

**Comparative Studies
in Jurisprudence,
Law, and Politics**

The Legal Status of Closing International Straits in Peacetime: A Case Study of the Strait of Hormuz

1. Sajjad Hassanpour: PhD Student, International Law Department, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran
2. Farid Azadbakht*: Assistant Professor, Department of International Law, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran. Email: faridazadbakht2014@gmail.com (Corresponding Author)
3. Massoud Ghasemi: Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran

ABSTRACT

Parallel to the evolution of the law of the sea regarding the rights of States over maritime areas, the legal regime of international straits has also undergone significant transformations. In this context, the possibility of closing straits during peacetime has become a subject of inquiry for Iranian scholars of international law. Based on the hypothesis that an economic embargo—despite its illegitimacy—has neither been recognized as an act of armed conflict nor as an equivalent thereto, it is not permissible to establish a state of war in such straits. Nevertheless, under the 1958 and 1982 conventions, the closure of straits in peacetime is not governed by a uniform regime, thus necessitating a detailed legal analysis, which is undertaken in this article using an analytical–descriptive method. The findings indicate that if Iran is recognized as a permanent objector to transit passage, the northern part of the Strait of Hormuz would be subject to the non-suspendable innocent passage regime under the 1958 Convention, and pursuant to paragraph 4 of Article 16 of that Convention, it would not be permissible to suspend innocent passage, even partially or temporarily, during peacetime.

Keywords: *International peace and security, economic embargo, innocent passage, transit passage*

How to cite: Hassanpour, S., Azadbakht, F., & Ghasemi, M. (2023). The Legal Status of Closing International Straits in Peacetime: A Case Study of the Strait of Hormuz. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 5(3), 251-268.

© 2023 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 25 January 2023
Revise Date: 25 May 2023
Accept Date: 01 June 2023
Publish Date: 23 September 2023



پژوهش‌های تطبیقی فقه،

حقوق و سیاست

وضعیت حقوقی اسناد تنگه‌های بین‌المللی در زمان صلح مطالعه موردی تنگه هرمز

۱. سجاد حسن پور: دانشجوی دکتری، گروه حقوق بین‌الملل عمومی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران
۲. فرید آزاد بخت*: استاد یار، گروه حقوق بین‌الملل عمومی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران. پست الکترونیک: faridazadbakht2014@gmail.com (نویسنده مسئول)
۳. مسعود قاسمی: استادیار، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

چکیده

به موازات تحول در حقوق دولت‌ها در پهنه دریاهای، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی نیز دستخوش دگرگونی شده است. در این راستا امکان اسناد تنگه‌ها در زمان صلح، مورد پرسش پژوهشگران ایرانی حقوق بین‌الملل است. در پرتو این فرضیه که تحریم اقتصادی به‌رغم عدم مشروعیت، مخاصمه و یا در حکم آن شناسایی نشده است، نمی‌توان وضعیت جنگی را در تنگه‌ها برقرار کرد. با این حال در اسناد و کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، اسناد تنگه‌ها در زمان صلح، تابع رژیم واحدی نیست و نیازمند واکاوی حقوقی است که در این مقاله با روش تحلیلی و توصیفی صورت می‌پذیرد. یافته‌ها مؤید آن است که اگر ایران معترض دائمی عبور ترانزیت شناخته شود، قسمت شمالی تنگه هرمز تابع رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق کنوانسیون ۱۹۵۸ بوده و به استناد بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون موصوف، نمی‌توان در زمان صلح، عبور بی‌ضرر را حتی به‌صورت محدود و موقت تعلیق کرد. واژگان کلیدی: صلح و امنیت بین‌المللی، تحریم اقتصادی، عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیت.

نحوه استناددهی: حسن پور، سجاد، آزاد بخت، فرید، و قاسمی، مسعود. (۱۴۰۲). وضعیت حقوقی اسناد تنگه‌های بین‌المللی در زمان صلح مطالعه موردی تنگه هرمز. پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۵(۳)، ۲۶۸-۲۵۱.

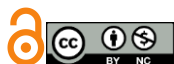
© ۱۴۰۲ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۵ بهمن ۱۴۰۱

تاریخ بازنگری: ۴ خرداد ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۱ خرداد ۱۴۰۲

تاریخ چاپ: ۱ مهر ۱۴۰۲



با تغییر مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی از مختصات عمدتاً نظامی که عموماً دربرگیرنده رعایت اصول حق حاکمیت، برابری حقوق، رعایت مصونیت کشورها و نمایندگان آنان، احترام به تمامیت ارضی کشورها، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات درباره مفاهیمی چون تهدیدات اقتصادی، محیط‌زیستی، تروریسم، سیل مهاجرت‌ها و نقض حقوق بشر است، اهمیت راهبردی آبراهه‌های بین‌المللی و به‌طور خاص تنگه‌ها^۱ بیش‌ازپیش نمود پیدا کرده است. به‌طور کلی، تنگه عبارت است از مجرای آبی یا گذرگاه باریک طبیعی که دو پهنه آب را به هم مرتبط می‌کند و درعین‌حال، دو پهنه خشکی را از هم جدا و یا دو قسمت بزرگ‌تر از آن‌ها را به هم متصل می‌کند. این‌گونه آبراه‌ها چنانچه قابلیت کشتیرانی داشته باشند و طبق حقوق بین‌الملل وصف بین‌المللی پیدا کرده باشند، تنگه بین‌المللی محسوب می‌شوند؛ هرچند تمامی طول تنگه، داخل قلمرو یک کشور قرار گرفته باشد. به عبارتی، تنگه‌های بین‌المللی راه‌های آبی طبیعی هستند که دو دریای آزاد را به یکدیگر متصل کرده‌اند و از آن‌ها به‌منظور کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود.^۲

موضوع عبور از تنگه‌های بین‌المللی از دیرباز مورد بحث و گاه بحث‌های مناقشه‌آمیزی بین کشورهای ساحلی و دریایی و سایر استفاده‌کنندگان از آبراه‌ها بوده است (Rahman Parvaresh, 2023).

همواره بر سر تعیین اعمال حاکمیت بر تنگه‌ها بین کشورهای ساحلی و قدرت‌های دریایی کشمکش و برخورد وجود داشته است. دروازه‌های شرقی و غربی اقیانوس هند، تنگه‌های مالاکا، باب‌المندب و هرمز از نمونه‌هایی است که می‌توان برشمرد. قطعاً می‌توان گفت تمامی تنگه‌ها دارای اهمیت اقتصادی و استراتژیکی خاص خود می‌باشند و با عمق و عرض کمی که دارند، به‌آسانی قابل انسداد هستند و اختلال در عبور و مرور در آن‌ها امکان‌پذیر است. این مسئله در تنگه‌هایی مانند تنگه هرمز که معبر بیشترین محموله‌های سوختی و انرژی جهان است، اهمیت ویژه‌ای دارد. در نتیجه، هر گونه تعلیق و اختلال در نظام عبور و مرور در این تنگه‌ها می‌تواند تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی محسوب شود. در همین راستا امکان انسداد آبراهه‌ها و به‌طور خاص، تنگه‌های بین‌المللی توسط دولت‌های ساحلی در زمان صلح به استناد دفاع از منافع ملی و مقابله با تحریم‌ها به پرسشی اساسی برای پژوهشگران حقوق بین‌الملل تبدیل شده است.

در پرتو این فرضیه که تحریم اقتصادی فرامرزی به‌رغم عدم مشروعیت آن در حقوق بین‌الملل، مختصمه و یا در حکم مختصمه مسلحانه تلقی و شناسایی نشده است، نمی‌توان به استناد آن، وضعیت جنگی برقرار کرد و به اعمال محدودیت‌های ناشی از ضرورت جنگی و اضطرار، به انسداد تنگه‌ها پرداخت. با این‌حال در اسناد، رویه قضایی، معاهدات خاص و کنوانسیون‌های عام ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، انسداد موقت و دائمی تنگه‌های بین‌المللی در داخل و خارج از دریای سرزمینی در زمان صلح، تابع رژیم حقوقی واحدی نیست و اصولاً این موضوع نیازمند تفصیل و بررسی حقوقی است که در این مقاله، با روش تحلیلی و توصیفی، جنبه‌های گوناگونی از این مسئله واکاوی و تحلیل شده است. لذا ناگزیر به بررسی نظام‌های حاکم و آثار حقوقی و نتایج انسداد و یا تعلیق تنگه‌های بین‌المللی از منظر حقوق بین‌الملل پرداخته‌ایم و به این پرسش پاسخ داده‌ایم که آیا انسداد تنگه‌های بین‌المللی در زمان صلح (مطالعه موردی تنگه هرمز) امکان‌پذیر است؟

^۱. strait

^۲. رأی ۱۹ آوریل ۱۹۴۹ دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو.

