

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد یا یک تاکتیک جنگی؟

محمود زند و کیلی^۱

چکیده:

تحریم‌های آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران یکی از چالش‌های پیش روی نظام مقدس ما می‌باشد که مهم‌ترین بند قطعنامه اخیر، بازرسی کشتی‌ها است. حقوق بین‌الملل در خصوص بازرسی کشتی‌ها، تعاریف دقیقی دارد و نظرات نسبتاً قاطعی داده است. در هنگام ۸ سال دفاع مقدس نیز آمریکا و هم‌پیمانانش سعی کردند از این موارد قانونی سوء استفاده‌هایی به عمل آورند که با درایت جمهوری اسلامی ایران نتوانستند به نتیجه مؤثری دست پیدا کنند.

این مقاله سعی کرده است با توضیح این موارد قانونی، بررسی سوابق دفاع مقدس، تجزیه و تحلیل قطعنامه‌های صادره از شورای امنیت و بررسی جنبه‌های مختلف آن به این نکته پی ببرد که آیا بازرسی کشتی‌ها، قانونی، عرفی و عملی می‌باشد یا خیر؟ و آیا این حربه، یک راهبرد تبلیغاتی است یا یک تاکتیک جنگی؟

کلید واژگان: بازرسی کشتی، محاصره دریایی، حقوق دریایی، مصادره، تحریم.

مقدمه:

با پیروزی انقلاب اسلامی ایران و تصرف سفارت آمریکا در تهران، ایران هدف تحریم‌های آمریکا قرار گرفت. به رغم حل بحران گروگان‌گیری و لغو تحریم‌های دوره ریاست جمهوری جیمی کارتر، دولتمردان بعدی آمریکا (ریگان، بوش پدر، کلینتون) اقدام به اعمال تحریم علیه ایران نمودند که همچنان ادامه دارد. آنان با استناد به این که ایران از تروریسم بین‌الملل حمایت می‌کند، در روند صلح خاورمیانه اختلال ایجاد می‌کند و تلاش برای دست‌یابی به سلاح‌های کشتار جمعی را مد نظر دارد و همچنین نقض حقوق بشر در ایران، از این ابزار (تحریم) استفاده نمودند.

۱ - کارشناس ارشد مدیریت علوم دفاعی و رئیس دایره آئین نامه‌های دریایی ستاد آجا

۴۰..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
هدف آمریکا از این امر، تغییر رژیم، انزوا یا تغییر رفتار در رژیم اسلامی ایران می‌باشد. (سخائی
اردکانی، ۱۳۸۹، ص ۸)

آمریکا در رسیدن به دو مورد از این اهداف یعنی تغییر رژیم و تغییر رفتار، توفیقی پیدا نکرد و در خصوص انزوا اگر هم آمریکا به موفقیت اندکی دست پیدا کرده باشد، جمهوری اسلامی ایران توانست با ابتکاراتی از جمله برقراری رابطه با کشورهای آمریکای لاتین، این توطئه را خنثی نماید. از آن جا که موضوع مورد نظر (نتایج و پیامدهای تحریم آمریکا علیه ایران) موضوعی جدید و به روز می‌باشد، بنابراین منابع و تحقیقات به عمل آمده در این زمینه عمدتاً به صورت مقاله، ارائه شده است و کتب منتشر شده، بسیار محدود می‌باشد.

حق بازرسی^۱

حق بازرسی درباره پرچم کشتی است که توسط کشتی‌های جنگی از کشتی‌های غیر دولتی در آب‌های دریای آزاد انجام می‌گیرد. حق بازرسی در این حالت شامل بررسی اسناد کشتی مظنون توسط افراد کشتی جنگی می‌شود و مستلزم آن است که قایقی اسناد مزبور را به کشتی جنگی منتقل کند یا قایقی از طرف کشتی جنگی به کشتی تجاری فرستاده شود.

حق تفتیش^۲

اگر پس از بازرسی اوراق کشتی همچنان سوءظن کشتی جنگی یا دولتی باقی باشد "می‌تواند اقدام به بررسی بیشتری در روی عرشه کشتی بکند" که امکان دارد شامل بازبینی دقیق کلیه قسمت‌های کشتی و محموله آن شود. هدف از این کار بایستی جلوگیری از نقض قواعد پذیرفته شده در زمینه‌های معین باشد. دولت‌ها با توجه به این که حق تفتیش نوعی لطمه به اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم وارد می‌کند، همواره در مقابل پذیرش این حق حتی در چارچوب کنوانسیون‌ها از خود مقاومت نشان داده‌اند. در قرن نوزدهم، فرانسه و آمریکا همواره با حق مزبور سر سازگاری نداشتند، حتی در دوران معاصر در چارچوب کنفرانس ۱۹۵۶ برای الغای بردگی، اکثریت شرکت کنندگان با پیشنهاد بریتانیا برای اعطای حق تفتیش کشتی‌های مظنون به حمل برده

^۱ - Right of approach

^۲ - Right of search

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۴۱
مخالفت کردند. کنوانسیون ۱۹۸۲، دول ساحلی را مجاز می‌شمارد که برای اعمال حقوق حاکمه
خود برای اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی،
کشتی‌های خارجی مشغول دریانوردی را در این منطقه بازرسی کنند تا اختیارات خود را در زمینه
حفاظت محیط زیست دریایی اجرا کنند. (چرچیل، لو، ۱۳۷۷، ص: ۲۶۱)

موارد قانونی:

