

گذر بی زیان و حضور ناوگانهای جنگی خارجی در خلیج فارس

دکتر علی خرم*

سده بیست و یکم ادامه خواهد یافت. بازداشت قایقهای نظامی انگلیسی به اتهام ورود غیرقانونی به آبهای سرزمینی ایران در دهانه اروندرود و شمال خلیج فارس در سالهای ۲۰۰۴ و ۲۰۰۷ نیز بار دیگر نگرانی‌ها را برانگیخت که انباشته شدن بسیاری از ناوهای جنگی آمریکایی، انگلیسی و فرانسوی در خلیج فارس و حتی رخنه آنها به درون آبهای رودخانه اختصاصی ایران و عراق می‌تواند مایه خطر و بروز هر تشنج غیرمنتظره در این منطقه حساس باشد.

این حساسیت‌ها، نگرانی و خطرهای ایجاد می‌کند که نگاهی دوباره به جایگاه حقوقی تنگه هرمز، خلیج فارس و اروندرود افکنده و به پرسشهای زیر پاسخ داده شود:

۱- گذر کشتی‌ها از تنگه هرمز تابع چه قاعده حقوقی است؟

۲- آیا این گذر از محدوده آبهای سرزمینی ایران و عمان صورت می‌گیرد؟

۳- در صورت گذر از محدوده آبهای سرزمینی دو کشور، آیا ایران و عمان حق ندارند بر گذر این کشتی‌ها اعمال حاکمیت کنند؟

۴- آیا خلیج فارس یک دریای بسته یا نیمه بسته شناخته می‌شود؟ در این صورت حکم حقوقی چنین دریایی چیست؟

در ماههای اخیر با افزایش تهدیدهای نظامی ایالات متحده آمریکا نسبت به جمهوری اسلامی ایران و بهره‌برداری از اهرم قطعنامه‌های ۱۷۳۷ و ۱۷۴۷ شورای امنیت، این کشور سه ناو جنگی هسته‌ای به خلیج فارس فرستاده است تا در سایه آن قطعنامه‌ها و قطعنامه‌های احتمالی بعدی برای استقرار نظم مورد نظر خود در این دریای بسته اقدام کند. این اقدام نظامی آمریکا که ادعا شده برای دلگرم کردن همپیمانانش در خلیج فارس بوده، در ماههای آینده چنانچه روند صدور قطعنامه‌های تحریمی ادامه یابد، ابعادی گسترده‌تر خواهد یافت و آمریکا ممکن است بخواهد به بازرسی کشتی‌های ورودی و خروجی از بندرهای ایران در خلیج فارس بپردازد.

چنین بسیج نیروهای نظامی در محیط کوچک خلیج فارس و تهدیدهای رو به افزایش آمریکا، بی‌گمان می‌تواند تحریک‌آمیز باشد، واکنش جمهوری اسلامی ایران را برانگیزد و صلح و ثبات را در این منطقه به خطر اندازد.

خلیج فارس و تنگه هرمز به علت موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی خود، از سده‌ها پیش مورد توجه و محل کشمکش قدرتهای بزرگ جهانی بوده است. این اهمیت استراتژیک از آغاز سده بیستم به سبب پیدا شدن منابع عظیم نفت و گاز در خلیج فارس، صدچندان شده و تا پایان

درون آبهای سرزمینی يك يا چند کشور واقع شده‌اند، تنها به شرط «بی‌زیان بودن» مجاز دانسته است. بر پایه اصل گذر بی‌زیان، گذر ناوهای جنگی و هرگونه تهدید یا کاربرد زور بر ضد حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی و استقلال سیاسی کشور کرانه‌ای یا هر اقدام دیگری که به گونه‌ای ناقض اصول حقوق بین‌الملل و منشور ملل متحد باشد، ممنوع اعلام شده است. حتی در بند ۳ همان ماده آمده است: کشورهای کرانه‌ای چنانچه برای امنیت خود ضرور بدانند می‌توانند گذر بی‌زیان کشتی‌های خارجی را در بخشهایی از آبهای سرزمینی خود به گونه موقت به حالت تعلیق در آورند.

در ماده ۲۳ کنوانسیون نیز آمده است: اگر کشتی جنگی مقررات کشور کرانه‌ای را در مورد گذر از آبهای سرزمینی رعایت نکند یا درخواست کشور کرانه‌ای با بی‌اعتنایی برخورد کند، کشور کرانه‌ای می‌تواند از کشتی جنگی بخواهد که آبهای سرزمینی را ترک کند. در نشست سوم حقوق دریاهای (۱۹۸۲)، قدرتهای بزرگ دریایی، حقوق کشورهای کرانه‌ای تنگه‌های کمتر

○ کشتیرانی بین‌المللی از تنگه هر مز به علت کوتاهی پهنای آن از آبهای داخلی و سرزمینی دو کشور کرانه‌ای یعنی عمان و ایران انجام می‌شود. کوتاه‌ترین فاصله جزایر ایرانی لارک و هنگام از خاک عمان ۲۰/۷۵ مایل دریایی است در حالی که ایران بر پایه حقوق دریاهای ۱۲ مایل دریایی آبهای سرزمینی و ۱۲ مایل دریایی آبهای زیر نظارت دارد که باید در آنها اعمال حاکمیت کند. بدین سان ایران نه تنها نمی‌تواند از آبهای زیر نظارت خود بهره گیرد بلکه در مورد ۱۲ مایل آبهای سرزمینی نیز دچار کمبود شده و بر پایه خط منصف این کمبود را با عمان تقسیم می‌کند.

