راه حکمرانی
شماره
۸
مهر ۱۴۰۵

ویژه نامه
جنگ هرمز



تنگه هرمز

ژئوپلیتیک؛ حکمرانی و آینده یک گذرگاه راهبردی

ایران اسلامی با شُکر عملی نعمت اِعمال مدیریت بر تنگه هرمز، منطقه‌ی خلیج فارس را ایمن خواهد کرد

آیت الله سید مجتبی خامنه ای؛
رهبر معظم انقلاب اسلامی

کنترل تنگه هرمز قابل مذاکره نیست

دکترمحمد باقر قالیباف؛
رئیس مجلس شورای اسلامی

حکمرانی ژئوپلیتیکی تنگه هرمز

دکتر بابک نگاهداری؛
رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس

تنگه هرمز نباید یک ابزار واکنش باشد؛ بلکه باید یک تغییردهنده بازی و یک اهرم فعال چانه زنی در ساختار حکمرانی اقتصادی و سیاسی کشور تبدیل شود.


بسم الله الرحمن الرحيم

راه حکمرانی ۰۸

شناسنامه

صاحب امتیاز: دبیرخانه اندیشکده های حکمرانی و قانون گذاری مرکز پژوهش های مجلس
مدیرمسئول: حمزه صفربیگی
سردبیر: معصومه کارخانه
دبیرتحریریه: فهیمه مستحسن
هیئت تحریریه: مهدی لطفی، علیرضا دیهیم، رضا خشنودی، مجتبی قهرمانی، عبدالحسین صفایی، مریم رضایی، آرمین طلعت، رضا موسی‌زاده، منصور پورنوری، سید یاسر ضیایی، مهدی پیری، مهدی مختاری، محمدرضا حسینی، حبیب‌الله محمودیان، رؤیا نیکنام، سروش امیری، حسین دلیر، سید حسین جعفری، زارع شریف، زینب فرهمندزاد، بهزاد سیفی، سعید آوینی، علی حسین صمدی، شهرام فتاحی.
شورای سیاست گذاری: اعضای شورای راهبردی اندیشکده های حکمرانی و قانون گذاری استانی
گرافیست و صفحه‌آرا: مریم بشیری

فهرست مطالب

حکمرانی ژئوپلیتیکی تنگه هرمز ۴
توازن حقوقی و راهبردی در تنگه هرمز؛ ۶
تنگه هرمز؛ از گلوگاه راهبردی تا ... ۸
چالش های حقوقی مخاصمات ... ۱۲
تحلیل حقوقی چالش های بیمه دریایی ... ۱۶
واکاوی مأموریت های قوه قضائیه در تکوین ... ۲۰
دگردیسی نظام حقوقی تنگه هرمز ۲۳
جنگ ظفار و بازتاب حقوقی - سیاسی ... ۲۶
رژیم حقوقی عبور و کشتیرانی در حقوق ... ۳۳
اعمال حاکمیت ایران بر تنگه هرمز ۴۱
نظام حقوقی بین‌المللی حاکم بر تنگه ها ... ۵۱
حاکمیت و حق عبور در تنگه هرمز ۶۰
نظام حقوقی حفاظت محیط زیست در تنگه هرمز ۶۶
مبانی فقهی حکمرانی نظام اسلامی بر تنگه ۶۸
روابط جمهوری اسلامی ایران و عمان در ... ۷۱
واکاوی ابعاد حقوقی و راهبردی تدابیر ... ۷۴
خلیج فارس و آبراه هرمز ۷۹
قواعد و مقررات داخلی و بین‌المللی حاکم بر ... ۸۳
جایگاه ژئوپلیتیکی خلیج فارس در راهبرد والگوی ... ۸۹
تنگه در ورطه زایش نظم بازدارنده ایران ۹۳
تنگه هرمز و نظم نوین منطقه ای ۹۷
اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران ۹۸
تبیین چارچوب حقوقی نوین برای مدیریت ... ۱۰۲
گذار از اثبات حاکمیت به حکمرانی هوشمند ... ۱۰۵
تنگه هرمز؛ از ملی شدن نفت تا حاکمیت بر ... ۱۰۹
ژئوپولتیک و ژئواکونومی گذار انرژی در ... ۱۱۲
بازخوانی انتقادی فرصت ژئواستراتژیک ... ۱۱۸

راه های ارتباطی:
@HOKMRAH
andishkadeh.mrc.ir

حکمرانی ژئوپلیتیکی تنگه هرمز



بابک نگاهداری
رئیس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

در میانه جنگ تحمیلی رمضان، زمانی که بسته شدن «دوفاکتو» تنگه هرمز، قیمت جهانی نفت را سه رقمی نموده و بحران تأمین گاز در اروپا را وارد فاز بی‌سابقه‌ای کرده است، واقعیت گریزناپذیری در معماری امنیت جهانی نمایان شده و ایده این نوشتار را می‌سازد. ریشه این ایده، در یک اصل بنیادین و تاریخی در فلسفه حقوق و روابط بین‌الملل نهفته است: «حقوق بین‌الملل، همواره فرزند توازن قواست». در طول تاریخ، رژیم‌های حقوقی حاکم بر آبراه‌های استراتژیک جهان، از کنوانسیون مونترو در بسفر و داردانل تا معاهدات حاکم بر کانال سوئز و پاناما، همگی محصول دوران‌های گذار و تثبیت موازنه قدرت جدید پس از جنگ‌های بزرگ بوده‌اند. جنگ جاری، صرفاً یک رویارویی نظامی کلاسیک نیست، بلکه نبردی بر سر بازطراحی نظم منطقه‌ای و جهانی است. وقتی توازن قوا در میدان نبرد تغییر می‌کند و اقتصاد جهانی آسیب‌پذیری مطلق خود را در برابر اراده ژئوپلیتیک ایران نشان می‌دهد، بازگشت به رژیم حقوقی پیش از جنگ، یک خطای راهبردی است. به نظر می‌رسد وضعیت جنگی، شرایطی را رقم زده است که به لحاظ حقوقی، استناد به اصل «تغییر بنیادین اوضاع و احوال» را برای بازنگری در معاهدات و رویه‌های پیشین توجیه می‌کند.

در نقطه مقابل این رویکرد، نگاه رایج و قالب فعلی در محافل سیاسی و نظامی داخلی و خارجی قرار دارد. نگاه سنتی، تنگه هرمز را صرفاً به مثابه یک «ابزار مدیریت جنگ» یا یک «دکمه روز مبادا» می‌بینند. در این پارادایم، تنگه هرمز یک اهرم سلبی و نظامی است که تنها در زمان تهدیدات سخت یا در آستانه درگیری‌های فیزیکی برای بازدارندگی به کار گرفته می‌شود. نتیجه این رویکرد سنتی آن است که قدرت‌های فرامنطقه‌ای و کشورهای رقیب، در امنیت کامل از این آبراه حیاتی عبور کرده، انرژی خود را با بالاترین سود به بازارهای جهانی صادر می‌کنند و ناوگان نظامی خود را در منطقه مستقر می‌سازند، در حالی که اقتصاد ایران تحت محاصره و تحریم قرار دارد. نگاه رایج، تنگه هرمز را یک «هزینه» می‌بینند که استفاده از آن بلافاصله به اجماع جهانی علیه ایران منجر می‌شود، لذا همواره از آن پرهیز می‌دهد.

به نظر* تنگه هرمز نباید یک «ابزار واکنش» باشد، بلکه باید به یک «تغییردهنده بازی» و یک اهرم فعال چانه‌زنی در ساختار حکمرانی اقتصادی و سیاسی کشور تبدیل شود.* تفاوت

ایده پیشرو در این است که به جای تهدید فیزیکی و مقطعی به بستن تنگه که هزینه‌های سیاسی و امنیتی هنگفتی دارد، به دنبال «مشروط‌سازی حقوقی و ساختاریِ باز بودن تنگه» می‌باشد. حرف جدید این است که *ایران جریان انرژی جهان را قطع نمی‌کند، بلکه می‌بایست امنیت این جریان را به امنیت اقتصاد خود گره می‌زند.* عبور آزادانه از تنگه هرمز دیگر یک حق ذاتی و بی‌قید و شرط برای بازیگران متخاصم نیست، بلکه یک «امتیاز مشروط» است که در ازای رفع کامل تحریم‌ها و به رسمیت شناختن حق تجارت آزاد ایران اعطا می‌شود. ایران تهدید نظامی را به یک معماری جدید حقوقی تبدیل می‌کند تا هزینه تحریم اقتصادی ایران، به طور خودکار به هزینه تحریم کردن انرژی کشورهای فرامنطقه‌ای تحمیل‌کننده تحریم اقتصادی بر ایران تبدیل شود.

بر این اساس، ذات خود ایده، طراحی و استقرار یک «رژیم حقوقی جدید» برای تنگه هرمز در نظم پس از جنگ است. هسته مرکزی این طرح، ایجاد سازوکاری شبیه به کنوانسیون مونترو (۱۹۳۶) با مختصات بومی خلیج فارس است که می‌توان آن را «کنوانسیون هرمز» نامید. ذات این ایده دارای سه لایه در هم تنیده است: *نخست*، لایه حقوقی_امنیتی که در آن حق عبور ناوگان نظامی قدرت‌های فرامنطقه‌ای به شدت محدود و قانونمند شده و *دکترین «امنیت در برابر امنیت» و «تجارت آزاد در برابر تجارت آزاد»* به عنوان شرط بنیادین ناوبری آزاد تثبیت می‌گردد؛ به این معنا که تا زمانی که ایران تحت محاصره اقتصادی است، حق برخورداری از مزایای عبور بی‌ضرر یا ترانزیتی برای کشورهای مشارکت‌کننده در این محاصره به حالت تعلیق درمی‌آید. *دوم*، لایه ژئواکونومیک و حل «معمای عمان» است؛ذات ایده در اینجا پیشنهاد *تشکیل یک «کنسرسیوم مشترک مدیریت و امنیت آبراه»* با مشارکت کشورهای ساحلی (مشخصاً ایران و عمان) است تا با وضع عوارض ناوبری حق بیمه عبور امن و تقسیم منافع آن، شرکای منطقه‌ای در این نظم جدید ذی‌نفع شوند و احتمال ایجاد اجماع علیه ایران از بین برود.

و *سوم*، لایه اجرایی است که شامل *ایجاد یک «کریدور سبز مشروط»* برای کشورهای همسو می‌شود تا پویایی دیپلماسی انرژی حفظ گردد.

درنهایت ذات این ایده، ترجمه قدرت سخت و دستاوردهای میدانی مقاومت، به یک سند معتبر و الزام‌آور در حقوق بین‌الملل است تا از این طریق، تضمین رفع تحریم‌ها نه روی کاغذ مذاکرات، بلکه در گلوگاه فیزیکی اقتصاد جهان و در کف آب‌های خلیج فارس مستقر شود.

سرمقاله

توازن حقوقی و راهبردی در تنگه هرمز؛ بایسته‌های پژوهش پیشگیرانه در عصر بحران‌های نوظهور



فهیمه مستحسن
رئیس کارگروه حقوقی و قضایی اندیشکده های حکمرانی و قانون گذاری استانی، مدرس حوزه و دانشگاه.

تنگه هرمز، به عنوان یکی از مفاصل مواصلاتی و حیاتی جهان، همواره در کانون معادلات امنیتی و اقتصادی بین‌المللی قرار داشته است. اهمیت این آبراهه فراتر از کالبد جغرافیایی آن، در نقش تعیین کننده‌ای است که در تنظیم توازن قدرت، ثبات بازارهای جهانی و صیانت از حاکمیت ملی ایفا می‌کند. با این حال، تحلیل های موجود پیرامون این شاهراه حیاتی، غالبا واکنشی، مقطعی و متأثر از بحران های گذرا بوده‌اند.

امروزه، خلأ یک رهیافت علمی منسجم و همه‌جانبه که بتواند ابعاد حقوقی، امنیتی، زیست‌محیطی و اقتصادی این پهنه را در قالب یک پارادایم راهبردی تبیین کند، بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. ضرورت تمرکز بر این حوزه مطالعاتی، با شتاب گرفتن تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی دوچندان شده است. نظام حقوقی حاکم بر تنگه هرمز، در سال‌های اخیر، با چالش‌های تفسیری متعددی در عرصه بین‌المللی مواجه شده که هدف آن‌ها تحت‌الشعاع قرار دادن صلاحیت‌های تنظیمی و حاکمیتی دولت ساحلی است. از سوی دیگر، تحمیل تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه، اختلال در زنجیره تأمین و ترانزیت و پیچیدگی‌های حاکم بر مدیریت ریسک‌های ژئوپلیتیک در حوزه بیمه‌های دریایی، اهمیت بازتعریف ابزارهای صیانت از منافع ملی را برجسته می‌سازد.

در این میان، سایه سنگین تنش‌های متناوب، میان جمهوری اسلامی ایران و آمریکای جنایتکار، ضرورت تئوریزه کردن سناریوهای حقوقی و راهبردی را به یک اولویت فوری تبدیل کرده است. بروز هرگونه رویارویی مستقیم یا غیرمستقیم در این پهنه آبی و پیامدهای آن بلافاصله از سطح یک تنش دوجانبه فراتر رفته و امنیت کشتیرانی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، رژیم‌های عبور در زمان مخاصمه و ساختار حقوقی حاکم بر جبران خسارت‌های دریایی را متأثر ساخته است. مواجهه علمی با چنین سناریوهای پرهزینه‌ای، مستلزم عبور از ادبیات توصیفی و حرکت به سمت تدوین

دکترین‌های حقوقی مستحکم، مستند و پیشگیرانه است.

تنگه هرمز، تنها صحنه تقابل‌های سخت نیست، بلکه زیست‌بومی شکننده است که به سبب تردد‌های فزاینده، تخلیه آب‌های توازن و مخاطرات ناشی از ترانزیت انرژی، به اعمال صلاحیت‌های تنظیمی دقیق و تقویت همکاری دوجانبه با کشورهای همسایه نیاز دارد. صیانت از این زیست‌بوم، در کنار حفظ امنیت فیزیکی آبراهه و در پرتو معاهدات منطقه‌ای، از جمله کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی (۱۹۷۸) از ارکان حاکمیت مسئولانه به شمار می‌رود؛ بنابراین، پیوند دادن پژوهش‌های دانشگاهی با فرآیندهای سیاست‌گذاری حاکمیتی، یک نیاز حیاتی در شرایط فعلی است.

در زمانه‌ای که سرعت شتابان تحولات، فرصت خطا را به حداقل رسانده و بر هزینه‌های غفلت افزوده است، اتکا به ساختارهای سنتی پاسخگو نخواهد بود. تولید ادبیات فاخر و دقیق حقوقی، تبیین صلاحیت محاکم تخصصی داخلی در پهنه‌های دریایی و تئوریزه کردن تعهدات و حقوق دولت‌های ساحلی و ثالث، بستر فکری لازم را برای تصمیم‌سازان فراهم می‌آورد تا به جای واکنش‌های انفعالی، با منطقی منسجم و مبتنی بر حقوق بین‌الملل در مجامع جهانی حاضر شوند.

امید است تلاش‌های پژوهشی در این حوزه، به عنوان مرجعی علمی برای تبیین حقایق حقوقی و راهبردی تنگه هرمز عمل کند؛ پیش از آنکه بحران‌ها مسیر تحولات را دیکته کنند، این اندیشه حقوقی و عقلانیت راهبردی است که باید قواعد بازی را ترسیم نماید.

تنگه هرمز؛ از گلوگاه راهبردی تا سابقه حکمرانی و مدیریت تردد دریایی ایران



مهدی لطفی
عضو شورای علمی اندیشکده حکمرانی و قانون گذاری استان قم و عضو هیأت علمی دانشگاه

تنگه هرمز، صرفا یک آبراه باریک میان ایران و عمان نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان و حلقه اتصال خلیج فارس به دریای عمان و آب‌های آزاد اقیانوس هند است. موقعیت جغرافیایی، ویژگی‌های بستر، مسیرهای قابل کشتیرانی، استقرار جزایر متعدد و قرارگرفتن آن در مسیر اصلی انتقال انرژی، این تنگه را به یکی از مهم‌ترین کانون‌های پیوند میان جغرافیا، اقتصاد، حقوق دریاها و قدرت دریایی تبدیل کرده است. اهمیت هرمز از این منظر، تنها در حجم کشتی‌های عبوری یا انرژی انتقال یافته از آن خلاصه نمی‌شود؛ بلکه در این واقعیت نهفته است که نظم و امنیت تردد در آن، مستقیماً با ظرفیت اعمال قدرت دولت‌های ساحلی پیوند دارد.

از نظر جغرافیایی، هرمز آبراهی با ابعاد ثابت و یکنواخت نیست. طول آن را بر مبنای دو خط فرضی حدود ۱۸۷ کیلومتر و کمترین عرض آن را میان جزیره قوئین کبیر و لارک حدود ۳۸ کیلومتر است.

ویژگی‌های بستر نیز در سازمان‌دهی تردد اهمیت اساسی دارد. بخش‌های جنوبی تنگه، به‌ویژه در مجاورت سواحل عمان و شبه‌جزیره مسندم، عمیق‌تر از برخی بخش‌های شمالی است. در گزارش، عمق حدود ۳۶ متر در نزدیکی لارک و حدود ۱۴۴ متر در مجاورت مسندم ذکر شده است؛ ارقامی که باید به نقاط مورد اندازه‌گیری محدود دانسته شوند و نباید به‌عنوان عمق یکنواخت کل تنگه تلقی شوند. مطالعات اقیانوس‌شناختی نیز وجود جریان عمیق در نیمه جنوبی تنگه را تأیید کرده‌اند. در نتیجه، مسیر قابل استفاده برای شناورها تابع مجموعه‌ای از عوامل، از جمله آبخور کشتی، ژرفای بستر، عرض مسیر، عوارض دریایی، شرایط جوی و دریایی و الزامات ایمنی و ناوبری است.

هرمز؛ گلوگاه انرژی و زیرساخت قدرت اهمیت اقتصادی تنگه هرمز در درجه نخست از جایگاه آن در انتقال انرژی ناشی می‌شود. بر اساس داده‌های مورد استفاده در گزارش، میانگین جریان نفت از این تنگه در سال ۲۰۲۴ حدود ۲۰/۷ میلیون بشکه در روز و در نیمه نخست ۲۰۲۵ حدود ۲۰/۹ میلیون بشکه در روز بوده است. بخش عمده این جریان به بازارهای آسیایی اختصاص دارد و چین، هند، ژاپن و کره جنوبی از مهم‌ترین مقصدهای آن هستند. هرمز همچنین یکی از مسیرهای مهم انتقال LNG به‌شمار می‌رود و بخش قابل توجهی از تجارت جهانی LNG از این گذرگاه عبور می‌کند.