به نظر می‌رسد که ریشه‌های حق بازرسی به کنوانسیون ۱۸۴۵ فرانسه و انگلیس برای جلوگیری
از تجارت برده برگردد. در عین حال می‌توان کنوانسیون ۱۸۸۷ لاهه درباره تجارت مسکرات در
دریای شمال را نیز در نظر گرفت که بر اساس آن، افسران کشتی‌های جنگی دول عضو حق داشتند
کشتی‌های دارای پرچم دول عضو کنوانسیون را برای بازرسی اوراق آن‌ها متوقف کنند. علیرغم
سوابق موجود، این سؤال مطرح است که آیا صرف‌نظر از وضعیت‌های قراردادی، حق بازرسی
حالت قانونی دارد؟ آرای علمای حقوق در این زمینه متفاوت است. برخی علمای حقوق با توجه به
آزادی دریاها و انحصاری بودن اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم، معتقدند که چنین حقی
وجود ندارد. در حالی که برخی دیگر معتقدند با توجه به فقدان نیروی پلیسی بین‌المللی در دریای
آزاد و در عین حال نیاز به فراهم آوردن شرایط مراعات نظم، حق بازرسی امری موجه است. البته،
حق مزبور بایستی بر اساس زمینه‌های قوی در مورد سوءظن به تابعیت کشتی اعمال شود.

به نظر می‌رسد کنوانسیون دریای آزاد با بیان صریح مواردی که کشتی‌های جنگی می‌توانند
کشتی‌های دیگر را برای حمل پرچم بازرسی کنند، ریشه‌های قراردادی این حق را تأیید کرده
است. در واقع مطابق ماده ۲۲ کنوانسیون مزبور، کشتی‌های جنگی نمی‌توانند "اقدام به بازرسی
کشتی‌های دیگر برای حمل پرچم خود بکنند ... مگر این که زمینه‌های معقولی برای سوءظن
وجود داشته باشد که: الف) کشتی مشغول دزدی دریایی باشد؛ یا ب) کشتی مشغول حمل برده
باشد؛ یا پ) گرچه دارای پرچم خارجی است یا از نشان دادن پرچم خود امتناع می‌کند، ولی
تابعیت کشتی در واقع متعلق به همان دولت متبوع کشتی جنگی باید باشد." ماده ۱۱۰ از
کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دو مورد دیگر را هم به این فهرست اضافه کرده است که مربوط به
پخش برنامه‌های رادیویی غیرمجاز و بدون تابعیت بودن است. بر اساس مفاد دو کنوانسیون
فوق‌الذکر، حق بازرسی بر حق تفتیش اولویت دارد.

۴۲..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
بر اساس مفاد ماده ۷۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت ساحلی می‌تواند "اقدامات لازم، من جمله سوار شدن به کشتی، بازرسی، توقیف یا رسیدگی قضایی ضروری را برای حصول اطمینان از رعایت قوانین و مقررات خود به عمل آورد..." چنانچه دولتی دارای دلایل روشنی برای سوءظن به کشتی باشد که مشغول دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی آن است از لحاظ نقض اصول و استانداردهای قابل اعمال بین‌المللی جلوگیری، تقلیل و کنترل آلودگی از کشتی‌ها که منجر به تخلیه عمده یا تهدید به آلودگی مهمی برای محیط زیست دریایی باشد، دولت مزبور طبق ماده (۵) ۲۲۰ می‌تواند اقدام به "بازرسی فیزیکی" (عملی) کشتی کند تا از عدم نقض مقررات اطمینان حاصل کند.

به خاطر جلوگیری از سوءاستفاده از حق تفتیش، هر دو کنوانسیون اصرار دارند که این حق باید با رعایت کلیه ملاحظات ممکن انجام گیرد و اگر سوءظن نادرست از آب درآید و روشن شود که کشتی مورد سوءظن کاری که مستلزم بروز سوءظن باشد، انجام نداده است، جبران خسارات ضرورت دارد. (چرچیل، لو، ۱۳۷۷، ص ۲۶۱)

سابقه بازرسی کشتی‌ها در دفاع مقدس:

در ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ (۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹)، عراق اقدام به تهاجم نظامی 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 این که 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، سگوهای استخراج و نفت کش‌های حامل نفت ایران را هدف حملات هوایی خود قرار داد. 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 نفت کش‌هایی کرد که عازم این کشورها بوده و یا از آن کشورها بارگیری کرده بودند.

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۴۳
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. (پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

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 نیروی دریایی، چندین اطلاعیه خطاب به دریانوردان صادر کردند. بر اساس این
اطلاعیه‌ها، ایران به منظور کنترل کشتی‌رانی، یک منطقه جنگی در طول سواحل خود در خلیج
فارس ایجاد و اقدام به محاصره دریایی عراق کرد. (پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص:
اینترنت)

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 "کیبل بنک لایت"^۱ وصل می‌کرد، در بر می‌گرفت. این جزایر، جنوبی‌ترین
جزایر ایران در خلیج فارس هستند، لذا برخلاف ادعاهایی که شده است، ایران هرگز منطقه
جنگی خود را به تنگه هرمز توسعه نداده، بلکه در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۸۰ (۲۰ مهر ۱۳۵۹)، تعهد
خود را به باز نگه داشتن تنگه مزبور جهت کشتی‌رانی، مورد تأکید مجدد قرار داد. 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

^۱ - Cable Bank Light

مدخل تنگه هرمز، با مقامات بندرعباس تماس گرفته؛ خط سیر و مقصد کشتی را به اطلاع آن‌ها برسانند.

کشتی‌هایی که مقصد آن‌ها بندر یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس بود، به دلایل امنیتی ذکر شده، تحت مقررات شدید تری 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.

