

## ویژه‌های حقوق بین‌المللی ایران در تنگه هرمز

■ **امیر ساعد و کیل** \*

ایالات متحده با اینکه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهایا را تصویب نکرده اما معتقد است مفاد آن جنبه عرفی بین‌المللی پیدا کرده و برای همه دولت‌ها الزام‌آور است.

اداره اطلاعات انرژی آمریکا تنگه هرمز را با توجه به حجم نفتی که از آن عبور می‌کند و نقشی که در امنیت عرضه انرژی دنیا دارد، به عنوان مهم‌ترین گلوگاه نفت دنیا معرفی کرده‌است. عرض تنگه در باریک‌ترین نقطه حدود ۲۱ مایل دریایی است و لذا همه کشتی‌ها ناچار می‌شوند وارد آب‌های سرزمینی ایران و عمان شوند.

دیوان بین‌المللی دادگستری به عنوان یک قاعده عرفی تصدیق کرد که کشتی‌های جنگی در زمان صلح در تنگه‌ها دارای حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق هستند. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنوهم بر این قاعده در دریای سرزمینی مهر تأیید زد و به این ترتیب، کشتی‌های حامل پرچم دولت خارجی را فقط اگر عبور آنها بی‌ضرر قلمداد شود، می‌توان ممنوع کرد. چون طی کنفرانس سوم حقوق دریاهای برخی دولت‌ها مانند آمریکا با گسترش عرض دریای سرزمینی از سه مایل به ۱۲ مایل که منجر به اعمال محدودیت بر آزادی دریانوردی بین‌المللی می‌شد مخالفت کردند، این سازش حاصل شد که در عوض، رژیم عبور ترانزیت برای کشتی‌ها و هواپیماها اعمال شود.

در نتیجه آمریکا از سال ۱۹۷۹ برنامه آزادی دریانوردی خود را در مناطقی که احتمال می‌رفت دولت‌های ساحلی در صدد محدودسازی تردد برآیند از جمله تنگه هرمز آغاز کرد. ایران در هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای اعلام کرد که رژیم عبور ترانزیت در تنگه هرمز را فقط نسبت به کشتی‌های نظامی و تجاری دولت‌هایی که این کنوانسیون را تصویب کرده باشند به اجرا درمی‌آورد، بنابراین در مورد انگلستان قابل اعمال است اما در مورد کشوری مانند آمریکا همان رژیم عبور بی‌ضرر اجرا می‌شود چون کنوانسیون را تصویب نکرده‌است. در هر حال، قواعد مدون بین‌المللی از جمله ماده ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ و همینطور کنوانسیون ۱۹۵۸ ایجاد مانع غیرموجه در تردد کشتی‌ها را مانع می‌کند و حتی دولت ساحلی مکلف است اگر از خطری برای عبور کشتی‌ها آگاهی دارد موارد را به اطلاع عموم برساند.

اگر چه حق عبور ترانزیت در تنگه قابل تعلیق نیست اما ایران حق دارد برنامه ترافیکی یا کریدور تردد کشتی‌ها را در تنگه تعیین کند. کشتی یا هواپیمایی که از رژیم عبور ترانزیت استفاده می‌کند طبق بند اول ماده ۳۹ کنوانسیون حقوق دریاهای حق ندارد جز عبور سریع و مستمر، به اقدام دیگری که غیر از عبور و تهدید حاکمیت و تمامیت سرزمینی دولت ساحلی باشد، مبادرت ورزد.

از دیدگاه ایران که باید رژیم عبور بی‌ضرر را اعمال کند چه بر اساس ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ و چه طبق بند چهارم ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ عبوری که لطمه به صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی نزند عبور بی‌ضرر محسوب می‌شود. البته کنوانسیون ۱۹۸۲ مصداق‌های بیشتری را که مخل عبور بی‌ضرر هستند مانند فعالیت‌های جاسوسی، تبلیغ علیه دولت ساحلی و مانورهای نظامی و استفاده از تسلیحات را نیز پوشش می‌دهد. البته در کنوانسیون‌های مذکور اشاره نشده که وقتی وضعیت جنگی در منطقه حاکم باشد چه مقرراتی باید اعمال شود. بر اساس رویه، شورای امنیت حین جنگ ایران و عراق طی قطعنامه‌های حمله طرفین به کشتی‌های خارجی را ممنوع کرد. همچنین آمریکا در جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۰ مانع عبور ترانزیت کشتی‌ها در تنگه هرمز نشد.