اهمیت این گذرگاه، زمانی بیشتر آشکار می‌شود که محدودیت مسیرهای جایگزین در نظر گرفته شود. ظرفیت خطوط لوله موجود در عربستان سعودی، امارات و ایران تنها بخشی از حجم نفتی را که معمولاً از هرمز عبور می‌کند، می‌تواند جابه‌جا کند. از این رو، اختلال جدی در تردد هرمز می‌تواند آثار خود را از سطح منطقه فراتر برده و بر عرضه انرژی، هزینه حمل‌ونقل و بازارهای

جهانی اثر بگذار. از همین رو، هرمز را باید نه فقط «گلوگاه انرژی»، بلکه زیرساختی برای اعمال و تنظیم قدرت دریایی دانست. هرچه وابستگی جریان انرژی و تجارت به یک مسیر بیشتر باشد، اهمیت مدیریت ایمنی، مسیر، نظارت و استمرار تردد در آن نیز افزایش می‌یابد. اینجاست که جایگاه ایران به‌عنوان یکی از دو دولت ساحلی تنگه اهمیت ویژه پیدا می‌کند.

سابقه ایران در مدیریت مسیرهای تردد

یکی از نکات مهمی که در بررسی جایگاه ایران در هرمز نباید نادیده گرفته شود، سابقه تاریخی مدیریت عملیاتی تردد در بخش‌هایی از آب‌های تحت صلاحیت ایران است. برای سازمان‌دهی ترافیک دریایی هرمز، طرح تفکیک ترافیک دریایی یا TSS در سال ۱۹۶۸ با پیشنهاد ایران و عمان در سازمان بین‌المللی دریانوردی ایجاد شد. این طرح جریان رفت‌وبرگشت کشتی‌ها را در مسیرهای مشخص سازمان‌دهی کرد و هدف اصلی آن کاهش احتمال تصادم و افزایش ایمنی دریانوردی بود. مسیر موجود نیز بر مبنای ملاحظاتی مانند کوتاهی مسیر، عمق آب، جریان‌های کشندی و مسائل امنیتی انتخاب شده بود. اهمیت این سابقه نشان می‌دهد، مدیریت تردد در هرمز از ابتدا صرفا یک مسئله خودکار و فارغ از نقش دولت‌های ساحلی نبوده است. در چارچوب ترتیبات میان ایران و عمان، نظارت بر تردد، خدمات ارتباطی و مسائل مربوط به علائم و ایمنی دریایی، در ساختاری مشترک میان دو کشور سازمان‌دهی شده است، اما اهمیت بیشتری را باید برای طرح تفکیک تردد «تنب ـ فارور» قائل شد. این طرح، در محدوده دریای سرزمینی ایران قرار دارد و مطابق گزارش، مسئولیت نظارت، نصب علائم، ارائه خدمات مخابراتی و اخذ هزینه‌های مربوط به این خدمات و طرح بر عهده ایران قرار گرفته است.

این سابقه، از منظر حکمرانی دریایی بسیار مهم است؛ زیرا نشان می‌دهد نقش ایران در هرمز را نمی‌توان صرفا به «قدرت نظامی برای مسدودکردن تنگه» تقلیل داد. ایران در بخشی از آب‌های تحت صلاحیت خود سابقه‌ای از تنظیم مسیر، نظارت بر تردد، تأمین خدمات ناوبری و ارتباطی و دریافت هزینه‌های مرتبط با این خدمات داشته است؛ بنابراین، اگر بخواهیم مفهوم قدرت ایران در هرمز را دقیق‌تر تعریف کنیم، باید از مفهوم «مدیریت تردد» در کنار مفهوم «قدرت بازدارندگی» استفاده کنیم.

رژیم حقوقی هرمز و جایگاه دولت ساحلی

درک ظرفیت ایران، برای مدیریت تردد بدون توجه به رژیم حقوقی تنگه ممکن نیست. هرمز، از منظر جغرافیایی در زمره تنگه‌هایی قرار می‌گیرد که آب‌های آزاد و منطقه اقتصادی خلیج فارس را به دریای عمان و آب‌های آزاد متصل می‌کنند. گزارش، با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، هرمز را در چارچوب تنگه‌های مشمول حق عبور ترانزیتی تحلیل می‌کند. بر این اساس، اصل عبور شناورها از تنگه در شرایط مقرر حقوق بین‌الملل به رسمیت شناخته شده است. بااین‌حال، وجود حق عبور ترانزیتی به معنای حذف نقش دولت‌های ساحلی در مدیریت تردد نیست. همان‌گونه که گزارش نشان می‌دهد، دولت‌های ساحلی همچنان می‌توانند در زمینه ایمنی، سازمان‌دهی ترافیک و رعایت مقررات طرح‌های تفکیک تردد نقش داشته باشند. در چارچوب مقررات مربوط به TSS نیز دولت ساحلی می‌تواند در برابر شناورهایی که مقررات مسیرهای تفکیک‌شده را نقض می‌کنند، اقدامات مقتضی انجام دهد؛ از تذکر و هدایت شناور تا گزارش تخلف به دولت صاحب پرچم.

ریشه‌های رژیم حقوقی ایران؛ از قانون ۱۳۱۳ تا کنوانسیون ۱۹۸۲

موضع ایران درباره حقوق دولت ساحلی در هرمز، سابقه‌ای بسیار قدیمی‌تر از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دارد. نخستین اقدام قانونی مهم ایران در زمینه تعیین حدود حاکمیت دریایی، تصویب قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت در سال ۱۳۱۳ بود. این قانون، نشان‌دهنده تلاش ایران برای تعریف و تثبیت حدود صلاحیت دریایی خود در خلیج فارس بود. در ادامه این روند، ایران در مذاکرات حقوق دریاها تلاش کرد اختیارات دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی، به‌ویژه درباره عبور شناورهای جنگی، حفظ شود. نمایندگان ایران در مذاکرات کنفرانس حقوق دریاها از موضعی حمایت کردند که عبور شناورهای جنگی خارجی از آب‌های سرزمینی را به

اجازه یا اعلام قبلی دولت ساحلی منوط می‌کرد. اگرچه این دیدگاه در برابر مخالفت قدرت‌های بزرگ دریایی با محدودیت‌هایی مواجه شد، ایران تلاش خود را برای حفظ حقوق دولت ساحلی ادامه داد. در نهایت، ایران هنگام امضای کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ با استفاده از ظرفیت ماده ۳۱۰، موضع تفسیری خود را درباره برخی مسائل حقوقی اعلام کرد. این سابقه نشان می‌دهد که جمهوری اسلامی ایران و پیش از آن دولت ایران، مسئله صلاحیت دولت ساحلی و نحوه عبور شناورهای خارجی را از موضوعات مهم منافع ملی خود در حقوق دریاها تلقی کرده است. اهمیت این سابقه زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم ایران در حقوق داخلی خود نیز برای عبور شناورهای جنگی خارجی شرایطی تعیین کرده بود. بر اساس قانون آب‌های ساحلی مصوب ۱۳۱۳ و مقررات مربوط، ورود یا توقف شناورهای جنگی خارجی تابع شرایطی بوده و در زمان صلح، اطلاع قبلی برای عبور پیش‌بینی شده است. گزارش همچنین به سابقه کنترل و بازرسی شناورها توسط نیروهای ایرانی در تنگه هرمز در دوره جنگ تحمیلی اشاره می‌کند.

این مجموعه سوابق نشان می‌دهد که مدیریت دریایی ایران در هرمز پدیده‌ای صرفا متعلق به تحولات اخیر نیست؛ بلکه ریشه آن را باید در قانون‌گذاری داخلی، مواضع ایران در مذاکرات حقوق دریاها، ایجاد و مدیریت طرح‌های تفکیک تردد و تجربه عملی کنترل دریایی جست‌وجو کرد.

جنگ رمضان؛ از مسیر متعارف تا مدیریت بحران تردد

تحولات جنگ دوازده‌روزه سال ۱۴۰۴ و سپس جنگ رمضان در سال‌های ۱۴۰۴ـ۱۴۰۵، اهمیت این ظرفیت تاریخی را دوباره آشکار کرد. در جریان این رویارویی‌ها، امنیت هرمز مستقیماً با موازنه قدرت میان ایران، آمریکا و اسرائیل پیوند خورد و استمرار تردد دریایی در شرایط جنگی به یکی از مسائل مهم منطقه تبدیل شد. گزارش تأکید می‌کند که ایران بر تمام پهنه تنگه حاکمیت سرزمینی ندارد؛ اما به دلیل موقعیت ساحلی، جزایر و ظرفیت‌های دریایی و نظامی، از توان قابل توجهی برای اثرگذاری بر امنیت و عبورومرور در هرمز برخوردار است.

در شرایط امنیتی سال ۱۴۰۵، الگوی متعارف تردد نیز دستخوش تغییر شد. مطابق گزارش، به دلیل تهدیدهای امنیتی و گزارش وجود مین، استفاده از TSS موجود محدود یا متوقف شد و مسیرها و کریدورهای جایگزین با هماهنگی ایران برای مدیریت تردد مورد استفاده قرار گرفتند.

این تحول را نباید صرفا «انسداد تنگه» نامید. اهمیت آن در سطح حکمرانی دریایی، در تغییر رژیم عملیاتی تردد است: مسیری که در شرایط عادی برای عبور شناورها طراحی شده بود، در شرایط بحران جای خود را به مسیرهای جایگزین داد و مدیریت عبور بیش از گذشته به هماهنگی و نقش دولت‌های ساحلی وابسته شد.

در چنین شرایطی، سابقه ایران در مدیریت طرح‌های تفکیک تردد اهمیت مضاعف پیدا می‌کند. ایران پیش از این نیز در محدوده آب‌های سرزمینی خود مسئولیت نظارت، نصب علائم، خدمات ارتباطی و دریافت هزینه‌های مربوط به طرح «تنب ـ فارور» را بر عهده داشته است. بنابراین، تحولات اخیر را می‌توان در امتداد یک سابقه عملیاتی طولانی‌تر در مدیریت بخشی از نظم تردد دریایی تحلیل کرد.

از «بستن تنگه» به «مدیریت تنگه»

مهم‌ترین نتیجه‌ای که از مجموعه مطالب یادداشت می‌توان گرفت، ضرورت بازتعریف مفهوم قدرت ایران در هرمز است. قدرت ایران را نباید فقط با این پرسش سنجید که آیا کشور قادر به بستن کامل تنگه است یا خیر. چنین تعریفی، بخش مهمی از ظرفیت واقعی قدرت دریایی ایران را نادیده می‌گیرد. قدرت در یک گلوگاه دریایی می‌تواند در سطوح مختلف اعمال شود: تعیین و سازمان‌دهی مسیر، نظارت بر تردد، ارائه خدمات ناوبری، مدیریت ارتباطات، تنظیم عبور در شرایط بحران و دریافت هزینه‌های مرتبط با خدماتی که در محدوده صلاحیت دولت ساحلی ارائه می‌شود. در این

چارچوب، تجربه «تنب ـ فارور» نمونه‌ای مهم است. این طرح نشان می‌دهد که ایران تنها ناظر منفعل تردد نیست؛ بلکه مسئولیت‌هایی عملیاتی بر عهده دارد که مستقیماً با مدیریت جریان کشتی‌ها ارتباط پیدا می‌کند. به بیان دیگر، قدرت ایران در هرمز را باید از «قدرت انسداد» به «قدرت تنظیم و مدیریت تردد» گسترش مفهومی داد. این برداشت با سابقه حقوقی ایران نیز سازگارتر است. از قانون‌گذاری دریایی سال ۱۳۱۳ تا مواضع ایران در مذاکرات کنوانسیون حقوق دریاها و از مشارکت در شکل‌گیری TSS تا مدیریت طرح تردد جدید، یک خط پیوسته از تلاش برای حفظ و اعمال مدیریت ایران در تنگه هرمز است.

جمع‌بندی

تنگه هرمز برای ایران یک گذرگاه صرفا جغرافیایی یا انرژی نیست؛ بلکه عرصه‌ای است که در آن حقوق دریاها، جغرافیای سیاسی، امنیت ملی، اقتصاد انرژی و حکمرانی دریایی در یک نقطه به هم می رسند.

تجربه جنگ رمضان، اهمیت ویژه‌ای دارد. تغییر شرایط امنیتی و کنارگذاشته‌شدن موقت یا محدودشدن مسیرهای متعارف و استفاده از کریدورهای جایگزین با هماهنگی ایران و عمان نشان داد که در شرایط بحران، مدیریت عملیاتی تردد می‌تواند به اندازه اصل عبور اهمیت پیدا کند. در نتیجه، تجربه تاریخی و تحولات اخیر هرمز یک گزاره مهم را پیش روی سیاست‌گذاری ایران قرار می‌دهد: اهرم راهبردی ایران در تنگه هرمز فقط توانایی ایجاد انسداد نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از ظرفیت‌های حقوقی، جغرافیایی و عملیاتی برای اثرگذاری بر نحوه سازمان‌دهی و مدیریت تردد دریایی است. از این منظر، «تنب ـ فارور» اهمیت نمادین و عملی ویژه‌ای دارد؛ زیرا نمونه‌ای مستند در خود گزارش است که در آن مدیریت مسیر، نظارت، خدمات ناوبری و مخابراتی و اخذ هزینه‌های مربوط به این خدمات در محدوده دریای سرزمینی ایران بر عهده ایران قرار گرفته است؛ بنابراین، اگر قرار باشد تجربه جنگ رمضان در چارچوب حکمرانی دریایی تحلیل شود، تعبیر دقیق‌تر آن نه صرفا «انسداد تنگه»، بلکه «گذار از تردد متعارف به مدیریت بحران تردد و برجسته‌شدن ظرفیت دولت ساحلی ایران برای تنظیم مسیر و جریان عبور» است.

چالش‌های حقوقی مخاصمات مسلحانه در خلیج فارس و تنگه هرمز



علیرضا دیهیم
عضو هیئت علمی دانشگاه

منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، به دلیل تراکم بی‌نظیر زیرساخت‌های انرژی و مسیرهای مواصلاتی تجاری، در نقطه تلاقی پیچیده‌ترین قواعد حقوق بین‌الملل عمومی و حقوق بشردوستانه قرار گرفته است. این یادداشت علمی، بر اساس اصول بنیادین حقوق مخاصمات مسلحانه، به واکاوی چالش‌های حقوقی ناشی از تفسیر موسع ضرورت‌های نظامی، اعمال محاصره‌های دریایی و نقض رژیم بی‌طرفی توسط دولت‌های میزبانِ پایگاه‌های نظامی خارجی می‌پردازد.

در این نوشتار، ضمن تفکیک دقیق میان قواعد ناظر بر توسل به زور و قواعد حاکم بر رفتار در جنگ، استدلال می‌شود که اقداماتی نظیر محاصره دریایی یا حمله به تأسیسات حیاتی (از جمله مراکز هسته‌ای)، نه تنها مستعد توصیف به عنوان «جنایت تجاوز» هستند، بلکه در صورت اخلال در معیشت غیرنظامیان، مصداق بارز نقض فاحش حقوق بشردوستانه و موجد مسئولیت توأمان کیفری فردی و مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در راستای جبران خسارت خواهند بود.

۱.تفکیک بنیادین در حقوق مخاصمات مسلحانه و ضرورت‌های انسانی

حقوق بشردوستانه بین‌المللی به عنوان یکی از شاخه‌های بنیادین حقوق مخاصمات مسلحانه، با هدف مهار خشونت و محدودسازی آثار مخرب جنگ شکل گرفته است. در دکترین حقوق بین‌الملل، مخاصمات مسلحانه در دو ساختار مجزا اما در هم تنیده ارزیابی می‌گردند: نخست، قواعد ناظر بر منع یا مشروعیت توسل به زور و دوم، قواعد تنظیم‌کننده رفتار متخاصمین در جریان مخاصمه. اگرچه از حیث نظری این دو حوزه مستقل از یکدیگرند، اما در تحلیل وقایع پیچیده‌ای نظیر بحران‌های منطقه خلیج فارس، پیوند این دو گریزناپذیر است. حقوق بشردوستانه که امروزه، بخش عمده‌ای از آن ماهیت عرفی یافته است، در تلاش است تا میان «ضرورت‌های نظامی» و «ملاحظات انسانی» تعادلی منطقی ایجاد نماید. هرگونه انحراف از این تعادل، که منجر به تحمیل آلام غیرضروری گردد، به عنوان نقض حقوق بشردوستانه شناخته شده و در صورت شدت، به عنوان «نقض فاحش» و در چارچوب ماده ۸اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی (ICC) به عنوان «جنایت جنگی» مستوجب تعقیب کیفری خواهد بود.

۲. اصل تفکیک و چالش‌های تفسیری در تشخیص اهداف نظامی

یکی از استوانه‌های حقوق بشردوستانه، «اصل تفکیک» است که براساس آن، هرگونه حمله



به اشخاص، اموال و اماکن غیرنظامی مطلقا ممنوع است. این حمایت حتی شامل نظامیانی که از چرخه نبرد خارج شده‌اند نظیر مجروحان و اسیران نیز می‌گردد. با این وجود، در عرصه عمل و به‌ویژه در محیط متراکم خلیج فارس، ابهام در معیارهای تشخیص «هدف نظامی» از «هدف غیرنظامی» به پاشنه آشیل اجرای این قواعد بدل شده است. معیارهای دوگانه ارزیابی (شامل ماهیت و کارکرد هدف از یک سو و موقعیت و منفعت نظامی حاصل از انهدام آن از سوی دیگر) مکرراً مورد سوءتفسیر دولت‌های متخاصم قرار می‌گیرد. مفهوم «مزیت نظامی» در عوض آنکه مرزهای مسئولیت را شفاف سازد، با تفاسیر راهبردی و سیاسی دولت‌ها ترکیب شده و به ابزاری برای توجیه حملات به زیرساخت‌های دوگانه تبدیل گردیده است.

۳. محاصره دریایی: تقاطع جنایت تجاوز و نقض فاحش حقوق بشردوستانه

خلیج فارس، شریان حیاتی اقتصاد جهانی و مسیر اصلی تردد ناوگان تجاری است. در چنین بافتی، «اعلان محاصره دریایی» فراتر از یک تاکتیک نظامی صرف بوده و واجد آثار مخرب انسانی، اقتصادی و معیشتی برای کشورهای ساحلی است. انسداد مسیرهای مواصلاتی، نقض صریح «حق عبور بی‌ضرر» و آزادی کشتیرانی است. از منظر حقوق بین‌الملل عمومی، مطابق قطعنامه ۳۳۱۴ مجمع عمومی سازمان ملل متحد (مصوب ۱۹۷۴)، محاصره بنادر و سواحل یک دولت توسط نیروهای مسلح دولتی دیگر، از مصادیق کلاسیک و بارز «عمل تجاوز» محسوب می‌گردد. همچنین این مفهوم در ماده ۸ مکرر اساسنامه رم نیز مورد توجه قرار گرفته است. از منظر قواعد Jus in Bello، هنگامی که محاصره دریایی منجر به انسداد ورود کالاهای اساسی، دارو و نیازهای اولیه زندگی جمعیت غیرنظامی گردد، ماهیت آن از یک عملیات نظامی خارج شده و در زمره جنایات جنگی و نقض فاحش حقوق بشردوستانه قرار می‌گیرد؛ بنابراین، کشتی‌های تجاری تا زمانی که مشارکت مستقیم در مخاصمه نداشته باشند، هدف غیرنظامی محسوب شده و هرگونه تعرض به آن‌ها مستوجب مسئولیت است. دستورالعمل سن‌رمو نیز به عنوان سندی تبیین‌کننده در حقوق جنگ دریایی، بر این محدودیت‌ها و الزام به حمایت از اموال غیرنظامی در دریا تأکید ویژه‌ای دارد.