۵- آیا گذر کشتی‌ها از خلیج فارس از آبهای آزاد صورت می‌گیرد یا گذر از آبهای سرزمینی ایران است؟
 ۶- گذر بی‌زیان، بر پایه معاهده حقوق دریاهای (۱۹۸۲) با چه الزاماتی همراه است؟
 ۷- آیا گذر ناوهای جنگی در چارچوب گذر بی‌زیان تعریف شده و این ناوها مجوز عبور دارند؟
 ۸- اگر چنین نیست حضور ناوهای جنگی آمریکایی و انگلیسی در خلیج فارس بر پایه کدام اصل حقوقی بین‌المللی می‌تواند صورت گیرد؟
 ۹- حکم حقوقی اروندرود چیست و چرا نیروهای نظامی بیگانه در این آبراه رفت‌وآمد می‌کنند؟ حقوق ایران در این زمینه چیست؟

تنگه هر مز و جایگاه حقوقی آن:

تنگه هر مز یکی از آبراههای بین‌المللی است که از گذشته‌های دور مورد توجه قدرتهای دریایی جهان بوده است. رفت‌وآمد و بازرگانی بین‌المللی مواد خام و فرآورده‌های صنعتی با حجم کلان همواره از این تنگه انجام می‌شود به گونه‌ای که سالانه بیش از ۳۰ هزار کشتی و هر ۸ دقیقه يك کشتی از این تنگه می‌گذرد.

کشتیرانی بین‌المللی از تنگه هر مز به علت کوتاهی پهنای آن از آبهای داخلی و سرزمینی دو کشور کرانه‌ای یعنی عمان و ایران انجام می‌شود. کوتاه‌ترین فاصله جزایر ایرانی لارک و هنگام از خاک عمان ۲۰/۷۵ مایل دریایی است در حالی که ایران بر پایه حقوق دریاهای ۱۲ مایل دریایی آبهای سرزمینی و ۱۲ مایل دریایی آبهای زیر نظارت دارد که باید در آنها اعمال حاکمیت کند. بدین سان ایران نه تنها نمی‌تواند از آبهای زیر نظارت خود بهره گیرد بلکه در مورد ۱۲ مایل آبهای سرزمینی نیز دچار کمبود شده و بر پایه خط منصف این کمبود را با عمان تقسیم می‌کند. بی‌گمان فلسفه وجودی آبهای سرزمینی، تأمین امنیت کشورهای کرانه‌ای است. از همین رو آبهای سرزمینی چه در درون تنگه باشد یا بیرون از آن، در محدوده حاکمیت و صلاحیت ملی کشورهای کرانه‌ای قرار دارد و حقوق عرفی بین‌المللی فرقی میان آبهای سرزمینی در درون یا بیرون از تنگه قائل نشده است.

کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۵۸ (بند ۴ از ماده ۱۶) گذر کشتی‌ها از تنگه‌هایی چون تنگه هر مز را که یکسره

همچنین ماده ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام می‌دارد: هر گونه عملی که گذر ترانزیت به‌شمار نیاید تابع «دیگر مقررات» کنوانسیون خواهد بود؛ یعنی اینکه هر گونه اقدامی در گذر ترانزیت که باعث تهدید دولت کرانه‌ای شود، ناو یا هواپیما را مشمول نظام کلی گذر بی‌زیان می‌کند و در چنین حالتی کشور کرانه‌ای به علت تحقق نیافتن «بی‌زیان بودن» از گذشتن ناو یا هواپیما جلوگیری کند.

خلیج فارس دریای بسته یا نیمه بسته؟

بر پایه ماده ۱۲۲ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، دریای بسته یا نیمه بسته باید دارای شرایط زیر باشد:

- ۱- از سوی دو یا چند کشور محاط شده باشد؛
- ۲- با دهانه (گذرگاه) باریکی به دریای دیگر یا اقیانوس مرتبط باشد؛
- ۳- یکسره یا بیشتر دربرگیرنده آبهای سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی دو یا چند کشور کرانه‌ای باشد.

خلیج فارس نمونه روشن این تعریف دریای بسته یا نیمه بسته است که همه آبهای آن جزء دریای سرزمینی، منطقه نظارت و سرانجام منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای کرانه‌ای به‌شمار می‌آید و همچون تنگه هرمز کمبود آن میان کشورهای کرانه‌ای تقسیم شده است؛ بدین معنا که منطقه انحصاری اقتصادی ایران به پهنای ۲۰۰ مایل با منطقه انحصاری عربستان، قطر و امارات به پهنای ۲۰۰ مایل برهم منطبق شده زیرا پهن ترین بخش خلیج فارس تنها ۱۸۰ مایل (به جای ۴۰۰ مایل) پهن دارد. بنابراین در خلیج فارس بر پایه کنوانسیون ۱۹۸۲ آب آزاد وجود ندارد. ماده ۱۲۳ این کنوانسیون رژیم حقوقی ویژه‌ای برای خلیج فارس بعنوان دریای بسته یا نیمه بسته تدوین کرده که اداره آنرا بر اساس اعمال حقوق و تکالیف کشورهای کرانه‌ای در گرو همکاری با یکدیگر قرار داده است. این ماده باید شالوده همکاری کشورهای خلیج فارس برای یک رژیم حقوقی استوار بر امنیت جمعی باشد.

