

بررسی تاثیرات حقوقی بستن تنگه هرمز توسط ایران

فاطمه درویش

کارشناس ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تنکابن، ایران

چکیده

تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان در انتقال انرژی، نقش اساسی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند و از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای، مشمول رژیم حقوقی خاص تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی است. اهمیت ژئوپلیتیکی این تنگه موجب شده است که هرگونه اقدام در جهت انسداد یا محدودسازی آن، پیامدهای گسترده‌ای در سطح منطقه‌ای و جهانی به دنبال داشته باشد. این پژوهش به بررسی مشروعیت حقوقی بستن تنگه هرمز توسط ایران، در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل، در شرایط عادی و نیز در وضعیت مخاصمه مسلحانه می‌پردازد.

مسئله اصلی تحقیق، ارزیابی انطباق چنین اقدامی با اصول و مقررات حقوق بین‌الملل، به‌ویژه اصل آزادی کشتیرانی و حق عبور ترانزیتی، مندرج در کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و همچنین تعهدات ناشی از منشور ملل متحد است. در این راستا، علاوه بر بررسی مقررات کنوانسیون مذکور، به قواعد عرفی حقوق بین‌الملل و اسناد مرتبط با حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی، از جمله دستورالعمل سن رمو ۱۹۹۴ نیز توجه شده است.

روش تحقیق در این مطالعه، توصیفی-تحلیلی بوده و مبتنی بر بررسی منابع معتبر حقوقی، معاهدات بین‌المللی و رویه‌های قضایی و دکترین حقوقی است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که انسداد تنگه هرمز در شرایط عادی، با مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای، به‌ویژه اصل عبور ترانزیتی، مغایرت دارد. با این حال، در شرایط استثنایی نظیر وقوع مخاصمه مسلحانه یا تهدید جدی علیه امنیت ملی، امکان استناد به نهادهایی همچون دفاع مشروع بر اساس ماده ۵۱ منشور ملل متحد، با رعایت اصول ضرورت و تناسب، قابل طرح است.

در نهایت، نتایج تحقیق حاکی از آن است که مشروعیت بستن تنگه هرمز امری مطلق نبوده و وابسته به شرایط خاص، نحوه تفسیر قواعد حقوقی و ارزیابی مراجع بین‌المللی است و هرگونه اقدام در این زمینه باید در چارچوب دقیق حقوق بین‌الملل صورت گیرد.

کلیدواژه‌ها: تنگه هرمز، کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، منشور ملل متحد، دفاع مشروع، آزادی کشتیرانی، حقوق مخاصمات

مسلحانه دریایی

مقدمه

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان در حوزه تجارت بین‌المللی انرژی محسوب می‌شود که نقش تعیین‌کننده‌ای در امنیت انرژی جهانی دارد. این تنگه، خلیج فارس را به دریای عمان و سپس به آب‌های آزاد متصل می‌کند و بخش قابل توجهی از صادرات نفت و گاز جهان از طریق آن انجام می‌شود. بر اساس گزارش‌های انرژی بین‌المللی، بخش مهمی از نفت خام تجارت‌شده جهان روزانه از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه اختلال در آن می‌تواند تأثیر مستقیم بر بازارهای جهانی انرژی و اقتصاد بین‌الملل داشته باشد (U.S. EIA, ۲۰۲۳, p. ۲).

از منظر حقوق بین‌الملل و ژئوپلیتیک، اهمیت تنگه هرمز تنها به جنبه اقتصادی محدود نمی‌شود، بلکه این گذرگاه به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، به یکی از نقاط حساس راهبردی در سیاست بین‌الملل تبدیل شده است. ایران به عنوان یکی از دولت‌های ساحلی این تنگه، در موقعیتی قرار دارد که هم از منظر امنیتی و هم از منظر حقوقی، نقش کلیدی در کنترل و مدیریت این آبراه ایفا می‌کند. در واقع، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در مجاورت این گذرگاه، آن را به بازیگری تأثیرگذار در معادلات امنیت انرژی جهانی تبدیل کرده است (Hinnebusch, ۲۰۱۵, p. ۸۷).

در همین راستا، برخی پژوهشگران حقوق بین‌الملل معتقدند که موقعیت جغرافیایی ایران در تنگه هرمز، نوعی «قدرت ژئوحقوقی» برای این کشور ایجاد کرده است که می‌تواند در شرایط بحران به عنوان ابزار فشار مورد استفاده قرار گیرد (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۴۱). با این حال، استفاده از چنین ابزاری همواره با محدودیت‌های جدی حقوق بین‌الملل مواجه است و نمی‌تواند خارج از چارچوب قواعد آمره بین‌المللی اعمال شود. از سوی دیگر، اهمیت تنگه هرمز موجب شده است که همواره موضوع آزادی عبور کشتی‌ها و محدودیت‌های احتمالی اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی، در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها مورد بحث و بررسی قرار گیرد. در این زمینه، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی به گونه‌ای طراحی شده است که میان حق حاکمیت دولت‌های ساحلی و آزادی کشتیرانی بین‌المللی تعادل برقرار کند (Churchill & Lowe, ۱۹۹۹, p. ۳۲۱). بر اساس دیدگاه برخی حقوقدانان ایرانی، اصل آزادی عبور در تنگه‌های بین‌المللی به عنوان یک قاعده عرفی تثبیت‌شده شناخته می‌شود و حتی در صورت عدم عضویت برخی کشورها در کنوانسیون حقوق دریاها، این اصل همچنان قابل استناد است (زاهدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۸۳). بنابراین، ایران نیز در عمل نمی‌تواند به صورت مطلق و بدون دلیل موجه، عبور و مرور در این گذرگاه را مسدود نماید. در چنین بستری، مسئله اصلی این پژوهش شکل می‌گیرد که آیا ایران، در شرایط عادی یا در وضعیت درگیری مسلحانه، از منظر حقوق بین‌الملل مجاز به بستن یا محدودسازی عبور در تنگه هرمز می‌باشد یا خیر. این پرسش زمانی اهمیت بیشتری می‌یابد که تنش‌های منطقه‌ای یا بین‌المللی افزایش یافته و

احتمال استفاده از ابزارهای ژئوپلیتیکی مانند انسداد مسیرهای حیاتی انرژی مطرح می‌شود. در واقع، بستن تنگه هرمز می‌تواند هم به عنوان یک ابزار فشار سیاسی و امنیتی و هم به عنوان یک اقدام دفاعی مورد تحلیل قرار گیرد، اما مشروعیت آن نیازمند بررسی دقیق قواعد حقوق بین‌الملل، به‌ویژه اصول مندرج در منشور ملل متحد و حقوق دریاها است (Shaw, ۲۰۱۷, p. ۶۱۲). همچنین تجربه‌های تاریخی نشان داده است که هرگونه اختلال در این گذرگاه، به سرعت موجب واکنش جامعه بین‌المللی و افزایش تنش‌های امنیتی در سطح منطقه‌ای و جهانی می‌شود. برای نمونه، در جریان جنگ ایران و عراق، حملات به نفتکش‌ها در خلیج فارس نشان داد که امنیت این مسیر تا چه اندازه شکننده است و چگونه می‌تواند به بحران بین‌المللی تبدیل شود (کاظمی، ۱۳۹۵، ص. ۱۰۲). از این رو، تحلیل حقوقی موضوع بستن تنگه هرمز باید همزمان ابعاد سیاسی، اقتصادی و امنیتی را در نظر بگیرد و صرفاً به قواعد شکلی حقوق بین‌الملل محدود نشود. در نهایت، این پژوهش تلاش دارد با بررسی این ابعاد، چارچوبی روشن برای ارزیابی مشروعیت چنین اقدامی ارائه دهد.