۴. استقلال مسئولیت‌ها؛ رد دکترین‌های سیاسی در توجیه نقض قواعد

یکی از انحرافات خطرناک در رویه برخی دولت‌ها (به‌ویژه ایالات متحده در مکاتبات با شورای امنیت)، تلاش برای توجیه اقدامات تجاوزکارانه تحت دکترین مبهم «دفاع پیش‌دستانه» است. از منظر حقوق عمومی و بین‌الملل، مرز قاطعی میان حق ذاتی دفاع مشروع و عمل تجاوز وجود دارد. مهم‌تر از آن، اصل «تفکیک مسئولیت‌ها» است. براساس ماده ۹۱ پروتکل الحاقی اول (۱۹۷۷) به کنوانسیون‌های ژنو، مسئولیت ناشی از نقض قواعد رفتار در جنگ، کاملاً مستقل از ماهیت آغاز مخاصمه است. به عبارت دیگر، حتی اگر دولتی در مقام دفاع مشروع وارد جنگ شود، این امر به هیچ‌وجه به وی چک سفیدامضا برای نقض قواعد حقوق بشردوستانه یا محاصره غیرنظامیان نمی‌دهد. جبران خسارت حقی است محفوظ برای زیان‌دیدگان که بدون توجه به اینکه چه کسی آغازگر جنگ بوده، بر عهده ناقض قواعد مستقر می‌گردد.

۵. رژیم بی‌طرفی و مسئولیت بین‌المللی دولت‌های میزبان پایگاه‌های نظامی

یکی از پیچیده‌ترین مسائل حقوقی در جنوب خلیج فارس، وضعیت دولت‌هایی است که میزبان پایگاه‌های نظامی خارجی هستند. بر اساس اصول مبرهن «حقوق بی‌طرفی»، دولتی که اعلام بی‌طرفی می‌کند، حق ندارد قلمرو، بنادر، فرودگاه‌ها یا سامانه‌های راداری خود را در خدمت عملیات خصمانه دولت ثالث علیه کشوری دیگر قرار دهد.

چنانچه پایگاه‌های مستقر در این کشورها از فاز دفاعی خارج شده و در عملیات تهاجمی، شناسایی، رصد، انتقال اطلاعات، سوخت‌رسانی یا فرماندهی و کنترل مشارکت نمایند، ادعای بی‌طرفی دولت میزبان بلافاصله ساقط می‌گردد. در این وضعیت، صرف «عدم جلوگیری» دولت میزبان از استفاده نظامی از قلمرو خویش، نوعی مشارکت غیرمستقیم در مخاصمه تلقی شده و می‌تواند موجب طرح مسئولیت بین‌المللی آن دولت در قبال دولت زیان‌دیده و همچنین پاسخگویی در قبال گسترش دامنه جنگ گردد.

۶. تأسیسات دارای نیروهای خطرناک؛ رویکرد حقوقی به مراکز هسته‌ای

مراکز هسته‌ای به واسطه پتانسیل ایجاد فجایع زیست‌محیطی و انسانی گسترده، در نظام حقوق بشردوستانه (به‌ویژه پروتکل الحاقی اول) از حمایت‌های مضاعف و ویژه‌ای برخوردارند. ادعای «اهمیت راهبردی» یا «ضرورت نظامی» به تنهایی برای مشروعیت‌بخشی به حمله علیه این تأسیسات کفایت نمی‌کند.

اصول سه‌گانه «تناسب، احتیاط و تفکیک» در اینجا با سخت‌گیری حداکثری اعمال می‌شوند. رویه شورای امنیت سازمان ملل در دهه ۱۹۸۰ مبنی بر محکومیت قاطع حمله به تأسیسات هسته‌ای عراق، مؤید این است که جامعه بین‌المللی چنین حملاتی را مخل صلح و امنیت بین‌المللی می‌داند. علاوه بر این، در حقوق بشردوستانه، اصل «اقدام متقابل» در خصوص اهداف غیرنظامی، محیط زیست و تأسیسات خطرناک مطلقا ممنوع است. ناقض حقوق بشردوستانه بودنِ یک طرف، مجوزی برای نقض متقابل و حمله به اهداف حمایت‌شده توسط طرف دیگر صادر نمی‌کند.

۷. تقاطع مسئولیت کیفری فردی و جبران خسارت در حوزه مسئولیت دولت‌ها

ساختار پاسخگویی در نظام حقوق بین‌الملل معاصر، ساختاری مکمل و دوگانه است. از یک سو، اشخاص، فرماندهان و سیاست‌گذارانی که دستور محاصره، تعرض به کشتی‌های تجاری یا حمله به اهداف غیرنظامی را صادر می‌کنند، با استناد به دیوان کیفری بین‌المللی یا محاکم داخلی (بر مبنای صلاحیت جهانی یا تکمیلی) واجد «مسئولیت کیفری فردی» هستند. از سوی دیگر، این امر مانع از احراز «مسئولیت بین‌المللی دولت» به عنوان فاعل یا مباشر عمل متخلفانه نیست. مطابق قواعد انتساب، خواه نیروهای مسلح رسمی، خواه نهادهای تحت کنترل مؤثر دولت، هرگاه مرتکب نقض شوند، دولت ملزم به پاسخگویی است



(متأثـر از رویـه دیـوان دائمـی دادگسـتری در قضیـه کارخانـه کـورزو ۱۹۲۸). چالـش فعلـی در مرحلـه اجـرا (Implementation)، عبـور از سـد «مصونیـت دولت‌هـا» و مقابلـه بـا پدیـده «بی‌کیفـری» اسـت کـه مسـتلزم مستندسـازی دقیـق جنایـات جهـت تبدیـل اصـل تئوریـک «جبـران خسـارت» بـه یـک واقعیـت اجرایـی می‌باشـد.

بـر ایـن اسـاس مدیریـت مخاصمـات در شریان‌هـای ژئوپلیتیکـی نظیـر خلیـج فـارس و تنگـه هرمـز، نیازمنـد پایبنـدی بی‌قیدوشـرط بـه الزامـات حقـوق بشردوسـتانه بین‌المللـی اسـت. تحلیـل حاضـر مبرهـن می‌سـازد کـه نمی‌تـوان اعمـال محدودیت‌هـای تجـاری، محاصره‌هـای دریایـی و تهدیـد زیرسـاخت‌های حیاتـی را در پوشـش‌های سیاسـی نظیـر دفـاع پیش‌دسـتانه پنهـان نمـود. همچنیـن، دولت‌هـای منطقـه بایـد آگاه باشـند کـه میزبانـی از ماشـین جنگـی بیگانـگان و انفعـال در برابـر فعـال شـدن پایگاه‌هـای نظامـی مسـتقر در خـاک آن‌هـا، نقـض صریـح رژیـم بی‌طرفـی بـوده و موجبـات مسـئولیت بین‌المللـی آنـان را فراهـم مـی‌آورد. پایـان دادن بـه بی‌کیفـری ناقضـان (در هـر دو سـطح فـردی و دولتـی) و تضمیـن جبـران خسـارات وارده بـر ملت‌هـا و زیرسـاخت‌های تجـاری، یگانـه مسـیر صیانـت از دسـتاوردهای حقـوق بین‌الملـل در مسـیر انسانی‌سـازی مخاصمـات مسـلحانه اسـت.

تحلیل حقوقی چالش‌های بیمه دریایی در تنگه هرمز با تأکید بر ریسک‌های ژئوپلیتیک



رضا خشنودی
مدرس دانشگاه

تنگه هرمز، به عنوان یکی از راهبردی‌ترین آبراه‌های بین‌المللی، نقشی بی‌بدیل در اقتصاد انرژی و تجارت جهانی ایفا می‌کند. بروز تنش‌های ژئوپلیتیک و نظامی در این منطقه، ریسک‌های مترتب بر حمل‌ونقل دریایی را به‌شدت افزایش داده و نظام بیمه دریایی را با چالش‌های پیچیده‌ای در زمینه جبران خسارت مواجه می‌سازد.

این یادداشت علمی، با اتخاذ رویکردی تحلیلی و وفاداری کامل به مبانی حقوق بیمه و تجارت بین‌الملل، به بررسی چالش‌های حقوقی بیمه‌گران در مواجهه با ریسک‌های جنگ و تحریم‌های اقتصادی می‌پردازد. در این راستا، ضمن تبیین کارکردهای چهارگانه عقد بیمه (به‌ویژه کارکرد نوین ژئوپلیتیک آن)، موانع اثباتی، چالش‌های مرتبط با نهاد قائم‌مقامی)، محدودیت‌های شبکه‌های اتکایی و معضلات داوری بین‌المللی تحلیل گردیده و در نهایت، راهکارهای حقوقی و عملیاتی متناسب جهت برون‌رفت از این بن‌بست‌ها ارائه شده است.

۱. تبیین موقعیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز

وضعیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز و موقعیت استثنایی آن، سلطه و نقش کلیدی جمهوری اسلامی ایران بر خلیج فارس را تثبیت می‌نماید. این جایگاه ویژه، تنگه هرمز را به یکی از اثرگذارترین ابزارهای اقتصادی، سیاسی و نظامی در تأمین استراتژی‌های راهبردی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و همچنین در توسعه تجارت جهانی مبدل ساخته است. شکوفایی بازارهای مالی و گسترش تجارت جهانی، که اتکای وثیقی بر صادرات و واردات کشورهای حوزه خلیج فارس دارد، و همچنین توسعه تجارت بین‌المللی مبتنی بر حمل‌ونقل دریایی و خدمات وابسته به آن نظیر بیمه‌های بازرگانی، وابستگی انکارناپذیری به امنیت این تنگه استراتژیک دارند.

در چنین شرایطی، هرگونه رفتار تشنج‌زا یا عملیات نظامی در این منطقه، نه‌تنها اقتصاد ملی و منطقه‌ای، بلکه بازارهای مالی جهانی و بازار انرژی را متأثر می‌سازد. افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیک و زیست‌محیطی، بیمه‌گران دریایی (اعم از داخلی و خارجی) را در مدیریت ریسک، جبران خسارت و بازیافت مبالغ پرداختی با چالش‌های حقوقی و عملیاتی پیچیده‌ای مواجه می‌سازد. از این رو، استمرار فعالیت‌های تجاری مستلزم تمایل حداکثری به تشنج‌زدایی و ایجاد ثبات سیاسی است؛ چرا که تنها در بستر امنیت منطقه‌ای، تجارت پایدار و خدمات بیمه‌ای امکان تداوم خواهند داشت.

۲. کارکردهای بنیادین و نوین عقد بیمه در تجارت بین‌الملل

بیمه‌ها امروزه از قالب مضیق یک قرارداد خصوصی خارج شده و به نهادی راهبردی برای تضمین ثبات اقتصادی ارتقا یافته‌اند. تکامل نظام مسئولیت مدنی و عبور آن از الگوی سنتی مبتنی بر تقصیر به سوی مسئولیت نوعی، تا حد زیادی مرهون گسترش نهاد بیمه بوده است. در حوزه دریایی، پوشش‌ها عموماً به دو دسته ریسک‌های عادی (نظیر حوادث طبیعی دریا) و ریسک‌های استثنایی (نظیر ریسک جنگ) تقسیم می‌شوند. بر این اساس، کارکردهای بیمه را می‌توان در چهار محور زیر صورت‌بندی نمود:

۲.۱. کارکرد ترمیمی و جبرانی

هدف بنیادین این کارکرد، بازگرداندن زیان‌دیده به وضعیت پیش از وقوع حادثه از طریق توزیع و اجتماعی‌کردن ریسک است. این کارکرد دارای دو جنبه است:

- جنبه ایجابی: مهار آثار زیان‌بار و اعاده تعادل از دست‌رفته مالی بیمه‌گذار.
- جنبه سلبی: جلوگیری از تبدیل شدن بیمه به ابزار دارا شدن ناعادلانه. براساس اصل غرامت چنانچه هزینه ترمیم یک کشتی از ارزش واقعی آن پیش از حادثه فراتر رود (تلف حکمی)، بیمه‌گر صرفا تا سقف ارزش مال پیش از تحقق ریسک متعهد به جبران است.

۲.۲. کارکرد خلاقانه و زایشی

تجمیع تدریجی حق‌بیمه‌ها، سرمایه‌های کلانی را در اختیار بیمه‌گران قرار می‌دهد. با کاربست خلاقانه این منابع، بیمه‌گران از ماهیت صرفا جبران‌کننده خارج شده و کارکردی مشابه مؤسسات مالی و سرمایه‌گذاری می‌یابند که می‌توانند در تأمین مالی توسعه پایدار، پروژه‌های صنعتی و تحقیقاتی نقش‌آفرینی کنند.

۲.۳. کارکرد پیشگیرانه و تنظیم‌گر

بیمه‌گران از طریق تدوین دستورالعمل‌ها، الزام به رعایت استانداردهای فنی و تنظیم حق‌بیمه متناسب با سطح ریسک، هنجارهای رفتاری مشخصی را بر بازار تحمیل می‌کنند. رفتارهای پرخطر با حق‌بیمه بالاتر جریمه شده و رفتارهای نظام‌مند تشویق می‌گردند که این امر به ارتقای ایمنی حمل‌ونقل جهانی می‌انجامد.

۲.۴. کارکرد ژئوپلیتیک و مدیریت بحران

به عنوان یک کارکرد نوین، بیمه قابلیت آن را دارد که فراتر از روابط خصوصی، بر رفتار دولت‌ها و کنشگران بین‌المللی اثر بگذارد. در زمان تشدید تنش‌ها، تصمیم بیمه‌گران مبنی بر افزایش شدید حق‌بیمه ریسک جنگ یا لغو کامل این پوشش‌ها، می‌تواند فعالیت شبکه‌های کشتیرانی را متوقف سازد. این اهرم اقتصادی، فشارهای روانی و سیاسی سنگینی بر دولت‌های متخاصم یا بی‌طرف وارد ساخته و محاسبات تصمیم‌گیران سیاسی را دگرگون می‌کند. لذا بیمه به ابزاری غیرمستقیم جهت کنترل بحران‌های بین‌المللی تبدیل می‌گردد.

۳. چالش‌های حقوقی و عملیاتی بیمه‌گران در جبران خسارت



در فرض بروز خسارت برای یک کشتی تحت پوشش بیمه که خطر جنگ در آن استثنا شده است، چالش‌های متعددی بروز می‌یابد:

۳.۱. احراز، انتساب و ارزیابی خسارت

نخستین مانع، تفکیک میان خسارات ناشی از حوادث عادی دریا و ریسک‌های جنگی است. همانند مباحث مسئولیت مدنی، اثبات رابطه سببیت میان واقعه جنگی و خسارت وارده الزامی است. نوسانات شدید قیمت کشتی‌ها در شرایط جنگی، ارزیابی دقیق ارزش موضوع بیمه (جهت اعمال قاعده تلف حکمی) را دشوار ساخته و غالباً به زیان بیمه‌گذار تمام می‌شود.

۳.۲. چالش‌های نهاد قائم‌مقامی و مصونیت دولت‌ها

پس از پرداخت خسارت، بیمه‌گر به‌منظور بازیافت مبالغ، جانشین زیان‌دیده می‌شود. اما در محیط جنگی، شناسایی دقیق عامل زیان (انتساب عمل) بسیار دشوار است. مضافاً، در صورت انتساب حمله به یک دولت خارجی، اعمال «اصل مصونیت دولت‌ها» مانع از آن می‌شود که بیمه‌گر بتواند به‌سادگی در محاکم داخلی طرح دعوا نماید و موضوع به حوزه پیچیده مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها کشیده می‌شود.

۳.۳. محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و شبکه‌های اتکایی

خسارات جنگی غالباً فاجعه‌بار بوده و جبران آن‌ها از توان یک بیمه‌گر منفرد خارج است؛ لذا اتکا به بیمه‌های اتکایی و کلوپ‌های حمایت و غرامت گریزناپذیر است. با این وجود، اعمال تحریم‌های بین‌المللی یا یک‌جانبه، امکان دسترسی بیمه‌گران ایرانی به این شبکه‌های جهانی را مسدود می‌سازد. ممانعت از انتقال ارزی حق‌بیمه‌ها و انسداد مسیرهای پرداخت خسارت، موجب تمرکز پرخطر ریسک در داخل کشور می‌گردد.

۳.۴. معضلات داوری و اجرای احکام

حتی در صورت طی تمامی مراحل فوق و اخذ رأی داوری به نفع شرکت بیمه‌گر ایرانی در مراجع بین‌المللی، فرآیند شناسایی و اجرای رأی و وصول واقعی مطالبات در بستر تحریم‌ها، از فرساینده‌ترین چالش‌های حقوقی و بانکی محسوب می‌گردد.

۴. راهکارهای راهبردی و حقوقی جهت برون‌رفت از چالش‌ها

۴.۱. سازوکارهای قراردادی، حسن نیت و فناوری‌های نوین

جهت تسریع در ارزیابی خسارت، تأکید بر «اصل حسن نیت» و بهره‌گیری از عرف‌های تجارت بین‌الملل و رویه‌های نهادهایی چون لویدز لندن ضروری است. تعیین کارشناسان مرضی‌الطرفین و درج شروط قراردادی از پیش‌تعیین‌شده جهت ارزیابی خسارت ریسک جنگ، از بروز بن‌بست جلوگیری می‌کند. همچنین، کاربست داده‌های ماهواره‌ای و سامانه‌های دیجیتال پایش خسارت، دقت و سرعت ارزیابی را به نحو چشمگیری ارتقا می‌بخشد.

۴.۲. مداخله بازارهای سرمایه و صندوق‌های بین‌المللی

در مواجهه با خسارات فاجعه‌بار جنگی که از ظرفیت مالی صنعت بیمه فراتر می‌رود، ورود نهادهای مالی بین‌المللی و بازارهای سرمایه الزامی است. تجربه موفق «کمیسیون جبران خسارت سازمان ملل» (UNCC) پس از جنگ عراق و کویت، الگویی نهادینه‌شده برای طراحی صندوق‌های جبران خسارت فراملی محسوب می‌شود.