گذر کشتی‌ها و ناوهای جنگی از خلیج فارس:

چنان که در نقشه دیده می‌شود، آبهای قابل کشتیرانی

○ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۵۸ (بند ۴ از ماده ۱۶) گذر کشتی‌ها از تنگه‌هایی چون تنگه هرمز را که یکسره درون آبهای سرزمینی یک یا چند کشور واقع شده‌اند، تنها به شرط «بی‌زیان بودن» مجاز دانسته است. بر پایه اصل گذر بی‌زیان، گذر ناوهای جنگی و هر گونه تهدید یا کاربرد زور بر ضد حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی و استقلال سیاسی کشور کرانه‌ای یا هر اقدام دیگری که به گونه‌ای ناقض اصول حقوق بین‌الملل و منشور ملل متحد باشد، ممنوع اعلام شده است. حتی در بند ۳ همان ماده آمده است: کشورهای کرانه‌ای چنانچه برای امنیت خود ضرور بدانند می‌توانند گذر بی‌زیان کشتی‌های خارجی را در بخشهایی از آبهای سرزمینی خود به گونه موقت به حالت تعلیق در آورند.

از ۲۴ مایل در زمینه گذر بی‌زیان رازیر سؤال بردند و به‌جای آن کوشیدند «گذر ترانزیت» را مطرح کنند که ناوهای جنگی را در برگیرد. ایران و عمان همچنان بر گذر بی‌زیان تأکید کردند و ایران «گذر ترانزیت» را به رسمیت نشناخت. با وجود تصویب شدن گذر ترانزیت در ۱۹۸۲ که همزمان با گرفتاریهای ایران در دوران انقلاب، درگیری با آمریکا و جنگ تحمیلی بود و باعث شد ایران نتواند از حقوق تاریخی و حاکمیتی خود با قدرت دفاع کند، بر پایه بند ۳ ماده ۳۸ این کنوانسیون «ناوها و هواپیماهایی که از این حق استفاده می‌کنند مکلفند ضمن گذر بی‌وسسته و سریع از تنگه، از هر اقدامی که به تهدید یا کاربرد زور بر ضد حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی یا استقلال سیاسی دولت مجاور تنگه بینجامد یا به هر گونه دیگری اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد را نقض کند» بپرهیزند.

برای اعمال حاکمیت مشترک، مالکیت مشترک، کشتیرانی و بهره‌برداری مشترک اداره می‌کنند. برپایه ماده ۳ پروتکل «تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق» منضم به عهدنامه مرز دولتی و حُسن همجواری ۱۹۷۵ «هر یک از متعاهدین می‌تواند ورود کشتی‌های نظامی خارجی را در این آبراه برای بازدید از بنادر خود اجازه دهد مشروط بر اینکه کشتی‌های مزبور به کشوری که در حال مخاصمه یا تعرض مسلحانه و یا جنگ با یکی از طرفین متعاهدین باشد، متعلق نبوده و مراتب در مهلتی که از هفتاد و دو ساعت کمتر نباشد به طرف دیگر اعلام گردد».

برپایه این ماده، آمریکا و انگلیس که ایران را مورد تهدید نظامی قرار داده‌اند حق ندارند از سوی عراق به اروندرود دعوت شوند. گذشته از آن، دولت عراق باید از پیش، ورود تک‌تک کشتی‌های نظامی بیگانه را به آگاهی ایران برساند که هیچگاه این کار صورت نگرفته است. به هر دو دلیل، حضور کشتی‌ها و نیروهای بیگانه در اروندرود غیر قانونی است و مشروعیت حقوقی ندارد. از دیدگاه حقوقی، هر گونه برخورد ایران با کشتی‌ها و نیروهای نظامی بیگانه در اروندرود، قانونی و منطبق بر عهدنامه ۱۹۷۵ است و نیروهای بیگانه که به گونه غیر قانونی به این آبراه اختصاصی آمده‌اند، جای هیچگونه گله و شکایت ندارند؛ نیز مصوبات شورای امنیت سازمان ملل متحد و قطعنامه‌های آن در مورد عراق نمی‌تواند ناقض حاکمیت ملی و یکپارچگی سرزمینی هر عضوی از

بین‌المللی در خلیج فارس پس از تنگه هرمز یکسره در آبهای داخلی و ساحلی ایران قرار دارد؛ به سخن دیگر، همه‌ناوهای جنگی و زیردریایی‌ها برای گذشتن از درازای خلیج فارس به مقصد کویت، عراق و اروندرود باید از آبهای ساحلی ایران بین جزایر تنب بزرگ و کوچک و جزایر قارور و بنی قارور بگذرند.