چارچوب حقوقی تنگه‌های بین‌المللی

۱. تعریف تنگه‌های بین‌المللی

در حقوق بین‌الملل دریاها، «تنگه‌های بین‌المللی» به آبراه‌هایی گفته می‌شود که دو بخش از دریاهای آزاد یا مناطق اقتصادی انحصاری را به یکدیگر متصل می‌کنند و برای نوبری بین‌المللی مورد استفاده مستمر قرار دارند. معیار اصلی در تشخیص تنگه بین‌المللی، کارکرد عملی آن در کشتیرانی جهانی است، نه صرفاً موقعیت جغرافیایی آن (Tanaka, ۲۰۱۹, p. ۱۷۶). در همین راستا، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه Corfu Channel اعلام کرد که حتی اگر تنگه در قلمرو حاکمیتی یک دولت باشد، به دلیل اهمیت بین‌المللی آن، نمی‌توان عبور کشتی‌های خارجی را به‌طور خودسرانه محدود کرد (ICJ, ۱۹۴۹, p. ۲۸). از منظر دکترین حقوق بین‌الملل در ایران نیز، تنگه‌های بین‌المللی به‌عنوان «شریان‌های حیاتی تجارت جهانی» شناخته می‌شوند که هرگونه اختلال در آن‌ها می‌تواند آثار فرامنطقه‌ای داشته باشد (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۳۸). همچنین برخی حقوق‌دانان ایرانی تأکید می‌کنند که معیار بین‌المللی بودن تنگه، وابستگی واقعی تجارت جهانی به آن مسیر است، نه صرفاً عرض جغرافیایی یا حاکمیت دولت ساحلی (زاهدی، ۱۳۹۶، ص. ۹۷).

۲. رژیم حقوقی عبور در تنگه‌های بین‌المللی

الف) عبور بی‌ضرر^۱

عبور بی‌ضرر به معنای عبور کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی یک دولت است، مشروط بر اینکه این عبور تهدیدی علیه صلح، نظم یا امنیت آن دولت ایجاد نکند. در این حالت، دولت ساحلی می‌تواند مقرراتی وضع کند اما حق ندارد عبور را به‌طور کامل ممنوع نماید (Churchill & Lowe, ۱۹۹۹, p. ۸۲). در حقوق ایران نیز، برخی نویسندگان معتقدند که عبور بی‌ضرر یک قاعده ترکیبی میان حاکمیت دولت ساحلی و حقوق سایر کشورهاست و دولت ساحلی تنها در صورت «غیر بی‌ضرر بودن عبور» می‌تواند مداخله کند (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۵۰). همچنین، این رژیم بیشتر در تنگه‌هایی کاربرد دارد که تحت رژیم خاص عبور ترانزیتی قرار ندارند.

ب) عبور ترانزیتی^۲

عبور ترانزیتی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌عنوان رژیم ویژه‌ای برای تنگه‌های مورد استفاده در ناوبری بین‌المللی پیش‌بینی شده است. در این رژیم، آزادی عبور بسیار گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر است و شامل کشتی‌ها و هواپیماها می‌شود (Rothwell & Stephens, ۲۰۱۶, p. ۲۰۱). بر اساس ماده ۳۸ کنوانسیون، تمامی وسایل نقلیه دریایی و هوایی حق عبور سریع و بدون توقف غیرضروری را دارند و این حق قابل تعلیق نیست (UNCLOS, art. ۱۹۸۲, ۳۸). در این زمینه، برخی حقوقدانان ایرانی نیز تأکید دارند که رژیم عبور ترانزیتی عملاً یک قاعده تثبیت‌شده در حقوق بین‌الملل عرفی است و حتی خارج از چارچوب کنوانسیون نیز قابلیت اجرا دارد (زاهدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۰۵). از سوی دیگر، این رژیم یکی از مهم‌ترین ابزارهای تضمین امنیت تجارت جهانی انرژی محسوب می‌شود و در تنگه‌هایی مانند هرمز اهمیت ویژه‌ای دارد.

۳. جایگاه تنگه‌های بین‌المللی در حقوق دریاها

حقوق دریاها یکی از شاخه‌های بنیادین حقوق بین‌الملل است که به تنظیم استفاده دولت‌ها از دریاها می‌پردازد. در این نظام، تنگه‌های بین‌المللی نقش حیاتی در ایجاد تعادل میان دو اصل دارند: حاکمیت دولت ساحلی و آزادی کشتیرانی بین‌المللی (Shaw, ۲۰۱۷, p. ۶۱۲). این تعادل از آن جهت اهمیت دارد که در صورت غلبه کامل یکی از این اصول، نظم حقوقی دریاها دچار اختلال می‌شود. از این رو، رژیم‌های حقوقی تنگه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که از یک‌سو حاکمیت دولت ساحلی حفظ شود و از سوی دیگر جریان آزاد تجارت جهانی تضمین گردد.

^۱Innocent Passage
^۲Transit Passage

در ادبیات حقوق بین‌الملل ایران نیز، تنگه‌های بین‌المللی به‌عنوان «نقاط تعادل میان امنیت ملی و منافع جهانی» توصیف شده‌اند (کاظمی، ۱۳۹۵، ص. ۸۷). همچنین تجربه تاریخی نشان می‌دهد که هرگونه اختلال در تنگه‌های بین‌المللی می‌تواند به سرعت به بحران‌های اقتصادی و سیاسی گسترده منجر شود.

۴. کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) و اهمیت آن

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS) جامع‌ترین سند بین‌المللی در حوزه حقوق دریاها است که رژیم حقوقی مناطق مختلف دریایی از جمله تنگه‌های بین‌المللی را تعیین می‌کند. بخش سوم این کنوانسیون (مواد ۳۴ تا ۴۵) به‌طور خاص به رژیم عبور در تنگه‌ها اختصاص دارد (United Nations, ۱۹۸۲). بر اساس این مقررات، دولت‌های ساحلی حق ندارند عبور ترانزیتی را تعلیق یا محدود کنند، مگر در موارد استثنایی بسیار محدود که آن هم باید مطابق حقوق بین‌الملل باشد. در دکتترین حقوقی ایران نیز، UNCLOS به‌عنوان مهم‌ترین مرجع حقوقی در تحلیل وضعیت تنگه‌ها شناخته می‌شود، هرچند برخی کشورها از جمله ایران به‌طور کامل به آن نپیوسته‌اند (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۶۵). با این حال، بسیاری از قواعد این کنوانسیون به‌عنوان حقوق عرفی بین‌المللی پذیرفته شده‌اند و حتی کشورهایی که عضو آن نیستند، در عمل به آن پایبند هستند. در نتیجه، UNCLOS نه تنها یک معاهده بین‌المللی، بلکه یک چارچوب هنجاری جهانی در حوزه حقوق دریاها محسوب می‌شود که نقش تعیین‌کننده‌ای در تنظیم رفتار دولت‌ها در تنگه‌های استراتژیک دارد.

