



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۶/۰۴/۱۸

محمد شعیب هوشدار

حالت حقوقی آبنای هرموز

قبل از پرداختن به موضوع اصلی این پژوهش تصریح می گردد که حمله نظامی ایالات متحده آمریکا و اسرائیل صهیونیست به ایران تجاوز آشکار و نقض اصول مندرج منشور سازمان ملل متحد و تمام اصول بنیادی حاکمیت دول بوده و نیز بر اساس تعاریف علمی جرایم ضد بشری مندرج در میثاق های بین المللی و سایر اسناد رسمی جامعه جهانی، آمریکا و اسرائیل در ایران مرتکب جنایات جنگی و جنایات علیه بشریت گردیده اند که این اعمال دو دولت متجاوز نامبرده ایران را در موقعیت یک کشور ویکتیم و مظلوم قرار داده است، بدون تردید رویداد ها و حوادث سیاسی، ایدئولوژیک و سیاسی در آن منطقه ریشه های دور و نزدیکی دارد که عوامل و اسباب خود را دارند و بحث بر آنها موضوع و مقصد این تحقیق نمی باشد.

تتبع حاضر یک مسئله حقوقی است که در نتیجه سیاست جنگ آفرینی و تجاوز متجاوزان پدید آمده است، این مسئله موضوع مالکیت و یا عدم مالکیت بر آبنای تنگه هرموز می باشد، این تنگه متعلق به کی است...؟ شرایط استفاده و یا عبور از آن تابع کدام مقررات خواهد بود، چه کسی می تواند مالک آن باشد و چه کسی حق انتقال مالکیت این تنگه را خواهد داشت مسایلی اند که تا حدودی به آنها پرداخته خواهد شد.

"تنگه هرموز در جنوب ایران و شمال شبه جزیره مسندم عمان قرار دارد. این تنگه خلیج را به دریای عمان و سپس به اقیانوس هند وصل می کند. عرض آن بین ۳۵ تا ۶۰ مایل بحری (۵۵ تا ۹۵ کیلومتر) متغیر می باشد، ساحل شمالی آن متعلق به ایران است" و ساحل جنوبی آن به عمان وصل می شود.

ارقامی را که در مورد عرض تنگه می توان دید، بعضاً از هم متفاوت درج شده اند، شاید به سبب اینکه سهم این یا آن کشور ساحلی کم و یا بیشتر نشان داده شود، این ارقام در متون مختلف، متفاوت درج گردیده اند، ولی رقمی که این تحقیق به آن کمی اطمینان دارد، همان ارقامی است که در بالا عرض تنگه میان دوساحل ایران و عمان را در کم عرض ترین محل آن تنگه نشان میدهد اکثر گزارش های واقع بین نیز به همین ارقام اطمینان نشان میدهند.

تنگه به علت آنکه در سر راه پرعبورترین معبر تجارتي و نفتی جهان قرار گرفته از مهمترین معابر جهان به شمار می رود و به درجه بلندی اهمیت اقتصادی، تجارتي و ترانسپورتی که دارد، گاهی آنرا به اسم "گلگاه" هم نوشته اند. تاریخ نیز شاهد جنگ ها و جنجال های بر سر این تنگه بوده است.

در منطقه خلیج هر بار که منازعات و بر خورد های نظامی روی داده قدرت های منطوقی و ساحلی تنگه هرموز، رقبا را تهدید به بستن تنگه نموده و یا آنرا بسته اند، بستن این معبر آبی بدون شک عمل خطرناک نظامی و اقتصادی نه تنها برای منطقه که برای تمام جهان محسوب می شود.

بخش زیاد اموال تجارتي شامل مواد خام، نفت، گاز، ادویه جات، ماشین الات و... از این تنگه از آسیا به کشور های خلیج، شرق میانه، شمال افریقا و نیز اروپا به رفت و آمد از این معبر ناگزیر اند، بالخصوص انتقال نفت و گاز که منبع مهم انرژی در جهان هست، تقریباً 20 فیصد نفت تمام دنیا از همین منطقه و توسط ترانسپورت آبی باید از تنگه هرموز عبور نماید.

