

دکتر جمشید ممتاز*
ترجمه حسین شریفی طرازکوهی**

حقوق جنگ دریایی و عملکرد جمهوری اسلامی ایران در طول جنگ عراق و ایران

مقدمه

در ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ (۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹)*** ، عراق اقدام به تهاجم نظامی

* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران. لازم به ذکر است که اصل این مقاله به زبان انگلیسی در یک مجموعه مقالات چاپ شده است که مشخصات آن به شرح ذیل است:
Andréa de Guttry and Natalino Ronzitti(eds), *The Iran-Iraq War (1980-1988) and The Law of Naval Warfare*, (Cambridge: Grotius Publications Limited, 1993).

** دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
*** تمام تاریخها در مقاله اصلی بر اساس تقویم میلادی بوده و معادل شمسی آنها توسط مترجم در داخل پرانتز آمده است. ضمناً توضیحات و پاورقی‌هایی هم که با علامت ستاره * مشخص شده‌اند، همه از

گسترده‌ای علیه سرزمین جمهوری اسلامی ایران کرد. در همان روز، ایران با اعمال محدودیتهایی در خصوص آزادی کشتیرانی در خلیج فارس، از خود واکنش نشان داد.

در ژوئن ۱۹۸۲ (خرداد ماه ۱۳۶۱)، بعد از اینکه ایران نیروهای عراقی را به نحو موفقیت‌آمیزی از سرزمینش عقب راند، به نوبه خود، عملیات نظامی را در سرزمین دشمن پیگیری کرد. عراق به این منظور که ایران را وادار به پذیرش پیشنهادات صلحش کند، تصمیم گرفت که صدور نفت ایران از طریق دریا را قطع کند، در این راستا مرحله به مرحله پایانه‌های نفتی، سگ‌های استخراج و نفتکشهای حامل نفت ایران را هدف حملات هوایی خود قرار دارد. واکنش ایران، تشدید بازرسی کشتیهای بیطرف، به منظور شناسایی قاچاق جنگی به مقصد عراق بود. به علاوه، نقض تعهد بیطرفی از سوی برخی دولت‌های حاشیه خلیج فارس، ایران را کم و بیش مجبور به حمله به نفتکشهایی کرد که عازم این کشورها بوده و یا از آن کشورها بارگیری کرده بودند.

نهایتاً، ورود بخش عمده‌ای از ناوگان جنگی ایالات متحده به خلیج فارس و در نتیجه؛ تشدید بحران در منطقه، موجب اقدامات محدود نظامی علیه اهداف ایران گردید. در این راستا زمینه اقدامات تدریجاً به منطقه دریایی کشانده شد که مسائل حقوقی بسیار پیچیده‌ای را به دنبال داشت.^(۱)

محدودیتهای وارد بر آزادی کشتیرانی

در جریان چند ماه اول جنگ، وزارت راه و ترابری و نیز سازمان بنادر و کشتیرانی ایران به ابتکار فرماندهی کل نیروی دریایی، چندین اطلاعیه خطاب به دریانوردان صادر کردند. بر اساس این اطلاعیه‌ها، ایران به منظور کنترل کشتیرانی، یک منطقه جنگی در

مترجم است.

۱- در خصوص گاه‌شمار جنگ و حوادث عمده آن نگاه کنید به:

P. Balta (cd.). *Le Conflit Iran-Irak 1979-1989*. Notes et Etudes documentaires, no. 4889 (1989-14).

طول سواحل خود در خلیج فارس ایجاد و اقدام به محاصره دریایی عراق کرد.

منطقه جنگی ایران

این منطقه که در تاریخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ (۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹) اعلام شد، آبهای بین ساحل ایران و یک خط را که با ترسیم خطوط مستقیمی، تقریباً ۱۲ مایلی جنوب جزایر ابوموسی و سیری را به جنوب * "Cable Bank Light" و ۱۲ مایلی جنوب شرقی جزیره فارس وصل می‌کرد، دربر می‌گرفت.^(۲) این جزایر، جنوبی‌ترین جزایر ایران در خلیج فارس هستند، لذا بر خلاف ادعاهایی که شده است،^(۳) ایران هرگز منطقه جنگی خود را به تنگه هرمز توسعه نداده، بلکه در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۸۰ (۲۰ مهرماه ۱۳۵۹)، تعهد خود را به بازنگه داشتن تنگه مزبور جهت کشتیرانی، مورد تأکید مجدد قرار داد.^(۴) ایران با ایجاد این منطقه جنگی دو هدف متفاوت را دنبال می‌کرد: هدف اول تأمین امنیت ایران بود؛ ایران قصد داشت که با ایجاد منطقه جنگی، از ساحلش در برابر تعدی و تجاوز احتمالی کشتیها و به مخاطره افتادن امنیت ملی، حفاظت کند. به این دلیل کشتیهای خارجی که می‌خواستند از منطقه مزبور عبور کنند، بایستی قبلاً از مقامات صلاحیتدار درخواست مجوز می‌کردند. بر این اساس کشتیهایی که می‌خواستند وارد یک بندر ایرانی شوند، می‌بایستی قبل از عبور از رأس الکوه در مدخل تنگه هرمز، با

* تخته سنگی است که بر روی آن چراغ دریایی تعبیه شده است.

۲- نگاه کنید به: اطلاعیه به دریانوردان، شماره ۱۷/۵۹ - ۱۳ شهریور ۱۳۵۹.

۳- نگاه کنید به:

S.H.Amin, *International and Legal Problems of the Gulf* (1984). pp. 53 ff.
Taken Up by N. Ronzitti, "Passage through International Straits in the Time of International Armed Conflicts" in *International Law at The Time of its Codification*. Essays in Honour of Roberto Ago (1987), Vol.II, p.373.

۴- نامه وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان ملل متحد. سند شماره

S/۱۴/۲۲۶ سازمان ملل متحد.

مقامات بندر عباس تماس گرفته؛ خط سیر و مقصد کشتی را به اطلاع آنها برسانند.^(۵) کشتیهایی که مقصد آنها بندر یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس بود، به دلایل امنیتی سابق‌الذکر، تحت مقررات شدیدتری بودند؛ لذا هر کشتی که چنین قصدی داشت، موظف بود که قبل از ورود، با مرکز فرماندهی نیروی دریایی ایران تماس گرفته؛ اطلاعاتی همچون: مبدأ حرکت، مقصد، مسیر، سرعت، زمان حرکت و تمام مشخصاتی را که تشخیص بعدی کشتی را فراهم سازد، در اختیار آنان بگذارد.^(۶) در هر دو مورد، هدف این بود که مقامات، قادر به تشخیص کشتیهای دشمن شده، مانع نزدیکی آنها به منطقه جنگی شوند.

دومین هدف ایران، تضمین کشتیرانی بین‌المللی بود. همان طور که به کرات گفته شد، تردد در منطقه مزبور، به علت وقوع عملیات جنگی، می‌توانست برای کشتیرانی بین‌المللی خطراتی را دربر داشته باشد؛ ایران، بدون اینکه قصد ایجاد منطقه ممنوعه را داشته باشد، به کشتیهای خارجی توصیه می‌کرد که با استفاده از خطوط کشتیرانی خارج از منطقه مزبور، از منطقه جنگی اجتناب ورزند تا به این واسطه از هرگونه خسارات احتمالی که ممکن بود در عبور از منطقه به آنها وارد شود، رفع مسئولیت کند.^(۷) پس از آنکه در مورد خطرات احتمالی هشدار لازم داده می‌شد، کشتیهایی که اصرار به کشتیرانی از طریق منطقه مزبور را داشتند، ضرر و زیان احتمالی به عهده خودشان بود. به منظور تأمین ایمنی کشتیهایی که مبدأ و یا مقصدشان بنادر ایرانی بود، فرماندهان چنین کشتیهایی بایستی تضمین می‌دادند که قبل از انجام هر عملی، هماهنگیهای لازم را با نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران به عمل آورند و در عین حال وضعیت و موقعیتشان را در خلیج فارس، هر یک ساعت یک بار به بندر ایرانی مربوطه اطلاع دهند.^(۸)

۵- نگاه کنید به: اطلاعیه به دریانوردان، شماره ۲۲/۵۹ - ۲۵ آبان ۱۳۵۹.