وضعیت حقوقی تنگه هرمز

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین آبراه‌های راهبردی جهان است که در جنوب ایران و شمال کشور عمان قرار دارد و خلیج فارس را به دریای عمان و اقیانوس هند متصل می‌کند. این تنگه به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی خاص خود، نقش حیاتی در تجارت بین‌المللی انرژی دارد و بخش قابل توجهی از نفت خام و گاز طبیعی مایع جهان از این مسیر عبور می‌کند. اهمیت این گذرگاه موجب شده است که هرگونه اختلال در آن، پیامدهای فوری و گسترده‌ای بر بازارهای جهانی انرژی و امنیت اقتصادی بین‌المللی داشته باشد (Colgan, ۲۰۱۳, p. ۱۵۶). از منظر جغرافیایی، تنگه هرمز در باریک‌ترین بخش خود حدود ۳۳ کیلومتر عرض دارد و مسیرهای کشتیرانی در آن به‌صورت سازمان‌یافته در دو مسیر رفت و برگشت طراحی شده‌اند. این ویژگی جغرافیایی باعث شده است که کنترل یا انسداد آن از حساسیت بسیار بالایی برخوردار باشد. ایران در شمال این تنگه و عمان در جنوب آن قرار دارند و این دو کشور به‌عنوان دولت‌های ساحلی اصلی در تحلیل‌های حقوقی مربوط به این گذرگاه شناخته می‌شوند (Kashani, ۲۰۲۰, p. ۴۴). از نظر حقوق بین‌الملل دریاها، وضعیت عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز یکی از پیچیده‌ترین موضوعات محسوب می‌شود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها رژیم «عبور ترانزیتی» را برای تنگه‌های

مورد استفاده در نوابری بین‌المللی پیش‌بینی کرده است که در آن آزادی عبور برای کشتی‌ها و هواپیماها تضمین شده و دولت‌های ساحلی حق تعلیق آن را ندارند (United Nations, art. ۱۹۸۲, ۳۸-۴۴). ایران اگرچه عضو این کنوانسیون نیست، اما بسیاری از قواعد آن را به‌عنوان عرف بین‌المللی می‌پذیرد، هرچند در تفسیر گسترده رژیم عبور ترانزیتی دیدگاه انتقادی دارد. برخی حقوقدانان ایرانی معتقدند که اعمال این رژیم بدون رضایت دولت ساحلی می‌تواند با اصل حاکمیت ملی تعارض داشته باشد، به‌ویژه در شرایط تهدید امنیتی (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۷۱). از سوی دیگر، اختلاف تفسیری میان دولت‌ها درباره رژیم حقوقی تنگه هرمز همچنان ادامه دارد. ایالات متحده و برخی قدرت‌های دریایی، عبور ترانزیتی را یک قاعده عرفی الزام‌آور می‌دانند، در حالی که برخی کشورها تأکید دارند که بدون الحاق رسمی به کنوانسیون، نمی‌توان تمام آثار آن را الزام‌آور دانست (Nordquist, ۱۹۹۱, p. ۴۱۲). در عمل، رویه بین‌المللی نشان می‌دهد که تنگه هرمز علی‌رغم تنش‌های سیاسی، همچنان یکی از مسیرهای اصلی تجارت انرژی جهانی باقی مانده است. این وضعیت بیانگر نوعی «تعادل شکننده» میان حقوق، سیاست و امنیت در این منطقه است (Potter, ۲۰۱۰, p. ۹۳). افزون بر این، اهمیت اقتصادی این تنگه باعث شده است که سازمان‌های بین‌المللی انرژی بارها نسبت به هرگونه اختلال در آن هشدار دهند. برای نمونه، گزارش‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از نفت صادراتی جهان از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه انسداد می‌تواند موجب افزایش شدید قیمت انرژی شود (U.S. EIA, ۲۰۲۳). همچنین از منظر امنیت بین‌المللی، تنگه هرمز همواره در کانون رقابت قدرت‌های بزرگ قرار داشته است و حضور نظامی قدرت‌های فرامنطقه‌ای در این آبراه، خود به پیچیدگی‌های حقوقی و سیاسی آن افزوده است. این موضوع باعث شده است که تنگه هرمز نه تنها یک موضوع حقوقی، بلکه یک مسئله امنیتی چندلایه تلقی شود. برخی پژوهشگران ایرانی نیز تأکید دارند که این تنگه در واقع یک «نقطه گلوگاهی ژئوپلیتیکی» است که کنترل آن می‌تواند در شرایط بحران به ابزار فشار سیاسی تبدیل شود، هرچند استفاده از این ابزار با محدودیت‌های شدید حقوق بین‌الملل مواجه است (زاهدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۰۸). در نهایت، وضعیت حقوقی تنگه هرمز را می‌توان حاصل تقابل میان اصل آزادی کشتیرانی و اصل حاکمیت دولت‌های ساحلی دانست. این تقابل در شرایط عادی قابل مدیریت است، اما در زمان بحران‌های منطقه‌ای می‌تواند به چالش‌های جدی در نظام حقوق بین‌الملل دریاها منجر شود.

اختیارات و محدودیت‌های ایران

ایران به‌عنوان یکی از دولت‌های ساحلی تنگه هرمز، از منظر حقوق بین‌الملل دارای مجموعه‌ای از اختیارات و در عین حال محدودیت‌های هم‌زمان است که از تلفیق اصل حاکمیت سرزمینی و قواعد عرفی و معاهداتی حقوق دریاها ناشی می‌شود. اصل حاکمیت سرزمینی یکی از بنیادی‌ترین اصول حقوق بین‌الملل است که بر اساس آن،

دولت‌ها بر قلمرو خود شامل خشکی، آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی و فضای بالای آن اعمال اقتدار کامل دارند. این اصل در ادبیات حقوقی ایران نیز به‌عنوان مبنای اصلی صلاحیت دولت‌ها در تنظیم امور سرزمینی شناخته شده و مورد تأکید حقوقدانان داخلی قرار گرفته است (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۱۳؛ صفایی، ۱۳۹۴، ص. ۱۶۵). با این حال، باید توجه داشت که در حقوق دریاها، این حاکمیت مطلق نیست و در مناطق خاصی مانند تنگه‌های بین‌المللی با محدودیت‌های ساختاری مواجه می‌شود که هدف آن حفظ منافع جامعه بین‌المللی است. در چارچوب حقوق دریاها، دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی خود حق اعمال مقررات گسترده‌ای در حوزه‌های امنیتی، گمرکی، مهاجرتی و زیست‌محیطی دارد، اما این حق باید با رعایت اصل عبور بی‌ضرر سایر کشورها اعمال شود. به عبارت دیگر، دولت ساحلی نمی‌تواند به بهانه اعمال حاکمیت، عبور کشتی‌های خارجی را به‌صورت کلی ممنوع کند، مگر در مواردی که عبور آن‌ها تهدیدی جدی علیه صلح، امنیت یا نظم عمومی آن دولت ایجاد نماید (کنعانی، ۱۳۹۷، ص. ۹۸). این محدودیت نشان‌دهنده آن است که حتی در قلمرو سرزمینی، حقوق دولت‌ها با حقوق سایر تابعان حقوق بین‌الملل متعادل شده است. در خصوص تنگه هرمز، وضعیت حقوقی پیچیده‌تر و حساس‌تر است، زیرا این تنگه در دسته تنگه‌های مورد استفاده برای ناوبری بین‌المللی قرار می‌گیرد و مشمول رژیم خاص «عبور ترانزیتی» است. در این رژیم، آزادی عبور برای کشتی‌ها و هواپیماها نه تنها به رسمیت شناخته شده، بلکه به‌عنوان یک حق گسترده و تقریباً غیرقابل محدودسازی تعریف شده است. بر اساس مواد ۳۸ تا ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت‌های ساحلی حق تعلیق یا توقف عبور ترانزیتی را ندارند و تنها می‌توانند در چارچوب بسیار محدود، مقرراتی برای ایمنی یا حفاظت محیط زیست وضع کنند (United Nations, ۱۹۸۲, art. ۳۸-۴۴). این موضوع نشان‌دهنده اولویت یافتن آزادی کشتیرانی در نظام حقوق دریاها می‌باشد. با وجود این چارچوب، ایران اگرچه عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نیست، اما در عمل بسیاری از قواعد آن را به‌عنوان حقوق عرفی بین‌المللی می‌پذیرد، هرچند در تفسیر گسترده رژیم عبور ترانزیتی، دیدگاه انتقادی دارد. برخی حقوقدانان ایرانی معتقدند که پذیرش بی‌قید و شرط رژیم عبور ترانزیتی بدون رضایت دولت ساحلی می‌تواند با اصل حاکمیت ملی و امنیت کشورها در تعارض قرار گیرد، به‌ویژه در شرایطی که تهدیدات امنیتی در منطقه وجود داشته باشد (زاهدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۱۲). این دیدگاه در ادبیات حقوقی ایران نشان‌دهنده تلاش برای ایجاد توازن میان حاکمیت ملی و تعهدات بین‌المللی است. از سوی دیگر، در حقوق بین‌الملل معاصر، یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های اعمالی بر ایران در تنگه هرمز، ممنوعیت انسداد مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی است. این ممنوعیت نه تنها در متن کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده، بلکه در رویه قضایی و عرف بین‌المللی نیز تثبیت شده است. مطابق ماده ۴۴ کنوانسیون، دولت‌های ساحلی نمی‌توانند عبور ترانزیتی را متوقف یا معلق کنند و باید جریان آزاد عبور را تضمین نمایند (United