هرگاه ناوهای جنگی آمریکا هم بخواهند در خلیج فارس مستقر شوند، به علت کم‌ترفا بودن بخش جنوبی خلیج فارس باید در کرانه‌های شمالی لنگر اندازند؛ و این کار به معنای نقض آشکار همه‌قوانین و مقررات در چارچوب حقوق دریاهای اعم از ۱۹۵۸ یا ۱۹۸۲ خواهد بود. به سخن دیگر، این شیوه عبور یا حضور ناوهای جنگی بیگانه در خلیج فارس نه با ویژگیهای گنر بی‌زیان همخوانی دارد، نه با شرایط گنر ترانزیت که با اعتراض جمهوری اسلامی ایران روبه‌رو شده است. این وضع برآیند ۲۰۰ سال مداخله استعماری بریتانیا در این منطقه و اعمال سیاستهای تجاوز کارانه در خلیج فارس است که امروز بعنوان عرف به ایران به ارث رسیده است.

جالب‌تر اینکه کشورهایی همچون ایالات متحده آمریکا که به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای نیبوسته‌اند، نمی‌توانند از حقوق عرفی در چارچوب این کنوانسیون در مورد گنر ترانزیت بهره‌مند شوند. ایران با اینکه حق گنر بی‌زیان کشتی‌ها از آبهای سرزمینی خود را به دلیل احترام به حق کشتیرانی و بازرگانی بین‌المللی به رسمیت می‌شناسد، در مورد گنر کشتی‌های نظامی، آنرا به شرط سلب نشدن امنیت خود و نبود هر گونه تهدید نظامی، منوط به اجازه قبلی می‌داند. این موضع بارها و به گونه رسمی به هنگام امضای کنوانسیون از سوی هیأت ایرانی ابراز شده است؛ به سخن دیگر، گنر همه‌ناوهای جنگی بیگانه از آبهای کرانه‌ای ایران در خلیج فارس غیر قانونی است و وجاهت حقوقی ندارد.

حضور نیروهای نظامی بیگانه در اروندرود:

اروندرود رودخانه‌ای اختصاصی میان ایران و عراق است که رژیم حقوقی آن بر عهدنامه مرز دولتی و حُسن همجواری ۱۹۷۵ استوار است و دارای آب آزاد برای کشتیرانی کشورهای غیر نیست. این آبراه را دو دولت ایران و عراق از راه دفتر مشترک همکاری (CBC)

○ آبهای قابل کشتیرانی بین‌المللی در خلیج فارس پس از تنگه هرمز یکسره در آبهای داخلی و ساحلی ایران قرار دارد؛ به سخن دیگر، همه‌ناوهای جنگی و زیردریایی‌ها برای گذشتن از درازای خلیج فارس به مقصد کویت، عراق و اروندرود باید از آبهای ساحلی ایران بین جزایر تنب بزرگ و کوچک و جزایر قارور و بنی قارور بگذرند.

باشند، در آبراه اختصاصی اروندرود مجاز نیست و دولت عراق بر پایه قرارداد ۱۹۷۵ و پروتکل ضمیمه آن باید از دعوت این نیروها به این آبراه خودداری کند و حضور دیگر نیروهای نظامی دوست را نیز از پیش به آگاهی ایران برساند.

پیشنهاد های حقوقی:

۱- ایران بعنوان دارنده نیمی از تنگه هرمز و نیمی از کناره های خلیج فارس و ژرف ترین بخش های این آبراه (که گذر از آن تنها از آب های ایران می تواند صورت گیرد) و دارنده نیمی از اروندرود، باید این میراث تاریخی گر انقدر را هر چه بیشتر پاس دارد و اجازه ندهد در گذر زمان رویه ای در حقوق بین الملل از سوی قدرتهای بزرگ دریایی بر ضد حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی و استقلال سیاسی کشور پا بگیرد. رفت و آمد کشتی ها در خلیج فارس چون از آب های سرزمینی کشورهای عربی نیست، طبیعی است که این کشورها حساسیتی به گذر کشتی ها و ناوهای جنگی نداشته باشند. پس ایران به تنهایی این بار را بر دوش دارد و باید خود را برای یک راهکار مناسب و تلاش حقوقی بین المللی دراز مدت آماده

○ ایران با اینکه حق گذر بی زیان کشتی ها از آب های سرزمینی خود را به دلیل احترام به حق کشتیرانی و بازرگانی بین المللی به رسمیت می شناسد، در مورد گذر کشتی های نظامی، آنرا به شرط سلب نشدن امنیت خود و نبود هر گونه تهدید نظامی، منوط به اجازه قبلی می داند. این موضع بارها و به گونه رسمی به هنگام امضای کنوانسیون از سوی هیأت ایرانی ابراز شده است؛ به سخن دیگر، گذر همه ناوهای جنگی بیگانه از آب های کرانه ای ایران در خلیج فارس غیر قانونی است و و جاهد حقوقی ندارد.

سازمان ملل متحد گردد. بدین سان استناد آمریکا و انگلیس به قطعنامه های شورای امنیت و تلاش برای استقرار صلح در اروندرود هیچگونه جایگاه حقوقی نداشته و ندارد.

