



10.48315/qgl.2026.592918.1425

فصلنامه «دولت و حقوق»، دوره ۷، ویژه‌نامه جنگ رمضان ۱۴۰۵، صص. ۲۸-۱

ترتیبات جدید عبور از تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل؛ از عبور بی‌ضرر تا عبور امن و ایمن

عبدالحسین صفایی*

محدثه نخودچی**

نوع مقاله: پژوهشی

چکیده

تحولات امنیتی و حقوقی و به‌ویژه ظهور تهدیدات نوین ناشی از اقدامات تجاوزکارانه نظامی ایالات متحده آمریکا و رژیم صهیونیستی در ۹ اسفندماه ۱۴۰۴ (۲۸ فوریه ۲۰۲۶)، علیه قلمرو و دریای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران با هدف نابودی نیروی دریایی و بی‌دفاع کردن دریای سرزمینی کشور، بازنگری بنیادین در کارآمدی و پویایی رژیم‌های سنتی حاکم بر تنگه راهبردی هرمز را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. مقاله حاضر به روش توصیفی-تحلیلی و با درک این موقعیت، حداقل پاسخگویی به وضعیت جدید را ارتقای رژیم حقوقی تنگه هرمز از یک الگوی نظارتی انفعالی، به یک سازوکار مدیریتی ایجابی و فعال دانسته است. بر این اساس، در ابتدا بررسی مفاهیم، سوابق تکوین و مبانی نظری رژیم حقوقی عبور از تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی را در اولویت قرار داده است. متعاقب آن، قواعد حاکم بر عبور از تنگه هرمز را در پرتو قواعد کلاسیک حقوق بین‌الملل دریاها تبیین نموده و سپس، با توجه به پاسخگو نبودن نظریه‌های کلاسیک در مواجهه با تحولات امنیتی اخیر، نظریه «عبور امن و ایمن» را به عنوان ترتیبات جدید حقوقی حاکم بر عبور از تنگه هرمز مطرح می‌نماید. در پایان، با تأکید بر مبانی نظری و حقوقی «نظریه عبور امن و ایمن»، این نظام را به عنوان ترتیبات هنجاری منسجم و مکمل حق عبور بی‌ضرر، که بین حق عبور و حقوق صیانتی دولت ساحلی، «توازن هنجاری با اولویت اقدامات صیانتی پیشگیرانه» در راستای هم‌افزایی امنیت دولت ساحلی و ایمنی مستمر دریانوردی رابطه منطقی برقرار می‌کند، معرفی می‌نماید.

واژگان کلیدی

تنگه هرمز، عبور امن و ایمن، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حاکمیت دولت ساحلی، آزادی دریانوردی، امنیت دریایی.

* استادیار گروه حقوق، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

Safaei.1385@gmail.com

** دانشجوی دکتری تخصصی حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه جامع انقلاب اسلامی، تهران، ایران.

m.nakhodchi@cuir.ac.ir

مقدمه

تجاوز نظامی ۹ اسفند ۱۴۰۴ (۲۸ فوریه ۲۰۲۶) توسط ائتلاف ایالات متحده آمریکا و رژیم اسرائیل به قلمرو سرزمینی جمهوری اسلامی ایران، با هدف «تسلیم بدون قید و شرط»^۱ کشور و نابودی و تجزیه آن و در نتیجه ایجاد خاورمیانه جدید، نه تنها ایران و منطقه خلیج فارس، بلکه جهان را با بحران و چالش جدی مواجه کرد.

ترامپ (رئیس جمهور آمریکا) این رویکرد را در پیام سوشیال تروث مورخ ۱۵ اسفند ۱۴۰۴ (۶ مارس ۲۰۲۶)، درست یک هفته پس از آغاز تجاوز نظامی به قلمرو سرزمینی ایران، با صراحت تمام، آشکار نمود و اعلام کرد: «هیچ توافقی با ایران در کار نخواهد بود، مگر "تسلیم بی‌قید و شرط!" پس از آن، با گزینش رهبر(ان)»...^۲ پیام مذکور بازتاب گسترده‌ای در رسانه‌های بین‌المللی از جمله سی‌ان‌ان، رویترز و نیویورک تایمز داشت.

این اقدام تجاوزکارانه آمریکا به قصد نابودی ایران از یک سو و از سوی دیگر، دفاع مشروع بازدارنده جمهوری اسلامی ایران، نظام بین‌الملل را با تحولات بنیادینی مواجه نمود؛ تحولاتی که دگرگونی‌های عمیق و تغییرات اساسی در جامعه بین‌المللی رقم زد، به نحوی که نه تنها ثبات زنجیره‌های تأمین انرژی و اقتصاد جهانی را متزلزل نمود و ناکارآمدی بسیاری از اصول و قواعد حقوقی بین‌المللی را آشکار ساخت،^۳ که طرح ترافیک دریایی و نظامات عبور از تنگه هرمز را به عنوان یک گذرگاه حیاتی جامعه بین‌المللی، با بحران اساسی و چالش جدی مواجه نمود.

در راستای این تحولات، کشور ایران برای مقابله با تهدیدات مخربی که راهی جز «نابودی» یا «تسلیم» برای آن کشور باقی نگذاشته است، استفاده و بهره‌گیری موثر از تمامی ظرفیت‌ها و سازکارهای حقوق بین‌الملل را برای ایجاد و پیش‌بینی تضمینات حقوقی کارآمد، به منظور تولید

1. Unconditional Surrender

2. "There will be no deal with Iran except UNCONDITIONAL SURRENDER! After that, and the selection of a GREAT and ACCEPTABLE leader(s), we, and many of our wonderful and very brave allies and partners, will work tirelessly to bring IRAN back from the brink of destruction, making it economically bigger, better, and stronger than ever before. IRAN will Have a Great Future. Make Iran Great again (MIGA). Thank you for your attention to this matter." See; Post] (<https://truthsocial.com/@realDonaldTrump/posts/116182551337254643>)

۳. در حقوق بین‌الملل، حتی اگر فرض بر وجود یک درگیری مسلحانه باشد، هدف قرار دادن «استقلال سیاسی» یا تحمیل «تسلیم بی‌قید و شرط» علاوه بر اینکه نقض آشکار اصول بنیادین حقوق بین‌الملل از جمله، اصل تساوی حاکمیت دولت‌ها است، مصداق بارز نقض قواعد آمره (Jus Cogens) در منع توسل به زور مندرج در بند ۴ ماده ۲ منشور است و مهمتر از همه به معنای «انکار حق تعیین سرنوشت مردم آن کشور»، تلقی می‌شود که با روح قطعنامه ۲۶۲۵ (اعلامیه اصول حقوق بین‌الملل) در تضاد است.

بازدارندگی‌های موثر در اولویت کاری خود قرار داد. مسلم است که هدف غایی، نابودی نیروی دریایی ایران، بی‌دفاع کردن قلمرو حاکمیتی و دریای سرزمینی کشور است. اولین اقدام منطقی برای مقابله با چنین تهدیدات مخربی، اعمال حاکمیت مؤثر بر دریای سرزمینی و به‌ویژه طراحی ترتیبات جدید عبور در تنگه هرمز است؛ به نحوی که تضمینات حقوقی مؤثر و باثباتی را برای اطمینان از عدم نقض حاکمیت ملی، دفع تهدید و رفع خطر و ایجاد آرامش برای کشور حاصل نماید.

پژوهش حاضر، با در نظر داشتن تحولات مذکور، این پرسش کلیدی را مطرح می‌کند که «آیا می‌توان در تنگه هرمز، در پرتو قرائت‌های کلاسیک موجود از رژیم عبور، نظامی خاص و توافقی، تحت عنوان "عبور امن و ایمن"، میان جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان تنظیم و تدوین نمود که از یک‌سو، صیانت از حاکمیت و امنیت، اعمال مؤثر صلاحیت‌های نظارتی و ملاحظات زیست‌محیطی دولت‌های ساحلی را تضمین نماید و از سوی دیگر، ضامن استمرار عبور ایمن برای کشتیرانی بین‌المللی باشد؟»

محقق با بهره‌گیری از منابع مختلف حقوق بین‌الملل از جمله حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی، معاهدات بین‌المللی مربوطه، اصول کلی حقوق بین‌الملل، رویه قضایی بین‌المللی و...، این فرضیه را مورد آزمون قرار می‌دهد که «با اتکا بر اصول حقوق بین‌الملل، قواعد حقوق دریاهای و همکاری دوجانبه دولت‌های ساحلی، می‌توان ترتیبات حقوقی و عملیاتی مؤثر، بر مبنای حقوق بین‌الملل و قاعده کلاسیک حق عبور بی‌ضرر، تحت عنوان «نظریه عبور امن و ایمن» با تأکید بر جنبه‌های کاربردی و حاکمیت‌محور، برای تنظیم عبور در تنگه هرمز، طراحی، تدوین و اجرایی نمود؛ به نحوی که هم امنیت و حاکمیت کشورهای ساحلی تضمین شود و هم کارکرد مؤثر و عبور ایمن از تنگه هرمز مختل نشود».

به عبارت دیگر به موجب این فرضیه؛ «معیار عبور امن، ضامن نظارت دول ساحلی در اجرای قواعد عام عبور و مقررات داخلی کشورهای ساحلی است و معیار عبور ایمن، تسهیل‌گر حق عبور و تأمین‌کننده ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست با راهبری و نظارت دول ساحلی است». محقق در این پژوهش بر اساس روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و با اتکا بر منابع کتابخانه‌ای، متون معاهداتی، اسناد سازمان ملل متحد، رویه قضایی بین‌المللی، مواضع و بیانیه‌های رسمی دولت‌های ساحلی، فرضیه مذکور را مورد مطالعه و بررسی قرار می‌دهد. در این میان، بیانیه تفسیری سلطنت عمان هنگام تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ و نیز موضع جمهوری اسلامی ایران نسبت به رژیم عبور در تنگه هرمز، در زمان امضای کنوانسیون جایگاه ویژه‌ای در تحلیل حاضر دارد.

۱. مفاهیم اساسی و پیشینه پژوهش

قبل از ورود به اصل موضوع، به منظور طرح و تبیین منطقی و مناسب نظریه «عبور امن و ایمن» برای عبور از تنگه هرمز، ضروری است در بدو امر با مفاهیم و مبانی اساسی عبور در تنگه‌ها، آشنایی لازم حاصل شود. لذا در این قسمت مفاهیم اساسی و پیشینه تحقیق ارائه خواهد شد.

۱-۱. تبیین مفاهیم اساسی

مفاهیم اساسی این پژوهش مشتمل بر اصطلاحاتی همچون، تنگه‌ها، کانال‌ها و انواع عبور در دریاها، شامل؛ عبور بی‌ضرر،^۱ عبور بی‌ضرر بدون تعلیق،^۲ عبور ترانزیتی،^۳ عبور مجمع‌الجزایری^۴ و عبور امن و ایمن^۵ است که به هر یک از آن‌ها به تناسب موضوع و در جایگاه مناسب به تفصیل پرداخته خواهد شد. با این حال، اشاره مختصری به آن‌ها در این جایگاه خالی از فایده نیست.

