

## شناسایی ظرفیت‌های حقوقی محدودکننده تحرکات نظامی نیروهای فرماندهای در هوا و آب‌های خلیج فارس<sup>۱</sup>

محمدحسین افشردی<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۹۱/۹/۱

تاریخ دریافت: ۹۰/۷/۴

### چکیده

این مقاله با نگاه منطقه‌ای و بین‌المللی به بررسی وضعیت خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای عمان و کشورهای پیرامون این حوزه می‌پردازد و توجه خاصی به اهمیت راهبردی و ژئوپلیتیکی منطقه و وجود ذخایر عظیم نفت و گاز و نیاز جهانی به این منابع دارد؛ موضوعی که قدرت‌های سلطه‌جو و استعمارگر فرانوگرا را به این منطقه کشانده و از سوی دیگر، ضعف نظام‌های پادشاهی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و استمداد سران آنها از قدرت‌های فرماندهی برای مقابله با تهدیدها، موجب حضور نظامی درازمدت آمریکا و کشورهای غربی در منطقه خلیج فارس شده است. کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس با عقد پیمان‌های نظامی و ایجاد بستر لازم برای استقرار نیروهای نظامی، ناوهای هواپیمابر و سایر تجهیزات نظامی، موجبات گستاخی و نقض مکرر حقوق کشورهای منطقه را فراهم نموده و تهدیدهای جدی را برای امنیت منطقه ایجاد کرده‌اند. این پژوهش، با توجه به نگرش‌های سیاسی حاکم در منطقه و راهبردهای سیاسی-امنیتی کشورهای فرماندهی و تهدیدهای موجود، در پی بهره‌گیری از قوانین و مقررات حقوق بین‌المللی در راستای ارائه راهکارهایی برای محدودسازی حضور نیروهای بیگانه و فرماندهی است.

**واژگان کلیدی:** حقوق بین‌الملل، خلیج فارس، تنگه هرمز، آب‌های داخلی سرزمینی، تهدید.

۱. این مقاله بر مبنای یافته‌های یکی از طرح‌های تحقیقاتی انجام شده در مرکز تحقیقات راهبردی دفاعی ارائه شده است.

۲. دانشیار دانشگاه عالی دفاع ملی

## ۱. کلیات

انقلاب اسلامی ایران به رهبری حضرت امام خمینی (ره) با شعار نفی سلطه و سلطه‌پذیری، گفتمان‌های سیاسی، ساختارها و فرایندهای نظام بین‌الملل را تحت تأثیر خود قرار داده است. این تحول در نظام بین‌الملل به مفهوم زلزله جهانی و شکست امپراطوری استعمارگران غربی و نظام سلطه جهانی بود. از آغاز استقرار نظام ج.ا.ایران، استکبار جهانی به رهبری آمریکا که منافع خود را در خطر می‌دید، با انواع تهدیدهای (سخت و نرم) به مبارزه همه‌جانبه علیه کشور و ملت انقلابی ایران اسلامی برآمد.

هدایت و حمایت گروه‌های اشراک مسلح، اقدام‌های جاسوسی و ضدامنیتی، عملیات نظامی (صحرای طبرستان)، طراحی و اجرای کودتای نظامی، ترور شخصیت‌های مؤثر انقلاب، تحریک عراق و تحمیل هشت سال جنگ نابرابر، از جمله این اقدام‌های خصمانه است که خسارت‌های معنوی و مادی عظیمی بر کشور ایران وارد نمود. در ادامه دشمنی‌ها، بر اساس رهنامه ریگان، رئیس‌جمهور وقت آمریکا، نیروهای فرامنطقه‌ای به هر شکل ممکن باید زمینه لازم برای حضور دائم خود در منطقه خلیج فارس را فراهم کنند. از زمان حضور نامشروع نظامی آمریکا و غربی‌ها در خلیج فارس، بارها حقوق ج.ا.ایران و کشورهای منطقه خلیج فارس توسط نظامیان آمریکایی نقض و مشکلات فراوانی را ایجاد شده و این حضور، تهدید عمده‌ای برای ج.ا.ایران به شمار می‌آید. بنابراین، شناخت وضع موجود و آینده‌نگری و انجام اقدام به‌موقع، رمز موفقیت در عرصه تصمیم‌گیری‌های راهبردی می‌باشد.

### ۱-۱. طرح مسئله

آمریکا و برخی قدرت‌های غربی، خلیج فارس و ذخایر نفت و گاز آن را که دربرگیرنده ۶۵ درصد نفت و ۳۵ درصد گاز جهان می‌باشد، به‌عنوان یکی از منافع ملی و حیاتی خود تعریف کرده‌اند. امنیت تنگه هرمز و انتقال منابع انرژی، جزو

جدایی ناپذیر علایق ژئواستراتژیکی آمریکا و غرب محسوب می‌شود. این قدرت‌ها در سال‌های گذشته با انعقاد قراردادهای طولانی‌مدت دفاعی با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و با بهره‌برداری کامل از فرصت‌های پیش‌آمده هنگام جنگ اول خلیج فارس و همچنین حادثه ۱۱ سپتامبر، به مرور، استقرار و گسترش پُرحجمی از نیروهای نظامی (هوایی و دریایی) خود را در منطقه راهبردی خلیج فارس و دریای عمان شکل داده‌اند. به نظر می‌رسد آنها با توجه به هدف‌های ژئواستراتژیکی که در مسیر دستیابی و حفظ برتری بر جهان دارند، قصد ادامه حضور تا دهه‌های آینده را نیز دارند. خلیج فارس، به‌عنوان یک دریای نیم بسته کم عمق و دارای جزایر و سکوه‌های نفتی متعدد، به اجبار مسیرهای خاصی را برای تردد شناورهای تجاری و نظامی ایجاد کرده است. حقوق کشور ساحلی در کنار سواحل، جزایر، سکوها و... شرایط و موقعیت با ارزشی را ایجاد می‌کند که تا به حال، بهره‌چندانی از آنها در راستای محدودسازی و واپایش (کنترل) تحرکات قوای بیگانه به‌کار گرفته نشده است. در بخش هوا نیز موارد فراوانی در لابه‌لای قواعد بین‌المللی و اختیارات و مسئولیت‌های دولت ساحلی در جهت محدودسازی این رفتارها وجود دارد که تاکنون، مورد استفاده قرار نگرفته است.

## ۱-۲. پرسش تحقیق

چه ظرفیت‌های حقوقی بین‌المللی و واپایش (کنترل)کننده تحرکات نظامی نیروهای فرامنطقه‌ای در هوا و آب‌های دریای عمان و خلیج فارس وجود دارد؟

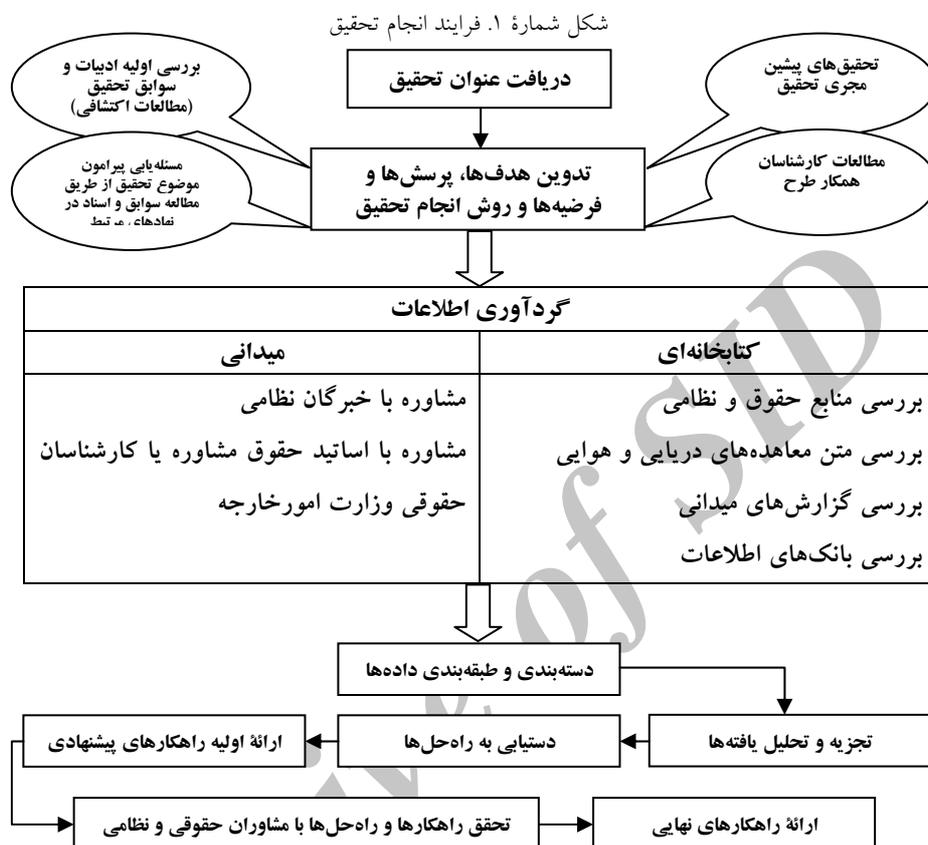
## ۱-۳. قلمرو تحقیق

۱-۳-۱. جغرافیایی: آب‌ها و فضای خلیج فارس و تنگه هرمز،

۱-۳-۲. زمانی: از زمان پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی ایران در ۱۳۵۷ تا خرداد

