

هرمز در جنگ و صلح: ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل در نظام جدید تنگه هرمز (پژوهشی)

سید یاسر ضیایی *

(DOI) : 10.22066/cilamag.2026.2090016.2903

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۵/۱۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۳/۰۹

چکیده

تنگه هرمز با میزبانی حدود ۶۵ درصد مخازن نفت جهان و جریان حدود ۴۰ درصد از نفت خام دریای خلیج فارس، به عنوان قلب تپنده انرژی در منطقه و از شریان‌های اصلی انرژی در جهان تلقی می‌شود که در عین حال، شکننده و آسیب‌پذیر است. پس از تحریم نفت، بارها مقامات ایرانی تهدید به مسدود کردن تنگه هرمز کردند، اما ایران چهارده سال پس از اولین تحریم نفت، زمانی که برای بار سوم در ۲۰۲۶ قریانی تجاوز نظامی قرار گرفت، نسبت به اعمال کنترل نظامی در این تنگه اقدام کرد. این سؤال مطرح می‌شود که مدیریت مورد ادعای ایران در زمان جنگ و بعد از جنگ تا چه اندازه با حقوق بین‌الملل موجود، مطابقت دارد؟ پژوهش حاضر، این فرضیه را بررسی کرد که در حقوق بین‌الملل، ظرفیت‌های مختلفی در تأیید مدعاهای ایران در تنگه هرمز وجود دارد. نتیجه این بررسی نشان می‌دهد طبق حقوق بین‌الملل در زمان مخاصمه، امکان ممنوعیت عبور شناورهای متخاصم و محدودیت عبور شناورهای بی‌طرف در دریای سرزمینی ایران وجود دارد. علاوه بر این، امکان اقدام نظامی علیه شناورهای جنگی و شناورهای دولتی در خدمت نظامی و شناورهای تجاری در نقش نظامی و شناورهای متخلف در منطقه ممنوعه - خطر و کنترل در نزدیکی عملیات نیروی دریایی ایران در کل تنگه، از جمله دریای سرزمینی عمان در زمانی که از بی‌طرفی خارج شده است وجود دارد. لازم است نظام حقوقی جدید مورد نظر ایران در تنگه هرمز پس از مخاصمه، آن گونه که در یادداشت تفاهم اسلام‌آباد ذکر شد، طبق حقوق بین‌الملل قابل اعمال بررسی شود. ممنوعیت عبور شناورهای نظامی فاقد مجوز، شناورهای متخاصم یا ناقض عبور بی‌ضرر، قابل دفاع است. همچنین استدلال‌های حقوقی برای دریافت عوارض بر کابل‌های زیردریایی و کالاهای داخل شناورها و دریافت



هزینه خدمات خاص، مانند راهنمایی و خدمات اختصاصی، تأمین امنیت و خدمات اجباری و مسائل زیست‌محیطی وجود دارد. زمینه دریافت غرامت از شناورهای مرتبط با دولت‌های متخلف یا مدیون به جمهوری اسلامی ایران از نظر حقوقی منتفی نیست. اقدام‌های اجرایی ایران در دریای سرزمینی عمان نیازمند همکاری عمان در ابتکاراتی مانند صندوق بیمه مشترک و ثبت طرح تفکیک ترافیک جدید و منطقه به‌ویژه حساس دریایی در سازمان بین‌المللی دریانوردی است. اقدام‌های اجرایی در کل تنگه هرمز در مواردی نیازمند بازتعریف مفهوم دولت معاون متخصص یا منطقه جنگی یا نقض بی‌طرفی در حقوق داخلی است.

واژگان کلیدی

تنگه هرمز، مسدود کردن، بستن تنگه، عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیت، عوارض، جنگ رمضان

مقدمه

تنگه هرمز به‌عنوان آبراهه اتصال خلیج فارس و دریای عمان در طول تاریخ معاصر تحت حاکمیت قدرت‌های مختلفی قرار داشته است. اولین حاکمیت خارجی در این منطقه به پرتغال تعلق دارد. پس از آن انگلستان و پس از دوره‌ای کوتاه از حاکمیت هلند، مجدداً انگلستان سلطه خود را در این منطقه اعمال کرده‌اند. در پی توافق انگلستان و آمریکا با اجرای طرح سنتو، ایران به‌عنوان ژاندارم منطقه گماشته شد و بعد از انقلاب اسلامی این تنگه در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت.^۱ هرمز در منطقه ریملند یا حاشیه قلب زمین واقع شده است که در نظریه/سپایکمن، اهمیت آن بیش از هارتلند یا قلب زمین است.^۲ در نظر آلفونس دالبوکرک، دریانورد پرتغالی به پادشاه پرتغال، «اگر جهان چون انگشتی باشد، هرمز نگین آن است».^۳ اهمیت تنگه هرمز تا جایی است که مارکو روبیو، وزیر خارجه آمریکا از آن به سلاح هسته‌ای/اقتصادی یاد کرد.^۴ تنگه هرمز، میزبان حدود ۶۵ درصد از کل مخازن نفت جهان است و ۳۸ درصد از نفت خام جهان و ۱۸ درصد از فرآورده‌های نفتی جهان^۵ و حدود ۹۷ درصد از نفت کشورهای خلیج فارس از این تنگه عبور می‌کند.^۶ همچنین حدود ۳۵ درصد از گاز هلیوم و ۳۰ درصد از کود مورد نیاز جهان از این تنگه

۱. مهدی لطفی، تنگه هرمز در ضربان انسداد (تهران: نشر زمزم هدایت، ۱۳۹۲)، ۲۶-۳۴.

۲. محمدرضا حافظ‌نیا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز (تهران: نشر سمت، ۱۳۹۰)، ۲۰۶.

۳. لطفی، همان، ۳۰.

۴. <https://www.foxnews.com/video/6394028049112>

۵. UNCTAD Reports. *Strait of Hormuz Disruptions Implications for Global Trade and Development*. 10 March 2026. Available at: <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>.

۶. لطفی، همان، ۴۳.

عبور می‌کند.^۷ از این جهت می‌توان هرمز را شاه‌رگ حیاتی انرژی جهان دانست.^۸

در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ همزمان با پشتیبانی کشورهای غربی در حمله عراق به ایران، خیلی زود دامنه جنگ به خلیج فارس کشیده شد تا این منطقه حساس و راهبردی شاهد جنگ نفتکش‌ها باشد. با تهدید تحریم نفت ایران، مقامات ایران بارها تهدید به اعمال محدودیت در تنگه هرمز داشتند. هرچند تهدید به تحریم نفت در ۲۰۱۲ و ۲۰۱۸ از سوی اتحادیه اروپا و آمریکا اجرایی شد، تنگه هرمز هیچ‌گاه مسدود نشد. حمله آمریکا و اسرائیل علیه ایران در ۹ دی ۱۴۰۴ و خشم ایران از شهادت رهبر انقلاب و کشتار کودکان مدرسه میناب هرمزگان موجب شد همزمان با دفاع مشروع، شاه‌رگ این قلب تپنده غرب آسیا یعنی تنگه هرمز مسدود شود. این کنترل که رهبر انقلاب ایران از آن به «مدیریت جدید تنگه هرمز» و یادداشت تفاهم میان ایران و آمریکا، مورخ ۲۸ خرداد ۱۴۰۵ از آن به «اداره تنگه هرمز مطابق با حقوق بین‌الملل قابل اجرا و حقوق حاکمیتی کشورهای ساحلی تنگه هرمز» یاد کرده است، متضمن یک چارچوب حقوقی است که با اظهارنظرهای مختلفی همراه بوده است. مجموع اظهارنظرهای رسمی و خصوصاً طرح‌های تقنینی منتشرشده^۹ در چهار مدعای ممنوعیت عبور، دریافت عوارض عبور، دریافت هزینه خدمات و دریافت غرامت از شناورها در تنگه هرمز خلاصه می‌شود؛ لذا این پرسش اساسی وجود دارد که با وجود جنگ آمریکایی-صهیونی علیه ایران، نظام جدید اعلامی و اعمالی بر تنگه هرمز، آن گونه که در اظهارات مقامات ایران نمود یافته است و در ادامه اشاره خواهد شد، در زمان جنگ و پس از جنگ تا چه میزان با حقوق بین‌الملل مطابقت دارد؟ لذا این فرضیه که «در حقوق بین‌الملل ظرفیت‌هایی در تأیید عملکرد و مدعای ایران در مدیریت تنگه هرمز در زمان جنگ و بعد از آن وجود دارد» بررسی خواهد شد. پیشینه پژوهش در موضوع تنگه هرمز، حول مسائل نظام حقوقی عبور از این تنگه یا امکان انسداد آن بوده است و طبیعتاً با توجه به عملکرد و مدعاهای جدید ایران، پژوهش جامع در این باره را ضروری می‌سازد. وضعیت تنگه‌ها در حقوق بین‌الملل و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تا پیش از جنگ آمریکایی-صهیونی به‌عنوان مقدمه مرور شده است. پژوهش با ابتدا بر تحلیل منطقی قیاسی در بررسی اسناد بین‌المللی و استقرایی در بررسی رویه بین‌المللی دولت‌ها انجام شده است.

7. Energy Policy Research Foundation (EPRINC). *Strait of Hormuz Closure: Helium and Semiconductor Manufacturing*. By Max Pyziur and Matthew Sawoski. 2026. Available at: <https://eprinc.org/wp-content/uploads/2026/07/Chart2026-13-HormuzHelium-.pdf> (visited 8 August 2026).

۸. مرتضی اسماعیلی و کیارش حیدری، «واکاوی الزام‌های حقوقی-سیاسی کاربست انسداد تنگه هرمز از سوی ایران در جنگ خاکستری با اسرائیل»، *مجله مطالعات حقوقی* ۱۷، ۱۴ (۱۴۰۴): ۱۹۴.

۹. جزئیاتی از طرح اولیه «اقدام راهبردی تأمین امنیت و پیشرفت پایدار تنگه هرمز و خلیج فارس» که در دست بررسی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی قرار دارد، منتشر شده است. به‌طور نمونه، ن.ک: <https://icana.ir/x5yy8>; <https://www.tabnak.ir/005pDD>

۱. وضعیت حقوقی عبور از تنگه‌ها: از عبور بی‌ضرر تا عبور ترانزیت

تنگه‌ها به جهت جغرافیایی، آبراهه‌های طبیعی و باریکی هستند که بخشی از دریاها را به بخش دیگری از دریاها متصل می‌کنند. حدود ۲۰۰ تنگه با این شرایط وجود دارند که از این تعداد، تنگه‌های هرمز، مالاکا و باب‌المندب از اهمیت اقتصادی بیشتری برخوردارند که به‌ترتیب حدود ۳۸ و ۲۰ و ۱۰ درصد تجارت نفت خام جهان را میزبانی می‌کنند.^{۱۰}

حقوق بین‌الملل عرفی، نظام حقوقی عبور از دریای سرزمینی را عبور بی‌ضرر دانسته است که در شرایطی قابل تعلیق است.^{۱۱} با این حال، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کورفو تأکید کرد که این عرف راجع به تنگه‌ها با استثنا مواجه است و طبق قاعده پذیرفته‌شده عمومی و عرف بین‌المللی، عبور از این تنگه‌ها عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق^{۱۲} است مگر اینکه در یک کنوانسیون بین‌المللی پذیرفته شده باشد. از نظر دیوان، عبور از این تنگه‌ها برای کلیه کشتی‌های نظامی نیز نیاز به مجوز ندارد.^{۱۳}

این استثنای ممنوعیت تعلیق، صرفاً برای تنگه‌هایی است که از اهمیت کشتی‌رانی بین‌المللی برخوردارند. دیوان این گونه تنگه‌ها را تعریف می‌کند: «معیار تعیین‌کننده، وضعیت جغرافیایی تنگه است که دو قسمت از دریاهای آزاد را به هم متصل می‌کند و برای کشتی‌رانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد».^{۱۴} بنابراین عبور از تنگه‌هایی که دو بخش از آب‌های بین‌المللی را به هم متصل می‌کند (از این پس تنگه‌های نوع اول) مشمول نظام حقوقی عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق است. در این صورت، در سایر تنگه‌ها که بخشی از دریای بین‌المللی را به بخشی از دریای سرزمینی متصل می‌کند (از این پس تنگه‌های نوع دوم)، مانند آنچه در تنگه تیران در عربستان وجود دارد، عبور بی‌ضرر پابرجاست که با شرایط لازم قابل تعلیق است.^{۱۵}

کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت، مورخ ۱۹۵۸ با توسعه تعریف تنگه‌های با اهمیت بین‌المللی به تنگه‌های نوع دوم، نظام حقوقی عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را نسبت به هر دو نوع از تنگه‌ها اعمال کرد (بند ۴ ماده ۱۶). در مذاکرات مربوط به انعقاد کنوانسیون حقوق دریاهای، مورخ ۱۹۸۲ در یک بده‌بستان سیاسی در مقابل پذیرش عرض دریای سرزمینی ۱۲ مایل دریایی

10. U.S. Energy Information Administration (EIA). "World Oil Transit Chokepoints." Updated March 3, 2026.

11. این شرایط شامل این موارد است: ۱- برای حفاظت از امنیت کشور اساسی باشد ۲- موقت باشد ۳- بخشی از دریای سرزمینی باشد ۴- بدون تبعیض باشد و ۵- با اطلاع‌رسانی مقتضی باشد.

12. nonsuspendable innocent passage

13. *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment, I.C.J. Reports 1949, p. 28.

14. Ibid.

15. ن.ک: مصطفی دولتیار، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی (تهران: نشر وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲).

از سوی کشورهای قدرتمند دریایی، ابتکار انگلستان مبنی بر نظام حقوقی جدیدی از تنگه‌ها تحت عنوان عبور ترانزیت پذیرفته شد.^{۱۶} طبق این نظام حقوقی، عبور نه تنها غیرقابل تعلیق است و شامل عبور آزاد کشتی‌های نظامی می‌شود، بلکه شامل عبور آزاد زیردریایی‌ها و هواپیماها نیز می‌شود. اما این نظام حقوقی عبور برای تنگه‌های بین‌المللی نوع اول پذیرفته شد و عبور از تنگه‌های نوع دوم، همان عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق باقی ماند. در نظام حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ تنگه‌هایی که دارای عرض بیش از ۱۲ مایل و دارای مسیری از آب‌های بین‌المللی در میان خود باشند (مانند تنگه دانمارک میان گرینلند و ایسلند و مسیر دریایی شمال میان روسیه و قطب شمال) و نیز تنگه‌هایی که دارای مسیر عبور جایگزین باشند، مشروط به اینکه این مسیرها مزیت دریانوردی و آب‌شناسی مشابهی داشته باشند (مانند آنچه در تنگه سیسیل ایتالیا وجود دارد) و نیز تنگه‌هایی که دارای یک کنوانسیون بین‌المللی دیرینه هستند^{۱۷} (مانند تنگه بسفر و داردانل) از نظام عبور ترانزیت خارج شده‌اند.

۲. وضعیت حقوقی تنگه هرمز قبل از جنگ آمریکایی-صهیونی

تنگه هرمز، آبراهه‌ای است که خلیج فارس را به دریای عمان و از آنجا به دریای عرب و اقیانوس هند متصل می‌کند و در باریک‌ترین عرض خود به ۲۱ مایل دریایی می‌رسد.^{۱۸} در طرح تفکیک ترافیک^{۱۹} سازمان بین‌المللی دریانوردی در ۱۹۷۳ که بر اساس ماده ۱۰ کنوانسیون مقررات جلوگیری از برخورد در دریا-کالرگ، مورخ ۱۹۷۲ برای تنگه هرمز تدوین شد، یک منطقه با عرض یک مایل و با دو مسیر ترافیکی برای کشتی‌رانی بین‌المللی تعیین شد که ورود از مسیر شمالی و خروج از مسیر جنوبی تنگه بود که هر دو نیز در دریای سرزمینی عمان قرار داشت.^{۲۰} این طرح تفکیک در ۱۹۷۹ اصلاح شد که صرفاً به دورتر شدن مسیر ورودی (به سمت غرب)^{۲۱} و خروجی (به سمت شرق)^{۲۲} از سواحل عمان منجر شد، هرچند همچنان این مسیر در آب‌های عمان قرار داشت.^{۲۳} تنگه هرمز که حد واصل منطقه انحصاری اقتصادی خلیج فارس و منطقه انحصاری اقتصادی

16. Ana G. Lopez Martin. *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2010, p. 31.

17. long-standing international conventions

18. NASA. https://modis.gsfc.nasa.gov/gallery/individual.php?db_date=2020-12-04 (visited 4 December 2020).

19. Traffic Separation Scheme (TSS)

20. IMCO. *Resolution A.284 (VIII)* (adopted 20 November 1973). See also Alexander Lotta and Shin Kawagishi. "The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives." *Ocean Development & International Law* 53, no. 2-3 (2022): 126.