۱. مفاهیم حقوقی و نظام‌های حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی

۱-۱. مفهوم تنگه

تنگه یک آبراه باریک کشتیرانی است. همان‌طور که بینگ جیا اشاره می‌کند از لحاظ جغرافیایی، تنگه امتداد باریکی از دریاست که دو دریای مجاور را به هم متصل می‌کند. به این ترتیب، دو بدنه بزرگ آب می‌تواند از نظر حقوقدانان، ویژگی خاصی داشته باشد؛ شامل تقسیم به آب‌های داخلی، دریای سرزمینی و دریای آزاد که مفاهیم خاصی در حقوق دارند (Bing Jia, 1998). از نظر مور، تنگه به‌عنوان یک مقوله جغرافیایی، دو بدنه از دریا را به هم متصل می‌کند و یک امتداد باریک از دریاست. کنوانسیون حقوق دریاهای تنگه‌ها نوع رژیم‌ها را تعیین می‌کند که باید بر تنگه‌های بین‌المللی اعمال شود را توصیف می‌کند؛ بدون توصیف تنگه‌ای که برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود (Nihan, 2002). در مفهوم جغرافیایی، تنگه را می‌توان به عنوان انقباض دریا بین دو قلمرو تعریف کرد که دارای عرض محدودی است و دو دریا را به هم متصل می‌کند که در غیر این صورت حداقل در آن مکان خاص توسط قلمروهای مورد نظر از هم جدا شده اند. از آنجایی که بسیاری از تنگه‌ها برای ارتباطات بین‌المللی اهمیت حیاتی دارند، و برخی از آن‌ها برای حمل و نقل اقیانوسی به این معنا که هیچ مسیر دیگری از نظر فیزیکی یا اقتصادی امکان پذیر نیست، عملاً ضروری هستند، به طور کلی پذیرفته شده است که تنگه‌ها برای ناوبری و دسترسی به آزاد باشند. آن‌ها را نباید بدون دلیل موجه ممنوع کرد (DORATHY, 2018: 2).

بر اساس رأی دادگاه بین‌المللی دادگستری که در ۱۹ آوریل ۱۹۴۹ در مورد «تنگه کورفو» صادر شد، تنگه‌های بین‌المللی آبراه‌های طبیعی هستند که دو دریای آزاد را به هم متصل می‌کنند که برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود. کنوانسیون ۱۹۵۸ در ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه نظارتی به مفهوم گسترده تری برای تنگه‌های بین‌المللی توصیه می‌کند. بر اساس بند ۴ ماده ۱۶ معاهده، از تنگه‌های بین‌المللی برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود که بخشی از دریاهای آزاد را به قسمت دیگر یا دریای سرزمینی یک کشور خارجی متصل می‌کند (Parvareh, 2023: 2).

از نظر حقوقی نمی‌توان گفت که همه تنگه‌های دارای این خصوصیات جغرافیایی، تنگه حقوقی محسوب می‌شوند؛ بلکه تنگه‌هایی که برای رفت‌وآمد دریایی بین‌المللی اهمیت دارند، مشمول مقررات حقوقی می‌شوند. بنابراین تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند از نظر حقوقی تنگه به حساب می‌آیند. از این رو، میزان تردد از تنگه‌ها و اهمیت آن‌ها برای تجارت جهانی، به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده جهت وصف بین‌المللی شدن تنگه در حقوق بین‌الملل تلقی می‌شود. دیوان بین‌المللی دادگستری هم در قضیه کانال کورفو چنین اظهار داشته است: «میزان تردد از تنگه یا اهمیت زیاد و کم آن برای دریانوردی بین‌المللی و ارتباط دو قسمت از دریای آزاد و مورد استفاده قرار گرفتن آن برای دریانوردی بین‌المللی باید ملاک باشد».

مقررات حاکم بر تنگه‌ها با توجه به پذیرش عمومی دریای سرزمینی دوازده مایلی اهمیت پیدا کرده بود، که منجر به محصور شدن تعداد زیادی از تنگه‌ها، که معمولاً برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شوند، در داخل دریای سرزمینی یک یا چند کشور ساحلی هم‌مرز می‌شوند (Dorathy, 2018).

در نتیجه مؤلفه‌های جغرافیایی و اهمیت استفاده از تنگه‌ها، به‌عنوان عناصر اساسی برای تلقی یک تنگه به‌عنوان تنگه بین‌المللی از نظر حقوقی محسوب می‌شوند. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت، ضمن توجه به ملاک‌های جغرافیایی و استفاده از تنگه با گسترش مفهوم فوق‌مقرر می‌دارد: «تنگه بین‌المللی آبراهی است که یک دریای آزاد را به دریای آزاد دیگر و یا به دریای سرزمینی یک کشور

دیگر وصل می‌کند و از آن برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود.» ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی را که در آن عبور ترانزیت اعمال می‌شود، به شرح زیر می‌داند: «تنگه‌هایی که یک دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به یک دریای آزاد یا منطقه اقتصادی دیگر پیوند می‌دهد و از آن به منظور کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود (Bulent, 2009).

۱-۲. صلح و امنیت بین‌المللی

مهم‌ترین علت شکل‌گیری، دلیل وجودی و هدف ملل متحد، حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است. این هدف در بند ۱ ماده ۱ منشور بیان شده است. البته اهداف برشمرده شده در بندهای ۲، ۳ و ۴ نیز به نوعی مرتبط با صلح و امنیت بین‌المللی هستند و تحقق آن‌ها تأمین‌کننده این هدف است. در جهان امروز، صلح نه تنها به عنوان نیاز انسان‌ها و جوامع تلقی می‌شود، بلکه به عنوان حقی برای انسان‌ها به حساب می‌آید تا بتوانند در فضایی آکنده از صلح و آرامش زندگی کنند. اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی به این حق اشاره دارند. مجمع عمومی ملل متحد نیز با تصویب قطعنامه شماره ۲۳۹ مورخ ۱۲ نوامبر ۱۹۸۴ بر این حق تأکید کرده و اعلام می‌کند که هدف اصلی ملل متحد، حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است. مجمع عمومی در این قطعنامه، حفظ حیات توأم با صلح را برای مردم، حق مقدمی مختص به آن‌ها و وظیفه مقدسی برای هر کشور برشمرده است. مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی، در طول زمان و با توجه به تغییرات متعدد حادث شده در روابط بین‌الملل تغییر یافته و معنا و مصادیق آن گسترش یافته است.

۱-۳. تحریم اقتصادی^۱

تحریم اقتصادی را می‌توان تدابیر قهرآمیز اقتصادی علیه یک یا چند کشور به منظور ایجاد تغییر در سیاست‌های آن‌ها و یا دست‌کم بازگوکننده نظریات کشور تحریم‌کننده در مقابل تحریم‌شونده تعریف کرد. به عبارت دیگر، تحریم اقتصادی از اقدام سلبی در قطع روابط اقتصادی کشورها با یکدیگر برمی‌خیزد. در واقع، امروزه از تحریم اقتصادی به عنوان ابزاری در جهت نیل به اهداف سیاست خارجی از سوی کشورهای دیگر یاد می‌کنند. در حال حاضر، کشورهایی که در عرصه بین‌الملل از ثبات هژمونیک برخوردارند و عمدتاً کشورهای غربی را شامل می‌شوند از تحریم‌های اقتصادی در جهت نائل آمدن به اغراض سیاسی خویش سود می‌جویند. تحریم‌های اقتصادی را می‌توان به تحریم اولیه و تحریم ثانویه تقسیم کرد.

۱-۴. انسداد یا تعلیق تنگه‌های بین‌المللی

از لحاظ نظامی، انسداد تنگه‌ها به دو صورت امکان‌پذیر است:

۱. ناامن‌سازی تنگه و استقرار حالت جنگی در آن.

۲. انسداد فیزیکی با کاشتن مین‌های دریایی، حمله به کشتی‌ها با قایق‌های تندرو، موشک‌های ضدکشتی، زیردریایی‌ها، توقف کشتی‌ها و... که چگونگی و جزئیات هر یک از این موارد، به علت مصادیق متعدد و گستردگی فنی در این مقوله نمی‌گنجد.

¹. Economic sanction

۵-۱. رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌ها برابر کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور

کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها محصول (اولین کنفرانس) سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها هستند که از ۲۴ فوریه تا ۲۷ آوریل ۱۹۵۸ در ژنو برگزار شد. تشکیل کنفرانس نقطه اوج یک فرآیند طولانی بود. نمونه‌های خود را در کار کنفرانس لاهه برای تدوین حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۳۰ تحت نظارت جامعه ملل داشت (Dorathy, 2018).

درحالی‌که کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در زمینه دریای سرزمینی و منطقه نظارت، تنگه‌های بین‌المللی را تلویحاً تابع نظام حقوقی دریای سرزمینی دانسته و تنها در بند ۴ ماده ۱۶ صریحاً به وضعیت خاص حقوقی تنگه‌های بین‌المللی اشاره کرده است، این ماده بین حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق از تنگه‌ها طبق پاراگراف بند چهارم و حق عبور بی‌ضرر قابل تعلیق موقت، بنا به دلایل امنیتی، تفاوت قائل شده است و مقرر می‌دارد: «عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از میان تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، بین یک قسمت از دریای آزاد و قسمت دیگر دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک کشور خارجی، غیرقابل تعلیق است.»