Nations, art. ۱۹۸۲, ۴۴). این قاعده حتی در شرایط تنش سیاسی یا بحران‌های منطقه‌ای نیز قابل تعلیق نیست، مگر در موارد بسیار استثنایی و محدود. در همین راستا، برخی پژوهش‌های داخلی نیز تأکید کرده‌اند که هرچند ایران عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیست، اما بسیاری از قواعد آن به سطح عرف بین‌المللی ارتقا یافته و به همین دلیل برای دولت‌ها الزام‌آور تلقی می‌شوند. بنابراین، عدم عضویت در یک معاهده نمی‌تواند به‌تنهایی مبنای عدم رعایت قواعد تثبیت‌شده بین‌المللی باشد (صفایی، ۱۳۹۴، ص. ۱۷۲؛ بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۲۹). این نکته در تحلیل حقوقی موقعیت ایران در تنگه هرمز اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا نشان می‌دهد محدودیت‌ها صرفاً قراردادی نیستند بلکه ماهیت عرفی نیز دارند. تعهدات عرفی بین‌المللی نقش بسیار مهمی در محدودسازی اختیارات ایران ایفا می‌کنند. قواعد عرفی زمانی شکل می‌گیرند که رویه مستمر و یکنواخت دولت‌ها همراه با اعتقاد حقوقی^۳ وجود داشته باشد. در خصوص تنگه‌های بین‌المللی، چنین رویه‌ای به‌وضوح قابل مشاهده است و نشان می‌دهد که اصل آزادی عبور به‌عنوان یک قاعده الزام‌آور در نظام حقوق بین‌الملل پذیرفته شده است (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۲۹). این امر موجب شده است که حتی دولت‌هایی که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نیستند نیز در عمل به این قواعد پایبند باشند. همچنین در رویه قضایی بین‌المللی، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه مشهور *Corfu Channel* تأکید کرده است که عبور کشتی‌های خارجی از تنگه‌های بین‌المللی نمی‌تواند به‌صورت خودسرانه محدود یا ممنوع شود، حتی اگر این تنگه‌ها در قلمرو حاکمیتی یک دولت قرار داشته باشند. این رأی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مبانی حقوقی در تفسیر رژیم حقوقی تنگه‌ها شناخته می‌شود و همچنان در دکترین حقوق بین‌الملل مورد استناد قرار می‌گیرد. در مجموع، می‌توان نتیجه گرفت که ایران در تنگه هرمز با یک وضعیت حقوقی پیچیده و دوگانه مواجه است. از یک سو، دارای حاکمیت سرزمینی و حق تنظیم برخی جنبه‌های عبور و مرور در آب‌های خود است و از سوی دیگر، به دلیل ماهیت بین‌المللی این گذرگاه و قواعد تثبیت‌شده حقوق دریاها، با محدودیت‌های جدی مواجه می‌باشد. این تعادل میان حاکمیت ملی و منافع جامعه بین‌المللی، یکی از ویژگی‌های اصلی نظام حقوق دریاها معاصر است که در تنگه هرمز به‌صورت برجسته و حساس نمود پیدا کرده است.

مشروعیت بستن تنگه در شرایط عادی

بر اساس حقوق بین‌الملل معاصر، «بستن تنگه‌های بین‌المللی در شرایط عادی» به‌عنوان یکی از حساس‌ترین موضوعات در حقوق دریاها مطرح است و اصولاً با رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های مورد استفاده برای ناوبری بین‌المللی در تعارض قرار می‌گیرد. مهم‌ترین قاعده در این زمینه، اصل آزادی کشتیرانی و به‌طور خاص «حق عبور

^۳ opinio juris

ترانزیتی» است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تثبیت شده و به موجب آن، تمامی کشتی‌ها و هواپیماها حق دارند بدون اخلاف و توقف غیرضروری از تنگه‌هایی مانند هرمز عبور کنند (United Nations, ۱۹۸۲, art. ۳۸-۴۴). در این چارچوب، دولت‌های ساحلی نه تنها حق جلوگیری از عبور را ندارند، بلکه مطابق ماده ۴۴ کنوانسیون، صراحتاً از «تعلیق یا اخلاف در عبور ترانزیتی» منع شده‌اند. این قاعده به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی نظم حقوقی دریاها شناخته می‌شود و هدف آن تضمین استمرار جریان تجارت جهانی و جلوگیری از استفاده ابزاری از موقعیت جغرافیایی کشورها است (Oxman, ۲۰۰۶, p. ۳۷۷). اصل آزادی کشتیرانی که ریشه در حقوق عرفی بین‌الملل دارد، پیش از تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز در رویه دولت‌ها و آرای قضایی بین‌المللی به رسمیت شناخته شده بود. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه Corfu Channel تأکید کرد که عبور کشتی‌های خارجی از تنگه‌های بین‌المللی نمی‌تواند به‌صورت خودسرانه محدود یا ممنوع شود، حتی اگر این آبراه در قلمرو حاکمیتی یک دولت قرار داشته باشد (ICJ, ۱۹۴۹, p. ۲۸). این رأی به‌عنوان مبنای مهمی در تثبیت اصل آزادی عبور در تنگه‌ها تلقی می‌شود و همچنان در تفسیر حقوقی معاصر مورد استناد قرار می‌گیرد. در ادبیات جدید حقوق بین‌الملل نیز تأکید شده است که رژیم عبور ترانزیتی نه یک امتیاز قابل اعطا از سوی دولت ساحلی، بلکه یک «حق تثبیت‌شده بین‌المللی» است که حتی در صورت عدم عضویت برخی دولت‌ها در کنوانسیون ۱۹۸۲، در قالب عرف بین‌المللی الزام‌آور محسوب می‌شود (Churchill, Lowe & Sander, ۲۰۲۲, p. ۴۲۱). به همین دلیل، بسیاری از حقوقدانان معتقدند که بستن کامل تنگه‌هایی مانند هرمز در شرایط عادی، به‌معنای نقض تعهدات عرفی و معاهداتی حقوق بین‌الملل است و می‌تواند مسئولیت بین‌المللی دولت را به دنبال داشته باشد (Tanaka, ۲۰۱۹, p. ۱۸۹). ممنوعیت انسداد تنگه‌های بین‌المللی به‌ویژه در ماده ۴۴ کنوانسیون حقوق دریاها به‌صورت صریح بیان شده است و بر اساس آن، دولت‌های ساحلی موظف‌اند از هر اقدامی که موجب «اخلاف یا تعلیق عبور ترانزیتی» شود خودداری کنند (United Nations, ۱۹۸۲, art. ۴۴). این ممنوعیت صرفاً یک قاعده قراردادی نیست، بلکه در رویه بین‌المللی و اسناد تفسیری سازمان‌های بین‌المللی نیز به‌عنوان یک اصل تثبیت‌شده شناخته می‌شود. برای مثال، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در تفسیرهای خود بر غیرقابل تعلیق بودن عبور در تنگه‌های بین‌المللی تأکید کرده و آن را شرط اساسی امنیت حمل‌ونقل دریایی دانسته است (IMO, ۲۰۲۳). از منظر مسئولیت بین‌المللی، هرگونه انسداد غیرقانونی تنگه‌های بین‌المللی می‌تواند موجب تحقق «عمل متخلفانه بین‌المللی» شود. مطابق پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل درباره مسئولیت دولت‌ها، هر فعل یا ترک فعلی که ناقض یک تعهد بین‌المللی باشد و به دولت قابل انتساب باشد، موجب مسئولیت بین‌المللی خواهد شد (ILC, ۲۰۰۱, art. ۲). در چنین شرایطی، دولت متخلف ممکن است با پیامدهایی مانند الزام به توقف عمل متخلفانه،