21. Westbound

22. Eastbound

23. IMCO. *Amended Traffic Separation Scheme in the Strait of Hormuz*. 7 June 1979 (COLREG. 2/ Circ. 11).

دریای عمان است از تنگه‌های نوع اول محسوب می‌شود. عبور از این تنگه از نظر حقوق بین‌الملل عرفی و کنوانسیون ۱۹۵۸ عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق و از نظر کنوانسیون ۱۹۸۲ عبور ترانزیت است. ایران هر دو کنوانسیون را امضا کرده اما به تصویب نرسانده است. ایران در مقاطع مختلفی برخلاف این دو نوع عبور موضع گرفته است.

قدیمی‌ترین موضع قابل توجه ایران در رابطه با عبور از تنگه هرمز، مربوط به مذاکرات میان محمدرضا پهلوی، شاه ایران و سلطان قابوس بن سعید بن تیمور السعید، سلطان عمان در ۱۹۷۴ بود که در آن بر عبور آزاد کشتی‌ها از تنگه هرمز و دریاهای مشترک با محکومیت هر گونه اقدام مغایر با منافع دو دولت، از جمله اثرگذاری نیروهای خارجی در منطقه تأکید شده است.^{۲۴} بعد از آن در اعلامیه تفسیری منضم به کنوانسیون حقوق دریاهای مورخ ۱۹۸۲ ایران تصریح شده است که «برخی از مقررات معاهده، نتیجه بدهستان^{۲۵} بوده است که ضرورتاً رویه عرفی یا مستقر را که ماهیت تعهد داشته باشد تدوین نکرده است و بنابراین صرفاً دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاهای باید از حقوق قراردادی ایجادشده در آن بهره‌مند باشند. این ملاحظه به‌طور خاص شامل موارد غیرانحصاری زیر می‌شود: حق ترانزیت از تنگه‌های با استفاده کشتی‌رانی بین‌المللی...». همچنین ایران در این اعلامیه تصریح می‌کند «طبق حقوق بین‌الملل عرفی، حقوق دولت‌های ساحلی برای تدابیر حفاظت از منافع امنیتی به رسمیت شناخته می‌شود... از جمله لزوم دریافت مجوز قبلی برای کشتی‌های جنگی که خواهان اعمال حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی هستند».^{۲۶} با تصویب قانون مناطق دریایی ایران در ۱۳۷۲ و هماهنگ با عرف بین‌المللی،^{۲۷} عرض دریای سرزمینی ایران ۱۲ مایل اعلام و بدون تفکیک دریای سرزمینی در تنگه هرمز، عبور از آن مشمول عبور بی‌ضرر دانسته شد (مواد ۲ و ۵). در ۲۰۱۹ رئیس‌جمهور ایران، طرح ائتلاف برای امید در خلیج فارس را در اجلاسیه سالانه مجمع عمومی سازمان ملل متحد مطرح و هدف از آن را ترویج صلح، ثبات، پیشرفت و رفاه برای همه ساکنین منطقه تنگه هرمز اعلام کرد.^{۲۸} در قضیه توقیف کشتی استینا/ایمپرو^{۲۹} در تنگه هرمز از سوی ایران در ۲۰۱۹ نیز دولت اقدام به ثبت رسمی نامه

24. Middle East Institute. "Joint Irani-Omani Communiqué." *Middle East Journal* 28, no. 3 (1974): 303-305.

25. quid pro quo

26. عمان نیز در اعلامیه تفسیری خود بر حاکمیت مطلق این سلطنت بر دریای سرزمینی و لزوم کسب مجوز شناورهای نظامی از عمان برای عبور از دریای سرزمینی تأکید کرده است. همچنین مالزی در مکاتبه و اعلامیه تفسیری خود تأکید کرد که در شرایط ضروری می‌تواند اقدامات اجرایی از جمله توقیف شناورها در تنگه مالاکا را داشته باشد. A/CONF.62/L.145

27. See James Kraska, "Legal Vortex in the Strait of Hormuz," *Virginia Journal of International Law* 54 (2013): 365.

همچنین ن.ک: سید علی اصغر کاظمی، «مسئله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاهای»، *مجله حقوقی* ۷، ۸ (۱۳۶۶): ۶۷.

28. UN News, "Iran: Seized British tanker Stena Impero is free to leave," September 27, 2019, available at: <https://news.un.org/en/story/2019/09/1047472> (visited August 19, 2026).

29. Stena Impero

خود در سازمان ملل متحد کرد و در آن بر عقیده خود نسبت به عبور بی‌ضرر در تنگه هرمز تأکید کرد.^{۳۰} ایران همچنین در ۱۸ اوت ۲۰۲۳ نسبت به ثبت نامه‌ای در سازمان ملل متحد اقدام کرد که در آن اعلام می‌کند «جمهوری اسلامی ایران بر تعهد خود بر ایمنی و امنیت عبور بی‌ضرر در تنگه هرمز و آب‌های سرزمینی‌اش تأکید می‌کند».^{۳۱} با آغاز تهدیدهای غربی برای تحریم نفت ایران، اظهاراتی از جانب مسئولین کشور مانند حسن روحانی، رئیس‌جمهور وقت و سردار حسین سلامی، جانشین فرمانده سپاه دائر بر «مسدودکردن یا محدودکردن عبور از تنگه هرمز» در صورت اعمال تهدیدها مطرح شد.^{۳۲} اظهاراتی که در کنار عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۵۸ و کنوانسیون ۱۹۸۲ در داخل کشور، بیانگر اعتقاد مقامات ایران به عبور غیرترانزیت از دریای سرزمینی در تنگه هرمز بوده است.

«طرح اصول حاکم بر شکل‌گیری حقوق بین‌الملل عرفی عام»، مورخ ۲۰۰۴ مصوب انجمن حقوق بین‌الملل در ماده ۵ با ذکر دو شرط مستمر بودن و آشکار بودن^{۳۳} اعتراض دولت در التزام به یک عرف بین‌المللی عام در تفسیر خود بیان می‌کند: اعتراض باید هر زمان که اوضاع و احوال اقتضا کند تکرار شود و اعتراض‌های شفاهی کفایت می‌کند و نیازی به اقدام‌های فیزیکی وجود ندارد.^{۳۴} ایران با رویه‌هایی چون تصویب قانون مناطق دریایی، نامه‌های ثبت‌شده در سازمان ملل و اظهارات مقامات تلاش داشته است تا در مقاطع مختلف، اعتقاد خود مبنی بر نظام حقوقی غیرترانزیت در تنگه هرمز را اعلام کند. در این صورت، عبور آزادانه شناورها در طول سال‌ها از این منطقه در چارچوب مفهوم نزاکت بین‌المللی^{۳۵} قابل توجیه است.^{۳۶} مفاهیم عبور کنترل‌شده در بیانیه شورای عالی امنیت ملی، مدیریت جدید در بیانیه رهبری، رویه‌های جدید^{۳۷} در اعلامیه سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و ترتیبات / ایرانی^{۳۸} در یادداشت تفاهم اسلام‌آباد می‌تواند نویددهنده نظام

30. UN Doc. S/2019/593

31. UN Doc. S/2023/609

۳۲. «توقیف کشتی استنا ایمپرو در تنگه هرمز»، قابل دسترس در:

<https://www.alef.ir/news/3970913085.html>؛ <https://www.mosalasonline.com/fa/tiny/news-12626> (visited August 19, 2026).

33. persistently and openly dissent

34. ILA, *Committee on Formation of Customary (General) International Law* (2000), 28.

35. International comity

۳۶. کاظم غریب‌آبادی، «تنگه هرمز؛ ابعاد حقوقی ترتیبات جدید در پرتو تجاوز و تغییر بنیادین اوضاع»، پایگاه اطلاع‌رسانی دولت (۷ خرداد ۱۴۰۵)، قابل دسترس در:

<https://dolat.ir/detail/481842> (visited August 19, 2026).

37. new protocols in place

38. "the Islamic Republic of Iran will make arrangements..." (Art. 5 of *Islamabad Memorandum of Understanding Between the United States of America and the Islamic Republic of Iran*, June 18, 2026).

حقوقی خاص^{۳۹} برای تنگه هرمز باشد که شامل تعلیق عبور برخی شناورها و محدودیت عبور شناورهای دیگر است. با توجه به اینکه عمان در ۱۹۸۳ نسبت به امضای کنوانسیون حقوق دریاهای و در ۱۹۸۹ نسبت به تصویب آن اقدام کرده است، عبور از سمت دریای سرزمینی عمان تا تحقق شرایط حقوقی جدید، مشمول عبور ترانزیت است.

۳. وضعیت حقوقی تنگه هرمز در جریان جنگ آمریکایی-صهیونی

ایالات متحد آمریکا و رژیم صهیونیستی در ۹ اسفند ۱۴۰۴ مصادف با ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ برای بار دوم در میانه مذاکرات دیپلماتیک میان ایران و آمریکا، علیه اهدافی در جمهوری اسلامی ایران، اقدام به تجاوز نظامی کردند. همزمان با اقدام به دفاع مشروع نیروهای مسلح، نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با هشدار به کشتی‌ها، ممنوعیت عبور و مرور همه کشتی‌ها از تنگه هرمز را تا اطلاع ثانوی اعلام کرد. متعاقب این تصمیم، سازمان بنادر و دریانوردی دو مسیر جایگزین برای عبور شناورها اعلام کرد که شامل ورود از شمال جزیره لارک و خروج از جنوب جزیره لارک می‌شود.^{۴۰} سپس شورای امنیت در ۱۱ مارس ۲۰۲۶ در قطعنامه ۲۸۱۷، بستن، مسدودکردن یا دیگر مداخله‌ها را در دریانوردی بین‌المللی در تنگه هرمز محکوم کرد.^{۴۱} در ۲۱ مارس ۲۰۱۶ رهبر جدید انقلاب ایران، همزمان با دفاع مشروع ایران، بر استفاده از اهرم مسدودکردن تنگه هرمز تأکید کرد.^{۴۲} روز بعد در ۲۲ مارس ۲۰۲۶ نمایندگی ایران در سازمان ملل متحد، طی نامه‌ای به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام کرد ایران «طبق اصول مستقر و قواعد حقوق بین‌الملل، عبور کشتی‌های متعلق و همکار با متجاوزین و مرتکبین اقدامات تجاوزکارانه را محدود کرده است» و «کشتی‌های غیرجنگی، منوط به رعایت قوانین ایمنی و امنیتی اعلام‌شده و در هماهنگی با مقامات ذی‌صلاح ایرانی از عبور امن برخوردار می‌شوند».^{۴۳} گزارش‌هایی مبنی بر عبور شناورها با کاهش ۹۰ درصد از حجم ترافیک قبلی و پرداخت عوارضی از سوی برخی آن‌ها وجود داشته است.^{۴۴}

۳۹. ن.ک: تورج احمدی، مسعود راعی و علیرضا آرش‌پور، «مدیریت تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از منظر کنوانسیون حقوق دریاهای»، *جامعه‌شناسی سیاسی ایران*، ۵، ۶ (۱۴۰۱).

۴۰. «طرح اقدام راهبردی تنگه هرمز»، عصر ایران، قابل دسترس در:

asriran.com/004qRZ (visited August 19, 2026).

41. UNSC Res 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817.

۴۲. «بیانات در دیدار مسئولان نظام»، پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله‌العظمی خامنه‌ای، قابل دسترس در: <https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=62800> (visited August 19, 2026).

43. Annex to UN Doc. S/2026/217.

۴۴. انتخاب، قابل دسترس در:

<https://www.entekhab.ir/003pwE> (visited August 19, 2026).

هرچند در عبور بی‌ضرر، امکان تعلیق عبور همه شناورها از بخشی از دریای سرزمینی و به‌صورت موقت و بدون تبعیض و با اطلاع قبلی وجود دارد، مسئله در اینجا ممنوعیت یا محدودیت عبور (مانند بازرسی) در «کل دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز» است. این وضعیت در زمان جنگ نیازمند بررسی است: رویکرد معاهدات بین‌المللی، حاکی از امکان ایجاد محدودیت در آبراهه بین‌المللی در زمانی است که دولت ساحلی طرف مخاصمه باشد. معاهده کپنهاگ،^{۴۵} مورخ ۱۸۵۷ برای تنگه سوند (دانمارک و سوئد) و معاهده قسطنطنیه،^{۴۶} مورخ ۱۸۸۸ برای کانال سوئز (مصر) و معاهده مونترو،^{۴۷} مورخ ۱۹۳۶ برای تنگه بسفر و *داردانل* (ترکیه) و معاهده هی-پونسفوت،^{۴۸} مورخ ۱۹۰۱ برای کانال پاناما (انگلستان و آمریکا) و معاهده ورسای،^{۴۹} مورخ ۱۹۱۹ برای کانال کیلی (آلمان) و معاهده مرزی، مورخ ۱۸۸۱ برای تنگه *ماژلان* (آرژانتین و شیلی) این آبراهه‌ها را صرفاً در زمان جنگی که آن دولت طرف مخاصمه نباشد، بی‌طرف اعلام کرده‌اند.^{۵۰} به‌طور مثال، طبق کنوانسیون مونترو، در زمانی که ترکیه در جنگ باشد، اجازه توقیف شناوری که به کشور دشمن کمک کند، وجو دارد (ماده ۵).

اما رویه بین‌المللی در محدودیت عبور در آبراهه‌های بین‌المللی متشتت بوده است: به برخی اعتراضی نشده و به برخی اعتراض شده است. در جنگ جهانی دوم به مین‌گذاری در تنگه دوور^{۵۱} (انگلستان و فرانسه) و تنگه سوند^{۵۲} (دانمارک و سوئد) و تنگه اسکاگر/اک و کاتگات^{۵۳} (دانمارک و نروژ و سوئد) اعتراضی ثبت نشده است.^{۵۴} همچنین ایتالیا طی فرمان ۶ ژوئن ۱۹۴۰ آب‌های سرزمینی خود شامل تنگه مسینا را بر کلیه شناورهای جنگی خارجی و از جمله کشتی‌های جنگی بی‌طرف مسدود کرد.^{۵۵} اما زمانی که در جنگ جهانی دوم، انگلستان در جبل‌الطارق نسبت به بازرسی کشتی‌ها برای ورود به تنگه باب‌المندب اقدام می‌کرد با اعتراض جدی آمریکا مواجه شد.^{۵۶} همچنین زمانی که مصر در جنگ با اسرائیل، اقدام به بازرسی و توقیف کشتی‌های جنگی و تجاری متهم به قاچاق اسلحه در

45. *Copenhagen Treaty* (1857); *Convention of Constantinople* (1888); *Montreux Convention* (1936); *Hay-Pauncefote Treaty* (1901); *Treaty of Versailles* (1919).

46. *Convention of Constantinople*

47. *Montreux Convention*

48. *Hay-Pauncefote*

49. *Treaty of Versailles*

50. R. R. Baxter, *The Law of International Waterways, with Particular Regard to Interoceanic Canals* (Cambridge: Harvard University Press, 1964), 188-189.

51. *Dover; Danish Sound; Skagerrak and Kattegat*.

52. *Danish Sound*

53. *Skagerrak and Kattegat*

54. Baxter, *The Law of International Waterways*, 208.

55. Italy, *Royal Decree No. 595*, June 6, 1940, 2 *Raccolta Ufficiale Delle Leggi E Dei Decreti Del Regno D'Italia* 1551.