۶- همان، شماره ۲۳/۵۹ - ۱ بهمن ۱۳۵۹.

۷- همان، شماره ۱۷/۵۹ - ۳۱ شهریور ۱۳۵۹.

۸- همان، شماره ۲۰/۵۹ - ۱۲ آبان ۱۳۵۹.

منطقه جنگی ایران مشابه منطقه جنگی ای بود که توسط ژاپن، طی جنگ با روسیه در سال ۱۹۰۴ به منظور دور نگه داشتن کشتیرانی بین‌المللی از سواحل ژاپن، به عرض ۱۰ مایل ایجاد شده بود.^(۹) منطقه مزبور، با مناطقی که هم در جنگهای بین‌المللی و هم در جنگ فالکند و نیز منطقه‌ای که توسط عراق در ۱۷ اکتبر ۱۹۸۰ (۱۵ مهرماه ۱۳۵۹) ایجاد شده، تفاوت داشت.^(۱۰)

در این موارد هر کشتی‌ای که اقدام به ورود به آن مناطق را (که معمولاً مناطق ممنوعه نامیده می‌شوند) می‌کرد، به خودی خود به عنوان کشتی دشمن و متجاوز تلقی شده، سزاوار حمله بدون اخطار قبلی می‌بود. ایجاد چنین منطقه‌ای، عملی غیرقانونی و مغایر با اصل آزادی کشتیرانی بوده، در تعارض با مفهوم بیطرفی است.

«تا آنجا که منطقه جنگی اعلام شده هدفش تضمین امنیت در آبهای نزدیک سرزمین ایران می‌باشد، این امر نیز از نظر حقوقی قابل اعتراض نیست».^(۱۱) به واقع «اهداف دفاعی ایران در اعمال محدودیت نسبت به مناطق نزدیک ساحل خود، و مداخله محدودش در خطوط کشتیرانی بین‌المللی هم، به این نظریه منتهی می‌شود که اقدامات ایران معقول بوده و لذا تحت چنین شرایطی قابل توجیه است».^(۱۲)

9- See: R.J. Dupuy -D. Vignes (eds), *Traité du nouveau droit de la mer* (1985), p.1099.

10- See: R.Leckon, "The Iran-Iraq Conflict in the Gulf: the Law of War Zones", *International and Comparative Law Quarterly*. Vol. 37 (1987), pp. 637 ff.; W.J.Fenrick, "The Exclusive Zone Device in the Law of Naval Warfare," *Canadian Yearbook of International Law*, Vol. 24 (1986), p.118.

11- See: F.V.Russo, Jr., "Neutrality at Sea in Transition. States Practice in the Culf War as Emerging International Customary Law", *Ocean Development and International Law*, Vol. 19 (1988). p.389.

12- See: R.Leckon, *op.cit.*, Supra, note 10.

محاصره دریایی ساحل عراق توسط ایران

به تاریخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ (۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹)، ایران بدون اشاره صریح به برقراری یک محاصره دریایی، اعلام نمود که از دسترسی کشتیها به بنادر عراق جلوگیری خواهد کرد. این امر بدون تردید قطع ارتباطات دشمن با ساحل بود.^(۱۳)

برتری ناوگان دریایی ایران نسبت به عراق، نابودی بخش عظیمی از نیروی دریایی عراق در جریان روزهای اول جنگ و نیز طول کم سواحل عراق، در اعمال مؤثر محاصره دریایی توسط نیروی نظامی مکفی در طول جنگ، عوامل مهمی بودند.^(۱۴) هیچ گونه تلاشی برای شکستن محاصره توسط کشتیهای تجاری صورت نگرفت؛ تنها چند کشتی کوچک ناوگان عراق در بندر ام‌القصر تلاشهایی به عمل آوردند، بدون آنکه موفق شوند به دریاهاى آزاد دسترسی پیدا کنند.

از اول اکتبر ۱۹۸۰ (۹ مهر ۱۳۵۹)، ایران محاصره دریایی را به اروندرود توسعه داد، انسداد این آبراه بر اساس این واقعیت توجیه می‌گردید که عراق با عمل تجاوزکارانه‌اش شدیداً امنیت کشتیرانی را در این آبراه به مخاطره افکنده است. با وجود این، جمهوری اسلامی ایران اعلام نمود که: «وقتی که تجاوز خاتمه یابد و حالت صلح اعاده شود، همه مقررات مربوط به کشتیرانی در اروندرود که توسط دفتر همکاری مشترک ایران - عراق* اعمال می‌شده است، همچون گذشته اجرا خواهد شد.»^(۱۵)

این دفتر که بر اساس توافقنامه ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵ (۵ دی ۱۳۵۴) بین ایران و عراق در مورد مقررات ناظر بر کشتیرانی در اروندرود، ضمیمه «عهدنامه مربوط به مرز دولتی و حسن همجواری» بین ایران و عراق ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ (۲۳ خرداد ۱۳۵۴) ایجاد شد،

۱۳- نگاه کنید به: اطلاعیه به دریانوردان، شماره ۱۷/۵۹ - ۳۱ شهریور ۱۳۵۹.

۱۴- مطابق پاراگراف ۴ اعلامیه پاریس: «محاصره برای الزام آور بودن باید مؤثر باشد، یعنی باید با قوای کافی اعمال گردد، به طوری که دسترسی دشمن به سواحل واقعاً غیرممکن شود».

* The Iran and Iraq Common Bureau of Coordination (C.B.C).

۱۵- نگاه کنید به: اطلاعیه به دریانوردان، شماره ۱۸/۵۹ - ۹ مهر ۱۳۵۹.

مسئول امنیت کشتیرانی در این آبراه و تهیه مقررات مربوط به آن می‌باشد.^(۱۶) اگر چه هیچ چیزی از انسداد یک آبراه توسط یک دولت در حال جنگ ممانعت نمی‌کند،^(۱۷) اما دلایلی که به انجام چنین عملی توسط ایران منجر شد، کاملاً روشن نیست و ضرورتی نداشت، چون محاصره سواحل عراق دهانه اروند را نیز دربر می‌گرفت و انهدام کشتیها در اروند در روزهای اول جنگ عملاً کشتیرانی در این آبراه را غیرممکن کرده بود.

توسعه محاصره دریایی به اروندرود، فرصتی برای تثبیت و تأکید بر اعتبار معاهده ۱۹۷۵ ناظر بر مرز دولتی و حسن همجواری، به ایران اعطا کرد که به طور یکجانبه توسط عراق در ۱۷ سپتامبر ۱۹۸۰ (۲۶ شهریور ۱۳۵۹) فسخ شده بود.^(۱۸) اگر چه متعاقب پذیرش پروتکل اول الحاقی به کنوانسیون ژنو ۱۹۴۹، تردیدهایی در مورد مشروعیت محاصره‌های دریایی^(۱۹) ابراز گردید، اما دکترین تقریباً به اتفاق آرا،

۱۶- برای کسب اطلاعات بیشتر در این مورد نگاه کنید به:

Momtaz, "Le statut juridique du Chatt-el-Arab dans sa perspective historique", in *Actualités juridiques et politiques en Asie. Etudes à la mémoire de Tran van Minh* (1988), pp. 59 ff.