#### ۴-۱. هدف‌های تحقیق

- ۴-۱-۱. مطالعه و تطبیق معاهده‌ها و حقوق بین‌المللی با آب‌ها و فضای منطقه خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان، و ارائه راهکارهای مناسب؛ در درجه اول برای بهره‌گیری ج.ا.ایران از حقوق قانونی حق حاکمیت بر تمامیت ارضی خود (با تأکید بر حقوق آب‌ها) و در وهله بعد، برای اعمال محدودیت بر نیروهای بیگانه،
- ۴-۱-۲. ارزیابی حضور درازمدت نیروهای مسلح آمریکا و کشورهای غربی و تهدید حاصل از آن نسبت به امنیت و منافع ملی ج.ا.ایران در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و شناخت راهکنش‌ها (تاکتیک‌ها)، بهانه‌ها و دستاویزهای حقوقی مشروع و نامشروع آنها برای استمرار و نهادینه‌سازی این حضور،
- ۴-۱-۳. شناسایی قوانین و ظرفیت‌های حقوقی بین‌الملل محدودکننده حضور نیروهای فرامنطقه‌ای و ارائه راهکاری منطبق بر حقوق بین‌المللی در راستای این محدودسازی و توقف روند تشدید تهدیدها و کاهش آنها.



## ۲. مفاهیم و مباحث نظری

تعریف و تبیین اصطلاح‌ها، قواعد حقوقی و عرف‌های شناخته شده بین‌المللی زیر که جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک کشور ساحلی به آنها نیاز دارد یا به اجرای آنها ملزم است، احراز و از بین کتاب‌ها و منابع مختلف و معتبر استخراج شده است و مفاهیم اصلی حقوق بین‌الملل در دو حوزه هوا و دریا به شمار می‌آیند و از جمله، در معاهده‌های (کنوانسیون‌های) هوایی شیکاگو و معاهده ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آن اشاره شده است.

### ۲-۱. حقوق دریاها<sup>۱</sup>

حقوق دریاها عبارت است از: مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی و یا سازمان‌های بین‌المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماورای صلاحیت دولت‌ها باشد (والاس، ۱۳۷۸: ۲۰۸).

#### ۲-۱-۱. مفهوم دریا در حقوق بین‌الملل

از دیدگاه جغرافیدانان، دریا به مجموعه فضاهای حاوی آب شور گفته می‌شود، در حالی که در حقوق بین‌الملل، این فضاها به شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می‌شوند. بنابراین توده‌های آب شور بسته مانند دریای خزر، بحرالمتیت و دریاچه‌های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی‌توانند دریا باشند. اقیانوس‌ها در حقوق بین‌الملل در مفهوم دریا به کار می‌روند

#### ۲-۱-۲. دریای سرزمینی

حاکمیت یک دولت، نه فقط شامل قلمرو خشکی و آب‌های داخلی، بلکه شامل یک کمر بند دریایی در ساحل مجاورش می‌باشد. این کمر بند آبی یا دریای سرزمینی، جزو قلمرو دولت بوده و از این رو، فضای مافوق آن و نیز بستر و زیربستر دریای سرزمینی، تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار دارد. با این همه، به علت اهمیت دریا از نظر ارتباطات دریایی، حاکمیت دولت ساحلی بر آب‌های سرزمینی یک حاکمیت مطلق نیست و دارای محدودیت‌هایی می‌باشد (مقندر، ۱۳۷۷: ۱۷۰-۱۶۹).

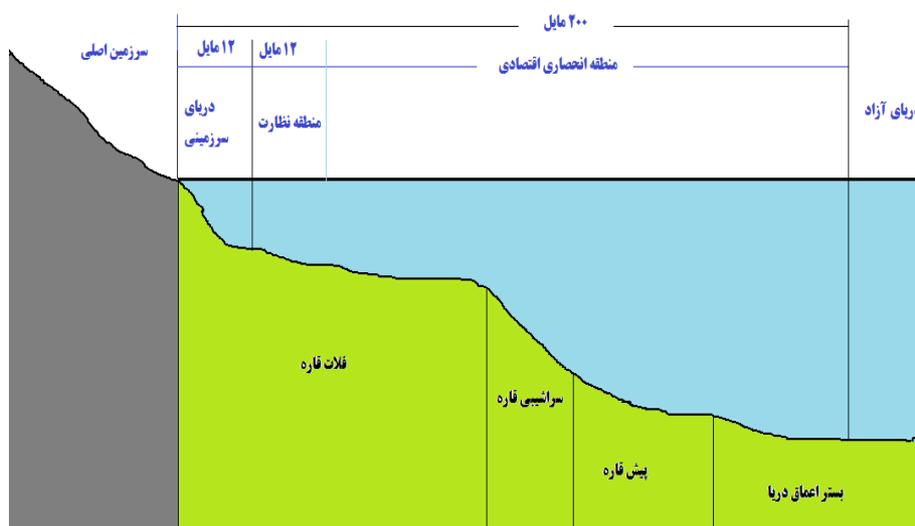
#### ۲-۱-۳. روش تعیین خط مبدأ یا خط قاعده

خط مبدأ، خطی است که حد فاصل بین خشکی و دریا را مشخص می‌کند. ماده ۵

1. Law of Sea

معاهده ۱۹۸۲ حقوق دریاها، خط مبدأ معمولی برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی را حد پست‌ترین جزر دریا در طول سواحل قرار داده است. البته ترسیم این خط در سواحل صاف و پیوسته، تا حدی آسان است، اما گاهی اوقات در سواحل مضرس و کوهستانی بسیار مشکل می‌شود (چرچیل، ۱۳۸۳: ۸۰).

نقشه شماره ۱. وضعیت مناطق مختلف دریایی کشورها



#### ۴-۱-۲. عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی

عبور بی‌ضرر عبارت از عبور پیوسته و سریع کشتی‌ها در محدوده دریای سرزمینی کشور است، بدون اینکه تأثیری بر صلح، نظم عمومی، یا امنیت کشور ساحلی بگذارد. عبور بی‌ضرر شامل موارد زیر است: گذر از دریای سرزمینی کشور دیگر بدون ورود به آب‌های داخلی آن، توقف در یک لنگرگاه، یا تسهیلات بندری خارج از آب‌های داخلی، یا ورود به آب‌های داخلی و خروج از آن، یا توقف در لنگرگاه یا تسهیلات بندری واقع در آن (بلدسو و بوسچک، ۱۳۷۵: ۴۷۲ - ۴۷۱).

## ۵-۱-۲. دریا‌های بسته و نیمه‌بسته

ماده ۱۲۲ معاهده ۱۹۸۲ به تعریف دریا‌های بسته و نیمه‌بسته می‌پردازد. بر اساس هدف‌های این معاهده، دریای بسته و نیمه‌بسته یعنی یک خلیج، حوزه آبی یا دریا که توسط دو یا چند کشور احاطه گردیده و به‌وسیله یک راه خروجی آبی باریک به دریایی دیگر یا اقیانوس متصل شده است و به‌طور کامل یا اساساً از دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دو یا چند کشور ساحلی تشکیل شده است.

## ۶-۱-۲. تنگه‌های بین‌المللی

معاهده ۱۹۸۲ حقوق دریاها در آستانه شناسایی عرض دریای سرزمینی به‌اندازه ۱۲ مایل دریایی بود و در عمل، موضوع تنگه‌های بین‌المللی را به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهد. به این ترتیب، به‌طور تقریبی تمامی تنگه‌های مهم و حیاتی دنیا، که عرض آنها از دو پهنای دریای سرزمینی (۲۴ مایل) کمتر است، با محدودیت‌هایی مواجه می‌شدند. به‌منظور رفع این محدودیت و ایجاد موازنه سیاسی در معاهده و برای اینکه مورد قبول قدرت‌های بزرگ دریایی قرار گیرد، موضوع عبور بی‌ضرر در تنگه‌های بین‌المللی مطرح شده در معاهده ۱۹۵۸ تغییر یافت و اصطلاح عبور ترانزیتی با شرایط به‌نسبت سهل‌تری در معاهده گنجانده شد. وضعیت حقوقی آب‌های تنگه‌های مورد استفاده در دریانوردی بین‌المللی را ماده ۳۴ توضیح می‌دهد.

## ۷-۱-۲. عبور ترانزیتی

(۱) در این تنگه‌ها، همه کشتی‌ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیتی برخوردار خواهند بود. در اعمال این حق، مانعی ایجاد نخواهد شد، مگر اینکه تنگه از یک جزیره کشور هم‌مرز تنگه و سرزمین اصلی آن کشور تشکیل شده باشد. در این مورد، اگر در سمت دریایی جزیره، از میان دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی با توجه به

مختصات دریانوردی و آب‌شناسی دریا، راه دیگر به همان سهولت و راحتی راه تنگه وجود داشته باشد، حق عبور ترانزیتی قابل اعمال نخواهد بود.

(۲) عبور ترانزیتی یعنی اعمال آزادی دریانوردی و پرواز طبق مقررات این فصل و فقط به منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه بین دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگر از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی می‌باشد. شرط عبور پیوسته و سریع، مانع عبور از تنگه به منظور ورود یا خروج از کشور هم‌مرز تنگه، به شرط رعایت مقررات ورود به آن کشور، نخواهد بود.