بنابراین طبق قواعد ۱۹۵۸، تعیین وضعیت حقوقی عبور از تنگه‌ها، اصولاً منوط به این است که آب‌های تنگه، جزء دریای آزاد باشند یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند؛ اگر در آب‌های آزاد باشند، کشتی‌های خارجی از همان آزادی کشتیرانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آب‌های آزاد می‌توانند داشته باشند و تحت کنترل یا صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند؛ اما اگر آب‌های تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند کشور قرار گیرد، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر را خواهند داشت. با این وجود، دولت ساحلی ممکن است به طور موقت چنین حقی را در سراسر دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد تا از امنیت ملی محافظت کند (Rahman Parvaresh, 2023).

بنابراین طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ رژیم حاکم بر تنگه‌ها، این رژیم عبور بی‌ضرر است که یک قاعده قدیمی و عرفی محسوب می‌شود و در حقوق بین‌الملل دریاها، از جمله کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و عهدنامه حقوق دریاها به رسمیت شناخته شده است.

۶-۱. رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌ها طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

از نظر حقوقی، عضویت در این کنوانسیون بزرگ که به عنوان قانون اساسی دریاها تلقی می‌شود، تغییرات خاصی را در وضعیت حقوقی و تعهدات حقوقی بین‌الملل دریاها نسبت به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ایجاد کرد. چنین حقوق و تعهدات نسبتاً جدیدی ممکن است توسط هر کنوانسیون تصریح شود. اساساً تصویب معاهدات منوط به منافع ملی دولتهایی است که ارزیابی می‌کنند آیا قادر به انجام تعهد هستند یا خیر و آیا حقوق و تعهدات ناشی از معاهدات می‌تواند منافع مطلوب را تأمین کند یا خیر؟

از نظر اقتصادی، کنوانسیون حقوق دریاها در یک منطقه اقتصادی انحصاری یا منابع دریایی به عنوان «میراث مشترک بشریت» حیاتی است، جایی که حقوق منحصر به فرد ناشی در مواردی که هیچ مدرک مشترک یا قراردادی وجود ندارد، صرفاً متعلق به کشورهای عضو است (Rahman Parvaresh, 2023).

شرایط مندرج در بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو برای متقاعد کردن قدرت‌های دریایی و گروهی از دولت‌های منتفع از تنگه با شکست مواجه شد. چنین دولتهایی می‌خواستند درجه کنترل بیشتری از عبور بی‌ضرر بر تنگه‌ها داشته باشند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پس از مذاکرات و کش و قوس‌های فراوان و تجدیدنظرهایی در متون ترکیبی و غیررسمی که در کنفرانس‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۸۱ ایجاد شد، نهایتاً به رأی گذاشته شد. طرح کنوانسیون به‌عنوان یک مجموعه (کل) در بخش دوم از جلسات یازدهم که در تاریخ ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ صورت

گرفت، با ۱۳۰ رأی موافق و ۴ رأی مخالف آمریکا، اسرائیل، ونزوئلا و ترکیه و ۱۷ رأی ممتنع تصویب شد. این کنوانسیون، در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴، دوازده ماه بعد از تصویب شصتمین کشور (گویان) لازم‌الاجرا شد. (Lopez, 2010: 21-25) براساس این کنوانسیون، رژیم عبور ترانزیت، قابل اعمال بر تنگه‌هایی است که برای کشتیرانی بین‌المللی بین یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی اعمال می‌شود. (ماده ۳۷) عبور ترانزیتی شامل آزادی کشتیرانی و پرواز بر فراز تنگه‌ها، صرفاً برای حرکت مداوم و بدون وقفه از تنگه‌هاست (ماده ۳۸، بند ۲). همچنین تنگه‌هایی که برای دریانوردی بین‌المللی بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و قسمتی دیگر از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی استفاده می‌شود که در آن «عبور بی ضرر» نباید مانعی داشته باشد. برای اعمال رژیم عبور ترانزیتی، دو شرط باید رعایت شود: جغرافیایی و عملکردی. نمونه‌ای از این تنگه‌ها تنگه مالاکا و سنگاپور هستند (Dorathy, 2018).

در خصوص یک مسیر دریایی مجمع الجزایری نیز باید تابع مقررات کنوانسیون حقوق دریاها 1982 (UNCLOS) باشد. سفرها و پروازهای خارجی حق حالت عادی و عبور مداوم از خطوط دریایی مجمع الجزایر را دارند. بنابراین نمی‌توان آن‌ها را مسدود کرد. حق عبور نه تنها به کشتی‌های تجاری بلکه به کشتی‌های نظامی و حتی زیردریایی‌ها اعطا می‌شود (Judhariksawan et al., 2022).

۷-۱. رژیم حاکم بر تنگه‌ها طبق عرف بین‌الملل

رژیم حقوقی عبور از تنگه‌های بین‌المللی که مبین آزادی کشتیرانی و حق عبور بی‌ضرر از تنگه‌هاست، برای اولین بار در قضیه کانال کورفو مورد بررسی و توجه قرار گرفت (Oral, 2012). سال ۱۹۴۶ انگلیس چهار کشتی جنگی را به کانال کورفو فرستاد که جزیره یونانی کورفو و سواحل آلبانی را از هم جدا می‌کند. چندین کشتی توسط مین‌هایی که در کانال تعبیه شده بود، خسارت جدی دیدند و تعدادی از سربازان انگلیسی کشته شدند. دیوان بین‌الملل دادگستری بیان کرد که این یک مسیر مفید برای کشتیرانی بین‌المللی است. دیوان، تنگه‌های بین‌المللی را آبراه‌هایی تعریف کرد که دو دریای آزاد را به هم متصل کرده و از آن‌ها برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود (Dorathy, 2018) رژیم عبور بی‌ضرر یک رژیم عرفی است که ضمن مواد ۱۴ تا ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به دریای سرزمینی به صورت مدون درآمده است. اما رژیم عبور ترانزیت که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تنظیم شده، از نوآوری‌های این کنوانسیون است که به عرف تبدیل نشده و صرفاً برای کشورهای عضو کنوانسیون لازم‌الاجراست. البته مقرراتی از کنوانسیون مثل عرض دریای سرزمینی به عرف تبدیل شده است. بنابراین امروزه، عرض حداکثر ۱۲ مایل را می‌توان برای کشورهای غیرمتعاقد کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان قاعده عرفی عام مورد تأیید قرار داد. حتی می‌توان گفت قبل از اینکه کنوانسیون حقوق دریاها عرض دریای سرزمینی را ۱۲ مایل تعیین کند، این محدوده ۱۲ مایلی به عرف تبدیل شده بود و کنوانسیون صرفاً تدوین عرف کرد.

۸-۱. وظایف دولت‌های ثالث در قبال تنگه‌ها

طبق کنوانسیون حقوق دریاها، دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه‌ها (دولت‌های ثالث) در اجرای عبور ترانزیت، وظایفی دارند که باید رعایت شود. این وظایف که در ماده ۳۹ و ۴۰ کنوانسیون حقوق دریاها بیان شده‌اند، عبارت‌اند از: خودداری از هر گونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت‌های مجاور تنگه، خودداری از هر گونه تحقیق یا پژوهش بدون جواز قبلی از دولت مجاور تنگه، تطابق با مقررات عموماً پذیرفته‌شده بین‌المللی، رویه‌ها و شیوه‌ها برای ایمنی در دریا جهت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی کشتی‌ها؛ هواپیماهای کشوری در حال عبور، متعهد به رعایت قوانین وضع‌شده توسط سازمان بین‌المللی هوایی کشوری (ایکائو) هستند. ماده ۳۹ (بند ۳)

کنوانسیون حقوق دریاهای بیان می‌کند که: «چنین هواپیماهایی (هواپیماهای نظامی) معمولاً این‌گونه تدابیر ایمنی را رعایت و در همهٔ زمان‌ها با توجه به ایمنی کشتیرانی عمل خواهند کرد.»

۹-۱. تفاوت رژیم عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت

حق عبور ترانزیت تفاوت‌های خاصی با حق عبور بی‌ضرر دارد؛ اول از همه، موقعیت دولت‌های ساحلی در مورد عبور ترانزیت، در مقایسه با عبور بی‌ضرر، معکوس شده است؛ درحالی‌که عبور بی‌ضرر به‌عنوان یک استثنا از حق حاکمیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی است، عبور ترانزیت به معنای یک حق (قاعده) برای دولت صاحب‌پرچم، تنها تابع برخی محدودیت‌هاست و صریحاً از تعهدات دولت‌های ساحلی در کنوانسیون حقوق دریاهای تعریف شده است.

