publishers.
- Hawkes, K.G (1993). *Maritime Security* (2th Ed.). Cornell Maritime Pr/ Tidewater Pub. Singapore.
- James,J. Busuttil (1985). “Practice Methods of International Law, By Shabtai Roseme”. Maryland Journal of International Law, Vol.9, Issue 2, Pp. 211 -215. Availabel at Agu. 1, 2023 on: <https://digitalcommons.law.umaryland.edu/mjil/vol9/iss2/4/>
- Kothari, Bhim S. (2008). “The Role of Technology in Maritime Security: A Survey of Its Development, Application and Adequacy”. A.M Thesis, Worhd Maritime University, Dissertations 362. [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/all_dissertations)
- Kraska, J. (2013). “legal Vortex in the Strait of Hormuz”. Virginia Journal of International Law, Vol. 54, No. 2, Pp. 323-336. Availabel at July 26, 2023 on: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2246016](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2246016)
- Lott, A. (2022). "Chapter 8 Discriminatory Prohibition of the Right of Transit Passage of a Commercial Ship: The Arrest of Stena Impero by Iran". In *Hybrid Threats and the Law of the Sea*. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff. [https://doi.org/10.1163/9789004509368\\_010](https://doi.org/10.1163/9789004509368_010)
- Lott, Alexander and Kaegishi, Shin (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*, Vol. 53, NDS. 2-3, Pp. 123-146 <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158>
- Mejla, M Q. (2007). “Law and Ergonomics in Maritime Security”. Phd Thesis, Department of Design Science, Lund University, 22100 Lund, Sweden. <https://www.lunduniversity.lu.se/lup/publication/65f339d4-5584-4167-a7a2-63d48a733dea>
- Nolta, Frank (1974). “Passage Through International Straits: Free or Innocent? The Interests at Stake”. *Comments San Diego Law Review*, Vol. 11, No. 3. Pp. 815 – 833. Availabel at July 26, 2023 on: <https://digital.sandiego.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2192&context=sdlr>
- Organization for Economic Co – operation and Development. Maritime Transport Committee (2003). “security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact”. Available at July ۱۶, 2023 on: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/15845>
- Panagiotopoulos, Pavlos (2019). “Addressing maritime security issues in the Strait of Hormuz: a comparison of naval forces employment with ISPS Code implementation”. A.M Thesis, Department of Maritime Studies, University of Piranus. Availabel at July 25, 2023 on: <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/12462>

- Remy, C. Elizabeth (1994). U.S Territorial Sea Extension: Jurisdiction and International Environmental Protection. *Fordham International Law Journal*. Vol. 16, Issue 4. Pp. 1208 -1252. Availabel at Agu. 2, 2023 on: <https://ir.lawnet.fordham.edu/ilj/vol16/iss4/6/>
- Steven Simon (2021). “What to Do With U.S. Forces in the Persian Gulf”. *Foreign Policy Websit*. Availabel at Agu. 2, 2023 on: <https://foreignpolicy.com/2021/04/16/troops-afghanistan-persian-gulf-withdrawal-biden/>
- Steven, M. Jones (2006). *Maritime Security: A practical Guid*. The Nautical Institute, London
- Véronneau, S., Yoho, K.D. (2020). “introduction to the Special Issue on Maritime Scuraity: Current and Future Challenges”. *Journal of Transportation Security*, No.13. Pp. 133-139 <https://doi.org/10.1007/s12198-020-00226-y>

#### Documents

- Undersecretary of Defense for Policy (2005). Department of Defense, Maritime Claims Reference Manual (DOD 2005.1-M), reissued under the authority of DoD Instruction C-2005.1. Availabel at Aug. 5, 2023 on: <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/html/20051m.htm>
- IMO (February 25, 1994). Traffic Separation Scheme “In the Strait of Hormuz” Change of Reference Chart and Chart Datum,” COLREG. r/Circ. 33. Availabel at July 20, 2023 on: [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik\\_dok/imo\\_colreg\\_r\\_cirkular.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik_dok/imo_colreg_r_cirkular.pdf)
- Law of the Sea Convention: Letters of Transmittal and Submittal and Commentary. Dispatch U.S DEP`T of State Supplement, Feb. 1995, at 1,2,3. Availabel at July 25, 2023 on: <https://www.gc.noaa.gov/pdfs/U.S.%20DOS,%20Dispatch%20Supplement,%20Law%20of%20the%20Sea.pdf>
- Letter Dated Feb. 18, 1993 From the Permanent Rep. of Thailand to the United Nations Addressed to the Security – General, U.N. Doc.A/48/90 (Feb.22,1993). Availabel at July 26, 2023 on: [https://www.un.org/depts/los/general\\_assembly/other\\_general\\_assembly\\_documents.html](https://www.un.org/depts/los/general_assembly/other_general_assembly_documents.html)
- U.S Maritime Alerts: 2023-003-Persian Gulf, Straite of Hormuz, Gulf of Oman, Arabian Sea, Gulf of Adan, Bab Al Mandab Straite, Red Sea and Somalia Basin- Threats to Commercial Vessels, Advisory Replaces U.S. Maritime Advisory 2023-008. Availabel at July 26, 2023 on: <https://www.maritime.dot.gov/msci/2023-003-persian-gulf-strait-hormuz-gulf-oman-arabian-sea-gulf-aden-bab-al-mandeb-strait-red>
- Office of Staff Jude Advocate, U.S Indo – Pacific Command (2021). U.S

Freedom of Navigation Program. International Law Studie, Vol.97, No. 70. Available at July 26, 2023 on: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2947&context=ils>

The Corfu Channal Case. Judgment of April 9th, 1949, I.C.J Reports 1949, P4 at p30. Available at Aug.1, 2023 on: <https://www.icj-cij.org/case/1>

CRS REPORT (May 8, 2020). “U.S – Iran Conflict and Implications for U.S Policy”. Cingressional Resarch Service. Availabel at Aug. 12, 2023 on: <https://sgp.fas.org/crs/mideast/R45795.pdf>

#### **Website & News**

Naval History and Heritage Command (2023). Operation Praying Mantis. Available at Aug. 9, 2023 on: <https://www.history.navy.mil/browse-by-topic/wars-conflicts-and-operations/middle-east/praying-mantis.html>