۱۷- نگاه کنید به: شارل روسو، *حقوق مناصمات مسلحانه*، ۱۹۸۳، ص ۲۶۹. در طول جنگ کریمه،

دهانه‌های دانوب به وسیله اسکادران Franco-British مسدود گردید.

۱۸- سند شماره S/۱۴۲۳۶، ۲۴ اکتبر ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد.

19- See: E. Rauch, *The Protocol Additional to the Geneva Conventions for The Protection of Victims of International Armed Conflicts and The United Nations Convention on the Law of the Sea: Repercussions on the Law of Naval Warfare* (1984).

این نظریه قویاً توسط اچ. میرو ویتز رد شده است. به نظر میرو ویتز، نظریه پیشنهادی ای. روج با یک ایراد اساسی روبرو می‌شود. اختلاف اساسی و مطلق بین جنگهای زمینی که قلمرو اساسی و تاریخی کاربرد قواعد آن در پروتکل شماره ۱ لحاظ شده و حقوق جنگهای دریایی وجود دارد. ص ۲۵۴.

محاصره دریایی را به عنوان نوعی از عمل خصمانه مطابق با حقوق جنگ نشأت گرفته از اعلامیه پاریس (۷ آوریل ۱۸۵۶) و تأکید شده توسط اعلامیه لندن (۲۶ فوریه ۱۹۰۹) مورد توجه قرار می‌دهد.^(۲۰)

مع هذا، عراق که به محاصره دریایی سواحلش معترض بود، تصمیمش را مبنی بر ایجاد یک منطقه ممنوعه در شمال شرقی خلیج فارس به عنوان یک اقدام تلافی جویانه توجیه می‌کند.^(۲۱) اینجا باید یادآور شد که اقدامات تلافی جویانه بایستی مستقیماً متوجه دولت یا منافع دولتی باشد که مسئول نقض حقوق بین‌الملل است، در حالیکه ایجاد منطقه ممنوعه منافع دولتهای بیطرف را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

مقابله با موارد نقض تعهدات دول بیطرف

باید تمایزی بین تعهد کشتیهای بیطرف به عدم حمل قاچاق برای دول متخاصم و تعهد به عدم جانبداری و بیطرفی از سوی دولتهای بیطرف قایل گردید.

بازرسی کشتیهای بیطرف و توقیف قاچاق جنگی

در ۱۲ اوت ۱۹۸۱، (۲۱ مرداد ماه ۱۳۶۰) جمهوری اسلامی ایران در مدخل ورودی تنگه هرمز، کشتی دانمارکی Elsa Cat را که تجهیزات نظامی به مقصد عراق حمل می‌کرد، توقیف نمود.^(۲۲)

"Le Protocole additionel I aux Conventions de Geneve de 1949 et le droit de guerre maritime", *Revue générale de droit international public*, Vol. 89 (1985), pp. 243 ff.

20- See: N.Ronzitti (ed.), *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries* (1988), p.1.

۲۱- نگاه کنید به نامه وزیر امور خارجه عراق به دبیرکل سازمان ملل متحد. ۱۹ اکتبر ۱۹۸۴.

22- See: C. Rousseau, "Chronique des faits internationaux", *Revue générale de droit international public*, Vol. 86 (1982), pp. 812 ff.

از ۱۹۸۵ (۱۳۶۴) به بعد، نیروی دریایی ایران به طور منظم کشتیهای بیطرف مشکوک به حمل قاچاق جنگی به مقصد عراق را مورد بازرسی قرار داد. بنا به گفته فرماندهی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، تا پایان سال ۱۹۸۶، (۲۸ دی ماه ۱۳۶۵) بیش از ۱۰۰۰ کشتی بازرسی شده است.^(۲۳) مطابق ماده ۶۱ اعلامیه لندن، تنها کشتیهایی که به صورت کاروان توسط کشتیهای جنگی کشورشان اسکورت می شوند، از بازرسی معاف هستند. مع هذا این استثناء، در صورتیکه ثابت شود اسکورت توأم با حسن نیت نبوده، بلکه به منظور اعطای مصونیت به کشتی حامل قاچاق جنگی صورت گرفته است، می تواند مورد اعتراض واقع گردد.

این مطلب در مورد تغییر پرچم، صرفاً به منظور برخورداری از حمایت کشتیهای جنگی خارجی مصداق دارد.^(۲۴) شاهد مثال آن موردی است که بخشی از ناوگان نفتکش کویت تحت پرچم ایالات متحده امریکا قرار گرفت، با این وجود نیروی دریایی ایران ترجیح داد که از اعمال حق بازرسی خود، خودداری کند.

افزایش تعداد مواردی که محموله کشتیهای بازرسی شده توقیف گردید، سبب شد که قوه مقننه ایران اقدام به تصویب قانون «نحوه رسیدگی به دعاوی مربوط به غنائم جنگی در ۱۷ نوامبر ۱۹۸۷ (۱۱ بهمن ۱۳۶۶) بکند. همان گونه که عنوان قانون مزبور دلالت دارد، این قانون به قاچاق جنگی در مفهوم مضیق کلمه محدود نیست، بلکه یک قلمرو وسیع تری را شامل می گردد؛ این قانون نه تنها برای رسیدگی به اختلافات ناشی از توقیف اشیاء و کالاها به عنوان قاچاق جنگی، بلکه همچنین در مورد اختلافات ناشی از توقیف و تصیفه کالاهای متعلق به دشمن و اتباعش نیز تسری دارد.

الف - کالاهایی را که می توان توقیف کرد: مطابق قانون ایران، کلیه اموال، کالاها، وسائط نقلیه و تجهیزات متعلق به دولتهایی که با ایران در حال جنگ باشند، بی درنگ متعلق به ایران می شود. تا آنجا که به دیگر کالاها مربوط می شود، کسانی که اموال و کالاهای

۲۳- نگاه کنید به: روزنامه رسالت، ۱۴ دی ۱۳۶۶.

۲۴- نگاه کنید به: تحلیلی بر جنگ تحمیلی عراق علیه جمهوری اسلامی ایران، اداره حقوقی

وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۷۱، جلد دوم، ص ۱۱۹.

مزبور متعلق به آنهاست، نوع و مقصدشان باید در آن واحد مورد توجه قرار گیرد. (۲۵)

دو دسته از کالاها، اموال و وسائط نقلیه متعلق به دول بیطرف، اتباع آنها یا تبعه دشمن را می‌توان توقیف کرد: آن کالاهایی که حملشان به سرزمین دشمن، مجاز تلقی نشده است (ایران هنوز فهرستی از این کالاها را تنظیم نکرده است) و همه کالاهایی که مقصد نهایشان، اعم از مستقیم یا غیرمستقیم، سرزمین دشمن است، در صورتیکه توان نظامی دشمن را به طور مؤثر افزایش دهد.

این معیار دوگانه‌ای بود که ایران در طول جنگ به آن استناد کرد؛ بدین منظور که کالاهای واقع در عرشه کشتیهای بیطرف را به عنوان قاچاق جنگی تلقی و آنها را ضبط کند.