تنگه‌ها و کانال‌ها دارای یک وجه اشتراک هستند، بدین ترتیب که هر دو آن‌ها آبراهه‌های باریکی هستند که دو پهنه آبی دریایی یا اقیانوسی را به یکدیگر متصل می‌کند. با این حال، هم به لحاظ تعریف و هم به لحاظ نظام حقوقی، با یکدیگر تفاوت دارند. بنابراین، نظام حقوقی حاکم بر تنگه‌ها و کانال‌ها متفاوت است. بدین ترتیب که کانال‌ها مانند کانال سوئز، عموماً تابع نظام خاص قراردادی هستند، اما تنگه‌ها به جهت نظام حقوقی یا «تابع رژیم عام کنوانسیون حقوق دریاها» و «حقوق بین‌الملل عرفی» هستند، یا اینکه مانند تنگه بسفر و داردانل^۶ تابع «رژیم خاص قراردادی» خواهند بود.

1. Innocent Passage

2. Non-suspend able Innocent Passage

3. Transit Passage

۴. عبور مجمع‌الجزایری (Archipelagic Passage) یا به عبارت دقیق‌تر «عبور از راه‌های دریایی مجمع‌الجزایری» (Archipelagic Sea Lanes Passage) نیز در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به رسمیت شناخته شد. این نوع عبور، حقی است که به همه کشتی‌ها و هواپیماها اجازه می‌دهد از راه‌های دریایی و مسیرهای هوایی تعیین‌شده در آب‌های مجمع‌الجزایری، به شیوه‌ای عادی، مستمر، سریع و بدون مانع عبور کنند. این رژیم در مواد ۵۳ و ۵۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیش‌بینی شده و از حیث محتوا، بسیاری از قواعد عبور ترانزیتی، از جمله آزادی عبور کشتی‌ها و هواپیماها و ممنوعیت تعلیق آن، بر آن حاکم است.

5. Innocent Passage

۶. تنگه‌های بسفر و داردانل، تحت رژیم خاص کنوانسیون مونتر و ۱۹۳۶ قرار دارند؛ یعنی برخلاف تنگه‌های مشمول رژیم عام در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این آبراه‌ها با یک توافق‌نامه قراردادی ویژه اداره می‌شوند. در متن کنوانسیون، اصل آزادی عبور و کشتیرانی در تنگه‌ها به‌صراحت پذیرفته شده، اما اعمال این آزادی به مقررات خود کنوانسیون مقید شده است.

See; Convention regarding the Régime of the Straits (Montreux, 20 July 1936)

عبور بی‌ضرر و عبور بی‌ضرر بدون تعلیق، بخشی از قواعد حقوق بین‌الملل کلاسیک می‌باشند که دارای ماهیت عرفی هستند. عبور بی‌ضرر به موجب مواد ۱۷ تا ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها برای کشتی‌های همه دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی یا محصور در خشکی، در دریای سرزمینی دولت ساحلی شناسایی شده است. اما عبور بی‌ضرر بدون تعلیق، در حقیقت همان عبور بی‌ضرر است که برای عبور از تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی پیش‌بینی شده است. تفاوت این نوع عبور با عبور بی‌ضرر در این است که دولت ساحلی، برخلاف قاعده عمومی مندرج در ماده ۲۵ بند ۳ کنوانسیون حقوق دریاها، حق تعلیق موقت آن را در وضعیتی‌های خاص ندارد.

علاوه بر این دو نوع عبور مذکور، عبور دیگری تحت عنوان عبور ترانزیتی نیز در کنوانسیون ۱۹۸۲ به رسمیت شناخته شده است. این رژیم حقوقی خاص، حاکم بر تنگه‌هایی است که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند و بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی متصل می‌سازند. در این نوع عبور، مطابق مواد ۳۷ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، همه کشتی‌ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیتی برخوردارند.

اساسی‌ترین مفهوم این پژوهش، «عبور امن و ایمن» است. این مفهوم بر پایه نظریه تفسیری عبور بی‌ضرر بنا گردیده و به همین دلیل صبغه کاربردی و حاکمیت‌محور بودن آن برجسته شده است. به عبارت دیگر، جنبه فعال عبور بی‌ضرر که در مقابل جنبه منفعل آن قرار دارد، به عنوان عبور امن و ایمن تعریف می‌شود. در این نوع از عبور، اصالت بر نظارت مؤثر و اجرای قواعد عام حقوق بین‌الملل و مقررات داخلی دولت ساحلی، برای عبور امن و ایمن در تنگه هرمز است.

۲-۱. پیشینه تحقیق

راشد م. آبا-نامی^۱ در مقاله‌ای تحت عنوان؛ «شکستن تنگنای هرمز؛ یک عقبگرد استراتژیک در مسندم تغییر چارچوب ریسک گلوگاه دریایی از طریق بازطراحی هدفمند دریایی»^۲ مسئله تنگه هرمز را نه صرفاً از منظر تهدید انسداد فیزیکی، بلکه از حیث «آسیب‌پذیری ساختاری» و «ریسک ادراکی» مورد تحلیل قرار داده است. از نظر نویسنده، اهمیت تنگه هرمز نه تنها در حجم عظیم انتقال انرژی و کالا خلاصه نمی‌شود، بلکه حتی تصور تهدید به ناامنی در این تنگه می‌تواند به سرعت موجب افزایش هزینه‌های بیمه، حمل‌ونقل و بی‌ثباتی در بازارهای جهانی شود. بر این

1. Rashed M. Aba-namay

2. Aba-namay, R. M. (n.d.). Breaking the Hormuz Bottleneck: A Musandam Strategic Fallback: Reframing Chokepoint Risk Through Targeted Maritime Redesign, pp. 1-4, 5-7, 10.

اساس، نویسنده استدلال می‌کند که راهکارهای متعارف از جمله توسعه خطوط لوله جایگزین یا تمهیدات موقتی برای مدیریت بحران، به تنهایی قادر به رفع وابستگی ساختاری به این تنگه نیستند. اهمیت این دیدگاه در آن است که از سطح توصیف خطر فراتر رفته و لزوم بازاندیشی در طراحی و ایجاد مسیرهای دریایی و جغرافیایی برای کاهش ریسک عبور از تنگه هرمز را برجسته می‌سازد. از این حیث، مقاله مزبور در زمره پژوهش‌هایی قرار می‌گیرد که به‌جای تمرکز صرف بر پیامدهای بحران، بر راهکارهای ساختاری و بلندمدت برای مدیریت آسیب‌پذیری این تنگه مورد استفاده دریاوردی بین‌المللی تأکید می‌کند (Aba-namay, n.d.: 1-10).

محمد شهریار و همکاران (۲۰۲۶)، در راستای بررسی ادبیات موجود پیرامون چالش‌های امنیتی در تنگه‌های استراتژیک، در مقاله‌ای تحت عنوان «تأمین امنیت شریان‌های تجارت جهانی: سیاست خارجی ایالات متحده در تنگه هرمز»^۱ با عبور از مفاهیم کلاسیک حقوق دریایی به سمت ضرورت‌های امنیت انرژی متمرکز می‌شوند و در تحلیل بحران دریایی سال ۲۰۲۶ استدلال می‌کنند که استفاده از تاکتیک‌های جنگ نامتقارن، نظیر به‌کارگیری پهپادها و مین‌های دریایی، کارایی دکرین‌های سنتی حفاظت از مسیرهای عبور را در تنگه‌های حیاتی همچون هرمز به چالش کشیده است. آنان با تحلیل پیامدهای عملیاتی بحران‌های اخیر، بر این باورند که تکیه صرف بر حقوق کلاسیک کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای^۲ برای تضمین عبور در شرایط نزاع‌های مدرن کافی نیست و امنیت پایدار در این مناطق، مستلزم بازنگری در آرایش‌های امنیتی و ایجاد چارچوب‌هایی فراتر از مفاهیم سنتی «عبور بی‌ضرر»^۳ به سمت الگوهای جامع‌تر برای تضمین امنیت و ایمنی مسیرهای تجاری است (Sheheryaar et al., 2026).^۴

سید یاسر ضیایی، در مقاله‌ای تحت عنوان «حکمرانی جدید ایران بر تنگه هرمز بر طبق حقوق بین‌الملل»^۵ با طرح ایده‌ی «حکمرانی جدید» بر تنگه هرمز گامی مهم در جهت بازاندیشی رابطه، میان حق عبور دریایی و اقتضائات امنیتی دولت ساحلی برمی‌دارد. تحلیل وی عمدتاً در سطح بازتفسیر سازوکارهای موجود کنوانسیون ۱۹۸۲ باقی می‌ماند. این مقاله به ارائه‌ی یک چارچوب هنجاری منسجم برای حل تعارض میان آزادی کشتیرانی و ضرورت‌های صیانتی منتهی نمی‌شود.

1. Sheheryaar, M.; Ali, M.; Shahbaz, K. (2026). Securing the Arteries of Global Trade: US Foreign Policy in the Strait of Hormuz. *Advance Social Science Archive Journal*, 5 (2), 2180–2193.

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

3. Innocent Passage

4. Sheheryaar, M., Ali, M., & Shahbaz, K. (2026). Securing the Arteries of Global Trade: US Foreign Policy in the Strait of Hormuz. *Advance Social Science Archive Journal*, 5 (2), 2180–2193.

5. Iran's New Governance over the Strait of Hormuz under International Law

به بیان دیگر، نوآوری مقاله او بیشتر در برجسته‌سازی نقش فعال‌تر دولت ساحلی در «حکمرانی» تنگه است، نه در تدوین مدلی نظری که بتواند حدود، مبانی و ابزارهای این مداخله را به صورت منضبط حقوقی توضیح دهد (Ziaee, 2026: 265–275).^۱

سید کاظم غریب‌آبادی، در یادداشتی تحت عنوان «تنگه هرمز؛ ابعاد حقوقی ترتیبات جدید در پرتو تجاوز و تغییر بنیادین اوضاع» به تغییر بنیادین اوضاع و احوال و تهدیدهای نظامی مستمر اشاره کرده و بر همین مبنا به دنبال ایجاد تعادل میان الزامات امنیتی دولت ساحلی و استمرار عبور ایمن کشتیرانی بین‌المللی است. این یادداشت به توضیح و تفسیر حاکمیت ایران بر دریایی سرزمینی و تنگه هرمز پرداخته ولی به مسئله عبور ایمن کشتی‌ها و حفظ امنیت دولت ساحلی نپرداخته است. وی با بیان مختصر حق عبور و از طرفی قاعده آمره منع توسل به زور، به دنبال ایجاد توازن در رویه قضایی بین‌المللی است.

