



اختلافات و دعوها، بر سر قدرت شهرت و پست و مقام است

۲صفحه



انتخاب شیخ نعیم به دبیر کلی حزب الله

۱۱صفحه

«مردم سالاری» بررسی می‌کند

جولان تخلف‌های میلیاردی در بازار خودرو

۶صفحه



نشست اضطراری سازمان ملل با تش بین ایران و اسرئیل همراه شد

جنگ دیپلمات‌ها در شورای امنیت

۱صفحه

یادداشت

حقوق بین‌الملل و حاکمیت ایران بر جزایر سه‌گانه

شادی کشاورزی

مواجهه حاکمیت تاریخی ایران بر جزایر سه‌گانه با انتسلاف نامقدس حامیان امارات به سوزوهای پرچالش تبدیل شده است. در خلیج فارس، نزدیک به ۱۳۰ جزیره کوچک و بزرگ وجود دارد که درباره حاکمیت برخی از آنها اتفاق نظر وجود ندارد. یکی از چالش برانگیزترین مباحث و مسائل روز مربوط به ادعاهای امارات عربی متحده نسبت به جزایر ایرانی تنب کوچک و بزرگ و ابوموسی است و با ادله و مدارک موجود به راحتی می‌توان تشخیص داد که ماهیت چنین ادعایی حقوقی نمی‌باشد. از سال‌های گذشته ادعای مالکیت بر جزایر سه‌گانه از سوی سایر کشورهای عربی نیز وجود داشته است. و در سال ۱۹۷۱، کشورهای عراق، لیبی، الجزایر و جمهوری خلق یمن بودند که خود را ذیحقی می‌پنداشتند و در سوم دسامبر ۱۹۷۱ شکایتی را در این خصوص به شورای امنیت ارائه کردند و شورای امنیت پس از بررسی مسأله، تصمیم خاصی اتخاذ ننمود و مسأله لاینحل باقی ماند. کشور عراق نیز نسبت به جزایر سه‌گانه ادعا داشت و صدام حسین در سخنان یازده ژوئیه ۱۹۸۰ این مسأله را مطرح نمود. برای بررسی ابعاد موضوع از منظر حقوق بین‌الملل مباحث ذیل مطرح می‌گردد:

این جزایر سه‌گانه در طول تاریخ همواره بخشی از قلمرو سرزمینی ایران محسوب شده‌اند و بررسی حقوق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان حاکی از آن استت که که این جزایر از نظر حقوق بین‌المللی دریاه، در آب‌های داخلی ایران واقع شده‌اند. براساس حقوق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان که منطبق بر کنوانسیون حقوق دریای سازمان ملل متحد در سال ۱۹۸۲میلادی می‌باشد، حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر این جزایر سه‌گانه به حد دریای سرزمینی ایران محسوب و موقعیت جغرافیایی جزایر سه گانه در خلیج فارس و دریای عمان متوجه می‌شوم که این جزایر همچون مجمع الجزایر در آب‌های داخلی ایران واقع شده‌اند و طبق حقوق بین‌الملل دریاها و قانون مناطق دریایی ایران، تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می‌باشند. حد دریایی سرزمینی ایران تا غرب تنگه هرمز تا ۱۲ مایلی جنوب خط جزری جنوب جزیره ابوموسی کشیده می‌شود و از آنجا که هر یک از جزایر تنب، قشم، فارو، ابوموسی و سسیری دارای دریای سرزمینی با فاصله ۱۲ مایل دریایی از خط جزری خود بوده و فاصله بین آب‌های داخلی یاد شده با یکدیگر کمتر از دو برابر فاصله دریای سرزمینی دو جزیره مجاور یعنی ۲۴ مایل می‌باشد، بر طبق حقوق دریایی جمهوری اسلامی ایران در

خلیج فارس و دریای عمان، جز آب‌های داخلی و تحت حاکمیت ایران می‌باشند. از سوی دیگر حد دریای سرزمینی کشور امارات عربی متحده با فاصله ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ موازی یا ساحل شرقی و غربی شبه جزیره رئوس الجبال تعیین گردیده است که با در نظر گرفتن دوری ۶۴ کیلومتری شارجه تا ابوموسی و فاصله ۷۰ و ۹۰ کیلومتری راس الخیمه تا تنب بزرگ و تنب کوچک، متوجه می‌شویم که فاصله این جزایر از آب‌های سرزمینی امارات خیلی بیشتر از ۲۴ مایل و دو برابر آب‌های سرزمینی امارات می‌باشد و این کشور دارای هیچگونه حقوق دریایی براساس حقوق بین‌الملل دریاهاست نسبت به این جزایر نمی‌باشد.