56. Baxter, *The Law of International Waterways*, 206.

تنگه تیران و کانال سوئز می‌کرد با اعتراض آمریکا مبنی بر آزادی عبور بی‌ضرر از تنگه تیران برای دسترسی به خلیج عقبه و با تصویب قطعنامه شورای امنیت به شماره ۱۱۸ در ۱۹۵۶ مبنی بر عبور آزاد و بدون عوارض و هزینه‌های مشخص در کانال سوئز مواجه شد.^{۵۷}

کمیسیون حقوق بین‌الملل در ماده ۷ «پیش‌نویس مواد آثار مخاصمات مسلحانه بر معاهدات»، مورخ ۲۰۱۱ به معاهداتی [یا تعهداتی] اشاره کرد که اجرای آن‌ها در زمان مخاصمه مسلحانه/استمرار می‌یابد. یکی از موارد مستثنا از اثرپذیری در مخاصمات، «معاهدات مربوط به مسیرهای آبی بین‌المللی»^{۵۸} است. کمیسیون در این طرح اذعان می‌دارد «اجرای کنوانسیون‌های کشتی‌رانی آزاد از کانال‌های مشخص در زمان مخاصمه متأثر نمی‌شود اما اجرای آن‌ها می‌تواند به‌طور جزئی معلق شود».^{۵۹} همچنین تأکید می‌شود اجرای این معاهدات مربوط به مسیرهای آبی می‌تواند مشمول حق ذاتی دفاع مشروع مندرج در ماده ۵۱ منشور ملل متحد قرار گیرد. علاوه بر این، کمیسیون در ذیل ماده ۶ توضیح می‌دهد قلمرو مخاصمه نیز در میزان تأثیر معاهده مؤثر است: مانند مخاصمه‌ای که در هوا یا دریا اتفاق افتد که بر توافق‌های حمل و نقل هوایی یا دریایی تأثیرگذار است.^{۶۰} سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در لوایح خود برای این طرح بیان داشت که «وضعیت صلح میان دولت‌ها برای اجرای مطلوب معاهدات این سازمان، اساسی است».^{۶۱} با قیاس این قواعد راجع به معاهدات با تعهدات عرفی می‌توان گفت امکان «تعطیل تعهدات عبور بی‌ضرر یا عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق» در زمان مخاصمه امکان‌پذیر است.

با این حال، طبق حقوق توسل به زور دریایی، تعلیق عبور کلیه شناورها در زمان جنگ توسط «دولت ساحلی بی‌طرف تنگه بین‌المللی» ممنوع است (مواد ۲۷ و ۳۳ دستورالعمل سان‌رمو) و تعلیق عبور «شناورهای بی‌طرف» توسط «دولت ساحلی طرف مخاصمه تنگه بین‌المللی» ممنوع است (ماده ۳۲ دستورالعمل سان‌رمو)؛ هرچند امکان محدودیت (اقدامات مادون حمله)^{۶۲} مانند بازرسی و تفتیش^{۶۳} شناورهای بی‌طرف برای دولت متخاصم در تنگه امکان‌پذیر است (ماده ۱۱۸ دستورالعمل سان‌رمو). بنابراین دولت ساحلی تنگه که طرف جنگ باشد می‌تواند عبور شناورهای دولت متخاصم را ممنوع کند. در این صورت ایران می‌تواند عبور شناورهای آمریکایی-صهیونی را در زمان جنگ از تنگه تعلیق کند و راجع به سایر شناورها چنانچه از بی‌طرفی خارج باشند این امکان وجود دارد.

57. Ibid., 211.

58. treaties relating to international watercourses

59. ILC, *Report of the International Law Commission on the work of its sixty-third session: Draft articles on the effects of armed conflicts on treaties* (2011), 128.

60. Ibid., 113.

61. ILC, *Effects of Armed Conflicts on Treaties*, Document A/CN.4/592 and Add.1 (2008), 96.

62. Measures Short of Attack

63. visit and search

میزبانی کشورهای حاشیه خلیج فارس از پایگاه‌های نظامی دولت متجاوز به ایران می‌تواند آن‌ها را از یک مقصد بی‌طرف خارج سازد.

علاوه بر تعلیق عبور، دولت درگیر مخاصمه می‌تواند علیه شناورهای جنگی و شناورهای دولتی در خدمت نظامی و شناورهای تجاری در نقش نظامی (شامل اقدام جنگی به نفع دشمن، اقدام به‌عنوان کشتی کمکی به کشتی‌های نظامی، اقدام به جمع‌آوری اطلاعات برای دشمن، شرکت در اسکورت نظامی دشمن، تسلیح‌شدن، امتناع از دستور توقف^{۶۴} و هر گونه مشارکت مؤثر دیگر در عملیات نظامی) و شناورهای متخلف در منطقه ممنوعه یا خطر، اقدام نظامی لازم را انجام دهد (مواد ۷ و ۲۲ و ۲۷ و ۲۹ و ۳۲ و ۴۰ و ۶۰ دستورالعمل سان‌رمو).

اما این سؤال باقی است که امکان اقدام ایران در دریای سرزمینی عمان وجود دارد؟ طبق دستورالعمل سان‌رمو، امکان اقدام‌های خصمانه در آب‌های بی‌طرف^{۶۵} شامل حمله و بازداشت، مین‌گذاری و بازرسی و بازدید (مواد ۱۵ و ۱۶ و ۸۶)، استفاده از آب‌های بی‌طرف به‌عنوان پناهگاه (ماده ۱۷)^{۶۶} و استفاده از آب‌های بی‌طرف به‌عنوان محل عملیات‌ها (ماده ۳۰) ممنوع است. با این حال، همکاری نظامی آمریکا با عمان، احتمال خروج عمان از بی‌طرفی را مطرح می‌کند. «کنوانسیون سیزدهم لاهه راجع به حقوق و تعهدات قدرت‌های بی‌طرف در جنگ دریایی»، مورخ ۱۹۰۷ هر گونه اقدام خصمانه شامل بازداشت و بازرسی توسط کشتی جنگی متخاصم در آب‌های سرزمینی دولت بی‌طرف (ماده ۲)، تأمین تسلیحات نظامی برای متخاصم (ماده ۶) و درگیرشدن در عملیات نظامی را که به‌طور کامل یا جزئی در داخل قلمرو آن دولت آماده‌سازی شده باشد، نقض بی‌طرفی دانسته است، چرا که «جنگ نمی‌تواند در رابطه با سهمی که بی‌طرف‌ها در صادرات و واردات کالاهای دشمن دارند بی‌تفاوت بماند».^{۶۷} چنانچه نیروی نظامی متخاصم وارد سرزمین دولت بی‌طرف شود به نوعی که بتواند از آنجا به دولت متخاصم دیگر حمله کند، دولت مقابل می‌تواند برای حمله به دشمن در سرزمین دولت بی‌طرف از مرزهای او عبور کند (ماده ۲۲ دستورالعمل سان‌رمو).^{۶۸}

حتی اگر حضور نظامی آمریکا در عمان در چارچوب موافقت‌نامه نظامی تعریف شود، نقض بند ششم ماده ۳ قطعنامه تعریف تجاوز متصور است. این مقرر، اجازه یک دولت برای استفاده دولت

۶۴. در صورت دلیل معقول برای ظن لزوم بازداشت، دولت می‌تواند نسبت به بازدید و بازرسی (visit and search) شناورهای تجاری اقدام کند، مگر اینکه شناور به سمت بنادر بی‌طرف در حال حرکت باشد (مواد ۱۱۸ و ۱۲۰ مقررات سان‌رمو).

65. neutral waters

66. sanctuary

۶۷. محمدرضا ضیائی بیگدلی، حقوق جنگ (تهران: انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳۸۰)، ۹۹.

68. L. Oppenheim, *International Law, Vol. II, War and Neutrality*, 2nd ed. (London: Longmans, Green and Co., 1912), 88.

دیگر برای ارتکاب اقدام تجاوزکارانه از سرزمین‌اش علیه دولت ثالث را فی‌نفسه/اقدام تجاوزکارانه می‌داند. استمرار بهره‌مندی نظامی آمریکا از عمان و از جمله محاصره دریایی ایران از سوی آمریکا در آب‌های عمان در دریای عرب به همراه عدم اعتراض یا اقدام این کشور، عمان را از بی‌طرفی خارج کرد. در این صورت، آب‌های دولت متجاوز، دیگر آب‌های بی‌طرف محسوب نمی‌شود. این وضعیت می‌تواند عمان را از یک منطقه جنگی^{۶۹} به جبهه جنگ^{۷۰} تبدیل کند که حضور متخاصمین در آن را امکان‌پذیر می‌سازد.^{۷۱}

هرچند ایجاد منطقه ممنوعه^{۷۲} یا محاصره دریایی^{۷۳} در آب‌های بی‌طرف امکان‌پذیر نیست، امکان اعلام منطقه ممنوعه از سوی متخاصمین در دریای سرزمینی یکدیگر یا آب‌های بین‌المللی که به جبهه جنگ تبدیل شده است، وجود دارد. در گذشته امکان حمله به شناورهای تجاری دشمن و بی‌طرف در منطقه ممنوع وجود داشت^{۷۴} اما دستورالعمل سان‌رمو تأکید می‌کند چنانچه از سر ضرورت نظامی، منطقه‌ای در دریا به‌عنوان منطقه ممنوعه و غیره اعلام شود، حق دولت‌های بی‌طرف برای استفاده مشروع از دریا و عبور امن ضروری از این مناطق برای شناورهای بی‌طرف باید تأمین شود (ماده ۱۰۶). در واقع منطقه ممنوعه صرفاً محدودیتی‌هایی برای حضور شناورها در منطقه ایجاد می‌کند و نه چیزی بیشتر.^{۷۵} علاوه بر این، امکان ایجاد محاصره دریایی^{۷۶} وجود دارد و طبق دستورالعمل سان‌رمو، توقیف شناورهای مظنون به نقض محاصره مجاز است و چنانچه پس از اخطار نسبت به توقیف مقاومت کنند، ممکن است مورد حمله قرار گیرند (ماده ۹۸). بنابراین اقدام ایران در مین‌گذاری^{۷۷} با شرایط مذکور در دستورالعمل سان‌رمو مانند صدور اعلامیه و امکان عبور ایمن شناورهای غیرنظامی (مواد ۸۰ تا ۹۲) و اعلام منطقه خطر در آب‌های عمان به جهت خروج

69. Region of War

70. Theatre of War or operational zone

71. Oppenheim, *ibid.*

72. دستورالعمل سان‌رمو از عبارت Zone استفاده کرده است اما عبارات زیر، معادل این مفهوم استفاده شده است:

exclusion zone, military area, barred zone, operational area, or danger zone

73. Blockade

74. Sandesh Sivakumaran, "Exclusion Zones in the Law of Armed Conflict at Sea: Evolution in Law and Practice," *International Law Studies* 92, no. 153 (2016): 188.

75. Sivakumaran, *Exclusion Zones in the Law of Armed Conflict at Sea*, 193.

76. blockade

77. See Sean P. Henseler, "Left of Splash: Legal Issues Related to the Use of Force to Counter Mining in the Strait of Hormuz," in *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, ed. Jörg Schildknecht et al. (Berlin: Springer, 2018), 39-49. *Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines* (adopted 18 October 1907).

لازم به ذکر است طبق کنوانسیون هشتم لاهه مربوط به کارگذاری مین‌های تماسی خودکار زیردریایی ۱۹۰۷ استفاده از مین‌های سرگردان و خارج از کنترل (مین شناور آزاد یا جداشده از لنگر) ممنوع است، اما در صورت تحت کنترل بودن مین و با شرط هدف نظامی مشروع و تأمین امنیت کشتی‌رانی و هشدار به‌موقع، ممنوعیتی وجود ندارد.

Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines (adopted 18 October 1907).

عمان از بی‌طرفی قابل دفاع است و با توجه به امکان تردد شناورها از دریای سرزمینی ایران، «عبور امن ضروری» برای شناورهای بی‌طرف حفظ شده است. علاوه بر این، ماده ۱۰۸ این دستورالعمل به حق عرفی دولت متخاصم برای کنترل بر شناورهای بی‌طرف «در نزدیکی عملیات نیروی دریایی»^{۷۸} تأکید کرده است.^{۷۹}

۴. نظام حقوقی تنگه هرمز بعد از جنگ آمریکایی-صهیونی

با اعلام توقف مخاصمه مسلحانه از سوی رئیس‌جمهور آمریکا و پذیرش مذاکره بر مبنای شروط ده‌گانه ایران و پیرو بیانیه شورای عالی امنیت ملی ایران درباره موافقت با توقف مخاصمه در ۱۹ فروردین ۱۴۰۵ مصادف با ۸ آوریل ۲۰۲۶، جنگ آمریکایی-صهیونی علیه ایران وارد دوره جدیدی شد.

شورای عالی امنیت ملی ایران، وضعیت جدید تنگه را «عبور کنترل‌شده از تنگه هرمز با هماهنگی نیروهای مسلح ایران» اعلام کرد و رهبر انقلاب اسلامی از «قواعد حقوقی و اعمال مدیریت جدید تنگه هرمز» سخن گفت و نیروی دریایی سپاه نیز «عبور و مرور در سایه رویه‌های جدید» را اعلام کرد.^{۸۰} در اظهارات مقامات جمهوری اسلامی ایران و در طرح مدیریت تنگه هرمز در مجلس شورای اسلامی نیز مطالبی چون لزوم اخذ هزینه و غرامت از نظام حقوقی جدید تنگه هرمز وجود داشته است. ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل برای این نظام جدید حقوقی به شرح زیر بررسی می‌شود.

۴-۱. عبور ممنوع در دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز

ممنوعیت عبور شناورها از تنگه هرمز بعد از جنگ آمریکایی-صهیونی در سه دسته شناورهای نظامی بدون مجوز، شناورهای با عبور مضر و شناورهای متخاصم قابل بررسی است.

78. in the immediate vicinity of naval operations

79. ICJ, *Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America)*, Verbatim Record, Public sitting, 26 February 2003.

لازم به ذکر است شورای امنیت در تصویب قطعنامه ۲۸۱۷، مورخ ۱۱ مارس ۲۰۲۶ که بستن، مسدود کردن یا دیگر مداخله‌های در دریانوردی بین‌المللی از طریق تنگه هرمز را محکوم کرده است، با نادیده گرفتن حق دفاع مشروع ایران، به دلالت التزامی موجب نقض قاعده آمره ممنوعیت تجاوز شده است و ممکن است نامعتبر تلقی شود:

Alexander Orakhelashvili, "The Impact of Peremptory Norms on the Interpretation and Application of United Nations Security Council Resolutions," *The European Journal of International Law* 16, no. 1 (2005): 72.

80. ISNA, available at: <https://isna.ir/xdWmBt> (visited August 19, 2026).

الف. شناورهای نظامی بدون مجوز

برخلاف ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲^{۸۱} که به عبور همه کشتی‌ها شامل کشتی‌های نظامی در عبور ترانزیت اشاره دارد، ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به شمول عبور بی‌ضرر به کشتی‌های نظامی ابهام دارد^{۸۲} و لذا این موضوع به رویه دولت‌ها واگذار شد.^{۸۳} حداقل ۲۵ کشور،^{۸۴} عبور کشتی‌های نظامی از دریای سرزمینی را منوط به اجازه قبلی و حداقل ۱۰ کشور^{۸۵} آن را منوط به اطلاع قبلی کرده‌اند.^{۸۶} ماده ۹ قانون مناطق دریایی ایران، مورخ ۳۱ فروردین ۱۳۷۲ با رویکردی موسع‌تر تصریح می‌کند که عبور «شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک یا زیان‌آور برای حفظ محیط‌زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی» از دریای سرزمینی، منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران است.^{۸۷} بنابراین ممکن است عبور حداقل شناورهای نظامی فاقد مجوز از دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز ممنوع باشد.

ب. شناورهای با عبور مضر

طبق مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها، شناورها در صورتی از حق عبور بی‌ضرر برخوردارند که شروط عبور بی‌ضرر را رعایت کنند و در غیر این صورت از این حق برخوردار نخواهند بود. این شروط شامل عبور سریع، مداوم، بی‌خطر برای صلح و نظم مطلوب و امنیت دولت ساحلی، عدم توسل به زور یا تهدید به زور، مانور نظامی، جمع‌آوری اطلاعات، تبلیغات علیه دولت ساحلی، پرواز

۸۱. استناد به برخی مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ درباره وضعیت ایران، مبتنی بر احتمال عرفی بودن آن مقررات بوده است.

۸۲. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو هر گونه محدودیت یا ضرورت دریافت مجوز برای عبور شناورهای نظامی از تنگه‌های بین‌المللی را در زمان صلح، ممنوع دانسته بود:
Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, p. 28.
کنوانسیون ۱۹۸۲ در ماده ۳۸ از عبارت «همه کشتی‌ها» استفاده کرد و در ماده ۱۷ از عبارت «کشتی‌ها» استفاده کرد که منشأ ابهام شد.