۱- کالاهای به مقصد دشمن: در نتیجه محاصره مؤثر سواحل عراق و انسداد دهانه بر اروندرود روی کشتیها، هیچ کشتی بیطرفی قادر نبود که در جریان مخاصمه به بنادر عراق دسترسی پیدا کند. با در نظر گرفتن تناژ تخلیه شده در بندر کویت، مقامات ایرانی تردید کردند که آن کشور تسهیلاتی را جهت انتقال کالا به مقصد عراق، از طریق سرزمینش (حتی از آغاز جنگ) فراهم می‌آورد. براین اساس نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران تلاشهای ویژه‌ای را برای بازرسی کشتیهایی که عازم کویت بودند، (۲۶) و توقیف کالاهایی که ثابت می‌شد مقصد نهایشان سرزمین دشمن است، به عمل آورد. لذا در ۲۰ ژوئن ۱۹۸۵ مقامات ایرانی کشتی المحرق Al. Muharaq را که تحت پرچم کویت و به مقصد آن کشور هدایت می‌شد، بازرسی و ۵ تن از اموالی را که آشکارا به

۲۵- نگاه کنید به: ماده ۳ قانون رسیدگی به دعاوی مربوط به غنایم جنگی ایران.

۲۶- نگاه کنید به فهرست کشتی‌های بازرسی شده به وسیله نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران تهیه

شده به وسیله:

T.S. Schiller, *The Gulf War and Shipping: Recent Developments*, in B. A. H. Parritt (ed.), *Violence at Sea*, 2nd ed. (1986), pp. 114 ff.

بر اساس این تحقیق تقریباً همه کشتیهای بازرسی شده در فاصله زمانی بین سپتامبر ۱۹۸۵ تا ژانویه

۱۹۸۶ به مقصد کویت بوده‌اند.

مقصد عراق بود، توقیف کردند.^(۲۷) این عملکرد مطابق حقوق بین‌الملل بود و چون چندین بار تکرار شده بود، افزایش غیر عادی صادرات به کشورهای هم‌مرز سرزمین دشمن در مواردی مبنای توقیف محموله‌ها بود.^(۲۸)

۲- کمک به افزایش توان رزمی دشمن: در آغاز این سؤال مطرح است که آیا منظور قانونگذار ایرانی، محدود کردن مفهوم تعریف قاچاق جنگی به ابزار جنگی و یا اشیاء و کالاهایی است که صرفاً کاربرد نظامی دارند؟ به عبارت دیگر منظور از قاچاق جنگی همان قاچاق مطلق* است؟^(۲۹) این ابهامی است که باید روشن شود. این تفسیر مضیق از قاچاق جنگی مطابق برخی نظریات ابراز شده می‌باشد.

انگلستان مسئله را اینگونه مورد بررسی قرار داده است که: «ایران که به طور فعال وارد یک مخاصمه شده است، در اعمال حق ذاتی دفاع مشروع، دارای حق توقیف و بازرسی کشتیهای تجاری خارجی در دریای آزاد می‌باشد؛ در صورتیکه دلایل قابل قبولی داشته باشد که کشتیهای مزبور برای طرف دیگر جهت استفاده در مخاصمه، سلاح حمل می‌کنند.^(۳۰)

در این راستا، خاطر نشان گردیده است که چنین تعریفی از قاچاق جنگی، بهترین حمایت از افراد غیرنظامی است و لذا مطابق با پروتکل الحاقی شماره ۱ کنوانسیونهای

۲۷- نگاه کنید به منبع شماره ۲۴، ص ۱۱۶.

28- See: D.P.O'Connell, *The International Law of the Sea* (1984). edited by I.A. Shearer, Vol. 2, p. 1145.

* ماده ۲۲ اعلامیه لندن ۱۹۰۹.

۲۹- ماده ۳ (۲)، قانون نحوه رسیدگی به دعاوی مربوط به غنایم جنگی ایران.

30- See: *House of Commons Debates*, Vol. 90.col 428, 28 January 1986. document reproduced in Chapter V.B.2.a.14. See also: A.V.Lowe, "The Laws of War at Sea and the 1958 and 1982 Conventions", *Marine Policy*. Vol. 12 (1988). p. 286. Sea

ژنو ۱۹۴۹ می باشد.* (۳۱)

عملکرد ایران در طول جنگ مبتنی بر یک تفسیر موسع از قاچاق جنگی بوده است؛ به نظر جمهوری اسلامی ایران، هر گونه کالایی، اعم از اینکه مستقیماً یا به طور غیرمستقیم در جنگ، مفید و مؤثر واقع شود، قابل توقیف است. عملکرد مزبور، هماهنگ با تحولات زمان جنگ جهانی دوم است که در مقام نسخ هرگونه تمایز بین قاچاق مطلق و نسبی برآمدند. (۳۲) از آن پس مقتضیات جنگ اقتصادی، کشورهای در حال مخاصمه را به این جهت سوق داد که تجارت دریایی دشمن را که تحت پرچمهای بیطرف به عمل می آید، به طور کامل متوقف کنند. (۳۳)

۳- توقیف کشتیهای بیطرف حامل قاچاق جنگی: در این مورد، قانونگذار ایرانی، علی الظاهر حقوق بین الملل، بویژه اعلامیه ۱۹۰۹ لندن را که انعکاسی از یک قاعده مسلم حقوق بین الملل عرفی است، مورد توجه قرار نمی دهد. (۳۴) در واقع مطابق با ماده ۴۰ اعلامیه مزبور، یک کشتی حامل قاچاق جنگی، در صورتیکه قاچاق مزبور «بر حسب ارزش، وزن، حجم یا کرایه» بیش از نصف محموله کشتی باشد، محکوم می شود.

* توضیح اینکه عده‌ای از حقوقدانان بر این عقیده‌اند که محاصره دریایی با بند ۱ پروتکل اول ژنو (۱۹۷۷) منضم به کنوانسیونهای ۱۹۴۹ ژنو که گرسنگی دادن به غیرنظامیان را به عنوان یک روش جنگی منع می کنند، مغایرت دارد؛ چون محاصره دریایی می تواند چنین عواقبی را در پی داشته باشد. به بند ۲ همین ماده هم توجه شود.

31- See: E. Rauch, *op.cit*, supra, note 19.

۳۲- نگاه کنید به شارل روسو، پیشین، صفحات ۴۶۷ به بعد.

33- See: "The Persian/Arabic Gulf Tanker War: International Law or International Chaos", Report of the Conference sponsored by the Council on Ocean Law and the Law of the Sea Institute, held on 26 January 1988, Washington D.C., reproduced in *Ocean Development and international Law*, Vol 19 (1988), p. 307.

۳۴- ماده ۳ (۹)، قانون رسیدگی به دعاوی مربوط به غنایم جنگی ایران.

عملکرد جمهوری اسلامی ایران قبل از تصویب قانون، با حقوق بین‌الملل منطبق بوده است. این مطلب به عنوان دلیلی جهت آزادی کشتی المحرق (به تاریخ ۱۲ جولای ۱۹۸۴) متعلق به شرکت کشتیرانی عربی متحده، علی‌رغم اینکه عراق سهامدار آن می‌باشد، ذکر می‌شود.^(۳۵) تنها کشتی Ibn Al Beitar تحت پرچم کویت، که در ۲۵ نوامبر ۱۹۸۵ به وسیله نیروی دریایی ایران توقیف شد، به علت تردیدهای جدی دایر بر تعلق کشتی مزبور به دشمن، اجازه داده نشد که مجدداً به راه خود ادامه دهد.^(۳۶) کشتی مزبور هدف حمله نیروی هوایی عراق قرار گرفت و غرق شد.