بدین سان، دستگیری تفنگداران انگلیسی و بازداشت قایق های آنان، در چارچوب عهدنامه ۱۹۷۵ و پروتکل ضمیمه آن، یکسره توجیه شدنی و برخوردار از مشروعیت حقوقی است.

حضور ناوهای بیگانه در خلیج فارس و

پیامدهای حقوقی آن:

بر پایه آنچه گفته شد:

۱- تنگه هرمز آبراهی در محدوده آب های ساحلی دو کشور ایران و عمان است و گذشتن کشتی های بازرگانی و غیر نظامی از آن تنها بر پایه اصل گذر بی زیان مجاز خواهد بود.

۲- هرگونه عبور نظامی که برخلاف امنیت ایران و در راستای تهدید نظامی آن باشد غیر قانونی است و دولت ایران چنانچه بخواهد و نیروی نظامی کافی داشته باشد می تواند بر پایه حقوق دریاهای و حقوق بین الملل از گذشتن ناوهای جنگی جلوگیری کند.

۳- خلیج فارس یک دریای بسته یا نیمه بسته است که یکسره در چارچوب آب های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای کرانه ای قرار دارد و اطلاق عنوان آب های آزاد به آن درست نیست.

۴- گذشتن کشتی های بیگانه از خلیج فارس به علت کم ژرفا بودن آن، تنها در محدوده آب های ساحلی ایران صورت می گیرد و از این رو مشمول قوانین داخلی، حاکمیت ملی و صلاحیت قضایی و کیفری است.

۵- ایران تنها گذر بی زیان از تنگه هرمز و در آب های خلیج فارس را به رسمیت می شناسد و بر پایه کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ چنانچه «گذر ترانزیت» شامل حال ناوهای جنگی کشورهای عضو کنوانسیون (غیر از آمریکا) شود، این ناوها بی چون و چرا باید از تهدید یا کاربرد زور بر ضد حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی یا استقلال سیاسی ایران خودداری ورزند.

۶- حضور نیروهای نظامی بیگانه که تهدید کننده ایران

کند.

۲- ایران همچنان که در گذشته اعلام کرده است، تنها «گذر بی‌زیان» را که از نظر حقوقی متناسب جایگاه تنگه هرمز و خلیج فارس است به رسمیت بشناسد و از پذیرش «گذر ترانزیت» که تنها بر آورنده منافع قدرتهای بزرگ و مغایر امنیت و منافع ملی کشور است در نشستهای حقوقی ایستادگی کند به گونه‌ای که در نشستهای آینده مربوط به حقوق دریاهای این موضوع مورد بحث قرار گیرد و تحفظ ایران بطور کامل ثبت شود. گفتنی است که طبق نص صریح منشور سازمان ملل متحد، موافقتنامه‌ها، قراردادهای و کنوانسیونهای بین‌المللی از جمله کنوانسیون حقوق دریاهای، نمی‌تواند امنیت کشورهای در زمینه یکپارچگی سرزمینی، حاکمیت ملی، استقلال سیاسی و حق دفاع مشروع را سلب یا محدود کند.

۳- ایران بر پایه قانون حقوق دریاهای مقرراتی برای گذر بی‌زیان کشتی‌ها تنظیم و آنرا به همه کشورهای و نهادهای ذیربط از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO اعلام کند. در این مقررات می‌توان نکات برجسته حاکمیتی را درج و رفته‌رفته در خلیج فارس اعمال کرد. چنانچه مقرراتی برای گذر بی‌زیان وجود نداشته باشد، گذر کشتی‌ها از آبهای سرزمینی ایران «گذر آزاد» Free Passage شمرده خواهد شد.

۴- ایران به اعلام مواضع سیاسی تبلیغاتی خود مبنی بر ناموجه بودن حضور نیروهای بیگانه در خلیج فارس و تأکید بر نگهداشت امنیت خلیج فارس از سوی کشورهای منطقه بسنده نکند و در مقاطع گوناگون واکنشهای حقوقی مناسب در پشتیبانی از مواضع سیاسی خود در مجامع بین‌المللی نشان دهد. همچنین ناخرسندی خود را گهگاه در یادداشت‌های رسمی به اخلاص گران در موقعیت حقوقی تنگه هرمز، خلیج فارس و اروندرود اعلام دارد. این کار از اینکه تجاوزهای قدرتهای بزرگ دریایی به مواریث این منطقه، تبدیل به رویه حقوقی شود جلوگیری خواهد کرد.

۵- حقوقدانهای ورزیده بین‌المللی باید نظرات حقوقی خود را در پشتیبانی از حقوق تاریخی و حاکمیتی ایران در سطح جهان و در نشریات بین‌المللی منعکس کنند. قدرتهای بزرگ دریایی، برای دست‌اندازی به حقوق کشورهای کرانه‌ای، همواره از نیروی تخصصی

○ خلیج فارس يك دریای بسته یا نیمه بسته است که یکسره در چارچوب آبهای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای کرانه‌ای قرار دارد و اطلاق عنوان آبهای آزاد به آن درست نیست.

حقوقدانها برخوردار می‌شوند.