۲. سوابق و مراحل تکوین عبور از تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی

وضعیت حقوقی عبور تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی،^۲ همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین و پرچالش‌ترین مباحث حقوق بین‌الملل دریاهای به‌شمار می‌رود. این گذرگاه‌های طبیعی به دلیل نقطه اتصال دریاهای آزاد، مناطق انحصاری اقتصادی و در مواردی دریاهای نیمه‌بسته به یکدیگر و همچنین به جهت استمرار جریان تجارت، انرژی و حمل و نقل کالا از اهمیت روزافزونی برخوردار است. از این رو، مسئله عبور در تنگه‌ها از آغاز شکل‌گیری حقوق بین‌الملل دریاهای، نقطه تلاقی میان دو مصلحت بنیادین، یعنی اصل اعمال حاکمیت و امنیت دولت‌های ساحلی از یک سو و از سوی دیگر، آزادی ارتباطات دریایی بین‌المللی قرار داشته است (Churchill & Lowe, 1999; & Tanaka, 2019: 108–10).

در بررسی سوابق و مراحل تکوین نظام عبور از تنگه‌ها، ابتدا به دوره قبل از تدوین حقوق بین‌الملل دریاهای و رویه کشورها اشاره می‌شود و پس از آن به مقررات کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای نظر خواهیم داشت.

۲-۱. نظام عبور از تنگه‌ها قبل از تدوین حقوق دریاهای

در حقوق بین‌الملل کلاسیک، تا زمانی که عرض دریای سرزمینی بر مبنای سه مایل دریایی محاسبه می‌شد، بسیاری از تنگه‌های مهم جهان، خارج از قلمرو صلاحیت ملی دولت‌های ساحلی تلقی می‌شدند. لذا عبور از آن تنگه‌ها نیز بیش از آن که تابع یک رژیم قراردادی خاص باشد،

1. Ziaee, Seyed Yaser (2026). Iran's New Governance over the Strait of Hormuz under International Law. *Iranian Journal of International and Comparative Law*, 4 (1): 265–275.

2. Strait used for international navigation.

بر مبنای عرف دریانوردی بین‌المللی تحلیل می‌شد (Churchill & Lowe, 1999: 81-83). در این مرحله، تنگه‌ها هنوز موضوع یک نظام حقوقی مستقل نبودند، بلکه تابع همان منطق عام حاکم بر دریاهای آزاد محسوب می‌شدند. با این وجود، حتی در آن دوره نیز دولت‌های ساحلی می‌کوشیدند به استناد ضرورت‌های دفاعی، مالی یا انتظامی، عبور از تنگه‌ها را تحت نظارت و کنترل خود داشته باشند. این مهم، همواره زمینه ایجاد تعارض میان حاکمیت دولت‌های ساحلی و منافع دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه‌ها را فراهم می‌نمود (Jia, 1998: 5-11).

در این میان، رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو^۱ در سال ۱۹۴۹، جایگاه ویژه‌ای در تکوین سابقه حقوقی عبور از تنگه‌های بین‌المللی رقم زد. دیوان در این قضیه، ضمن رسیدگی به اختلاف میان بریتانیا و آلبانی درباره عبور ناوهای بریتانیایی از تنگه کورفو، اصل مهمی مبتنی بر اینکه «در زمان صلح»^۲ دولت‌ها از حق عبور کشتی‌های خود از تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند و برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، برخوردارند» را مورد شناسایی قرار داد (ICJ Reports (1949): para. 28). این حق عبور در زمان صلح قابل تعلیق نیست. به عبارت دیگر زمان وضعیت جنگی^۳ اقتضائات خاص خود را دارد.

۲-۲. تدوین حقوق دریاهای و نظام عبور از تنگه‌ها

با تحول تدریجی تدوین حقوق دریاهای در قرن بیستم و توسعه قلمرو دریای سرزمینی، مسئله عبور از تنگه‌ها به یکی از بحث‌برانگیزین موضوعات حقوقی میان کشورهای تبدیل شد و این حساسیت هم‌اکنون نیز ادامه دارد.^۴ اعمال عرض ۱۲ مایلی دریای سرزمینی موجب شد که بسیاری از تنگه‌های راهبردی جهان از حیث جغرافیای حقوقی، به‌طور کامل در محدوده دریای سرزمینی

1. Corfu Channel

2. peace situation

3. war situation

۴. تجاوز ۹ اسفندماه ۱۴۰۴ (۲۸ فوریه ۲۰۲۶)، دولت ایالات متحده آمریکا و رژیم اسرائیل به قلمرو سرزمینی جمهوری اسلامی ایران، بار دیگر چالش‌ها و تعارضات مطرح در مورد عبور از تنگه هرمز را مطرح و برجسته نمود و بار دیگر زمینه طرح رویکردهای جدیدی را با تأکید بر اصل حاکمیت ملی کشورهای ساحلی تنگه فراهم نمود. پژوهش حاضر و چندین پژوهش دیگر در پاسخ به همین موضوع، به منظور طرح مبانی جدید در پرتو تحولات حادث شده، صورت گرفته است. برای اطلاع بیشتر رجوع شود به؛ قسمت پیشینه تحقیق همین مقاله

یک یا دو دولت ساحلی قرار گیرند.^۱ پیامد این تحول، این واقعیت را آشکار نمود که عبور از این تنگه‌ها دیگر صرفاً ذیل آزادی دریاها قابل توجیه نیست، بلکه باید با توجه به قواعد حاکم بر دریای سرزمینی مورد ارزیابی و سنجش قرار گیرد (Tanaka, 2019; 108-10).

نخستین پاسخ حقوق قراردادی به این تحول، توسل به رژیم عبور بی‌ضرر^۲ بود. در این راستا، کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو دریای سرزمینی و منطقه مجاور، حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی را به رسمیت شناخت. این قاعده برای تنگه‌هایی که کاملاً در محدوده عرض دریای سرزمینی دولت ساحلی واقع شده بودند، تعیین گردید. منطق حاکم بر این قاعده، بر پایه «تقدم حاکمیت دولت ساحلی» استوار است و از این رو، عبور شناورهای خارجی تنها در حد یک استثنایی که مخل صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد، مجاز شناخته شد.^۳ زمینه تفسیر موسع از مفهوم «مضر بودن» و نیز امکان تعلیق یا تحدید عملی عبور، موجب شد که این رژیم از یک سو، تمایلات قدرت‌های بزرگ دریایی که خواهان آزادی دریانوردی و دسترسی آسان به سواحل سایر کشورها بودند را محقق نکند و از سوی دیگر، نیازهای کشتیرانی جهانی به‌ویژه در تنگه‌های راهبردی را به‌طور کامل تأمین نکند (Caminos & Cogliati-Bantz, 2014: 37-44).

۱. کشور ایران با قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۲ آوریل ۱۹۵۹ / ۲۲ فروردین ۱۳۳۸، عرض دریای سرزمینی خود را ۱۲ مایل دریایی اعلام کرد. ماده ۳ این قانون به‌صراحت مقرر می‌دارد: «عرض دریای ساحلی ایران از خط مبدأ آب‌های مزبور ۱۲ (دوازده) میل دریایی است».

See: Iran; Act dated 12 April 1959 amending the Act relating to the Breadth of the Territorial Sea and Contiguous Zone of Iran; UN Legislative Series Limits in the Seas, No. 114: Iran's Maritime Claims.

در مورد عمان نیز، منابع رسمی سازمان ملل نشان می‌دهد که این کشور نخستین بار در فرمان مورخ ۱۷ ژوئیه ۱۹۷۲ (در خصوص دریای سرزمینی، فلات قاره و منطقه انحصاری ماهیگیری) عرض ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود اعلام کرد و سپس همین قاعده در فرمان سلطنتی شماره ۸۱/۱۵ مورخ ۱۰ فوریه ۱۹۸۱ نیز تکرار و تثبیت شد. بنابراین، در استدلال حاضر، ذکر ایران (۱۹۵۹) و عمان (اعلام اولیه ۱۹۷۲، و تثبیت مجدد ۱۹۸۱) دقیق‌تر از نسبت دادن هر دو به یک تاریخ واحد است.

See: Oman: Decree of 17 July 1972 concerning the territorial sea, continental shelf and exclusive fishing zone of the Sultanate of Oman. And see also, Royal Decree No. 15/81 concerning the Territorial Sea, Continental Shelf and Exclusive Economic Zone (10 February 1981).

همچنان که ملاحظه می‌شود ایران و عمان قبل از کنوانسیون ۱۹۸۲ عرض دریای سرزمینی خود را ۱۲ مایل انتخاب کرده‌اند. لذا در پاسخ به کسانی که استدلال می‌کنند، چون عرض ۱۲ مایل حاصل کنوانسیون ۱۹۸۲ است، بنابراین، تعیین عرض ۱۲ مایل پذیرش ضمنی عبور ترانزیت است.

2. innocent passage

3. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, April 29, 1958, 516 UNTS 205, arts. 14-16.

در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ با گسترش عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل دریایی، بسیاری از تنگه‌ها از جمله هرمز، مالاکا، باب‌المندب و جبل‌الطارق به‌طور کامل در قلمرو دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی قرار گرفتند. در چنین وضعیتی، با وجود حاکم بودن رژیم عبور بی‌ضرر، دولت‌های ساحلی می‌توانستند به استناد ملاحظات امنیتی یا انتظامی، محدودیت‌های چشمگیری بر عبور ناوگان‌های نظامی و کشتی‌ها اعمال کنند. این امر برای دولت‌های دریانورد و قدرت‌های بزرگ دریایی ناخوشایند می‌نمود. لذا در صدد برآمدن تا برای حفظ منافع خود قواعد حقوقی و تضمینات مؤثرتر و باثبات‌تری برای عبور از این تنگه‌ها ابداع و تحصیل نمایند.^۱

در این راستا، کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد درباره حقوق دریاها در بخش سوم خود تحت عنوان «تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی»،^۲ میان یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگر آن مورد استفاده قرار می‌گیرند، رژیم مستقلی تحت عنوان عبور ترانزیتی مقرر کرد (UNCLOS, 1982: arts. 37-44). بر این اساس، همه کشتی‌ها و هواپیماهای کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ از حق عبور و مرور مستمر و سریع برخوردارند و دولت‌های ساحلی عضو کنوانسیون مذکور نیز بر خلاف رژیم عبور بی‌ضرر، حق تعلیق اصل عبور را ندارند (Beckman, 2016: 10-13).

بدیهی است که عبور ترانزیت،^۳ به هیچ وجه به معنای نفی اختیارات دولت ساحلی نیست، بلکه این نوع عبور نیز همانند عبور بی‌ضرر یک «حق مشروط» و «مقید به رعایت قواعد عام عبور»^۴ و «مقررات دولت ساحلی»^۵ می‌باشد. هرچند کنوانسیون ۱۹۸۲ در تلاش است میان منافع جامعه

۱. قدرت‌های بزرگ دریایی، به‌ویژه ایالات متحده و اتحاد شوروی سابق، این وضعیت را تهدیدی علیه آزادی ناوبری و تحرک نظامی خود تلقی می‌کردند. در مقابل، بسیاری از دولت‌های ساحلی بر حاکمیت گسترده‌تر خود بر تنگه‌ها تأکید داشتند. نتیجه این تعارض، مذاکرات پیچیده در کنفرانس سوم حقوق دریاها بود که سرانجام منجر به شناسایی رژیمی مستقل و میانه بنام حق عبور ترانزیتی گردید.