در واقع «عبور ترانزیت» حالتی است که حق عبور غیرقابل تعلیق از تنگه‌هایی را که برای عبور بین‌المللی از بخشی از دریاهای آزاد به قسمت دیگر یا دریاهای سرزمینی کشوری دیگر استفاده می‌شود، فراهم می‌کند. نکته مهم این است که هیچ تفاوتی بین کشتی‌های جنگی و ترافیک تجاری وجود ندارد، یعنی هیچ محدودیتی برای عبور ترانزیت وجود ندارد به شرط اینکه "پیوسته و سریع" باشد. این بدان معناست که محدودیت‌های "عبور بی‌ضرر" در فعالیت‌های نظامی و زیردریایی‌ها قابل اجرا نیست (Dorathy, 2018).

دربارهٔ عبور بی‌ضرر، دولت ساحلی حق دارد مطابق با مادهٔ ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاهای تدابیری علیه یک کشتی که عبورش بی‌ضرر نیست وضع کند. در عبور ترانزیت، دولت ساحلی این حق مشابه را ندارد. این بدان معنی است که عبور ترانزیت نمی‌تواند به علت اینکه قوانین و مقررات دولت ساحلی نقض شده، انکار یا مختل شود؛ بر این امر در مادهٔ ۳۸ (بند ۱) و ۴۴ کنوانسیون حقوق دریاهای تأکید شده است. یکی از نتایج این ممنوعیت، این است که کشتی‌های درحال‌عبور نمی‌توانند بازرسی، تفتیش، توقیف یا به هر شکل دیگری کنترل شوند. با وجود ممنوعیت کلی تدابیر اجرایی علیه کشتی‌ها در عبور ترانزیت، مادهٔ ۲۳۳ کنوانسیون حقوق دریاهای، قدرت خاصی برای دولت‌های مجاور تنگه با توجه به ایمنی کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی در تنگه‌ها به رسمیت می‌شناسد (Lopez, 2010). این ماده، به ابتکار برخی از دولت‌های مجاور تنگه‌ها در کنوانسیون حقوق دریاهای گنجانده شده است (Mahmudi, 2019) از تفاوت‌های مهم دیگر اینکه عبور ترانزیت شامل حق پرواز هم می‌شود؛ درحالی‌که عبور بی‌ضرر تنها شامل حق کشتیرانی است. برخلاف کشتیرانی در تنگه که دولت‌های مجاور اقتدار صریحی برای تعیین خطوط و طرح‌های جداسازی ترافیک مطابق با مادهٔ ۴۱ کنوانسیون حقوق دریاهای دارند، چنین مجوزی در رابطه با تعیین مسیرهای هوایی وجود ندارد.

در طول مدت عبور ترانزیت، زیردریایی‌ها می‌توانند زیر آب حرکت کنند؛ درحالی‌که در عبور بی‌ضرر باید در سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را برافرازند. دولت ساحلی، قدرت تنظیمی یک‌جانبه‌ای در عبور بی‌ضرر دارد؛ اما قدرت تجویزی برای عبور ترانزیت، تابع هماهنگی با ایمو و تصویب آن توسط این سازمان است. عبور بی‌ضرر موقتاً قابل تعلیق است؛ اما عبور ترانزیت تعلیق نمی‌شود. وقتی دانمارک پیشنهاد ساخت یک پل، بین دو جزیرهٔ دانمارکی در عرض تنگهٔ واقع بین دریای بالتیک و دریای شمال را داد، فنلاند خواستار صدور دستور موقت از سوی دیوان بین‌المللی دادگستری شد و دلیل آورد که این پل، مانع ترانزیت کشتی‌های بزرگ حفاری و دکل‌های نفتی ساخته و مونتاژشده در فنلاند خواهد شد. دانمارک هم می‌گفت که حق عبور ترانزیت نسبت به این قبیل کشتی‌ها مصداق ندارد و اعمال نمی‌شود و مسیرهای جایگزین نیز وجود دارد و جدا کردن قطعات و سایر تعدیل‌ها در کشتی‌ها به آن‌ها امکان می‌دهد از زیر پل پیشنهادی گذر کنند. بعد از آنکه دانمارک حدود ۱۵ میلیون دلار به‌عنوان مصالحه و سازش به فنلاند پرداخت کرد، پرونده مختومه و پل ساخته شد.

در نتیجه می‌توان گفت، اقتدار تنظیمی یک کشور بر عبور ترانزیت از تنگه‌ای که با آن هم‌مرز است، از اقتدار تنظیمی دولت ساحلی بر عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی کمتر و محدودتر است (Son, 2011). خلاصه اینکه، عبور بی‌ضرر اساساً حقی برای دولت ساحلی است و لذا در موارد تردید لازم است تا موضوع به نفع دولت ساحلی تفسیر شود؛ عبور ترانزیت هم اساساً حقی برای دول ثالث است و لذا در موارد تردید لازم است تا موضوع به نفع دول ثالث تفسیر شود.

۱-۱۰. حقوق حاکم بر تنگه هرمز در زمان مخاصمه مسلحانه بین‌المللی

۱-۱۰-۱. در صورت بی‌طرفی دولت‌های مجاور تنگه هرمز و عبور متخاصمین از تنگه طبق کنوانسیون ۱۹۸۲

بی‌طرفی عبارت است از وضعیت کشوری که خود را در جنگ بین دو یا چند کشور، به کلی بیگانه می‌داند و از هر گونه اقدام مستقیم یا غیرمستقیم، له یا علیه متخاصمین خودداری می‌کند. بی‌طرفی در قبال یک مخاصمه مسلحانه به صورت ارادی و یک‌جانبه از سوی کشوری که می‌خواهد از آتش جنگ دور باشد، اعلام می‌شود تا پیامدهای جنگ را نسبت به کشور خود محدود کند و در چارچوب بی‌طرفی با دول متخاصم رفتار کند. او بنه‌ایم این نوع بی‌طرفی را این‌گونه تعریف می‌کند: «تمایل و اعلام بی‌طرفی دولت‌های ثالث در قبال دول متخاصم و پذیرش آن توسط متخاصمان که چنین عملی بین دول متخاصم و بی‌طرف، حقوق و تکالیفی را ایجاد می‌کند.» (وری، ۱۳۸۳: ۴۳) می‌توان گفت، همان‌طور که در زمان صلح، کشتی‌ها و هواپیماها از یک حق صریح و منع‌نشده عبور ترانزیت برخوردارند، در زمان جنگ نیز هنگامی که دول مجاور تنگه بی‌طرف‌اند، آن‌ها از حق عبور ترانزیت برخوردارند و دولت ساحلی موظف است حق متعلق به ایشان را نه‌تنها در زمان صلح، بلکه در طول یک مخاصمه مسلحانه در دریا نقض نکند؛ چه آن‌ها طرفین یک مخاصمه مسلحانه بین‌المللی باشند، چه طرفین درگیر جنگ نباشند که این نتیجه‌گیری علاوه بر رویه‌های سابق، توسط رویه دولت‌های اخیر تأیید شده است؛ در طول جنگ ایران و عراق، عبور نیروهای مسلح ایران و عراق از تنگه هرمز به هیچ وجه توسط عمان محدود نشد.

به این ترتیب همانند زمان صلح، کشتی‌های جنگی متخاصم در حین عبور باید به خطوط دریایی و طرح‌های جداسازی ترافیک احترام بگذارند و بدون تأخیر عبور کنند؛ به‌ویژه کشتی‌های جنگی و هواپیماهای نظامی نباید اقدامات خصمانه را اتخاذ و یا از نواحی دریایی به‌عنوان پایگاه عملیاتی استفاده کنند. بنابراین در خصوص تنگه هرمز نیز به‌طور مشابه و در صورتی که کشور ایران یا عمان درگیر در جنگ نباشند و بی‌طرف باشند، ناوهای دریایی و هوایی متخاصمین از حق عبور از تنگه هرمز برخوردارند؛ اما باید از تهدید یا استفاده از زور علیه دول مجاور تنگه خودداری کنند. البته این ممنوعیت استفاده از زور، علیه دولت‌های ساحلی توسط حقوق بی‌طرفی دریایی در کنوانسیون لاهه ۱۹۰۷ تکمیل شده و همچنین در حقوق عرفی یافت می‌شود.

۱-۱۰-۲. بی‌طرفی دول مجاور تنگه هرمز و عبور متخاصمین از تنگه طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ یا عرف

در رژیم عبور بی‌ضرر، دولت ساحلی در موقعیت بهتر و برتری برای تحمیل محدودیت‌های سختگیرانه‌تر در ناوبری (کشتیرانی) بین‌المللی نسبت به عبور ترانزیت قرار دارد. تفاوت‌های قاطع این است که زیردریایی‌های خارجی، ممکن نیست در چنین تنگه‌هایی از زیر آب حرکت کنند و هواپیماهای خارجی از داخل شدن به حریم هوایی بالای آن‌ها ممنوع هستند؛ مگر اینکه دولت ساحلی صراحتاً رضایت بدهد. در این حالت که دولت‌های ایران و عمان جزء دول متحارب نیستند، آزادی کامل دریانوردی همچنان به‌عنوان یک حق و امتیاز ثابت و معقول برای کشتی‌های بازرگانی و جنگی طرفین درگیر در جنگ و دولی که درگیر در مناقشه نیستند، به همان صورت که در زمان صلح معمول است رعایت خواهد شد. امری که در اجرای این قاعده باید توسط کشورهای اداره‌کننده تنگه رعایت شود، عبارت است از اصل

تساوی و عدم تبعیض در اجرای حق عبور و مرور کشتی‌های کشورهای متحارب که یکی از اصول مسلم و مقبول حقوقی بوده که در روابط بین‌المللی در زمینه‌های مختلف از جمله روابط هوایی و دریایی، مورد توجه و تأیید علمای حقوق است و اینکه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی بی‌طرف ناسازگار با قوانین بی‌طرفی است. در این حالت، تصور انسداد تنگه و یا اعمال محدودیت‌های شدید به‌طور یک‌جانبه یا دوجانبه توسط دولتین اداره‌کننده به‌منظور مقابله با تهدیدات ناشی از جنگ یا با هدف پایان بخشیدن به آن، خیلی هم نامعقول نمی‌نماید (Najafi Esfad, 1990).