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. همان‌طور که به کرات گفته شد، تردد در منطقه مزبور، به علت وقوع عملیات جنگی، می‌توانست برای کشتی‌رانی بین‌المللی خطرانی را دربرداشته 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. پس از آن که 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.

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

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۴۵
ایجاد چنین منطقه‌ای، عملی غیرقانونی و مغایر با اصل آزادی کشتی‌رانی بوده و در تعارض با
مفهوم بی‌طرفی است. (پایگاه اینترنتی حقوق‌دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

محاصره دریایی ساحل عراق توسط ایران:

به تاریخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ (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. 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.
هیچ‌گونه 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
دریاهای آزاد دسترسی پیدا کنند. از اول اکتبر ۱۹۸۰ (۹ مهر ۱۳۵۹)، ایران، محاصره دریایی را به
اروندروود توسعه داد، انسداد این آبراه بر اساس این واقعیت توجیه می‌گردید که عراق با عمل
تجاوز کارانه‌اش شدیداً امنیت کشتی‌رانی را در این آبراه به مخاطره افکنده بود. 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. 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، مسئول امنیت کشتی‌رانی در این آبراه و تهیه مقررات مربوط به آن می‌باشد. اگر
چه هیچ چیزی از انسداد یک آبراه توسط یک دولت در حال جنگ ممانعت نمی‌کند، 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 در بر می‌گرفت و انهدام کشتی‌ها در اروند در روزهای
اول جنگ عملاً کشتی‌رانی در این آبراه را غیر ممکن کرده بود.

۴۶..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹

توسعه محاصره دریایی به اروندرود، فرصتی برای تثبیت و تأکید بر اعتبار معاهده‌ها 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. اگر چه متعاقب پذیرش پروتکل اول الحاقی به کنوانسیون ژنو ۱۹۴۹، تردیدهایی در مورد مشروعیت محاصره‌های دریایی ابراز گردید، اما دکتین، تقریباً به اتفاق آراء، 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 (فوریه ۱۹۰۹) مورد توجه قرار می‌دهد. مع‌هذا، 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 تلافی‌جویانه توجیه می‌کند. اینجا باید یادآور شد که اقدامات تلافی‌جویانه بایستی مستقیماً متوجه دولت یا منافع دولتی باشد که مسئول نقض حقوق بین‌الملل است، در حالی که ایجاد منطقه ممنوعه منافع دولت‌های بی‌طرف را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

باید تمایزی بین تعهد کشتی‌های بی‌طرف به عدم حمل قاچاق برای دول متخاصم و تعهد به عدم جانب‌داری و بی‌طرفی از سوی دولت‌های بی‌طرف قائل گردید. (پایگاه اینترنتی حقوق‌دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

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 "السا کت" ۱ را که تجهیزات نظامی به مقصد عراق حمل می‌کرد، توقیف نمود.

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 نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، تا پایان سال ۱۹۸۶ (۲۸ دی ماه ۱۳۶۵)، بیش از ۱۰۰۰ کشتی بازرسی شده است. مطابق ماده ۶۱ اعلامیه لندن، تنها کشتی‌هایی که به صورت کاروان توسط کشتی‌های جنگی کشورشان اسکورت می‌شوند، از بازرسی معاف هستند. مع‌هذا این استثناء، در صورتی که ثابت

^۱ - Elsa Cat

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۴۷

شود اسکورت توأم با حسن نیت نبوده، بلکه به منظور اعطای مصونیت به کشتی حامل قاچاق جنگی صورت گرفته است، می‌تواند مورد اعتراض واقع گردد. این مطلب در مورد تغییر پرچم، صرفاً به منظور برخورداری از حمایت کشتی‌های جنگی خارجی مصداق دارد. شاهد مثال آن مواردی است که بخشی از ناوگان نفت کش کویت تحت پرچم ایالات متحده آمریکا 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. همان‌گونه که عنوان قانون مزبور دلالت دارد، این قانون به قاچاق جنگی در مفهوم مضیق کلمه محدود نیست، بلکه یک قلمرو وسیع‌تری را شامل می‌گردد؛ 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 تصفیه کالاهای متعلق به دشمن و اتباعش نیز تسری دارد.

الف - کالاهایی را که می‌توان توقیف کرد: مطابق قانون ایران، کلیه اموال، کالاها، وسائط نقلیه و تجهیزات متعلق به دولت‌هایی که با ایران در حال جنگ باشند، بی‌درنگ متعلق به ایران می‌شود. تا آنجا که به دیگر کالاها مربوط می‌شود، کسانی که اموال و کالاهای مزبور متعلق به آن‌هاست، نوع و مقصدشان باید در آن واحد مورد توجه قرار گیرد. 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 نهایی‌شان، اعم از مستقیم یا غیر مستقیم، سرزمین دشمن است، در صورتی که توان نظامی دشمن را به طور مؤثر افزایش دهد. این معیار دوگانه‌ای است 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 اروندرود روی کشتی‌ها، هیچ کشتی بی‌طرفی قادر نبود که در جریان محاصره به بنادر عراق دسترسی پیدا کند. با در نظر گرفتن تناژ تخلیه شده در بندر کویت، مقامات ایرانی تردید کردند که آن کشور

۴۸..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
تسهیلاتی را جهت انتقال کالا به مقصد عراق، از طریق سرزمینش (حتی از آغاز جنگ) فراهم می‌آورد. بر این اساس، نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران تلاش‌های ویژه‌ای را برای بازرسی کشتی‌هایی که عازم کویت بودند و توقیف کالاهایی که ثابت می‌شد مقصد نهایی‌شان سرزمین دشمن است، به عمل آورد؛ لذا در ۲۰ ژوئن ۱۹۸۵ مقامات ایرانی کشتی "المحرق" را که تحت پرچم کویت و به مقصد کویت هدایت می‌شد، بازرسی و ۵ تن از اموالی را که آشکارا به مقصد عراق بود، توقیف کردند. این عملکرد مطابق حقوق بین‌الملل بود و چون چندین بار تکرار شده بود، افزایش غیرعادی صادرات به کشورهای هم‌مرز سرزمین دشمن در مواردی مبنای توقیف محموله‌ها بود.