(۳) اقدام‌های دیگری که اعمال حق عبور ترانزیتی از میان یک تنگه نباشد، تابع سایر مقررات حاکم در این معاهده خواهد بود.

تکالیف کشتی‌ها و هواپیماها حین عبور ترانزیتی را ماده ۳۹ معاهده حقوق دریاها نشان داده است.

## ۲-۲. حقوق بین‌المللی هوایی

در خصوص حقوق بین‌الملل فضا و هوا، تعریف جامعی وجود ندارد، اما می‌توان تعریف زیر را تا حدودی نزدیک به حقوق بین‌الملل فضا و هوا دانست که معتقد است: «قلمرو یک کشور، نه تنها شامل سرزمین و آب‌های سرزمینی آن، بلکه شامل لایه‌ای از هوا می‌گردد که بر فراز قلمرو زمینی و آبی آن قرار دارد. این لایه هوایی تا آنجا که اتمسفر-جو- وجود دارد، ادامه می‌یابد و پس از آن، منطقه ماورای جو یا فضا، آغاز می‌شود» (مقتدر، ۱۳۷۷: ۲۵۵).

### ۲-۲-۱. منطقه شناسایی دفاع هوایی<sup>۱</sup>

این منطقه، ارتباط مستقیمی با امنیت و حاکمیت ملی کشورها دارد و از مرزهای

1. Air Defense Identification Zone

شناخته‌شده بین‌المللی آغاز، و به آنها ختم می‌شود. در این منطقه، نیروهای مسلح کشورها به شناسایی هواپیماهای دوست و دشمن می‌پردازند و به هواپیماهای ناقض حاکمیت خود اخطار می‌دهند و در صورت لزوم، آنها را به اجبار وادار به فرود و در صورت تخلف، سرنگون می‌کنند.

### ۲-۲-۲. منطقه اطلاعات پروازی<sup>۱</sup>

این منطقه، به قلمرو هوایی معینی اطلاق می‌شود که در آن، خدمات مربوط به اطلاعات هوانوردی و آگاه‌سازی از خطرات احتمالی توسط مرکز اطلاعات پروازی هر کشوری ارائه می‌شود. این مرکز، پرواز همه هواپیماهای در حال پرواز در داخل منطقه اطلاعات پروازی را واپایش می‌کند. محدوده منطقه اطلاعات پروازی از سوی مقام‌های صلاحیت‌دار کشورها تعیین می‌گردد. آنچه که از همه نقشه‌های هوایی استنباط می‌شود، این است که منطقه اطلاعات پروازی، در خشکی آغاز و پایان این منطقه را مرزهای جغرافیایی کشورها تشکیل دهد و در آب‌های پیرامونی کشورها بر اساس توافق با ایکائو تعیین می‌گردد.

### ۲-۳. شناخت محیطی خلیج فارس

خلیج فارس دریای نیمه بسته‌ای است که در جنوب غربی آسیا واقع شده و در شبه‌جزیره جنوب غرب آسیا شکاف ایجاد کرده است و مساحت آن حدود ۲۳۸۶۰۰ کیلومتر مربع است. عریض‌ترین گذرگاه آن ۳۳۸ کیلومتر از بندر امام در ایران تا رأس‌السیله در سواحل امارات و باریک‌ترین گذرگاه آن ۵۶ کیلومتر در تنگه هرمز می‌باشد (جوینر، ۱۳۸۹: ۲۵).

عمیق‌ترین بخش این خلیج با ۱۹۱ متر عمق در مجاورت تنب بزرگ قرار دارد و کم عمق‌ترین قسمت آن با ۴۰ متر عمق در سواحل امارات متحده عربی واقع شده است.

1. Flight Information Region

تعداد جزایر موجود در خلیج فارس به بیش از ۱۳۰ جزیره می‌رسد. ج.ا.ایران دارای ۲۲ جزیره مهم است، بزرگ‌ترین آن، جزیره قشم، با مساحت تقریبی ۱۴۹۱ کیلومتر مربع است. جمهوری اسلامی ایران با حدود ۱۳۶۶ کیلومتر (از بندرعباس تا مرز عراق) بیشترین مرز دریایی را در بین کشورهای خلیج فارس دارد.<sup>۱</sup>

#### ۴-۲. شناخت محیطی تنگه هرمز

تنگه هرمز به‌عنوان یک آبراه بین‌المللی از ارزش راهبردی فوق‌العاده‌ای برخوردار است و در جنوب غربی آسیا و در امتداد پیشرفتگی آب‌های اقیانوس هند در مدخل خلیج فارس قرار دارد و خلیج فارس و دریای عمان را که دارای دو ماهیت حقوقی متفاوت هستند، به هم پیوند می‌دهد و به شکل هلالی است که قوس آن رو به شمال و به طرف داخل فلات ایران قرار دارد.

نقشه شماره ۲، تنگه هرمز



۱. سازمان جغرافیایی ن.م.

طول تنگه هرمز حدود ۳۰۰ کیلومتر (۱۸۷ مایل) و عرض آن در نقاط مختلف متفاوت است، ولی عرض تنگه در کوتاه‌ترین فاصله، یعنی بین جزایر قوئین کبیر و جزیره لارک ۳۷ کیلومتر و در بیشترین فاصله بین ساحل دو کشور ۹۶ کیلومتر (۵۲.۵ مایل دریایی) می‌باشد. عمق آب تنگه هرمز در مجاورت ساحل جنوبی واقع است و به همین دلیل، مسیر طرح‌های تفکیک تردد در نیمه جنوبی تنگه قرار دارد. عمق آب در مجاورت جزیره لارک، ۳۶ متر و در مجاورت جزیره المسندم ۱۴۴ متر است.

## ۲-۵. شناخت مناطق محدودشده در فضای خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان

### ۲-۵-۱. منطقه احتیاطی - آموزشی T:

فضایی با ابعاد تعیین شده که در داخل آن خلبانان ممکن است با هواپیماهای بدون واپایش (کنترل) و هواپیماهای در حال رزمایش مواجه شوند؛ به گونه‌ای که نیاز است به منظور اجتناب از خطر احتمالی در هنگام ورود به این منطقه، احتیاط پیشه کنند (AIP).

### ۲-۵-۲. منطقه محدود R:

فضایی با ابعاد تعیین شده بالای سطح زمین یا آب‌های تحت حاکمیت ج.ا.ایران که پرواز هواپیما منطبق با شرایط خاص اعلام شده، محدود گردیده است. این عبارت هنگامی به کار می‌رود که پرواز هواپیمای غیرنظامی در داخل فضای مشخص، به طور قاطع ممنوع اعلام نشده، ولی تحت شرایط معینی می‌تواند انجام شود (AIP).

### ۲-۵-۳. منطقه ممنوعه P:

فضایی با ابعاد تعیین شده بالای سطح زمین یا آب‌های تحت حاکمیت ج.ا.ایران که پرواز هواپیما ممنوع اعلام شده است. این عبارت فقط زمانی به کار می‌رود که پرواز غیرنظامی در یک فضای مشخص شده، مجاز نیست (AIP).

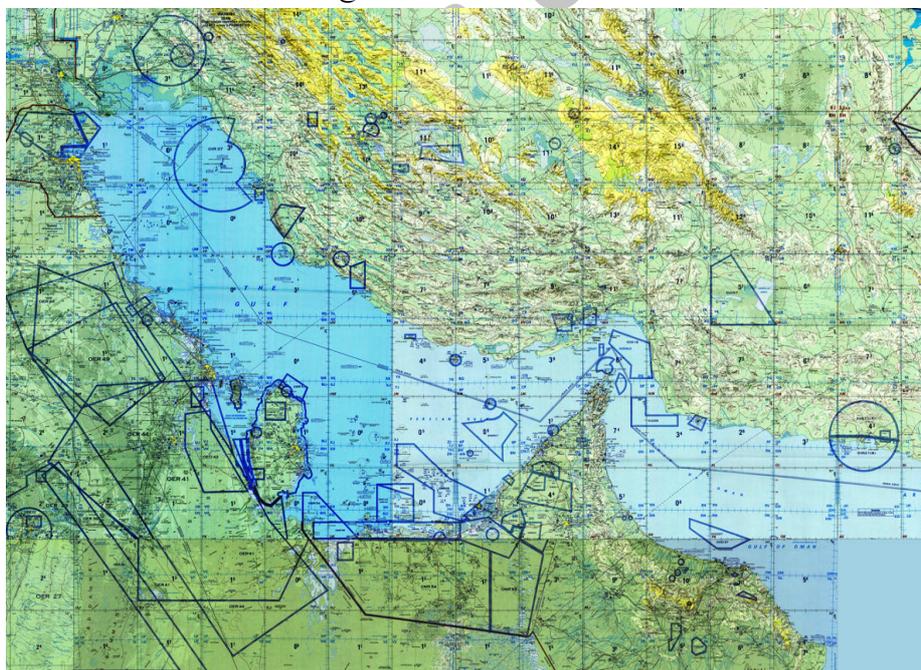
#### ۴-۵-۲. منطقه خطر D:

فضایی با ابعاد تعیین شده که فعالیت‌های خطرناک برای هواپیما در زمان‌های مشخص، ممکن است ایجاد شود. این عبارت فقط زمانی به کار می‌رود که خطرات بالقوه به هواپیما به انتخاب فضا به عنوان حدود یا ممنوع منجر نمی‌شود (AIP).