۴.۳. تشکیل کنسرسیوم‌های منطقه‌ای و پرداخت‌های علی‌الحساب

با وجود اختلافات سیاسی، عقلانیت منطقه‌ای ایجاب می‌کند که کشورهای حوزه خلیج فارس به سوی تأسیس کنسرسیوم‌های مشترک بیمه‌ای جهت مدیریت خسارات جنگ‌های ناخواسته حرکت کنند. همچنین در سطح خردتر، استفاده از تکنیک «پرداخت خسارت علی‌الحساب» (همان‌گونه که در مدیریت بحران انفجار بندر شهید رجایی با درایت مراجع قضایی محلی تجربه گردید) می‌تواند از تبدیل شدن یک اختلاف فنی و بیمه‌ای به یک بحران دامنه‌دار اجتماعی و امنیتی جلوگیری نماید.

۴.۴. راهبردهای مقابله با تحریم

- شیفت راهبردی: انتقال همکاری‌های اتکایی به سوی بازارهای غیرهمسو با رژیم تحریم‌ها (نظیر بازارهای آسیا، چین، روسیه و هند).
- شروط ضدتحریم گنجاندن شروط حقوقی در قراردادهای اتکایی جهت مدیریت و تعدیل آثار تحریم در روابط فی‌مابین.
- مجاری جایگزین بانکی: بهره‌گیری از شبکه‌های

مالی غیرمتعارف، بانک‌های جایگزین و تأسیسات حقوقی نظیر حواله جهت دورزدن محدودیت‌های سوئیفت.

۴.۵. ارجحیت نظام داوری در حل‌وفصل اختلافات بین‌المللی

درمواجهه با دعاوی فراملی (به‌ویژه میان بیمه‌گر اصلی ایرانی و بیمه‌گر اتکایی خارجی)، پیش‌بینی دقیق سه رکن «شرط داوری»، «قانون حاکم» (غالبا قانون انگلیس به عنوان قانون مادر در بیمه‌های دریایی) و «صلاحیت اختصاصی» الزامی است. طرح دعوا در مراجع داوری بین‌المللی (نظیر لندن یا سنگاپور) به دلیل قابلیت اجرای آرای آن‌ها در کشورهای عضو کنوانسیون نیویورک، به‌مراتب بر مراجعه به دادگاه‌های ملی (که با چالش‌های سیاسی و اجرایی مضاعفی روبه‌رو هستند) ارجحیت دارد؛ بنابراین نظام حقوقی بیمه دریایی در منطقه استراتژیک تنگه هرمز، در تقاطع پیچیده‌ای از الزامات تجارت بین‌الملل، نوسانات ژئوپلیتیک و رژیم‌های تحریمی قرار گرفته است. تحلیل دقیق کارکردهای عقد بیمه نشان می‌دهد که این نهاد، ظرفیت تبدیل شدن به ابزاری قدرتمند جهت مدیریت بحران‌های منطقه‌ای را داراست. عبور از چالش‌های مرتبط با ارزیابی خسارت، موانع نهاد قائم‌مقامی و بن‌بست‌های بانکی ناشی از تحریم، مستلزم اتخاذ رویکردی چندوجهی است؛ رویکردی که در آن بهره‌گیری هوشمندانه از شروط قراردادی، توسعه دیپلماسی بیمه‌ای به سمت بازارهای جایگزین، تشکیل کنسرسیوم‌های منطقه‌ای و اتکای حداکثری به نهاد داوری بین‌المللی، متضمن حفظ حقوق ذی‌نفعان و تضمین پایداری تجارت دریایی در این شریان حیاتی جهانی خواهد بود.

واکاوی مأموریت‌های قوه قضائیه در تکوین و اجرای رژیم حقوقی خاص تنگه هرمز



مجتبی قهرمانی
رئیس کل دادگستری هرمزگان

تنگه هرمز، در معادلات ژئوپلیتیک و حقوق بین‌الملل، صرفا یک گذرگاه و آبراه جغرافیایی به شمار نمی‌رود؛ بلکه موقعیتی منحصربه‌فرد است که برای جمهوری اسلامی ایران مجموعه‌ای از «وضعیت‌های خاصِ مولّدِ حق» را پدید آورده است. تسلط جغرافیایی، نقش حیاتی در معماری امنیت انرژی جهانی و مسئولیت تاریخی ایران در صیانت از این پهنه آبی، همگی مبانی حقوقی مستحکمی را برای اعمال یک اختیار مدیریتی ویژه شکل می‌دهند. در این راستا، گذار از رویکرد واکنشی در برابر دعاوی و چالش‌های حقوقی مرتبط با این آبراه به یک نظام حقوقی فعال، مستلزم تبیین دقیق مأموریت‌های قوه قضائیه است.

این یادداشت علمی به واکاوی مأموریت‌های بنیادین دستگاه قضا در پنج محور تقنینی، پیشگیرانه، سازماندهی محاکم، صیانت از حقوق عامه و ساماندهی نهاد تعقیب در چارچوب تأسیس رژیم حقوقی خاص تنگه هرمز می‌پردازد.

۱. مأموریت نخست: رسالت مبنایی و تقنینی قوه قضائیه

نخستین و بنیادی‌ترین مأموریت قوه قضائیه در قبال تنگه هرمز، ماهیتی مبنایی و تقنینی دارد. پیش از اتخاذ هرگونه اقدام پیشگیرانه، قضایی یا اجرایی، ضرورت دارد چارچوب حقوقی ناظر بر این پهنه به‌صورت دقیق تعریف، تثبیت و مستند گردد. مأموریت اصلی در این مرحله، شناسایی، صورت‌بندی و مستندسازی حقوقی وضعیت‌های خاص مولد حق است؛ به‌نحوی که این وضعیت‌ها از سطح یک ادعای سیاسی فراتر رفته و به هنجارهای حقوقی قابل استناد ارتقا یابند. پراکندگی و ابهام در مقررات کنونی، نظام حقوقی کشور را در وضعیتی منفعل قرار داده است. از این‌رو، ضرورت دارد قوه قضائیه با بهره‌گیری از صلاحیت تقنینی خویش، «لایحه اختصاصی رژیم حقوقی تنگه هرمز» را تدوین نماید. این لایحه باید دو هدف کلان را محقق سازد:

الف) تثبیت حاکمیت ملی: تصریح اختیارات و صلاحیت‌های تنظیمی، نظارتی و مدیریتی ایران بر تردد و فعالیت‌های دریایی.

ب) پوشش تعهدات مشروع بین‌المللی: همگامی با اصول پذیرفته‌شده حقوق بین‌الملل دریاها (نظیر قاعده عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیتی)، جهت اعمال حاکمیت در چارچوبی مشروع و قابل‌دفاع.

خروجی این مأموریت که دربرگیرنده ایجاد یک نظام تنظیم‌گر منسجم جهت شفاف‌سازی مرز قواعد داخلی و بین‌المللی است، ارتقای «پیش‌بینی‌پذیری» نظام حقوقی را به دنبال خواهد داشت؛ به‌گونه‌ای که قوه قضائیه در جایگاه «معمار چارچوب هنجاری»، بستر لازم برای اجرای سایر مأموریت‌ها را فراهم می‌آورد.

۲. مأموریت دوم: پیش‌بینی و پیشگیری هوشمندانه

دومین محور مأموریت‌ها، تمرکز بر مقوله پیش‌بینی و پیشگیری است. در رژیم حقوقی نوین تنگه هرمز، رویکرد پیشگیرانه باید مبتنی بر پیش‌بینی دقیق مسائلی باشد که در آینده به مراجع قضایی ارجاع خواهند شد. این دعاوی

شامل اختلافات ناشی از عبور و مرور شناورها، تخلفات دریایی، خدمات بانکرینگ، تعارضات ناشی از تحریم‌ها، دعاوی کارگری ملوانان و خسارات زیست‌محیطی و حوادث دریایی است. تنظیم مقررات ویژه جهت جلوگیری از تراکم پرونده‌ها و بحران‌های حقوقی، نیازمند اتکا به «پیشگیری وضعی» است. این امر شامل طراحی ساختارهای نظارتی، سامانه‌های ثبت و کنترل، تعیین تکلیف حدود اختیارات ضابطان و تدوین دستورالعمل‌های خاص می‌باشد. همچنین، اتخاذ تدابیر پیشگیرانه در حوزه‌های فرهنگی، آموزشی و انتظامی پیش از وقوع بحران الزامی است؛ موضوعی که ضرورت گنجاندن این مباحث در اسناد بالادستی نظیر سند تحول قضایی را دوچندان می‌سازد.

۳. مأموریت سوم: سازماندهی محاکم، صلاحیت‌ها و دادرسی نوین

اعمال مؤثر رژیم حقوقی خاص، بدون ساختار قضایی متناسب و تخصصی امکان‌پذیر نخواهد بود. این سازماندهی در سه لایه قابل تحلیل است:

- قاعده‌مندی صلاحیت‌های محلی و مرکزی: تعیین دقیق صلاحیت مراجع قضایی در رسیدگی به پرونده‌ها متناسب با ماهیت موضوع و موقعیت جغرافیایی وقوع (تفکیک میان محاکم مستقر در جزایر مانند قشم و سیری با مراجع مرکز استان یا پایتخت) جهت جلوگیری از تشتت آرا و خلأ رسیدگی. همچنین، تعیین شفاف قانون حاکم (داخلی یا بین‌المللی) و نحوه تفسیر در موارد تعارض، به‌منظور حفظ منافع حاکمیتی در کنار رعایت تعهدات مشروع بین‌المللی.
- دادرسی افتراقی و نهاد داوری: شرایط ویژه تنگه هرمز اقتضا می‌کند که دعاوی پیچیده نظیر اختلافات قراردادهای بانکرینگ، حمل‌ونقل و دعاوی چندملیتی از طریق شیوه‌های دادرسی افتراقی و تخصصی مدیریت شوند. در این زمینه، بهره‌گیری از ظرفیت کارآمد «داوری داخلی و بین‌المللی» متکی بر سوابق و عرف حقوق دریاها بسیار حائز اهمیت است.
- دادگاه‌های مجازی و برخط: بهره‌گیری از فناوری‌های نوین قضایی (دادگاه‌های آنلاین) جهت ثبت دعاوی، استماع اظهارات و بررسی ادله الکترونیک، زمان و هزینه دادرسی را برای ذی‌نفعان و طرف‌های خارجی کاهش داده و دسترسی به عدالت را در شرایط دشوار جغرافیایی یا امنیتی تسهیل می بخشد.

۴. مأموریت چهارم: مدیریت حقوقی فعال در پرتو حقوق عامه

صیانت از حقوق عامه در بستر رژیم حقوقی تنگه هرمز، دارای دو لایه تحلیلی متمایز است:

- حقوق عامه ملی: شامل حق ملت ایران بر امنیت ملی، ثبات اقتصادی، دسترسی به مسیرهای تجارت مشروع و برخورداری از محیط‌زیست سالم. هرگونه تهدید این پهنه، نقض مستقیم حقوق عامه داخلی است که مداخله فعالانه قوه قضائیه را می‌طلبد.
- حقوق عامه فراملی (بین‌المللی): به عنوان مفهومی نوین، ناظر بر حق جامعه جهانی در دسترسی پایدار به انرژی، حقوق کارگران دریایی و امنیت تجارت شرکت‌های بین‌المللی است.

تحقق این مأموریت مستلزم تحول در رویه‌های سنتی و گذر از مکانیسم «پرونده‌محور و مبتنی بر دادخواست» به سوی «مدیریت حقوقی فعال» است؛ سازوکاری که صدور دستورات قضایی با اعلام ضابطان (بدون نیاز به طرح شکایت رسمی) را برای احقاق حقوق عامه امکان‌پذیر ساخته و مشروعیت اخلاقی-حقوقی نظام مدیریت ایران را در عرصه جهانی تقویت می‌نماید.

۵. مأموریت پنجم: ساماندهی نهاد تعقیب، تحقیق و ضابطان تخصصی

عملیاتی ساختن رژیم حقوقی، در گرو تأسیس و تقویت بازوی اجرایی دستگاه قضا است.

- تأسیس نهاد ضابطان متخصص دریایی: ایجاد ضابطانی مسلط بر مقررات دریایی و حقوق بین‌الملل، خواه از طریق ارتقای ظرفیت‌های موجود در نیروی دریایی سپاه (نظیر معاونت مبارزه با جرائم سازمان‌یافته) و ارتش، و خواه با تأسیس نهاد مشترک و جدید. مأموریت این ضابطان شامل «جمع‌آوری تخصصی ادله»، «پایش و رصد مستمر تردد‌ها» و «اجرای دقیق احکام قضایی» می‌باشد.
- تناسب‌بخشی فرآیند تحقیق: نهادینه کردن یک پرسش کانونی در روند رسیدگی‌ها مبنی بر اینکه «آیا رفتار مدنظر در چارچوب حق مدیریت ویژه ایران انجام شده است یا خیر؟». این رویکرد،



دادرسی را به سنجشی دقیق از «حدود اختیارات حاکمیتی» مبدل می‌سازد که توأمان ضامن اقتدار ملی و خویشتن‌داری حقوقی است.

- ضمانت‌اجرا و اقدام متقابل در برابر تحریم‌ها: تحریم‌های یک‌جانبه، نقض پیشینی حقوق بین‌الملل و حقوق ملت ایران محسوب می‌شوند. قوه قضائیه باید ظرفیت‌های حقوقی لازم برای «اقدامات متقابل مشروع» (نظیر اعمال محدودیت بر شناورهای دولت‌های تحریم‌کننده، توقیف قضایی، رسیدگی به جرایم مرتبط با رژیم‌های تحریمی و پذیرش دعاوی جبران خسارت) را در متن لایحه پیشنهادی پیش‌بینی نماید.

۶. پیگیری‌های بین‌المللی و ساختارکلان مدیریتی

نقش قوه قضائیه تنها به مرزهای داخلی محدود نمی‌گردد. معاونت‌های ذی‌ربط باید با تنظیم لوایح و مشارکت فعال در مجامع قضایی بین‌المللی، حقوق و اختیارات ویژه ایران در تنگه هرمز را به‌صورت حقوقی تثبیت نمایند.

در سطح کلان اجرایی نیز، اعمال مؤثر این رژیم حقوقی نیازمند تأسیس یک «نهاد مدیریتی متمرکز» (در سطح یک وزارتخانه مستقل یا سازمان عالی زیر نظر یکی از وزارتخانه‌ها) است. این نهاد وظیفه هماهنگی میان قوه قضائیه، نیروهای مسلح و سایر دستگاه‌های اجرایی را بر عهده داشته و مقررات ناوگان و خدمات دریایی را به صورت یکپارچه راهبری خواهد کرد.

تنگه هرمز؛ توأمان فرصت و آزمون

تنگه هرمز، فصلی نوین در تاریخ حقوقی جمهوری اسلامی ایران است که بر پایه اصول مسلم حقوق بین‌الملل بنا شده است. قوه قضائیه به موجب ظرفیت‌های بنیادین قانون اساسی، بازیگر اصلی در معماری این رژیم حقوقی است. تشکیل محاکم تخصصی، توسعه حقوق عامه فراملی، پیشگیری وضعی و تأسیس ضابطان متخصص، از جمله ضرورت‌های اجتناب‌ناپذیر این مسیر به شمار می‌آیند.

تنگه هرمز برای نظام حقوقی ایران هم یک «فرصت» بی‌نظیر جهت طراحی هنجارهای حقوقی در سطح بین‌المللی است، و هم یک «آزمون» برای اثبات توانمندی در ایجاد تعادل حکیمانه میان امنیت و عدالت، حاکمیت ملی و تعهدات فراملی. قوه قضائیه با ایفای نقش «چشم بیدار حاکمیت» و «پناهگاه حقوق عامه»، قادر است با اتکا به پیش‌بینی عالمانه و ساختارهای متناسب، این پهنه راهبردی را به الگویی از مدیریت حقوقی هوشمندانه در جهان مبدل سازد؛ الگویی که ضمن تثبیت اقتدار ملی ایران، نظم عادلانه‌ای را برای تمامی استفاده‌کنندگان مشروع از این آبراه تضمین نماید.

دگردیسی نظام حقوقی تنگه هرمز؛ از دفاع مشروع تا استقرار دکترین «عبور امن و ایمن» در پرتو اصل حاکمیت ملی دولت‌های ساحلی



عبدالحسین صفایی
عضو هیأت علمی دانشگاه

بررسی وضعیت حقوقی تنگه هرمز، نیازمند خوانشی تاریخی-حقوقی از تحولات آن است. رویه عبور در این تنگه و دریای سرزمینی عمان از سال ۱۹۷۴میلادی جریان داشته است. با این وجود، وقوع جنگ تجاوزکارانه و تهاجم به قلمرو سرزمینی جمهوری اسلامی ایران، نقطه عطفی در تغییر این ترتیبات بود. ایران با استناد به ماده ۵۱منشور ملل متحد و در راستای اعمال حق ذاتی دفاع مشروع، از موقعیت ژئواستراتژیک تنگه هرمز به عنوان عاملی برای بازدارندگی استفاده نمود.

تغییر بنیادین شرایط (Rebus sic stantibus) ناشی از جنگ، ترتیبات سابق را به عاملی مختل‌کننده حاکمیت ملی و تهدیدی امنیتی بدل ساخت. در نتیجه، منطقه ترافیکی پیشین ناامن اعلام شد و جمهوری اسلامی ایران مسیر «کریدور لارک به قشم» را به عنوان دالان ورودی و خروجی در دریای سرزمینی خود جایگزین نمود تا امنیت ملی خویش را در برابر تهدیدات ناشی از جنگ تجاوزکارانه صیانت نماید.

ترتیبات موقت و دلالت‌های حقوقی یادداشت تفاهم (بند ۵)

روند تحولات عبور و مرور، به انعقاد یادداشت تفاهمی میان رؤسای جمهور ایران و ایالات متحده (معروف به تفاهم اسلام‌آباد) منتهی گردید که بند ۵ آن، مستقیما به ترتیبات تنگه هرمز اختصاص یافت. این یادداشت، اگرچه در زمره معاهدات الزام‌آور به معنای خاص قرار نمی‌گیرد، اما متضمن تعهداتی است که تخطی از موضوع و هدف آن مغایر با موازین حقوقی است. بر اساس بند مذکور، جمهوری اسلامی ایران متعهد گردید در یک دوره موقت ۶۰ روزه (قابل تمدید)، عبور ایمن را منحصرا برای «کشتی‌های تجاری» و بدون اخذ هزینه تأمین نماید. تحلیل حقوقی این بند واجد دو دلالت اساسی است:

تثبیت حاکمیت ملی: صدر بند ۵ صراحتا اعمال حاکمیت و عاملیت ایجاد مسیر امن را در صلاحیت انحصاری جمهوری اسلامی ایران به رسمیت می‌شناسد. در نتیجه، هرگونه عبوری خارج از هماهنگی ایران، اقدامی غیرحقوقی تلقی می‌گردد.