ب - رأی در خصوص اعتبار قانونی توقیف: بر اساس قانون ایران مصادره کالاها، اموال و وسائط نقلیه بایستی مبتنی بر رأی دادگاه غنائم جنگی باشد؛ با این وجود، در دو مورد مصادره می‌تواند بدون دخالت قاضی صورت پذیرد.^(۳۷)

اولین استثناء مربوط است به مصادره اموال عمومی دشمن؛ این امر مطابق حقوق بین‌الملل است و ممکن است حتی در مقایسه با رویه و عملکردی که در حال حاضر مصادره اموال دشمن را به اموال دولتی و نیز اموال متعلق به اتباع این دولت تعمیم می‌دهد، معتدل و مناسب تلقی شود.

دومین استثناء^(۳۸) ناظر است بر اموال، کالاها و وسائط نقلیه‌ای که ایران انتقال آنها را به سرزمین دشمن ممنوع اعلام کرده است. این استثنائات مطمئناً با این قاعده که «هر توفیقی باید مورد قضاوت قرار گیرد»^{*} ناسازگار است؛ مع هذا این امر بایستی به این صورت توصیف گردد که هر دعوی مربوط به مصادره اموال می‌تواند به محکمه تسلیم شود.

قطع نظر از این دو استثناء مصادره کالاها، اموال و وسائط نقلیه باید در عرض ۴ ماه از

۳۵- نگاه کنید به منبع شماره ۲۶، ص ۱۱۴.

۳۶- نگاه کنید به منبع شماره ۲۴، ص ۱۱۲.

۳۷- ماده ۴ قانون نحوه رسیدگی به دعاوی مربوط به غنائم جنگی ایران.

۳۸- نگاه کنید به: شارل روسو، منبع قبلی، ص ۵۴.

* "Every seizure must be judged".

تاریخ توقیف به دفتر دادگاه تسلیم شود. مواد غذایی فاسدشدنی و کالاهایی را که نگهداری از آنها مقرون به صرفه نباشد، می‌توان با اجازه دادستان به فروش رسانده، وجوه حاصل از فروش را تا تعیین تکلیف از طرف دادگاه، به حساب وزارت دادگستری واریز کرد.

از آنجا که دادگاه مزبور بخشی از دادگاه عمومی نظام حقوقی را تشکیل می‌دهد، دعاوی مطابق آیین دادرسی مدنی رسیدگی می‌شوند؛ مگر دادگاه در تهران است و تا این تاریخ (مارس ۱۹۹۰-اسفند ۱۳۶۹) هیچ حکمی صادر نکرده است

ج - اعمال حق تفتیش و توقیف بعد از آتش‌بس: روزی که بین ایران و عراق آتش‌بس برقرار گردید، فرمانده نیروی دریایی ایران اعلام کرد که نیروهایش تا زمان صلح، به تفتیش کشتیها ادامه خواهند داد.^(۳۹) عراق عمل مزبور را در مورد اعتراض قرارداد، آن را مغایر منشور ملل متحد و بویژه اصل امنیت دسته جمعی دانست.^(۴۰) نظریه ایران مبتنی بر این واقعیت بود که متارکه جنگ و حتی فراتر از آن، آتش‌بس، حالت جنگ را پایان نداده و تا زمانی که به یک معاهده صلح دست یابند، حقوق جنگ حاکم بر روابط بین دو دولت خواهد بود.^(۴۱) در عین حال ایران اضافه می‌کند آمادگی آن را دارد که به یک فرمول مصالحه، دست یابد.

اگر چه ایران در عمل اقدام به تفتیش نکرد، مع‌هذا مسئله باقی است و از نظر تئوریک می‌تواند جالب باشد. در چهار چوب کنوانسیونهای ترک مخاصمه است که می‌توان راه حلی برای مسئله مزبور یافت. اکثر این کنوانسیونها به طور کلی اعمال حق توقیف را منع می‌کنند. موضع علمای حقوق یکپارچه نیست. با وجود این، اکثریت مؤلفین مدافع

۳۹- روزنامه اطلاعات، ۲۹ مرداد ۱۳۶۷.

۴۰- سخنرانی وزیر امور خارجه عراق در چهل و سومین اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل متحد، ۴ اکتبر ۱۹۸۸.

۴۱- سخنرانی وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران در چهل و سومین اجلاس مجمع عمومی ملل متحد ۳ اکتبر ۱۹۸۸.

استدلال مخالف هستند.^(۴۲) در خصوص دوره آتش‌بس، سوابق، اگر نگوئیم که اصلاً وجود ندارد، نادر است. از آنجا که اعمال حق توقیف نمی‌تواند به خودی خود یک عمل مخاصمه‌آمیز تلقی شود، می‌توان نتیجه گرفت که متخاصمین می‌توانند حداقل تا زمان انعقاد یک قرارداد ترک مخاصمه به اعمال حق مزبور ادامه دهند.

واکنش در برابر تخلف از تعهد به بیطرفی و تبعیض بین دول متخاصم

کویت، عربستان سعودی و ایالات متحده آمریکا از سوی ایران متهم شدند که در طول جنگ از تعهدات بیطرفی و عدم تبعیض قصور ورزیده‌اند.^(۴۳) موضع ایران در برابر همه آنها یکسان نبود. ایران به کوتاهیهای کویت و عربستان سعودی از طریق حمله به تانک‌های حامل نفتشان پاسخ داد. راجع به ایالات متحده که از سوی ایران متهم به همکاری با متجاوز بود، عکس‌العمل واجد شرایط خاصی بود و با در نظر گرفتن شرایط حاکم مورد به مورد اقدام شد.

الف - حمله به نفتکشهای بیطرف: بعد از توسعه منطقه ممنوعه عراق در ۱۲ اوت^(۴۴) ۱۹۸۴

42- See: O. Rojahn, "Ship, Visit and Search", in R. Bernhardt (ed), *Encyclopedia of Public International Law*, Instalment 4 (1982), pp. 128 ff.; R.R. Baxter, "Armistices and Other Forms of Suspension of Hostilities", in *Recueil des Cours de L'Académie de droit international*, 1976, Vol. I, p. 376.

همچنین نگاه کنید به: حمیدرضا ملک‌محمدی نوری، مفاهیم تعلیق مخاصمات و حالت نه جنگ، *نه صلح در حقوق بین‌الملل*، زیر نظر جمشید ممتاز (تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲).

۴۳- ماده ۹ کنوانسیون پنجم لاهه ۱۹۰۷، کشورهای بیطرف را متعهد می‌کند که با دولتهای متخاصم به نحو واحد رفتار کنند. بنابراین هر گونه اقدامات محدودکننده متخذه به وسیله کشورهای قدرتمند بیطرف در رابطه با انتقال اسلحه یا آذوقه بایستی در خصوص کلیه دولتهای متخاصم اعمال شود.

44- See: C. Rpusseau, "Chronique des faits internationaux". *Revue général de droit international public*, Vol. 86 (1982), pp. 1137.