۳-۱۰-۱. نقض بی‌طرفی دولت‌های اداره‌کننده تنگه توسط متخاصمین

اصل کلی این است که متخاصمین نمی‌توانند از آب‌های داخلی و دریای سرزمینی بی‌طرف برای اهداف جنگی استفاده کنند. به‌طور بدیهی این اصل در تنگه‌های بین‌المللی نیز اعمال می‌شود و آزادی عبور، موافق ممنوعیت متخاصمین به اقدامات خصمانه در تنگه‌های بی‌طرف است. دولت بی‌طرف می‌تواند برای جلوگیری از نقض بی‌طرفی‌اش، به‌وسیله نیروهای متخاصم تدابیری از جمله اعمال نظارتی را اتخاذ کند و می‌تواند به‌صورت غیرتبعیض‌آمیز شرایط و محدودیت‌های ورود یا عبور کشتی‌های جنگی و کمکی متخاصم را از آب‌هایش تعیین کند (-Doswald Beck, 1994) این اصول توسط اکثر نویسندگان حمایت شده و ادعاهای مخالف با اعتراض مواجه شده است.

۱۱-۱. عبور کشتی‌های دشمن

۱-۱۱-۱. عبور کشتی‌های جنگی دشمن

شکی وجود ندارد که یک دولت متخاصم تنگه می‌تواند به کشتی‌های جنگی دشمن در آب‌های تنگه حمله کند و کشتی‌های تجاری دشمن را تصرف کند. نویسندگان در این نکته توافق دارند و دیدگاه آنان با رویه دولت‌ها حمایت شده است. در سال ۱۹۵۱ مصر بیان کرد که عبور کشتی‌های جنگی دشمن را از تنگه تیران ممنوع می‌کند و می‌تواند کشتی‌های تجاری دشمن را تصرف کند. در جنگ ایران و عراق نیز، ایران آب‌های سرزمینی خود، واقع در تنگه هرمز را به روی کشتی‌های عراقی بست.

۲-۱۱-۱. عبور کشتی‌های تجاری دشمن

درواقع وقتی یک کشتی تجاری، پرچم کشور دشمن را برافراشته است، شواهد قطعی حاکی از ماهیت دشمن است و وقتی یک کشتی تجاری، پرچم کشور بی‌طرفی را برافراشته، شواهد اولیه حاکی از ماهیت بی‌طرف آن است. اگر فرمانده یک کشتی جنگی، مشکوک شود که یک کشتی تجاری که پرچم بی‌طرف را برافراشته، درحقیقت متعلق به دشمن است، حق بازدید و تحقیق، شامل حق انحراف برای تحقیق را دارد. درواقع اگر بعد از بازدید و تحقیق، زمینه معقولی برای شک و تردید وجود داشته باشد که کشتی تجاری که پرچم بی‌طرف را برافراشته، متعلق به دشمن است، ممکن است کشتی به‌عنوان غنیمت تصرف شود. کشتی‌های دشمن، خواه تجاری یا غیر آن و کالاهای روی عرشه چنین کشتی‌هایی، ممکن است بیرون از آب‌های بی‌طرف تصرف شوند. اگر شرایط نظامی مانع اتخاذ تصرف کشتی به‌عنوان غنیمت در دریا شود، ممکن است به نواحی مناسب یا نزدیک‌ترین بندر به‌منظور تصرف کامل منحرف شود.

۲. آثار انسداد تنگه‌های بین‌المللی در زمان صلح: مطالعه موردی تنگه هرمز

انسداد تنگه هرمز یکی از موضوعات حقوقی و سیاسی مهم مورد توجه جامعه علمی است. آیا بر اساس حقوق بین‌المللی دریا، توقف یا تعلیق کشتیرانی، ارتباطات و صادرات در تنگه بخش مهمی از اقتصاد جهانی قابل قبول است؟ متأسفانه اظهارنظرهای بسیاری از افراد غیر

متخصص و رسانه‌های داخلی و خارجی بیان می‌شود که به دلیل عدم آگاهی از حقوق بین‌الملل دریاها هیچ گونه اثر حقوقی ندارد و این روند ممکن است پیامدهای منفی درازمدتی بر خلاف عواقب ملی برجای بگذارد (Rahman Parvaresh, 2023).

انسداد یا تعلیق تنگه‌هایی مانند تنگه هرمز که عبور از دریای سرزمینی آن صورت می‌گیرد، به استناد موازین عرفی می‌تواند موقتاً در زمان صلح صورت بگیرد. همچنین در زمان جنگ و در شرایط غیرصلح‌آمیز، کشورهای ساحلی تنگه هرمز می‌توانند براساس مصالح خود و عرف عمل کنند و حتی مانع از عبور و مرور در تنگه شوند. به عبارتی می‌توان این حق را برای کشور ساحلی تنگه متصور بود که محدودیت‌هایی در عبور و مرور کشتی‌ها ایجاد کند. شدیدترین حالت این محدودیت، می‌تواند ممانعت از عبور و مرور یا انسداد تنگه باشد که در این ارتباط، جهان تا کنون چندین بار شاهد انسداد تنگه‌ها بوده و بستن تنگه‌های بین‌المللی امر جدیدی نیست و مواردی از آن در گذشته اتفاق افتاده است. در سال ۱۹۵۰ ایالات متحده آمریکا یک محاصره دریایی در خلیج تایوان برقرار کرد. در ۱۹۵۶ و ۱۹۶۷ مصر یک محاصره دریایی علیه کشتی‌های اسرائیل در تنگه تیران برقرار کرد که مباحث حقوقی را در پی داشت. در سال ۱۹۹۳ براساس قطعنامه‌های سازمان ملل، ناتو و اتحادیه اروپای غربی، یک محاصره دریایی مشترک در دریای آدریاتیک برقرار کردند که شامل تنگه اترانتو نیز می‌شد. ترکیه نیز در سال ۱۹۹۴ همان تنگه را بست. سازمان دریانوردی بین‌المللی با این استدلال که این مسدود کردن به حق کشتی‌هایی که مطابق حقوق بین‌الملل از این تنگه می‌گذرند، لطمه‌ای نمی‌زند، با آن مخالفت نکرد. در سال ۱۹۹۷ ایتالیا یک محاصره دریایی دو فاکتو در تنگه اترانتو و در طول دوران اعتراضات آلبانی‌ها برقرار کرد؛ با این حال، مشروعیت این اقدام مورد اختلاف است (Wahliche, 2012).

۱-۲. تعلیق عبور از تنگه‌های بین‌المللی از منظر کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ و عرف بین‌الملل

۱-۱-۲. تعلیق عبور ناوگان دریایی از تنگه‌های بین‌المللی از منظر کنوانسیون ۱۹۵۸

۱-۱-۱-۲. تعلیق در زمان صلح

درباره حق دولت ساحلی به تعلیق موقت عبور بی‌ضرر، در کنفرانس ژنو بحث شد. این کنفرانس، در ماده ۱۶ (بند ۳) کنوانسیون دریای سرزمینی، این حق را محدود به مواردی می‌کند که تعلیق برای حمایت از امنیت دولت ساحلی ضروری باشد.

بحث‌ها در کنفرانس سوم حقوق دریاها محدود به ثبت و نگارش موافقت‌نامه کلی دستور ژنو بود. تنها تغییر مهم، اضافه کردن کلمات (تمرین سلاح) با اشاره به نیاز به حمایت از امنیت دولت ساحلی است. این اضافه کردن، نتیجه پیشنهادی است که بلژیک در سال ۱۹۷۸ ارائه کرد و در متن مذاکرات ۱۹۷۹ درج شد. نتیجه آن ماده ۳۵ (بند ۳) کنوانسیون حقوق دریاهاست که مقرر می‌دارد:

«دولت ساحلی می‌تواند، بدون تمایز میان کشتی‌های خارجی، عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها را در نواحی خاصی از دریای سرزمینی‌اش به‌طور موقت تعلیق کند؛ اگر چنین تعلیقی برای حمایت از امنیتش ضروری باشد، شامل تمرین سلاح، چنین تعلیقی تنها بعد از اینکه به‌موقع اعلام و منتشر شده باشد، مؤثر است.»