جبران خسارت و حتی اقدامات متقابل از سوی سایر دولت‌ها مواجه شود. در ادبیات حقوقی نیز تأکید شده است که انسداد تنگه‌های حیاتی مانند هرگز می‌تواند به‌عنوان نقض جدی تعهدات بین‌المللی و تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی تلقی شود (Oxman, ۲۰۰۶, p. ۳۹۲). در کنار این قواعد، برخی تحلیل‌های جدید نیز نشان می‌دهند که حتی اقداماتی که به‌صورت غیرمستقیم موجب اختلال در عبور شوند—مانند ایجاد خطرات امنیتی یا افزایش هزینه‌های بیمه و کشتیرانی—ممکن است در عمل به‌عنوان «انسداد عملی» تلقی شده و آثار حقوقی مشابه انسداد مستقیم داشته باشند (Bueger, ۲۰۲۰, p. ۵۸). این رویکرد نشان می‌دهد که حقوق بین‌الملل معاصر تنها به اعمال رسمی توجه ندارد، بلکه آثار عملی رفتار دولت‌ها را نیز در ارزیابی مشروعیت آن‌ها مدنظر قرار می‌دهد. در نتیجه، در شرایط عادی، بستن تنگه‌های بین‌المللی نه تنها با اصل آزادی کشتیرانی در تعارض است، بلکه می‌تواند ناقض قواعد آمره و عرفی حقوق بین‌الملل نیز باشد. این موضوع موجب شده است که جامعه بین‌المللی همواره بر حفظ باز بودن تنگه‌های حیاتی مانند هرگز تأکید کند و هرگونه تلاش برای انسداد آن را تهدیدی علیه نظم حقوقی و اقتصادی جهانی تلقی نماید.

مشروعیت بستن تنگه در شرایط درگیری

در حقوق بین‌الملل معاصر، موضوع «مشروعیت بستن تنگه‌های بین‌المللی در شرایط درگیری» به‌طور مستقیم با قواعد بنیادین منشور ملل متحد و نیز رژیم حقوق دریاهای مرتبط است. در حالت عادی، بستن تنگه‌های بین‌المللی ممنوع تلقی می‌شود، اما در شرایط استثنایی مانند وقوع «حمله مسلحانه» یا تهدید جدی علیه امنیت ملی، برخی دولت‌ها ممکن است به استناد قواعدی مانند دفاع مشروع یا اقدامات متقابل، به محدودسازی موقت برخی حقوق متوسل شوند. با این حال، این اقدامات در حقوق بین‌الملل به شدت محدود، کنترل شده و مشروط به رعایت اصول بنیادین هستند و نمی‌توانند به‌صورت نامحدود یا مطلق اعمال شوند (Dinstein, ۲۰۱۷, p. ۲۰۳). مفهوم دفاع مشروع یکی از مهم‌ترین استثنائات ممنوعیت توسل به زور در حقوق بین‌الملل است که در ماده ۵۱ منشور ملل متحد به رسمیت شناخته شده است. بر اساس این ماده، در صورتی که یک حمله مسلحانه علیه یک دولت رخ دهد، آن دولت تا زمانی که شورای امنیت اقدامات لازم را انجام دهد، حق دفاع فردی یا جمعی از خود را دارد (United Nations, ۱۹۴۵, art. ۵۱). با این حال، در رویه بین‌المللی تأکید شده است که دفاع مشروع باید به وقوع «حمله مسلحانه واقعی» محدود باشد و صرف تهدید یا تنش سیاسی برای توجیه اقدامات شدید کافی نیست. دیوان بین‌المللی دادگستری نیز در قضیه Nicaragua v. United States تصریح کرده است که دفاع مشروع باید در پاسخ به حمله مسلحانه واقعی و با رعایت اصول ضرورت و تناسب اعمال شود (ICJ, ۱۹۸۶, p. ۹۴). در ارتباط با موضوع تنگه‌های بین‌المللی، برخی تحلیل‌ها این پرسش را مطرح می‌کنند که آیا یک دولت ساحلی