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؟ این ابهامی است که باید روشن شود، این تفسیر مضیق از قاچاق جنگی مطابق برخی نظریات ابراز شده می‌باشد.

انگلستان مسئله را این گونه 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 صورتی که دلایل قابل قبولی داشته باشد که کشتی‌های مزبور برای طرف دیگر جهت استفاده در مخاصمه، سلاح حمل می‌کنند.

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 ژنو ۱۹۴۹ می‌باشد. 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 هر گونه تمایز بین قاچاق مطلق و نسبی برآمدند. از آن پس مقتضیات

^۱ - Al. Muharaq

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۴۹
جنگ اقتصادی، کشورهای در حال محاصره را به این جهت سوق داد که تجارت دریای دشمن
را که تحت پرچم‌های بی طرف به عمل می‌آید، به طور کامل متوقف کنند.

۳- توقیف کشتی‌های بی طرف حامل قاچاق جنگی: در این مورد، قانون‌گذار ایرانی،
علی‌الظاهر حقوق بین‌الملل، به ویژه اعلامیه ۱۹۰۹ لندن را که انعکاسی از این قاعده مسلم حقوق
بین‌المللی عرفی است، مورد توجه قرار نمی‌دهد. در واقع مطابق با ماده ۴۰ اعلامیه مزبور، یک
کشتی حامل قاچاق جنگی، در صورتی که قاچاق مزبور «بر حسب ارزش، وزن، حجم یا کرایه»
بیش از نصف محموله کشتی باشد، محکوم می‌شود.

عملکرد جمهوری اسلامی ایران قبل از تصویب قانون، با حقوق بین‌الملل منطبق بوده است.
این مطلب به عنوان دلیلی جهت آزادی کشتی المنحرق (به تاریخ ۱۲ جولای ۱۹۸۴) متعلق به
شرکت کشتی‌رانی عربی متحده، علی‌رغم اینکه عراق سهام‌دار آن می‌باشد، ذکر می‌شود. تنها
کشتی "ابن البیطار" ۱ 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. 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 غنایم جنگی باشد؛ با این وجود، در دو مورد، مصادره
می‌تواند بدون دخالت قاضی صورت پذیرد. 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.

دوّمین استثناء، 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 توقیفی باید مورد
قضاوت قرار گیرد» ناسازگار است؛ مع‌هذا 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 تاریخ توقیف به دفتر دادگاه تسلیم شود. مواد

^۱ - Ibn Al Beitar

۵۰..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
غذایی فاسد شدنی 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؛ مقرر 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. عراق عمل مزبور را مورد اعتراض قرار داده، آن را مغایر منشور ملل متحد و به ویژه اصل امنیت دسته‌جمعی دانست. 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. 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 چارچوب 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 استدلال مخالف هستند. در خصوص دوره آتش‌بس، سوابق، اگر نگوییم 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. موضع ایران در برابر همه آن‌ها یکسان نبود. ایران به کوتاهی‌های کویت و عربستان سعودی از طریق حمله به تانکرهای 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. (پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۵۱

حمله به نفت کش‌های بی‌طرف:

بعد از توسعه منطقه ممنوعه عراق در ۱۲ اوت ۱۹۸۴ (مرداد ماه ۱۳۶۳)، نیروی هوایی عراق تعدادی از نفت کش‌های بی‌طرف را در مجاورت ترمینال نفتی جزیره خارک، مورد حمله قرار داد. در ۲۵ آوریل ۱۹۸۴ (۱۵ اردیبهشت ماه ۱۳۶۳)، عراق برای اولین بار سوپرتانکر "سفینه العرب" را که تحت پرچم سعودی بود، مورد حمله قرار داد. کشور مزبور روزهای بعد، حملاتش را تشدید کرد. ایران در ۱۶ مه ۱۹۸۴، با حمله به نفت کش "ینبو پراید" که تحت پرچم سعودی بود، مبادرت به مقابله به مثل نمود. تعداد حملات ایران که غالباً علیه نفت کش‌هایی که حامل نفت کویت بودند، صورت گرفت، در مقایسه با حملات عراق کمتر بود. جنگ نفت کش‌ها تا پایان مخاصمات تداوم یافت و برای کشتی‌رانی بی‌طرف خیلی سنگین (گران) تمام شد. در ۲۵ مه ۱۹۸۲ (۴ خرداد ماه)، ۶ دولت عضو شورای همکاری خلیج فارس، طی نامه‌ای خطاب به دبیر کل 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 امنیتی در خلیج فارس.

