

واقعیت ماجرای مدرسه فوتبال مشهد چیست؟



فرصت‌ها و تهدیدهای پروژه مولدسازی چیست؟

پیشنهاد «فرهیختگان»: شفاف عمل کنید

پروژه حساس ۱۰۸ هزار میلیارد تومانی

دکتر طهرانچی در نشست همکاری‌های مشترک دانشگاه آزاد و سازمان منطقه آزاد قشم مطرح کرد

گام بلند دانشگاه در مهارت
کارآفرینی و فناوری‌های دریایی



ان‌شاءالله تلویزیون هم پای کار می‌آید

جشنواره فجر، کنسرت و شبکه
نمایش خانگی علیه تحریم

چه کسانی می‌خواهند از حادثه سفارت آذربایجان سوءاستفاده کنند؟

شلیک مبهم در
خیابان پاسداران



« یادداشت

تحلیل حقوقی مسدودسازی تنگه هرمز

کسب اجازه از سوی دولت ساحلی نیست، حق عبور بی‌ضرر برای نفع متقابل همه کشورها و به‌ویژه برای تسهیل حمل‌ونقل تجارت دریایی به رسمیت شناخته می‌شود و این محدودیتی است که حقوق بین‌الملل بر حاکمیت دولت‌های ساحلی در دریای سرزمینی وارد کرده است. بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ در چند بند فعالیت‌هایی را -که به عبور بی‌ضرر مله وارد می‌کند- نام برده است که عبارتند از: ۱- هرگونه تهدید یا استفاده از زور در ضدحاکمیت و استقلال سیاسی، ۲- اجرای تمرین با اسلحه از هر نوع، ۳- هر نوع عمل در جهت جمع‌آوری اطلاعات ضدآمور دفاعی کشور ساحلی و ۴- پرواز، فرود یا قرار گرفتن هر نوع وسیله نظامی روی عرشه کشتی. طبق نظر دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کوفو ۱۹۴۹ کشتی‌های جنگی و به تبع آن کشتی‌های بازرگانی می‌توانند در زمان صلح، بدون کسب اجازه قبلی از دولت‌های تنگه‌ای از تنگه‌های بین‌المللی مجاور آن دولت‌ها عبور کنند، به گونه‌ای که عبور آنها برای دولت‌های تنگه‌ای بی‌ضرر باشد. همچنین دولت‌های تنگه‌ای نمی‌توانند عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی را در زمان صلح به‌حالت تعلیق درآورند.

در ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای طبق چهار شرط دولت ساحلی می‌تواند عبور بی‌ضرر را تعلیق کند: ۱- تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برای حفظ و حمایت از امنیت دولت ساحلی ضروری باشد، ۲- تعلیق عبور بی‌ضرر در نواحی ویژه‌ای از دریای سرزمینی صورت گیرد و تمامی قسمت‌های آن را دربرگیرد، ۳- تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی به صورت موقت و برای مدت مشخصی باشد و ۴- از پیش به اطلاع دولت‌های دیگر رسانده شود. این حالت دور از ذهن است که ایران در تضاد با منافع ملی خود و با استناد به حقوق بین‌الملل بتواند دست به اقدامات مقتضی در این راستا بزند. البته با توجه به اینکه در مورد تنگه هرمز دو حالت عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت محل مناقشه است و ایران هنوز به کنوانسیون ۱۹۸۲ نپیوسته، بلکه فقط آن را امضا کرده است. البته مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است، درحال حاضر مطابق با کنوانسیون ۱۹۵۸ یا ۱۹۸۲ یا حقوق عرفی موجود نیست و از منظر حقوق بین‌الملل قابل پذیرش نخواهد بود. طبق ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین هر چند کشوری کنوانسیون را تصویب رسمی نکرده اما نمی‌تواند با حقوق عرفی بین‌المللی را که از دیرباز مورد قبول تمامی دولت‌ها بوده است، رعایت نکند و فقط در زمان جنگ است که اگر یکی از دولت‌های همجوار تنگه درگیر جنگ با کشور ثالثی باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی‌های تجاری را خواهد داشت. کارشناسان نظامی معتقدند که گزینه مسدود کردن تنگه هرمز اگرچه می‌تواند یکی از تاکتیک‌های احتمالی جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با حمله احتمالی دولت‌های دیگر باشد اما به عنوان گزینه نخست نیست، زیرا کارشناسان امنیت ملی موسسه تحقیقاتی هریتیج بر این نظر هستند که ایران انبوهی از گزینه‌ها را در اختیار دارد و در عین حال می‌تواند عبور نفتکش‌ها را مختل کند و باعث ایجاد شوک در بازار نفت شود.

بنابراین تا زمانی که تهدیدی علیه امنیت کشور عزیزمان ایران از طریق دریاهای آزاد و تنگه هرمز از سوی دشمنان خارجی وجود نداشته باشد، دولت ما به لحاظ حقوق بین‌الملل دریاهای مجاز به مسدود کردن تنگه هرمز نیست. تا زمانی که عبور بی‌ضرر به ضرر کشور ما تمام نشود، هیچ کشوری نمی‌تواند از ۱۲ مایل دریای سرزمینی تجاوز کرده و اعمال حاکمیت و اقدام به مسدود کردن تنگه و آبراه بین‌المللی کند، لذا زمانی که امنیت ملی از طریق عبور بی‌ضرر دستخوش نقض بشود در آن صورت دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور از تنگه را برای حفظ امنیت ملی خود مدتی به حالت تعلیق در بیاورد.