#### ۶-۲. ابعاد و حدود مناطق

در فضای خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان ۱۴ منطقه محدود، ۷ منطقه خطر و یک منطقه ممنوعه تعریف و در نقشه‌های هوانوردی منتشر شده است. این مناطق در خلیج فارس و دریای عمان شامل R-17، R-18، R-20، R-21، R-23، R-25، R-27B، R-37، R-37، R-47، R-54، R-55، R-65، R-67، D-18، D-39، D-44، D-53، D-55، D-80، D-83، P-16 می‌باشند.

نقشه شماره ۳. مناطق محدود، خطر و ممنوعه در خلیج فارس و دریای عمان



### ۲-۷. تعیین حدود خلیج فارس و دریای عمان

بین سال‌های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۷ ه. ش. بخش‌هایی از قلمرو دریایی ایران با کشورهای جنوبی خلیج فارس تعیین حدود شده و مابقی آن، ناتمام باقی مانده است.

(۱) عربستان سعودی: مرزهای آبی ایران با این کشور به میزان ۲۵۸ کیلومتر به طور کامل تعیین حدود شده است.

(۲) عراق: مرزهای آبی ایران با این کشور به میزان ۲۴ کیلومتر به طور کامل تعیین حدود شده است.

(۳) بحرین: مرز دریایی ایران و بحرین به طول ۲۷ کیلومتر است که به جز نقطه‌ی ثلاثه با قطر، بقیه تعیین حدود شده است.

(۴) قطر: مرز دریایی ایران با این کشور به طول ۲۶۸ کیلومتر است. فقط در نقطه‌ی ثلاثه تعیین حدود نشده است.

(۵) عمان: طول مرز دریایی ۶۸۳ کیلومتری ایران و عمان، در نقطه‌ی ثلاثه و دریای عمان تحدید حدود نشده است

(۶) کویت: طول مرز میان ایران و کویت ۱۴۴ کیلومتر و تعیین حدود نشده است.

(۷) امارات متحده عربی: مرز ایران و امارات حدود ۴۳۲ کیلومتر است. ۳۳۰ کیلومتر در خلیج فارس و ۱۰۲ کیلومتر در دریای عمان واقع شده که بخشی از آن تعیین حدود نشده است.



برای امنیت ملی ایران در این منطقه شده است. در بررسی‌های انجام شده از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در خلیج فارس، مشخص شده است که آنها برای حضورشان راهبردهای سیاسی - امنیتی با رویکردهای مختلف ترسیم کرده‌اند که بر نگرش‌های سیاسی - امنیتی کشورهای منطقه خلیج فارس تأثیر منفی زیادی گذاشته است.

### ۳-۱. نگرش‌های سیاسی و امنیتی کشورهای خلیج فارس به حضور کشورهای فرامنطقه‌ای

عدم توافق جمعی کشورهای منطقه بر سر تعریف مفهوم امنیت که به‌عنوان یکی از عوامل ایجاد شک و تردید در منطقه خلیج فارس محسوب می‌گردد، نظرات متفاوتی را درباره سیاست امنیتی منطقه ارائه می‌دهد. بررسی سیاست‌های ایران و اعراب نسبت به امنیت منطقه، تداخل محدود میان دو مجموعه از خط‌مشی‌ها را آشکار می‌سازد. به استثنای تأکید دیدگاه منطقه‌ای ایران و اعراب نسبت به هویت خلیج فارس و دیدگاه ایران و عراق که بر تهدید غرب نسبت به امنیت خلیج فارس متمرکز می‌باشد، خط‌مشی ایران و اعراب نسبت به امنیت منطقه، متناقض می‌باشد و این امر، در روابط کلی اعراب و ایرانیان به طور منفی منعکس شده است (ابراهیمی فر، ۱۳۸۱: ۳۱-۲۱).

به طور کلی، تفکر ملی‌گرایی عرب بر این اساس است که ایران تمایل دارد تا حلقه امنیتی اعراب در منطقه را از بین ببرد، در حالی که تفکر ایرانیان بر این متمرکز است که اعراب منطقه می‌کوشند تا منافع ایران را در خلیج فارس انکار نمایند. با توجه به نظرات متفاوت کشورهای منطقه درباره سیاست امنیتی خلیج فارس، پرداختن هر کشور نسبت به مسئله امنیت خود به منزله تهدید علیه کشور دیگر و مغایر با استقرار امنیت در منطقه خلیج فارس تلقی می‌گردد.



رهبر معظم انقلاب اسلامی و فرماندهی کل قوا در جمع فرماندهان نیروی دریایی در بندرعباس تهدید علیه جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس را تهدید شبه بالفعل دانستند و می‌فرمایند: «اینجا (خلیج فارس) یک منطقه عملیاتی است، دائم دارد ناو اینجا عبور می‌کند. تهدید صددرصد بالقوه نیست، بالقوه شبیه بالفعل است. ما باید با امکانات خودمان بهترین استفاده را بکنیم». ایشان در جایی دیگر می‌فرمایند: «هم اکنون که چهار گوشه کشور را از نظر تهدید مورد بررسی قرار دهیم، دریا در اولویت اول قرار دارد». همچنین در جایی دیگر می‌فرمایند: «سپاه الان در این دوره، مهم‌ترین نقطه‌ای که می‌تواند حضور فعال داشته و قدرتمندانه و پیشرفته از خود نشان دهد، کنار دریاست» (تدابیر فرماندهی معظم کل قوا در جمع فرماندهان نیروی دریایی، بندرعباس مورخه ۷۶/۲/۱).

#### ۴. منابع تنش میان جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حاشیه

##### جنوبی خلیج فارس، آمریکا و کشورهای غربی

##### ۱-۴. خط مبدأ ج.ا.ایران

مطابق با تصویب‌نامه شماره ۶۷- ۲/۲۵۰ مورخه ۱۳۵۲/۴/۳۱ هیئت وزیران که در ماده ۳ قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲) نیز تأیید شده، خط مبدأ ایران از اتصال ۲۵ نقطه، ترسیم شده است، که برخی کشورهای جنوبی و کشورهای بیگانه، موافق این خط مبدأ نبوده و آن را بلندپروازانه می‌دانند.

##### ۲-۴. آب‌های سرزمینی (عبور بی‌ضرر)

مطابق ماده ۹ مستثنیات عبور بی‌ضرر در قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب ۱۳۷۲، عبور شناورهای جنگی از آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران منوط به موافقت از پیش ج.ا.ایران است و همه شناورهای جنگی بیگانه برای عبور از آب‌های سرزمینی باید دارای مجوز دولت ج.ا.ایران باشند، اما چنین مجوزی را در بخشی از آب‌های سرزمینی

که منطقه عبور در آن قرار دارد، دریافت نمی‌دارند و اجرای این قانون می‌تواند موجب تنش بین نیروهای ایرانی و بیگانه باشد.

### ۳-۴. شناورهای حامل مواد اتمی و خطرناک و با رانش هسته‌ای

در حال حاضر، شناورهای جنگی بیگانه با رانش هسته‌ای، از بخشی از آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران واقع در شمال و جنوب جزیره تنب بزرگ و کوچک عبور می‌نمایند که این عبور، مغایر با قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران می‌باشد و اعمال قانون متوقف کردن این عبور، می‌تواند موجب تنش در منطقه گردد.

### ۴-۴. عبور زیرسطحی‌ها از تنگه‌ها

هم اکنون زیردریایی‌های آمریکایی با سوخت هسته‌ای به هنگام عبور از تنگه هرمز و آب‌های سرزمینی منطقه عبور، از زیرسطح عبور می‌نمایند که این امر مغایر با مواد معاهده حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲ و قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران می‌باشد.

### ۵-۴. محیط زیست دریایی

تخلیه مواد نفتی، حضور شناورها با رانش هسته‌ای، تیراندازی ترمینی و ...، محیط‌زیست دریایی خلیج فارس را به خطر می‌اندازد که این اقدام‌ها، روزانه از سوی شناورهای بیگانه انجام می‌شود. برای مثال، به منظور انتقال نفت از منطقه، سالانه حدود ۲۵۰۰ تانکر نفت از تنگه هرمز می‌گذرد. از راه تخلیه مخازن توازن، سالانه حدود ۲ میلیون بشکه نفت نشت می‌کند و وارد آب‌های منطقه می‌شود. این تنها بخشی از فعالیت‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس در بخش صادرات نفت می‌باشد که باید اقدام‌های واحدهای بیگانه را - نیز که مغایر با مفاد معاهده و همچنین مغایر با مفاد قانونی مناطق دریایی ج.ا.ایران می‌باشد - به فهرست عوامل نابودکننده محیط زیست منطقه افزود.