یکی از اصول کلیدی برای تعیین مالکیت سرزمینی در حقوق بین‌الملل اصل تصرف مؤثر می‌باشد براساس این اصل، کشوری که به صورت مستمر بر یک قلمرو اعمال حاکمیت می‌کند، صاحب آن قلمرو محسوب می‌شود. ایران از قرن‌ها پیش تا به امروز بر جزایر سه‌گانه اعمال حاکمیت نظامی، اداری و اقتصادی کرده است.

علاوه بر اصدل تصرف مؤثر، در حقوق بین‌الملل اصل احترام به تمامیت ارضی کشورها نیز وجود دارد و با استناد به این اصل، هرگونه ادعا یا اقدام از سوی دیگر کشورها علیه تمامیت ارضی یک کشور، تنها در صورتی معتبر است که با اسناد و مدارک قانونی باشد این ادعای امارات متحده عربی بر جزایر سه‌گانه، فاقد هرگونه پشتوانه حقوقی معتبر و نیز مغایر با اصول حقوق بین‌الملل و منشور سازمان ملل متحد است.

در از ریاضی اعمال حاکمیت در زمان و مکان، به عنوان دلیل بر وجود حاکمیت، باید مشخصات جغرافیایی و ویژگی‌های اقتصادی آن سرزمین را مد نظر قرار داد در سرزمین‌های خالی از سکنه یا با جمعیت اندک، تداوم مالکیت، شرط کافی است و بر مالکیت خللی وارد نمی‌کند پس نمی‌توان حاکمیت ایران بر جزایر سه‌گانه را مخدوش و نادیده گرفت.

در طول تاریخ، جزایر سه گانه از لحاظ آب آشامیدنی و نیز مواد غذایی، به ساحل ایرانی خود وابستگی اقتصادی داشته‌اند و نیروی دریایی ایران در زمان داریوش و هخامنشیان، در سواحل لبنان و دریای مدیترانه و در ۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، صاحب نفوذ بوده است و قدمت زمان ساختن اولین کانال سسوز به زمان داریوش بر می‌گردد و یمن در قرن ۶ و ۷ میلادی، توسط نیروی دریایی ایران به اشغال در آمد. با بررسی مسأله تابعیت نیز متوجه تعلق ساکنان جزایر به حکومت ایران می‌باشد. مطابق قانون احوال شخصییه ایران، تمامی ایرانیان ساکن در سرزمین‌های ایران ایرانی تلقی شده، ساکنان جزایر مزبور نیز شناسنامه ایرانی اخذ نموده‌اند. اختلاف اساسی میان اشغال ابوموسی و دو تنب بزرگ و کوچک مربوط به قرارداد منعقده میان ایران و شارجه درباره ابوموسی و عدم وجود قراردادی میان ایران و راس الخیمه در خصوص دو تنب کوچک و بزرگ است. در این قسمت، ابتدا به اعتبار قرارداد میان ایران و شارجه پرداخته، سپس مسأله اشغال دو تنب را از نظر می‌گذرانیم.

یادداشت

لزوم نگاه ویژه مجلس دوازدهم به حوادث ترافیکی

حسین قاسمی نژاد

و نگهداری بهینه از پروژه‌های حمل و نقلی نگاه ویژه‌ای شده است و افق‌های تازه‌ای را به منظور ارائه راهبردهای نوین در عرصه حمل و نقل گشوده است. در میان تمام پیشرفت‌های حمل و نقلی، وقوع تصادفات رانندگی و تلفات انسانی ناشی از آن، از جمله معارض ناخوشایند توسعه نامتوازن فناوری‌های حمل و نقل است به طوریکه یکی از دغدغه‌های اجتماعی برای مسئولین و مدیران کشور، رعایت نکردن قوانین حکومتی و رعایت نشدن انضباط در سطح جامعه است، قوانین راهنمایی و رانندگی به عنوان ضامن امنیت آمد و شد در کشور از انضباط خاصی پیروی می‌کند که متأسفانه رعایت نکردن این قوانین موجب شده که تردد در جاده‌های برون شهری و معابر درون شهری به شدت آسیب‌پذیر شود و آمار تخلفات رانندگی شاهد این موضوع است.