See: Kraska, James; Pedrozo, Raul (2013). International Maritime Security Law. Leiden: Martinus Nijhoff, 411-15. And see also: Beckman, Robert (2016). The 1982 UNCLOS and Maritime Security: Some Reflections. *Korean Journal of Defense Analysis*, 28 (1), 10-13.

2. See: United Nations Convention on the Law of the Sea, December 10, 1982, 1833 UNTS 3, section, 3.

3. Transit Passage

۴. در مورد قواعد عام عبور رجوع شود به مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، به‌ویژه بند ۲ ماده ۱۹ آن.

۵. به موجب ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ درباره دریای سرزمینی و منطقه نظارت و نیز ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت ساحلی حق دارد در قلمرو دریای سرزمینی خود، قوانین و مقررات لازم را درباره عبور بی‌ضرر وضع نماید. در کنوانسیون ۱۹۸۲، دامنه این صلاحیت به‌طور تصریح در ماده ۲۱ در مواردی چون ایمنی کشتیرانی و تنظیم عبور و مرور دریایی، حفاظت از علائم و تأسیسات دریانوردی، حفاظت از کابل‌ها و لوله‌ها، صیانت از منابع زنده دریا،

بین‌المللی در تضمین عبور و منافع مشروع دولت‌های ساحلی با تأکید بر رعایت حاکمیت دولت ساحلی و حوزه‌های امنیت، ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی و تنظیم ترافیک دریایی تعادل برقرار کند و در این راستا، رژیم عبور در تنگه‌های بین‌المللی را بر مبنای یک الگوی تعادل‌محور، با تأکید بر حاکمیت دولت ساحلی تعریف نماید،^۱ اما در عمل برخی قدرت‌های بزرگ دریاپایه از جمله آمریکا بر خلاف این منطق، در صحنه بین‌المللی و عرصه دریاها، اقدام می‌کنند.

لازم به ذکر است که در این پژوهش، هدف از بررسی پیشینه عبور در تنگه‌ها، صرفاً یک بحث تاریخی یا توصیفی نیست، بلکه از یک سو، شرح و بیان سیر تاریخی تلاش قدرت‌های بزرگ دریایی برای کسب تضمینات حقوقی مؤثر و باثبات برای عبور آزاد در تنگه‌ها است و از سوی دیگر، بیان مبانی نظری رژیم پیشنهادی حاکم بر تنگه هرمز، بر اساس نظریه «عبور امن و ایمن» در راستای حفظ امنیت دولت ساحلی و تأکید بر حق اعمال حاکمیت آن‌ها بر دریای سرزمینی و همچنین پیش‌بینی عبور ایمن برای دریانوردی و کشتی‌های خارجی است.

۳. ترتیبات حاکم بر تنگه هرمز

تنگه هرمز، خلیج فارس را به دریای عمان و از طریق آن به اقیانوس هند متصل می‌کند و یکی از مهم‌ترین تنگه‌ها در بین ۱۱ تنگه مهم جهان است که برای ابرقدرت‌ها و قدرت‌های بزرگ، اهمیت اقتصادی و راهبردی زیادی دارد. این آبراهه، با عرضی کمتر از ۳۰ کیلومتر، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط استراتژیک جهان محسوب می‌شود که بین آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار دارد. همچنین تنگه هرمز، آبراهی حیاتی و حساس در چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی است که کشورهای اصلی تولیدکننده نفت، مانند عربستان سعودی، عراق، کویت، امارات متحده عربی و قطر را به هم پیوند می‌دهد.

تا قبل از شروع تجاوز ایالات متحده و اسرائیل به ایران، عبور و مرور کشتی‌ها طبق نقشه

جلوگیری از نقض مقررات شیلات، حفظ محیط زیست دریایی، انجام پژوهش‌های علمی دریایی و هیدروگرافی، همچنین پیشگیری از نقض قوانین گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی بیان شده است. ماده ۱۹ معیار تشخیص مضر را مشخص می‌کند و ماده ۲۵ اختیار اتخاذ تدابیر لازم برای جلوگیری از عبور غیر بی‌ضرر را برای دولت ساحلی محفوظ می‌دارد.

See: Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, April 29, 1958, 516 UNTS 205, art.16. And see also: United Nations Convention on the Law of the Sea, December 10, 1982, 1833 UNTS 3, arts. 21, 25, 19.

1. Oral, Nilufer. Straits Used for International Navigation: User Fees and Obligations of States Bordering Straits. in *Law of the Sea*, Environmental Law.

ترافیک دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی،^۱ از سمت آب‌های سرزمینی دریای عمان صورت می‌گرفت. اما با شروع حملات مجدد از سوی رژیم صهیونیستی و تجاوز دولت ایالات متحده به دولت جمهوری اسلامی ایران، شرایط به گونه‌ای پیش رفت که دولت ایران نیازمند وضع ترتیبات جدیدی بر محدوده دریای سرزمینی و حاکمیتی خود گردید.^۲ در این بخش ابتدا به ترتیبات حاکم بر قواعد عبور و مرور کشتی‌ها طبق اصول بین‌المللی حقوق دریاها پرداخته و سپس به بیان و تفصیل ترتیبات جدید خواهیم پرداخت.

۳-۱. تنگه هرمز و عبور بی‌ضرر

نخستین رژیم عبور و مرور در آبراهه‌های بین‌المللی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها ارائه گردید، عبور بی‌ضرر^۳ است. عبور بی‌ضرر نخستین نوع از عبور در دریای سرزمینی کشورها طبق قواعد بین‌المللی است. در واقع ترتیبات عبور بی‌ضرر و عبور بی‌ضرر بدون تعلیق، مشابه یکدیگر است و تنها تفاوت آن دو در این است که عبور بی‌ضرر بدون تعلیق، در کنوانسیون ابتدایی حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸، زمانی که مقررات مربوط به دریای سرزمینی مورد بحث و بررسی قرار گرفت، با این عنوان بیان شد که وضعیت محیط‌های آبراهی باید با دریای سرزمینی، در خصوص عبور و قوانین آن متفاوت باشد. به همین دلیل، عبوری که در این کنوانسیون برای تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی^۴ مطرح شد، «عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق»^۵ بود. این نوع از عبور، در اسناد بین‌المللی حقوق دریاها نیز به رسمیت شناخته شده است. باید افزود که در این کنفرانس و کنفرانس دوم در سال ۱۹۶۰ اکثر دول آسیایی و آفریقایی حضور نداشتند. در این خصوص قدرت‌های جهانی در آن زمان با در نظر گرفتن اصل آزادی کشتی‌رانی در تنگه‌ها، عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را در آبراهه‌های بین‌المللی که در دریای سرزمینی دولت‌ها واقع شدند و منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد برای عبور کشتی‌ها نداشتند، بیان کردند (بحرینی و مجدزاده خاندانی، ۱۳۹۵: ۷۹).

در بند ۳ و بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ به رژیم عبور بی‌ضرر و غیرقابل تعلیق بودن آن در

1. IMO

۲. ایران سال ۱۳۵۲ با مصوبه هیات وزیران خط مبدا را در خلیج فارس و دریای عمان مشخص می‌کند و هیچ اعتراضی هم نمی‌شود، بعد از ۲۰ سال که مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۷۲ تبدیل به قانون می‌شود، برخی کشورها به این فرایند اعتراض داشتند اما باید بدین نکته توجه کرد که در نتیجه و بر اساس قاعده استاپل (estop pel) بعد از گذشت ۲۰ سال اعتراض دولت‌ها مسموع نخواهد بود.

3. Innocent Passage

4. Straits in international use

5. Non-suspend able Innocent Passage

تنگه‌ها اشاره شده است. بند ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی مقرر می‌دارد: «هیچ تعلیقی در عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی بین یک بخش از دریای آزاد و بخش دیگری از دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک کشور خارجی استفاده می‌شوند، وجود نخواهد داشت.» با این وجود، طبق مفهوم عبور بی‌ضرر، کشتی‌هایی که از دریای سرزمینی یک کشور خارجی عبور می‌کنند، همچنان باید از قوانین و مقررات کشور ساحلی مربوطه پیروی کنند. علاوه بر این، زیردریایی‌ها موظفند در سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را نشان دهند، در حالی که هواپیماها برای پرواز بر فراز آن به اجازه نیاز دارند (ربکا والاس، ۱۴۰۱: ۲۴۷). تنها تفاوت اساسی با رژیم عادی عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی در عبارت «عدم تعلیق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌ها...» نهفته است^۱ (Bayram ÖZTÜRK and Reşat ÖZKAN, 2002: 55).

در رای دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو که آلبانی مدعی تعیین تکلیف دولت ساحلی تنگه بود، دیوان مقرر داشت که رژیم عبور بی‌ضرر حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی است و عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را می‌توان جزئی از حقوق بین‌الملل عرفی دانست. به نظر دیوان، به‌طور کلی و مطابق با عرف بین‌المللی، کشورها در زمان صلح حق دارند کشتی‌های جنگی خود را از طریق تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی بین دو بخش از دریای آزاد استفاده می‌شوند، بفرستند؛ به شرطی که عبور بی‌ضرر باشد. مگر اینکه در یک کنوانسیون بین‌المللی طور دیگری مقرر شده باشد. هیچ حقی برای یک کشور ساحلی وجود ندارد که چنین عبوری را از طریق تنگه‌ها در زمان صلح ممنوع کند. با توجه به این عبارات صریح باید در نظر داشت که به‌طور قطع، ترتیبات حاکم بر تنگه در زمان تهدید مداوم، متفاوت خواهد بود.

بعد از کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها، کنوانسیون سال ۱۹۸۲ به تصویب رسید. این کنوانسیون در کنار وضع ترتیب جدید بر آبراهه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی یعنی عبور ترانزیت^۲، "عبور بی‌ضرر" را نیز حفظ نموده است. عبور بی‌ضرر از تنگه‌ها که در کنوانسیون سال ۱۹۸۲ ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور به عنوان تنها شکل عبور در تنگه‌ها پذیرفته شده بود، همچنان در کنوانسیون سال ۱۹۸۲ حقوق دریا حفظ شده است. طبق ماده ۴۵ کنوانسیون سال ۱۹۸۲ عبور بی‌ضرر در مورد برخی تنگه‌ها همچنان اعمال می‌شود.

1. See: Bayram ÖZTÜRK & Reşat ÖZKAN (2002). THE PROCEEDINGS OF THE SYMPOSIUM ON THE STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION. ATAKÖY MARINA, ISTANBUL – TURKEY

2. Transit Passage

۳-۲. تنگه هرمز و عبور ترانزیت

در این قسمت، مفهوم و ماهیت عبور ترانزیت بررسی می‌شود.

۳-۲-۱. مفهوم عبور ترانزیت

در سال ۱۹۸۲ طرح مشترکی از سوی ایالات متحده و شوروی سابق ناظر بر عبور آزاد از تنگه‌های بین‌المللی بیان شد. کنفرانس سوم سازمان ملل متحد که از سال ۱۹۷۳ آغاز شد، با حضور تعدادی از کشورهای نوظهور در سال ۱۹۸۲ منجر به تصویب کنوانسیون سوم حقوق دریاهای گردید که در سال ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شد.^۱ در این کنفرانس، قدرت‌های بزرگ دریایی به‌ویژه ایالات متحده علی‌رغم نپیوستن به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، به این نتیجه رسیدند که عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق کفایت نمی‌کند و بسیار اصرار داشتند که تنگه‌ها برای دریانوردی بین‌المللی آزاد بمانند.