#### ۶-۴. تردد در آب‌های انحصاری و اقتصادی و فلات قاره

حضور شناورهای جنگی بیگانه در آب‌های انحصاری و اقتصادی نگرانی‌هایی را برای شناورهای تحقیقاتی، اکتشافی، صیادی، تجاری و کارکنان سکوهای نفتی ج.ا.ایران بران به دنبال دارد و در مواردی، گلوله‌های منفجر نشده شلیک شده توسط آنها در کف دریا منفجر شده و موجب ایجاد وحشت و خطراتی برای عناصر یادشده گردیده است. با توجه به تعداد تجاوزات انجام شده و گزارش‌های فراوان واحدهای نظامی، انتظامی و کشوری مستقر در خلیج فارس، تکرار این اعمال می‌تواند باعث تضعیف حقوق حقه ایران شود.

#### ۷-۴. نقض حریم آب‌های داخلی

بر اساس قانون مناطق دریایی ایران، آب‌های میان تعدادی از جزایر کشورمان، آب داخلی محسوب می‌گردد که شناورهای بیگانه حتی حق عبور بی‌ضرر از آن را ندارند، اما روزانه عبور بسیاری از شناورها بدون کسب مجوز ایران از این آب‌ها انجام می‌شود و جلوگیری از ادامه این تردد، می‌تواند موجب تنش گردد.

#### ۵. مغایرت‌ها و مطابقت‌های قانون دریایی ج.ا.ایران با معاهده ۱۹۸۲

##### ۱-۵. خطوط مبدأ

##### ۱-۱-۵. مواد معاهده ۱۹۸۲

##### ماده ۵. خط مبدأ عادی

جز در مواردی که در این معاهده به گونه دیگری مقرر گردیده است، خط مبدأ عادی برای اندازه‌گیری پهنای دریای سرزمینی، خط پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل است که بر روی نقشه‌های با مقیاس بزرگ که به‌طور رسمی از سوی دولت ساحلی به رسمیت شناخته شده، مشخص گردیده باشد.

## ماده ۷. خطوط مبدأ مستقیم

در مکان‌هایی که خط ساحلی دارای فرورفتگی و بریدگی‌های زیاد باشد (مضرس)، یا چنانچه حاشیه‌ای از جزایر در امتداد ساحل و در مجاورت مستقیم آن قرار داشته باشد، می‌توان برای ترسیم خط مبدأ اندازه‌گیری پهنای دریای سرزمینی روش خطوط مبدأ مستقیم را به کار گرفت که نقاط مناسبی را به یکدیگر متصل می‌نمایند. در جایی که به سبب وجود دلتا یا شرایط طبیعی دیگر، خط ساحلی به شدت ناپایدار باشد، می‌توان نقاط مناسب را در امتداد پیشرفته‌ترین حد جزر آب به طرف دریا انتخاب کرد و با وجود عقب‌نشینی بعدی خط پست‌ترین جزر، خطوط مبدأ مستقیم، تا زمانی که توسط دولت ساحلی بر طبق این معاهده تغییر نکرده است، همچنان معتبر خواهند بود.

## ماده ۱۴. ترکیبی از روش‌های تعیین خطوط مبدأ

دولت ساحلی می‌تواند برای تعیین خطوط مبدأ از هر کدام از روش‌های پیش‌بینی شده در مواد پیشین، استفاده نماید که با شرایط مختلف متناسب باشد.

## ۲-۱-۵. قوانین دریایی ج.ا.ایران

ماده ۳. محاسبه خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب‌نامه هیئت وزیران به شماره ۶۷- ۲/۲۵۰ مورخه ۵۲/۴/۳۱ تعیین گردیده است. در سایر مناطق و جزایر، ملاک، حد پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود. آب‌های واقع بین خطوط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آب‌های واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزو آب‌های داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

## ۳-۱-۵. ارزیابی

در مورد خطوط مبدأ معاهده حقوق دریاها، ۸ ماده با شماره‌های ۵، ۶، ۷، ۹، ۱۰، ۱۳، ۱۴ و ۱۶ وجود دارد. آنچه که در مورد خط مبدأ در قانون مناطق دریایی تحت عنوان ماده ۳ درج گردیده، بیانگر آن است که خطوط مصوبه هیئت وزیران به مراتب، فراتر از آنچه در مواد فوق درج گردیده، ترسیم شده است، ولی با استناد به بند ۱ ماده ۷ معاهده حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ با ماده ۳ قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران را می‌توان مطابقت داد.

## ۲-۵. آب‌های سرزمینی

## ۱-۲-۵. مواد معاهده ۱۹۸۲

ماده ۲. وضعیت حقوقی دریای سرزمینی، فضای بالای دریای سرزمینی، بستر و زیربستر آن حاکمیت دولت ساحلی در خارج از قلمرو سرزمینی و آب‌های داخلی، و در مورد کشورهای مجمع‌الجزایری در خارج از آب‌های مجمع‌الجزایری، بر باریکه‌ای از دریا، که دریای سرزمینی خوانده می‌شود، تسری می‌یابد. این حاکمیت، به فضای بالای دریای سرزمینی و همچنین بستر و زیربستر آن تسری می‌یابد. حاکمیت بر دریای سرزمینی با رعایت این معاهده و سایر قواعد حقوق بین‌المللی اعمال می‌گردد.

## ماده ۳. پهنای دریای سرزمینی

هر دولتی حق دارد پهنای دریای سرزمینی خود را تا محدوده‌ای تعیین کند که از ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ تعیین شده بر اساس این معاهده، تجاوز ننماید.

## ماده ۴. حد خارجی دریای سرزمینی

حد خارجی دریای سرزمینی، خطی است که فاصله هر نقطه آن با نزدیک‌ترین نقطه خط مبدأ برابر با پهنای دریای سرزمینی باشد.

## ۲-۲-۵. قوانین دریایی ج.ا.ایران

## ماده ۱. حاکمیت

جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می‌شود، حاکمیت دارد. این حاکمیت، همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیربستر دریای سرزمینی می‌باشد.

## ماده ۲. حد خارجی

عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ، دوازده مایل دریایی می‌باشد. مایل دریایی برابر با ۱۸۵۲ متر است.

## ماده ۴. تحدید حدود

در مواردی که دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دولت‌های مجاور یا مقابل تداخل پیدا کند، مادامی که ترتیب دیگری میان طرفین توافق نشده باشد، حداقل بین دریای سرزمینی ایران و آن کشور، خط منصفی است که همه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد.

## ۲-۳-۵. ارزیابی

در معاهده حقوق دریاها، دولت ساحلی بر آب‌های سرزمینی، فضا، بستر و زیربستر آن حاکمیت دارد و پهنای آن را از خط مبدأ، ۱۲ مایل تعیین نموده است. قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران به حاکمیت بر آب‌های سطح، فضا، بستر و زیربستر اشاره نموده و پهنای آن را نیز ۱۲ مایل تعیین کرده است که مغایرتی با مواد معاهده حقوق دریاها ۱۹۸۲ ندارد، ولی با توجه به خط مبدأ ج.ا.ایران در شمال و بخش میانی خلیج فارس، در برخی موارد، حاکمیت ج.ا.ایران با چالش مواجه می‌شود. با وجود اینکه شناورهای بیگانه تا حد امکان

تلاش می‌کنند که از ورود به آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران خودداری نمایند، مواردی از تخلف و تجاوز شناورهای بیگانه به آب‌های سرزمینی در این مناطق وجود داشته است که با اخطار شناورهای خودی بلافاصله محل را ترک نموده‌اند.

### ۳-۵. عبور بی‌ضرر

#### ۱-۳-۵. مواد معاهده ۱۹۸۲

#### ماده ۱۷. عبور بی‌ضرر

با رعایت مقررات این معاهده، کشتی‌های همه دولت‌ها، اعم از ساحلی یا بدون ساحل، از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی بهره‌مند می‌باشند.

#### ماده ۱۸. مفهوم عبور

(۱) مقصود از عبور، دریانوردی از طریق دریای سرزمینی برای مقاصد زیر است:  
 (۱-۱) گذر از دریای سرزمینی بدون آنکه وارد آب‌های داخلی شده یا در لنگرگاه‌ها یا تأسیسات بندری خارج از آب‌های داخلی متوقف شود،  
 (۱-۲) عزیمت به سوی آب‌های داخلی یا خروج از آن یا توقف در لنگرگاه‌ها و تأسیسات بندری.

(۲) عبور باید پیوسته و سریع باشد، بنابراین تا جایی که لازمه دریانوردی عادی باشد و یا در صورت بروز حوادث غیرمترقبه یا حالت اضطراری و یا برای کمک به افراد، کشتی‌ها و هواپیماهای در معرض خطر یا وضعیت اضطراری، عبور، شامل توقف و لنگرانداختن نیز می‌شود.

#### ماده ۱۹. مفهوم عبور بی‌ضرر

#### ماده ۲۱. قوانین و مقررات دولت ساحلی درباره عبور بی‌ضرر

دولت ساحلی می‌تواند بر طبق مقررات این معاهده و سایر قواعد حقوق بین‌الملل،

قوانین و مقرراتی را درباره عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی در مورد همه موارد زیر یا هر یک از آنها وضع نماید:

- (۱) ایمنی دریانوردی و تنظیم تردد دریایی،
- (۲) حفاظت سامانه‌های کمک دریانوردی و سایر تسهیلات یا تأسیسات،
- (۳) حفاظت از بافه‌ها و خطوط لوله،
- (۴) حفظ منابع زنده دریاها،
- (۵) جلوگیری از نقض قوانین و مقررات ماهیگیری دولت ساحلی،
- (۶) حفظ محیط زیست دولت ساحلی و جلوگیری، تقلیل و مهار آلودگی آن،
- (۷) تحقیق‌های علمی دریایی و پژوهش‌های آب‌نگاری،
- (۸) جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی دولت ساحلی.