ایران نیز باید ضمن ایجاد فضای سیاسی مناسب برای ترغیب و تشویق حقوقدانها، به ورود به چنین عرصه‌هایی، به تربیت کارشناسان حقوق بین‌الملل بپردازد.

۶- ایران و عمان می‌توانند پست نظارتی مشترک در نقطه‌ای مناسب از تنگه هرمز برپا کنند و گذشته از نظارت، در صورت صلاحدید به گرفتن عوارض از کشتی‌های عبوری اقدام کنند. این کار به تحکیم جایگاه حقوقی تنگه هرمز و اعمال حاکمیت مشترک ایران و عمان بر تنگه هرمز کمک خواهد کرد. عمان ممکن است به ملاحظات سیاسی این کار را به صلاح خویش ببیند ولی گشودن باب رایزنی با این کشور می‌تواند در آینده موقعیت مناسب را فراهم سازد. عمان هر چند حق دارد درباره چگونگی اداره تنگه هرمز نظر دهد ولی نمی‌تواند بر تضييع حقوق حاکمیتی ایران در تنگه هرمز چشم ببندد. وضع تنگه‌های بسفر، مرمه و دار داتل نمونه‌های خوبی برای بررسی در زمینه چگونگی نظارت بر تنگه هرمز و شرایط رفت و آمد کشتی‌های جنگی در چارچوب قراردادهای لوزان (۱۹۲۳) و مونتر و (۱۹۳۶) است.

۷- چنانچه عمان در درازمدت درباره اعمال رژیم حقوقی ویژه بر تنگه هرمز روی خوش نشان ندهد، ایران در درون خلیج فارس و در بین جزایر تنب بزرگ و کوچک یا جزایر قارور و بنی قارور که محل رفت و آمد بین‌المللی کشتی‌هاست می‌تواند برپا کردن پست نظارتی را مورد بررسی قرار دهد.

۸- با توجه به اینکه قانون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در مجلس شورای اسلامی ایران هنوز به تصویب نرسیده است، باید نسبت به اعمال اقدامات حاکمیتی در این قانون پیگیری‌های لازم به عمل آید و پس از ذکر تحفظ‌های

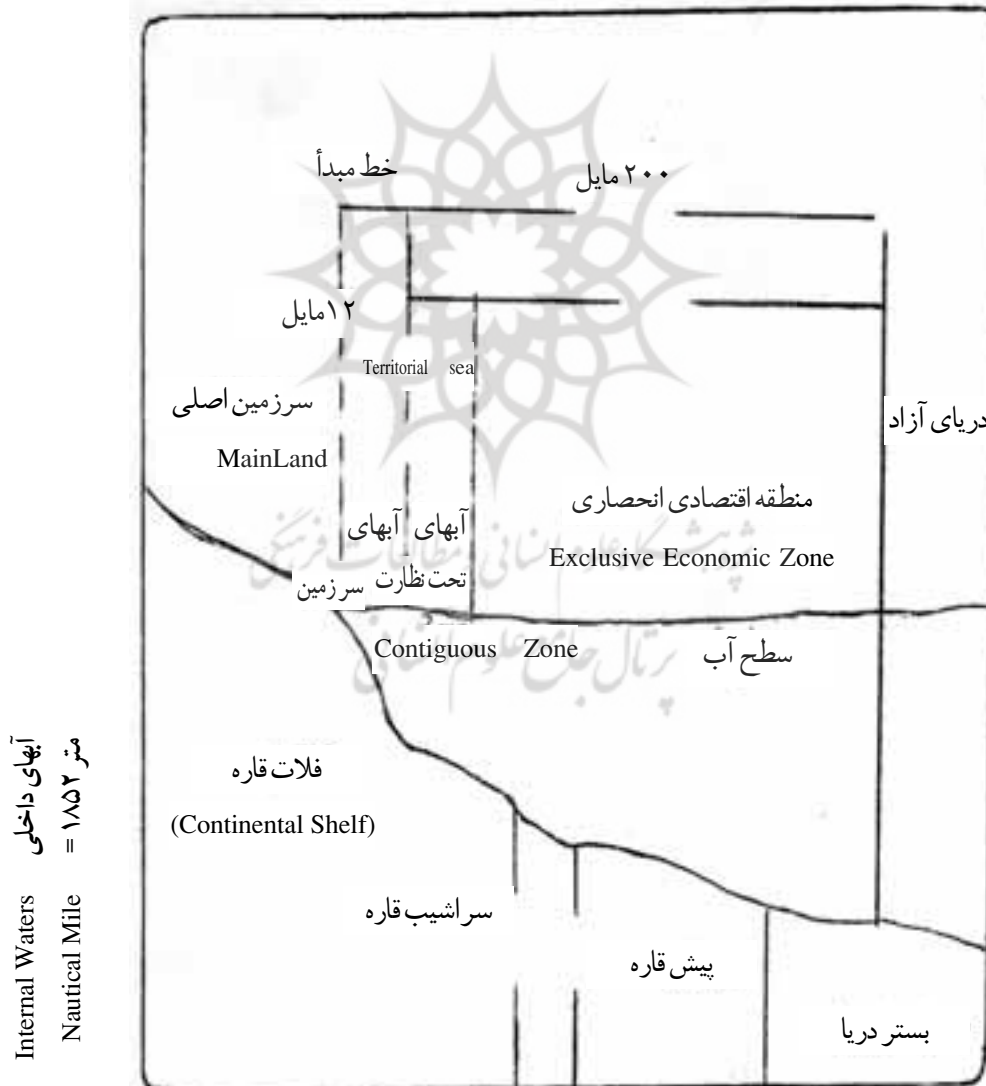
غیرقانونی ناوهای جنگی بیگانه در خلیج فارس باید به تنهایی از راه حقوقی تلاش کند.