۸۳. جمشید ممتاز و امیرحسین رنجبریان، «تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها: قانون مناطق دریایی ایران و اعتراض آمریکا»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی* ۳۵، ۱۰۶۴ (۱۳۷۵): ۹۹.

۸۴. الجزیره، آرژانتین، آنتیگوا و باربودا، بنگلادش، باربادوس، کنگو، گرانادا، ایران، مالدیو، عمان، پاکستان، فیلیپین، رومانی، سنت وینسنت و گرنادین، سیشل، سومالی، سریلانکا، سودان، سوریه، امارات متحد عربی، ویتنام و یمن.

۸۵. کرواسی، مصر، فنلاند، گینه، هند، کره جنوبی، لیبی، مالت، موریتانی و یوگسلاوی سابق.

۸۶. William K. Agyebe, "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea," *Cornell International Law Journal* 39, no. 2 (2006): 397.

۸۷. صالح رضایی پیش‌رباط، «حقوق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در حقوق بین‌الملل و نظام حقوقی ایران»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی* ۵۳، ۲ (۱۴۰۲): ۹۵۱.

و فرود هواگرد و تسلیحات نظامی، سوار و پیاده‌کردن کالا و ارز و اشخاص، آلودگی عامدانه محیط‌زیست، ماهی‌گیری، تحقیقات علمی و مداخله در نظام ارتباطات دولت ساحلی است که جزئیات آن در این ماده ذکر شده است. به جهت قیاس اولویت، اختیارات اجرایی مذکور در ماده ۳۳ (راجع به منطقه مجاور) راجع به نقض قوانین گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی در دریای سرزمینی نیز برای دولت ساحلی وجود دارد. چه به استناد عرفی شدن این اختیارات و چه به استناد عدم عضویت ایران در کنوانسیون، امکان استفاده ایران از این اختیارات برای توقیف شناور با عبور مضر وجود دارد.^{۸۸}

ج. شناورهای متخاصم

وضعیت دیگری که ممکن است عبور شناور ممنوع شود، انتساب آن شناور به یک متخاصم است.^{۸۹} هرچند مخاصمه فعالی در میان دو کشور برقرار نباشد، منعی وجود ندارد دولتی وضعیت مخاصمه فی‌مابین خود و دولت دیگر را اعلام کرده باشد. در این حالت، بخشی از قواعد جنگ دریایی مانند ممنوعیت عبور شناور متخاصم از تنگه بین‌المللی توسط دولت ساحلی در حال مخاصمه، قابل اعمال است.^{۹۰} اعمال سایر قواعد جنگی به استناد این وضعیت مخاصمه غیرفعال، مانند حق بازرسی شناورهای بی‌طرف یا ایجاد محاصره دریایی و منطقه ممنوعه، محل اختلاف است.^{۹۱} در حال

۸۸. این احتمال وجود دارد که عبور کشتی‌ها با معاملات پترودلار و مشابه آن بتواند به‌عنوان عبور مضر تعریف شود چون به اقتصاد دشمن کمک می‌کند.

See <https://www.ejiltalk.org/the-legality-of-irans-closure-of-the-strait-of-hormuz/>

۸۹. طبق متن تبیینی یادداشت تفاهم اسلام‌آباد، هر شناوری که ذی‌نفع نهایی (beneficial owner) آن در خصومت یا جنگ با ایران باشد، توسط ایران به‌عنوان غیرتجاری شناسایی شده و اجازه تردد از مسیرهای تعریف‌شده را نخواهد داشت. کمیته رسانه هیئت مذاکراتی میناب ۱۶۸، متن تبیینی یادداشت تفاهم اسلام‌آباد میان ایران و آمریکا، ویرایش ۲۵ خرداد ۱۴۰۵.

۹۰. به جهت نظری، وضعیت مخاصمه غیرفعال می‌تواند مشمول قواعد حقوق جنگ شود. در رویه دولتی، اعمال حقوق جنگ تا دستیابی به توافق صلح کامل مشاهده شده است: در قضیه Kahn v. Anderson در دیوان عالی کشور آمریکا تأکید کرده که دوره توقف مخاصمات (cessation of hostilities) و متارکه جنگ (armistice) وضعیت صلح محسوب نمی‌شود و لذا قوانین جنگ آمریکا در این وضعیت‌ها اعمال می‌شود. همچنین در قضیه the Bellaman دیوان عالی بریتانیا توقیف کشتی به‌عنوان غنیمت جنگی قبل از متارکه جنگ (armistice) را جایز دانست. اما ماده ۶ کنوانسیون چهارم ژنو «پایان عمومی عملیات‌های نظامی» (General Close of Military Operations) را پایان جنگ می‌داند. صلیب سرخ، ذیل این ماده بیان داشته است که منظور این عبارت، توقف تحرکات نظامی و پایان احتمال منطقی از سرگیری مخاصمات است و لزوماً نیازی به معاهده صلح نیست. از این مرحله به مرحله خروج از جنگ (jus ex bello) نیز یاد شده است.

Kahn v. Anderson, 255 U.S. 1 (1921); The Bellaman; The Agostino Bertani, 2 All E.R. 679 (P.D.A.). ICRC Database. "Convention (IV) relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War." Geneva, 12 August 1949, Commentary of 2025, Article 6.

۹۱. Robert J. Eckert. "The Straits of Tiran: Innocent Passage or an Endless War?" *University of Miami Law Review* 22, no. 4 (1968): 874-878.

حاضر، ایران در قانون تشدید مجازات جاسوسی و همکاری با رژیم صهیونیستی مصوب ۱۴۰۴، آمریکا را به‌عنوان کشور متخاصم و در قانون اقدام متقابل در برابر اعلام سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به‌عنوان سازمان تروریستی توسط آمریکا مصوب ۱۳۹۸، فرماندهی مرکزی آمریکا (سنتکام) را به‌عنوان تروریست معرفی کرده است. با این حال، مسئله شناورهای بی‌طرف با محموله خصمانه، مانند ادوات نظامی برای متخاصم، باقی است. قانونگذار می‌تواند قلمرو مفهوم شناور متخاصم را به شناورهای با محموله خصمانه توسعه دهد.

۴-۲. عبور با پرداخت عوارض عبور در دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز

به‌طور سنتی عوارض عبور^{۹۲} از تنگه‌های بین‌المللی ممنوع نبوده است، بلکه گروسیوس در رساله جنگ و صلح به امکان دریافت عوارض برای تأمین امنیت دریانوردی و خدماتی دیگر اشاره کرده بود. او در این رابطه به جمع‌آوری عوارض توسط رومی‌ها در دریای سرخ برای تأمین هزینه نیروی دریایی در مبارزه با دزدان دریایی اشاره کرده است.^{۹۳} حقوق‌دانان دیگری چون واتل، بینکر شوک، اورتولان و کالوو و شوکینگ^{۹۴} با تأکید بر حاکمیت دولت ساحلی از نظریه جواز عوارض حمایت کرده‌اند.^{۹۵} در رابطه با عوارضی که دانمارک از عبور در تنگه سوند دریافت می‌کرد، وزیر خارجه انگلستان در ۱۸۵۷ اعلام کرد که «از حقوق ذاتی هر دولت حاکم این است که از سرزمین تحت صلاحیت خود مالیات اخذ کند و بر تجارت‌های داخل قلمرو خود عوارض وضع کند». وی تأکید می‌کند که «این حق، همیشه توسط دولت‌های دریایی پذیرفته شده و به‌عنوان اصل حقوق بین‌الملل از ۳۰۰ سال گذشته پذیرفته و به‌عنوان نمونه، اولین معاهده انگلستان و دانمارک در این رابطه در ۱۴۹۱ منعقد شده است».^{۹۶} این عوارض دانمارک بر تنگه سوند، مقید به شروط تناسب و تعادل بود و دریافت این عوارض با تصویب معاهده کپنهاگ، مورخ ۱۸۵۷ منتفی شد.^{۹۷}

با این حال، این قاعده سنتی مبتنی بر حاکمیت دولت ساحلی به مرور زمان به اصرار و به نفع قدرت‌های دریایی تغییر یافت. بنابراین، حق اخذ عوارض به عبور زمینی و آب‌های

92. Transit Dues or Tolls

93. Hugo Caminos and Vincent P. Cogliati-Bantz. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions* (Cambridge: Cambridge University Press, 2014), 359.

94. Vattel, Bynkershoek, Ortolan, Calvo and Schiicking.

95. Ibid., 360-363.

96. See The Earl of Clarendon. *Sound Dues Bill Volume 146*. UK Parliament (Debated 2 July 1857).

97. R. R. Baxter. *The Law of International Waterways, with Particular Regard to Interoceanic Canals* (Cambridge: Harvard University Press, 1964), 248.

داخلی در کانال‌ها و رودخانه‌ها محدود ماند^{۹۸} و در عبور و مرور هوایی و دریایی با آن مخالفت شد.^{۹۹} حقوق‌دانانی چون *اوپنهایم، بلونتسلی، هال و انجمن حقوق بین‌الملل*^{۱۰۰} از نظریه عدم جواز عوارض حمایت کرده‌اند و در پیش‌نویس منضم به سند نهایی کنفرانس لاهه^{۱۹۳۰} نیز از عوارض عبور حمایت نشده است.^{۱۰۱} در حقوق دریاها نیز این ممنوعیت برای برخی مناطق حاکمیت در دریا مطرح شد و بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ به ممنوعیت دریافت عوارض عبور کشتی‌های با عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی تصریح کرد و ماده ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز اشاره دارد که اقدام‌های دولت ساحلی نباید در عبور ترانزیت کشتی‌ها از تنگه‌های با این وضعیت، اختلالی ایجاد کند.^{۱۰۲}

عدول از تعهد عدم دریافت عوارض در عبور از تنگه‌های بین‌المللی می‌تواند متکی به اقدام متقابل در برابر تخلفات بین‌المللی دولت‌ها نظیر تحریم‌های نامشروع علیه ایران باشد. به عبارت دیگر، برخی دولت‌ها با تحریم‌های اولیه یا پذیرفتن تحریم‌های ثانویه، اقدام به محدودیت‌های غیرقانونی نسبت به دولت و اتباع ایرانی کرده‌اند. در این صورت، ایران می‌تواند با رعایت شرایط اقدام متقابل مذکور در *طرح مسئولیت بین‌المللی دولت* ۲۰۰۱ در برابر چنین تخلفاتی از تعهدات حاکم بر تنگه هرمز نسبت به شناورهای آن‌ها صرف‌نظر و عبور آن‌ها را متوقف به پرداخت عوارض کند. بازرسی و توقف و هدایت کشتی متخلف به مسیر بازگشت نمی‌تواند به آستانه توسل به زور که در اقدام متقابل ممنوع شده است، برسد بلکه دیوان حقوق دریاها در قضیه کشتی *سایگا*، استفاده از زور در شرایط اجتناب‌ناپذیر و در شرایط معقول و ضروری را جایز دانسته است.^{۱۰۳}

۹۸. دریافت عوارض از کانال‌های سوئز، پاناما، کیل و کورینت دارای سابقه است که با مطابق معاهده ویژه یا طبق اصل حاکمیت دولت عمل می‌کنند. معاهده آب‌های مرزی، مورخ ۱۹۱۰ میان آمریکا و انگلستان نیز به امکان دریافت عوارض عبور از کانال‌ها اشاره کرده است. در گذشته دریافت عوارض دریایی چنان عادی تلقی می‌شد که گاهی معاهداتی مانند معاهده میان بلژیک و هلند برای بازخرید عوارض بر برخی رودخانه‌های بین‌المللی منعقد می‌شد.

۹۹. ماده ۱۵ کنوانسیون هوانوردی کشوری بین‌المللی، مورخ ۱۹۴۴ به ممنوعیت اخذ هر گونه عوارض به‌صرف ورود یا خروج هواپیما تصریح کرد.

100. Oppenheim, Bluntschli, Hall and International Law Association

101. Caminos and Cogliati-Bantz, *The Legal Regime of Straits*, 360-363.

۱۰۲. باید توجه داشت برخلاف آنچه برخی پنداشته‌اند، الزام به پرداخت عوارض شناورها، ملازمه با مداخله در عبور آن‌ها ندارد (ن.ک: ابراهیم سیف منش‌اوی، ۲۰۲۶). چنانچه این سازوکار بدون لطمه به عبور سریع و پیوسته شناورها باشد، این مبالغ می‌تواند در مطالبات آن شناور قرار گیرد و در شرایط مناسب، اقدامات اجرایی صورت پذیرد. استناد برخی به سوءاستفاده از حق موضوع ماده ۳۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ هم مسموع نیست (Caminos and Cogliati-Bantz, 2014: 361) چرا که این ایراد می‌تواند راجع به هر حقی مطرح شود.

103. ITLOS. *M/V 'Saiga' (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, Judgment, ITLOS Reports 1999, pp. 116-117.

امکان استناد ایران به تغییر بنیادین/اوضاع و احوال^{۱۰۴} برای توقف تعهد ناظر بر عدم دریافت عوارض عبور نیز محتمل است.^{۱۰۵} هدف از این قاعده، رعایت برابری و انصاف بیان شده است.^{۱۰۶} طبق این قاعده، چنانچه وجود اوضاع و احوال مورد نظر، دلیل اساسی رضایت آن دولت به تعهد باشد می‌تواند مبنایی برای خاتمه یا تعلیق تعهد قرار گیرد و صرفاً معاهدات مرزی در این باره مستثنا شده‌اند.^{۱۰۷} اعمال این قاعده درباره عرف بین‌المللی با تغییرات متناسب^{۱۰۸} نیز امکان‌پذیر است.^{۱۰۹} تحریم نفت ایران و تجاوزهای نظامی به ایران از مقر کشورهای حاشیه خلیج فارس به‌طور خاص می‌تواند اوضاع و احوال مربوط به موافقت ایران با عرف عدم محدودیت در عبور از تنگه هرمز را تغییر داده باشد. در این حالت می‌توان به اصل حاکمیت بر دریای سرزمینی، مذکور در ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ که مبنای نظریه جواز عوارض در گذشته بود، رجوع شود. مشابه این رویکرد با این استدلال که نظام ترانزیت با تحمیل یک‌طرفه هزینه‌ها یک نظام به‌طور بنیادین معیوب^{۱۱۰} است، درباره تنگه ملاکا نیز مطرح شده است.^{۱۱۱}

صرف‌نظر از اینکه امکان ترتیبات دریافت عوارض بدون اخلال به عبور و مرور از جمله از طریق معاملات رمزارز متصور است، این احتمال نیز منتفی نیست که اقدام کشتی‌ها در پرداخت عوارض به ایران و عدم اعتراض کشورهای صاحب پرچم آن‌ها در مقطع زمانی مورد نظر، ارکان مادی شکل‌گیری عرف منطقه‌ای خاص را تشکیل دهد.^{۱۱۲}

104. Fundamental change of circumstances (rebus sic stantibus)

۱۰۵. کاظم غریب‌آبادی، معاون وزیر امور خارجه نیز در مورد وضعیت جدید در تنگه هرمز به این نظریه اشاره کرده است.

<https://dolat.ir/detail/481842> (visited August 19, 2026).

106. ILC. *Draft Articles on the Law of Treaties with commentaries* (1966), 256. 18. Ibid., 258.

107. Ibid., p. 258.

108. *mutatis mutandis*

۱۰۹. در رابطه با اعمال این قاعده در تعهدات بین‌المللی عرفی به تأثیر مخاصمه و جانشینی بر تعهدات عرفی استناد شده است و گفته شده است «در صورت تغییر اساسی اوضاع و احوال، ممکن است به منافع حیاتی دولت‌های خاصی که عرف بین‌الملل برای آن‌ها الزام‌آور است، خسارت قابل‌توجهی وارد شود که دولت می‌توانست در زمان شکل‌گیری قاعده عرفی به آن اعتراض مستمر نشان دهد».

Yuri S. Romashev. "The Clause rebus sic stantibus in the Law of International Customs." *Pravo. Zhurnal Vysshey Shkoly Ekonomiki*, no. 4 (2020): 207. <https://doi.org/10.17323/2072-8166.20204.194.215>.

110. fundamentally flawed

111. B. A. Hamzah. "The Security of Sealanes: The Search for an Equitable Straits Regime" (paper for Eighth International Conference on Sea Lanes of Communication (SLOC), Bali, 24-27 January 1993).