۱- واکنش علیه کمک‌های تدارک دیده شده برای دولت عراق توسط برخی از دولت‌های منطقه: به نظر ایران «برخی از دولت‌های منطقه که منابع 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». کویت و عربستان به طور خاص، مشمول این وضعیت هستند. نظر ایران بر این بود که از آنجا که نفت تنها منبع درآمد این کشورهاست، نفتی که توسط این نفت کش‌ها در شرایط فعلی حمل می‌شود، کالایی ممنوعه تلقی می‌گردد؛ لذا ایران حق توسل به زور علیه نفت کش‌های کشورهای

^۱ - Safina al Arab

^۲ - Yanbu Pride

۵۲..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
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 کند. 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». نهایتاً در این منطقه، آزادی عمل دول متخاصم بستگی به میزان کمکی دارد که یک دولت بی‌طرف به توان نظامی دشمن می‌کند و این که می‌توان در نهایت امر حقوق اعطایی به دولت بی‌طرف را سلب کرد. اگر این طور باشد، تردیدی وجود ندارد که در کلیه موارد، انهدام کشتی‌های تجاری مستلزم اخطار قبلی است و کشتی جنگی باید ایمنی سرنشینان را تأمین کند.

۲- اصل یکپارچگی امنیتی 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».

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 و یکپارچگی امنیت در خلیج فارس توسل جسته تا عمل خود را توجیه نماید. در واقع، اتخاذ این سیاست جدید که فاقد هرگونه 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

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۵۳
نفتشان قادر نباشند، آن را خواهند بست. این واقعیت که بیش از نیمی از ناوگان نفت کشتی کویت
تحت پرچم ایالات متحده آمریکا از تنگه هرمز عبور کرد و احتیاط در اقدام به درگیری، مؤید
شکست نسبی این سیاست می‌باشد. (پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

مشارکت ایالات متحده به نفع عراق در مخاصمه:

حضور گسترده ناوگان ایالات متحده در خلیج فارس، ریشه و عامل بحران شدید با ایران بود.
ایالات متحده آمریکا در «اعمال حق دفاع مشروع» به یک سلسله اقدامات دریایی و هوایی علیه
اهداف ایران مبادرت ورزید. ایران بلافاصله این اعمال را به عنوان اعمال تجاوزکارانه تلقی کرده،
از اجازه دادن به ناوگان آمریکایی در اعمال حق عبور بی ضرر خودداری نمود.
اهمیت این مسئله برای ایران آن چنان بود که شخص وزیر امور خارجه ایران، دلایل ایران را
در نامه‌های ارسالی خطاب به دبیر کل سازمان ملل متحد تبیین کرد؛ دلیلی که بعداً در شورای
امنیت، در طول مذاکرات مربوط به انهدام ایرباس ایرانی، به تفصیل تشریح گردید.
به نظر ایران، حضور ناوگان ایالات متحده مغایر با نص قطعنامه ۵۹۸ شورای امنیت، به ویژه
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،
آمریکا از طریق حضور و مزاحمتش در اعمال حق تفتیش و بازرسی کشتی‌ها، از تجاوز حمایت
کرده و بی‌طرفی خود را نقض کرده است. ایران استدلال ایالات متحده را که ادعا کرده بود،
مطابق با ماده ۵۱ منشور عمل کرده است، رد 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، بنا بر 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. ایران نسبت به تفسیر خیلی وسیع ایالات

۵۴..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹

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 خصومت‌آمیز» اعمال شود، 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. 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، آن گونه 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». 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. نهایتاً، این واقعیت که ایالات متحده به عنوان یک تهیه کننده سلاح برای عراق عمل کرده و این که آن‌ها به طور رسمی اعلام کرده‌اند که «شکست عراق از ایران، در تعارض و مغایر با منافع ایالات متحده خواهد بود و این که برای جلوگیری از چنین نتیجه‌ای گام‌هایی را بر خواهند داشت»، نقطه نظر ایران را بیشتر تقویت می‌کند. (پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

سوابق تاریخی:

نخستین تحریم جامع سراسری علیه ایران در دوران معاصر، تحریم بریتانیا علیه ایران به منظور واکنش در برابر انتخاب محمد مصدق به وزارت بود که هدف ملی سازی صنعت نفت را دنبال می‌کرد. نخستین قطعنامه شورای امنیت علیه ایران در زمان نخست وزیری محمد مصدق و به منزله واکنش علیه ملی شدن صنعت نفت ایران صادر شد. آمریکا نیز در سال ۱۹۸۰ تحریم‌های اقتصادی وسیعی را در واکنش به تصرف سفارت آمریکا در تهران علیه ایران وضع کرد. (وافری، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۵۵

قطعنامه‌های شورای امنیت:

روز دوشنبه ۱۳ اسفندماه ۸۶ (۳مارس ۲۰۰۸) قطعنامه چهارم به تصویب رسید، قطعنامه ۱۸۰۳ با رأی موافق و یک رأی ممتنع (اندونزی) تصویب شد. این قطعنامه شامل چند بند "الزامی" ۱ و چند بند "غیر الزامی و توصیه‌ای" ۲ است.

بند ۱۱ قطعنامه که از نوع بندهای توصیه‌ای و غیر الزامی است به کشورهای عضو سازمان ملل متحد اجازه می‌دهد مطابق قوانین داخلی خود و در چارچوب قوانین بین‌المللی (یعنی آن بخش از قوانین داخلی کشورها که ناقض قوانین بین‌المللی نباشد) محموله کشتی‌ها و هواپیماهایی که با پرچم ایران و یا پرچم کشورهای دیگر، به مقصد ایران و یا از ایران به مقصد کشورهای دیگر در حرکت هستند و کالای مرتبط با فعالیت هسته‌ای و یا سامانه‌های پرتاب سلاح هسته‌ای حمل می‌کنند را مورد بازرسی قرار داده و در صورت اطمینان از وجود کالاهای یاد شده در محموله این کشتی‌ها و هواپیماها، مانع حمل آن شوند.