این قبیل قوانین و مقررات شامل طرح، ساختمان، تأمین خدمه یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نخواهد شد، مگر اینکه به‌منظور تحقق بخشیدن به قواعد یا معیارهایی باشد که به‌طور عمومی مورد پذیرش بین‌المللی قرار گرفته است. دولت ساحلی باید این‌گونه قوانین و مقررات را به‌طور مناسب منتشر کند.

کشتی‌های خارجی که از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی استفاده می‌کنند، باید همه قوانین و مقررات از این قبیل و نیز مقررات به‌طور معمول پذیرفته شده بین‌المللی مربوط به جلوگیری از تصادم در دریا را رعایت نمایند.

ماده ۲۳. کشتی‌های دارای سوخت هسته‌ای و کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای یا مواد مضر یا

#### خطرناک

کشتی‌های خارجی که با سوخت هسته‌ای حرکت می‌کنند و کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای یا مواد مضر یا به‌طور ذاتی خطرناک، به‌هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر از

دریای سرزمینی، باید دارای اسناد مربوط باشند و تدابیر ویژه احتیاطی را که در موافقت‌نامه‌های بین‌المللی برای این‌گونه کشتی‌ها وضع شده است، رعایت نمایند.

#### ماده ۲۹. تعریف کشتی جنگی

در این معاهده، «کشتی جنگی» به معنی کشتی متعلق به نیروهای مسلح یک دولت است که دارای علائم خارجی مشخص‌کننده تابعیت این‌گونه کشتی‌ها بوده و تحت فرماندهی افسری باشد که به‌گونه مقتضی توسط حکومت آن دولت مأمور شده و نام وی در فهرست نیروی مربوط یا فهرست مشابه آن، درج شده و خدمه آن از افرادی تأمین شده باشد که تابع نظام نیروهای مسلح هستند.

#### ماده ۳۰. عدم رعایت قوانین و مقررات دولت ساحلی توسط کشتی‌های جنگی

چنانچه کشتی جنگی، قوانین و مقررات دولت ساحلی را درباره عبور از دریای سرزمینی رعایت نکند و درخواست رعایت آن قوانین و مقررات را نادیده بگیرد، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی یادشده بخواهد که در اسرع وقت، دریای سرزمینی را ترک نماید.

ماده ۳۲. مصونیت کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های دولتی که به امور غیرتجاری می‌پردازند به جز مستثنیات مندرج در بخش فرعی الف و مواد ۳۰ و ۳۱، هیچ یک از مقررات این معاهده به مصونیت‌های کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های دولتی که به امور غیرتجاری می‌پردازند، خدشه‌ای وارد نمی‌کند.

#### ۲-۳-۵. قوانین ج.ا.ایران

##### ماده ۵. عبور بی‌ضرر

عبور شناورهای خارجی به استثنای موارد مندرج در ماده ۹، از دریای سرزمینی ایران، مادامی که محل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد، تابع اصل عبور بی‌ضرر است.

عبور به جز در موارد اضطراری، باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

#### ماده ۶. شرایط عبور بی‌ضرر

عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدام‌های زیر بی‌ضرر تلقی نشده و برحسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود:

(۱) هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هرگونه دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد،

(۲) اقدام به تمرین یا رزمایش با هر نوع سلاح،

(۳) گردآوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد،

(۴) هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد،

(۵) پرواز، فرود و انتقال هر نوع هواپیما، بالگرد، ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل،

(۶) نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران،

(۷) ایجاد هرگونه آلودگی محیط زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران،

(۸) هرگونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی ایران،

(۹) انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه‌برداری، لرزه‌نگاری و نمونه‌برداری،

(۱۰) ایجاد اختلال در سامانه‌های ارتباطی یا سایر تأسیسات کشور،

(۱۱) انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

## ماده ۷. مقررات تکمیلی

به منظور حفظ مصالح کشور و حُسن اجرای عبور بی‌ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران بر حسب مورد، مقررات ضروری دیگر را وضع خواهد کرد.

## ماده ۸. تعلیق عبور بی‌ضرر

به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح کشور، دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقف همه شناورهای خارجی را در قسمت‌هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق در آورد.

## ماده ۹. قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران

مستثنیات عبور بی‌ضرر، عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت پیشین مقام‌های صلاحیت‌دار ج.ا.ایران خواهد بود. زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند. این ماده از قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران با معاهده حقوق دریاها ۱۹۸۲ مغایرت دارد.

(۱) ایران، هم در خلال اجلاس‌ها و هم در زمان رأی‌گیری و بعدها در هنگام امضای متن متعهد و سند نهایی آن در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ برابر با ۱۹ آذر ۱۳۶۱، موضع خود را مبنی بر لزوم اجازه پیشین برای عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی بیگانه اعلام کرد.

(۲) عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی کشورها، مسئله بسیار بحث‌انگیزی در جریان معاهده‌های پیشین و ۱۳۶۱ بوده است که به علت مخالفت کشورهای قدرتمند، لزوم کسب اجازه برای عبور شناورهای جنگی از آب‌های سرزمینی در متن معاهده گنجانده نشده است.

مواد ۲۹، ۳۰، ۳۱ و ۳۲. معاهده حقوق دریاها در خصوص قواعد قابل اعمال بر کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی می‌باشد که به امور غیرتجاری می‌پردازند و از دریای سرزمینی دولت ساحلی، عبور بی‌ضرر می‌نمایند، که ماده ۳۰ این حق را به دولت ساحلی داده در صورتی که کشتی جنگی، قوانین و مقررات آن دولت را نادیده بگیرد، به آن کشتی اخطار داده و آن را از آب‌های سرزمینی خود طرد نماید.

### ۳-۳-۵. ارزیابی

در مورد عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی، معاهده حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ دارای ۱۶ ماده می‌باشد و قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران در همین زمینه، دارای ۶ ماده قانون است که همه وفق قوانین معاهده ۱۹۸۲ هستند، به جز یک ماده که چنین اذعان می‌دارد:

#### مستثنیات عبور بی‌ضرر:

«عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت پیشین مقام‌های صلاحیت‌دار جمهوری اسلامی ایران خواهد بود و زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند».

هرچند مواد ۱۸ و ۱۹ مفهوم عبور و مفهوم عبور بی‌ضرر را در بندهای مختلف اعلام داشته است، ولی با توجه به پیشرفت روزافزون تجهیزات گردآوری اطلاعات در ابعاد مختلف مانند هوایی، سطحی، زیرسطحی و ... از یک سو و عدم امکان بررسی عملکرد یگان‌های عبورکننده از سوی دیگر، هیچ‌گونه اطمینانی در مورد عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی بیگانه برای کشورمان متصور نیست.

(۱) بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که محدوده تجاوزهای انجام‌شده به

آب‌های سرزمینی ایران در منطقه ترافیک زون شمال و جنوب جزایر تنب بزرگ و کوچک بوده که پس از اخطار بر اساس ماده ۳۰ معاهده ۱۹۸۲، یگان‌های متجاوز آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران را ترک نموده‌اند.

(۲) وجود دانش و تجهیزات بسیار جدید منصوب در انواع یگان‌های شناور، کسب اطمینان عبور بی‌ضرر را دچار چالش کرده است.

(۳) عدم توانمندی کشف یگان‌های زیرسطحی بیگانه عبورکننده از آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران در شرایط کنونی، امکان کشف آنها را با مشکل مواجه ساخته است.

#### ۴-۵. منطقه عبور و مرور<sup>۱</sup>

۱-۴-۵. معاهده ۱۹۸۲

ماده ۲۲. خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک تردد در دریای سرزمینی را به این گونه توضیح می‌دهد:

(۱) دولت ساحلی می‌تواند در صورت ضرورت به جهت ایمنی دریانوردی، از کشتی‌های خارجی که از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی استفاده می‌کنند، بخواهد که از خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک تردد استفاده نمایند که ممکن است به منظور منظم کردن عبور کشتی‌ها تعیین شده باشد.

(۲) به ویژه می‌توان نفتکش‌ها، کشتی‌های با سوخت هسته‌ای و کشتی‌های حامل مواد اتمی یا سایر مواد مضر و مواد خطرناک را ملزم نمود که تردد خود را به این گونه خطوط دریایی محدود نمایند.

(۳) در تعیین خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک تردد، بر اساس این ماده، دولت ساحلی موارد زیر را مورد توجه قرار خواهد داد:

(۱-۳) توصیه‌های سازمان صلاحیت‌دار بین‌المللی،

1. Traffic Zone

(۳-۲) مسیرهایی که به طور عرفی مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی بوده است،

(۳-۳) ویژگی‌های خاص برخی کشتی‌ها و کانال‌ها و ...،

(۳-۴) تراکم تردد،

دولت ساحلی این گونه خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک تردد را به طور واضح

روی نقشه‌هایی مشخص نموده و به گونه مناسب منتشر خواهد کرد.