حالا که منطقه تنگه هرموز بنابر حمله آمریکا و اسرائیل صهیونیست، حالت جنگی به خود گرفته است، جمهوری اسلامی ایران به نحوی تنگه را بسته و حتی ادعای مالکیت بر آن را دارد و فرا تر از آن خواهان برقراری حق العبور بر کشتی ها بوده و بیشتر از آن می خواهد تا ایالات متحده آمریکا، "حق مالکیت" ایران بر تنگه هرموز را به رسمیت بشناسد. این ها پرسش های اساسی اند که باید به استناد اسناد بین المللی - میثاق ها و قرار داد های مربوط - پاسخ های شان را جست و جو نمود.

در باره مسایل مربوط به حقوق ابحار دو میثاق اساسی بین المللی وجود دارد که هر کدام به مسایل و ابعاد ناظر به ابحار احکام و قواعد روشن و مشخصی را حاوی می باشند، میثاق ابحار - صرف نظر از بحر و بحیره و... - تمام آب های آزاد شور بین المللی که جز آب های ساحه ارضی شناخته شده کدام کشور نباشد، میثاق ابحار بر آن نافذ می باشد حتی در باره حالت و چگونگی آب های شور ساحه ارضی کشور ها نیز نکاتی را حاوی می باشد.

میثاق بین المللی ابحار دسامبر 1982 حایز شرح تمام پرسش های مربوط به حقوق ابحار بوده که آنرا به حیث قانون اساسی ابحار هم می شناسند. چون 72 فیصد سطح سیاره ما را آب پوشانیده و بیش از 50 فیصد این آب ها را "آب های آزاد" شکل می دهند، تعریفی از آب های آزاد را ارائه داده است به این شرح: «عبارت آب های آزاد معمولاً به همه

نواحی خارج از صلاحیت ملی اطلاق می‌شود، از جمله بستر دریا و ستون آب (بخش عمودی آب از سطح تا کف). این همان آب‌های بین‌المللی است که بیش از - تقریباً 50 درصد از سطح سیاره - دو سوم اقیانوس‌های ما را پوشش می‌دهد.» به این ترتیب تقریباً 22 فیصد آب‌های روی سیاره، متعلق به ساحات "آب‌های ساحلی" و آب‌های که کشور های ساحلی آنرا ساحه امنیتی و اقتصادی خود میدانند، را شکل میدهد.

در اوایل مجموع این دو ساحه آب‌های ساحلی تا "5 مایل بحری - تقریباً 8/045 کیلو متر -" برای کشور های ساحلی پذیرفته شده بود ولی بعداً این رقم به 12 مایل بحری - تقریباً کمتر از 20 کیلو متر - قبول گردانیده شد. قابل ذکر است که هم در میثاق 1982 و نیز قرارداد 2023 کاربرد علوم انفرماتیک نیز در متن قرارداد ها در نظر گرفته شد و نیز بنابر دستاورد های علمی کنونی در بستر و زیر بستر ابحار منابع طبیعی گران قیمت نهفته است که نحوه استفاده و دسترسی آنها در قرار داد 1982 تا حدودی واضح ساخته شده است، قرارداد سال 2023 در باره رعایت قوانین حفظ محیطی نیز نکات مهمی را جهت مراعات شدن آن درج نموده است.

" هوگو گروسویوس هلندی با تمسک به اینکه لازمه حاکمیت، مالکیت است و چون بحر غیر قابل تملک است، هیچ کس حق حاکمیت بر آن ندارد..." و اصل آزادی ابحار را اساس گذاشت."