اقدام ایران علیه نفتکش انگلیسی تابع رژیم عبور ترانزیت است و به این ترتیب اگر عدم رعایت مقررات محیط زیستی به عنوان عامل مخرب نظم دولت ساحلی از سوی این نفتکش ثابت شود، مسئولیت بین‌المللی برای ایران نخواهد بود. به نظر من اگر قائل به قواعد عرفی دریانوردی نظامی بر اساس دستورالعمل سن رمو باشیم اینکه اقدام ایران را در چارچوب عمل متقابل توجیه کنیم یعنی همانگونه که برخی مقامات ایرانی موضع‌گیری کردند چون این اقدام ایران با شرایط تناسب و ضرورت نظامی ممکن است مطابقت پیدا نکند، موضع‌گیری دقیق و غیر قابل خدش‌های نیست.

✽ **عضو هیئت علمی دانشگاه تهران**



## اعمال حاکمیت حقوقی ایران در سرنگونی پهپاد امریکایی

■ **حسین نواده توپچی** \*

طبق ماده یک کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو، دولت‌ها حق حاکمیت مطلق نسبت به فضای بالای قلمرو خود دارند. ماده ۲ این قلمرو را شامل اراضی و آب‌های ساحلی متصل به آن کرده‌است. همچنین بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهایا، حاکمیت را به فضای بالای دریای سرزمینی و همچنین بستر و زیربستر آن تسری داده‌است.

با عنایت به مقدمه بالا، در قضیه سرنگونی پهپاد امریکایی توسط سپاه پاسداران انقلاب اسلامی باید عنوان کنیم که جمهوری اسلامی ایران در چارچوب حق اعمال حاکمیت خود، پس از شناسایی پرنده مزبور در محدوده ADIZ منطقه شناسایی پدافند هوایی، به این پهپاد که فاقد مجوز عبور از قلمرو حاکمیتی است اقدام به اخطار کرده و پس از محرز شدن بی‌توجهی پهپاد امریکایی به اخطارها آن را سرنگون کرده‌است. این وضعیت ممکن است برای هر دولتی پیش بیاید. البته ممکن است دولت‌های دیگر به لحاظ موقعیت ایالات متحده از پیشامدهای اینچنینی چشمپوشی کنند ولی جمهوری اسلامی مطابق قواعد موضوعه و عرفی بین‌المللی، حق خود را اعمال کرده‌است.

مشروع را بی‌وجه می‌دانم زیرا جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحده از نظر حقوقی در وضعیت خاصه مسلحانه قرار ندارند، بنابراین کاملاً طبیعی است که دولتی به هواپیماهای هم‌گانه‌کشنده(حتی هواپیماهای غیرنظامی) اجازه ورود به قلمرو خود را ندهد و در صورت ورود و عدم توجه به اخطار آن را وادار به فرود اجباری کند. با عنایت به اینکه پهپادها فاقد سر نشین هستند، امکان وادار کردن آنها به فرود توسط هواپیماهای شکاری وجود ندارد. در نتیجه نیروی نظامی ایران پس از طی مراحل مقرر، مبادرت به سرنگونی پهپاد کرده‌است.

