



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 آبناي هر موز

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، ایدیولوژیک 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 آبنا یا تنگه هر موز 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 هر موز 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 پر عبورترین معبر تجارتي و نفتی جهان قرار گرفته از مهمترین معابر جهان به شمار می رود و به درجه بلندی اهمیت اقتصادی، تجارتي و ترانسپورتي 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 منطقه و ساحلی تنگه هر موز، 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 منبعه مهم انرژی در جهان هست، تقریباً 20 فیصد نفت تمام دنیا از همین منطقه و توسط ترانسپورت آبی باید از تنگه هر موز عبور نماید.

حالا که منطقه تنگه هر موز 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 امریکا، "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 می شود، از جمله بستر دریا و ستون آب (بخش عمودی آب از سطح تا کف). این همان آب های بین المللی است که بیش از - تقریباً 50 درصد از سطح سیاره - دو سوم اقیانوس های ما را پوشش می دهد.» به این ترتیب تقریباً 22 فیصد آب های روی سیاره، متعلق به ساحات "آب های ساحلی" و آب های که کشور های ساحلی آنرا ساحه امنیتی و اقتصادی خود میدانند، را شکل میدهد.

در اوایل مجموع این دو ساحه آب های 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 گروسیوس 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 دریاهای 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 می کشند.

«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 هرموز را فقط در مورد کشورهایی رعایت خواهد کرد که آن ها هم این سند را امضا کرده باشند. همچنین عنوان می کند که درباره کشورهایی که این سند را امضا نکرده باشند همان قاعده "عبور بی ضرر" (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو) از تنگه ها حاکم ست.»

به استناد میثاق ابحار "آب های 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 "آب های 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 آب های آزاد را دگرگون ساخته نمی تواند.

بر اساس مواد میثاق ابحار یا قانون اساسی آب های آزاد، عبور و مرور در آب های آزاد - منجمله تنگه ها یا آبراه ها - آزاد بوده و دولت های ساحلی تعلیق و مانع این عبور شده نمی توانند، مشخصه های تنگه های بین المللی و صلاحیت دولت های ساحلی در تنگه های بین المللی 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: به طور کلی در خارج از آب های 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 کشتی ها 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 آب های آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگر می دهد. یک کشور هممرز تنگه مانع حمل و نقل مستمر و سریع، عبور از تنگه به منظور ورود، خروج یا بازگشت آن نمی شود..."

در ماده 35 کنوانسیون ابحار فهرستی از نباید های ثابت 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 هر موز "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 هر موز را ندارند.

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

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

ولی بی توجه به اصول بین المللی و بی توجه به حقوق اکثریت مردم در مسیر خلیج و تنگه هر موز و با بستن آن این همه مردم را در مضیقه های تأمین مواد اولیه زندگی و امور اقتصادی و فعالیت ها گذاشتن، نمی تواند، 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 رقبای نظامی ایران از وسایل نظامی پیشرفته ای 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 می کرد تا به تنگه ارزش بیشتری قایل شود و بعد جناب با قهرمانی آنرا از چنگ ایران برون آورده و آزاد سازد. هر کشوری که حصه ای از آب های 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 انقیاد ها حالت حقوقی "آزاد بودن" تنگه هر موز را نقض میکند، آب های آزاد تنگه هر موز – 9 مایل – کاملاً آب های متعلق به "بشریت" است، به اضافه اینکه عبور از آب های 12 مایل مربوط عمان و نیز 12 مایل ایران برای کشتی های غیر نظامی و تجارتی بدون پرداخت حق العبور و مجانی قابل استفاده می باشد 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 آب های آزاد بر طبق میثاق ابحار -1982 – برای تمام بشریت در چوکات شرایط آن مجانی و آزاد می باشد

اگر تنگه هر موز تابع حق العبور گردد، پس تمام آب های آزاد دگر از مجانی بودن شان برون می آیند. کانال سونز و کانال پانامه به خاطری تابع حق العبور است که آن کانال ها بالای ساحه ارضی مصر و پانامه قرار گرفته و در اعمار آن سرمایه گذاری شده است و آب های آن دو کانال بالای ساحه ارضی آنها قرار داشته و آب های سرزمینی دو کشور نامبرده بوده و در جمله آب های آزاد ابحار محسوب نمی شوند.

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

باز و بسته بودن تنگه هر موز به سرنوشت، کار و خوان میلیون ها انسان مستضعف مرتبط است و این پا گذاشتن به روی گلوی نادار های مناطق نامبرده به هیچ اصل و قاعده ای قابل تأیید و حمایت نمی باشد. وقتی می بینیم 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 می یابیم که موصوف فقط لفاظی کرده و از حقوق بین الملل و موارد عمده و اساسی آن بی اطلاع 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 کشتی ها از تنگه هر موز را نه دارد. از جانب دیگر تفاوت افزایش قیمت مواد در هر دو طرف تنگه هر موز را تاجران و مالکان کشتی ها نمی پردازند بلکه این افزایش را بر تمام شد، کالا های تجارتی می افزایند 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 می آید که گویا به اکثریت های فقیر اندیشیده بوده است.

پایان