۱۱۲. برخی دولت‌ها طی اعلامیه‌هایی و اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس در بیانیه مشترکی دریافت عوارض دریایی ایران را محکوم کردند اما باید توجه داشت دولت‌های ذی‌صلاح برای ایجاد عرف حاکم در این منطقه دریایی، کشورهای صاحب پرچم شناورهای عبوری و نه لزوماً کشورهای ساحلی خلیج فارس و غیره هستند.

IRNA, available at: <https://irna.ir/xjXP3H> (visited August 19, 2026).

علاوه بر این، امکان وضع عوارض عبور برای کالاهای در شناورهای عبوری از تنگه هرمز به تناسب ارزش کالا محتمل است.^{۱۱۳} هرچند ماده ۵ موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) اخذ هر گونه عوارض عبور از تر/فیک تر/نریتی^{۱۱۴} را تا زمانی که مقررات گمرکی دولت نقض نشود، ممنوع اعلام کرده است، ایران عضو این معاهده نیست.^{۱۱۵} باید توجه داشت پیشنهاد دولت مالت مبنی بر ممنوعیت دریافت عوارض از کالاهای و مسافرین داخل کشتی، مورد پذیرش کمیته نهایی تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ قرار نگرفت،^{۱۱۶} بلکه بند هفتم پاراگراف دوم ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ به امکان وضع مقررات گمرکی و مالی در دریای سرزمینی اشاره دارد.

علاوه بر این، تنگه هرمز، محل کابل‌های زیردریایی است که بخش مهمی از داده‌های بین‌المللی را جابه‌جا می‌کنند.^{۱۱۷} بند ۳ ماده ۷۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ به لزوم رضایت دولت ساحلی در خطوط لوله در فلات قاره اشاره می‌کند و به کابل‌های زیردریایی اشاره نمی‌کند، که حکایت از آزادی عمل دولت‌های خارجی درباره این کابل‌ها را دارد. در مقابل به حق دولت ساحلی در تعیین شروط راجع به کابل‌های زیردریایی در بند ۴ این ماده تصریح شده است.^{۱۱۸} طبق مفهوم مخالف رأی دیوان عالی اسپانیا، استقرار کابل در مناطق تحت حاکمیت، مانند دریای سرزمینی می‌تواند

^{۱۱۳} باید توجه داشت طبق کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش کارنه تیر (کنوانسیون تیر) مورخ ۱۹۷۵، امکان دریافت عوارض عبور بر کالاهایی که بخشی از ترانزیت آن‌ها از جاده است امکان‌پذیر نیست (ماده ۲). بنابراین چنانچه بخشی از سفر دریایی به جاده منتهی شود می‌تواند مشمول این ممنوعیت شود. ایران در ۱۹۸۴ عضو این کنوانسیون شده است.

^{۱۱۴} منظور از ترافیک ترانزیتی، هر گونه کالا یا کشتی است که در حین عبور از قلمرو سرزمینی یک کشور، اقدام‌هایی نظیر انبارداری و انتقال کالا و غیره انجام ندهد.

^{۱۱۵} لازم به ذکر است طبق گات، عوارض برای ورود کالا به کشور ممنوع نیست. در این صورت، عوارض ورود کالا بر مبنای ارزش کالای وارداتی بر اساس موازنه تعرفه و بر مبنای معیارهای دیگر، مانند تعداد کالا به‌طور مطلق مجاز است اما عوارض ورود کالا بر اساس ارزش محصولات رقیب یا منشأ داخلی ممنوع شده است (ماده ۷).

^{۱۱۶} UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.28 (1973), Art. 40.

^{۱۱۷} کابل‌هایی که در فلات قاره ایران عبور می‌کنند چهار مورد هستند که سه مورد آن‌ها از تنگه هرمز عبور می‌کنند شامل خط کابل فالکون متعلق به شرکت فلگ با تابعیت هند (FALCON, Owner FLAG) و نظام کابل خاورمیانه و شمال آفریقا با مالکیت شرکت پل خلیج بین‌الملل با تابعیت قطر (Gulf Bridge International Cable System/Middle East North) و خط کابل آفریقای ۲ با مالکیت کنسرسیومی از شرکت‌های آفریقای جنوبی، چین، آمریکا، فرانسه، مصر، انگلستان، کنیا و عربستان است (2Africa, Owners Bayobab, China Mobile, Meta, Orange, Telecom Egypt, Vodafone, WIOCC, center3 که برخی از این شرکت‌ها نیز دولتی هستند).

Submarine Cable Map, available at: <https://www.submarinecablemap.com> (visited August 19, 2026).

^{۱۱۸} Z. Sun, "Coastal State Rights and the Freedom of the Laying of Submarine Cables and Pipelines," in *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone* (Cambridge: Cambridge University Press, 2025), 170.

مشمول عوارض شود.^{۱۱۹} رویه دولت هند نیز بر دریافت هزینه‌های غیرمستقیم تعمیر کابل‌های موجود در دریای انحصاری اقتصادی از جمله صدور مجوز تا ۷۰۰۰۰ دلار برای هر روز قرار داشته است.^{۱۲۰}

۴-۳. عبور با پرداخت هزینه خدمات در دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز

طبق بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲، امکان دریافت هزینه برای خدمات خاص ارائه شده بدون تبعیض به کشتی در حال عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی امکان‌پذیر است. لازم به ذکر است در برخی کانال‌های بین‌المللی مانند سوئز، پاناما، کیل، کورینت، سنت لورنس و ولگا هزینه خدمات مواردی چون یدک‌کشی و راهنمایی، قفل دریایی و غیره دریافت می‌شود. دریافت هزینه خدمات در رودخانه‌های بین‌المللی نیز مسبوق به سابقه بوده است. دریافت هزینه خدمات از سوی کمیسیون اروپایی دانوب برای عبور از رودخانه دانوب و دریافت هزینه خدماتی مانند قفل ناوربری در رودخانه سنت لورنس در آمریکا و کانادا و دریافت هزینه خدمات از رودخانه‌های کنگو و مکنونگ از جمله این رویه‌هاست.^{۱۲۱} اما این موارد اصولاً آب‌های داخلی محسوب می‌شوند و لذا امکان اخذ عوارض یا هزینه خدمات بلامانع است.

اما تنگه‌ها از جهت دریافت هزینه خدمات به پنج دسته قابل تقسیم هستند:

اول. تنگه‌های با نظام حقوقی عبور ترانزیت در کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲: این تنگه‌ها شامل تنگه‌های نوع اول (اتصال آب‌های بین‌المللی به یکدیگر) می‌شود مانند تنگه دوور میان انگلستان و فرانسه و تنگه مالاکا میان مالزی و اندونزی و سنگاپور و تنگه تورس میان استرالیا و گینه نو و تنگه جبل‌الطارق میان اسپانیا و مراکش و تنگه برینگ میان روسیه و آمریکا و تنگه سوند میان دانمارک و سوئد و تنگه باب‌المندب در سمت یمن^{۱۲۲} و جیبوتی و تنگه هرمز در سمت عمان. دوم. تنگه‌های با عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق در کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲: این تنگه‌ها شامل تنگه‌های نوع اول می‌شود که از مسیر با سهولت مشابه برخوردار است مانند تنگه مسینا در ایتالیا و تنگه‌های پنج‌گانه در ژاپن^{۱۲۳} و نیز شامل تنگه‌های نوع دوم (اتصال آب‌های بین‌المللی به دریای

119. Tribunal Supremo de España, *Sentencia núm. 1341/2004 (CANDALTA submarine cable case)*, June 16, 2008, available at: <https://vlex.es/vid/dominio-maritimo-plataforma-continental-42923317> (visited August 19, 2026).

120. Anjali Sugadev, "India's Critical Position in the Global Submarine Cable Network: An Analysis of Indian Law and Practice on Cable Repairs," *Indian Journal of International Law* 56, no. 2 (2016): 176.

121. R. R. Baxter, *The Law of International Waterways, with Particular Regard to Interoceanic Canals* (Cambridge: Harvard University Press, 1964), 250.

122. البته یمن در اعلامیه خود در زمان امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ تأکید کرده است به قواعد حقوق بین‌الملل عمومی مربوط به حق حاکمیت بر آب‌های سرزمینی حتی در آب‌های تنگه‌های بین‌المللی معتقد است.

123. تنگه‌های سویا، تسوگارو، آبراه شرقی تسوشیما، آبراه غربی تسوشیما و آسامی.

سرزمینی) می‌شود مانند تنگه تیران میان مصر و عربستان. سوم، تنگه‌های با عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق در کشورهای غیرعضو کنوانسیون ۱۹۸۲: این تنگه‌ها شامل تنگه‌های نوع اول می‌شود که تنگه باب‌المندب در سمت اریتره چنین وضعیتی دارد. چهارم، تنگه‌های با عبور بی‌ضرر در کشورهای غیرعضو کنوانسیون ۱۹۸۲: این تنگه‌ها شامل تنگه‌های نوع اول که کشور ساحلی آن عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نباشد و اعتراض با شرایط لازم به قاعده عرفی عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق داشته باشند مانند تنگه هرمز در سمت ایران می‌شود. پنجم، تنگه‌های با نظام حقوقی ویژه در کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲: این تنگه‌ها دارای نظام حقوقی ویژه عبور بر اساس یک معاهده دیرینه لازم‌الاجرا طبق ماده ۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ هستند که شامل تنگه‌های بسفر و داردانل در ترکیه طبق کنوانسیون مونترو و تنگه مائزلان میان شیلی و آرژانتین طبق کنوانسیون مرزی ۱۸۸۱ و تنگه سوند میان دانمارک و سوئد و تنگه‌های دانمارک (بلت بزرگ و بلت کوچک) در دانمارک طبق کنوانسیون کپنهاگ و تنگه آولند میان فنلاند و سوئد طبق معاهده پاریس ۱۹۴۷ می‌شود.

دریافت هزینه خدمات در تنگه‌های دسته اول (عبور ترانزیت) با رعایت بند ۲ ماده ۱۲۴۴ در برخی خدمات خاص طبق بند ۱ ماده ۱۲۵۱۲۷ و در مناطق پوشیده از یخ طبق ماده ۲۳۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ (در امور زیست‌محیطی) امکان‌پذیر است، خصوصاً اینکه گزارش‌هایی از دریافت هزینه خدمات در تنگه‌های تورس، جبل‌الطارق، سوند و برینگ^{۱۲۶} وجود داشته است.^{۱۲۷} در تنگه‌های دسته دوم (عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق در کشورهای عضو) نیز دریافت هزینه خدمات خاص بدون تبعیض طبق بند ۲ ماده ۲۶ امکان‌پذیر است. اما در تنگه‌های دسته سوم (عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق در کشورهای

۱۲۴. طبق بند ۲ ماده ۴۲ قوانین دولت ساحلی درباره عبور ترانزیت «نباید اثر واقعی در انکار، جلوگیری یا اختلال در حق عبور ترانزیت کشتی‌های خارجی داشته باشد».

۱۲۵. طبق بند ۱ ماده ۱۲۷ «عبور ترانزیت نباید موضوع هزینه‌های تعرفه‌ای، مالیات یا دیگر هزینه‌ها قرار گیرد مگر هزینه‌هایی که برای خدمات خاص در رابطه با چنین عبوری ایجاد می‌شود».

۱۲۶. دولت روسیه با استناد به ماده ۲۳۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ بابت عبور کشتی‌ها از تنگه برینگ در صورت لزوم، نسبت به خدمات یخ‌شکنی، حتی در منطقه انحصاری اقتصادی و دریافت هزینه اقدام می‌کند. این دریافت هزینه طبق قوانین روسیه است و اجباری است.

Stanley P. Fields, "Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea: The Overlooked Linchpin for Achieving Safety and Security in the U.S. Arctic?," *Harvard National Security Journal* 7 (2016): 82.

استرالیا نیز نسبت به تصویب قانون نظام الزامی راهنمای کشتی‌ها در تنگه تورس اقدام کرد که با اعتراض آمریکا و سنگاپور مواجه شد.

C. Beckman, "PSSAs and Transit Passage: Australia's Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS," *Ocean Development & International Law* 38 (2007): 325-357.

127. Maritime Safety Queensland, available at: <https://www.msq.qld.gov.au/about-us/current-fees> (visited August 19, 2026).

غیرعضو) و دسته چهارم (عبور بی‌ضرر) مانند تنگه هرمز، دریافت هزینه برای کلیه خدمات طبق اصل حاکمیت دولت وجود دارد. تنها شرطی که احتمال دارد در دریافت هزینه خدمات، عرفی شده باشد، دریافت هزینه خدمات بدون تبعیض است که به پیشنهاد نروژ به کنوانسیون اضافه شد. هرچند قیود دیگری مانند حق دریافت هزینه خدمات به میزان ضروری در کنوانسیون مؤترو آمده است، در عرفی‌بودن آن قطعیت وجود ندارد. در رابطه با تنگه‌های دسته پنجم (نظام ویژه) هم دریافت هزینه، تابع نظام حقوقی ویژه آن‌هاست که گزارش‌هایی از دریافت هزینه خدمات در این تنگه‌ها وجود دارد.^{۱۲۸}

اما سؤالی که باقی است این است که آیا دریافت این هزینه‌ها صرفاً برای خدمات اختیاری است یا شامل خدمات اجباری نیز می‌شود؟ خدمات مختلفی در کشتی‌رانی از جمله راهنمایی، پهلوگیری، عملیات بار، یدک‌کشی، سوخت‌رسانی، مهار، ایمنی، مهار کامل، راهروی متحرک، عملیات لنگر، پسماند، برق ساحلی، عملیات بارگیری، عملیات تخلیه و آمادگی شناور^{۱۲۹} وجود دارد. هرچند پیشنهاد هشت کشور در کنفرانس جامائیکا متضمن حق دریافت هزینه برای خدمات عمومی تسهیل عبور بود،^{۱۳۰} در مذاکرات مربوط به ماده ۱۸ کنوانسیون دریای سرزمینی ۱۹۵۸ که عیناً در ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ تکرار شد، کمیسیون حقوق بین‌الملل، مواردی چون هزینه‌های خدمات عمومی مانند علائم و تأسیسات راهنما و حفاظت^{۱۳۱} را ممنوع می‌داند و هزینه‌های خدمات خاص، مانند راهنمایی کشتی و یدک‌کشی و نجات^{۱۳۲} را مجاز دانسته است.^{۱۳۳} تقسیم خدمات به عمومی و خاص، ناشی از تفکری بود که تأمین ایمنی کشتی‌رانی در دریای سرزمینی را از وظایف دولت ساحلی می‌دانست.^{۱۳۴}

128. TASS, available at: <https://tass.com/economy/1641369> (visited August 19, 2026).

129. "Pilotage, Mooring, Cargo operations, Towage, Bunkering, Lashing, Safety, Fast, Gangway, Anchorage ops, Sludge, Shore power, Loading cargo operations, Discharge cargo operations, Vessel ready." See DCSA, available at: <https://models.dcsa.org/2024Q1/EARoot/EA5/EA2/EA5/EA1/EA1/EA1381.htm> (visited August 19, 2026).

130. UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.18, Art. 11(3) (Draft Submitted by Cyprus, Greece, Indonesia, Malaysia, Morocco, the Philippines, Spain and Yemen).

131. light and buoyage and conservancy dues

132. pilotage and towage and salvage dues

133. *Yearbook of the International Law Commission*, Vol. II (1956), 274.

134. Hugo Caminos and Vincent P. Cogliati-Bantz, *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions* (Cambridge: Cambridge University Press, 2014), 365.

ژریل معتقد است هرچند تأمین امنیت دریانوری از وظایف عمومی دولت ساحلی تنگه است، چنانچه مصلحت کشتی‌رانی اقتضا کند که دولت ساحلی فعالیت‌های پرهزینه را انجام دهد، منصفانه آن است که طبق موافقت‌نامه‌های بین‌المللی این هزینه‌ها تأمین شود.

Caminos and Cogliati-Bantz, op. cit., 374.

تأمین امنیت در خلیج فارس در شرایطی که دو بار اقدام تجاوزکارانه علیه ایران صورت گرفته است می‌تواند مصداق این نظریه در تأمین هزینه‌های دفاعی ایران باشد.