افزایش عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل دریایی منجر به «قلمروزدایی» حدود ۱۱۶ تنگه بین‌المللی شد که منجر به محدودیت مهمی در آزادی دریانوردی گردید. این روند و افزایش عرض دریای سرزمینی، قدرت‌های دریایی را متوجه این نکته کرد که به یک رژیم دقیق‌تر برای عبور کشتی‌ها از تنگه‌ها نیاز مبرمی وجود دارد. تا جایی که در ۲ فوریه ۱۹۷۰، رئیس‌جمهور نیکسون در گزارش خود به کنگره در مورد سیاست ایالات متحده برای دهه ۱۹۷۰، تأکید کرد: «فوری‌ترین مسئله در مورد قانون دریاهای، یافتن راه‌حلی برای «عرض دریای سرزمینی» است، قبل از اینکه کشورهای ساحلی ادعای خود را بر اقیانوس‌ها گسترش دهند (Marin, 2002: 56). در همان روز، وزارت امور خارجه ایالات متحده اعلام کرد که دولت آمریکا «کمر بند دریایی سرزمینی با حداکثر ۱۲ مایل دریایی را به رسمیت می‌شناسد، مشروط بر اینکه همه کشتی‌ها و هواپیماها از جمله کشتی‌های نظامی، از آزادی دریانوردی در تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی برخوردار باشند»^۲ (Bayram ÖZTÜRK and Reşat ÖZKAN, 2002: 56).

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در عبور ترانزیت هیچ‌گونه عمل دیگری جز عبور مستمر و سریع نباید انجام شود. بنابراین، انجام تمرین و رزمایش‌های نظامی برای کشتی‌های جنگی و همچنین صید و انجام تحقیقات علمی یا آب‌نگاری ممنوع است. کشتی‌های در حال عبور ترانزیت

۱. کنفرانس دوم حقوق دریاهای در سال ۱۹۶۰ برای تعیین عرض دریای سرزمینی تشکیل شد، اما به دلیل تعارض دیدگاه‌ها بدون نتیجه به کار خود پایان داد.

2. See: Bayram ÖZTÜRK and Reşat ÖZKAN (2002). THE PROCEEDINGS OF THE SYMPOSIUM ON THE STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION. ATAKÖY MARINA, ISTANBUL – TURKEY

همچنین باید قواعد و مقررات پذیرفته شده در قلمرو امنیت دریانوردی و آلودگی را در هنگام عبور ترانزیت رعایت نمایند. مراد از "قواعد و مقررات پذیرفته شده" قواعد و مقررات عرفی یا معاهداتی هستند که مورد قبول بخش قابل توجهی از اعضای جامعه بین‌المللی قرار گرفته است. در مقابل دولت ساحلی تنگه موظف است که راه‌های دریایی قابل عبور را تعیین و مقررات مربوط به تنظیم و تفکیک رفت و آمدهای دریایی را وضع کند.^۱ این راه‌ها با موافقت "سازمان بین‌المللی دریایی" ایجاد می‌شود. به دیگر سخن، دولت ساحلی تنگه‌ها باید این مقررات را بدون تبعیض در مورد کشتی‌های در حال عبور ترانزیت در تنگه تنظیم کند.^۲ نکته حائز اهمیت، آن‌که دولت‌های ساحلی تنگه‌ها مکلفند کلیه خطرات را به شرط آگاهی بر آن‌ها به‌نحو مقتضی اعلام کنند. آن‌ها باید این مقررات را بدون تبعیض در مورد کشتی‌های در حال عبور ترانزیت اجرا نمایند و همچنین حق ندارند عبور ترانزیتی را تعلیق کنند.

کشتی‌ها و هواپیماهایی که از حق عبور ترانزیت استفاده می‌کنند، مکلف هستند از ارتکاب هر عملی که منجر به تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت مجاور تنگه شود یا به هر نحو دیگری اصول حقوق بین‌الملل به شرح مندرج در منشور ملل متحد را نقض کند، خودداری کنند (ماده ۳۹ بند ب، شق یک ماده ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، چرچیل: ۱۵۴). همچنین مقرر شده است که هرگونه عملی که عبور ترانزیت محسوب نشود، تابع "مقررات دیگر" کنوانسیون ۱۹۸۲ است (بند ۳ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲). یعنی اینکه هرگونه اقدامی که باعث تهدید دولت ساحلی شود، کشتی و هواپیما را شامل نظام کلی عبور بی‌ضرر می‌کند و در چنین حالتی می‌توان به دلیل عدم تحقق بی‌ضرری، از عبور جلوگیری کرد (Churchill, 1999: 154).

بدین ترتیب سعی شده است که منافع دولت ساحلی، بدون فشار زیاد به کشتی‌ها و هواپیماها در حال عبور حفظ شود. زیرا دولت ساحلی می‌تواند برای عبور کشتی‌ها و هواپیماها در این موارد قوانینی وضع کند (Churchill, 1999: 155).

۲-۲-۳. ماهیت عبور ترانزیت

عبور ترانزیت عبارت از آزادی دریانوردی و پرواز به منظور عبور مستمر و سریع از تنگه‌هایی است که یک قسمت دریای آزاد یا منطقه اقتصادی انحصاری را به یک قسمت دیگری از دریای

۱. رجوع شود به ماده ۴۱ کنوانسیون ۱۹۸۲

۲. رجوع شود به ماده ۴۴ کنوانسیون سال ۱۹۸۲

آزاد و یا منطقه انحصاری اقتصادی متصل می‌کند.^۱ همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، عبور ترانزیت نگرانی کشورهای دارای ناوگان بزرگ را که مدافع آزادی تردد در تنگه‌ها بودند، برطرف نموده است. آنچه مهم می‌نماید، این است که آیا عبور ترانزیت ماهیت معاهداتی دارد یا آن‌که از ویژگی عرفی برخوردار است؟

از آنجا که عبور ترانزیت صرفاً در کنوانسیون سال ۱۹۸۲ حقوق دریا لحاظ شده است و برخی از کشورها از جمله ایران^۲ و حتی امارات هم در اعلامیه تفسیری خود آن را صرفاً حقی معاهداتی دانسته‌اند، پس این نوع عبور ماهیت معاهداتی داشته است. به دیگر سخن، استفاده از این نوع عبور فقط برای کشتی‌هایی مجاز است که دولت متبوعشان و دولت یا دولت‌های تنگه‌ای عضو کنوانسیون سال ۱۹۸۲ باشند (بیگ‌زاده، ۱۴۰۱: ۱۴۴). همچنین در داخل و خارج از چارچوب کنفرانس سوم حقوق دریاها، اعلامیه‌هایی مانند بیانیه ۱۹۷۱ کشورهای اندونزی، مالزی و سنگاپور درباره تنگه مالاکا نشان می‌دهد دول ساحلی همچنان بر این عقیده‌اند که تنها حق موجود همان عبور بی‌ضرر به صورت غیرقابل تعلیق است. مادام که در مورد وضعیت دقیق حقوقی تنگه‌های بین‌المللی اختلافی اساسی وجود دارد، به نظر می‌رسد که نقطه توازن در نظرات حقوقی به سوی این نتیجه تمایل دارد که حقوق عرفی تنها حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را از تنگه‌ها می‌پذیرد (Churchill, 1999: 154). در نتیجه با توجه به عدم تصویب این کنوانسیون و همچنین عرفی نشدن قواعد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و از دست ندادن ماهیت قراردادی آن (بر اساس اصل نسبی بودن قراردادها)، عبور ترانزیت بی‌معنا خواهد بود.

از سمت دیگر، باید بیان داشت که ایجاد عرف مستلزم ایجاد رویه عمومی دولت‌ها و نیز اعتقاد حقوقی به الزام‌آور بودن آن است. به‌طور قطع، از پنج دولت حاشیه تنگه هرمز؛ دولت ایران و عمان، به ترتیب عبور کشتی‌های جنگی را در دریای سرزمینی خود از جمله تنگه هرمز منوط به مجوز قبلی و اطلاع قبلی کرده‌اند. در این خصوص، تأکید دولت امارات بر عبور به شرط گرفتن مجوز برای عبور ناوهای جنگی و موضع سکوت دولت عربستان و قطر، نشان از عرفی نبودن عبور

۱. رجوع شود به ماده ۳۷ و بند ۲ ماده ۳۸ کنوانسیون سال ۱۹۸۲

۲. در بیانیه تفسیری جمهوری اسلامی در زمان امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است که برخی از مقررات از جمله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌های مورد استفاده حمل و نقل بین‌المللی (فصل سوم، قسمت دوم ماده ۳۸) که صرفاً نتیجه بده و بستان‌های (سیاسی) بوده، ضرورتاً جنبه تدوین عرف موجود یا رویه جاری به صورتی که ماهیت تعهد‌آمیز داشته باشد، ندارد. بنابراین با نگرش به ماده ۳۴ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ درباره حقوق معاهدات طبیعی است که تنها کشورهای عضو کنوانسیون حقوق دریاها می‌توانند از حقوق قراردادی ناشی از آن بهره‌مند شوند (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۶۹۲).

ترانزیت باتوجه به رویه دولت‌ها دارد.

جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۶۱، کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای ۱۹۸۲ را امضا کرد اما بلافاصله یک اعلامیه تفسیری صادر نمود که طبق این اعلامیه، عبور ترانزیت تنها برای دولت‌های طرف کنوانسیون الزام‌آور است و ایران خود را ملزم به اجرای آن نمی‌داند. نماینده ایران حین امضای این کنوانسیون، با استناد به حقوق عرفی بین‌المللی، اعلام می‌دارد: «مفاد ماده ۲۱ با در نظر گرفتن ماده ۱۹ و ماده ۲۵ (حق کشورهای ساحلی برای حفاظت از ایمنی و منافع خود) حق کشورهای ساحلی را برای اتخاذ تدابیر لازم، از طریق تصویب قانون و مقررات، از جمله با هدف الزام کشتی‌های نظامی خارجی به دریافت مجوز قبلی برای عبور بی‌ضرر از آب‌های سرزمینی را محفوظ می‌دارد». علاوه بر اعلامیه تفسیری دولت ایران در زمان امضا کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، سیاست کلی ایران در مورد عبور کشتی‌های جنگی و اقدامات ایران در زمینه قانون‌گذاری ناوبری نیز در قالب قانون مناطق دریایی کشورمان در خلیج فارس و دریای عمان به تصویب رسید.

طبق ماده ۸ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران، دولت ایران می‌تواند در دفاع از ایمنی و منافع عالی، عبور همه کشتی‌های خارجی را در بخش‌هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد^۱ (Najandimanesh & others, 2021: 143).