بر بنیاد همین مقوله معاهده ابحار 1982 در اصل "الف" چنین وضاحت میدهد که: «اصل اولیه و قاطع حاکم بر حقوق ابحار عبارت است از اصل آزادی دریاهاست. در پرتو این اصل تمامی پهنه های آبی عرصه آزاد و متعلق به بشریت فرض می شود و اعمال هرگونه محدودیت منوط به توافق جهانی است.» گفتنی است این محدودیت ها در قالب تعیین مناطق دریایی مختلف با حقوق و تکالیف مختلف نسبت به دول ساحلی و غیر ساحلی... در حال تکامل بوده و اصول کنوانسیون 1982 حقوق دریاها بر آن حاکم میباشد...». این کنوانسیون یا میثاق توسط 168 کشور امضاء گردیده و به تاریخ 16 نوامبر 1994 نافذ گردیده است. برخی مقررات این کنوانسیون صرفاً بیان مجدد مواد کنوانسیون های ژنو هستند و در واقع قواعد تثبیت شده حقوق بین الملل عرفی را به تصویر می‌کشند.

«دولت ایران کنوانسیون سال 1982 ابحار را امضا کرده ولی هنوز به تصویب نهایی نرسانده است، اما بر اساس حقوق معاهدات، ملزم به رعایت مفاد آن تا زمانی است که امضای خود را پس بگیرد. ایران در زمان امضای این کنوانسیون اعلام کرده است که حق «عبور ترانزیتی» از تنگه هرمز را فقط در مورد کشور هائی رعایت خواهد کرد که آن‌ها هم این سند را امضا کرده باشند. همچنین عنوان می‌کند که درباره کشور هایی که این سند را امضا نکرده باشند همان قاعده "عبور بی‌ضرر" (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو) از تنگه‌ها حاکم است.»

به استناد میثاق ابحار "آب‌های آزاد" متعلق به هیچ یک از دول نبوده و مال بشریت فرض شده است که هیچگونه محدودیتی بر استفاده و عبور و مرور از آن وضع شده نمی تواند و تغییر دادن ماهیت "آزاد بودن" آن مستلزم توافق جهانی هست. از این اصل چنین می توان فهمید که توافقات دو جانبه و یا اهدای بخشی یا قسمتی از "آب‌های آزاد" از سوی یک کشور یا شخص مثلاً ایالات متحده آمریکا و یا رئیس جمهور آن اعتبار حقوقی نداشته و ماهیت جهانی بودن بخشی از آب‌های آزاد را دگرگون ساخته نمی تواند.

بر اساس مواد میثاق ابحار یا قانون اساسی آب‌های آزاد، عبور و مرور در آب‌های آزاد - منجمله تنگه ها یا آبراه ها - آزاد بوده و دولت های ساحلی تعلیق و مانع این عبور شده نمی توانند، مشخصه های تنگه‌های بین‌المللی و صلاحیت دولت‌های ساحلی در تنگه‌های بین‌المللی و به رسمیت شناختن اصل آزادی از احکام و مقررات عمده و مهم این کنوانسیون است.

عبور شناور در میثاق به دو نوع تفکیک گردیده است؛ حق عبور بی ضرر: به‌طور کلی در خارج از آبهای داخلی یک کشور ساحلی، حق عبور بی ضرر جریان دارد. طبق این اصل کلیه شناورهای (اعم از کشتی، هواپیما، زیردریایی و ...) خارجی می توانند طبق شرایطی عبور و مرور نمایند و یا جهت مقاصد اضطراری توقف کنند که به حق عبور و مرور بی ضرر موسوم است. لیکن در محدوده انحصاری اقتصادی و فلات قاره، حق هیچگونه فعالیت اقتصادی مانند ماهیگیری، کشیدن خط لوله و کیبل، انجام تحقیقات علمی و اقیانوس نگاری و غیره را ندارند مگر با اجازه دولت ساحلی.

"حق عبور ترانزیت" یک مفهوم در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق ابحار است که به کشتی‌ها حق آزادی عبور و مرور یا به هواپیماها حق عبور از فراز یک منطقه را صرفاً برای حمل و نقل (ترانزیت) مستمر و سریع از یک تنگه بین بخشی از آب‌های آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگر می‌دهد. یک کشور هم‌مرز تنگه مانع حمل و نقل مستمر و سریع، عبور از تنگه به منظور ورود، خروج یا بازگشت آن نمی‌شود..."