هرچند خدمات خاص مندرج در بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ شامل خدمات عمومی نمی‌شود، برخی معتقدند این مقرر شامل خدمات اختصاصی نظیر مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم می‌شود.^{۱۳۵} علاوه بر این، امکان وضع مقررات اجرایی، از جمله دریافت هزینه برای موضوعات زیست‌محیطی در تنگه‌های بین‌المللی در ماده ۲۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ مجاز شمرده شده است و به این منظور، امکان بازرسی فیزیکی (بند ۵ ماده ۲۲۰) و تعقیب و توقیف (بند ۷ ماده ۲۲۰) در دریای سرزمینی مطرح شده است.^{۱۳۶}

همچنین دولت‌های ساحلی می‌توانند طبق ماده ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به انعقاد موافقت‌نامه برای ارائه خدمات عمومی با دولت‌های ذی‌نفع اقدام کنند. مقرر مذکور به توافق میان دولت‌ها محدود شده است در حالی که امکان انعقاد قرارداد فی‌مابین دولت ساحلی تنگه با مالکین خصوصی شناورها نیز وجود دارد. در این صورت، *قراردادهای/الحاقی*^{۱۳۷} با شرکت‌های خارجی با شرایط عادلانه می‌تواند جایگزین هر گونه تعهد بین‌المللی شود.^{۱۳۸}

صرف‌نظر از اینکه تسری مقرر بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ برای کشورهای غیرعضو مانند ایران محل تأمل است، امکان دریافت هزینه برای خدمات خاص مانند راهنمایی کشتی و خدمات اختصاصی مانند مبارزه با تروریسم و متجاوزین در منطقه و خدمات/جباری در مسائل محیط‌زیستی برای ایران در تنگه هرمز وجود دارد.^{۱۳۹} خدمات خاص می‌تواند مبتنی بر الزامات ناشی از کنوانسیون مقررات جلوگیری از برخورد در دریا-کالرگ، مورخ ۱۹۷۲، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها-مارپل، مورخ ۱۹۷۳ و کنوانسیون نجات جان در دریا-سولاس، مورخ

135. N. Unlii, "Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism," *International Journal of Marine and Coastal Law* 21 (2006).

۱۳۶. مالزی در مکاتبه رسمی در کنفرانس جامائیکا تصریح کرد که در شرایط نقض ماده ۲۳۳ امکان اقدامات اجرایی از جمله توقیف کشتی در تنگه‌های بین‌المللی وجود دارد که مورد اعتراض برخی کشورها از جمله ایالات متحد آمریکا قرار گرفت. A/CONF.62/L.145/ADD.5 همچنین اسپانیا در اعلامیه تفسیری خود بر کنوانسیون ۱۹۸۲ تأکید کرده است که طبق ماده ۲۲۱ تدابیر جلوگیری از آلودگی ناشی از حوادث دریایی فراتر از دریای سرزمینی) در شرایط بحرانی امکان مداخله دولت ساحلی وجود دارد.

137. Contracts of Adhesion

۱۳۸. قراردادهای الحاقی در موضوعات ضروری و روزمره در مواردی که تساوی قدرت و برابری اقتصادی وجود ندارد منعقد می‌شود و شروط از سوی پیشنهاددهنده تحمیل می‌شود. در خصوص ماهیت این قراردادها که عقد است یا تلاقی دو ایقاع، اختلاف نظر وجود دارد. آنچه اهمیت دارد این است که چنین قراردادهایی چنانچه از روی اضطرار باشد از نظر برخی نامعتبر است اما چنانچه در شرایط عادلانه باشند معتبر قلمداد می‌شود. حسین قافی، «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی»، *مجله فقه و حقوق* ۱، ۲ (۱۳۸۳): ۶۱-۸۸.

۱۳۹. اکثر سواحل تنگه هرمز، حساسیت بالایی نسبت به آلودگی‌های نفتی احتمالی دارند (سنجرانی و دیگران، ۱۳۹۴: ۴۵) و در منطقه قشم، آلودگی خطرناک رسوب به فلزات سنگین وجود دارد. رضا کاظمی درسکی و اکرم سادات نعیمی، «آلودگی فلزات سنگین در آب و رسوبات سواحل خلیج فارس: مطالعه مروری روایتی»، *مجله طب دریا* ۴، ۴ (۱۴۰۱): ۲۰۲.

۱۹۷۴ که ایران عضو آن‌هاست، تعریف شود.^{۱۴۰} ازجمله خدمات خاص دیگر، ارائه بیمه کشتی‌رانی است که می‌تواند در همکاری با کشور عمان به‌عنوان جایگزین ارزان‌تری نسبت به بیمه‌گران اروپایی ارائه شود.^{۱۴۱} این بیمه با همان مبانی بیمه ثالث اجباری خودروها می‌تواند برای شناورهای عبوری از تنگه هرمز الزامی شود.^{۱۴۲} ثبت تنگه هرمز به‌عنوان منطقه به‌ویژه حساس دریایی^{۱۴۳} در سازمان بین‌المللی دریانوری می‌تواند مسیر تبدیل خدمات اختیاری به خدمات اجباری را فراهم کند.^{۱۴۴}

۴-۴. عبور با پرداخت غرامت در دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز

معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر رئیس‌جمهور ایران در جریان جنگ آمریکایی-صهیونی علیه ایران اعلام کرد «تنگه هرمز، تنها زمانی بازگشایی خواهد شد که بخشی از درآمدهای ترانزیت برای جبران تمام خسارات ناشی از جنگ تحمیلی استفاده شود».^{۱۴۵} همچنین لزوم جبران خسارت از سوی دولت‌ها و سازمان‌ها و شرکت‌ها در طرح اولیه مدیریت تنگه هرمز نیز مطرح شده است.^{۱۴۶} اشاره ماده ۶ یادداشت تفاهم اسلام‌آباد به تأمین حداقل ۳۰۰ میلیارد دلار برای بازسازی و توسعه اقتصادی ایران نیز بیان دیگری از جبران خسارت ناشی از جنگ آمریکایی-صهیونی علیه ایران و اصرار ایران بر این مسئله بوده است. با این حال، امکان طرح دریافت غرامت ناشی از اقدامات متخلفانه بین‌المللی مختلف علیه ایران وجود دارد.^{۱۴۷} در این حالت، برخلاف عوارض عبور که از

۱۴۰. باید توجه داشت دریافت هزینه برخی خدمات خاص طبق این معاهدات، ممنوع است مانند خدمات مربوط به ارسال پیام درباره خطرات موضوع بند ۳ مقرر سوم از فصل پنجم سولاس.

۱۴۱. از اردیبهشت ۱۴۰۵ تارنمای بیمه ایرانی تنگه هرمز به نشانی <https://hormuzsafe.ir> برای ارائه خدمات بیمه، سوخت، کترینگ و پشتیبانی فعال شده است. hamshahronline.ir/xbPSG

۱۴۲. در بیمه اجباری شخص ثالث، هم مصلحت عامل زیان در استفاده از وسیله نقلیه و هم حق ایمن‌بودن زیان‌دیده در نظر گرفته می‌شود. در واقع این بیمه‌گر است که با دریافت اندک حق بیمه‌ای توانسته خسارات هنگفت زیان‌دیده را جبران کند. تکلیف به بیمه‌کردن بدون ذکر مسئولیت دارنده وسیله نقلیه نشان از آن دارد که مقنن فارغ از وجود مسئولیت به دنبال تضمین حق زیان‌دیدگان است. سیدمحمدحسن ملائکه‌پور شوشتری، «ماهیت و مبانی بیمه مسئولیت مدنی اجباری در حقوق ایران»، *مجله دانش و پژوهش حقوقی* ۳، ۱ (۱۳۹۳): ۱۷۴-۱۷۵.

143. Particularly Sensitive Sea Area - PSSA

۱۴۴. به‌طور مثال، استرالیا در تنگه تورس به‌عنوان منطقه به‌ویژه حساس دریایی و بنا به توصیه سازمان بین‌المللی دریانوردی (MEPC.133) ((۵۳)) طی قوانین داخلی خود، ارائه خدمات راهنمای دریایی را اجباری کرده است (Navigation Act 2012).

145. Mehr News, available at: mehrnews.com/x3bKZ9 (visited August 19, 2026).

146. Shargh Daily, available at: <https://www.sharghdaily.com/fa/tiny/news-1119698> (visited August 19, 2026).

۱۴۷. نوید رهبر، محمدرضا نریمانی زمان‌آبادی، «دریافت غرامت به استناد تحریم غرقانونی اشخاص توسط اتحادیه اروپا»، *مجله حقوقی بین‌المللی* ۳۶، ۶۰ (۱۳۹۸): ۲۲۴.

تمام شناورها دریافت می‌شود، غرامت صرفاً از شناورهای مرتبط با کشورهای مدیون اخذ می‌شود. بنابراین لازم است این مسئله بررسی شود که آیا امکان دریافت عوارض جبرانی^{۱۴۸} در تنگه هرمز از سوی ایران به‌عنوان غرامت وجود دارد؟

پیش از این رویه بین‌المللی در این باره وجود داشت: در کنوانسیون مالیات دریانوردی بر رودخانه راین، مورخ ۱۸۰۴ میان فرانسه و آلمان توافق شد که آلمان در قبال الحاق بخش غربی رودخانه راین به فرانسه، نسبت به دریافت مالیات از فرانسه به‌عنوان خسارت اقدام کند که با تصویب کنوانسیون مانهایم متوقف شد. همچنین دولت آلمان پس از جنگ جهانی اول طبق پاراگراف اول ضمیمه سوم معاهده ورسای، مورخ ۱۹۱۹ ملزم شد برخی کشتی‌های تجاری آلمانی از جمله با ظرفیت ناخالص ۱۶۰۰ تن را به دولت‌های متفقین واگذار کند. اما آیا قبل از چنین توافقی‌هایی امکان دریافت غرامت از مسیر دریایی در تنگه هرمز با وجود تعهد عبور بی‌ضرر وجود دارد؟

تا زمان توافق جامع، ایران می‌تواند طبق قاعدهٔ /قدام متقابل نسبت به دریافت غرامات طی فهرست قانونی معین‌شده توسط مقامات ذی‌صلاح اقدام کند. توضیح آنکه تا زمانی که تخلف بین‌المللی مانند تحریم‌های نامشروع در حال ارتکاب است، دولت قربانی می‌تواند طبق ماده ۲۲ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت، مورخ ۲۰۰۱ نسبت به نقض برخی تعهدات خود مانند رعایت عبور بی‌ضرر اقدام کند.^{۱۴۹} همچنین نقض اصل تعهد به جبران خسارت، خود نیز تخلفی دیگر است که تا زمان وصول دیون می‌تواند اقدام متقابل را توجیه کند.^{۱۵۰} رویه‌هایی در توقیف کشتی به استناد اقدام متقابل وجود داشته است: به دنبال توقیف کشتی گریس ۱ با پرچم پاناما حامل نفت ایران از سوی انگلستان به استناد تحریم سوریه در ۲۰۱۹، دولت ایران کشتی /ستینا /امپرو با پرچم انگلستان را در تنگه هرمز توقیف کرد که انگلستان آن را استفاده از اقدام متقابل از سوی کشور غیرذی‌صلاح یعنی ایران به جای پاناما اعلام کرد.^{۱۵۱} همچنین به دنبال توقیف نفتکش روسی پگاس که به

148. Counterveiling duties

۱۴۹. لازم به ذکر است قاعده منع توسل به زور در وصول دین با قاعدهٔ دراگو که در کنوانسیون ممنوعیت توسل به زور برای وصول بدهی‌های قراردادی (دراگو-پورتر)، مورخ ۱۹۰۷ منعکس شد، صرفاً راجع به دیون قراردادی است و با تقویم خسارات، تفاوت دارد.

Convention respecting the Limitation of the Employment of Force for the Recovery of Contract Debts (The Hague, 18 October 1907).

150. Rosemary Rayfus, "Countermeasures and High Seas Fisheries Enforcement," *Netherlands International Law Review* 51, no. 1 (2004): 41-76.

۱۵۱. ریحانه دروگری، حاتم صادقی زبازی و سمیه سادات میری لواناسی، «مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی با مطالعه موردی توقیف نفتکش‌ها توسط کشورها در اجرای تحریم‌های فرامرزی داخلی و بین‌المللی»، *مجله پژوهش‌های حقوقی* ۲۲، ۵۶ (۱۴۰۲): ۱۴۸. همچنین ن.ک: توکل حبیب‌زاده و محمد مقدمی، «بررسی و تحلیل توقیف کشتی استنا ایمپرو در تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل»، *مجله آموزش علوم دریایی* ۹، ۳۱ (۱۴۰۱): ۱۷۹-۱۸۰.

نفتکش ایرانی *لانا* تبدیل شده بود، حامل نفت ایران از سوی یونان، به استناد تحریم روسیه در ۲۰۲۲، دولت ایران نسبت به توقیف دو کشتی پرودنت واریور و دلتا پوسایدون با پرچم یونان در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی خود اقدام کرد که برخی از آن در چارچوب اقدام متقابل دفاع کرده‌اند.^{۱۵۲} در رفتار دولت‌های چهارگانه^{۱۵۳} در دریای چین جنوبی نیز ادعاهایی مبنی بر اقدام متقابل مطرح شده است.^{۱۵۴} می‌توان محدودیت در عبور و مرور شناورهای مرتبط با کشورهای متخلف در چارچوب اقدام متقابل را تحدید در برابر تحریم یا تحریم در برابر تحریم از سوی ایران نامید.

با این حال باید توجه داشت که یکی از شرایط اقدام متقابل، موقتی بودن یا برگشت‌پذیر بودن است تا دولت متخلف را نسبت به انجام تعهدات خود ترغیب کند. بنابراین چنانچه امکان توقیف شناور یا محموله وجود داشته باشد، امکان تملک آن مغایر با این شرط است چرا که مالکیت، اعتباری دائمی و نه موقتی است. همچنین تملک اموال به‌عنوان غرامت، در مواردی با قاعده اعاده وضع به حال سابق به‌عنوان شیوه اصلی جبران، موافقت ندارد. امکان مصادره اموال خارجی به‌عنوان غرامت، متوقف بر مشروعیت توسل به برخی نظریات است: طبق نظریه اعمال فراسرزمینی قانون، امکان اعمال قانون داخلی درباره اتباع خارجی بدون پیوندهای صلاحیت سنتی امکان‌پذیر است. آمریکا ذیل این نظریه تحت عناوین نظریه اثرگذاری^{۱۵۵} و ارتباط حداقلی^{۱۵۶} و صلاحیت درازدست^{۱۵۷} رویه داشته است.^{۱۵۸} طبق نظریه تهاتر دفاعی^{۱۵۹} در کامن‌لا که مشابه نهاد تقاص در فقه اسلامی است، امکان کسر بدهی از اموال مدیون وجود دارد.^{۱۶۰} در صورت متخلفانه بودن چنین مصادره‌ای

۱۵۲. بهزاد سیفی، «تحلیل اقدام متقابل ایران علیه یونان در توقیف نفتکش‌های پرودنت واریور و دلتا پوسایدون از منظر حقوق بین‌الملل»، *مجله مطالعات حقوق عمومی* ۵۳، ۳ (۱۴۰۲): ۱۲۰۱-۱۲۰۷ و محمدرضا ضیائی بیگدلی، «توقیف متقابل نفتکش‌های ایرانی و یونانی از منظر حقوق بین‌الملل»، ۱۶ خرداد ۱۴۰۱، https://bigdeliacademy.com/1401/03/16/oil_tankers_iran_greece_drmojammadrezaziaeabigdeli/ بازدید: ۴ مرداد ۱۴۰۵.

۱۵۳. کشورهای چهارگانه (Quad States) ائتلاف غیررسمی آمریکا، استرالیا، هند و ژاپن در منطقه هند-اقیانوسیه در برابر چین است.

154. Richard Javad Heydarian, "Revived 'Quad' Alliance Eggs on China's Response," *Asia Times*, February 28, 2018, available at: <https://asiatimes.com/2018/02/revived-quad-alliance-eggs-chinas-response> (visited July 25, 2026).

155. effects doctrine

156. Minimum Contacts

157. long arm jurisdiction

158. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "The U.S. Willful Practice of Long-arm Jurisdiction and its Perils," February 3, 2023, available at: https://www.fmprc.gov.cn/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/qtzt/mgmzqk/yw/202302/t20230203_11019281.shtml (visited August 19, 2026).