(۲۱ مرداد ماه ۱۳۶۳)، نیروی هوایی عراق تعدادی از نفتکشهای بیطرف را در مجاورت ترمینال نفتی جزیره خارک، مورد حمله قرار داد. در ۲۵ آوریل ۱۹۸۴ (۵ اردیبهشت ماه ۱۳۶۳)، عراق برای اولین بار سوپر تانکر "Safina Al Arab" را که تحت پرچم سعودی بود، مورد حمله قرار داد.^(۴۵) کشور مزبور روزهای بعد، حملاتش را تشدید کرد. ایران در ۱۶ مه ۱۹۸۴، با حمله به نفتکش Yanbu Pride که تحت پرچم سعودی بود، مبادرت به مقابله به مثل نمود.^(۴۶) تعداد حملات ایران که غالباً علیه نفتکشهایی که حامل نفت کویت بودند، صورت گرفت، در مقایسه با حملات عراق کمتر بود.

جنگ نفتکشها تا پایان مخاصمات تداوم یافت و برای کشتیرانی بیطرف خیلی سنگین (گران) تمام شد. در ۲۵ مه ۱۹۸۲ (۴ خرداد ماه ۱۳۶۱)، ۶ دولت عضو شورای همکاری خلیج فارس، طی نامه‌ای خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد درخواست تشکیل جلسه شورای امنیت را کردند. سفیر ایران در سازمان ملل بر آن شد که حملات ایران را توجیه کند. استدلال ایران اساساً بر دو ایده مبتنی بود:

- واکنش علیه کمکهای تدارک دیده شده برای دولت عراق توسط برخی از دولتهای منطقه.

- اصل یکپارچگی امنیت در خلیج فارس.*

۱- نتایج کمکهای اعطایی به عراق: به نظر ایران «برخی از دولتهای منطقه که منابع

۴۵- در این رابطه نگاه کنید به:

P. Tavernier, "La guerre entre l'Irak et l'Iran et la navigation dans Le Golfe", in *Actes du colloque de: Brest: les communes faces a La loi littoral' du 3 Janvier 1986*, reproduced in *Annuaire de l'Association Droit, Littoral et Mer* (1987), pp. 6 ff.

46- See: M. Jenkins, "Air Attacks on Neutral Shipping in the Persian Gulf: the Legality of the Iraqi Exclusion Zone and Iranian Reprisals", *Boston College International and comparative Law Review*, Vol. 8 (1985), p. 518.

* امنیت برای همه یا برای هیچکس.

مادی و کمکهای وسیعی را در اختیار عراق قرار داده، آن دولت را تشویق به تهدید کشتیهای تجاری در خلیج فارس می‌کنند، هنوز خواهان این هستند که از نتایج پشتیبانی آشکارشان از عراق متجاوز علیه ایران مصون بمانند.^(۴۷) کویت و عربستان به طور خاص، مشمول این وضعیت هستند.^(۴۸)

نظر ایران بر این بود که از آنجا که نفت تنها منبع درآمد این کشورهاست، نفتی که توسط این نفتکشها در شرایط فعلی حمل می‌شود، کالایی ممنوعه تلقی می‌گردد؛^(۴۹) لذا ایران حق توسل به زور علیه نفتکشهای کشورهای مزبور را برای خود محفوظ نگه می‌دارد. مسئله مشروعیت چنین اعمالی به نحو زیرکانه‌ای طرح شده بود. در این مرحله بایستی بین نفتکشهای تحت پرچم کشور بیطرفی که ذینفع در مناقشه نیست، و آن کشتیهایی که تحت پرچم کشورهایی هستند که از تعهدات اساسی بیطرفشان قصور ورزیده‌اند، تمایز قایل گردید. بدیهی است که شورای امنیت در قطعنامه ۵۵۲ (اول ژوئن ۱۹۸۳) این تمایز را مورد توجه قرار داده، صرفاً حمله به کشتیهای حامل پرچم دولتهای غیرساحلی خلیج فارس را محکوم کرد.^(۵۰) چنین تفسیری منجر به این می‌شود که ما بپذیریم که ایران در توسل به زور علیه کشتیهای تحت پرچم کویت و عربستان، به منظور واداشتن آنها بر انجام تعهداتشان، محق بوده است. در این ارتباط «ایران می‌بایست مطابق معیار ضرورت و تناسب، ملحوظ در حقوق مدرن دفاع مشروع، عمل می‌کرد».^(۵۱) نهایتاً در این منطقه، آزادی عمل دول متخاصم بستگی به میزان

۴۷- نگاه کنید به نامه سعید رجایی خراسانی نماینده اسبق دائم جمهوری اسلامی ایران در سازمان ملل متحد، به دبیرکل سازمان ملل متحد ۲۵ مه ۱۹۸۴ (۴ خرداد ماه ۱۳۶۱).

۴۸- اظهارات یک خلبان اسیر عراقی، در خصوص استفاده نیروی هوایی عراق از حریم هوایی کویت برای حمله نفتکشها و تأسیسات نفتی ایران در خلیج فارس.

۴۹- نامه وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان ملل متحد نگاه کنید به:

Keesing's Contemporary Archives, Vol. 33 (1987), p. 35598.

50- See: F.V. Russo, *op.cit.*, supra, note 11, p. 396.

51- See: S. Davidson, "United States Protection of Reflagged kuwaiti

کمکی دارد که یک دولت بیطرف به توان نظامی دشمن می‌کند و اینکه می‌توان در نهایت امر حقوق اعطایی به دولت بیطرف را سلب کرد. اگر اینطور باشد، تردیدی وجود ندارد که در کلیه موارد، انهدام کشتیهای تجاری مستلزم اخطار قبلی است و کشتی جنگی باید ایمنی سرنشینان را تأمین کند. (۵۲)

۲- اصل یکپارچگی امنیت در خلیج فارس: «از نظر جمهوری اسلامی ایران، امنیت خلیج فارس تجزیه‌ناپذیر است، یا امنیت برای همه وجود دارد، یا هیچ امنیتی برای هیچ کسی وجود ندارد». (۵۳)

اهمیت امنیت کشتیرانی برای ایران غیرقابل انکار است، از آنجا که از طریق این آبراه است که ایران بخش عظیمی از نفتش را صادر می‌کند، عراق به منظور قطع منبع اصلی درآمد ایران و اجبار ایران به پذیرش پیشنهادات صلح، نفتکشهایی را که مقصد و یا مبدأ آنها بنادر ایران بود، مورد حمله قرار می‌داد. بر این اساس ایران مجبور شد که با حمله به کشتیهای بیطرف پاسخ گوید تا بدان وسیله صادرات نفت دیگر کشورها از طریق خلیج فارس را قطع کند. در این زمینه بود که ایران به اصل یکپارچگی امنیت در خلیج فارس توسل جسته تا عمل خود را توجیه نماید. در واقع، اتخاذ این سیاست جدید که فاقد هر گونه مبنای حقوقی بود، این امید را تقویت می‌کرد که قربانیان، به عراق فشار وارد نمایند که به حملات خود پایان دهد. در این راستا بود که رهبران ایران در چندین مورد در طول جنگ تهدید کردند که اگر به استفاده از تنگه هرمز برای صدور نفتشان قادر نباشند، آن را خواهند بست. (۵۴) این واقعیت که بیش از نیمی از ناوگان نفت‌کشی کویت (۵۵) تحت

Vessels in the Gulf War: the Legal Implication", *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol.4 (1989), p. 184.

52- See: E. David, "La guerre du Golfe et le Droit International". *Revue belge du Droit international*, Vol. 20 (1987), p. 175.

۵۳- نگاه کنید به منبع شماره ۴۷.

۵۴- خطبه‌های نماز جمعه تهران توسط رئیس جمهوری (وقت)، آیت‌الله خامنه‌ای، ۱۳ اسفند ۱۳۶۳.