در ماده 35 کنوانسیون ابحار فهرستی از نباید های ثبت و قبول شده است که حالات ممانعت و توقف کشتی ها را مشخص ساخته است؛ بر اساس مفهوم مخالف بند ج ماده مذکور در شرایط صلح نظام حاکم بر تمام تنگه های کشتی رانی بین المللی به شمول تنگه هرموز "عبور ترانزیتی" است. در عبور ترانزیتی عابر یا شناور مکلفیت پاسخگویی به کشور های ساحلی را ندارد مگر در حالات خیلی نادر.

اما شرایط حقوقی عبور بی ضرر از تنگه ها مشابه شرایط حقوقی عبور بی ضرر از بحر یا بحیره سرزمینی نیست و دول همجوار تنگه ها، در هر حال حق ندارند عبور دیگران از تنگه را به حال تعلیق در آورند.

به این ترتیب جمهوری اسلامی و یا هر کشور دیگری بر اساس همین کنوانسیون ابحار حق و صلاحیت بستن و یا مانع شدن عبور کشتی ها از تنگه هرموز را ندارند.

بر اساس متن میثاق 1982 در داخل تنگه هرموز سه قسمت ۱- آب‌های سرزمینی ایران (۱۲ مایل دریایی یا 20 کیلومتر از ساحل ایران). ۲- آب‌های سرزمینی عمان (۱۲ مایل دریایی یا 20 کیلومتر از ساحل عمان) و ۳- آب‌های آزاد (9 مایل -14/45 کیلو متر- از میان آب‌های سرزمینی ایران و عمان) وجود دارد. دولت ایران نمی‌تواند برای بخش‌های دیگر تنگه هرموز هیچگونه اعمال کنترل، نظارت یا مسدود کردن، حتی بابت بهبود جریان عبور کشتی‌های دیگران را تعیین کند. قابل توجه است که قسمت عمده طرح‌های تفکیک تردد کشتی‌ها در داخل تنگه هرموز در طرف عمانی تنگه هرموز قرار گرفته است، ولی عمان ظاهراً همانند اعراب دیگر سکوت کرده است شاید این سکوت به منفعتش هم باشد زیرا تسلط گسترده بر آب‌های آزاد هر قدرتی را وسوسه می‌کند.

به تأکید اذهان می‌گردد، دفاع عادلانه ایران در برابر تجاوز اسرائیل صهیونیست و ولی نعمت آن یک امر کاملاً مشروع و بر حق می‌باشد که تردید در آن انعکاس پذیرفتن عدالت را مکرر می‌گرداند.

ولی بی‌توجه به اصول بین‌المللی و بی‌توجه به حقوق اکثریت مردم در مسیر خلیج و تنگه هرموز و با بستن آن این همه مردم را در مضیقه‌های تأمین مواد اولیه زندگی و امور اقتصادی و فعالیت‌ها گذاشتن، نمی‌تواند، مشروع و برحق باشد، استفاده نظامی از فشار آوردن بر مردم و مخلوق خدا، به درستی این عمل صدمه جدی می‌زند قابل درک است که رقابتی نظامی ایران از وسایل نظامی پیشرفته‌ای برخوردار اند، ولی تحقق فشار بر مردم منطقه و جهان ایران را در موقعیتی قرار خواهد داد که دنیا دفاع مشروع آنرا زیر سوال ببرند. امریکا نیز ایران را وسوسه می‌کرد تا به تنگه ارزش بیشتری قابل شود و بعد جناب با قهرمانی آنرا از چنگ ایران برون آورده و آزاد سازد.