✽ **عضو هیئت علمی دانشگاه عالی دفاع ملی**



ایران در چارچوب حق اعمال حاکمیت خود، پس از شناسایی پهپاد جاسوسی امریکایی اقدام به اخطار کرده و پس از محرز شدن بی‌توجهی به اخطارها آن را سرنگون کرده‌است

# رژه حقوق بین‌الملل در آسمان و آب

<b>کارشناسان و اساتید حقوق بین‌الملل در گفت‌وگو با «جوان» ابعاد حقوقی توقیف کشتی انگلیسی و سرنگونی پهپاد امریکایی را بررسی کردند</b>	
<b>عصر روز جمعه، ۲۸ تیر، یک فروند نفتکش انگلیسی با نام stena impero هنگام عبور از تنگه هرمز به علت رعایت نکردن قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی بنا به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، توسط یگان شناساوری منطقه یکم نیروی دریایی سپاه توقیف شد. توقیف نفتکش انگلیس پس از آنکه چندی پیش دولت محلی جبل الطارق اعلام کرد نیروی دریایی انگلیس نفتکش «گر بس – ۱» را که حامل نفت خام ایران بود توقیف کرده است. اتفاق افتاد، برخی معتقدند توقیف نفتکش انگلیسی «استینا ایمپرو» در تنگه هرمز به خاطر رعایت نکردن مقررات بین‌المللی دریایی صورت گرفت. دیگر حقوقدان‌ها این اقدام را مقابله به مثل با انگلیس تعبیر می‌کنند. گروهی دیگر هم از پیامدها و پیام‌های بین‌المللی این توقیف در گفت‌وگو با «جوان» می‌گویند. حمید عبیدی نژاد، سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس طی یادداشتی اطلاعات جزئی از تخلفات کشتی انگلیسی استینا ایمپرو در تنگه هرمز را به سازمان بین‌المللی دریانوردی «آپمو» ارائه کرده‌است. وی می‌نویسد: اطلاعات جزئی از تخلفات کشتی انگلیسی Stena Impero در تنگه هرمز به سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه گردید.</b>	
<b>بررسی حقوقی نیره ساری</b>	

در این گفت‌وگو با کارشناسان و اساتید حقوق بین‌الملل در گفت‌وگو با «جوان» ابعاد حقوقی توقیف کشتی انگلیسی و سرنگونی پهپاد امریکایی را بررسی کردند



## مطابق حقوق بین‌الملل تعیین مصادیق آلودگی زیست محیطی بر عهده کشور ساحلی است

■ **الهام امین‌زاده**، استاد حقوق بین‌الملل در گفت‌وگو با روزنامه جوان ابعاد حقوقی توقیف کشتی انگلیسی را تشریح می‌کند و می‌گوید: در طول تاریخ دریانوردی همیشه کشتی‌هایی که از تنگه‌های بین‌المللی عبور می‌کردند، موظف به رعایت امنیت کشور ساحلی بودند. یعنی اینکه وقتی کشتی در حال عبور از منطقه است نباید محیط زیست را آلوده کند یا به نوعی به آزیان و مردم کشور ساحلی آسیب بزند یا امنیت منطقه را زیر سؤال ببرد و منافع اقتصادی را خدشه‌دار کند.

وی ضمن تأکید بر این مسئله که تمامی موارد مذکور ممنوع تلقی می‌شود، توضیح می‌دهد: کشورهای ساحلی مخیر به توقیف ناقضان حقوق کشورهای ساحلی هستند.

امین‌زاده در این زمینه به کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸ استناد ورزیده و معتقد است: متون این کنوانسیون‌ها مؤید نقض نکردن یا خدشه‌دار نکردن امنیت، اقتصاد و محیط‌زیست کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی است. در حالت کلی بحث عبور بی‌ضرر مطرح می‌شود و حتی در عبور ترانزیتی که آزادتر است، هیچ کشوری حق آسیب زدن به کشورهای ساحلی را ندارد.

امین‌زاده با اشاره به زوایای حقوقی و بین‌المللی این توقیف بیان می‌دارد: کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاهای در واقع تطابق با استانداردهای ایمنی و بین‌المللی را مقرر کردند و تمامی کشورها موظف به رعایت ضوابط ایمنیتی و بین‌المللی شدند و اگر در هر شرایطی کشور ساحلی عبور آن کشتی را مخل خود بدانند، می‌توانند آن را متوقف یا وادار به بازگشت یا اصلاح عملکرد کنند.