تأسیس رژیم عبور بی‌ضرر: تخصیص عبور صرفا به «کشتی‌های تجاری»، خط بطلانی بر اعمال رژیم «عبور ترانزیتی» در این مقطع است؛ چرا که عبور ترانزیتی شمول عام داشته و محدودیتی برای زیردریایی‌ها و کشتی‌های جنگی قائل نیست. لذا نظم حاکم در این تفاهم، انطباق کاملی با رژیم «عبور بی‌ضرر» دارد.

معیارهای بنیادین در تکوین ترتیبات آتی تنگه هر مز

با انقضای دوره موقت ۶۰ روزه، تعیین تکلیف وضعیت آینده تنگه نیازمند مذاکره و توافق میان دولت‌های ساحلی (ایران و سلطان‌نشین عمان) است. این ترتیبات باید بر دو استوانه استوار گردد:

۱. حقوق بین‌الملل عرفی و معاهده‌ای: ناظر بر قواعد حاکم بر دریای سرزمینی و تنگه‌های بین‌المللی.

۲. حاکمیت و تمامیت ارضی: صیانت از اصل حاکمیت ملی دولت‌های ساحلی که به عنوان شاه‌بیت و استوانه اساسی نظام بین‌الملل شناخته می‌شود.

برای استقرار این ترتیبات، توجه به ملاحظات زیر اجتناب‌ناپذیر است:

استثنا بودن حق عبور: در نظام حقوق دریاها، حاکمیت ملی کشورها بر دریای سرزمینی اصل، و هرگونه عبوریک «استثنا» و حقی مشروط است. حقوق صیانتی دولت ساحلی: مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، دولت ساحلی از اختیارات ذاتی برای اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از عبور غیربی‌ضرر و حفظ امنیت خود برخوردار است. فقدان تحدید حدود در سطح آب: باریک‌ترین نقطه تنگه هرمز ۲۱ مایل دریایی عرض دارد که به معنای تداخل آب‌های سرزمینی (کمتر از ۲۴ مایل) ایران و عمان است. در حالی که بستر دریا (فلات قاره) تحدید حدود شده، سطح آب فاقد مرزگذاری مشخص است و نوعی «زندگی مشترک و مشاع» میان دو کشور در این پهنه آبی جریان دارد.

اصل حسن همجواری و ضرورت نظام واحد امنیتی

بیانیه مشترک امنیتی ۷ مارس ۱۹۷۴ میان ایران و عمان، نمادی از پذیرش مسئولیت مشترک در قبال امنیت تنگه است. در شرایطی که یکی از دولت‌های ساحلی (ایران) با جنگ تجاوزکارانه و تهدیدات امنیتی مواجه است، «اصل حسن همجواری» ایجاب می‌کند که دولت عمان نهایت همکاری را برای دفع تهدید و استقرار امنیت پایدار به عمل آورد. هرگونه اقدام یک‌جانبه می‌تواند امنیت همسایه را به مخاطره اندازد؛ لذا تدوین طرح ترافیک دریایی (TSS) و ترتیبات عبور، الزاما باید با هماهنگی کامل و با لحاظ دغدغه‌های امنیتی کشورِ در معرض تهدید، طراحی و اجرا گردد.

دکترین «عبور امن و ایمن»

در چارچوب تحولات بنیادین حقوق دریاها، بررسی نظام حقوقی حاکم بر آبراه‌های استراتژیک نیازمند عبور از مفاهیم انتزاعی و روی‌آوردن به دکترین‌های کاربردی است. برآیند تلاقی حقوق بین‌الملل و منافع دولت‌های ساحلی، زمینه‌ساز ظهور مفهومی بدیع در این عرصه شده است که نگارنده، از منظر حقوق عمومی، آن را دکترین «عبور امن و ایمن» می‌نامد. اگرچه این اصطلاح به صورت ترکیبی در ترمینولوژی سنتی کنوانسیون‌ها (از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲ مونته‌گویه) غایب است، اما بررسی تحلیلی نشان می‌دهد که ماهیت و جوهره آن انطباق کامل و دقیقی با روح و نص مقررات بین‌المللی دارد. در این یادداشت علمی، ابعاد این دکترین را در دو محور مجزا اما مکمل تبیین می‌نماییم.

تجلی حاکمیت و عبور از «فرض حسن نیت» به «راستی‌آزمایی»

مفهوم «عبور امن» اساسا ناظر بر حفظ حاکمیت دولت ساحلی و صیانت از تمامیت ارضی و امنیتی آن است. از منظر حقوق عمومی، حاکمیت ملی خدشه‌ناپذیر است و حق عبور کشتی‌های خارجی نباید این اصل بنیادین را مخدوش سازد؛ بنابراین، عبور امن به معنای عبوری است که هیچ‌گونه تهدید نظامی، خطر امنیتی یا آلودگی زیست‌محیطی برای دولت ساحلی ایجاد نکرده و با الزامات صریح مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها انطباق کامل داشته باشد. ماده ۱۹ صراحتا مقرر می‌دارد که عبور تا زمانی بی‌ضرر (امن) است که مخل آرامش، نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد.

نکته حائز اهمیت در خوانش نوین از این مفهوم، تغییر رویکرد حقوقی نسبت به کشتی‌های عبوری است. در رویکرد سنتی، اصل برائت و «فرض حسن نیت» کشتی‌های عبوری حاکم بود؛ اما با توجه به شکنندگی امنیت در حوادث اخیر و تغییر بنیادین شرایط، این فرض اولیه کفایت نمی‌کند. در دکترین جدید، این مفروضات جای خود را به دکترین «مطالبه و راستی‌آزماییِ رعایت مقررات» توسط دولت ساحلی می‌دهد. به این معنا که دولت ساحلی حق و بلکه تکلیف دارد تا برای تضمین «عبور امن»، انطباق عملکرد شناورها با مقررات بین‌المللی و ملی را پیش از ورود و حین عبور، با دقت راستی‌آزمایی نماید.

تضمین ایمنی دریانوردی و نظم ترافیکی

در حالی که «عبور امن» بر دغدغه‌های حاکمیتی و امنیتی دولت ساحلی متمرکز است، «عبور ایمن» ناظر بر ایمنی دریانوردی، استانداردهای فنی و حرکت بدون خطر شناورها در مسیرهای تعیین‌شده است. این مفهوم مستقیماً ریشه در موضوع ماده ۴۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ دارد که به طرح‌های تفکیک تردد و ایجاد مسیرهای دریایی ایمن می‌پردازد.

عبور ایمن تضمین می‌کند که ناوگان تجاری و بین‌المللی در یک بستر فیزیکی استاندارد، به دور از خطرات تصادم، به گل نشستن و یا مواجهه با موانع ناوبری حرکت کنند. دولت ساحلی با عاملیت خود و با ایجاد زیرساخت‌های هدایت ناوبری (نظیر کریدورهای مشخص و طرح‌های ترافیکی مصوب)، این بُعد از دکترین را به اجرا درمی‌آورد تا تعهد خود

به جامعه بین‌المللی مبنی بر تسهیل عبور و مرورِ بدونِ خطر را ایفا نماید؛ بنابراین دکترین «عبور امن و ایمن» یک تأسیس حقوقی هوشمندانه است که دو کفه ترازوی حقوق دریاها را متعادل می‌سازد: از یک سو با تأکید بر «عبور امن» و مکانیسم «راستی‌آزمایی»، حاکمیت بلامنازع دولت ساحلی را در برابر تهدیدات تضمین می‌کند، و از سوی دیگر با تأکید بر «عبور ایمن»، جریان آزاد و بدون خطر تجارت بین‌المللی را در چارچوب مسیرهای تعیین‌شده (موضوع ماده ٤١) محقق می‌سازد. استقرار این دکترین، تنها راهکار عملیاتی برای مدیریت آبراه‌های حیاتی در شرایط شکننده امنیتی است که کاملا منطبق بر نص و روح کنوانسیون‌های حاکم بر حقوق دریاها می‌باشد.

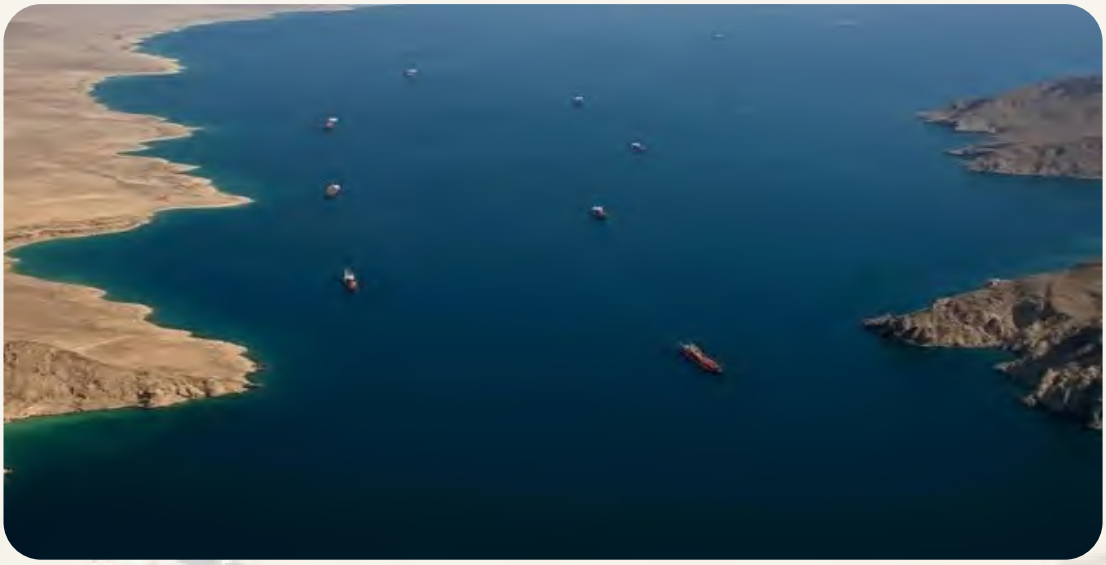
رژیم حقوقی متمایز برای شناورهای خاص و کشتی‌های جنگی

در دکترین عبور امن و ایمن، وضعیت ناوگان غیرتجاری نیازمند تدابیر مضاعف است: کشتی‌های دارای سوخت هسته‌ای و مواد خطرناک: مطابق اسناد بین‌المللی، این شناورها مکلف به ارائه گواهی‌های معتبر و رعایت تدابیر احتیاطی ویژه در زمان عبور هستند. به این ترتیب، تأییدیه عبور آن‌ها منوط به احراز عدم تهدید زیست‌محیطی برای دولت ساحلی است.

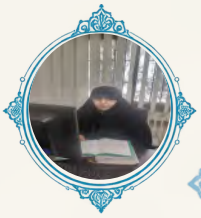
کشتی‌های جنگی: سکوت کنوانسیون ۱۹۸۲ این خصوص، ارجاع به «رویه دولت‌ها» را الزامی می‌سازد. در منطقه خلیج فارس، رویه عمان مبتنی بر «اطلاع قبلی» و قانون دریایی و اعلامیه تفسیری ایران مبتنی بر اخذ «مجوز قبلی» است.

به لحاظ حقوقی، اعمال دو رویه متفاوت در یک پهنه آبی مشترک (با عرض کمتر از ٢٤ مایل) غیرمنطقی و مستعد بحران است. منطق نظام بین‌الملل که در پی استقرار نظم (و نه لزوماً عدالت مطلق) است، اقتضا می‌کند که در راستای بیانیه ۱۹۷٤ الزامات امنیتی همسایهِ در معرض تهدید، رویه سخت‌گیرانه‌تر یعنی اخذ مجوز قبلی مبنای تفاهم مشترک و رویه حاکم بر تنگه قرار گیرد.

بر این اساس نظم حقوقی تنگه هرمز، نمی‌تواند مجرد از واقعیات ژئوپلیتیک و تهدیدات امنیتی دولت‌های ساحلی تفسیر گردد. یادداشت تفاهم اسلام‌آباد، با به رسمیت شناختن عاملیت ایران و تحدید عبور به شناورهای تجاری، چارچوبی اصولی برای دوره گذار فراهم آورد. در چشم‌انداز آتی، تنها راهکار منطبق با حقوق بین‌الملل (بند ۳ ماده ١٦کنوانسیون ۱۹۵۸و ماده ٢٥کنوانسیون ۱۹۸۲)، اعمال دکترین «عبور امن و ایمن» از طریق یک رژیم حقوقی و ترافیکیِ کاملا هماهنگ میان ایران و عمان است. این هماهنگی مشترک، که بر پایه اخذ مجوز برای شناورهای خاص استوار است، نه‌تنها متضمن صیانت از حاکمیت ملی و امنیت دولت‌های ساحلی است، بلکه به‌طور غیرمستقیم ایمنی ناوبری بین‌المللی را نیز تضمین کرده و آشتی پایداری میان منافع ملی و دغدغه‌های جامعه جهانی ایجاد می‌نماید.



جنگ ظفار و بازتاب حقوقی- سیاسی آن در مناسبات دریایی ایران و عمان



مریم رضایی
مدرس حوزه و دانشگاه،
پژوهشگر پژوهشگاه قوه قضاییه

جنگ ظفار، از مهم‌ترین منازعات مسلحانه جنوب غرب آسیا در دهه ۱۹۷۰ بود که فراتر از یک شورش محلی، در بستر رقابت‌های جنگ سرد، فروپاشی ترتیبات استعمارزدایی بریتانیا و بازآرایی امنیت خلیج فارس رخ داد. این جنگ، که میان دولت عمان و نیروهای شورشی وابسته به جبهه مردمی برای آزادی عمان جریان داشت، در نهایت با مداخله نظامی ایران به یکی از نمونه‌های برجسته هم‌پیوندی امنیت سرزمینی و امنیت دریایی در منطقه تبدیل شد. اهمیت این رخداد، صرفا در ابعاد نظامی آن خلاصه نمی‌شود؛ بلکه پیامدهای حقوقی و سیاسی آن در روابط ایران و عمان، به‌ویژه در پیرامون تنگه هرمز، واجد اهمیت پایدار و قابل تحلیل است. تنگه هرمز، به عنوان یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان، نه تنها محل اتصال خلیج فارس به دریای عمان و اقیانوس هند است، بلکه از حیث حقوق بین‌الملل دریاها نیز واجد جایگاهی ویژه در رژیم عبور و مرور کشتی‌ها و تضمین آزادی دریانوردی است. هرگونه تحول امنیتی در سواحل شمالی یا جنوبی این تنگه، به سرعت بر مناسبات حقوقی و سیاسی کشورهای ساحلی اثر می‌گذارد؛ از همین‌رو، مداخله ایران در جنگ ظفار را باید در چارچوبی وسیع‌تر از حمایت نظامی از حکومت عمان دید؛ این مداخله در واقع پاسخی به نگرانی ایران از گسترش نفوذ نیروهای رادیکال در مجاورت تنگه هرمز و تهدید احتمالی ثبات مسیرهای دریایی بود.

در این زمینه، سفر سلطان قابوس به تهران در مارس ۱۹۷۴ و صدور بیانیه مشترک دو کشور، نقطه عطفی در مناسبات ایران و عمان به‌شمار می‌آید. در این بیانیه، دو طرف بر همکاری برای حفظ امنیت و آزادی کشتیرانی در تنگه هرمز تأکید کردند و همزمان از توافق اصولی درباره تحدید حدود فلات قاره سخن گفتند. اندکی بعد، توافق‌نامه جداگانه تحدید حدود فلات قاره در ژوئیه ۱۹۷۴ امضا شد که اگرچه به‌صراحت وضعیت آب‌های فوقانی را تغییر نمی‌داد، اما نشان‌دهنده ورود روابط دو کشور به مرحله‌ای جدید از تنظیم حقوقی و امنیتی بود. به این ترتیب، جنگ ظفار را می‌توان یکی از زمینه‌های تاریخی مهم در شکل‌گیری نوعی تفاهم امنیتی- حقوقی میان ایران و عمان دانست؛ تفاهمی که آثار آن در مدیریت دریایی تنگه هرمز و درک متقابل دو دولت از ضرورت ثبات آبراه‌های منطقه‌ای بازتاب یافت.

از منظر تحلیلی، این یادداشت می‌کوشد نشان دهد که جنگ ظفار چگونه از یک منازعه ضدشورشی به بستری برای بازتعریف همکاری‌های ایران و عمان در حوزه امنیت دریایی تبدیل شد و این فرایند چه بازتاب‌هایی در حقوق و سیاست منطقه‌ای برجای گذاشت. بر این اساس، پرسش اصلی پژوهش آن است که جنگ ظفار چه تأثیری بر شکل‌گیری و تحکیم مناسبات حقوقی-سیاسی ایران و عمان در حوزه تنگه هرمز و امنیت دریانوردی داشت؟ پاسخ به این پرسش، مستلزم بررسی هم‌زمان ابعاد نظامی، حقوقی و ژئوپلیتیکی رخداد است؛ امری که می‌تواند پیوند میان منازعه داخلی عمان و نظم دریایی خلیج



فارس را روشن‌تر سازد.

زمینه‌های تاریخی و ژئوپلیتیکی جنگ ظفار

جنگ ظفار در بستری شکل گرفت که در آن، عوامل داخلی عمان با تحولات ژئوپلیتیکی خلیج فارس و رقابت‌های فرامنطقه‌ای درهم تنیده شده بود. استان ظفار، در جنوب عمان، از حیث جغرافیایی، فرهنگی و مذهبی ویژگی‌هایی متمایز از مرکز سیاسی عمان در مسقط داشت. این منطقه، به سبب هم‌جواری با یمن و اشراف بر آب‌های دریای عرب و مسیرهای منتهی به تنگه هرمز، تنها یک ناحیه پیرامونی نبود، بلکه از منظر راهبردی بخشی حساس از محیط امنیتی جنوب خلیج فارس به شمار می‌رفت. تفاوت‌های اجتماعی و مذهبی ظفار با بخش‌های مرکزی عمان، همراه با ساختار قبیله‌ای، محرومیت اقتصادی و ضعف توسعه اداری، زمینه مساعدی برای بروز نارضایتی‌های محلی فراهم کرده بود. این نارضایتی‌ها در دوره سلطنت سعید بن تیمور تشدید شد. سیاست‌های سخت‌گیرانه حکومت مرکزی، محدودیت‌های اقتصادی، ضعف زیرساخت‌های آموزشی و بهداشتی و بی‌اعتنایی به مطالبات محلی، موجب شد بخشی از جمعیت ظفار به مهاجرت روی آورند و در تماس با جریان‌های فکری جدید، به‌ویژه ناسیونالیسم عربی و سپس گرایش‌های چپ‌گرایانه، قرار گیرند. در نتیجه، جنبش ظفار در آغاز با مطالبات محلی و ضدسلطه شکل گرفت، اما به‌تدریج با تأثیرپذیری از فضای ایدئولوژیک دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، از یک شورش منطقه‌ای به جنبشی با افق سیاسی گسترده‌تر تبدیل شد. پیروزی نیروهای چپ در یمن جنوبی و حمایت‌های سیاسی و تسلیحاتی بیرونی نیز در همین مسیر، به تداوم و رادیکال‌شدن جنبش کمک کرد.