در تبصره این بند، برای بازرسی کشتی‌ها و هواپیماها دو شرط ذکر شده است. اول آن که کشور بازرسی کننده باید شواهد و نشانه‌های قابل استناد مبنی بر احتمال حمل کالاهای مورد اشاره داشته باشد و دوم آن که این بازرسی‌ها فقط می‌تواند در بنادر و فرودگاه‌های خاک کشور بازرسی کننده انجام شود و نه در آب‌ها و کریدورهای بین‌المللی.

در صورت بازرسی محموله کشتی‌ها و هواپیماهای حامل کالا برای ایران و یا صدور آن به نقاط دیگر جهان، ایران اسلامی نیز می‌تواند و حق مقابله به مثل دارد. به عنوان مثال، تنگه هرمز محل تردد روزانه ده‌ها کشتی حامل نفت برای کشورهای صنعتی و یا حامل اسلحه و مهمات برای کشورهای منطقه است. این تنگه در «آب‌های سرزمینی ایران» قرار دارد - توجه کنید که خلیج فارس آب‌های بین‌المللی ندارد و به فاصله ۱۲ مایل از ساحل ایران همه کشتی‌های عبوری قابل بازرسی هستند مخصوصاً آن که کشتی‌های حامل اسلحه و مهمات برای کشورهای منطقه، می‌تواند امنیت منطقه را با خطر جدی روبرو کند و کشتی‌های حامل نفت برای برخی از کشورهای صنعتی که در تخاصم با ایران اسلامی هستند می‌تواند کمک به دشمن متخاصم تلقی

^۱ - DECIDE

^۲ - CALL UPON

۵۶..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
شود و این هر دو نوع بازرسی در صورتی که علی رغم قوانین بین‌المللی، کشتی‌های حامل کالا
برای ایران یا بارگیری کرده از ایران مورد بازرسی قرار گیرد، حق مسلم کشورمان است،
مخصوصاً آن که آبراهه هرمز در آب‌های سرزمینی ایران است و بازرسی از کشتی‌های عبوری
مطابق قوانین بین‌المللی - ماده ۳۷ و ۳۸ از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها - برای ایران مجاز دانسته
شده است. (پایگاه اینترنتی بانک مقالات فارسی، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

قطعنامه جدید ده صفحه‌ای ۱۹۲۹ که پیش‌نویس آن یک روز پس از توافق تهران بین اعضای
شورای امنیت توزیع شد، با ۱۲ رأی موافق و ۲ رأی مخالف ترکیه و برزیل و ۱ رأی ممتنع لبنان به
تصویب شورای امنیت رسید و به این وسیله دور جدیدی از تحریم‌ها علیه ایران آغاز شد. (لاری،
۱۳۸۹، ص: اینترنت)

به نظر می‌رسد که با تصویب قطعنامه ۱۹۲۹، آمریکا توانسته باشد به هدف خود برای تشدید
تحریم‌ها علیه ایران رسیده باشد. باراک اوباما، رئیس‌جمهور آمریکا، بعد از تصویب ۱۹۲۹ گفت:
«این قطعنامه سخت‌ترین تحریم‌هایی است که تاکنون در برابر حکومت ایران وضع شده است.»
سوزان رایس، نماینده آمریکا در سازمان ملل، نیز گفت: «اقدامات جدی و الزام‌آوری در این
قطعنامه به عمل آمده و ما از محتوای آن خشنود هستیم. این قطعنامه قوی و فراگیر است و فشار
شدیدی را بر علیه ایران وارد می‌کند». با وجود چنین سخنانی از مقامات آمریکایی و تبلیغات
گسترده رسانه‌ای اخیر پیرامون شدت تحریم‌های این قطعنامه، دیدگاه دیگری آن را بی‌تأثیر
می‌داند.

هنری کیسینجر از سیاستمداران کهنه کار آمریکایی دو روز پس از توزیع پیش‌نویس این
قطعنامه در شورای امنیت و طی مصاحبه‌ای با نشریه واشنگتن تایمز گفت که این تحریم‌ها می‌تواند
ایرانیان را «اذیت» کند، اما بعید است که ایران را مجبور به دست برداشتن از برنامه غنی‌سازی‌اش
کند و در نهایت، تلاش‌های دولت آمریکا را «اتلاف وقت» خواند.

در واقع، مسئله مورد توجه امثال کیسینجر در میزان تأثیر تحریم‌ها است چرا که سه دور
تحریم قبلی نتوانسته مانع فعالیت هسته‌ای ایران شود. با توجه به این امر، آیا دور چهارم تحریم‌ها
می‌تواند به این هدف برسد و باعث شود تا ایران از فعالیت‌های خود صرف‌نظر کند یا آن که به
سرنوشت سه دور تحریم قبلی دچار خواهد شد؟

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۵۷
برای پاسخ دادن به این مسئله لازم است تا قطعنامه ۱۹۲۹ بر سه محور ارزیابی شود که عبارتند
از؛ الف- تحریم‌ها؛ ب- میزان فشار تحریم‌ها؛ ج- زمینه‌های دیگر

الف- تحریم‌ها: در بندهای قطعنامه ۱۹۲۹ تحریم‌هایی وضع شده که با تأمل در آن‌ها معلوم
می‌شود تا اندازه زیادی تکرار تحریم‌ها در سه دور قبل هستند، به نحوی که گویا این قطعنامه بیشتر
تأییدی است بر تحریم‌های قبلی.