هر کشوری که حصه‌ای از آب‌های آزاد جهان را به مناطق ارضی خود متعلق سازد، غاصب شناخته خواهد شد. امروز-17 اپریل - که ایران تنگه را با شرایطی صرف برای دوره متارکه یا آتش بس ده روزه و تأمین صلح در لبنان و آن هم با دریافت "حق العبور" برای کمتر از 24 ساعت باز گذاشته بود به تاریخ 18 اپریل واپس بسته نمود. این شرایط و انقیادها حالت حقوقی "آزاد بودن" تنگه هرموز را نقض می‌کند، آب‌های آزاد تنگه هرموز - 9 مایل - کاملاً آب‌های متعلق به "بشریت" است، به اضافه اینکه عبور از آب‌های 12 مایل مربوط عمان و نیز 12 مایل ایران برای کشتی‌های غیر نظامی و تجارتي بدون پرداخت حق العبور و مجانی قابل استفاده می‌باشد و طبق اصول میثاق مربوط مجانی بودن عبور از این تنگه ضمانت شده است.

توقعات "اضافه خواهانه" ایران به موقف مظلومیت آن در زیر تجاوز اسرائیل صهیونیست و متحد او امریکا را سخت صدمه می‌زند، این توقعات ایران را که مردم مظلوم آن در میان مشکلات داخلی و جنگ تجاوز کارانه گیر افتاده اند، چنان وانمود خواهد ساخت که ایران به نام قربانی تجاوز، در صدد توسعه طلبی و فراخ ساختن دامنه سلطه خود و توسعه طلبی است.

در حالی که آب‌های آزاد بر طبق میثاق ابحار-1982 - برای تمام بشریت در چوکات شرایط آن مجانی و آزاد می‌باشد اگر تنگه هرموز تابع حق العبور گردد، پس تمام آب‌های آزاد دگر از مجانی بودن شان برون می‌آیند. کانال سوئز و کانال پانامه به خاطری تابع حق العبور است که آن کانال‌ها بالای ساحه ارضی مصر و پانامه قرار گرفته و در اعمار آن سرمایه گذاری شده است و آب‌های آن دو کانال بالای ساحه ارضی آنها قرار داشته و آب‌های سرزمینی دو کشور نامبرده بوده و در جمله آب‌های آزاد ابحار محسوب نمی‌شوند.

اخیراً در 18 اپریل 2026 نمایندگان بیش از 42 کشور از آسیا، آفریقا و امریکای لاتین و اتحادیه اروپا، طی کنفرانسی باز شدن کامل، بدون قید و شرط و مجانی تنگه هرموز را در فیصله کنفرانس به استناد قانون اساسی ابحار(1982) تأکید نمودند.

باز و بسته بودن تنگه هرموز به سرنوشت، کار و خوان میلیون‌ها انسان مستضعف مرتبط است و این پا گذاشتن به روی گلولی نادار های مناطق نامبرده به هیچ اصل و قاعده‌ای قابل تأیید و حمایت نمی‌باشد.

وقتی می‌بینیم که شخصی که حتی زمانی در پست وزارت خارجه کشور مؤظف هم بود بدون فهم و آگاهی فرمایش می‌دهد که دولت ایران از هر کشتی دومیلیون دالر حق العبور دریافت کند، در می‌یابیم که موصوف فقط لفاظی کرده و از حقوق بین‌الملل و موارد عمده و اساسی آن بی‌اطلاع بوده است و یا هم بنابر علاقه فراونی که به جمهوری اسلامی ایران داشته این نظر را برای خوش سازی دوستان خود لطف نموده است. این آقا فکر نه کرده و نه سنجیده است که نخست به صورت قانونی هیچ کشوری حق دریافت حق العبور از کشتی‌ها از تنگه هرموز را نه دارد. از جانب دیگر تفاوت افزایش قیمت مواد در هر دو طرف تنگه هرموز را تاجران و مالکان کشتی‌ها نمی‌پردازند بلکه این افزایش را بر تمام شد، کالا های تجارتي می‌افزایند و در نتیجه مستهلک کم بغل که اکثریت مستهلکان مواد را دربر می‌گیرد، محل این فشار و ظلم این افزایش قیمت قرار خواهد گرفت و لذا این ادعای موصوف هم غلط از آب برون می‌آید که گویا به اکثریت های فقیر اندیشیده بوده است.

پایان