می‌تواند در شرایط جنگی یا در پاسخ به حمله مسلحانه، اقدام به محدودسازی یا بستن موقت یک تنگه کند یا خیر. پاسخ حقوق بین‌الملل به این پرسش منفی مطلق نیست، اما بسیار محدود است. حتی در شرایط خاصه مسلحانه، قواعد حقوق دریاهای و حقوق بشردوستانه بین‌المللی همچنان اعمال می‌شوند و اصل آزادی کشتیرانی در تنگه‌های بین‌المللی به‌طور کامل از بین نمی‌رود، بلکه تنها در چارچوب بسیار محدود امنیتی قابل تنظیم است (Treves, ۲۰۱۵, p. ۳۱۲). یکی دیگر از مفاهیم مرتبط، «اقدامات متقابل» یا Countermeasures است که در حقوق مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها مطرح می‌شود. بر اساس پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل، اقدامات متقابل به اقداماتی گفته می‌شود که در پاسخ به عمل متخلفانه بین‌المللی دولت دیگر انجام می‌گیرد و هدف آن وادار کردن دولت متخلف به رعایت تعهدات بین‌المللی است (ILC, ۲۰۰۱, art. ۲۲-۲۳). با این حال، این اقدامات نیز دارای محدودیت‌های جدی هستند و نمی‌توانند شامل استفاده از زور یا نقض تعهدات بنیادین حقوق بین‌الملل مانند آزادی عبور در تنگه‌های بین‌المللی شوند. به عبارت دیگر، حتی اقدامات متقابل نیز نمی‌توانند به‌عنوان مجوزی برای انسداد کامل یک تنگه بین‌المللی تلقی شوند (Crawford, ۲۰۱۳, p. ۶۸۶). اصل ضرورت و تناسب نیز از اصول کلیدی در ارزیابی مشروعیت اقدامات دولت‌ها در شرایط درگیری محسوب می‌شود. اصل ضرورت ایجاب می‌کند که اقدام انجام‌شده تنها زمانی مشروع است که برای دفع یک تهدید فوری و جدی ضروری باشد و هیچ راه جایگزین مؤثرتری وجود نداشته باشد. اصل تناسب نیز بیان می‌کند که شدت اقدام دفاعی نباید از میزان تهدید فراتر رود. دیوان بین‌المللی دادگستری در رویه خود، به‌ویژه در قضیه Oil Platforms، بر اهمیت رعایت این دو اصل در ارزیابی مشروعیت اقدامات دفاعی تأکید کرده است (ICJ, ۲۰۰۳, p. ۱۶۱). در نتیجه، حتی در شرایط درگیری مسلحانه، امکان استناد به دفاع مشروع یا اقدامات متقابل برای توجیه بستن تنگه‌های بین‌المللی بسیار محدود و مشروط است. حقوق بین‌الملل معاصر تلاش می‌کند میان ضرورت‌های امنیتی دولت‌ها و منافع جامعه بین‌المللی در حفظ آزادی کشتیرانی تعادل برقرار کند. به همین دلیل، هرگونه اقدام منجر به انسداد تنگه‌های حیاتی مانند هرمز، در صورتی که از حدود ضرورت و تناسب فراتر رود، می‌تواند به‌عنوان نقض جدی تعهدات بین‌المللی و موجب مسئولیت بین‌المللی دولت تلقی شود.

مطالعه موردی: تشدید درگیری‌های اخیر

طبق بررسی منابع خبری معتبر و داده‌های به‌روز، موضوع تنگه هرمز در سال ۲۰۲۶ وارد مرحله‌ای از اختلال شدید و محدودسازی گسترده عبور و مرور دریایی شده است که در برخی گزارش‌ها به‌عنوان «بسته شدن عملی یا توقف عبور» نیز توصیف شده، هرچند در ادبیات حقوقی بین‌المللی این وضعیت معمولاً بین «انسداد کامل» و «کنترل شدید امنیتی» تفکیک می‌شود. بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، پس از تشدید درگیری‌های نظامی میان

ایران و ایالات متحده و اسرائیل، ایران در پاسخ به حملات و تهدیدات امنیتی، اقدام به اعمال محدودیت‌های شدید بر عبور کشتی‌ها در تنگه هرمز کرده است؛ به‌گونه‌ای که در مقاطعی، عبور برخی شناورها متوقف یا مشروط به مجوزهای امنیتی شده و جریان عادی کشتیرانی به شدت کاهش یافته است. برخی منابع حتی این وضعیت را «بسته شدن عملی تنگه برای بخش عمده‌ای از تردد تجاری» توصیف کرده‌اند، زیرا حجم عبور نفتکش‌ها به‌طور چشمگیری کاهش یافته و بسیاری از کشتی‌ها در اطراف منطقه متوقف یا مسیر خود را تغییر داده‌اند از منظر حقوقی، چنین وضعیتی باید در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای و به‌ویژه رژیم عبور ترانزیتی در تنگه‌های بین‌المللی بررسی شود. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، اصل بنیادین این است که عبور از تنگه‌های بین‌المللی باید بدون توقف و به‌صورت بی‌ضرر و پیوسته انجام شود و دولت‌های ساحلی حق تعلیق کامل این عبور را ندارند (art. ۱۹۸۲ UNCLOS, ۴۴). با این حال، در ادبیات حقوقی معاصر این نکته مطرح است که در شرایط مخاصمه مسلحانه یا تهدید مستقیم امنیت ملی، دولت ساحلی می‌تواند اقدامات اضطراری و موقت برای کنترل عبور اتخاذ کند، مشروط بر رعایت اصل ضرورت و تناسب (Tanaka, ۲۰۱۹, p. ۱۸۹).

۱. آثار حقوقی این وضعیت

از منظر حقوق بین‌الملل، اگر محدودسازی گسترده عبور در تنگه هرمز از سوی ایران به‌عنوان اقدام رسمی یا عملی مؤثر تلقی شود، می‌تواند در صورت عدم وجود توجیه حقوقی معتبر، مصداق «نقض تعهدات بین‌المللی» محسوب گردد. در این حالت، طبق قواعد مسئولیت دولت‌ها، مسئولیت بین‌المللی شامل توقف رفتار، جبران خسارت و امکان اقدامات متقابل از سوی دولت‌های ذی‌نفع خواهد بود (art. ۲۰۰۱ ILC, ۲). با این حال، اگر این اقدامات در چارچوب دفاع مشروع و پاسخ به حمله مسلحانه تحلیل شوند، امکان ارائه توجیه حقوقی نیز در دکترین بین‌المللی وجود دارد.

۲. آثار سیاسی

از نظر سیاسی، اختلال یا بسته شدن عملی تنگه هرمز پیامدهای بسیار گسترده‌ای در سطح جهانی ایجاد کرده است. این تنگه یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان است و حدود یک‌پنجم نفت جهان از آن عبور می‌کند؛ بنابراین هرگونه کاهش یا توقف عبور، بلافاصله موجب افزایش قیمت جهانی انرژی، بی‌ثباتی بازارهای نفت و نگرانی شدید کشورهای مصرف‌کننده می‌شود. گزارش‌ها نشان می‌دهد که این بحران باعث صف طولانی نفتکش‌ها، تغییر مسیر کشتی‌ها و افزایش هزینه‌های بیمه حمل‌ونقل دریایی شده است. در سطح ژئوپلیتیکی نیز چنین وضعیتی موجب افزایش حضور نظامی قدرت‌های بزرگ در منطقه، تشدید رقابت‌های امنیتی و افزایش فشارهای دیپلماتیک

بر ایران شده است. در واقع، تنگه هرمز در این شرایط از یک مسیر صرفاً تجاری به یک «ابزار فشار ژئوپلیتیکی» و نقطه تقابل قدرت‌های جهانی تبدیل شده است.

۳. نقش سازمان ملل متحد

در این شرایط، سازمان ملل متحد و به‌ویژه شورای امنیت نقش کلیدی در مدیریت بحران دارد. بر اساس منشور ملل متحد، شورای امنیت مسئول حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است و در صورت تشخیص تهدید علیه صلح، می‌تواند اقداماتی مانند صدور قطعنامه، درخواست توقف اقدامات تنش‌زا یا حتی اعمال تحریم را در دستور کار قرار دهد (UN Charter, arts. ۳۹-۴۲). از این منظر، وضعیت تنگه هرمز نه صرفاً یک مسئله منطقه‌ای، بلکه یک بحران با ابعاد جهانی در حوزه امنیت انرژی و تجارت بین‌الملل محسوب می‌شود.

در مجموع، بر اساس گزارش‌های موجود، وضعیت تنگه هرمز در دوره اخیر به سمت «کنترل شدید و اختلال گسترده در عبور و مرور» حرکت کرده است که در برخی منابع به‌عنوان بسته شدن عملی نیز توصیف شده است. با این حال، از منظر حقوق بین‌الملل، تحلیل نهایی این وضعیت وابسته به میزان محدودیت، مدت زمان آن و وجود یا عدم وجود توجیه حقوقی مانند دفاع مشروع یا ضرورت امنیتی است. بنابراین، این موضوع در مرز میان امنیت ملی دولت ساحلی و اصل بنیادین آزادی کشتیرانی قرار می‌گیرد و دارای آثار حقوقی و سیاسی بسیار گسترده در سطح بین‌المللی است.