آبراه‌های بین‌المللی شامل دریاهای رودخانه‌ها و تنگه‌های بین‌المللی است که میان دو یا چند کشور واقع شده است. تنگه‌های بین‌المللی از مهم‌ترین مصادیق و آبراه‌های بین‌المللی است که به‌طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها علاوه بر کشورهای ساحلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌طور کلی مسأله آبراه‌های بین‌المللی حول دو محور ۱- حاکمیت ملی دولت ساحلی و ۲- حق تردد سایر کشورها از طریق کشتی استوار می‌باشد. بنابراین منافع ملی کشور ساحلی و منافع بین‌المللی به‌ویژه از لحاظ اقتصادی یعنی تجارت بین‌الملل و ارتباط بین‌المللی از طریق رفت‌وآمد کشتی‌ها مدنظر است. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تنگه‌هایی که برای رفت‌وآمد دریایی بین‌المللی اهمیت دارند، مشمول مقررات حقوقی می‌شوند. طبق بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ژنومورخ ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت تنگه‌هایی که قسمت‌هایی از دریای آزاد را به قسمت دیگر از دریای آزاد یا به دریای سرزمینی یک کشور بیگانه متصل می‌سازند در خدمت کشتیرانی بین‌المللی قرار دارند و تحت عنوان تنگه‌های بین‌المللی شناخته می‌شوند. با توجه به این تعریف، تنگه هرمز که دو دریای آزاد را به یکدیگر مرتبط و حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی را در این منطقه میسر می‌سازد در گروه تنگه‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد.

تنگه هرمز که آب‌های آزاد خلیج فارس را به دریای عمان مرتبط می‌کند و عرضش به ۵۲ تا ۵۴ مایل دریایی می‌رسد و تنها گذرگاهی است که به‌سوی اقیانوس هند ادامه دارد و حمل‌ونقل دریایی را در سطح بین‌المللی از طریق اقیانوس و دریای آزاد در این منطقه از جهان میسر می‌کند. بنابراین وضعیت حقوقی تنگه هرمز که از تنگه‌های بین‌المللی است متأثر از حقوق آبراه‌های بین‌المللی است. یکی از مسائل حقوقی و سیاسی احتمال مسدود کردن تنگه هرمز است. عده‌ای از منظر حقوق بین‌الملل بر آن هستند که بستن تنگه‌های بین‌المللی با اصل آزادی کشتیرانی در دریای آزاد در تضاد است، از طرف دیگر عده‌ای از حقوق‌دانان معتقدند براساس اصل حاکمیت ملی دولت‌ها که یکی از اصول اساسی حقوق بین‌الملل معاصر است دولت‌ها حق دارند بر اساس منافع ملی خود نسبت به سرزمین خاکی و آبی خود تصمیم‌گیری کنند.

کشورهای ساحلی دارای چند منطقه دریایی هستند. دریای سرزمینی اولین منطقه دریایی دولت ساحلی پس از آب‌های داخلی و خط مبدا است که طبق ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ عرض دریای سرزمینی حداکثر ۱۲ مایل دریایی است. در این منطقه دولت‌ها حق حاکمیت دارند اما حق عبور بی‌ضرر استثنایی بر اصل حاکمیت دولت‌ها در دریای سرزمینی است. عبور بی‌ضرر یعنی آولا عبور سریع و بدون لنگر انداختن باشد، مگر در صورت اضطرار و همچنین بی‌ضرر باشد، یعنی اینکه مخل صلح و آرامش نظم عمومی و امنیت دولت ساحلی نباشد، بنابراین حاکمیت دولت در این منطقه مطلق نیست و مطابق با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای اجرا می‌آید.

دولت ساحلی دارای حق حاکمیت بر دریای سرزمینی است، البته این حاکمیت مطلق نیست و توسط حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی محدود می‌شود. حق عبور بی‌ضرر استثنایی بر اصل حاکمیت دولت‌ها در دریای سرزمینی است، بنابراین حاکمیت دولت در این منطقه مطلق نیست و مطابق با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای اجرا می‌آید. حق عبور بی‌ضرر به آن دلیل در نظر گرفته شد که عبور صلح‌آمیز از دریاهای سرزمینی دولت ساحلی برای همه کشتی‌های خارجی تأمین نشود. عبور بی‌ضرر ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی و معاهدات حقوق بین‌الملل دریاهای دارد، بنابراین برای اجرای آن نیاز به دادن اطلاع قبلی یا

۴۴ سال پس از انتصاب مهندس بازرگان به ریاست دولت موقت
کارنامه نهضت آزادی را بازخوانی کردیم

راه تمام نشده

به‌زودی
منتشر
می‌شود

باگفتارهایی از
عباس سلیمی‌نمین
مسعود رضایی
محمدجواد مظفر
قاسم تبریزی
محمد رضا کائینی
مهدی معتمدی‌مهر

راه تمام شده

۴۴ سال پس از انتصاب مهندس بازرگان به ریاست دولت موقت، کارنامه نهضت آزادی را بازخوانی کردیم

۴۴ سال پس از انتصاب مهندس بازرگان به ریاست دولت موقت، کارنامه نهضت آزادی را بازخوانی کردیم