برای مثال، در این قطعنامه تحریم تسلیحاتی ایران در هشت مورد از سلاح‌های سنگین (تانک،
خودروهای زرهی، توپخانه با کالیبر بالا، جت‌های جنگنده، بالگردهای تهاجمی، ناو، موشک و
سامانه‌های موشکی) ذکر شده که تحریم این اقلام پیش از این و در بندهای ۵ و ۶ از قطعنامه
۱۷۴۷ نیز ذکر شده بود و تنها تفاوت در ذکر تانک و برخی تفاوت‌های جزئی دیگر از قبیل
ممنوعیت خرید لوازم یدکی در قطعنامه ۱۹۲۹ است. تحریم امور بانکی و بیمه‌ای و بازرسی
کشتی‌ها از دیگر مواردی است که در بندهای ۱۰ و ۱۱ قطعنامه ۱۸۰۳ نیز ذکر شده بود که با ذکر
جزئیات بیشتر در ۱۹۲۹ باز تکرار شده است. به طور خلاصه می‌توان گفت که تقریباً تمامی
تحریم‌های ۱۹۲۹ همان تحریم‌های پیشین هستند که سعی شده با ذکر برخی جزئیات بیشتر در این
قطعنامه، راهکارهای جدیدی برای آن‌ها پیش‌بینی شود.

گذشته از این موضوع، قطعنامه ۱۹۲۹ تشکیل تیم تحقیقاتی را مطرح کرده که در زیر نظر
کمیته مذکور در بند ۱۸ قطعنامه ۱۷۳۷ به رعایت موارد تحریمی رسیدگی می‌کند.

ب- میزان فشار تحریم‌ها: به نظر می‌رسد که وضع تحریم‌ها در ۱۹۲۹ میزان فشار این قطعنامه
را مشخص نمی‌کند. چرا که تقریباً تمامی آن‌ها تکرار تحریم‌های پیشین هستند. آنچه که در این
میان تعیین‌کننده است شکل بیان این تحریم‌ها در ۱۹۲۹ است که از یک سو با ذکر جزئیات بیشتر
انجام شده و از سوی دیگر، تیم تحقیقاتی خاصی برای نظارت بر رعایت تحریم‌ها در نظر گرفته
شده است. برای مثال، کنترل کشتی‌رانی از ایران یا به مقصد این کشور و بازرسی محموله‌ها در
بنادر و دریاها جزئیات بیش‌تر و روشن‌تری را نسبت به بند ۱۱ از قطعنامه ۱۸۰۳ بیان کرده که
همین امر می‌تواند راهی برای نظارت دقیق‌تر بر رعایت تحریم‌ها باشد.

ج- زمینه‌های دیگر: با توجه به عدم کارآیی تحریم‌های قبلی و تداوم آن تحریم‌ها در ۱۹۲۹
می‌توان انتظار داشت که پیش‌بینی کیسینجر در بی‌تأثیر بودن ۱۹۲۹ سخنی درست باشد، اما آیا

۵۸..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
زمینه‌های دیگر نیست که بنا بر آن‌ها ۱۹۲۹ مؤثر واقع شود؟ در اینجا دو موضوع بازرسی کشتی‌ها در دریا و ممنوعیت فروش ۸ قلم سلاح سنگین قابل توجه هستند. باید توجه داشت که نفس این دو موضوع به آن صورت که در ۱۹۲۹ ذکر شده تأثیر چندانی بر توان اقتصادی و نظامی ایران ندارند، اما بنا بر شرایط نامتعارف به شدت تأثیرگذار خواهند بود. شرایط نامتعارف در مورد این دو موضوع به معنای محاصره دریایی برای بازرسی کشتی‌ها و وضعیت جنگی محتمل از سوی اسرائیل یا آمریکا و یا هر کشور دیگری با ایران است.

به یاد داشته باشیم که محاصره دریایی مبتنی بر قطعنامه ۵۹۸ شورای امنیت به شدت بر توان اقتصادی ایران تأثیرگذار بود و توانست روند جنگ تحمیلی را تغییر داده و بعد از یک سال ایران را مجبور به پذیرش قطعنامه و آتش بس کند. هر چند که بازرسی کشتی‌ها در ۱۹۲۹ به معنای دقیق محاصره دریایی نیست، اما در صورت استفاده گسترده از این امر توسط کشورهای غربی یا کشورهای همسو با آن‌ها در عمل همان نقش را بازی خواهد کرد. به عبارت دیگر، هر چند که بازرسی کشتی‌ها و بنادر در ۱۹۲۹ برای کشورهای الزام‌آور نیست، اما می‌تواند اهرم فشاری در دست آمریکا و هم پیمانانش باشد تا در اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد بر علیه ایران به کار برند و با توجه به نقش حمل و نقل دریایی برای اقتصاد ایران، تأثیر این امر بر توان اقتصادی ایران بسیار شدید خواهد بود. (لاری، ۱۳۸۹، ص: اینترنت)

نتیجه‌گیری:

پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی ایران، کشورهایی که منافع استعمارگرایانه آن‌ها به خطر افتاد به سرکردگی آمریکا به انواع توطئه‌ها و دسیسه‌ها روی آوردند تا بتوانند ایران، این سرپل از دست داده بسیار مهم را دوباره به چنگ آورند و در این راه، از حمله مستقیم نظامی به طبرستان، کودتای پایگاه شهید نوژه، ترور، جنگ تحمیلی، تحریم اقتصادی، تهاجم فرهنگی و ده‌ها توطئه دیگر فروگذار نکردند ولی راه به جایی نبردند. پس از پیروزی‌های شگرف علمی جمهوری اسلامی ایران در همه زمینه‌ها و بخصوص مسائل هسته‌ای، آمریکا برای مهار این پیشرفت‌های خارق‌العاده، از شورای امنیت به عنوان یک ابزار برای صدور انواع و اقسام قطعنامه‌های عجیب و غریب بر علیه ملت ایران استفاده کرد و در جدیدترین و قوی‌ترین این قطعنامه‌ها روی بازرسی کشتی‌های به مقصد ایران تمرکز کرد.