تحلیل انتقادی

بحث درباره مشروعیت محدودسازی یا انسداد تنگه هرمز از پیچیده‌ترین موضوعات در حقوق بین‌الملل دریاهای محسوب می‌شود، زیرا در این موضوع دو اصل بنیادین و متعارض در برابر یکدیگر قرار می‌گیرند: از یک سو حق حاکمیت و امنیت ملی دولت ساحلی، و از سوی دیگر اصل آزادی کشتیرانی و امنیت مسیرهای تجاری بین‌المللی. همین تعارض باعث شده است که ارزیابی حقوقی این مسئله همواره وابسته به شرایط واقعی، شدت تهدید و نحوه اقدام دولت‌ها باشد و نتوان حکم مطلق درباره مشروعیت یا عدم مشروعیت آن صادر کرد.

۱. دیدگاه موافقان (امنیت ملی و حق دفاع مشروع)

از منظر موافقان، دولت ساحلی در موقعیت جغرافیایی مانند تنگه هرمز نه تنها یک بازیگر حقوقی، بلکه یک بازیگر امنیتی در خط مقدم تهدیدات منطقه‌ای محسوب می‌شود. بر این اساس، هرگونه تهدید نظامی، حمله مسلحانه یا حضور نظامی خصمانه در نزدیکی مرزهای دریایی می‌تواند امنیت ملی کشور را به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار دهد. در چنین شرایطی، دولت‌ها بر اساس اصول حقوق بین‌الملل دارای حق ذاتی دفاع مشروع هستند که در ماده ۵۱ منشور ملل متحد به رسمیت شناخته شده است (United Nations, art. ۵۱). در این چارچوب،

برخی حقوقدانان استدلال می‌کنند که اگر تهدیدات نظامی به سطحی برسد که امنیت حیاتی کشور، زیرساخت‌های انرژی یا مسیرهای ارتباطی را در معرض خطر فوری قرار دهد، دولت ساحلی می‌تواند اقدامات موقت، هدفمند و متناسب برای کنترل یا محدودسازی عبور در تنگه اتخاذ کند. این اقدامات در این دیدگاه نه به عنوان «انسداد غیرقانونی»، بلکه به عنوان «اقدامات دفاعی پیشگیرانه یا واکنشی» تحلیل می‌شوند (Dinstein, ۲۰۱۷, p. ۲۹۱). همچنین در ادبیات حقوق بین‌الملل امنیتی، این دیدگاه وجود دارد که مفهوم دفاع مشروع صرفاً محدود به واکنش نظامی مستقیم نیست، بلکه می‌تواند شامل اقدامات غیرنظامی یا نیمه‌نظامی برای کاهش توان عملیاتی دشمن نیز باشد، مشروط بر رعایت اصل ضرورت. بنابراین، محدودسازی موقت عبور در یک گذرگاه استراتژیک ممکن است در قالب تدابیر امنیتی قابل تفسیر باشد، به‌ویژه اگر هدف آن جلوگیری از تشدید درگیری یا کاهش خطر حملات دریایی باشد.

از سوی دیگر، برخی تحلیل‌های داخلی حقوق بین‌الملل نیز بر این نکته تأکید دارند که دولت ساحلی نسبت به امنیت خود در قلمرو دریایی مجاور دارای مسئولیت مستقیم است و نمی‌تواند در برابر تهدیدات جدی، صرفاً نظاره‌گر عبور آزاد نیروهای متخاصم یا تجهیزات نظامی بالقوه باشد (بیگدلی، ۱۳۹۸، ص. ۲۲۹).

۲. دیدگاه مخالفان (آزادی دریانوردی و نظم حقوقی بین‌المللی)

در مقابل، دیدگاه مخالفان بر این اصل استوار است که تنگه هرگز یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی جهان است و تحت رژیم حقوقی خاص «عبور ترانزیتی» قرار دارد. مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت‌های ساحلی اصولاً حق تعلیق، توقف یا محدودسازی عبور ترانزیتی را ندارند و این عبور باید بدون مانع و به‌صورت مستمر انجام شود (UNCLOS, art. ۱۹۸۲, ۴۴). بر این اساس، هرگونه اقدام گسترده برای محدودسازی عبور، حتی در شرایط تنش یا درگیری، می‌تواند نقض تعهدات بین‌المللی تلقی شود. مخالفان تأکید می‌کنند که آزادی کشتیرانی نه‌تنها یک قاعده قراردادی، بلکه بخشی از نظم عمومی بین‌المللی در حوزه تجارت و امنیت انرژی است و اختلال در آن می‌تواند پیامدهای گسترده جهانی ایجاد کند. همچنین این دیدگاه بیان می‌کند که استناد به دفاع مشروع نیز محدودیت‌های جدی دارد. مطابق رویه دیوان بین‌المللی دادگستری، اقدامات دفاعی باید هم «ضروری» و هم «متناسب» باشند و نباید از حد دفع تهدید مستقیم فراتر روند (Crawford, ۲۰۱۳, p. ۷۰۱). بنابراین، اگر اقدام محدودکننده به‌گونه‌ای باشد که اثر آن کل جریان کشتیرانی بین‌المللی را مختل کند، ممکن است از چارچوب دفاع مشروع خارج شود.

۳. ارزیابی حقوقی نهایی (جمع‌بندی تحلیلی)

در جمع‌بندی نهایی، حقوق بین‌الملل معاصر تلاش می‌کند میان دو ملاحظه اساسی تعادل برقرار کند: از یک سو حق ذاتی دولت‌ها برای دفاع از امنیت و تمامیت سرزمینی، و از سوی دیگر ضرورت حفظ آزادی کشتیرانی در آبراه‌های بین‌المللی. هیچ‌یک از این اصول مطلق نیستند و هر دو باید در پرتو شرایط خاص هر پرونده تفسیر شوند. بر این اساس، معیارهای اصلی برای ارزیابی مشروعیت هرگونه اقدام در تنگه هرمز عبارتند از:

۱. وجود تهدید واقعی، فوری و قابل اثبات علیه امنیت دولت ساحلی

۲. ضرورت اقدام به‌عنوان تنها یا مؤثرترین ابزار دفاعی در شرایط موجود

۳. تناسب میان شدت اقدام و میزان تهدید موجود

اگر این سه معیار رعایت شود، اقدامات محدودکننده می‌توانند در چارچوب دفاع مشروع یا وضعیت ضرورت امنیتی قابل توجیه باشند. اما اگر این اقدامات به‌گونه‌ای باشند که منجر به انسداد گسترده، پایدار یا نامتناسب مسیرهای بین‌المللی شوند، احتمال مسئولیت بین‌المللی دولت افزایش می‌یابد. در نتیجه، تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل معاصر در یک وضعیت «تعادل شکننده حقوقی-امنیتی» قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که نه آزادی مطلق کشتیرانی قابل پذیرش است و نه اعمال کنترل مطلق توسط دولت ساحلی. بلکه مشروعیت اقدامات همواره وابسته به ارزیابی موردی، شرایط امنیتی و رعایت اصول بنیادین حقوق بین‌الملل است.