نماینده عمان نیز هنگام امضا و تصویب کنوانسیون اعلام کرد که حق عبور بی‌ضرر و حق عبور ترانزیت مانع از آن نیست که کشور ساحلی تدابیر لازم برای حفاظت از منافعهش در ارتباط با صلح و امنیت، «به‌ویژه امکان مطالبه مجوز قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی از دریای ساحلی‌اش به شمول آب‌های تنگه هرمز اتخاذ کند. در سال ۱۹۸۳ دولت عمان، دیدگاه ذیل را در مورد مسئله عبور ترانزیتی بیان کرد: دولت سلطنت عمان بر این باور است که اجرای مفاد مواد ۱۹، ۲۵، ۳۴، ۳۸ و ۴۵ کنوانسیون، مانع از آن نمی‌شود که یک کشور ساحلی اقدامات مناسبی را که برای حفاظت از منافع صلح و امنیت خود ضروری است، انجام دهد. همچنین در ۱۷ آگوست ۱۹۸۹ عمان در اعلامیه خود، بر حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های تجاری و اجازه قبلی برای کشتی‌های جنگی که از دریای سرزمینی عمان عبور می‌کنند، تأکید کرد.

اعتقاد به الزام‌آور بودن عرفی بودن عبور ترانزیت در تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی، جز برای کشورهایی که منفعت استفاده از عبور و مرور را دارند، قابل‌پذیرش نیست و در تنگه‌های دیگر نیز رویکرد دولت‌های ساحلی مشخص و روشن است. موضع اعلامی دولت‌های ساحلی

1. See: Heybatallah Najaandimanesh & Others (2021). Conflicting Views on the Innocent Passage of Warships with Emphasis on the Practice of Iran. International journal of Maritime Policy, 1 (3), pp. 121-150.

منطقه مجاور تنگه است که به صراحت بر غیرعرفی بودن این رژیم تاکید دارد. از جمله تنگه‌های دانمارک، کانادا و استرالیا که در قبال ارائه خدمات، عوارض دریافت نمودند.

۳-۲-۳. حق عبور ترانزیت: حقی مشروط یا مطلق؟

به‌طور کلی، مفاهیم حاکمیت سرزمینی و آزادی دریاها از اصول کاملاً تثبیت شده حقوق بین‌الملل هستند. به نظر می‌رسد ناوبری بدون مانع در تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی استفاده می‌شوند، استثنایی بر حاکمیتی است که یک کشور ساحلی معمولاً بر دریای سرزمینی خود اعمال می‌کند (Marina, 2002: 59). بنابراین، تعارض میان حاکمیت و آزادی کشتیرانی باید از طریق تفسیر هماهنگ قواعد، اصل تناسب و توجه به ماهیت و هدف محدودیت مورد حل و فصل قرار گیرد. دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده کانال کورفو نیز موضع عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی را بیان می‌کند؛ موضوعی که به عنوان یک اصل، بسیار مورد بحث قرار گرفته است. در این پرونده، دیوان اظهار داشت:

«به نظر دیوان، به‌طور کلی و مطابق با عرف بین‌المللی، کشورها در زمان صلح حق دارند کشتی‌های جنگی خود را از طریق تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی بین دو بخش از دریای آزاد استفاده می‌شوند، بدون اجازه قبلی یک کشور ساحلی، به شرطی که عبور بی‌ضرر باشد، بفرستند. مگر اینکه در یک کنوانسیون بین‌المللی خلاف آن تصریح شده باشد، هیچ حقی برای یک کشور ساحلی وجود ندارد که چنین عبوری را از طریق تنگه‌ها در زمان صلح ممنوع کند.»

بنابراین می‌توان با اطمینان اظهار داشت که توافق کلی در مورد وجود حق عبور از تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی وجود داشته است. اما در عین حال نباید نگرانی‌های کشورهای ساحلی را که آب‌های سرزمینی آن‌ها به‌طور فزاینده‌ای توسط تانکرهای نفتی عظیم، کشتی‌های جنگی هسته‌ای یا کشتی‌های حامل کالاهای هسته‌ای یا سایر کالاهای خطرناک عبور می‌کند، از نظر دور داشت؛ به همین دلیل عبور بی‌ضرر در این رأی مورد تأکید قرار گرفته است (Marina, 2002: 60).

اصل حاکمیت دولت‌ها، اصل پذیرفته شده در حقوق بین‌الملل است که محل مناقشه نیز نمی‌باشد و با این تفسیر، هرگونه قاعده‌ای دیگر که محدودکننده این اصل قرار گیرد، استثنایی تلقی خواهد شد که باید به صورت مضیق، به قدر متیقن، تفسیر گردد. در نتیجه، بر اساس اصل حاکمیت ملی دولت‌ها که یکی از اصول اساسی حقوق بین‌الملل معاصر است، دولت‌ها حق دارند براساس منافع ملی خود، نسبت به سرزمین خاکی و آبی خود تصمیم‌گیری کنند (پورهاشمی و دیگران، ۱۳۹۲: ۹۱). از این رو، ترتیبات مدیریت تنگه هرمز، با دولت‌های ساحلی

حاشیه آبراهه و در چارچوب قوانین داخلی آنان خواهد بود. یعنی عبور نباید محل امنیت و آرامش و نظم دولت ساحلی باشد. قطعاً مسائل امنیتی کشورهای ساحلی، نسبت به آزادی عبور و مرور در الویت قرار می‌گیرد. در نتیجه اصول حاکمیت، تمامیت ارضی و امنیت در حقوق بین‌الملل، مبنایی را تشکیل می‌دهند که بر اساس آن حق یک کشور ساحلی برای ایجاد الزامات مشابه حاصل می‌شود؛ زیرا دریای سرزمینی بخشی از قلمرو ساحلی را تشکیل می‌دهد^۱ (Najandimanesh & others, 2021: 136).

در آرای مختلف، از جمله در اولین دعوی در دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری ۱۹۲۳ در قضیه ویملدون، استدلال شد که شرط مندرج در یک معاهده باید به گونه‌ای مضیق و محدود تفسیر شود زیرا در غیر این صورت به صدمه بر حاکمیت لبنان منجر خواهد شد. در قضیه سکوها‌ی نفتی و نیز کانال کورفو به حفظ منافع حیاتی دولت‌ها و اصل حاکمیت تاکید شده است (شریفی طراز کوهی و پیری، ۱۳۸۹: ۱۵). در این چارچوب یک اصل اساسی حائز اهمیت، این است که: هیچ حقی در حقوق بین‌الملل، از جمله حق عبور، نمی‌تواند به گونه‌ای اعمال شود که به تهدید، تجاوز نظامی یا نقض امنیت دولت ساحلی بیانجامد (غریب‌آبادی، ۱۴۰۵: ۳).

در عبور بی‌ضرر، عبور بی‌ضرر بدون تعلیق، عبور ترانزیت و عبور مجمع‌الجزایری، حق عبور، حقی است مشروط؛ با شرط صیانت و حفاظت دولت ساحلی که باید تضمین و اجرا گردد. همچنین هیچ عبوری نباید محل نظم و امنیت بین‌المللی دولت ساحلی باشد. در نتیجه، دولت ساحلی می‌تواند برای جلوگیری از نقض حاکمیت خود، حق عبور را محدود نماید. باید بدانیم که حق عبور و مرور، استثنایی بر اصل حاکمیت مطلق دولت‌ها است؛ در نتیجه باید تفسیر مضیق به‌قدر متیقن نمود و گفت: در صورت تراحم بین حاکمیت و حق عبور، باید به نفع حاکمیت دولت‌ها تفسیر گردد و قاعده اصلی نسبت به استثنا، الویت خواهد داشت.

۴. نظریه عبور امن و ایمن و تنگه هرمز

تحولات امنیتی، حقوقی و به‌ویژه ظهور تهدیدات نوین، پس از تجاوز ۹ اسفندماه ۱۴۰۴ دولت آمریکا و رژیم صهیونی به قلمرو سرزمینی ایران، به‌ویژه با هدف نابودی نیروی دریایی و هوایی کشور ما، بازنگری در کارآمدی رژیم‌های سنتی عبور از تنگه راهبردی هرمز را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. ضرورت‌های مذکور ایجاب می‌کند که رژیم حقوقی تنگه هرمز، از یک الگوی نظارتی انفعالی (عبور بی‌ضرر) به یک سازوکار مدیریتیِ ایجابی و فعال (عبور امن و ایمن) ارتقا

1. See: Heybatallah Najaandimanesh & Others, (2021). Conflicting Views on the Innocent Passage of Warships with Emphasis on the Practice of Iran. *International journal of Maritime Policy*, 1 (3), pp.121-150.

یابد.^۱ این نظریه نه در مقام نقض یا تحدید ناموجه آزادی کشتیرانی مشروع بین‌المللی، بلکه درصدد ترسیم الگویی مقید و ضابطه‌مند است که ضمن صیانت مؤثر از نظم، حاکمیت و امنیت دولت ساحلی، تداوم دریانوردی بین‌المللی را در بستری مطمئن، پیش‌بینی‌پذیر و ایمن تضمین نماید.

نظریه عبور امن و ایمن، یک نظام هنجاری منسجم و مکمل از عبور بی‌ضرر است که میان آزادی کشتیرانی و حقوق صیانتی دولت ساحلی، «توازن هنجاری با اولویت اقدامات احتیاطی و پیشگیرانه»^۲ با هدف هم‌افزایی امنیت دولت ساحلی و ایمنی مستمر دریانوردی، برقرار می‌کند.

نظریه «عبور امن و ایمن» با بازخوانی انتقادی مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و اصول حقوق صیانتی مندرج در بند ۱ ماده ۲۵، رویکرد انفعالی حاکم بر دکتین عبور بی‌ضرر را به الگویی ایجابی و کنش‌گرایانه متحول می‌سازد. بر پایه این نظریه، کاربست تدابیر پیشگیرانه و نظارتی از سوی دولت ساحلی، نه مانعی در برابر عبور بین‌المللی، بلکه پیش‌شرط بنیادین تحقق دریانوردی امن، ایمن و پایدار در تنگه هرمز محسوب می‌شود؛ رویکردی که در صورت بروز تعارض میان منافع عبور و الزامات بقاء و امنیت، وزن و اولویت منطقی را به حقوق صیانتی و حفاظتی دولت ساحلی اختصاص می‌دهد.

۴-۱. مبانی حقوقی نظریه عبور امن و ایمن

نظریه امن و ایمن چون بر پایه مبانی حقوقی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ بنا شده، از استحکام حقوقی و نظری بالایی برخوردار است. تفکیک دقیق دو واژه «امن»^۳ و «ایمن»^۴ و انتساب آن‌ها به مواد کنوانسیون ۱۹۸۲ خود شاهی بر این ادعا است. بُعد «امن»^۵ این نظریه بر مبنای بند ۱ ماده ۲۵ در راستای اعمال حقوق صیانتی دولت ساحلی پایه‌گذاری شده است و ناظر بر حفاظت از حاکمیت، دفاع ملی، نظم عمومی و مقابله با تهدیدات نظامی یا هرگونه اقدام خلاف بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، مانند ممنوعیت تهدید به زور، جمع‌آوری اطلاعات، اختلال در سامانه‌های ارتباطی و... است. همچنین بُعد «ایمن»^۶ آن بر اساس، مواد ۲۱، ۲۲، ۴۲ و ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲

1. Ziaee, Seyed Yaser (2026). Iran's New Governance over the Strait of Hormuz under International Law. *Iranian Journal of International and Comparative Law*, 4 (1), pp. 265–275.