159. Recoupment

۱۶۰. فرزاد پارسا، «مقاصه در فقه اسلامی و مقایسه آن با تهاتر در حقوق ایران»، *مجله فقه مقارن* ۴، ۸ (۱۳۹۵): ۶۷-۹۱.

شاید بتوان از تهاوتر بین‌المللی دیون^{۱۶۱} نیز سخن گفت. در همین رابطه، در قضیه شرکت گولد مارکتینگ علیه وزارت دفاع در دیوان دعاوی ایران و آمریکا،^{۱۶۲} این شرکت با استناد به نهاد حق حبس^{۱۶۳} مدعی شد می‌تواند اموالی را که از وزارت دفاع ایران نزد او مانده است به فروش برساند و بهای آن را به حساب بستانکاری خوانده منظور کند.^{۱۶۴} تصویب قوانین داخلی بر این مبانی حقوقی، اقدام متقابل تقنینی است که می‌تواند با اقدام متقابل قضایی تکمیل شود. در این حالت لازم است موانع مربوط به مصونیت قضایی دولت‌های خارجی مرتفع شود.^{۱۶۵} بدیهی است تقسیت عادلانه و واقع‌بینانه دیون، زمینه توافقات شرکت‌های کشتی‌رانی و دولت ساحلی را بدون نیاز به توسل به اعمال زور فراهم می‌سازد.

علاوه بر این، استناد به قاعده ضرورت طبق ماده ۲۵ طرح مذکور برای دریافت غرامت از سوی ایران نیز قابل تأمل است. در شرایطی که حفاظت از منافع اساسی دولت در برابر خطر شدید و فوری مطرح باشد، استناد به ضرورت، رافع وصف متخلفانه بین‌المللی است. این استناد، شبیه استنادی است که روسیه برای ایجاد محدودیت در آب‌های آزاد برای حفاظت از فک‌های خردار و انگلستان برای بمباران نفتکش لیبریایی در سواحل کورنوال مطرح کرد.^{۱۶۶}

۴-۵. اعمال نظام حقوقی در دریای سرزمینی عمان در تنگه هرمز

اعمال نظام حقوقی مورد نظر در زمان حضور شناور در مناطق دریایی ایران با ایرادات جدی مواجه نیست.^{۱۶۷} اما در خصوص امکان اقدام‌های مذکور شامل ممنوعیت عبور، دریافت عوارض عبور، هزینه خدمات و غرامت از سوی ایران در دریای سرزمینی عمان، سؤال باقی است. طبق قسمت (الف) بند ۲ ماده ۳۹ و بند ۷ ماده ۴۱ کنوانسیون حقوق دریاها کلیه کشتی‌ها و طبق بخش ۸.۲

161. international Set-off

162. *Gould Marketing, Inc. v. Ministry of National Defense of Iran*, Iran-U.S. C.T.R., Award No. 136-49/50-2.

163. lien

۱۶۴. حمید رفیعی، «حق توقیف مال برای جبران هزینه طلبکار در حقوق آمریکا و مقایسه اجمالی آن با حق توقیف اموال در حقوق ایران»، *مجله کانون وکلای* ۱۹۲ و ۱۹۳ (۱۳۸۵): ۲۰۱.

۱۶۵. در حال حاضر، برخی احکام قضایی علیه آمریکا در چارچوب استثنای دعاوی متقابل طبق قانون صلاحیت دادگستری جمهوری اسلامی ایران برای رسیدگی به دعاوی مدنی علیه دولت‌های خارجی مصوب ۱۳۹۰ صادر شده است که به‌طور مثال در قضیه سردار سلیمانی آمریکا به پرداخت حدود ۵۰ میلیارد دلار محکوم شد.

166. ILC, *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries* (2001), 81-82.

۱۶۷. به منظور عدم اخلال در عبور از تنگه، امکان اعمال صلاحیت در سایر دریای سرزمینی مطابق با مواد ۲۷ و ۲۸ و در منطقه انحصاری اقتصادی مطابق با ماده ۷۳ و به‌طور کلی امکان توسل به تعقیب فوری (hot pursuit) مطابق با ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارد.

قطعه‌نامه (۱۴) ۵۷۲/یمو، کشتی‌های نظامی و دولتی ملزم هستند از طرح تفکیک ترافیک/یمو تبعیت کنند. در صورتی که مسیر جدید ترافیک مورد تأیید/یمو قرار بگیرد می‌تواند حرکت شناورها در ایران را تا حدودی تضمین کند.

طبق ماده ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، «کشورهای ذی‌نفع^{۱۶۸} و کشورهای ساحلی تنگه‌ها^{۱۶۹} باید طبق توافق‌هایی در ایجاد و حفظ کمک‌های دریایی و ایمنی و جلوگیری از و کاهش آلودگی کشتی‌رانی همکاری کنند». بنابراین همکاری ایران و عمان می‌تواند در برقراری نظام حقوقی جدید مبتنی بر دریافت هزینه خدمات با همکاری عمان شکل گیرد؛ اما این خدمات احتمالاً خدماتی اختیاری یا خدماتی بدون هزینه است چون در غیر این صورت با تعهدات عمان در عبور ترانزیت در تنگه تعارض خواهد یافت. عمان با بیش از ۱۷۰ کشور در کنوانسیون حقوق دریاهای طرف تعهد است و نمی‌تواند در یک معاهده دوجانبه، قلمرو حقوق این کشورها را محدود کند.

یک راه‌حل ممکن است ظرفیت موجود در ماده ۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ باشد تا ایران با انعقاد کنوانسیون بین‌المللی نسبت به اعمال نظام حقوقی ویژه در تنگه هرمز با کشورهای ذی‌نفع یا برخی قدرت‌ها توافق کند. اما ظاهر ماده ۳۵ بیانگر معاهداتی است که قبل از کنوانسیون منعقد شده‌اند یا زمان زیادی از انعقاد آن‌ها گذشته باشد، مگر آنکه گفته شود ایران عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نیست و قاعده عرفی راجع به نظام حقوقی ویژه در تنگه‌ها آن گونه که دیوان بین‌المللی دادگستری بیان کرده است می‌تواند از هر کنوانسیونی نشأت بگیرد.^{۱۷۰} علاوه بر این، تخصیص تعهد به رعایت عبور ترانزیت از سوی عمان از طریق تعهد مؤخر جدید با تصویب دولت‌های ذی‌نفع مانند آنچه به ابتکار آمریکا در موافقت‌نامه نیویورک ۱۹۹۴ راجع به میراث مشترک بشریت^{۱۷۱} بعد از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ انجام شد، امکان‌پذیر است. مذاکراتی که در حال حاضر میان ایران و عمان در جریان است در همین مسیر قابل توضیح است.^{۱۷۲}

استناد به اعمال صلاحیت اجرایی فراسرزمینی برای دریافت عوارض یا هزینه خدمات اجباری یا غرامت در دریای سرزمینی عمان محل تأمل است. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه لوتوس تأکید کرد که دولت نمی‌تواند اختیاراتش را در سرزمین دولتی دیگر اجرا کند مگر در صورت وجود

168. User States

169. States bordering a strait

۱۷۰. دیوان در قضیه کورفو تأکید کرد که این عرف راجع به تنگه‌ها با استثنا مواجه است و طبق قاعده پذیرفته‌شده عمومی و عرف بین‌المللی، عبور از این تنگه‌ها عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق است مگر اینکه در یک کنوانسیون بین‌المللی پذیرفته شده باشد:

Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, p. 28.

171. *Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982* (adopted 28 July 1994).

172. *Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey)*, Judgment, 1927, P.C.I.J. (ser. A) No. 10, p. 18.

قاعده‌ای که اجازه داده باشد.^{۱۷۳} ماده ۳۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز تصریح می‌کند که تهدید یا استفاده از زور علیه تمامیت سرزمینی دولت دیگر ممنوع است. صرف‌نظر از اینکه مستثنابودن کشتی تجاری از قاعده منع توسل به زور علیه تمامیت ارضی محل اختلاف است،^{۱۷۴} برخی میان توسل به زور^{۱۷۵} ممنوع در منشور ملل متحد و اجرای قانون به زور^{۱۷۶} به کمک اقدامات پلیسی قائل به تمایز شده‌اند.^{۱۷۷} دیوان در قضیه صلاحیت ماهی‌گیری، اعمال صلاحیت اجرایی کانادا بر کشتی اسپانیایی را در دریای آزاد پذیرفت: اقدام‌هایی نظیر وارد عرشه‌شدن، بازرسی، بازداشت و استفاده حداقلی از زور برای اهداف حفاظتی پذیرفته شده است.^{۱۷۸} کانادا بیان داشت که بند ۴ ماده ۲ منشور، مانع از اجرای قانون توسط دولت‌ها با استفاده از اجبار نمی‌شود.^{۱۷۹} مسئله مهم، امکان اجرای صلاحیت در مناطق تحت حاکمیت در دریا است. هرچند دولت‌ها در دریای سرزمینی حاکمیت نسبی دارند، رویه دولت‌ها به اقدام‌های اجرایی در مناطق خارج از دریای سرزمینی دولت خارجی محدود شده است.^{۱۸۰}

در صورتی که تعریف کشور متخاصم یا احياناً کشور همکار متخاصم و منطقه جنگی در حقوق داخلی ایران به گونه‌ای باشد که در مواردی بتواند بر عمان صدق یابد، امکان حضور ایران در دریای سرزمینی عمان یا اقدامات لازم به استناد اقدام تلافی‌جویانه^{۱۸۱} را فراهم می‌سازد. با توجه به شرایط عمان این احتمال می‌تواند دلیل کافی برای این کشور باشد تا در مذاکرات و اجرای توافق مربوط به مدیریت جدید تنگه هرمز با ایران همراهی لازم را داشته باشد. ضرورت نیز برای دریافت هزینه خدمات و عوارض بر کابل و کالا و غرامت در آب‌های عمان می‌تواند از علل رافع مسئولیت بین‌المللی برای ایران در نظر گرفته شود.

173. ICJ Rep., Case of the S.S. 'Lotus' (France v Turkey), Permanent Court of International Justice, Judgment of 7 September 1927, Series A, No. 10 (1927), p. 18.

174. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه سکوه‌های نفتی، حمله به کشتی تجاری تکزاکو کارائیب را به دلیل فقدان پرچم آمریکایی، حمله به آمریکا ندانست و مشخص نیست مفهوم مخالف این گزاره مورد نظر دیوان بوده است یا خیر.

ICJ Rep. Oil Platforms, 2003, para. 64.

175. use of force

176. forcible law enforcement

177. Patricia Jimenez Kwast, op. cit., *Journal of Conflict & Security Law*, Vol. 13, No. 1, 2008, p. 87.

178. ICJ Reports Fisheries Jurisdiction, (Spain v Canada), International Court of Justice, Judgment (Jurisdiction) of 4 December 1998 1998, p. 84.

179. Ibid, p. 87.

180. Anthony Colangelo, Constitutional Limits on Extraterritorial Jurisdiction: Terrorism and The Intersection of National and International Law, *Harvard International Law Journal*, Volume 48, Number 1, 2007.

181. Belligerent Reprisal

نتیجه

جمهوری اسلامی ایران پس از صبر راهبردی در طی سال‌های متمادی در برابر تحریم‌ها و تهدیدهای مختلف به دنبال سومین جنگ تحمیلی از سوی آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه خود در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ نسبت به اعمال کنترل نظامی در تنگه هرمز اقدام کرد. چنانچه تا قبل از این ایران قائل به نظام عبور بی‌ضرر از تنگه هرمز بود در این برهه، سخن از نظام عبور مدیریت‌شده است که این نظام جدید می‌تواند ترکیبی از ویژگی‌های عبور تحت حاکمیت، عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت باشد. رویه ایران در زمان مخاصمه آمریکایی-صهیونی در تنگه هرمز با مقررات جنگ دریایی به‌طور کلی همسو بوده است. معلوم شد که در زمان مخاصمه، امکان ممنوعیت عبور شناورهای متخاصم و محدودیت عبور شناورهای بی‌طرف در سمت ایران وجود دارد. علاوه بر این، امکان اقدام نظامی در نزدیکی عملیات نیروی دریایی ایران و حمله به شناورهای متخلف در منطقه ممنوعه-خطر در سمت عمان وجود دارد. مورد اخیر با استناد به خروج عمان از بی‌طرفی یا تبدیل آب‌های عمان به منطقه جنگی صورت‌بندی می‌شود.

نظام حقوقی جدید تنگه هرمز پس از مخاصمه نیز در چهار محور ممنوعیت عبور، عبور با پرداخت عوارض، عبور با پرداخت هزینه خدمات و عبور با پرداخت غرامت هنجارهای قابل اتکایی در حقوق بین‌الملل دارد. برای تنظیم این چهار محور، رویکردهای یکجانبه‌گرایی، دوجانبه‌گرایی با همکاری عمان، منطقه‌ای با مشارکت کشورهای حاشیه خلیج فارس و فرامنطقه‌ای با مشارکت کشورهای ذی‌نفع در جهان، پیش روی ایران است. هرچند امکان تغییر نظام حقوقی موجود از طریق تغییر در موازنه قدرت یا رویه‌سازی بین‌المللی وجود دارد، به نظر می‌رسد ظرفیت‌های موجود در حقوق بین‌الملل برای تأمین منافع امنیتی و اقتصادی ایران در تنگه هرمز به اندازه لازم وجود دارد.

عبور شناورهای نظامی بدون مجوز از تنگه هرمز پیش از این در قانون مناطق دریایی و عبور شناورهای با عبور مضر در کنوانسیون ۱۹۸۲ منع شده است. ممنوعیت عبور شناورهای متخاصم نیز به استناد وضعیت مخاصمه غیرفعال تا زمان دستیابی به توافق صلح قابل دفاع است. اما دریافت عوارض عبور بر شناورها چنانچه با استناد به اقدام متقابل یا تغییر بنیادین اوضاع و احوال یا عرف منطقه‌ای خاص یا ضرورت قابل دفاع نباشد، راجع به عوارض محموله‌های کشتی و کابل‌های زیردریایی قابل دفاع است. دریافت هزینه خدمات با تأکید بر هزینه اختصاصی تأمین امنیت از کلیه شناورها امکان‌پذیر است و زمینه دریافت غرامت از شناورهای مرتبط با کشورهای مدیون با استناد به اقدام متقابل تقنینی و قضایی وجود دارد. به این منظور، لازم است شورای عالی امنیت ملی نسبت به تدوین فهرست کشورهای مدیون و نحوه تقسیط اقدام کند تا زمینه توافقات لازم با

شرکت‌های کشتی‌رانی فراهم آید. همچنین لازم است فهرست کشورها و گروه‌های متخاصم و معاون متخاصم و تعریف مناطق جنگی، معین و به‌روزرسانی شود تا از این طریق، امکان اقدامات اجرایی در دریای سرزمینی عمان فراهم آید.

باید در نظر داشت هر گونه سیاست‌گذاری حقوقی راجع به دریافت وجوه از شناورهای عبوری از تنگه هرمز نمی‌تواند بدون توجه به حق مکتسبه و حق کامله‌الوداد برای برخی از شرکت‌های کشتی‌رانی باشد. به عبارت دیگر، قانونگذار ایرانی ناگزیر در تنظیم حقوق حاکم بر تنگه هرمز لازم است به سوابق قراردادی و انتظارات معقول شرکت‌های حاضر در تنگه هرمز توجه داشته باشد. به این منظور، علاوه بر تفکیک میان شناورها از حیث دولت صاحب پرچم و از حیث دولتی و غیردولتی‌بودن، لازم است از حیث سوابق قراردادی شناورها و حفظ انگیزه استمرار کشتی‌رانی بین‌المللی در این منطقه نیز ملاحظات لازم صورت گیرد. این مهم می‌تواند از طریق جداول زمانی اجرای قانون و طبقه‌بندی اهمیت کشتی‌رانی حاصل شود.