۵۵- در این رابطه نگاه کنید به:

پرچم ایالات متحده امریکا از تنگه هرمز عبور کرد و احتیاط در اقدام به درگیری، مؤید شکست نسبی این سیاست می باشد.

ب - مشارکت ایالات متحده به نفع عراق در مخاصمه: حضور گسترده ناوگان ایالات متحده در خلیج فارس،^(۵۶) ریشه و عامل بحران شدید با ایران بود. ایالات متحده امریکا در «اعمال حق دفاع مشروع»^(۵۷) به یک سلسله اقدامات دریایی و هوایی علیه اهداف ایران مبادرت ورزید.^(۵۸) ایران بلافاصله این اعمال را به عنوان اعمال تجاوزکارانه تلقی کرده، از اجازه دادن به ناوگان امریکایی در اعمال حق عبور بی ضرر خودداری نمود.

۱- اعمال تجاوزکارانه ایالات متحده امریکا: اهمیت این مسئله برای ایران آنچنان بود که شخص وزیر امور خارجه ایران، دلایل ایران را در نامه های ارسالی خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد تبیین کرد؛ دلیلی که بعداً در شورای امنیت، در طول مذاکرات

R.Wolfrum, "Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: an International Legal Perspective". *Virginia Journal of International Law*, Vol.29 (1989), pp.387 ff; S. Davidson, *op.cit.*, supra, note 51.

۵۶- در اکتبر ۱۹۸۷، ۳۱ کشتی جنگی امریکا با تناژ بیش از ۴۲۰/۰۰۰ در خلیج فارس و دریای عمان حضور داشتند:

Declaration by Admiral Le Pichon at study days on "Enseignements militaire, juridiques et économiques de la Guerre du Golfe," 7-8 december 1989, Grenoble, France.

۵۷- نگاه کنید به:

UN. Doc. S/19149,22 Setember 1987.

۵۸- حمله ۳۰ شهریور ۱۳۶۶ علیه کشتی ایران اجر که تحت پرچم ایران مظنون به مین گذاری بود؛ تهاجم علیه واحدهای دریایی ایران در آبهای سرزمینی جزیره فارسی در ۱۶ مهر ماه ۱۳۶۶، حمله به سکوهای اکتشاف نفت رشادت و رسالت در ۲۷ مهر ماه ۱۳۶۶، و ناصر، سلمان و مبارک در ۲۹ فروردین ماه ۱۳۶۷ و نهایتاً انهدام هواپیمای مسافربری ایران با شلیک موشک از یک ناو امریکایی در ۱۲ تیر ماه ۱۳۶۷.

مربوط به انهدام ایرباس ایرانی، به تفصیل تشریح گردید. به نظر ایران، حضور ناوگان ایالات متحده مغایر با نص قطعنامه ۵۹۸ شورای امنیت، بویژه پاراگراف ۵ آن بود.* اشاره به این قطعنامه توسط دولتی که هنوز آن را نپذیرفته، حداقل امری توأم با تناقض است. ایالات متحده به دلیل عضویتش در سازمان ملل متحد، متعهد بود که تصمیم شورای امنیت را اجرا کند. در عین حال باید بر نقش و مسئولیت ویژه ایالات متحده به عنوان عضو دائم شورای امنیت، در حفظ صلح و امنیت بین‌المللی، تأکید شود. قطع نظر از امنیت کشتیرانی در خلیج فارس معلوم شد که حضور ناوگان ایالات متحده، یک عامل تنش است. علاوه بر این، امریکا از طریق حضور و مزاحمتش در اعمال حق تفتیش و بازرسی کشتیها، از تجاوز حمایت کرده و بیطرفی خود را نقض کرده است.^(۵۹)

ایران استدلال ایالات متحده را که ادعا کرده بود، مطابق با ماده ۵۱ منشور عمل کرده است، ردّ نمود. به عقیده ایران «بر اساس منشور اعمال دفاع مشروع تنها در پاسخ به حملات مسلحانه قبلی می‌تواند صورت پذیرد». در اکثر مواردی که ایالات متحده ابتکار حملاتی را علیه اهداف غیرنظامی داشته، بنابر تعریف، عاری از هرگونه حمله مسلحانه بوده است. تحت این شرایط، چنین اقداماتی تنها می‌تواند به عنوان نقض بارز اصل عدم استفاده از زور در روابط بین‌المللی در نظر گرفته شود.^(۶۰) ایران نسبت به تفسیر خیلی وسیع ایالات متحده در مورد ماده ۵۱ منشور ملل متحد که مطابق آن «دفاع مشروع می‌تواند نه تنها در صورت وقوع حمله مسلحانه، بلکه صرفاً به دلیل وجود مقاصد

* بند ۵ قطعنامه ۵۹۸: «از تمامی کشورها می‌خواهد که حداکثر خویشتنداری را مبذول دارند و از هرگونه اقدامی که ممکن است به تشدید و گسترش بیشتر درگیری منجر شود، احتراز نموده، بدین ترتیب اجرای قطعنامه حاضر را تسهیل کنند».

۵۹ - نگاه کنید به بیانات وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران در برابر شورای امنیت ۲۳ تیر ماه

۱۳۶۷.

۶۰ - همان.

خصومت آمیز» اعمال شود،^(۶۱) اعتراض کرد. بدیهی است که مسئله مزبور هیچ ارتباطی با دفاع مشروع نداشته، یکی از مظاهر دفاع مشروع پیشگیرانه را تشکیل می‌دهد که هرگز پشتیبانی شورای امنیت را بدست نیاورده است.^(۶۲) به نظر ایران، عمل انجام گرفته توسط ایالات متحده در آبهای سرزمینی ایران و فضای بالای آن، یعنی حمله به واحدهای نیروی دریایی ایران و انهدام ایرباس ایران همه از ویژگی یک عمل تجاوزکارانه، آنگونه که در قطعنامه «تعریف تجاوز» تعریف شده است، برخوردار می‌باشد. در واقع صراحتاً بیان شده که از جمله اقداماتی که اعمال تجاوزکارانه را تشکیل می‌دهد عبارت است «از هرگونه استفاده از نیروی نظامی به وسیله یک دولت علیه سرزمین دولت دیگر».*^(۶۳)

به این ترتیب، ایران بر این باور است که با ارتکاب و انجام این اعمال تجاوزکارانه، ایالات متحده مشارکت فعال در جنگ تحمیلی علیه ایران از طرف ایادی تجاوزکارش در عراق داشته است.^(۶۴)

61- See: N. Ronzitti, "La guerre du Golfe, le déminage et la navigation des navires", *Annuaire français du droit international*, vol 33 (1987). p. 655.

۶۲- قطعنامه شماره ۴۸۷ (۱۹۸۱)، بمباران راکتور تموز در عراق به وسیله اسرائیل را که بر اساس نظریه دفاع پیشگیرانه انجام گرفته بود، محکوم نمود.

* ماده ۳ قطعنامه تعریف تجاوز: «هر یک از اقدامات زیر بدون توجه به اعلان جنگ،... کیفیت اقدام تجاوزکارانه خواهند یافت:

الف-...

ب-... کاربرد هر نوع سلاح توسط یک دولت علیه سرزمین دولت دیگر».

۶۳- قطعنامه ۱۳۱۴ (XXIX)، ۱۴ دسامبر ۱۹۷۴.