2. Precautionary & Preventative Approach

3. Security

4. Safety

5. Maritime Security

6. Maritime Safety & Environmental Protection

حقوق دریاها بنا شده که ناظر بر ایمنی فنی ناوبری، مدیریت ترافیک دریایی،^۱ استانداردهای آلودگی و جلوگیری از سوانح زیست‌محیطی است.

۴-۲. مبانی نظری گذر از عبور بی‌ضرر به عبور امن و ایمن

بر اساس دکترین کلاسیک عبور بی‌ضرر، مداخله دولت ساحلی عمدتاً «پسینی» بوده و ناظر بر دخالت و ورود دولت پس از نقض قاعده عبور و بعد از «وقوع عبور زیان‌بار و مضر» تعریف شده است. اما ضرورت‌های امنیتی و تهدیدات نوظهور از جمله، سرعت بالای شناورها، سلاح‌های مدرن، جنگ الکترونیک و ریسک‌های فاجعه‌بار زیست‌محیطی تانکرهای نفتکش، اثبات کرده است که در وضعیت فعلی، مداخله پسینی ناکارآمد بوده و دولت ساحلی نیازمند «اختیارات ایجابی، پیش‌دستانه و فعال» برای تضمین توأمان امنیت خود و جریان پایدار عبور از طریق قاعده‌گذاری و اعمال قانون برای کنترل سامانه‌های ناوبری، احراز هویت، بازرسی محموله‌های خطرناک و... است. لذا ناکارآمدی قواعد کلاسیک عبور ضرورت، طرح نظریه عبور امن و ایمن را دو چندان کرده است تا در پرتو آن دولت ساحلی به اعمال قانون و اقدامات احتیاطی پیشگیرانه مبادرت ورزد.

۴-۳. جایگاه عبور امن و ایمن در رویه قضایی بین‌المللی^۲

دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو تأکید دارد که حق عبور از تنگه‌ها، مانع از حق مشروع دولت ساحلی برای اتخاذ تدابیر امنیتی و نظارتی جهت جلوگیری از به خطر افتادن امنیت سرزمینی‌اش نیست (Corfu Channel Case, 1949). بنابراین دیوان در این قضیه، بر مشروعیت جنبه‌های ایجابی و فعال در عبور بی‌ضرر صحنه گذاشته و مداخله دولت در عبور بی‌ضرر را فقط پس از وقوع فعل زیان‌بار نمی‌داند؛ بلکه اقدام احتیاطی پیشگیرانه دولت ساحلی را منطبق با حقوق بین‌الملل و در راستای حقوق صیانتی دولت ساحلی به رسمیت شناخته است. علاوه بر این، در قضیه گویان علیه سورینام^۳ که در سال ۲۰۰۷ ذیل ضمیمه هفتم^۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و توسط دیوان دائمی داوری رسیدگی شد، یکی از مهم‌ترین و پیشروترین آرا در زمینه مفهوم و مشروعیت «اقدام پیشگیرانه و صیانتی» است. دیوان دائمی داوری کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، در قضیه گویان علیه سورینام (Guyana v. Suriname, 2007)، اقدام سورینام را صرفاً یک «اقدام انتظامی و صیانتی مبتنی بر اعمال قانون»^۵ و برای حفاظت از حقوق سرزمینی و جلوگیری از تغییر

1. TSS

2. Jurisprudence

3. Guyana v. Suriname

4. Annex VII

5. Law Enforcement

وضعیت موجود^۱ دانسته است.^۲

دیوان با تفسیر بند ۳ مواد ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون اعلام کرد که دولت‌ها اقداماتی نظیر لرزه‌نگاری، مطالعات ایمنی، رصد ترافیک و تدابیر احتیاطی نظارتی که به وضعیت بنیادین آسیب نمی‌زنند، مجاز و در راستای نظم دریایی هستند.

۵. هزینه خدمات و اخذ عوارض

تنگه هرمز به میزان نسبتاً زیاد مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، به‌ویژه تانکرهای نفت در دنیا است که هر لحظه امکان آلودگی محیط زیستی وجود دارد. در خصوص اینکه آیا می‌توان عوارضی برای عبور و مرور کشتی‌ها از تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی اخذ کرد یا خیر، باید گفت؛ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ میان عوارض صرف عبور و پرداخت در قبال خدمات تفکیک می‌کند. بند ۲ ماده ۲۶^۳ مقرر می‌دارد که دولت ساحلی برای خدماتی که ارائه می‌دهد، می‌تواند هزینه آن را از ذی‌نفعان دریافت کند. یکی از تمایزهای مهم میان عوارض عبور و هزینه خدمات، آن است که صرف عبور از دریای سرزمینی یا تنگه نمی‌تواند به‌خودی‌خود مبنای مطالبه وجه قرار گیرد؛ اما در حقوق دریاها، دریافت هزینه در قبال خدمات واقعی ارائه‌شده به کشتی‌ها، در شرایط مقرر، قابل طرح است که دولت ساحلی تنها در قبال خدمات مشخص و قابل اثبات مانند هدایت دریایی، خدمات ترافیک کشتی، جست‌وجو و نجات، خدمات ایمنی یا برخی خدمات زیست‌محیطی، هزینه متناسب مطالبه کند. در شرایط جنگی، البته این خدمات باید تا حد امکان مستند، قابل ارائه و قابل تفکیک از اقداماتی باشند که صرفاً به اعمال حاکمیت یا محدودیت عبور مربوط می‌شوند.

این خدمات یا خدمات عمومی هستند که شامل هدایت و راهبری دریانوردی، حفاظت از محیط زیست و لایه‌روبی یا خدمات اختصاصی از جمله سوخت‌رسانی و مصادیق خدمات خاص،

1. Status Quo

۲. گویان و سورینام، دو کشور همسایه در شمال آمریکای جنوبی است. در سال ۲۰۰۰، یک شرکت نفتی کانادایی به نام سی. جی. ایکس انرژی (CGX Energy) تحت مجوز و امتیاز اعطایی از سوی گویان، دکل حفاری خود را در منطقه‌ای که هنوز تحدید حدود قطعی نشده بود و آب‌های مورد ادعای طرفین تلقی می‌شد، مستقر نمود. کشور سورینام دو قایق گشتی نیروی دریایی خود را به محل اعزام نمود و با اختار ۱۲ ساعته به دکل حفاری و پرسنل آن اعلام کرد که در صورت عدم ترک فوری منطقه، «عواقب وخیمی» در انتظار آن‌ها خواهد بود. دکل حفاری گویان نیز بدون هیچ مقاومت منطقه را ترک کرد.

See: Guyana v. Suriname. Award in the Arbitration Regarding the Delimitation of the Maritime Boundary between Guyana and Suriname. PCA Case No. 2004-04. Award of 17 September 2007. Reports of International Arbitral Awards, 30: 1-144.

3. (UNCLOS, art. 26 (2))

از قبیل، پایلوتاژ (هدایت دریایی): سوار شدن یک راهنما به کشتی برای ناوبری در آب‌های دشوار، سامانه خدمات ترافیک کشتی: نظارت و مدیریت ترافیک دریایی، نجات: عملیات داوطلبانه نجات کشتی یا اموال در معرض خطر، تامین امنیت کشتی، خدمات بهداشتی و جلوگیری از آلودگی دریایی و محیط زیستی است.^۱

علاوه بر ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده «کانال کورفو»^۲ تأکید می‌کند دولت‌های ساحلی مسئول تامین امنیت ناوبری هستند و می‌توانند برای این خدمات هزینه طلب کنند. در نتیجه، از آنجا که دریافت هزینه بدون ارائه خدمات عمومی و خاص، نقض اصول آزادی کشتیرانی محسوب می‌شود، می‌توان از جهت انجام اقدامات لازم و مورد نیاز در منطقه دریایی، هزینه خدمات را دریافت کرد. حراست از محیط‌زیست دریایی در تنگه هرمز، ارائه خدمات ترافیکی در این تنگه، نجات کشتی‌های گرفتار در هرمز و تامین امنیت تنگه، از جمله خدماتی است که سال‌هاست از سوی ایران ارائه می‌شود. ضرورت استمرار این خدمات، به‌ویژه تامین امنیت تنگه هرمز، در جنگ اخیر نمایان‌تر شد. در نتیجه، دولت ساحلی در صورت ارائه خدمات خاص همچون عملیات نجات یا هدایت، به کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی، می‌تواند مبلغی از این کشتی‌ها به‌عنوان عوارض با در نظر گرفتن اصل عدم تبعیض، تقاضا کند (احمدی‌نژاد، ۱۳۹۲: ۸۱).

نتیجه‌گیری

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین آبراه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی و گذرگاه اصلی انتقال انرژی میان خلیج فارس و دریای عمان است. تحولات میدانی و حقوقی اخیر، به ویژه تجاوز نظامی آمریکا و رژیم اسرائیل از یک سو و از سوی دیگر تصویب مقررات جدید از سوی ایران، از جمله، ایجاد «سازمان تنگه خلیج فارس» توسط ایران، الزام کشتی‌ها به اخذ مجوز عبور، استفاده از مسیرهای مشخص شده و ارائه بیمه‌نامه‌های تأییدشده، ضرورت بازتعریف عبور از تنگه هرمز را در بر اساس ترتیبات جدید دوچندان کرده است.

پرسش اساسی این پژوهش این است که؛ «در پرتو تحولات امنیتی و حقوقی ناشی از تجاوز ائتلاف آمریکا و رژیم صهیونی، چه رژیم حقوقی بر عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز حاکم است؟» مسلماً، ضرورت‌های مذکور ایجاب می‌کند که رژیم حقوقی تنگه هرمز، از یک الگوی نظارتیِ انفعالی به یک سازوکار مدیریتیِ ایجابی، فعال و پیشگیرانه، با هدف صیانت مؤثر از نظم، حاکمیت و امنیت دولت ساحلی و تداوم دریانوردی بین‌المللی در بستری مطمئن، پیش‌بینی‌پذیر و ایمن،

1. https://ipis.ir/portal/subjectview/788461#_ftn7

2. Corfu Channel

ارتقاء یابد.

رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های مورد استفاده دریاوردی بین‌المللی، به‌ویژه پس از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، در قالب دو نهاد حقوقی «عبور بی‌ضرر» و «عبور ترانزیت»، تنظیم شده است. بدیهی است که باتوجه به عدم عضویت ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ و اعلامیه تفسیری این کشور در زمان امضاء کنوانسیون و همچنین اعلامیه‌های تفسیری عمان در زمان امضاء و تصویب کنوانسیون مذکور و ماهیت غیرعرفی قاعده عبور ترانزیت، موضوع عبور از تنگه هرمز بر اساس این قاعده منتفی است.