گزارش روز

یک جنگ بزرگ در انتظار است؟

تلاش کرده از آن پرهیز کند. تهران امیدوار بود که بتواند به بافتن فرش کودتای بزرگ خود در منطقه ادامه دهد، بدون اینکه به یک رویارویی مستقیم و خطرناک با آمریکا کشیده شود. پیش از عملیات طوفان الاقصی، سنوار از طریق یک فرستاده به حزب‌الله و ایران اطلاع داد که «تفاق بزرگی در حال وقوع است.» او از آنها خواست که بیشترین حمایت را از عملیاتش داشته باشند. او آرزو داشت که این عملیات آغازگر «ضربه بزرگی» باشد که سال‌ها درباره آن پیچ‌پیچ کرده بود و نیاز به شلیک موشک‌ها و پهپادهایی داشت که از چندین کشور، از جمله ایران، به سمت اسرائیل پرتاب شوند. سنوار قول دریافت «بیشترین حمایت ممکن» را گرفت، اما تعهدی برای وارد کردن «ضربه بزرگ» به او داده نشد. او از این می‌ترسید که اسرائیل متوجه تحرکاتش شود و پیش‌دستی کند. او عملیات «طوفان» را آغاز کرد، شاید به این امید که متدانشان علی‌رغم تردیدهایشان به او بپیوندند. در تظاهرات، ایران مستقیماً وارد عمل نشد و حزب‌الله نیز تصمیم گرفت در ۸ اکتبر ۲۰۲۳ «جبهه حمایتی» را باز کند. در ساعات ابتدایی عملیات، اسرائیل ضعیف و شکننده به نظر می‌رسید. نهاد نظامی تصمیم به جبران کمبودها گرفت و نتانیاهو به اجرای یک نکتت کامل در غزه مصمم شد. نتیجه حماس کافی نبود، او شدیدترین مجازات‌ها را برای حمایتش، یعنی غیرنظامیان، اعمال کرد. در انتا، او متظاهر کرد که با یک رویارویی سطح پایین با حزب‌الله طبق «قوانین درگیری» کنار می‌آید. در این میان، تغییر بزرگی در روند انتقال جنگ به لبنان و انتخابات ریاست جمهوری آمریکا رخ داد: یک رویارویی مستقیم با ایران ممکن شد. اقدامات نتانیاهو در غزه و لبنان نشان می‌دهد که او در تلاش است ایران را از مرزهای خود دور نگه دارد. اسرائیل ضربات سنگینی به حماس و حزب‌الله وارد کرد،

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل یکی از پایه‌های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب می‌گردد و در واقع شبکه‌های حمل و نقل یا مولفه‌های مهمی همچون امنیت، اقتصاد و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگی دارد. در فرآیند پیشرفت و توسعه اجتماعی و اقتصادی کشورها، رابطه مستقیم میان گسترش حمل و نقل و دست یابی به نرخ رشد اقتصادی بیشتر وجود دارد.

به عبارتی همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می‌دهد. استفاده کرد تا کودتای کامی علی‌ه محور در هر کشوری وابسته به توسعه بخش حمل و نقل و زیرساخت‌های آن است. طی تحقیقات صورت پذیرفته در دنیا، در سالیان اخیر به بهره‌برداری

یادداشت

حاکمیت حق مردم است

مردم سالاری

چهارشنبه ۹ آبان ۱۴۰۳- ۲۶ ربیع الثانی ۱۴۴۶- ۱۳ اکتبر ۲۰۲۴- سال بیست و سوم- شماره ۶۲۹۰- ۱۲ صفحه- ۱۰۰۰۰ تومان