# حقوقی

سرویس اجتماعی ۰۹۸۸۹۸۴۴

## توقیف کشتی انگلیسی در تنگه هرمز از نگاه حقوق بین‌الملل

■ **احمد مؤمنی‌راد** \*

۱- حق اقدام متقابل یا مقابله به مثل از سوی حقوق بین‌المللی برای ایران در قبال توقیف محموله نفتی متعلق به ایران که در جبل‌الطارق توسط انگلیس توقیف شد، وجود دارد.

۲- توقیف کشتی انگلیسی stena impero توسط سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در تنگه هرمز به خاطر نقض قوانین و مقررات بین‌المللی بود که این کشتی انجام داده بود و این اقدام، اقدام متقابل ایران نبود.

۳- از منظر ایران رژیم عبور از تنگه هرمز، عبور بی‌ضرر است که حقوق بین‌المللی عرفی تصریح شده در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهاست و کشتی انگلیسی در مواردی مفاد این کنوانسیون را نقض کرده‌است.

۴- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهایا برای تنگه‌های بین‌المللی از جمله تنگه هرمز عبور ترانزیت را به رسمیت می‌شناسد. این کنوانسیون برای کشورهایی که آن را تصویب کرده‌اند، الزام‌آور است.

۵- ایران کنوانسیون فوق‌الذکر امضا کرده ولی تصویب نکرده‌است لذا اجرای مفاد این کنوانسیون برای ایران لازم‌الاجرا نیست.

۶- برای عبور و مرور نظام‌مند، قانونی و ایمنی کشتی‌ها از تنگه هرمز سازمان بین‌المللی دریانوردی طرح جداسازی عبور و مرور در دریایی را در تنگه هرمز اجرا کرده‌است. این طرح (Traffic sepration scheme) TSS نام دارد که انگلیس هم آن را پذیرفته‌است.

۷- کشتی انگلیسی بی‌حرتک به سمت دریای خلیج فارس در تنگه هرمز از مسیر خروجی در جنوب در حال ورود بود که نقض صریح مقررات بین‌المللی است.

۸- این کشتی برخلاف مقررات بین‌المللی دستگاه موقعیت‌یاب (GPS) خود را هم خاموش کرد تا مسیر تردد نامعلوم باشد و هشدارها و تذکرات یگان دریایی سپاه نیز بی‌توجهی کرد و حتی ناوچه جنگی انگلیسی را هم به کمک گرفت که این ناوچه با پرواز دو بالگرد سعی در خنثی کردن عملیات تکاوران دریایی سپاه داشت.

۹- مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریاهایا نیز حقوق عرفی دریانوردی به کشورهای ساحلی این حق را می‌دهد که نه تنها در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی‌اش بلکه در منطقه… نیز با متخلفان برخورد کند و امنیت عبور و مروری را تضمین و مقررات خود را اعمال کنند.

۱۰- ایران در ۴۰ سال گذشته نشان داده‌است که با قدرت و درایت اهمیت تنگه هرمز خلیج فارس را برای همه دولت‌ها و همه کشتی‌هایی که در این منطقه تردد می‌کردند حفظ کرده‌است و هیچ‌گاه به دنبال جنگ، بحران و درگیری نبوده‌است.

۱۱- ایران در عین حال با اقتدار از حقوق و منافع خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان دفاع می‌کند و اجازه نمی‌دهد که هیچ دولتی با نقض معاهدات بین‌المللی یا زیر پا گذاشتن حقوق عرفی و دریانوردی امنیت منطقه را دچار خدشه کند و به آن آسیب برساند.

۱۲- توقیف محموله نفتی ایران (کشتی گریس) در جبل‌الطرق با بهانه‌ای واهی است. انگلیس قطعاً یک راهزن دریایی است و کشتی به هیچ وجه تخلفی انجام نداده‌است لذا با نظر به‌ای که در ابتدا اشاره کردم «اقدام متقابل» در قبال این نقض حقوق بین‌المللی برای ایران محفوظ است.