در تنگه‌هایی که حق عبور بی‌ضرر حاکم است، اجرای حق، به‌وسیله ماده ۱۶ (بند ۴) کنوانسیون ژنو ارائه می‌شود؛ در همه تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود این حق حاکم است و نمی‌تواند تعلیق شود. این چیزی است که در ماده ۴۵ (بند ۲) کنوانسیون حقوق دریاها بیان شده است.^۱ یک اعمال کاربردی از این اصول در فرمان ۱۹۷۹ وزارتی ایتالیا درباره تنگه مسینا یافت می‌شود. این تنگه‌ها در دسته تنگه‌هایی هستند که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حق عبور بی‌ضرر را بدون تعلیق برای آن‌ها پذیرفته است. در پرتو نیاز به

^۱. ماده ۴۵ (بند ۲): عبور بی‌ضرر از چنین تنگه‌هایی نباید تعلیق شود.

امتداد و گسترش لوله‌گذاری که کالابریا و سیسیل^۱ را متصل می‌کند، دولت ایتالیا عبور بی‌ضرر را تعلیق نکرد. این کشور برای مدت پنج روز یک روش خاص را وضع کرد؛ یعنی عبور از یک ناحیه هزارمتری از کالابریا انجام می‌شد.

البته به نظر می‌رسد این منع تعلیق، مربوط به تنگه‌هایی است که مسیری از دریای آزاد در آن‌ها وجود دارد و عبور از آن مسیر انجام می‌شود؛ اما در تنگه‌هایی مانند تنگه تیران و یا تنگه هرمز که عبور از دریای سرزمینی درون تنگه انجام می‌شود، دولت‌های مجاور تنگه می‌توانند در موارد ضروری، مانند تهدید علیه امنیتشان، عبور از تنگه را تعلیق کنند.

همچنین در تنگه‌های واقع در دریای سیاه به‌عنوان بخشی از ریشه‌های مهم دریانوری، از اهداف طولانی مدت سیاسی و حقوق بین‌الملل بوده است. رژیم ایجاد شده توسط کنوانسیون مونترو در سال ۱۹۳۶ در طول چندین دهه پایدار بود اما از دهه ۹۰ ترکیه به طور یکجانبه قوانین را تغییر داد. به طور عینی مقررات جدید ترکیه گام بزرگی برای جلوگیری از آلودگی، بهبود ایمنی تردد کشتی‌ها و تضمین ایمنی دریانوردی از طریق تنگه‌های ذکر شده بود. اما همچنان مقررات مشکل‌آفرینی ایجاد کرده است که کنوانسیون مونترو و اصول مدرن قانون کشتیرانی بین‌المللی را نقض می‌کند (Dupay & Jean Vignes, 1991).

۲-۱-۱-۲. تعلیق در زمان جنگ

طبق عرف و کنوانسیون ۱۹۵۸ دولت مجاور تنگه در صورتی که درگیر جنگ باشد، می‌تواند در راستای حفاظت از استقلال و حاکمیتش عبور را محدود یا حتی تعلیق کند.

۲-۱-۲. تعلیق عبور ناوگان دریایی از تنگه‌های بین‌المللی از منظر کنوانسیون ۱۹۸۲

۲-۱-۲-۱. تعلیق در زمان صلح

براساس کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها، تمامی کشورها از حق عبور مداوم و سریع از تنگه‌های بین‌المللی که برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، برخوردارند.

کشتی‌هایی که می‌گذرند، باید بدون تأخیر از تنگه عبور کنند و از تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت‌های مجاور تنگه خودداری کنند. دولت‌های ساحلی می‌توانند قوانین و مقرراتی وضع نمایند که کشتی‌های عبورکننده مکلف به رعایت آن‌ها باشند؛ اما این محدودیت‌ها نباید تبعیض‌آمیز باشد و همچنین نباید مخل عبور ترانزیت باشد.

طبق مقررات ذکر شده، در زمان صلح کلیه کشتی‌ها اعم از جنگی، دولتی، تجاری و هواپیماها، هنگام عبور از تنگه‌ها از حق عبور ترانزیت برخوردارند که این حق قابل تعلیق نیست. به عبارت دیگر، از نظر حقوقی موضوع انسداد تنگه‌ها و جلوگیری از عبور و مرور ناوهای هوایی و دریایی توسط کشورهای ساحلی، نمی‌تواند در حالت صلح عملی شود.

۲-۱-۲-۲. تعلیق در زمان جنگ

دریای سرزمینی طرفین یک مخاصمه بین‌المللی، بخشی از منطقه عمومی عملیات خصمانه است. بنابراین در نگاه اول به نظر می‌رسد محدودیتی بر رفتار خصمانه در داخل و بر تنگه‌های بین‌المللی که کاملاً توسط دریای سرزمینی طرفین یک مخاصمه مسلحانه بین‌المللی هم‌پوشانی شده، وجود ندارد. درحقیقت، تابع حقوق جنگ دریایی، کشتی‌ها و هواپیماهای دشمن ممکن است مورد حمله قرار بگیرند و کشتی‌های تجاری دشمن و بی‌طرف ممکن است مورد بازدید، توقف و تصرف قرار بگیرند. به‌ویژه دولت ساحلی حق انکار عبور

¹. Sicily and Calabria

ترانزیت همه کشتی‌ها و هواپیماهای دشمن را دارد.¹ به این ترتیب با در نظر گرفتن منافع اقتصادی درگیر (با توجه به اینکه منافع اقتصادی کشورها با هم مرتبط و درگیر است) چنین امری یک موضوع اختلافی است که آیا چنین تنگه‌هایی ممکن است به روی کشتی‌های دولت‌هایی که طرف مخاصمه نیستند، یعنی کشتی‌های بی طرف بسته شود؟

در طول مذاکرات، در کنفرانس دوم صلح لاهه (۱۹۰۷) پیشنهاد هلند در ممنوعیت مین گذاری تنگه‌های بین‌المللی رد شد و تلاش جهت ممنوعیت بستن کامل تنگه‌های بین‌المللی به وسیله مین نیز شکست خورد. بنابراین اگرچه تعدادی از نمایندگان برای چنین پیشنهادهایی ابراز موافقت می‌کردند، کنوانسیون لاهه فاقد هر گونه مقرراتی درباره مین گذاری در تنگه‌های بین‌المللی است. در طول جنگ جهانی دوم، تعدادی از تنگه‌های بین‌المللی مین گذاری شدند. طی دو سال اول از جنگ، این بسته شدن کامل نبود. اما رویه دولت‌ها بعد از سال ۱۹۴۵ نشان می‌دهد که اگر کشورهای مجاور یک تنگه بین‌المللی، طرفین یک مخاصمه مسلحانه باشند، حتی تمایل به بستن تنگه بر روی کشتی‌های صلح‌آمیز دارند.

همان‌طور که در مباحث قبل بیان کردیم، کنوانسیون ۱۹۸۲ اساساً ناظر بر زمان صلح است و وضعیت جنگ را شامل نمی‌شود. همان‌گونه که برخی از علمای حقوق بین‌الملل استدلال کرده‌اند، دولت‌های مجاور تنگه می‌توانند در جریان مخاصمات مسلحانه حق عبور از تنگه‌ها را در راستای منافع امنیتی‌شان موقتاً به حالت تعلیق درآورند.

۲-۲. تعلیق عبور ناوهای دریایی از تنگه‌های بین‌المللی از منظر عرف

دولت مجاور تنگه می‌تواند (در زمان صلح) در مواردی مثل تهدید علیه امنیتش محدودیت‌هایی بر رژیم عبور بی‌ضرر وارد کند؛ یعنی عبور را موقوف به ساعات یا خطوط معینی کند و حتی عبور را در خطوطی از دریای سرزمینی‌اش در تنگه به حالت تعلیق درآورد. البته تعلیق در تنگه‌هایی امکان‌پذیر است که آب‌های آن داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت ساحلی است و عبور از این مسیرها انجام می‌شود؛ اما در تنگه‌هایی که مسیری از دریای آزاد در آن‌ها وجود دارد و عبور از این مسیرها انجام می‌شود، تعلیق امکان‌پذیر نیست.

مواردی که دولت‌ها در زمان صلح اقدام به تعلیق تنگه‌ها کرده‌اند را بیان می‌کنیم: دولت ایتالیا در زمان بی طرفی‌اش در جنگ جهانی اول، تنگه سینا را بر روی کشتی‌های جنگی بست؛ همچنین دولت دانمارک (هنگام بی طرفی‌اش) در جنگ جهانی اول، موقتاً تنگه‌های سوند، بلت بزرگ و کوچک را تعلیق کرد.

۲-۳. تعلیق ناوگان دریایی از تنگه هرمز از منظر عرف و کنوانسیون ۱۹۵۸

۲-۳-۱. تعلیق در زمان صلح

طبق قواعد کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، تعیین وضعیت حق عبور از تنگه‌ها اصولاً منوط به این است که آب‌های تنگه، جزء دریای آزاد باشند یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند؛ اگر در آب‌های آزاد باشند، کشتی‌های خارجی از همان آزادی‌های کشتیرانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آب‌های آزاد می‌توانند داشته باشند و تحت کنترل یا صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند؛ ولی اگر آب‌های تنگه، داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت باشد، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر دارند که البته دولت ساحلی می‌تواند این حق را در دریای سرزمینی به منظور حفاظت از امنیت خود، موقتاً تعلیق کند.