۶۴- نگاه کنید به نامه وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان ملل متحد، ۲۱ اکتبر ۱۹۸۷ (۲۹ مهر ماه ۱۳۶۶). به عقیده ایران حمله به چندین نفتکش ایرانی در نزدیکی ترمینال جزیره لارک توسط عراق در ۱۴ مه ۱۹۸۸، «با همکاری کامل نیروهای امریکا صورت گرفت... در طول این دوره، نیروی دریایی امریکا با انسداد شبکه‌های ارتباطی کشتیهای جنگی ایرانی و ایجاد یک کریدور هوایی امن برای

نهایتاً، این واقعیت که ایالات متحده به عنوان یک تهیه کننده سلاح برای عراق عمل کرده و اینکه آنها به طور رسمی اعلام کرده اند که «شکست عراق از ایران، در تعارض و مغایر با منافع ایالات متحده خواهد بود و اینکه برای جلوگیری از چنین نتیجه‌ای گامهایی را بر خواهند داشت»،^(۶۵) نقطه نظر ایران را بیشتر تقویت می‌کند.

۲- عبور بی‌ضرر کشتیهای جنگی امریکا در آبهای سرزمینی ایران: در طول جنگ، یادداشتهایی که بین ایالات متحده و ایران از طریق حافظین منافعشان* در دو کشور مبادله گردید، راجع به حوادثی بود که در آن نیروهای دریایی و هوایشان، درگیر شده بودند.

ایجاد «حریم امنیتی»** در اطراف کشتیها و هواپیماها، توسط امریکا^(۶۶) و نیز اراده آن کشور در اعمال حق عبور بی‌ضرر از آبهای سرزمینی ایران، عامل این حوادث

هواپیماهای عراق، تسهیلاتی را در اختیار رژیم عراق قرار داده است».

UN. Doc. S/19885, 16 May 1988.

65- See: F. Boyle, "International Crisis and Neutrality: U.S. Foreign Policy Towards the Iran-Iraq War", in A. T. Leonhard (ed.), *Neutrality: Changing Concepts and Practices* (1987), P.73.

*Interests Sections,

** Cordons Sanitaires.

۶۶- یادداشت ویژه به تاریخ ۲۲ ژانویه ۱۹۸۴ (۲ بهمن ماه ۱۳۶۳) در مورد محدودیت پرواز بر فراز برخی از مناطق آبهای آزاد در خلیج فارس و دریای عمان، در فصل ۴، ب ۸.۱، منتشر شد. به نظر ایران این یادداشت، نقض آشکار حقوق بین‌المللی و عملکرد عمومی ناظر بر آزادی پرواز بر فراز آبهای آزاد و دخالت مستقیم در امور داخلی کشورهای ساحلی است». نگاه کنید به:

MID/ 3- WP/108 of 5 April 1984. I.C.A.O. Third Middle East Regional Air Navigation Meeting. See Also: UN Doc. S/16381 of 1st March 1984: Letter from the Iranian Foreign Minister to the Secretary General of the UN.

بود.^(۶۷) در ارتباط با نکتهٔ اخیر ایران طی یادداشتی به وزارت خارجه ایالات متحده امریکا که به عنوان یک سند توسط شورای امنیت منتشر شد، موقعیت خود را به تفصیل تشریح کرد.^(۶۸)

این یادداشت به طور جداگانه‌ای مسئله عبور از آبهای سرزمینی به طور کلی، و مسئله عبور از طریق بخشی از آبهای سرزمینی در تنگهٔ هرمز را مورد بررسی قرار داد. راجع به اولین مورد، به کار کنفرانس سوم سازمان ملل متحد ناظر بر حقوق دریاها اشاره شده است تا تأکید شود که مطابق با مادهٔ ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاهای ملل متحد، ایران محق بود که عبور بی‌ضرر کشتیها را از طریق اجازه قبلی برای ورود به آبهای سرزمینی، تحت کنترل درآورد؛^(۶۹) نظریهٔ مندرج در اعلامیه‌ای که به وسیله ایران هنگام امضای کنوانسیون مذکور صادر شده است.^(۷۰) بر این اساس، ایران استدلال می‌کند که عبور کشتیهای ایالات متحده نمی‌تواند به عنوان عبور بی‌ضرر تلقی شود. فعالیت‌های خصمانه امریکا در گذشته، مؤید این نظریه است. راجع به عبور از تنگه هرمز، ایالات متحده بر این عقیده است که مطابق با کنوانسیونهای سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاهای، عموماً در مورد چنین تنگه‌هایی، همهٔ ملل از حق عبور ترانزیت بدون قید و شرط بهره‌مند هستند، که به طور خاص شامل حق پرواز نیز می‌شود.^(۷۱)

به نظر ایران، اصل عبور ترانزیتی یک اصل حقوق بین‌الملل عرفی نیست و تنها نسبت

67- See, among others, Department of State, *Note*, Washington, 4 October 1988.

۶۸- نگاه کنید به یادداشت جمهوری اسلامی ایران خطاب به ایالات متحده امریکا، ۲۴ اسفند ۱۳۶۸.

69- A. V. Lowe, *op. cit.*, *Supra*, note 30, p. 289.

70- See: *The Law Sea; Status of the United Nations Convention on The Law of The Sea*, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea (1985).

71- *op. cit.*, *Supra*, note 67.

به دولتهای عضو کنوانسیون لازم‌الاجرا است.^(۷۲) ایران و امریکا عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیستند.* در هر صورت به طور کلی پذیرفته شده است که یک کشور حاشیه‌ای و مجاور که در حال جنگ است، نمی‌تواند متعهد به تضمین عبور ترانزیتی باشد؛ به این دلیل، چنین عبوری مغایر با حق دفاع مشروع خواهد بود و عملکرد دولتها ثابت می‌کند که دولتهای ساحلی دارای اختیارات ذاتی هستند.^(۷۳) در این مورد آشکار است که اعمال اصل عبور بی‌ضرر، به بهترین وجهی امنیت دولت ساحلی را تضمین می‌کند.

۷۲- اعلامیه جمهوری اسلامی ایران به هنگام اعضای کنوانسیون وین ۱۹۸۲: «... استنباط جمهوری اسلامی ایران این است که:

۱- علیرغم خصیصه مورد نظر کنوانسیون که شمول عام و طبیعت تقنینی آن می‌باشد، برخی از مقررات آن که صرفاً نتیجه مصالحه (سیاسی) بوده، ضرورتاً جنبه تدوین عرف موجود یا رویه جاری به صورتیکه ماهیت تعهدآمیز داشته باشد، ندارند. بنابراین با توجه به ماده ۳۴ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ در مورد حقوق معاهدات، طبیعی است که تنها کشورهای عضو کنوانسیون حقوق دریاها می‌توانند از حقوق قراردادی ناشی از آن بهره‌مند شوند. ملاحظات فوق صراحتاً، نه منحصرأ، به موارد زیر مربوط می‌گردد:

- حق عبور ترانزیتی از تنگه‌های مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی...».

* بر اساس ماده ۳۷ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، تنگه‌هایی که دو منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد را به یک منطقه انحصاری اقتصادی مرتبط می‌سازند، تابع عبور ترانزیتی می‌باشند. عبور ترانزیتی که حقی است متعلق به کلیه کشتیها و هواپیماها، عبارت است از اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز که صرفاً به منظور عبور مداوم و سریع از این گونه تنگه‌ها صورت می‌گیرد. لازم به یادآوری است که بر اساس قاعده عبور ترانزیتی، زبردربایی ملزم به عبور از روی آب نیست و هواپیماها نیز می‌توانند بدون کسب اجازه از دولت ساحلی از بالای این نوع تنگه‌ها پرواز کنند.

۷۳- منبع شماره ۳، ص ۳۸۳.