اما در خصوص قاعده عبور بی‌ضرر، از آنجا که بر اساس این قاعده مداخله عمدتاً «پسینی» است و دخالت دولت ساحلی، پس از «وقوع عبور زیانبار و مضر» تعریف شده است. از این رو، این قاعده نیز با توجه به تحولات اخیر و همچنین به دلیل سرعت بالای شناورها، سلاح‌های مدرن، جنگ الکترونیک و ریسک‌های فاجعه‌بار زیست‌محیطی تانکرها، نفتکش، نمی‌تواند پاسخگوی ضرورت‌های امنیتی و تهدیدات نوظهور حاکم بر تنگه هرمز باشد. لذا، در نتیجه تحولات بنیادین اخیر، از یک سو، ناکارآمدی مداخله پسینی، آشکار گردیده و از سوی دیگر، «اختیارات ایجابی، پیش‌دستانه و فعال»، دولت ساحلی، برای تضمین توأمان امنیت خود و جریان پایدار عبور از طریق اعمال قانون و اقدامات صیانتی پیشگیرانه، جهت کنترل سامانه‌های ناوبری، احراز هویت، بازرسی محموله‌های خطرناک و... اثبات شده است.

با توجه به مراتب مذکور، پژوهش حاضر ضمن بازخوانی انتقادی مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و اصول حقوق صیانتی مندرج در بند ۱ ماده ۲۵، و همچنین، رویکرد انفعالی حاکم بر قاعده عبور بی‌ضرر، «نظریه عبور امن و ایمن» را برای عبور از تنگه هرمز ارائه نموده است. نظریه‌ای که مبتنی بر نظام هنجاری منسجم و مکمل قاعده عبور بی‌ضرر بوده و میان آزادی کشتیرانی و حقوق صیانتی دولت ساحلی، «توازن هنجاری با اولویت اقدامات احتیاطی و پیشگیرانه»^۱ در راستای هم‌افزایی امنیت دولت ساحلی و ایمنی مستمر دریاوردی، برقرار می‌کند.

نظریه «عبور امن و ایمن»، بر پایه مبانی حقوقی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ و رویه قضایی بین‌المللی بنا شده است، بر همین اساس از استحکام حقوقی و نظری لازم برخوردار می‌باشد. بدین ترتیب که بُعد «امن» این نظریه، بر مبنای بند ۱ ماده ۲۵ در راستای اعمال حقوق صیانتی و حمایتی دولت ساحلی پایه‌گذاری شده است و ناظر بر حفاظت از حاکمیت ملی، نظم عمومی و مقابله با تهدیدات نظامی یا هرگونه اقدام خلاف بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، است و بُعد «ایمن» آن، بر

اساس مواد ۲۱، ۲۲، ۴۲ و ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نامگذاری شده است و بیانگر ایمنی فنی ناوبری، مدیریت ترافیک دریایی، استانداردهای آلودگی و جلوگیری از سوانح زیست محیطی است.

در این راستا، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو، مداخله دولت ساحلی را صرفاً پس از وقوع فعل زیانبار و مضر نمی‌داند، بلکه مشروعیت اقدام احتیاطی پیشگیرانه و جنبه‌های فعال و ایجابی عبور بی‌ضرر را در راستای اعمال حقوق صیانتی دولت ساحلی، به‌طور ضمنی به رسمیت شناخته‌است. علاوه بر این، دیوان دائمی داوری نیز در قضیه گویان علیه سورینام (۲۰۰۷) نیز بر مشروعیت «اقدام پیشگیرانه و صیانتی»، دولت ساحلی در مناطق دریایی حساس و مورد مناقشه تأکید نموده است.

در پایان این نتیجه حاصل شده‌است که؛ دکترین «عبور امن و ایمن»، ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی داشته و رویه قضایی بین‌المللی نیز بر آن صحنه گذاشته است. بنابراین، این نظریه، نه تنها در مقام نقض یا تحدید ناموجه آزادی کشتیرانی مشروع بین‌المللی نیست، بلکه درصدد ترسیم الگویی مقید و ضابطه‌مند به منظور تداوم دریانوردی بین‌المللی در بستری مطمئن، پیش‌بینی‌پذیر و ایمن با تأکید بر صیانت مؤثر از نظم، حاکمیت، امنیت و آرامش دولت ساحلی است.

کتابنامه

- احمدی‌نژاد، مریم (۱۳۹۲). حق عبور بی‌ضرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در نظریه و عمل با تأکید بر حقوق دریایی جمهوری اسلامی ایران. نشریه علمی و ترویجی خاورمیانه، ۷۳.
- بحرینی، علی؛ مجدزاده خاندانی، بهروز (۱۳۹۵). بررسی آزادی عبور از تنگه‌ها و امکان مسدود کردن تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل. نشریه مطالعات راهبردی علوم انسانی و اسلامی، ۱.
- بیگزاده، ابراهیم (۱۴۰۱). حقوق بین‌الملل (ج دوم). ایران، تهران: نشر میزان.
- پورهاشمی، سیدعباس؛ نعمتی، اکرم؛ حیدری، فلورا (۱۳۹۲). رژیم حقوقی حفاظت از محیط زیست آبراه‌های بین‌المللی با تأکید بر تنگه هرمز. نشریه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، ۲۰.
- حاتمی‌نیا، احسان؛ حسنعلی‌پوردیل، طاهره (۱۴۰۱). حضور نظامی آمریکا در خلیج فارس و اهمیت تنگه هرمز بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران بعد از سال ۲۰۰۳. نشریه مطالعات راهبردی علوم انسانی، ۴۵.
- حافظنیا، رضا (۱۳۷۱). تنگه هرمز و حقوق بین‌الملل دریاها. نشریه رشد آموزش جغرافیا، ۲۹.

- چرچیل، رابین؛ لو، آلن (۱۳۸۷). حقوق دریاها. ترجمه بهمن آقایی، ایران، تهران: انتشارات گنج دانش.
- شریفی طراز کوهی، حسین؛ پیری، حیدر (۱۳۸۹). منافع ملی حیاتی در پرتو آراء قضایی بین‌المللی. فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، ۳۸.
- شیروانی، علی (۱۳۹۵). بررسی مسدود نمودن تنگه هرمز براساس حقوق بین‌الملل دریاها. نشریه حقوق ملل، ۲۱.
- عاملی، سیدرضا (۱۴۰۵). مشروعیت اعمال حاکمیت بر تنگه هرمز. دانشکده مطالعات جهان دانشگاه تهران، قابل دسترسی از طریق <https://B2n.ir/mb5357>
- عباسی، ابراهیم؛ طالبی، صغری؛ نجات، سیدعلی (۱۳۹۴). اهمیت استراتژیکی تنگه هرمز در مقایسه با تنگه‌های بین‌المللی جهان. نشریه پژوهش‌های سیاسی، ۱۳.
- غریب‌آبادی، کاظم (۱۴۰۵). تنگه هرمز؛ ابعاد حقوقی ترتیبات جدید در پرتو تجاوز و تغییر بنیادین اوضاع. پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، قابل دسترسی از طریق <https://dolat.ir/detail/481842>
- والاس، ربکا؛ مارتین ارتگا، الگا (۱۴۰۱). حقوق بین‌الملل. ترجمه سیدقاسم زمانی و مهناز بهراملو، ایران، تهران: نشر شهر دانش.
- Aba-namay, R. M. (n.d.). Breaking the Hormuz Bottleneck: A Musandam Strategic Fallback: Reframing Chokepoint Risk Through Targeted Maritime Redesign.
- Aldawish, Abdulmalik Mohammed (2024). *The Application of the Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Strait of Hormuz*. University of Essex.
- Alexander Lott, Shin Kawagishi (2022). The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives. *Ocean Development & International Law*, 53 (2–3).
- Andri Nirwana, Sayed Akhyar, Candra Maulana, Yusfa Muliana (2026). The Strait of Hormuz in the Perspective of Geopolitical Interpretation. *Journal of Qur'anic Inquiry and Review*, 1 (1).
- Atakoy Marina (2002). *The Proceedings of the Symposium on the strait used for International Navigation*. Istanbul, Turkey, Turkish Marine Research Foundation.
- Beckman, Robert (2016). The 1982 UNCLOS and Maritime Security: Some Reflections. *Korean Journal of Defense Analysis*, No. 1.
- Caminos, Hugo; Vincent P. Cogliati-Bant (2014). *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Churchill, Robin R., and Alan V. Lowe. (1999). *The Law of the Sea*. 3rd ed, Manchester: Manchester University Press.

- Dr. Rashed, Aba-namay (2026). Breaking the Hormuz Bottleneck: A Musandam Strategic Fallback Reframing Chokepoint Risk Through Targeted Maritime Redesign.
- Harris C., Douglas (2009). Landing Native Fisheries, UBC Press.
- Heybatallah Najaandimanesh, Esmail Karimipour, Seyed Ali Hosseini Balajadeh3, Mozouni Ameneh (2021), "Conflicting Views on the Innocent Passage of Warships with Emphasis on the Practice of Iran", International journal of Maritime Policy Vol. 1, Issue 3, Autumn2021,
- Jia, Bing Bing (1998) The Regime of Straits in International Law. Oxford: Clarendon Press.
- Kirchner, Stefan; Salinaitè, Birutė M. (2013). The IRANIAN Threat to close the STRAIT OF HORMUZ: A Violation of International Law?. *Jurisprudence*, 20.
- Kraska, James; Pedrozo, Raul (2016). *International Maritime Security Law*. Leiden: Martinus Nijhoff.
- Nevitt, Mark. Legal and Operational Issues in the Strait of Hormuz: Transit Passage Under Fire (March 15, 2026). *Just Security*, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=6422118> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.6422118>
- Sheheryaar, Muhammad; Ali, Maryam; Shahbaz, Khadija (2026). Securing the Arteries of Global Trade: US Foreign Policy in the Strait of Hormuz. *Advance Social Science Archive Journal*.
- Sheheryaar, Muhammad, Maryam Ali, and Khadija Shahbaz. (2026) Securing the Arteries of Global Trade: US Foreign Policy in the Strait of Hormuz. *Advance Social Science Archive Journal*, No. 2.
- Tanaka, Yoshifumi (2019). The International Law of the Sea. 3rd ed. (Cambridge: Cambridge University Press.
- Ziaee, Seyed Yaser (2026). Iran's New Governance over the Strait of Hormuz under Fire. Available at: <https://www.justsecurity.org/133996/legal-operational-strait-hormuz-transit-passage/>

Conventions

- Convention regarding the Régime of the Straits (Montreux, 20 July 1936).
- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, April 29, 1958.
- United Nations Convention on the Law of the Sea, December 10, 1982.

Case

- Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), 1949.
- Guyana v. Suriname. Award in the Arbitration Regarding the Delimitation of the Maritime Boundary between Guyana and Suriname. PCA Case No. 2004-04. Award of 17 September 2007. Reports of International Arbitral Awards, 30: 1–144.

Website

<https://truthsocial.com/@realDonaldTrump/posts/116182551337254643>

https://ipis.ir/portal/subjectview/788461#_ftn7