در سطح کلان‌تر، اهمیت جنگ ظفار را باید در چارچوب دگرگونی نظم امنیتی خلیج فارس تحلیل کرد. اعلام خروج بریتانیا از شرق سوئز، کاهش نقش مستقیم آن کشور در ترتیبات امنیتی منطقه و هم‌زمانی این وضعیت با تشدید رقابت‌های جنگ سرد، سبب شد عمان و به‌ویژه ظفار در کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گیرد. از این منظر، ظفار فقط صحنه یک منازعه داخلی نبود؛ بلکه به عرصه‌ای برای رقابت بر سر موازنه قدرت، مهار نفوذ کمونیسم و کنترل شریان‌های حساس دریایی بدل شد. نزدیکی جغرافیایی این تحولات به تنگه هرمز و مسیر صدور نفت، سبب می‌شد هرگونه بی‌ثباتی در ظفار، فراتر از مرزهای عمان، امنیت

دریایی کل منطقه را تحت تأثیر قرار دهد. از همین رو، جنگ ظفار به سرعت از سطح یک بحران داخلی فراتر رفت و به موضوعی راهبردی در مناسبات ایران، عمان و قدرت‌های مؤثر در خلیج فارس تبدیل شد.

جایگاه ایران در تحولات جنگ ظفار و حمایت از دولت عما ن

جایگاه ایران در تحولات جنگ ظفار را باید در پیوند میان ملاحظات امنیتی، موازنه‌سازی منطقه‌ای و حفاظت از مسیرهای حیاتی دریایی تحلیل کرد. در دهه ۱۹۷۰، هم‌زمان با کاهش حضور مستقیم بریتانیا در خلیج فارس، ایران خود را یکی از بازیگران اصلی حفظ ثبات در این حوزه می‌دانست. از منظر حکومت پهلوی، گسترش شورش ظفار و تقویت نیروهای مارکسیستی در جنوب عمان، صرفا یک بحران داخلی در کشوری همسایه نبود، بلکه می‌توانست به بی‌ثباتی در کرانه‌های جنوبی تنگه هرمز و تهدید امنیت کشتیرانی و انتقال انرژی منجر شود. از این رو، ایران حمایت از دولت عمان را بخشی از راهبرد کلان خود برای جلوگیری از برهم خوردن موازنه امنیتی منطقه تلقی می‌کرد. حمایت ایران از دولت سلطان قابوس، که پس از برکناری سعید بن تیمور در ۱۹۷۰ قدرت را در دست گرفت، در چند سطح سیاسی، نظامی و راهبردی قابل بررسی است. از حیث سیاسی، ایران از تثبیت دولت جدید عمان پشتیبانی کرد و آن را عاملی برای بازسازی اقتدار مرکزی و جلوگیری از فروپاشی نظم حکومتی در این کشور می‌دانست. از حیث نظامی، ایران با اعزام نیرو، تجهیزات و ارائه پشتیبانی عملیاتی، نقش مهمی در تقویت توان دولت عمان برای مقابله با شورشیان ظفار ایفا کرد. این مداخله در عمل به دولت عمان امکان داد تا از موضع دفاعی صرف خارج شود و ابتکار عمل را در سرکوب شورش به دست گیرد. در واقع، ایران در کنار حمایت‌های بریتانیا، به یکی از ارکان اصلی تغییر موازنه میدانی جنگ به سود دولت عمان تبدیل شد.

منطق این مداخله را می‌توان در سه سطح توضیح داد. نخست، ایران در چارچوب دکترین امنیت منطقه‌ای خود، ثبات عمان را لازمه ثبات خلیج فارس و تنگه هرمز می‌دانست. دوم، حکومت ایران از گسترش نفوذ نیروهای چپ‌گرا و پیوند خوردن تحولات ظفار با یمن جنوبی و بلوک شرق نگران بود و مداخله در عمان را بخشی از سیاست مهار این نفوذ تلقی می‌کرد. سوم، تهران درصدد بود نقش خود را به عنوان قدرت مسئول در تأمین نظم منطقه‌ای



تثبیت کند و نشان دهد که پس از عقب‌نشینی بریتانیا، توان اثرگذاری مستقیم بر ترتیبات امنیتی پیرامون خود را دارد. بنابراین، حضور ایران در جنگ ظفار تنها از منظر حمایت از یک دولت دوست قابل فهم نیست، بلکه باید آن را جزئی از سیاست فعال ایران برای بازتعریف جایگاه منطقه‌ای خود دانست. در نتیجه، جنگ ظفار به یکی از مهم‌ترین عرصه‌های بروز نقش منطقه‌ای ایران در دهه ۱۹۷۰ بدل شد. حمایت ایران از دولت عمان نه‌تنها در سرنوشت نظامی جنگ مؤثر بود، بلکه در سطح سیاسی نیز به نزدیکی بیشتر دو کشور و شکل‌گیری نوعی درک مشترک از امنیت دریایی و امنیت تنگه هرمز انجامید. به همین سبب، مداخله ایران در ظفار را می‌توان نقطه عطفی در گذار روابط ایران و عمان از مناسبات عادی همسایگی به همکاری راهبردی در حوزه امنیت منطقه‌ای و دریایی دانست.

پیامدهای سیاسی جنگ ظفار در تحکیم مناسبات ایران و عمان

جنگ ظفار، تأثیری تعیین‌کننده در تقویت و بازتعریف مناسبات سیاسی ایران و عمان بر جای گذاشت. حمایت ایران از دولت سلطان قابوس در یکی از حساس‌ترین مراحل تثبیت قدرت سیاسی در عمان، سبب شد روابط دو کشور از سطح مناسبات معمول دیپلماتیک فراتر رود و به نوعی همکاری مبتنی بر اعتماد راهبردی تبدیل شود. درواقع، عمان حمایت ایران را نه صرفا یک اقدام مقطعی نظامی، بلکه نشانه‌ای از تعهد تهران به حفظ ثبات سیاسی این کشور و صیانت از نظم منطقه‌ای تلقی می‌کرد. همین تجربه مشترک، زمینه‌ساز نزدیکی پایدار در دیدگاه‌های سیاسی دو کشور شد. یکی از مهم‌ترین پیامدهای سیاسی جنگ ظفار، شکل‌گیری درک مشترک از تهدیدات منطقه‌ای بود. ایران و عمان هر دو به این جمع‌بندی رسیدند که ناامنی داخلی در جنوب عمان می‌تواند به بی‌ثباتی گسترده‌تر در خلیج فارس و به‌ویژه در حوزه تنگه هرمز منجر شود. از این رو، همکاری دو کشور به‌تدریج بر مبنای تصوری مشترک از امنیت منطقه‌ای استوار شد؛ تصوری که در آن، ثبات عمان با امنیت دریایی، موازنه قدرت در خلیج فارس و جلوگیری از نفوذ بازیگران رادیکال و فرامنطقه‌ای پیوند می‌خورد. این هم‌گرایی ادراکی، بنیان سیاسی روابط دوجانبه را مستحکم‌تر کرد.

از سوی دیگر، جنگ ظفار به افزایش مشروعیت منطقه‌ای عمان و تقویت جایگاه آن در تعامل با ایران انجامید. دولت سلطان قابوس، که در آغاز با چالش تثبیت اقتدار در داخل روبه‌رو بود، با مهار شورش ظفار توانست موقعیت خود را در سطح داخلی و خارجی تحکیم کند. این موفقیت، عمان را به شریکی باثبات‌تر و قابل اتکاتر برای ایران تبدیل کرد. در مقابل، ایران نیز از رهگذر این حمایت، جایگاه خود را به عنوان بازیگری مؤثر در ترتیبات سیاسی و امنیتی خلیج فارس تثبیت کرد. بنابراین، جنگ ظفار برای هر دو کشور فرصتی فراهم آورد تا روابط دوجانبه را در قالبی فراتر از هم‌جواری جغرافیایی و در چارچوب همکاری سیاسی راهبردی بازسازی کنند.

پیامد مهم دیگر، فراهم شدن بستر تفاهم‌های سیاسی بعدی میان تهران و مسقط بود. تجربه همکاری در جنگ ظفار به دو کشور نشان داد که منافع مشترک آنان، به‌ویژه در زمینه ثبات منطقه، امنیت خطوط مواصلاتی دریایی و مدیریت تحولات جنوب خلیج فارس، قابل تبدیل به سازوکارهای پایدار همکاری است. در همین چارچوب، روابط ایران و عمان در سال‌های بعد از جنگ، صورتی منظم‌تر و مبتنی بر هماهنگی سیاسی بیشتر یافت و اعتماد متقابل حاصل از آن، مبنایی برای توافق‌ها و ترتیبات حقوقی و دریایی بعدی شد. از این منظر، جنگ ظفار را باید یکی از نقاط عطف اصلی در تحکیم مناسبات سیاسی ایران و عمان در دوره معاصر دانست.

بازتاب حقوقی جنگ ظفار در همکاری‌های دریایی دو کشور

جنگ ظفار تنها به تقویت همگرایی سیاسی و امنیتی ایران و عمان منجر نشد، بلکه آثار آن در حوزه حقوقی نیز در قالب تنظیم و تثبیت همکاری‌های دریایی دو کشور آشکار شد. تجربه این جنگ نشان داد که امنیت سرزمینی عمان و امنیت دریایی در آب‌های مجاور، به‌ویژه در پیوند با تنگه هرمز، از یکدیگر جدایی‌پذیر نیستند. از همین رو، همکاری ایران و عمان پس از جنگ، به‌تدریج از سطح حمایت نظامی



و سیاسی فراتر رفت و در قالب تفاهم‌ها و ترتیبات حقوقی ناظر بر حدود دریایی، امنیت کشتیرانی و مدیریت مشترک مسائل راهبردی در منطقه صورت‌بندی شد. بدین‌ترتیب، جنگ ظفار را می‌توان یکی از زمینه‌های مؤثر در حقوقی‌شدن بخشی از مناسبات دریایی دو کشور دانست.

یکی از مهم‌ترین نمودهای این روند، توافق‌نامه تحدید حدود فلات قاره میان ایران و عمان در ۲۰ ژوئیه ۱۹۷۴ بود. این توافق‌نامه را باید در بستر سیاسی و امنیتی ناشی از همکاری دو کشور در دوره جنگ ظفار تحلیل کرد. هرچند تحدید حدود دریایی، در ظاهر، موضوعی فنی و حقوقی است، اما در عمل بدون وجود حداقلی از اعتماد سیاسی و درک مشترک از منافع متقابل امکان‌پذیر نمی‌شود. نزدیکی تهران و مسقط در خلال جنگ ظفار، زمینه لازم را برای چنین توافقی فراهم آورد و سبب شد دو کشور، به‌جای ورود به منازعات مرزی یا رقابت در مناطق دریایی، از مسیر حقوق بین‌الملل دریاها به تثبیت حدود صلاحیت خود بپردازند. این امر به کاهش ابهام در وضعیت حقوقی فلات قاره و تقویت ثبات در بخش مهمی از آب‌های مجاور تنگه هرمز کمک کرد. افزون بر این، همکاری ایران و عمان در آن مقطع به شکل‌گیری نوعی فهم مشترک حقوقی-سیاسی درباره امنیت تنگه هرمز انجامید. اگرچه جنگ ظفار مستقیما رژیم حقوقی تازه‌ای برای تنگه ایجاد نکرد، اما بر نگرش دو کشور نسبت به ضرورت حفظ امنیت آبراه‌ها، آزادی عبور و مرور کشتی‌ها و جلوگیری از بی‌ثباتی در مسیرهای حیاتی دریایی اثر گذاشت. در این چارچوب، بیانیه مشترک تهران در ۷ مارس ۱۹۷۴ را می‌توان نشانه‌ای از تقویت این تفاهم سیاسی دانست؛ تفاهمی که بر پیوند میان ثبات عمان، امنیت منطقه‌ای و صیانت از تنگه هرمز استوار بود. بنابراین، بازتاب حقوقی جنگ ظفار بیش از آنکه در قالب تأسیس قواعدی کاملا جدید ظاهر شود، در قالب تقویت اراده دو کشور برای تنظیم حقوقی مناسبات دریایی و حرکت به سوی همکاری مبتنی بر قواعد بین‌المللی بروز یافت.

در مجموع، جنگ ظفار در روابط ایران و عمان کارکردی فراتر از یک تجربه نظامی مشترک داشت و به بسترسازی برای نهادینه‌شدن همکاری‌های دریایی میان دو کشور کمک کرد. پیامد حقوقی این تحول، گذار تدریجی از همکاری صرفا امنیتی به ترتیباتی بود که در آن، تحدید حدود دریایی، احترام به صلاحیت‌های متقابل، و توجه به ثبات حقوقی آب‌های حساس منطقه اهمیت بیشتری یافت. از این منظر، جنگ ظفار را می‌توان از عوامل مؤثر در

شکل‌گیری چارچوبی دانست که مناسبات دریایی ایران و عمان را بر پایه اعتماد سیاسی و تنظیم حقوقی استوار ساخت.

جنگ ظفار، تنگه هرمز و بازآرایی امنیت دریایی منطقه

جنگ ظفار، اگرچه در قلمرو سرزمینی عمان و در استان ظفار جریان داشت، اما آثار آن به‌دلیل موقعیت جغرافیایی عمان و پیوند مستقیم ثبات این کشور با امنیت آبراه‌های منطقه، فراتر از یک منازعه داخلی بود. ظفار در مجاورت دریای عرب و در امتداد مسیرهای منتهی به تنگه هرمز قرار داشت و هرگونه بی‌ثباتی در آن می‌توانست بر امنیت کشتیرانی، انتقال انرژی و موازنه راهبردی در خلیج فارس اثر بگذارد. از همین رو، جنگ ظفار به‌تدریج در ادراک بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به مسئله‌ای مرتبط با امنیت دریایی تبدیل شد.

اهمیت این تحول زمانی بیشتر آشکار می‌شود که جنگ ظفار در بستر عقب‌نشینی بریتانیا از شرق سوئز و شکل‌گیری ترتیبات جدید امنیتی در خلیج فارس تحلیل شود. با کاهش حضور مستقیم بریتانیا، خلأ نسبی در سازوکارهای سنتی حفظ امنیت منطقه پدید آمد و قدرت‌های منطقه‌ای، به‌ویژه ایران، کوشیدند نقش فعال‌تری در تثبیت موازنه امنیتی ایفا کنند. در چنین فضایی، تداوم شورش ظفار و احتمال گسترش نفوذ نیروهای چپ‌گرا از یمن جنوبی، تنها تهدیدی علیه دولت عمان تلقی نمی‌شد، بلکه به‌منزله خطری علیه امنیت عمومی آبراه‌های راهبردی منطقه نیز درک می‌گردید. بنابراین، مهار بحران ظفار عملا بخشی از فرایند گسترده‌تر بازتعریف امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز بود.

از منظر ایران، این بازآرایی امنیتی با ضرورت حفاظت از تنگه هرمز پیوندی مستقیم داشت. حکومت پهلوی ثبات عمان را جزئی از امنیت پیرامونی خود می‌دانست و بر این باور بود که سقوط یا تضعیف دولت عمان می‌تواند زمینه نفوذ نیروهای رادیکال در کرانه جنوبی تنگه هرمز را فراهم آورد. از این رو، مداخله ایران در حمایت از دولت عمان تنها اقدامی در چارچوب روابط دوجانبه نبود، بلکه بخشی از راهبرد کلان‌تر تهران برای جلوگیری از اختلال در امنیت دریایی و حفظ جریان آزاد عبور و مرور در یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان به شمار می‌رفت. این رویکرد، به تقویت این ایده انجامید که امنیت تنگه هرمز نه صرفا تابع کنترل نظامی، بلکه وابسته به ثبات سیاسی دولت‌های ساحلی نیز هست. همچنین این جنگ به شکل‌گیری نوعی فهم مشترک میان ایران و عمان درباره پیوند میان امنیت سرزمینی و امنیت دریایی یاری رساند. تجربه جنگ نشان داد که تهدیدات داخلی، هنگامی که در نزدیکی آبراه‌های حساس رخ می‌دهند، می‌توانند به بحران‌هایی با پیامدهای منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شوند. در نتیجه، پس از این جنگ، نگاه دو کشور به امنیت منطقه بیش از پیش بر همکاری، هماهنگی سیاسی و تثبیت ترتیبات دریایی استوار شد. این تحول در کنار تفاهمات سیاسی و حقوقی بعدی، به تقویت الگوی امنیتی‌ای کمک کرد که در آن، عمان و ایران به‌عنوان دو دولت مؤثر در دو سوی تنگه هرمز، ثبات این آبراه را بخشی از منافع مشترک خود تلقی می‌کردند.

در مجموع، جنگ ظفار را می‌توان یکی از عوامل مهم در بازتعریف معادلات امنیتی منطقه دانست؛ رخدادی که نشان داد امنیت تنگه هرمز تنها با حضور قدرت‌های خارجی تضمین نمی‌شود، بلکه به تعامل و همکاری دولت‌های ساحلی نیز وابسته است. در این معنا، پیامد جنگ ظفار صرفا پایان یک شورش محلی نبود، بلکه استقرار تدریجی برداشتی جدید از امنیت دریایی در جنوب خلیج فارس بود؛ برداشتی که در آن، ثبات عمان، نقش منطقه‌ای ایران و امنیت تنگه هرمز در قالب یک منظومه واحد قابل فهم می‌شدند.

در جمع‌بندی باید گفت که جنگ ظفار فراتر از یک شورش داخلی در جنوب عمان، به رویدادی تعیین‌کننده در شکل‌گیری مناسبات سیاسی، امنیتی و حقوقی ایران و عمان تبدیل شد. این جنگ در بستری از نارضایتی‌های داخلی، تحولات پس از خروج بریتانیا از خلیج فارس و رقابت‌های جنگ سرد پدید آمد و به‌سرعت از سطح یک بحران محلی فراتر رفت. موقعیت راهبردی ظفار در مجاورت مسیرهای منتهی

به تنگه هرمز نیز سبب شد که تحولات آن، مستقیما با امنیت دریایی منطقه پیوند بخورد. در این میان، ایران با حمایت از دولت عمان، نقشی اساسی در تغییر موازنه جنگ و تثبیت اقتدار حکومت مرکزی ایفا کرد. این حمایت صرفا جنبه نظامی نداشت، بلکه در چارچوب راهبرد کلان ایران برای حفظ ثبات در جنوب خلیج فارس، مهار نفوذ نیروهای چپ‌گرا و صیانت از امنیت تنگه هرمز قابل تحلیل است. پیامد این مداخله، شکل‌گیری سطحی تازه از اعتماد سیاسی میان تهران و مسقط بود؛ اعتمادی که روابط دو کشور را از مناسبات عادی همسایگی به همکاری راهبردی نزدیک کرد. از منظر حقوقی نیز جنگ ظفار به‌طور غیرمستقیم بستر مساعدی برای تنظیم همکاری‌های دریایی دو کشور فراهم ساخت. نزدیکی سیاسی و امنیتی ناشی از این تجربه، به تقویت اراده طرفین برای حل‌وفصل مسائل دریایی از مسیر حقوقی انجامید و در قالب تفاهم‌ها و توافق‌های مرتبط با حدود و امنیت دریایی بازتاب یافت. به‌این‌ترتیب، جنگ ظفار نه‌تنها به تحکیم مناسبات سیاسی ایران و عمان کمک کرد، بلکه در تثبیت چارچوبی حقوقی برای همکاری در آب‌های حساس منطقه نیز مؤثر بود.