#### ۲-۴-۵. قوانین دریایی ج.ا.ایران

در قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران، هیچ گونه اشاره‌ای به ترافیک زون نشده است.

#### ۳-۴-۵. ارزیابی

نظر به اینکه قوانین مجلس شورای اسلامی در این زمینه فاقد هرگونه مصوبه‌ای

است، پس مغایرت و مطابقتی نیز وجود ندارد.

(۱) منطقه عبور و مرور شمال و جنوب جزایر تنب بزرگ، کوچک و فارو، به دلیل

عمق مناسب و کوتاهی مسیر که از قبل مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی بوده، در

آب‌های سرزمین ج.ا.ایران قرار دارد.

(۲) در قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران، به چگونگی ایجاد منطقه عبور و مرور در

آب‌های سرزمینی اشاره‌ای نکرده است و همان گونه که پیشتر گفته شد، از آب‌های

سرزمینی ج.ا.ایران - شمال و جنوب جزایر تنب بزرگ و کوچک و فارو- تردد

ترافیکی انجام می‌شود.

## ۵-۵. تنگه‌ها

## ۱-۵-۵. مواد معاهده ۱۹۸۲

ماده ۳۴. وضعیت حقوقی آب‌های تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی

(۱) رژیم عبور از تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی که در این قسمت وضع شده، بر وضعیت حقوقی آب‌های تشکیل‌دهنده این تنگه‌ها، یا اعمال حاکمیت یا صلاحیت دولت‌های ساحلی تنگه‌ها بر این آب‌ها، فضای فوقانی، بستر و زیربستر آنها تأثیری نخواهد داشت.

(۲) حاکمیت یا صلاحیت دولت‌های ساحلی تنگه‌ها با رعایت مقررات این قسمت و سایر قواعد حقوق بین‌الملل اعمال می‌گردد.

ماده ۳۵. دامنه شمول این قسمت

هیچ یک از مقررات این قسمت، بر موارد زیر لطمه‌ای وارد نمی‌کند:

(۱) هر قسمت از آب‌های داخلی واقع در تنگه‌ها، مگر در مواردی که ترسیم خطوط مبدأ مستقیم بر اساس روش پیش‌بینی شده در ماده ۷ موجب شود که بخشی از آب‌هایی که پیش‌تر جزو آب‌های داخلی نبوده، در زمره آب‌های داخلی در آید،

(۲) وضعیت حقوقی آب‌های ماورای دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی تنگه‌ها، به‌عنوان منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد،

(۳) رژیم حقوقی تنگه‌هایی که عبور از آنها به طور کلی یا جزئی به موجب معاهده‌های بین‌المللی که از دیرباز به طور خاص برای این تنگه‌ها وضع گردیده و لازم‌الاجرا بوده است.

ماده ۳۶. مسیرهای واقع در دریای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی در تنگه‌های مورد استفاده

کشتیرانی بین‌المللی

در مواردی که در تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، مسیر دیگری از طریق

دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی با همان سهولت از لحاظ خصوصیات کشتیرانی و آب‌نگاری وجود داشته باشد، مقررات این قسمت اجرا نخواهد شد. در این قبیل مسیرها، سایر قسمت‌های مرتبط این معاهده، از جمله مقررات مربوط به آزادی‌های کشتیرانی و پرواز بر فراز دریا اعمال می‌شود.

#### ماده ۳۸. حق عبور ترانزیتی

در تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، همه کشتی‌ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیتی برخوردار هستند که نباید وقفه‌ای در آن ایجاد شود، مگر در مورد تنگه‌ای که بین جزیره متعلق به دولت ساحلی تنگه و قلمرو سرزمینی آن دولت واقع شده است که در این صورت، چنانچه از سوی دریا، راهی با همان سهولت از لحاظ خصوصیات کشتیرانی و آب‌نگاری به دریای آزاد یا به منطقه انحصاری اقتصادی وجود داشته باشد، حق عبور ترانزیتی اعمال نخواهد شد.

عبور ترانزیتی به معنای اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز با رعایت مقررات این قسمت است که فقط به منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های واقع بین قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه‌ای انحصاری اقتصادی انجام شود، بنابراین شرط عبور پیوسته و سریع به حق از تنگه، به منظور ورود، خروج یا بازگشت به کشور ساحلی تنگه با رعایت شرایط دولت مزبور برای ورود به آن کشور، خدشه‌ای وارد نمی‌کند. هر فعالیتی که به منزله اعمال حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها نیست و تابع سایر مقررات قابل اعمال این معاهده خواهد بود.

#### ماده ۴۵. عبور بی‌ضرر از تنگه

(۱) رژیم عبور بی‌ضرر بر طبق مقررات بخش ۳ از قسمت دوم، در موارد زیر در تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی خواهد شد:

(۱-۱) تنگه‌هایی که به موجب بند ۱ از ماده ۳۸، از شمول رژیم عبور ترانزیتی مستثنی هستند،

(۱-۲) تنگه‌هایی که بخشی از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک دولت خارجی متصل می‌کنند.  
(۲) عبور بی‌ضرر از این قبیل تنگه‌ها قابل تعلیق نیست.

### ۲-۵-۵. قوانین دریایی ج.ا.ایران

قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران اشاره‌ای به حقوق ایران در تنگه هرمز ننموده است.

### ۳-۵-۵. ارزیابی

- (۱) معاهده جدید حقوق دریاها با شناسایی عرض دریای سرزمینی ۱۲ مایل، مسئله تنگه‌های بین‌المللی را تحت تأثیر قرار داد.
- (۲) بر اساس ماده ۳۸ معاهده حقوق دریاها، تحت هیچ شرایطی نباید مانعی از سوی کشورهای ساحلی حاشیه تنگه‌ها برای تردد ایجاد شود، به شرطی که عبور ترانزیتی بر اساس ماده ۳۹ معاهده حقوق دریاها انجام شود.
- (۳) برابر مواد ۴۱، ۴۲ و ۴۳، کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی مجاز هستند قواعد، مقررات، قوانین و شیوه‌نامه‌هایی درباره ایمنی دریانوردی، تعیین خطوط ترانزیتی، جلوگیری از صید ماهی، آلودگی مربوط به کشتی‌ها و غیره را وضع نموده، به اطلاع کشورهای استفاده‌کننده برسانند و بر اجرای آن نظارت کنند.
- (۴) سوابق بیانگر آن است که عبور یگان‌های نظامی، به ویژه شناورهای آمریکایی و انگلیسی در تنگه هرمز از منطقه ترافیک زون که در آب‌های کشور عمان واقع گردیده است، عبور می‌نمایند.
- (۵) از آنجا که جمهوری اسلامی ایران و آمریکا، هیچ یک، عضو کنوانسیون حقوق

دریاها ۱۹۸۲ نیستند، پس آنچه در تنگه هرمز انجام می‌گردد، بیشتر جنبه عرفی دارد تا حقوقی، و از طرفی، شناورهای نظامی بیگانه که مقصد آنها خلیج فارس می‌باشد، پس از عبور از تنگه هرمز به دلیل استفاده از ترافیک زون شمال جزایر تنب بزرگ و کوچک با اعلام عبور بی‌ضرر از طرف آنها وارد آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران می‌گردند و می‌کوشند نشان دهند که از شرایط عبور بی‌ضرر و موقعیت خاص ترافیک زون که در آب‌های سرزمینی ج.ا.ایران قرار دارد، تبعیت می‌نمایند.

(۶) دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند برای تردد و عبور کشتیرانی بین‌المللی از تنگه هرمز به استناد موازین، عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ، مقررات ویژه‌ای وضع کند و مانع عبور کشتی‌ها یا هواپیماهایی شود که مقصد نهایی آنها کشور متخاصم و یا سایر کشورهایی باشد که در عمل بی‌طرفی خود را نقض کرده‌اند. این حق، حتی در زمان صلح، طبق مقررات بین‌المللی به کشور ساحلی داده شده است.

(۷) عبور یگان‌های جنگی کشورهای ثالث از تنگه هرمز و عبور آنها از دریای سرزمینی نیز منوط به کسب اجازه از پیش است (کاظمی، ۱۳۷۰: ۱۲۵).

(۸) به علت عدم وجود مواد قانونی در قوانین دریایی ج.ا.ایران در این زمینه مغایرت و یا مطابقتی وجود ندارد.