۱۰- جمهوری اسلامی ایران با روابط بسیار خوبی که با دولت عراق دارد باید جایگاه حقوقی اروندرود برپایه عهدنامه ۱۹۷۵ و پروتکل پیوست آن و مسئولیت عراق در حفظ حقوق و امنیت ایران در این آبراه را برای دولت عراق روشن سازد و چنانچه آن دولت هنوز آماده پذیرش مسئولیت مشترک نیست، جمهوری اسلامی ایران به گونه موقت برای برقراری نظم و امنیت در این آبراه، دست به هر اقدام ممکن بزند و از به خطر افتادن امنیت و منافع خود در اروندرود با ابزارهای گوناگون جلوگیری کند.

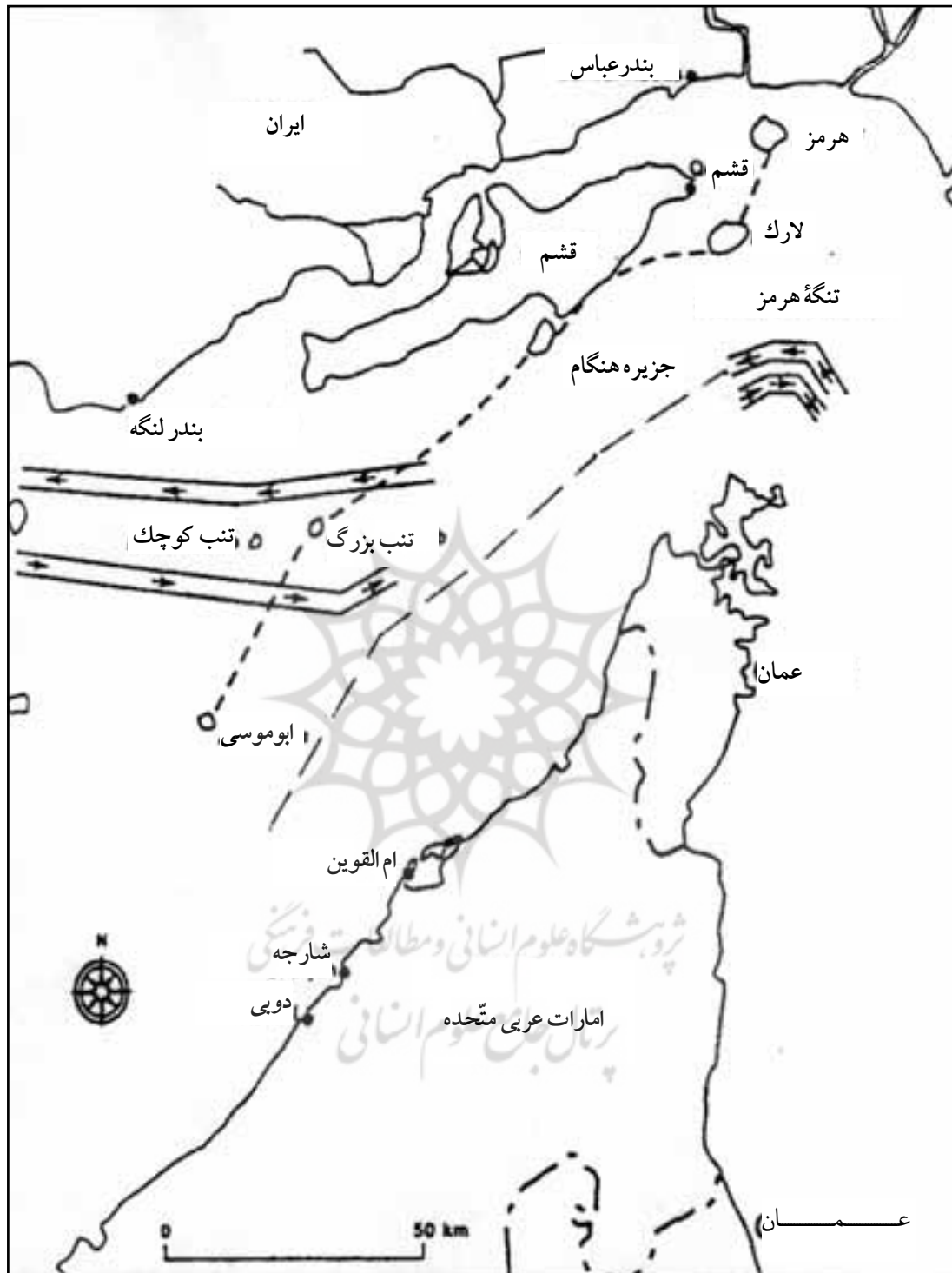
مناسب، مورد تصویب قرار گیرد. البته پیش بینی می شود که تا هنگام اعمال حاکمیت ایران بر آبهای سرزمینی خود، تصویب این قانون بطور طبیعی به تأخیر افتد.