✽ **عضو هیئت علمی دانشگاه تهران**

## حق دفاع مشروع

### در مقابل نقض حریم هوایی کشور

■ **فاطمه عسگری نژاد** \*

در بیشتر معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی از معاهدات وستفالی ۱۶۴۸، منشور ملل متحد ۱۹۴۶، کنوانسیون ملل متحد در حقوق دریاهایا ۱۹۸۲ و قطعنامه ۲۱۷۴ شورای امنیت مصوب ۲۰۱۴ و قطعنامه ۲۶۲۵ مجمع عمومی مصوب ۱۹۷۰، حاکمیت دولت‌ها و اصل احترام به آن توسط اعضای سازمان ملل متحد مورد تأکید و توجه قرار داشته‌است.

ماده یک کنوانسیون شیکاگو اصل حاکمیت و منحصربه‌فرد دولت‌ها را بر حریم هوایی خود و ماده ۲ آن نیز حاکمیت هوایی دولت شامل فضای بالای خاک و آب‌های سرزمینی مجاور تحت حاکمیت دولت را به رسمیت شناخته‌است.

ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو «پرواز پهپادها را منوط به اجازه و رضایت کشورها دانسته و به صراحت پرواز بدون موافقت قبلی دولت‌های دیگر را ممنوع اعلام کرده‌است» و قطعنامه ۲۱۶۶ شورای امنیت مصوب ۲۰۱۴ به کارگیری پهپاد را به دلیل تهدید علیه امنیت یک کشور ممنوع کرده‌است.

در مورد محل هدف قرار گرفتن پهپاد عده‌ای قائل به آب‌های بین‌المللی تنگه هرمز هستند که برخلاف این نظر، دیوان بین‌المللی دادگستری با تأکید بر دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهایا اظهار داشته‌است: «برای تعیین دریای سرزمینی‌گاه باید… منافع اقتصادی خاص… یا مالکیت تاریخی را مطمیح نظر قرار داد» که در مورد ایران در تنگه هرمز مصداق دارد. با توجه به نقشه محل اصابت و سقوط پهپاد، نقض حریم هوایی ایران توسط پهپاد محرز می‌باشد.

اگر بر فرض احتمال محل پهپاد را در دریای آزاد و مشمول عبور بی‌ضرر هم در نظر بگیریم، مطابق ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاهایا ۱۹۸۲: «هرگونه فعالیت از نوع تهدید، کاربرد زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال دولت ساحلی… با هدف جمع‌آوری اطلاعات جهت برهم زدن صلح و امنیت دولت ساحلی، عبور بی‌ضرر تلقی نخواهد شد.» طبق ماده ۵۱ منشور ملل متحد، ایران حق دفاع مشروع در مقابل نقض حریم هوایی کشور خود را در برابر پهپاد امریکایی داشته‌است و طبق ماده ۲ مسئولیت دولت‌ها، در صورت احراز هر عمل متخلفانه بین‌المللی دولت، انتساب آن عمل به دولت و نقض تعهد بین‌المللی است که درباره پهپاد امریکایی هر دو شرط وجود دارد. همچنین با توجه به اجازه پرواز پهپاد از کشور ساحلی نیز مطابق مواد ۱۷ و ۱۸ پیش‌نویس مسئولیت دولت‌ها که گفته‌است: «هر دولت در صورتی که در اعمال متخلفانه دولت دیگر از طریق مساعدت، نظارت یا اجازه دخالت داشته باشد مسئول تلقی خواهد شد.» کشور ساحلی که اجازه پرواز به پهپاد متجاوز را داده‌است نیز در برابر ما مسئولیت دارد.

بر اساس قاعده عام‌الشمول و فراگیر Erga Omnes، دیوان بین‌المللی دادگستری تعهدات ناشی از اعمال غیرقانونی تجاوز هر دولت را در زمره تعهدات در مقابل جامعه بین‌المللی شناخته‌است و ایران حق طرح دعوی از طریق مراجع قضایی بین‌المللی (دیوان بین‌المللی دادگستری) و شبه‌قضایی بین‌المللی (ایکتاو) را دارد.

✽ **کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل**