## نتیجه‌گیری و پیشنهادها

پیشنهادها و راهکارهای اساسی را می‌توان در دو بخش به ترتیب زیر خلاصه و جمع‌بندی نمود:

### (۱) راهکارهای دفاعی

(۱) تقویت واحدهای هوایی و پدافند هوایی در جنوب کشور و واپایش مستمر و سخت‌گیرانه محدوده منطقه شناسایی دفاع هوایی کشور با هدف افزایش خطر و هزینه در صورت نقض حریم هوایی کشور،

(۲) ایجاد سازوکار ثابت و مستندسازی نقض‌ها و نظام تصمیم‌سازی نسبت به اقدام‌های پیشگیرانه و واپاشی مناسب نظامی (دریایی و هوایی) در برابر همکاری خصمانه کشورهای منطقه با نیروهای فرامنطقه‌ای،

(۳) در حال حاضر طرح ترافیکی (بر اساس معاهده دریایی ۱۹۸۲ همه یگان‌های شناور عبور از آن را حق قانونی خود می‌دانند) عبور شناورها از شمال جزایر تب انجام می‌پذیرد و با توجه به امکان نصب و بهره‌برداری تجهیزات نوین گردآوری اطلاعات به‌ویژه از نوع غیرفعال آن مانند اپتیکی، الکترونیکی و ... برای یگان‌های نظامی با پوشش تجاری و به دلیل نزدیک بودن خط ورودی به خلیج فارس به جزایر و سواحل ایران، پیشنهاد می‌گردد خط خروجی در جنوب ابوموسی به ورودی تبدیل شود و خط خروجی، در بخش جنوبی‌تر آن، تعیین و به سازمان‌های بین‌المللی دریایی مرتبط منعکس و پیگیری گردد. در این صورت به دلیل عمق کمتر خلیج فارس در نیمه جنوبی، تردد شناورهای فوق سنگین نظامی آمریکا و سایر کشورهای غربی با مشکلاتی مواجه خواهد شد.

(۴) تثبیت نقاط قوت در حال اجرای قانون مناطق دریایی کشور مانند خط مبدأ آب‌های سرزمینی که با بند ۱ ماده ۷ و ماده ۱۴ معاهده ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد و تنفیذ گام به گام دیگر مواد قانون یادشده بدون ورود به عرصه‌های تحریک‌آمیز و درگیری نظامی،

(۵) بهره‌گیری از تمامی فرصت‌های حقوقی معاهده ۱۹۸۲ و محدودسازی نیروهای نظامی فرامنطقه‌ای با استفاده از امتیازات این معاهده با توجه به امکان مناقشه در بسیاری از مواد آن و تفسیرهای چندگانه مسائل حقوقی به‌ویژه در مسائلی از قبیل عبور ترانزیت، عبور بی‌ضرر و اقدام‌های محدودساز در تنگه هرمز و ... و همچنین نظر به عدم الحاق آمریکا و ایران به معاهده و جنبه عرفی داشتن بسیاری از رفتارهای دریایی در میان این دو کشور، امکان مناقشه در موارد فراوانی وجود خواهد داشت.

(۶) اجرای بند ضرورت اخذ مجوز توسط یگان‌های نظامی و کشتی‌های با رانش اتمی و بار خطرناک از مقام‌های صلاحیت‌دار جمهوری اسلامی ایران بر اساس قانون مناطق دریایی کشور پیشنهاد می‌گردد. در این جهت یکی از ایستگاه‌های شناسایی موجود نیروهای مسلح ج.ا.ا. در جزایر و یا سواحل به‌عنوان ایستگاه رسمی واپایش تردهای دریایی تعیین و به همه سازمان‌های دریایی جهان اعلام گردد که تمامی یگان‌های شناور با مشخصات یادشده اطلاعات خود را به این ایستگاه اعلام و اخذ مجوز نمایند.

(۷) تأکید بر اجرای ماده ۱۶ قانون مناطق دریایی کشور مبنی بر ممنوعیت فعالیت‌ها و عدم انجام اقداماتی مانند انجام تمرینات و فعالیت‌های نظامی بیگانه، گردآوری اطلاعات و هرگونه عملی که با منافع ج.ا.ا. در منطقه انحصاری اقتصادی منافات داشته باشد و اعلام و مستندسازی تخلفات نزد مراجع قانونی داخلی و بین‌المللی،

(۸) استفاده مناسب از دیپلماسی دفاعی - امنیتی و برقراری روابط مناسب‌تر نظامی و امضای موافقت‌نامه‌های متناسب با منافع ملت ایران به‌ویژه عدم تجاوز و عدم صدور مجوز استفاده از فضای و آب‌ها توسط نیروهای بیگانه جهت تهاجم به کشور دیگر با کشورهای جنوبی خلیج فارس،

(۹) تبدیل مناطق دریایی واقع شده بین خطوط منطقه شناسایی دفاع هوایی و منطقه انحصاری اقتصادی دریایی به مناطق تمرین دائمی نظامی و ایجاد تنگناهای مداوم برای حضور ناوهای هواپیمابر در این منطقه.

## (۲) راهکارهای سیاسی و دیپلماتیک

(۱) استفاده از تمامی امکانات و ظرفیت‌های حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ بدون الحاق

به آن:

(۱-۱) استناد مداوم برای تنظیم شکایت‌های حقوقی علیه نقض‌ها،

(۱-۲) همکاری با کشورهایی که با ج.ا.ایران منافع مشابه دارند یا تحفظ‌هایی برای اجرای برخی مواد آن دارند؛ مانند کشورهایی که خواستار عبور کشتی‌های جنگی از آب‌های سرزمینی با نظارت کشور ساحلی یا علاقمند به ایجاد محدودیت برای کشتی‌های جنگی در آب‌های آزاد هستند.

(۱-۳) استناد به مصوبات رسمی مجالس آمریکا برای محدودسازی تردد شناورهای نظامی در آب‌های سرزمینی یا آب‌های آزاد پیرامون آن کشور.

(۲) اقدام برای پیشگیری از آلودگی محیط زیست با هدف اعمال محدودیت بر تردد شناورهای بیگانه:

(۲-۱) بهره‌برداری از معاهده‌های حفظ محیط زیست، بیش از ۳۰ معاهده مصوب وجود دارد.

(۲-۲) استفاده از مصوبات خاص بین‌المللی در مورد خلیج فارس و دریای عمان از جمله معاهده ماریپول که ۳۵ سال پیش مصوب شده و ایران عضو آن می‌باشد. در این معاهده، خلیج فارس و دریای عمان، محدوده ویژه حفاظت از آلودگی به رسمیت شناخته شده است.

(۲-۳) اقدام حقوقی با استناد به مصوبات سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی (راپمی) که در سال ۱۹۸۱ تأسیس شد و همچنین بهره‌برداری از معاهده کویت.

(۲-۴) وضع مقررات و ضوابط ویژه از سوی ایران به‌عنوان کشور ساحلی خلیج فارس به‌مثابه یک دریای نیم بسته و در خطر زیست‌محیطی مانند وضع مقررات شدید برای تخلیه آب آلوده به نفت توسط نفت‌کش‌ها در خلیج فارس و همچنین تردد و حضور شناورها با سوخت هسته‌ای،

(۲-۵) تلاش برای هماهنگ‌سازی مقررات حفاظت از آلودگی با دیگر کشورهای منطقه در چارچوب اقدام مشترک یا جمعی و در تمامی مناطق و مرزهای دریایی (داخلی، سرزمینی و انحصاری اقتصادی).

- (۳) ایجاد مجمعی از کشورهایی که حریم هوایی مناطق دریایی آنها توسط قدرت‌های بزرگ به روش‌های گوناگون نقض می‌شود، هدف این اقدام بهره‌برداری دسته‌جمعی از قاعده مطلق بودن حاکمیت کشورها بر هوا و فضای بالای مرزهای جغرافیایی و آب‌های سرزمینی و اختیارات قابل توجه بر فراز منطقه اطلاعات پروازی و منطقه شناسایی دفاع هوایی به‌عنوان تلاش‌هایی برای حفظ امنیت و ثبات جهانی است و در این راستا، کشورهای سازمان غیرمتعهدها و سازمان کنفرانس اسلامی، دارای ظرفیت‌های مناسبی هستند،
- (۴) اقدام به واپایش جدی و مستمر هوایی مناطق منطقه اطلاعات پروازی و منطقه شناسایی دفاع هوایی ایران و پیگیری تخلفات از طریق شکایت‌های مستمر و اعلام خطر به سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان ملل، دیوان بین‌المللی لاهه و ایکائو،
- (۵) تلاش مداوم و هدف‌مند برای حل و فصل هرچه سریع‌تر مرزهای دریایی تحدید نشده با همسایگان جنوبی در خلیج فارس و دریای عمان،
- (۶) استفاده از رسانه‌های تبلیغاتی و فعال‌سازی هدفمند آنها در پشتیبانی از اقدام‌های حقوقی، سیاسی و دفاعی کشور.

## منابع و مآخذ

۱. ابراهیمی فر، طاهره (۱۳۸۱)، *الگوهای اعتمادسازی در منطقه خلیج فارس*، چاپ اول، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۲. بلدسو رابرت و بوسلاو بوسچک (۱۳۷۵)، *فرهنگ حقوق بین‌الملل*، ترجمه دکتر علیرضا پارسا، تهران، نشر قومس.
۳. تدابیر فرماندهی معظم کل قوا در جمع فرماندهان نیروی دریایی، بندرعباس مورخه ۷۶/۲/۱.
۴. جویئر کریستوفر فرسی (۱۳۸۹)، *درس‌هایی از راهبرد حقوق و دیپلماسی در جنگ ایران و عراق*، ترجمه داود علمایی کوپایی، تهران، نشر مرز و بوم.
۵. چرچیل، رابین و آلن لو (۱۳۶۷)، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۶. کاظمی، علی‌اصغر (۱۳۷۰)، *ابعاد حقوقی مالکیت ایران در خلیج فارس*، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۷. مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۷)، *حقوق بین‌الملل عمومی*، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۸. والاس، ربه کا (۱۳۷۸)، *حقوق بین‌الملل*، ترجمه محمد شریف، تهران، نشر نی.

Archive of SID