¹. در جنگ اعراب و اسرائیل در سال ۱۹۵۱، مصر عبور همه کشتی‌های دشمن را از تنگه تیران ممنوع کرد.

اما تعلیق عبور از تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند و عبور از این مسیر دریایی آزاد انجام می‌شود، مثل تنگه مالاکا، آزادی دریانوردی را در آب‌های آزاد مخدوش می‌کند؛ به همین منظور، قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل به وجود آمده است که بر مبنای آن، لغو عبور بی‌ضرر در تنگه‌های مورداستفاده کشتیرانی بین‌المللی که قسمتی از دریای آزاد را به قسمت دیگری متصل می‌کند، منع شده است. این قاعده ضمن رسیدگی دیوان بین‌المللی دادگستری به قضیه تنگه کورفو در سال ۱۹۴۹ شناسایی شد و در نهایت به‌صورت ماده ۱۶ (بند ۴) از کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی درآمد. (چرچیل، ۱۳۸۳: ۱۴۸) نتیجه اینکه دولت ایران طبق رژیم عرفی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ مدون شده، می‌تواند در صورت تهدید علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی‌اش، عبور از تنگه هرمز در قسمت شمالی را که جزء آب‌های سرزمینی می‌باشد، در زمان صلح به حالت تعلیق درآورد.

۲-۳-۲. تعلیق در زمان جنگ

در صورتی که کشور ایران طرف درگیر در جنگ باشد، بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح درباره تنگه هرمز به حالت تعلیق درمی‌آید و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف زمان جنگ می‌شود و دولت ایران می‌تواند به استناد موازین، عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ، مقررات ویژه‌ای برای تردد و گذر کشتیرانی بین‌المللی در تنگه هرمز وضع کند و مانع گذر کشتی‌هایی شود که مقصد نهایی کالای آن‌ها، کشور دشمن یا دیگر کشورهای همسایه آن است که عملاً بی‌طرفی را نقض کرده‌اند.

بنابراین، همان‌طور که گفته شد، اگر ایران طرف یک مخاصمه مسلحانه باشد و تعلیق برای امتیاز ضروری باشد، می‌تواند عبور از تنگه را در بخش حاکمیتی خود به حالت تعلیق درآورد و نمی‌تواند کل تنگه را ببندد؛ مگر اینکه با عمان متحد شود و یا اینکه عمان را هم طرف مخاصمه خویش تلقی کند.

۲-۴. تعلیق ناوهای دریایی از تنگه هرمز از منظر کنوانسیون ۱۹۸۲

۲-۴-۱. تعلیق در زمان صلح

بستر دریا در تنگه هرمز شیب چشمگیری از شمال به جنوب دارد. با عبور تانکرهای سنگین از این منطقه در دهه‌های اخیر، ترافیک به عمیق‌ترین بخش تنگه هرمز در نزدیکی مناطق داخلی مسندم محدود شد. تا سال ۱۹۷۹، مسیر کشتی‌های نفتکش در سراسر تنگه هرمز، بین جزیره کوچک غوین و مناطق صخره‌ای جزیره مسندم بود. در آن سال، دولت عمان به سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد که دیگر نمی‌تواند ایمنی کشتی‌هایی را که از آن عبور می‌کنند تضمین کند. جزیره غوین و مناطق داخلی جزیره مسندم، با درخواست شناسایی خط کشتیرانی که از شمال جزیره سلامه تا مرز دریایی با ایران از آن زمان دو مسیر دریایی برای عبور نفتکش‌ها از شمال و جنوب در خطوط موازی بین جزایر کوچک و بزرگ قین و مرزهای ایران و عمان در نظر گرفته شد.

درک تفاسیر مختلف توسط کشورهای ساحلی مهم است. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ به کشورهایایی که حق دارند خطوط مبدأ خود را در مناطق دریایی بر اساس پایین‌ترین سطح جزر و مد دریا و صخره‌های جلویی ساحل مشخص کنند، از آنجایی که خطوط مبدأ خود را تعیین می‌کنند، حق دارند (Rahman Parvareh, 2023).

همان‌طور که قبلاً نیز بیان شد، بر قسمت جنوبی تنگه هرمز، رژیم عبور ترانزیت حاکم است. در عبور ترانزیت، کشتی‌های درحال‌عبور تعهد دارند به اینکه عبورشان پیوسته، سریع و بدون وقفه انجام شود؛ البته موارد استثنائی و قوه قهریه مستثنی است. همچنین باید از هر گونه تهدید یا توسل به زور بر ضد حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال سیاسی کشور عمان خودداری کنند و نیز از فعالیت‌های اکتشافی و

تحقیقاتی بدون اخذ اجازه از عمان ممنوع هستند. طبق مقررات این کنوانسیون، کشور عمان نمی‌تواند در زمان صلح، عبور ترانزیت از تنگه هرمز را به حالت تعلیق درآورد.

۲-۴-۲. تعلیق در زمان جنگ

در صورتی که عمان کشور درگیر در جنگ باشد، آیا می‌تواند عبور ترانزیت را به حالت تعلیق درآورد؟ دستورالعمل سان رومنو^۱ در رابطه با حقوق بین‌الملل قابل‌اعمال در مخاصمات مسلحانه در دریا مقرر می‌دارد که عبور ترانزیت، حتی در مخاصمات مسلحانه نیز اعمال می‌شود؛ اما برخی از علمای حقوق بین‌الملل استدلال می‌کنند که دولت مجاور تنگه می‌تواند عبور از تنگه را در راستای منافع امنیتی حیاتی‌اش موقتاً به حالت تعلیق درآورد (Wahliche, 2012).

باید گفت با توجه به اینکه کنوانسیون حقوق دریاهای مقرر در مورد زمان جنگ ندارد و در واقع این کنوانسیون، مربوط به زمان صلح است، کشور عمان می‌تواند محدودیت‌هایی بر عبور و مرور وضع کند؛ مانند اینکه از زیردریایی‌ها بخواهد در سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را برافراشته کنند و حتی می‌تواند در راستای تأمین امنیتش عبور از تنگه را به‌طور موقت به حالت تعلیق درآورد.

نتیجه‌گیری

با گذشت زمان و تحولات اخیر در مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی که از کهن‌ترین آرمان‌های بشری است، به تبع آن مفهوم مخاصمات نیز در حوزه علوم سیاسی و روابط نوین بین‌الملل از جنبه صرفاً نظامی تغییر و به حوزه‌های دیگری از جمله جنگ اقتصادی و اعمال تحریم‌ها، تروریسم، محیط‌زیست و نقض حقوق بشر تسری یافته است.

با وجود این، مفاهیم فوق و به‌طور خاص مفهوم اعمال تحریم‌های اقتصادی، تا کنون در عرف بین‌الملل و یا در حقوق بین‌الملل موضوعه به‌عنوان مخاصمات بین‌المللی تلقی و تبیین نشده است. از طرفی، نظر به اهمیت موضوع تنگه‌های بین‌المللی از حیث استراتژیک، اقتصادی و تجاری، با مراجعه و بررسی اسناد و منابع حقوق بین‌الملل از جمله کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ مونته‌گوبی و ۱۹۵۸ ژنو، به‌طور خاص موضوع مسدود نمودن موقت و یا دائمی تنگه‌های بین‌المللی مورد واکاوی و تحلیل واقع و نهایتاً به نظر انسداد موقت و یا دائمی تنگه‌های بین‌المللی در زمان صلح و تنها بر پایه استناد به تحریم‌های ظالمانه سایر دولت‌ها و تلقی آن به‌عنوان مخاصمه بین‌المللی برای دولت‌هایی که به کنوانسیون ۱۹۸۲ پیوسته و آن را تصویب کرده‌اند، ممنوع اعلام شده است. همچنین درخصوص تنگه هرمز به‌عنوان موضوع مورد مطالعه این تحقیق، مطابق با عرف بین‌المللی و کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو که ایران طرف متعاقد آن است، در صورتی که عبور از دریای سرزمینی، درون تنگه‌ها صورت بگیرد، رژیم بی‌ضرر با امکان تعلیق در موارد ضروری بر تنگه حاکم است.