در نهایت، می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین آثار جنگ ظفار، بازآرایی ادراک امنیتی دو کشور نسبت به تنگه هرمز و محیط پیرامونی آن بود. این جنگ نشان داد که امنیت دریایی منطقه صرفا به حضور نظامی وابسته نیست، بلکه با ثبات سیاسی دولت‌های ساحلی، همکاری دوجانبه و تنظیم حقوقی مناسبات دریایی پیوندی مستقیم دارد. از این منظر، جنگ ظفار را باید نقطه عطفی در گذار روابط ایران و عمان به سوی نوعی همگرایی سیاسی-حقوقی دانست که آثار آن در نظم امنیتی تنگه هرمز و همکاری‌های دریایی دو کشور به‌روشنی قابل مشاهده است.

رژیم حقوقی عبور و کشتیرانی در حقوق بین‌الملل دریاها



آرمین طلعت
مدرس دانشگاه و دکتری حقوق بین‌الملل

حقوق بین‌الملل دریاها، از دیرباز عرصه تقابل و برقراری توازن میان دو اصل بنیادین بوده است: از یک‌سو، اصل حاکمیت و صلاحیت دولت ساحلی و ضرورت تأمین امنیت آن و از سوی دیگر، اصل آزادی دریاها و آزادی کشتیرانی. در نیم‌قرن اخیر، اصل «میراث مشترک بشریت» نیز به این منظومه افزوده شده و در کنار دو اصل آزادی و حاکمیت، یکی از مبانی مهم حقوق بین‌الملل دریاها را تشکیل داده است. تنگه‌های بین‌المللی، کانال‌های بین‌المللی و دریای سرزمینی از مهم‌ترین حوزه‌هایی هستند که تعارض میان آزادی کشتیرانی و حاکمیت دولت ساحلی در آنها آشکار می‌شود.

تنگه، گذرگاه آبی باریکی است که میان دو قلمرو زمینی یا جزیره‌ای قرار دارد و برخلاف کانال، مسیری طبیعی است. کانال، آبراهی مصنوعی است که به دست انسان و عمدتاً با هدف تسهیل کشتیرانی، حمل‌ونقل کالا و ارتباط میان پهنه‌های آبی ساخته می‌شود. دریای سرزمینی نیز نواری از آب‌های مجاور ساحل است که تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار دارد؛ هرچند اعمال این حاکمیت با محدودیت‌هایی مانند حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی مواجه است. با وجود اهمیت تنگه‌های بین‌المللی، نه کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور و نه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تعریف جامع و صریحی از تنگه بین‌المللی ارائه نکرده‌اند. بااین‌حال، در این کنوانسیون‌ها قواعدی درباره رژیم حقوقی عبور از تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی وجود دارد. در کنار این قواعد معاهده‌ای، رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو نیز نقشی اساسی در شناسایی و تبیین قواعد عرفی حاکم بر عبور کشتی‌ها از تنگه‌های بین‌المللی ایفا کرده است. هدف این یادداشت، بررسی رژیم حقوقی تنگه‌ها، کانال‌های بین‌المللی و دریای سرزمینی و تبیین جایگاه آزادی کشتیرانی در هریک از این مناطق است. در این چارچوب، ابتدا رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی و انواع عبور از آنها بررسی می‌شود؛ سپس وضعیت کانال‌های بین‌المللی و در ادامه، دریای سرزمینی و حق عبور بی‌ضرر مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی

تنگه در معنای جغرافیایی، مسیر طبیعی و باریک آبی است که میان دو قلمرو زمینی یا جزیره‌ای قرار می‌گیرد و دو پهنه آبی را به یکدیگر متصل می‌کند. بااین‌حال، هر تنگه جغرافیایی الزاما تنگه بین‌المللی به مفهوم حقوقی نیست. برای برخورداری از وصف بین‌المللی، افزون بر موقعیت جغرافیایی، نحوه استفاده از تنگه در دریانوردی بین‌المللی نیز اهمیت دارد. رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی تا پیش از تصویب کنوانسیون ۱۹۵۸ درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، با اختلاف‌ها و ابهام‌های فراوانی همراه بود. یکی از مهم‌ترین تحولات در این زمینه، رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو بود. در این قضیه، دو کشتی جنگی انگلیسی در اثر برخورد با مین‌های موجود در تنگه کورفو آسیب دیدند.

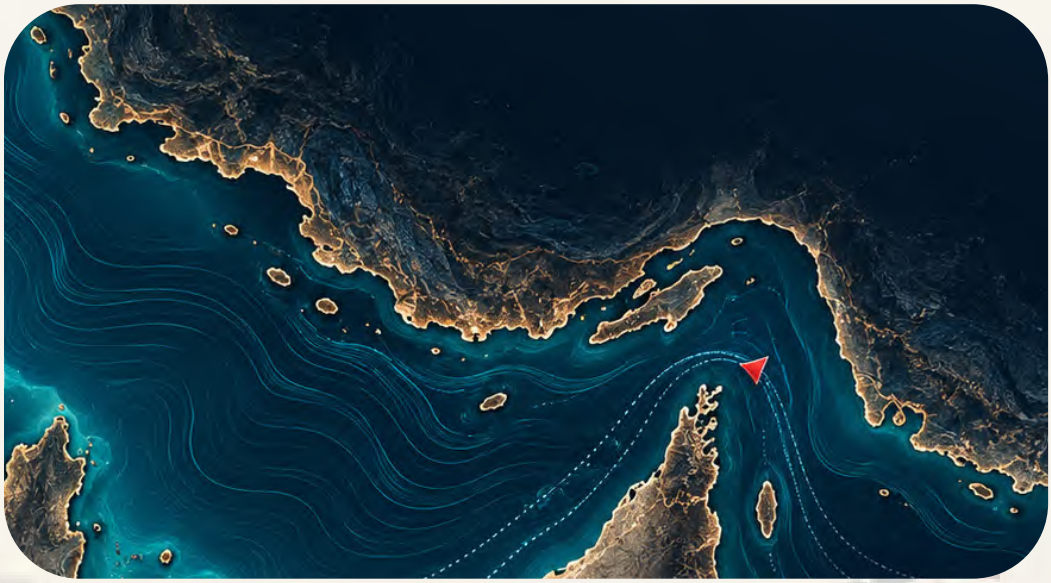
پس از طرح اختلاف میان انگلستان و آلبانی در دیوان بین‌المللی دادگستری، دیوان اعلام کرد که براساس حقوق بین‌الملل عرفی، دولت‌ها در زمان صلح حق دارند کشتی‌های جنگی خود را بدون اخذ مجوز قبلی از دولت ساحلی از تنگه‌هایی عبور دهند که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند و برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ مشروط بر اینکه عبور آنها بی‌ضرر باشد. نظر دیوان در بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور منعکس شد. مطابق این مقرره، عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند و بخشی از دریای آزاد را به بخش دیگری از دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک دولت خارجی متصل می‌کنند، نباید معلق شود. این مقرره به حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها مربوط بود و در نتیجه، آزادی پرواز هواپیماها بر فراز تنگه را شامل نمی‌شد. افزون بر این، برخلاف عبور بی‌ضرر در سایر بخش‌های دریای سرزمینی که تحت شرایط مقرر امکان تعلیق آن وجود دارد، عبور بی‌ضرر از تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی قابل تعلیق نبود. ازاین‌رو، می‌توان گفت بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸، تا حد زیادی نتیجه تدوین قاعده‌ای عرفی بود که دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو آن را شناسایی کرده بود.

تنگه‌ها در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، رژیم‌های حقوقی متفاوتی را برای انواع تنگه‌ها مقرر کرده است. تعیین رژیم حاکم بر هر تنگه به موقعیت جغرافیایی، کارکرد بین‌المللی، وجود یا فقدان مسیر جایگزین و همچنین وجود معاهده خاص درباره آن تنگه بستگی دارد. مهم‌ترین دسته، تنگه‌هایی هستند که برای دریانوردی بین‌المللی میان یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این تنگه‌ها اصولاً تحت رژیم «عبور ترانزیتی» قرار دارند.

برای شناسایی این تنگه‌ها، دو معیار جغرافیایی و کارکردی اهمیت دارد. معیار جغرافیایی اقتضا می‌کند که تنگه، دو بخش از دریای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل کند. معیار کارکردی نیز ناظر بر آن است که تنگه برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.

در قضیه تنگه کورفو، دیوان بین‌المللی دادگستری به موقعیت جغرافیایی تنگه و اهمیت آن برای دریانوردی بین‌المللی توجه کرد. بااین‌حال،



در ارتباط با معیار کارکردی این پرسش مطرح می‌شود که چگونه می‌توان تشخیص داد یک تنگه، مسیری مفید و مؤثر برای تردد بین‌المللی است. در تفسیر برخی حقوق‌دانان برجسته حقوق دریاها، صرف امکان عبور از یک تنگه برای تحقق معیار کارکردی کافی نیست؛ بلکه مسیر مورد نظر باید از نظر عملی، مسیری مفید و قابل استفاده برای دریانوردی بین‌المللی باشد. بنابراین، امکان نظری عبور به‌تنهایی تعیین‌کننده نیست و میزان استفاده، اهمیت ارتباطی و قابلیت واقعی دریانوردی نیز باید مورد توجه قرار گیرد. دسته دیگری از تنگه‌ها تابع رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق هستند. مطابق ماده ۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲، این رژیم در دو وضعیت اعمال می‌شود. وضعیت نخست، مربوط به تنگه‌هایی است که میان جزیره متعلق به دولت ساحلی تنگه و سرزمین اصلی همان دولت قرار دارند و در سمت رو به دریای جزیره، مسیری در دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی با سهولت مشابه از نظر دریانوردی و ویژگی‌های آب‌نگاری وجود دارد. وضعیت دوم، مربوط به تنگه‌هایی است که یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک دولت خارجی متصل می‌کنند. در این تنگه‌ها، عبور بی‌ضرر اعمال می‌شود، اما دولت ساحلی حق تعلیق آن را ندارد.

در مواردی نیز ممکن است در تنگه، مسیری در دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی وجود داشته باشد که از نظر ویژگی‌های دریانوردی و آب‌نگاری دارای سهولت مشابه باشد. در چنین وضعیتی، رژیم عبور ترانزیتی بر مسیر مزبور اعمال نمی‌شود. در این زمینه می‌توان به برخی تنگه‌های پیرامون ژاپن اشاره کرد. ژاپن در ارتباط با تنگه‌هایی مانند سویا، تسوگارو و آبراه‌های شرقی و غربی تسوشیما، عرض دریای سرزمینی خود را به نحوی تنظیم کرده است که در بخش میانی آنها کریدورهایی خارج از دریای سرزمینی باقی بماند. در نتیجه، کشتی‌های خارجی می‌توانند بدون ورود به دریای سرزمینی ژاپن از این مسیرها عبور کنند.

برخی تنگه‌ها نیز تابع معاهدات خاص هستند و به همین علت، رژیم عام بخش سوم کنوانسیون ۱۹۸۲ بر آنها اعمال نمی‌شود. مطابق بند «ج» ماده ۳۵ کنوانسیون، وضعیت تنگه‌هایی که عبور از آنها به‌طور کلی یا جزئی به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی دیرپا و لازم‌الاجرا تنظیم شده است، تحت تأثیر مقررات بخش سوم قرار نمی‌گیرد.

تنگه‌های بسفر و داردانل از مهم‌ترین نمونه‌های این دسته هستند. این تنگه‌ها دریای سیاه را از طریق دریای مرمره به دریای مدیترانه متصل می‌کنند و رژیم حقوقی آنها عمدتاً تابع کنوانسیون ۱۹۳۶ مونترو است. تنگه‌های بلت و اورسوند دانمارک نیز از لحاظ تاریخی تابع ترتیبات معاهده‌ای خاص بوده‌اند. تنگه ماژلان میان آرژانتین و شیلی قرار دارد و معاهده ۱۸۸۱ میان دو کشور، آزادی کشتیرانی و بی‌طرفی این تنگه را مورد تأیید قرار داده است. در مورد تنگه جبل‌الطارق نیز اعلامیه ۱۹۰۴ انگلستان و فرانسه و ماده ۶ معاهده فرانسه و اسپانیا درباره مراکش بر ضرورت آزادی عبور تأکید کرده‌اند. جزایر و آبراه‌های آلاند میان فنلاند و سوئد نیز تابع کنوانسیون ۱۹۲۱ درباره عدم استحکام‌بخشی نظامی و بی‌طرفی این منطقه هستند.

افزون بر این موارد، آبراه‌هایی وجود دارند که در آب‌های مجمع‌الجزایری واقع شده‌اند. کنوانسیون ۱۹۸۲ برای این آبراه‌ها رژیم خاصی با عنوان «عبور از خطوط دریایی مجمع‌الجزایری» پیش‌بینی کرده است. این رژیم از برخی جهات به عبور ترانزیتی شباهت دارد، اما از نظر مبنا و قلمرو اعمال، رژیمی مستقل به شمار می‌رود.

شرایط و آثار حقوقی عبور ترانزیتی

مطابق بند ۲ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، عبور ترانزیتی عبارت است از اعمال آزادی دریانوردی و پرواز برفراز تنگه، صرفاً برای عبور پیوسته و سریع از تنگه میان یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی. پیوسته و سریع بودن عبور به این معنا نیست که کشتی‌ها در هیچ وضعیتی حق توقف ندارند، بلکه توقف‌هایی که لازمه عادی

دریانوردی، ناشی از وضعیت اضطراری یا قوه قاهره، یا برای کمک به اشخاص و شناورهای در معرض خطر باشند، با ماهیت عبور مغایرت ندارند. همچنین، ورود به قلمرو دولت ساحلی، خروج از آن یا بازگشت از آن ممنوع نیست؛ مشروط بر اینکه شرایط ورود به قلمرو آن دولت رعایت شود.

عبور ترانزیتی، افزون بر کشتی‌ها، هواپیماها را نیز دربر می‌گیرد. از این رو، هواپیماهای غیرنظامی و نظامی می‌توانند در چهارچوب این رژیم از فراز تنگه عبور کنند. زیردریایی‌ها نیز در هنگام عبور ترانزیتی می‌توانند در وضعیت معمول خود حرکت کنند و الزامی به آمدن بر سطح آب یا برافراشتن پرچم ندارند. این ویژگی‌ها، عبور ترانزیتی را از عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی متمایز می‌کند. حق عبور ترانزیتی قابل تعلیق نیست. دولت‌های ساحلی تنگه نباید مانع این عبور شوند یا در اعمال آن اختلال ایجاد کنند. با این حال، عبور ترانزیتی حقی مطلق و بدون قید نیست. کشتی‌ها و هواپیماهایی که از این حق استفاده می‌کنند، مطابق ماده ۳۹ کنوانسیون، دارای تعهداتی هستند.

آنها باید بدون تأخیر از تنگه یا برفراز آن عبور کنند، از تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت‌های ساحلی خودداری نمایند و از هر فعالیتی که با ماهیت عبور پیوسته و سریع ارتباط مستقیم ندارد، اجتناب کنند. کشتی‌ها همچنین موظف‌اند مقررات، رویه‌ها و استانداردهای بین‌المللی پذیرفته‌شده درباره ایمنی دریانوردی و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها را رعایت کنند.

دولت ساحلی نیز در ارتباط با عبور ترانزیتی دارای حقوق و تکالیفی است. بر اساس ماده ۴۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌های ساحلی می‌توانند درباره ایمنی دریانوردی و تنظیم تردد دریایی، پیشگیری و کنترل آلودگی، جلوگیری از ماهیگیری کشتی‌های خارجی و جلوگیری از بارگیری یا تخلیه کالا، ارز یا اشخاص برخلاف قوانین گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی خود، قوانین و مقرراتی تصویب کنند. قوانین دولت ساحلی باید به نحو مقتضی منتشر شوند و میان کشتی‌های خارجی تبعیض صوری یا عملی ایجاد نکنند. افزون بر این، اجرای چنین قوانینی نباید اثری معادل جلوگیری از عبور ترانزیتی، محروم کردن کشتی‌ها از این حق یا ایجاد اختلال در آن داشته باشد. اصل عدم تبعیض و ضرورت انتشار مناسب قوانین، از مهم‌ترین تضمین‌های جلوگیری از محدودسازی غیرموجه عبور ترانزیتی هستند. دولت‌های ساحلی و دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه همچنین باید در ایجاد و نگهداری تجهیزات ایمنی و کمک‌های دریانوردی و نیز در زمینه پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی همکاری کنند. برای نمونه، استرالیا در سال ۲۰۰۶ برای برخی کشتی‌ها در بخش‌هایی از تنگه تورس، نظام الزام‌آور راهنمایی کشتی‌ها را برقرار کرد تا ضمن تأمین ایمنی دریانوردی، از زیستگاه‌های حساس دریایی منطقه حفاظت شود.

ماهیت عرفی عبور ترانزیتی

یکی از مباحث مهم آن است که آیا حق عبور ترانزیتی صرفا ماهیتی معاهده‌ای دارد یا به قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل شده است. در زمان تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲، عبور ترانزیتی و عبور از خطوط دریایی مجمع‌الجزایری مفاهیمی جدید به شمار می‌رفتند. رئیس سومین کنفرانس سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها نیز در پایان کنفرانس به نوآورانه بودن این رژیم‌ها اشاره کرد. برای اثبات شکل‌گیری یک قاعده عرفی، وجود رویه عمومی، گسترده و نسبتاً یکنواخت دولت‌ها، همراه با اعتقاد حقوقی آنان به الزام‌آور بودن آن رویه، ضروری است. از این رو، صرف پیش‌بینی عبور ترانزیتی در کنوانسیون ۱۹۸۲ برای اثبات ماهیت عرفی آن کافی نیست. عرفی بودن این رژیم باید بر اساس عملکرد دولت‌ها، مواضع رسمی، اعتراض‌ها، اعلامیه‌ها و اعتقاد حقوقی دولت‌های ساحلی و دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه‌ها ارزیابی شود.

در زمان شکل‌گیری کنوانسیون، شواهد کافی برای عرفی دانستن این رژیم وجود نداشت. به همین دلیل، عبور ترانزیتی در آغاز بیشتر به‌عنوان نهادی

معاهده‌ای و حاصل مصالحه میان دولت‌های ساحلی و قدرت‌های دریایی شناخته می‌شد. ارزیابی ماهیت کنونی آن، مستلزم بررسی تحولات رویه دولت‌ها پس از تصویب کنوانسیون است.