پیگیری انعقاد موافقت‌نامه‌های دوجانبه برای ارائه خدمات طبق ماده ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ و انعقاد کنوانسیون بین‌المللی طبق ماده ۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ یا خارج از آن، مانند موافقت‌نامه نیویورک ۱۹۹۴ با کشورهای ذی‌نفع و تلاش برای تعریف تنگه هرمز به‌عنوان منطقه به‌ویژه حساس دریایی در سازمان بین‌المللی دریانوردی و تصویب طرح ترافیک دریایی جدید با همکاری عمان تا حدود زیادی اجرای تصمیم‌های ایران را تضمین می‌کند. همچنین پیشنهادهایی چون تأسیس صندوق بیمه هرمز و بورس کالای هرمز و راه‌اندازی ارز هرمز برای تسویه حساب‌های مالی می‌تواند جذابیت کافی برای دو کشور ساحلی تنگه هرمز در مدیریت جدید تنگه هرمز داشته باشد. معافیت‌های مقتضی برای عضویت در صندوق بیمه و بورس کالای هرمز و نیز معاملات غیردلاری و معافیت‌های بیشتر برای معاملات ریالی، جذابیت‌های لازم را برای شناورها خواهد داشت. بهره‌مندی از این ظرفیت‌ها می‌تواند همسو با مفهوم اداره تنگه هرمز، مطابق با حقوق بین‌الملل قابل اجرا و حقوق حاکمیتی کشورهای ساحلی تنگه هرمز در گفتگو با عمان و تبادل نظر با سایر کشورهای ساحلی خلیج فارس مندرج در یادداشت تفاهم میان ایران و آمریکا مورخ ۲۸ خرداد ۱۴۰۵ تلقی شود.

ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل در نظام جدید تنگه هرمز					
در زمان جنگ	در سمت ایران	در سمت عمان			
		۱- ممنوعیت عبور شناورهای متخاصم به استناد ماده ۷ «پیش‌نویس مواد آثار مخاصمات مسلحانه بر معاهدات»، مورخ ۲۰۱۱ ۲- محدودیت عبور شناورهای بی‌طرف به استناد مواد ۲۷ و ۲۹ و ۳۲ و ۲۲ دستورالعمل سان‌رمو			
		۳- امکان اقدام نظامی علیه شناورهای متخلف در «منطقه ممنوعه - خطر» به استناد ماده ۹۸ دستورالعمل سان‌رمو			
پس از جنگ	عبور ممنوع	عبور با عوارض	عبور با هزینه	عبور با غرامت	در سمت عمان
پس از جنگ	۱- شناورهای نظامی بدون مجوز با استناد به تفسیرپذیر بودن ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ و قانون داخلی	شناورها با استناد به اقدام متقابل یا تغییر بنیادین اوضاع و احوال یا عرف منطقه‌ای خاص یا ضرورت	خدمات خاص / اختیاری مانند راهنمایی به استناد بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲	شناورهای مرتبط با کشورهای مدیون به استناد اقدام متقابل یا اجرای احکام قضایی	۱- اقدام در کل دریای سرزمینی عمان با توسل به انعقاد موافقت‌نامه‌های دوجانبه طبق ماده ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ و انعقاد کنوانسیون بین‌المللی مخصص ۱۹۸۲ و انعقاد کنوانسیون بین‌المللی مخصص ۱۹۸۲، مانند معاهده نیویورک ۱۹۹۴ و ایجاد صندوق بیمه مشترک ایران و عمان و ثبت تنگه هرمز به‌عنوان منطقه به‌ویژه حساس
	۲- شناورهای با عبور مضر با استناد به مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ و قانون داخلی	محموله‌های کشتی با استناد به سکوت کنوانسیون ۱۹۸۲ و عدم عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی	خدمات اختصاصی مانند مبارزه با تروریسم و متجاوزین اجباری به استناد ضرورت و سکوت		

دریایی در/یمو و ثبت طرح ترافیک دریایی جدید در/یمو و استناد به ضرورت		کنوانسیون ۱۹۸۲			
		خدمات اجباری مانند مسائل زیست‌محیطی به استناد ماده ۳۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲			
		کابل‌های زیردریایی به استناد ماده ۲۱ و بند ۴ ماده ۷۹ کنوانسیون ۱۹۸۲	کلیه خدمات به استناد عدم عضویت ایران در کنوانسیون ۱۹۸۲		

منابع:

الف. فارسی

۱- کتاب

۱. حافظ‌نیا، محمدرضا، خلیج فارس و نقش/اثر تریک تنگه هرمز، تهران: نشر سمت، ۱۳۹۰.
۲. لطفی، مهدی، تنگه هرمز در ضربان انسداد، تهران: نشر زمزم هدایت، ۱۳۹۲.
۳. دولتیار، مصطفی، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی، تهران: نشر وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲.

۲- مقاله

۱. ابراهیم سیف منشاوی، لماذا تُعد رسوم ایران علی مضیق هرمز خرقاً قانونیاً دولیاً؟، *المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة*، ۱۶ (۲۰۲۶).
۲. احمدی، تورج، مسعود راعی و علیرضا آرش‌پور، «مدیریت تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از منظر کنوانسیون حقوق دریاها»، *جامعه‌شناسی سیاسی ایران*، ۵، شماره ۶ (۱۴۰۱).
۳. سیفی، بهزاد، «تحلیل اقدام متقابل ایران علیه یونان در توقیف نفت‌کش‌های پرودنت واریور و دلتا پوسایدون از منظر حقوق بین‌الملل»، *مجله مطالعات حقوق عمومی*، ۵۳، شماره ۳ (۱۴۰۲).
۴. حبیب‌زاده، توکل و محمد مقدمی، «بررسی و تحلیل توقیف کشتی استنا ایمپرو در تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل»، *مجله آموزش علوم دریایی*، ۹، شماره ۳۱ (۱۴۰۱).
۵. ممتاز جمشید و امیرحسین رنجبریان، «تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها: قانون مناطق دریایی ایران و اعتراض آمریکا»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ۳۵، شماره ۱۰۶۴ (۱۳۷۵).
۶. قافی، حسین، «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی»، *مجله فقه و حقوق*، ۱، شماره ۲ (۱۳۸۳).
۷. حمید رفیعی، «حق توقیف مال برای جبران هزینه طلبکار در حقوق آمریکا و مقایسه اجمالی آن با حق توقیف اموال در حقوق ایران»، *مجله کانون وکلا*، شماره ۱۹۲ و ۱۹۳ (۱۳۸۵).
۸. کاظمی درسنگی، رضا و اکرم سادات نعیمی، «آلودگی فلزات سنگین در آب و رسوبات سواحل خلیج فارس: مطالعه مروری روایتی»، *مجله طب دریا*، ۴، شماره ۴ (۱۴۰۱).
۹. دروگری، ریحانه، حاتم صادقی زیازی و سمیه سادات میری لواسانی، «مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی با مطالعه موردی توقیف نفتکش‌ها توسط کشورها در اجرای تحریم‌های فرامرزی داخلی و بین‌المللی»، *مجله پژوهش‌های حقوقی*، ۲۲، شماره ۵۶ (۱۴۰۲).
۱۰. کاظمی، سیدعلی اصغر، «مسئله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاها»، *مجله حقوقی*، ۷، شماره ۸ (۱۳۶۶).

۱۱. ملائکه پور شوشتری، سید محمدحسن، «ماهیت و مبانی بیمه مسئولیت مدنی اجباری در حقوق ایران»، مجله دانش و پژوهش حقوقی ۳، شماره ۱ (۱۳۹۳).
۱۲. رضایی پیش‌رباط، صالح، «حقوق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در حقوق بین‌الملل و نظام حقوقی ایران»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی ۵۳، شماره ۲ (۱۴۰۲).
۱۳. پارسا، فرزاد، «مقاصد در فقه اسلامی و مقایسه آن با تهاجر در حقوق ایران»، مجله فقه مقارن ۴، شماره ۸ (۱۳۹۵).
۱۴. غریب‌آبادی، کاظم، «تنگه هرمز؛ ابعاد حقوقی ترتیبات جدید در پرتو تجاوز و تغییر بنیادین اوضاع» (۱۴۰۵)، پایگاه اطلاع‌رسانی دولت (7) <https://dolat.ir/detail/481842> خرداد ۱۴۰۵
۱۵. ضیائی بیگدلی، محمدرضا، «توقیف متقابل نفتکش‌های ایرانی و یونانی از منظر حقوق بین‌الملل»، ۱۶ خرداد ۱۴۰۱، https://bigdeliacademy.com/1401/03/16/oil_tankers_iran_greece_drmojammadrezaiaebigdeli/
۱۶. اسماعیلی، مرتضی و کیارش حیدری، «واکاوی الزام‌های حقوقی-سیاسی کاربست انسداد تنگه هرمز از سوی ایران در جنگ خاکستری با اسرائیل»، مجله مطالعات حقوقی ۱۷، شماره ۴ (۱۴۰۴).
۱۷. سنجرانی، ملیحه، سید محمد رضا فاطمی، افشین دانه‌کار، علی ماشین‌چیان و امیرحسین جاوید، «ارزیابی حساسیت فیزیکی سواحل تنگه هرمز در برابر ریزش‌های نفتی بر اساس شاخص حساسیت زیست‌محیطی»، مجله زیست‌شناسی دریا ۷، شماره ۲۷ (۱۳۹۴).
۱۸. رهبر نوید و محمدرضا نریمانی زمان‌آبادی، «دریافت غرامت به استناد تحریم عرفانونی اشخاص توسط اتحادیه اروپا»، مجله حقوقی بین‌المللی ۳۶، شماره ۶۰ (۱۳۹۸).

- اسناد

۱. کمیته رسانه هیئت مذاکراتی میناب ۱۶۸، متن تبیینی یادداشت تفاهم اسلام‌آباد میان ایران و آمریکا، ویرایش ۲۵ خرداد ۱۴۰۵.
۲. یادداشت تفاهم اسلام‌آباد میان جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحد آمریکا، ۲۸ خرداد ۱۴۰۵.

ب. انگلیسی

- Books

1. Ana G. Lopez Martin, International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2010.

2. Baxter, R. R. *The Law of International Waterways, with Particular Regard to Interoceanic Canals*. Cambridge: Harvard University Press, 1964.
3. Caminos, Hugo, and Vincent P. Cogliati-Bantz. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
4. Henseler, Sean P. "Left of Splash: Legal Issues Related to the Use of Force to Counter Mining in the Strait of Hormuz." In *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, edited by Jörg Schildknecht et al. Berlin: Springer, 2018.
5. Lopez Martin, Ana G. *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2010.
6. Oppenheim, L. *International Law, Vol. II, War and Neutrality*. 2nd ed. London: Longmans, Green and Co., 1912.
7. Sun, Z. "Coastal State Rights and the Freedom of the Laying of Submarine Cables and Pipelines." In *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone*, 142-198. Cambridge: Cambridge University Press, 2025.

- Articles

1. Agyebeng, William K. "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea." *Cornell International Law Journal* 39, no. 2 (2006): 371-399.
2. Beckman, C. "PSSAs and Transit Passage: Australia's Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS." *Ocean Development & International Law* 38 (2007).
3. Colangelo, Anthony J. "Constitutional Limits on Extraterritorial Jurisdiction: Terrorism and The Intersection of National and International Law." *Harvard International Law Journal* 48, no. 1 (2007): 121-201.
4. Eckert, Robert J. "The Straits of Tiran: Innocent Passage or an Endless War?" *University of Miami Law Review* 22, no. 4 (1968).
5. Fields, Stanley P. "Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea: The Overlooked Linchpin for Achieving Safety and Security in the U.S. Arctic?" *Harvard National Security Journal* 7 (2016).
6. Jimenez Kwast, Patricia. "Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorisation of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Award." *Journal of Conflict & Security Law* 13, no. 1 (2008): 49-91.
7. Kraska, James. "Legal Vortex in the Strait of Hormuz." *Virginia Journal of International Law* 54 (2013): 323-366. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2472065>.
8. Lotta, Alexander, and Shin Kawagishi. "The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives." *Ocean Development & International Law* 53, no. 2-3 (2022): 123-146. <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158>.

9. Manshawi, Ibrahim Saif. "Why Are Iran's Fees on the Strait of Hormuz an International Legal Breach?" *Al-Mustaqbal for Advanced Research and Studies* (April 16, 2026).
10. Orakhelashvili, Alexander. "The Impact of Peremptory Norms on the Interpretation and Application of United Nations Security Council Resolutions." *The European Journal of International Law* 16, no. 1 (2005): 59-88. <https://doi.org/10.1093/ejil/chi103>.
11. Rayfus, Rosemary. "Countermeasures and High Seas Fisheries Enforcement." *Netherlands International Law Review* 51, no. 1 (2004). <https://doi.org/10.1017/S0165070X04000415>.
12. Romashev, Yuri S. "The Clause rebus sic stantibus in the Law of International Customs." *Pravo. Zhurnal Vysshey Shkoly Ekonomiki*, no. 4 (2020). <https://doi.org/10.17323/2072-8166.20204.194.215>.
13. Sivakumaran, Sandesh. "Exclusion Zones in the Law of Armed Conflict at Sea: Evolution in Law and Practice." *International Law Studies* 92, no. 153 (2016): 153-203.
14. Sugadev, Anjali. "India's Critical Position in the Global Submarine Cable Network: an Analysis of Indian Law and Practice on Cable Repairs." *Indian Journal of International Law* 56, no. 2 (2016).
15. Unlii, N. "Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism." *International Journal of Marine and Coastal Law* 21 (2006).

- Cases, Conventions & Documents

1. Bateman, Sam. *UNCLOS and its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2006.
2. *Convention between France and Germany on the Octroi of Navigation of the Rhine*.
3. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)*, 1972.
4. *Convention respecting the Limitation of the Employment of Force for the Recovery of Contract Debts*, 1907.
5. Energy Policy Research Foundation (EPRINC). *Strait of Hormuz Closure: Helium and Semiconductor Manufacturing*. By Max Pyziur and Matthew Sawoski, 2026.
6. *Hague Convention (VI) of 1907: Convention relating to the Status of Enemy Merchant Ships at the Outset of Hostilities*.
7. *Hague Convention (XI) of 1907: Convention relative to certain Restrictions with regard to the Exercise of the Right of Capture in Naval War*.
8. Hamzah, B.A. "The Security of Sealanes: The Search for an Equitable Straits Regime." Paper for Eighth International Conference on Sea Lanes of Communication (SLOC), Bali, 1993.

9. ICJ. *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment, I.C.J. Reports 1949.
10. ICJ. *Dispute Regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009.
11. ICJ. *Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada)*, Jurisdiction, Judgment, I.C.J. Reports 1998.
12. ICJ. *Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America)*, Verbatim Record, Public sitting, 26 February 2003.
13. ICRC Database. "Convention (IV) relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War." Geneva, 12 August 1949, Commentary of 2025.
14. IHL. *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1994.
15. ILA. *Committee on Formation of Customary (General) International Law*, 'Final Report of the Committee' (Report of the 69th Conference, London), 2000.
16. ILC. *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries*, 2001.
17. ILC. *Draft Articles on the Law of Treaties with commentaries*, 1966.
18. ILC. *Report of the International Law Commission on the work of its sixty-third session: Draft articles on the effects of armed conflicts on treaties*, 2011.
19. IMO Resolution A.572 (14).
20. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, 1973.
21. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974.
22. *Islamabad Memorandum of Understanding Between the Islamic Republic of Iran and the United States of America*, June 18, 2026.
23. Italy. *Royal Decree No. 595*, June 6, 1940, 2 Raccolta Ufficiale Delle Leggi E Dei Decreti Del Regno D'italia 1551.
24. Media Committee of the Minab 168 Negotiating Team. *Explanatory Text of the Islamabad Memorandum of Understanding Between Iran and the United States*, June 15, 2026.
25. Middle East Institute. "Joint Irani-Omani Communiqué." *Middle East Journal* 28, no. 3 (1974).
26. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. "The U.S. Willful Practice of Long-arm Jurisdiction and its Perils." February 3, 2023.
27. PCIJ. '*Lotus*' (*France v. Turkey*), Judgment, P.C.I.J. Series A, No. 10, 1927.
28. The Earl of Clarendon. *Sound Dues Bill Volume 146*. UK Parliament, Debate of Thursday 2 July 1857.
29. *Treaty between Belgium and the Netherlands for the Redemption of the Scheldt Toll*, signed May 12, 1863.

30. Tribunal Supremo de España. *Sentencia núm. 1341/2004 (CANDALTA submarine cable case)*. June 16, 2008.
31. U.S. Energy Information Administration (EIA). "World Oil Transit Chokepoints," updated March 3, 2026.
32. UNCTAD Reports. *Strait of Hormuz Disruptions Implications for Global Trade and Development*. March 10, 2026.

- Websites

1. <https://www.submarinecablemap.com>
2. <https://modis.gsfc.nasa.gov>