یافته‌های تحقیق مؤید آن است که در قسمت شمالی تنگه هرمز، با وجود اعمال تحریم‌های اقتصادی ظالمانه بین‌المللی، ایران عملاً نمی‌تواند این شرایط را به‌عنوان مخاصمه بین‌المللی در نظر بگیرد و شرایط جنگی را در تنگه برقرار کند؛ زیرا تا کنون تحریم‌های اقتصادی فرامرزی، نه در عرف و نه در سایر منابع حقوق بین‌الملل به‌عنوان مخاصمه بین‌المللی و یا پیش‌شرط ضروری آن شناسایی نشده است؛ در نتیجه به نظر می‌رسد حتی اگر دولت ایران معترض دائم و مستمر به روند عرفی شدن عبور ترانزیت مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ شناخته شود که احتمال آن چندان بالا نیست، قسمت شمالی تنگه هرمز تابع رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل‌تعلیق کنوانسیون ۱۹۵۸ بوده و به استناد بند ۴ ماده ۱۶ این

^۱. دستورالعمل سان رومنو در رابطه با حقوق بین‌الملل قابل‌اعمال در مخاصمات مسلحانه در دریاهای مقرر می‌دارد که حق عبور ترانزیت، حتی در مخاصمات مسلحانه نیز اعمال می‌شود. البته این حق فقط در مورد کشورهای بی‌طرف وجود دارد و دولت طرف مخاصمه، از این حق برخوردار نمی‌شود.

کنونسیون، نمی‌توان در زمان صلح، عبور بی‌ضرر از شمال تنگه را در محدوده دریای سرزمینی ایران، حتی به صورت محدود و موقت، به حال تعلیق درآورد.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

EXTENDED SUMMARY

The evolving legal framework of the law of the sea has brought significant attention to the status of international straits and the circumstances under which their closure might be permissible in peacetime. Historically, the legal and geopolitical importance of straits derives from their geographical characteristics as narrow maritime corridors connecting two larger bodies of water while separating landmasses, often lying entirely within the territorial sea of one or more coastal States yet serving as critical routes for international navigation (Bing Jia, 1998; Nihan, 2002). The strategic location of chokepoints such as the Strait of Malacca, Bab el-Mandeb, and the Strait of Hormuz underscores their global economic and security relevance, particularly given their vulnerability to disruption and the immense volume of fuel and energy cargoes transiting them daily (Dorathy, 2018; Rahman Parvaresh, 2023). The increased scope of what constitutes international peace and security—now encompassing economic threats, environmental challenges, terrorism, migration crises, and human rights violations—has further elevated the role of such straits in international law. Against this backdrop, the possibility of closure by a coastal State in peacetime, purportedly for national defense or as a countermeasure to sanctions, has emerged as a pressing question for scholars of international maritime law.

From a definitional standpoint, the status of a strait in international law hinges not only on its geographic configuration but also on its functional significance for international navigation (Bulent, 2009). Customary international law, as clarified by the International Court of Justice in the 1949 Corfu Channel case, recognizes international straits as natural waterways used for navigation between parts of the high seas and thus subject to a regime ensuring their openness (Dorathy, 2018). The legal regime applicable to such straits has evolved notably between the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Under the 1958 framework, the right of innocent passage through straits used for international navigation between parts of the high seas is non-suspendable, as stipulated in paragraph 4 of Article 16 (Rahman Parvaresh, 2023). However, this provision coexists with the general right of coastal States to suspend innocent passage temporarily for security reasons in their territorial sea, leading to complex interpretive challenges. The 1982 UNCLOS introduced the distinct concept of transit passage, granting broader rights—including to warships and submarines, and encompassing overflight rights—that cannot be suspended and are subject only to limited

restrictions for safety and environmental protection (Judhariksawan et al., 2022; Lopez, 2010; Mahmudi, 2019).

The interplay between innocent passage and transit passage is crucial for understanding the legal implications of strait closure. Innocent passage is an exception to coastal State sovereignty over its territorial sea, allowing continuous and expeditious navigation so long as it is not prejudicial to the peace, good order, or security of the coastal State (Dorathy, 2018). Transit passage, by contrast, is a positive right for ships and aircraft to traverse a strait used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another, without suspension even in peacetime. While the 1958 regime largely subsumed straits within the territorial sea framework, the 1982 regime carved out transit passage to ensure uninterrupted global navigation. For coastal States not party to UNCLOS, customary law still enforces innocent passage as the prevailing norm, although certain elements of UNCLOS—such as the 12-nautical-mile territorial sea limit—have crystallized into customary law (Oral, 2012). This divergence in regimes has direct consequences for straits like Hormuz, where overlapping claims and navigational rights are contested.

Economic sanctions add another layer of complexity to the closure debate. Sanctions—whether primary or secondary—are coercive economic measures aimed at altering a State’s policy or behavior (Rahman Parvaresh, 2023). While widely used by hegemonic powers, particularly Western States, as tools of foreign policy, sanctions do not in themselves constitute armed conflict under international law. As such, they do not justify invoking wartime rights or measures, such as closing an international strait. This legal reality creates a tension for coastal States seeking to respond to sanctions with maritime restrictions: while they may argue national security imperatives, the lack of an armed conflict designation limits their scope for lawful suspension or denial of passage. Consequently, closure of a strait in peacetime, absent armed conflict, must be reconciled with the relevant treaty or customary law regime governing that strait—be it the non-suspendable innocent passage of the 1958 Convention or the transit passage regime of UNCLOS.

The case of the Strait of Hormuz is emblematic. As a chokepoint through which a significant share of the world’s energy supplies flows, any disruption to navigation here poses serious threats to international peace and security. If Iran were recognized as a persistent objector to transit passage, the northern portion of the strait could arguably fall under the 1958 Convention’s non-suspendable innocent passage regime (Rahman Parvaresh, 2023). This would preclude Iran from suspending even part of the passage during peacetime. On the other hand, should the transit passage regime of UNCLOS apply, closure would be impermissible absent situations that threaten the safety of navigation or involve environmental protection measures consistent with Articles 233 and 44 (Lopez, 2010; Mahmudi, 2019). International jurisprudence and State practice suggest that even in high-tension geopolitical contexts, the closure of a strait to international traffic is viewed as a severe measure with potentially unlawful character unless clearly grounded in an applicable legal regime. The obligations of third States under UNCLOS further constrain closure possibilities. Articles 39 and 40 impose duties on transiting States to refrain from the threat or use of force, unauthorized research, or pollution, and to comply with generally accepted international regulations. Military aircraft and vessels must observe internationally recognized safety measures during transit (Judhariksawan et al., 2022). These reciprocal obligations form part of the balance struck between navigational freedom and coastal State security, reinforcing that closure is an extreme and exceptional measure. The cumulative effect of treaty law, customary law, and State practice is a strong presumption in favor of keeping international straits open for navigation, even amid

economic or political disputes, with limited exceptions narrowly interpreted in light of overarching principles of freedom of navigation and maintenance of international peace and security.

In conclusion, the legal analysis of closing international straits in peacetime—especially in a case as geopolitically charged as the Strait of Hormuz—demonstrates the complexity of reconciling coastal State sovereignty, navigational freedoms, and international security imperatives. The shift from the 1958 innocent passage framework to the 1982 transit passage regime reflects a broader international consensus on safeguarding uninterrupted maritime routes vital to global trade and stability. While coastal States may seek to invoke national security or counter-sanction measures, international law imposes significant limitations on such actions, underscoring the primacy of navigational rights and the narrow circumstances under which they may be curtailed.

References

- Bing Jia, B. (1998). *The Regime Of Straits In International*. Oxford University Press.
- Bulent, G. (2009). *The Montreux Convention Regarding The Turkish Straits And Its Importance After The South Ossetia War* Naval Postgraduate School].
- Dorathy, H. U. (2018). *Legal Opinion on Regime of Straits used for international Navigation* University of Malaya].
- Doswald-Beck, L. (1994). *San Remo Manual On International law Applicable To Armed Conflict At Sea*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511622052>
- Dupay, R., & Jean Vignes, D. (1991). *A Handbook On The New law Of The Sea* (Vol. 2). Martinus Nijhoff Publisher.
- Judhariksawan, J., Daud, A., & Tandungan, E. (2022). NUSANTARA IN FRONT OF MAKASSAR STRAIT: A REVIEW OF INTERNATIONAL LAW OF THE SEA. *Jurnal Pertahanan Media Informasi TTG Kajian & Strategi Pertahanan Yang Mengedepankan Identity Nasionalism & Integrity*, 8(3), 426. <https://doi.org/10.33172/jp.v8i3.1847>
- Lopez, M. (2010). *International Strait Concept Classification And Rules Of Passage*. Springer.
- Mahmudi, S. (2019). *Transit Passage*. www.mpepil.com
- Najafi Esfad, M. (1990). *The Strait of Hormuz from the Perspective of International Maritime Law*. Had Publications.
- Nihan, U. (2002). *The Legal Regime of the Turkish Straits*. Martinus Nijhoff Press.
- Oral, N. (2012). *Transit Passage Rights In The Strait Of Hormouz And Iran Threats To Block The Passage Of Oil Tankers*. http://www.asil.org/pdf/insights/insight_120503.pdf
- Rahman Parvaresh, R. (2023). *A STUDY ON THE LEGAL ASPECTS OF BLOCKING THE STRAIT OF HORMUZ FROM THE PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL LAW OF THE SEA AND WATERWAYS* Allameh Tabataba'i University].
- Son, L. B. (2011). *International Law of the Seas*. Jangal Publications.
- Wahliche, M. (2012). The Iran-U.S. Dispute, The Strait of Hormuz, And International Law. *The Yale Journal of International Law*(37), 32.