۹- استراتژی درازمدت ایران باید ایجاد افق مشترک فکری با کشورهای کرانه ای خلیج فارس باشد که از راه حقوقی و نه سیاسی به مقوله امنیت جمعی و عدم وابستگی به قدرتهای بزرگ اعتقاد و اطمینان پیدا کنند. البته تا هنگامی که کشورهای منطقه برای حفظ استقلال سیاسی خود دست نیاز به سوی قدرتهای بزرگ دراز کنند، تز «امنیت جمعی منهای قدرتهای بزرگ» را نخواهند پذیرفت و ایران برای کاستن از حضور

(نمودار شماره ۱) مناطق دریایی



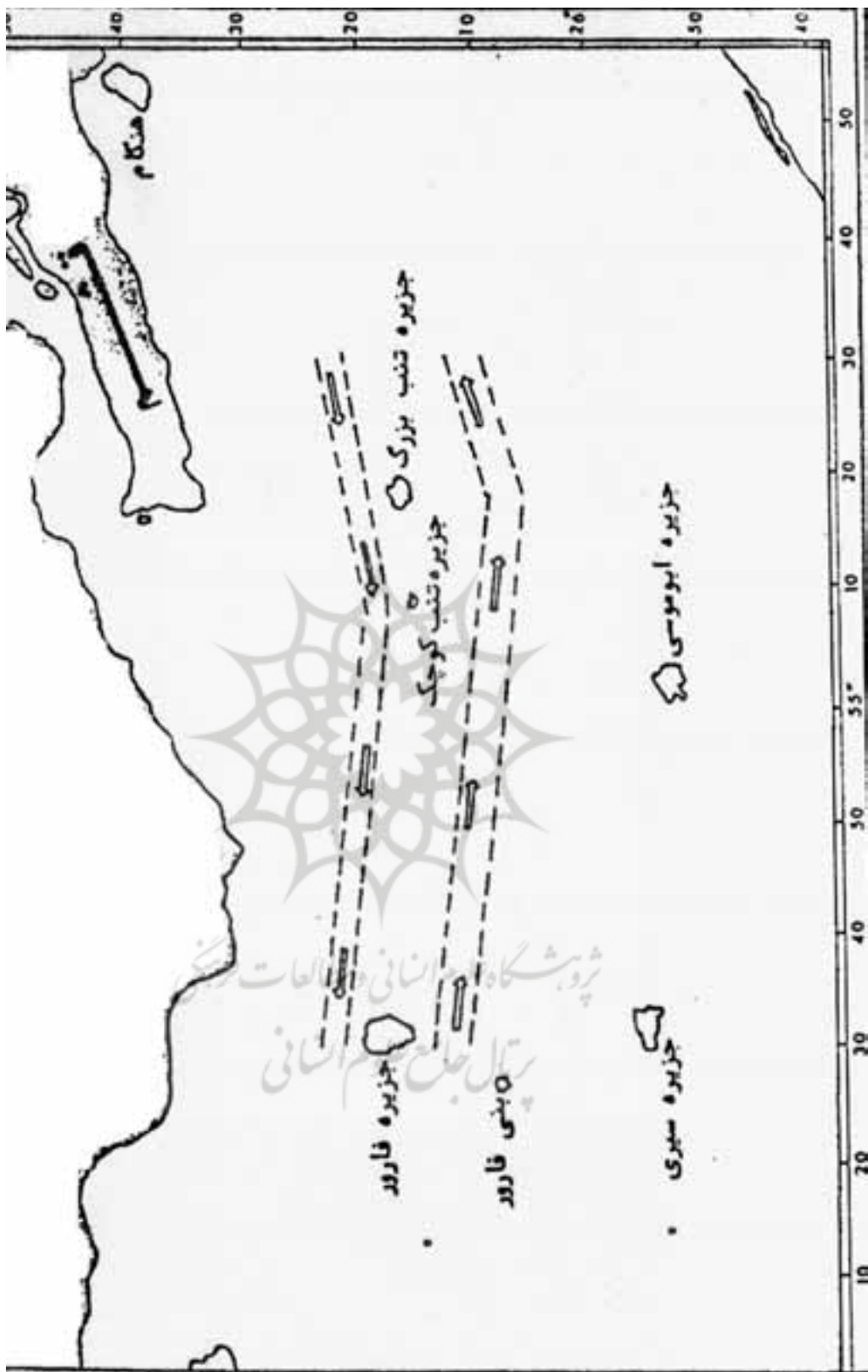
نقشه شماره ۲



مسیرهای کشتیرانی در خلیج فارس و تنگه هرمز

Limits in the Seas, No. 94, Scale: 1:1m مأخذ

نقشه شماره ۳: نقش ناهمواری‌ها و آب‌تلها در تعیین خطوط کشتیرانی



نقشه شماره ۴ - مرزهای دریایی در خلیج فارس