نتیجه‌گیری

در مجموع، این مقاله با بررسی ابعاد حقوقی، سیاسی و امنیتی موضوع تنگه هرمز نشان داد که این گذرگاه راهبردی یکی از حساس‌ترین نقاط در نظام حقوق بین‌الملل معاصر محسوب می‌شود؛ جایی که منافع حیاتی دولت‌های ساحلی، امنیت انرژی جهانی و قواعد بنیادین حقوق بین‌الملل دریاها به‌طور هم‌زمان با یکدیگر تلاقی پیدا می‌کنند. تحلیل انجام‌شده بیانگر آن است که اصل کلی در حقوق بین‌الملل، تضمین آزادی عبور در تنگه‌های بین‌المللی و جلوگیری از هرگونه انسداد یا اخلال در جریان کشتیرانی است. این اصل به‌ویژه در کنوانسیون حقوق دریاها تثبیت شده و به‌عنوان یکی از ارکان نظم حقوقی دریاها شناخته می‌شود. با این حال، همین نظام حقوقی در کنار این اصل بنیادین، به دولت‌ها اجازه داده است در شرایط استثنایی مانند تهدید جدی امنیت ملی یا وقوع مخاصمه مسلحانه، اقداماتی محدود، موقت و ضروری برای حفاظت از منافع حیاتی خود اتخاذ کنند. بر همین اساس، موضوع بستن یا محدودسازی تنگه هرمز را نمی‌توان در قالب یک حکم مطلق «مجاز یا غیرمجاز» ارزیابی کرد، بلکه باید آن را در چارچوب یک طیف حقوقی و وابسته به شرایط واقعی هر بحران تحلیل نمود. معیارهایی مانند وجود تهدید واقعی، ضرورت اقدام، و تناسب میان اقدام و هدف، نقش تعیین‌کننده‌ای در ارزیابی مشروعیت

چنین اقدامات دارند. از منظر حقوقی، هرگونه اقدام گسترده و نامتناسب که منجر به اختلال جدی در عبور و مرور بین‌المللی شود، می‌تواند زمینه‌ساز مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها باشد. در مقابل، اقدامات محدود و موقت که در چارچوب دفاع مشروع یا ضرورت امنیتی انجام شوند، ممکن است در برخی شرایط قابل توجیه باشند. این وضعیت نشان می‌دهد که حقوق بین‌الملل در این حوزه نه یک نظام سخت و مطلق، بلکه یک نظام تعادلی و مبتنی بر ارزیابی موردی است. از منظر سیاسی و اقتصادی نیز روشن است که تنگه هرمز صرفاً یک موضوع حقوقی نیست، بلکه یک نقطه کانونی در امنیت انرژی و روابط بین‌الملل است. هرگونه اختلال در آن می‌تواند پیامدهای فوری و گسترده‌ای از جمله افزایش قیمت انرژی، بی‌ثباتی بازارهای جهانی و تشدید تنش‌های ژئوپلیتیکی به همراه داشته باشد. همین امر باعث شده است که این موضوع همواره در سطح بین‌المللی و در دستور کار نهادهای جهانی از جمله سازمان ملل متحد قرار داشته باشد. در نهایت، می‌توان نتیجه گرفت که تنگه هرمز در نظام حقوق بین‌الملل معاصر در وضعیت یک تعادل حساس و شکننده قرار دارد؛ تعادلی میان حق حاکمیت و امنیت دولت ساحلی از یک سو، و منافع جمعی جامعه بین‌المللی و اصل آزادی کشتیرانی از سوی دیگر. حفظ این تعادل مستلزم رویکردی حقوقی، دقیق و چندبعدی است که هم به واقعیت‌های امنیتی منطقه توجه داشته باشد و هم به اصول بنیادین نظم حقوقی بین‌المللی پایبند بماند.

منابع

۱. بیگدلی، محمدرضا. (۱۳۹۸). حقوق بین الملل عمومی. گنج دانش.
 ۲. پیشگاهی فرد، زهرا. (۱۳۹۵). حقوق بین الملل دریاها و رژیم تنگه ها. سمت.
 ۳. فصیحی، محمود. (۱۳۹۶). مبانی حقوق بین الملل عمومی. میزان.
 ۴. کنعانی، محمود. (۱۳۹۷). حقوق دریاها و آب های بین المللی. مجد.
 ۵. زاهدی، غلامرضا. (۱۳۹۶). حقوق بین الملل دریاها. میزان.
 ۶. موسی زاده رضا، ۱۳۹۳، بایسته های حقوق بین الملل عمومی، انتشارات میزان
۱. Churchill, R. R., Lowe, A. V., & Sander, A. (۲۰۲۲). The law of the sea (۴th ed.). Manchester University Press.
 ۲. Crawford, J. (۲۰۱۳). State responsibility: The general part. Cambridge University Press.
 ۳. Dinstein, Y. (۲۰۱۷). War, aggression and self-defence (۶th ed.). Cambridge University Press.
 ۴. International Court of Justice. (۱۹۴۹). Corfu Channel case.
 ۵. International Court of Justice. (۱۹۸۶). Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States).
 ۶. International Court of Justice. (۲۰۰۳). Oil Platforms (Iran v. United States).
 ۷. International Law Commission. (۲۰۰۱). Articles on responsibility of states for internationally wrongful acts.
 ۸. International Maritime Organization. (۲۰۲۳). Freedom of navigation guidance documents.
 ۹. Oxman, B. H. (۲۰۰۶). The territorial temptation. American Journal of International Law.
 ۱۰. Tanaka, Y. (۲۰۱۹). The international law of the sea (۳rd ed.). Cambridge University Press.
 ۱۱. Treves, T. (۲۰۱۵). Maritime security and the law of the sea. European Journal of International Law.

۱۲. United Nations. (۱۹۴۵). Charter of the United Nations.

۱۳. United Nations. (۱۹۸۲). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

Abstract

The Strait of Hormuz, as one of the world's most strategically significant maritime passages for global energy transportation, plays a vital role in international trade. Under the international law of the sea, it is subject to the specific legal regime governing straits used for international navigation. Its geopolitical significance has made any attempt to close or restrict the Strait a matter of considerable regional and global concern. This study examines the legal legitimacy of Iran's closure of the Strait of Hormuz within the framework of international law under both peacetime conditions and situations of armed conflict.

The principal objective of the research is to assess the compatibility of such an action with the principles and rules of international law, particularly the principle of freedom of navigation and the right of transit passage as provided for in the ۱۹۸۲

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), as well as the obligations arising under the Charter of the United Nations. The study also considers relevant rules of customary international law and instruments governing the law of naval armed conflict, including the ۱۹۹۴ San Remo Manual.

Employing a descriptive-analytical methodology, the research is based on the examination of authoritative legal sources, international treaties, judicial decisions, and legal doctrine. The findings indicate that the closure of the Strait of Hormuz under normal circumstances is inconsistent with the provisions of UNCLOS, particularly the regime of transit passage. Nevertheless, in exceptional situations such as armed conflict or a serious threat to national security, reliance on the inherent right of self-defense under Article ۵۱ of the Charter of the United Nations may be invoked, provided that the principles of necessity and proportionality are strictly observed.

The study concludes that the legality of closing the Strait of Hormuz is not absolute but depends on the specific circumstances, the interpretation of applicable rules of international law, and the assessment of competent international bodies. Accordingly, any such measure must be undertaken in strict compliance with the applicable principles and norms of international law.

Keywords: Strait of Hormuz, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) ۱۹۸۲, Charter of the United Nations, Self-Defense, Freedom of Navigation, Law of Naval Armed Conflict.