بازرسی کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران توسط آمریکا، یک راهبرد تبلیغاتی یا ۵۹
برابر قوانین بین‌المللی، حق بازرسی و حق تفتیش برای همه دولت‌ها محفوظ شمرده شده است
و برای اجرای چنین کنوانسیون‌هایی نیاز به تصویب قطعنامه نیست و تنها منع قانونی آن، صحت ادعای
ناو بازدیدکننده و جبران ضرر و زیان احتمالی می‌باشد.

نکته دیگر، اعلام منطقه جنگی در یک جنگ تمام‌عیار بین دو کشور متخاصم و محاصره
دریایی کشورها توسط یکدیگر (و یا کشوری که بی‌طرفی خود را حفظ نکرده باشد) است که این
حق برای هر دو طرف می‌باشد و بایستی از قبل نیز اعلام گردد.

هر چند که بازرسی کشتی‌ها در قطعنامه ۱۹۲۹ به معنای دقیق محاصره دریایی نیست، اما در
صورت استفاده گسترده از این امر توسط کشورهای غربی یا کشورهای همسوی با آن‌ها در عمل
همان نقش را بازی خواهد کرد. به عبارت دیگر، هر چند که بازرسی کشتی‌ها و بنادر در قطعنامه
۱۹۲۹ برای کشورها الزام‌آور نیست، اما می‌تواند اهرم فشاری در دست آمریکا و هم‌پیمانانش
باشد تا در اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد بر علیه ایران به کار برند و با توجه به نقش حمل و نقل
دریایی برای اقتصاد ایران، تأثیر این امر بر توان اقتصادی ایران غیر قابل انکار است.

اصل مقابله به مثل اصلی است که کاملاً جنبه حقوقی و قانونی دارد و اجرای هوشمندانه،
دقیق، زیرکانه و صحیح آن نمی‌تواند مورد اعتراض هیچ مرجع قانونی قرار گیرد و جمهوری
اسلامی ایران در ابتدای دفاع مقدس با بازوی قدرتمند نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی
ایران توانست به نحو قابل ملاحظه‌ای از این اصل استفاده کرده و حقوق حقه ملت ایران را احقاق
نماید و قادر شد اصلی‌ترین و مهم‌ترین وظیفه ذاتی خود یعنی: "بازنگه داشتن خطوط مواصلاتی
خودی و بستن خطوط مواصلاتی دشمن" را به نحو قابل تحسینی اجرا نماید که منجر به این شد
که صادرات (به خصوص نفت) و واردات کالا (به خصوص کالاهای نظامی، دارو و مایحتاج
اصلی مردم) حتی برای یک روز قطع نگردد و نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از
بوته چنین آزمایش تاریخی سربلند بیرون بیاید.

لذا می‌توان نتیجه گرفت که قطعنامه‌های شورای امنیت و به خصوص بند بازرسی کشتی‌های
قطعنامه اخیر یک راهبرد تبلیغاتی است و بایستی آن را یک تاکتیک جنگی در نظر گرفت و
دولت آمریکا فعلاً درصدد ایجاد یک جنگ تمام‌عیار دیگر در منطقه خاور میانه نیست.

۶۰..... فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، شماره ۱۶، بهار ۱۳۸۹
جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با مدّ نظر قرار دادن اصل مقابله به مثل، آموخته‌های قبلی خود
در خصوص دور زدن تحریم‌ها را نیز به کار بندد. علاوه بر این، نیروی دریای راهبردی ارتش
جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با حفظ و ارتقای اقتدار فعلی خود در آب‌های بین‌المللی (نظیر
خلیج عدن)، قدرت و سیادت دریایی خود را به منصفه ظهور رسانده و با نمایش قدرت بازدارندگی
خویش، افکار شیطنت‌آمیز مستکبران را از سر آن‌ها به در آورده و رؤیای آن‌ها را به کابوسی
دهشتناک بدل نماید.
همچنین مراکز علمی و پژوهشی کشور و آجا می‌توانند بقیه جوانب حقوقی این قطعنامه‌ها و
طرق مقابله با آن‌ها را مورد تفحص و کنکاش قرار دهند.

منابع:

- ۱- پایگاه اینترنتی بانک مقالات فارسی، ۱۳۸۹، ص: اینترنت
<http://articles.oxinads.com/articles.php?id=411681>
- ۲- پایگاه اینترنتی حقوق دانان، ۱۳۸۹، ص: اینترنت
http://www.hoghooghdanan.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1143%3A1389-04-07-06-51-04&catid=82%3A1388-10-28-10-41-38&Itemid=67
- ۳- چرچیل، رابین و لو، آلن. (۱۳۷۷). حقوق بین‌الملل دریاهای. ترجمه دکتر بهمن آقایی، انتشارات کتابخانه گنج دانش.
- ۴- سخائی اردکانی، روح‌الله. (۱۳۸۹). تحریم آمریکا علیه ایران (شکست یک تحریم). انتشارات آرون.
- ۵- لاری، ۱۳۸۹، ص: اینترنت <http://www.fararu.ir/vdcjaaex.uqehtzsfu.html>
- ۶- وافر، ۱۳۸۹، ص: اینترنت <http://www.tinn.ir/vdcdfs0f.yt05x6a22y.html>