کانال‌های بین‌المللی

کانال، مسیری مصنوعی است که به دست انسان و برای تسهیل کشتیرانی، حمل‌ونقل کالا و ایجاد ارتباط میان پهنه‌های آبی ساخته می‌شود. کانال‌های بین‌المللی از مهم‌ترین آبراه‌های مصنوعی جهان‌اند و نقش اساسی در تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی دارند. تفاوت اساسی کانال با تنگه آن است که تنگه پدیده‌ای طبیعی است، درحالی‌که کانال به دست انسان ایجاد می‌شود. کانال‌ها معمولاً در قلمرو یک یا چند دولت قرار دارند و اصولاً تابع حاکمیت سرزمینی دولت محل وقوع هستند. بااین‌حال، ممکن است حاکمیت دولت به موجب معاهدات خاص و تعهداتی مانند آزادی عبور، بی‌طرفی و منع تبعیض محدود شود. کانال سوئز در قلمرو مصر قرار دارد و دریای مدیترانه را به دریای سرخ متصل می‌کند. این کانال در سال ۱۸۶۹ افتتاح شد و با کوتاه کردن مسیر دریایی میان اروپا و آسیا، نقش بسیار مهمی در تجارت جهانی یافت. رژیم حقوقی کانال سوئز عمدتا تابع کنوانسیون قسطنطنیه ۱۸۸۸ است. براساس این کنوانسیون، کانال باید در زمان صلح و جنگ برای کشتی‌های تجاری و جنگی همه کشورها، بدون تبعیض، باز باشد. بنابراین، آزادی کشتیرانی و عدم تبعیض از مهم‌ترین اصول حاکم بر کانال سوئز به شمار می‌روند.

کانال پاناما اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌کند و باعث کاهش چشمگیر طول مسیرهای دریایی، هزینه حمل‌ونقل و زمان سفر کشتی‌ها شده است. کنترل این کانال در ابتدا در اختیار ایالات متحده آمریکا قرار داشت. در سال ۱۹۷۷، معاهدات توریخوس ـ کارتر میان ایالات متحده و پاناما منعقد شد و زمینه انتقال تدریجی اداره و کنترل کانال به پاناما را فراهم کرد. از سال ۱۹۹۹، کانال رسماً در اختیار دولت پاناما قرار گرفت.

اصل اساسی حاکم بر این کانال، بی‌طرفی دائمی و استفاده بدون تبعیض کشتی‌های کشورهای مختلف است.

کانال کیل در آلمان واقع شده و دریای شمال را به دریای بالتیک متصل می‌کند. این کانال از نظر تجاری و نظامی اهمیت فراوانی دارد. پس از جنگ جهانی اول، معاهده ورسای بر آزادی عبور و اصل عدم تبعیض در این کانال تأکید کرد.

مهم‌ترین تحول قضایی مرتبط با کانال کیل، رأی دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه کشتی «ویمبلدون» در سال ۱۹۲۳ بود. دیوان در این رأی اعلام کرد که آلمان نمی‌تواند با استناد به حاکمیت یا بی‌طرفی خود، تعهد بین‌المللی مربوط به آزادی عبور از کانال کیل را نادیده بگیرد. این رأی یکی از مبانی مهم تبیین رابطه میان حاکمیت دولت و تعهدات بین‌المللی به شمار می‌رود. پذیرش تعهد معاهده‌ای به معنای نفی حاکمیت دولت نیست، بلکه انعقاد معاهده و قبول تعهد بین‌المللی، خود جلوه‌ای از اعمال حاکمیت دولت است. در مجموع، کانال‌های بین‌المللی آبراه‌هایی مصنوعی و واقع در قلمرو دولت‌ها هستند. دولت محل وقوع کانال اصولاً از حاکمیت سرزمینی برخوردار است، اما نحوه اعمال این حاکمیت ممکن است به موجب معاهدات بین‌المللی خاص محدود شود. ازاین‌رو، رژیم حقوقی کانال‌ها بیش از آنکه بر قواعد عام تنگه‌های بین‌المللی استوار باشد، تابع معاهدات ویژه مربوط به هر کانال است.

دریای سرزمینی و حاکمیت دولت ساحلی

دریای سرزمینی نواری از آب‌های مجاور ساحل است که از خط مبدأ عادی یا مستقیم اندازه‌گیری می‌شود. این منطقه بخشی از قلمرو دولت ساحلی محسوب می‌شود و حاکمیت دولت بر آن، آب‌ها، بستر، زیربستر و فضای هوایی بالای دریای سرزمینی را دربر می‌گیرد. در قرن‌های هفدهم و هجدهم، عرض دریای سرزمینی بر مبنای برد توپخانه ساحلی تعیین می‌شد که تقریبا سه مایل دریایی بود. با توسعه فناوری و گسترش ادعاهای دولت‌ها، تعیین عرض دریای سرزمینی به یکی از

موضوعات چالش‌برانگیز حقوق بین‌الملل دریاها تبدیل شد.

مطابق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، هر دولت حق دارد عرض دریای سرزمینی خود را تا حداکثر دوازده مایل دریایی از خطوط مبدأ تعیین کند. امروزه شمار زیادی از کشورها عرض دریای سرزمینی خود را دوازده مایل دریایی تعیین کرده‌اند و برخی دولت‌هایی که پیش‌تر عرض کمتری مطالبه می‌کردند نیز به‌تدریج این میزان را پذیرفته‌اند. در مقابل، ادعاهای دویست‌مایلی برخی کشورهای آمریکای جنوبی با اعتراض سایر دولت‌ها مواجه شد. ایجاد مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی، امکان شناسایی حقوق اقتصادی دولت ساحلی تا فاصله دویست مایل دریایی را فراهم کرد، بدون آنکه این محدوده به دریای سرزمینی تبدیل شود. بر این اساس، حداکثر عرض دوازده‌مایلی دریای سرزمینی را می‌توان قاعده‌ای تثبیت‌شده در حقوق بین‌الملل معاصر دانست.

حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی

حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی، برخلاف حاکمیت آن بر سرزمین خشکی، کاملاً مطلق نیست. یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های این حاکمیت، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی است.

مبنای تاریخی عبور بی‌ضرر را می‌توان در اصل آزادی دریانوردی جست‌وجو کرد. کنفرانس لاهه در سال ۱۹۳۰ بر اهمیت آزادی دریانوردی و پذیرش عمومی حق عبور بی‌ضرر تأکید کرد. این حق در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و سپس در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مورد شناسایی قرار گرفت.

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲، کشتی‌های همه دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و محصور در خشکی، از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برخوردارند. عبور ممکن است برای گذر از دریای سرزمینی بدون ورود به آب‌های داخلی یا برای ورود به آب‌های داخلی، خروج از آنها یا توقف در لنگرگاه و تأسیسات بندری صورت گیرد. عبور باید پیوسته و سریع باشد. توقف و لنگرانداختن تنها زمانی جزء عبور محسوب می‌شود که لازمه عادی دریانوردی باشد، بر اثر قوه قاهره یا اضطرار صورت گیرد، یا با هدف کمک به اشخاص، کشتی‌ها یا هواپیماهای در معرض خطر انجام شود. در برخی نوشته‌ها، عبور از دریای سرزمینی از لحاظ جهت حرکت به عبور افقی و عمودی تقسیم می‌شود. منظور از عبور افقی، گذر کشتی از دریای سرزمینی بدون ورود به آب‌های داخلی است. عبور عمودی نیز ناظر بر ورود کشتی از خارج به آب‌های داخلی یا خروج از آب‌های داخلی به سوی دریاست. با این حال، کنوانسیون ۱۹۸۲ این دو اصطلاح را به کار نبرده و مصادیق عبور را در ماده ۱۸ بیان کرده است.

مفهوم بی‌ضرر بودن عبور

مطابق بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، عبور زمانی بی‌ضرر است که مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی نباشد. بند ۲ این ماده، شماری از فعالیت‌هایی را که موجب زایل شدن وصف بی‌ضرر عبور می‌شوند، بیان کرده است. تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی، تمرین یا مانور با هر نوع سلاح، جمع‌آوری اطلاعات به زیان دفاع یا امنیت دولت ساحلی، اقدامات تبلیغاتی علیه آن دولت، پرواز یا فرود هواپیما، انتقال تجهیزات نظامی، بارگیری یا تخلیه کالا و اشخاص برخلاف مقررات دولت ساحلی، ایجاد آلودگی عمدی و شدید، ماهیگیری، انجام پژوهش یا نقشه‌برداری و ایجاد اختلال در سامانه‌های ارتباطی و تأسیسات دولت ساحلی، از جمله اقداماتی هستند که باعث می‌شوند عبور، بی‌ضرر تلقی نشود؛ بنابراین، تشخیص بی‌ضرر بودن عبور، بیش از آنکه به نوع یا ماهیت کشتی وابسته باشد، به رفتار کشتی در جریان عبور مربوط است. هرگاه فعالیت کشتی مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی باشد، عبور از وصف بی‌ضرر خارج می‌شود.

عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی

حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از مهم‌ترین موضوعات اختلافی در حقوق بین‌الملل دریاها است. قدرت‌های دریایی این حق را برای تضمین آزادی دریانوردی، تحرک دریایی و امنیت بین‌المللی ضروری می‌دانند. در مقابل، برخی دولت‌های ساحلی، عبور کشتی‌های جنگی خارجی را تهدیدی بالقوه علیه امنیت خود تلقی می‌کنند.

در سال ۱۹۲۸، مؤسسه حقوق بین‌الملل در مقررات

خود به امکان عبور کشتی‌های جنگی خارجی اشاره کرد، هرچند این عبور می‌توانست تابع مقررات خاص دولت ساحلی باشد. در کنفرانس لاهه ۱۹۳۰ نیز این دیدگاه مطرح شد که دولت ساحلی اصولا نباید عبور کشتی‌های جنگی خارجی را از دریای سرزمینی ممنوع کند یا آن را به کسب مجوز قبلی منوط سازد، هرچند دولت ساحلی می‌تواند برای تنظیم چنین عبوری مقررات وضع کند.

کنوانسیون ۱۹۵۸ حکم مستقلی که به‌صراحت حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی را اعلام کند، نداشت؛ اما مقررات عبور بی‌ضرر را تحت عنوان قواعد قابل اعمال بر همه کشتی‌ها مطرح کرده بود. بر همین مبنا، استدلال شده است که این حق کشتی‌های جنگی را نیز دربر می‌گیرد.

کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز در بخش عبور بی‌ضرر، مقرراتی درباره کشتی‌های جنگی دارد. مطابق ماده ۳۰، اگر کشتی جنگی مقررات دولت ساحلی درباره عبور از دریای سرزمینی را رعایت نکند و به درخواست دولت ساحلی برای رعایت آن مقررات اعتنا نکند، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی بخواهد فوراً دریای سرزمینی را ترک کند.

رویه دولت‌ها در این زمینه یکسان نیست. برخی کشورها، از جمله آلمان و هلند، هنگام تصویب یا الحاق به کنوانسیون اعلام کرده‌اند که همه کشتی‌ها، از جمله کشتی‌های جنگی، از حق عبور بی‌ضرر برخوردارند و اعمال این حق اصولا به اخذ مجوز قبلی وابسته نیست. در مقابل، شماری از کشورهای در حال توسعه، عبور کشتی‌های جنگی را منوط به اطلاع قبلی یا اخذ مجوز می‌دانند. ایران نیز عبور کشتی‌های جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و برخی شناورهای خاص خارجی از دریای سرزمینی خود را به اخذ مجوز قبلی از مقامات صالح منوط کرده است. این رویکرد در ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان انعکاس یافته است. اختلاف نظر درباره عبور کشتی‌های جنگی، یکی از ملاحظات مهم ایران در قبال کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بوده است.

در عبور بی‌ضرر، زیردریایی‌ها و سایر وسایل نقلیه زیرسطحی باید مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ بر سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را به اهتزاز درآورند. این وضعیت با عبور ترانزیتی متفاوت است؛ زیرا زیردریایی‌ها در رژیم عبور ترانزیتی می‌توانند در وضعیت معمول خود، یعنی به‌صورت زیرسطحی، حرکت کنند. همچنین، عبور بی‌ضرر صرفا به کشتی‌ها تعلق دارد و حق پرواز هواپیماها بر فراز دریای سرزمینی را دربر نمی‌گیرد، درحالی‌که عبور ترانزیتی شامل آزادی پرواز بر فراز تنگه نیز می‌شود.

آزادی کشتیرانی و محدودیت‌های آن

آزادی کشتیرانی یکی از اصول تثبیت‌شده حقوق بین‌الملل دریاها و از ارکان نظم اقتصادی و ارتباطی جهان معاصر است. این اصل بر امکان استفاده مشترک از دریاها استوار است و جریان تجارت، حمل‌ونقل و ارتباطات بین‌المللی را تضمین می‌کند. از نظر تاریخی، انگلستان در توسعه اصل آزادی دریاها نقش مهمی داشت و این سیاست در دوره ملکه الیزابت اول مورد حمایت قرار گرفت. پس از آن، هوگو گروسیوس در دفاع از منافع کمپانی هند شرقی هلند، رساله مشهور «دریای آزاد» را منتشر کرد و از آزادی دریاها و آزادی کشتیرانی دفاع نمود.

اصل آزادی دریاها، آزادی دریانوردی، پرواز بر فراز دریا، نصب کابل‌ها و خطوط لوله زیردریایی، احداث جزایر مصنوعی و تأسیسات مجاز، ماهیگیری و تحقیقات علمی دریایی را دربر می‌گیرد. البته اعمال هریک از این آزادی‌ها تابع قواعد و محدودیت‌های حقوق بین‌الملل است. آزادی کشتیرانی مطلق نیست و باید با ملاحظاتی مانند امنیت ملی و بین‌المللی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، مقابله با دزدی دریایی، قاچاق و جرائم سازمان‌یافته، رعایت حقوق دولت‌های ساحلی، ایمنی دریانوردی و حفاظت از منابع زنده دریایی متوازن شود.

کنوانسیون ۱۹۸۲ مهم‌ترین چارچوب حقوقی حاکم بر این حوزه است و رویه قضایی و داوری بین‌المللی نیز در تفسیر و توسعه قواعد آن نقش اساسی دارد. رأی داوری دریای چین جنوبی در سال ۲۰۱۶، ضمن بررسی ادعاهای مبتنی بر حقوق تاریخی، بر ضرورت انطباق ادعاهای دریایی با چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ و رعایت آزادی‌های دریایی تأکید کرد.

در نتیجه، آزادی کشتیرانی را نمی‌توان به معنای فقدان هرگونه مقرره و محدودیت دانست. این آزادی در چهارچوب یک نظم حقوقی اعمال می‌شود که هم حقوق دولت‌های استفاده‌کننده از دریاها و هم منافع مشروع دولت‌های ساحلی را به رسمیت می‌شناسد؛ بنابراین تنگه‌های بین‌المللی، کانال‌های بین‌المللی و دریای سرزمینی، سه حوزه مهم حقوق بین‌الملل دریاها هستند که در آنها رابطه میان آزادی کشتیرانی و حاکمیت دولت ساحلی به اشکال متفاوت تنظیم شده است.

تنگه‌های بین‌المللی مسیرهایی طبیعی‌اند که با توجه به موقعیت جغرافیایی، کارکرد بین‌المللی، وجود مسیر جایگزین و وجود یا فقدان معاهده خاص، ممکن است تابع رژیم عبور ترانزیتی، عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق یا نظام معاهده‌ای ویژه باشند. رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو، نقطه عطفی در شناسایی حق عبور کشتی‌ها، از جمله کشتی‌های جنگی، از تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی بود. این رأی در تدوین مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ و تحولات بعدی حقوق تنگه‌ها تأثیر قابل توجهی داشت.

کنوانسیون ۱۹۸۲ با شناسایی رژیم عبور ترانزیتی، دامنه آزادی عبور از برخی تنگه‌های بین‌المللی را توسعه داد. این رژیم، عبور کشتی‌ها و پرواز هواپیماها را دربر می‌گیرد، قابل تعلیق نیست و به زیردریایی‌ها اجازه می‌دهد در وضعیت معمول خود حرکت کنند. در مقابل، کشتی‌ها و هواپیماهای عبوری مکلف‌اند عبور خود را به‌صورت پیوسته و سریع انجام دهند، از تهدید یا توسل به زور خودداری کنند و قواعد بین‌المللی مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی را رعایت نمایند.

کانال‌های بین‌المللی، برخلاف تنگه‌ها، آبراه‌هایی مصنوعی و واقع در قلمرو دولت‌ها هستند. رژیم حقوقی آنها عمدتاً به وسیله معاهدات خاص تنظیم می‌شود. کنوانسیون قسطنطنیه درباره کانال سوئز، معاهدات توریخوس ـ کارتر درباره کانال پاناما و مقررات معاهده ورسای درباره کانال کیل، نمونه‌هایی از این نظام‌های قراردادی هستند. در این کانال‌ها، حاکمیت دولت محل وقوع با تعهداتی مانند آزادی عبور، بی‌طرفی و منع تبعیض محدود می‌شود. در دریای سرزمینی، اصل بر حاکمیت دولت ساحلی است و این حاکمیت آب‌ها، بستر، زیربستر و فضای هوایی بالای آن را شامل می‌شود. با این حال، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های این حاکمیت است. عبور زمانی بی‌ضرر محسوب می‌شود که مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی نباشد. در این رژیم، زیردریایی‌ها باید بر سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را به اهتزاز درآورند و هواپیماها نیز از حق پرواز بر فراز دریای سرزمینی برخوردار نیستند. موضوع عبور کشتی‌های جنگی همچنان از مسائل اختلافی حقوق بین‌الملل دریاها است. برخی دولت‌ها عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها را حقی عمومی و بی‌نیاز از مجوز قبلی می‌دانند؛ درحالی‌که برخی دیگر، از جمله ایران، عبور آنها را به اخذ مجوز قبلی منوط کرده‌اند. این اختلاف، بازتابی از تعارض پایدار میان ملاحظات امنیتی دولت ساحلی و ضرورت حفظ آزادی ناوبری است.

در نهایت، آزادی کشتیرانی را باید یکی از اصول مسلم و ستون فقرات حقوق بین‌الملل دریاها دانست. با این حال، این آزادی مطلق نیست و باید با حاکمیت دولت‌های ساحلی، امنیت بین‌المللی، ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مقابله با جرائم سازمان‌یافته متوازن شود. چالش اصلی حقوق بین‌الملل دریاها همچنان دستیابی به تعادلی منصفانه و پایدار میان آزادی ناوبری و منافع مشروع امنیتی، اقتصادی و زیست‌محیطی دولت‌های ساحلی است.

اعمال حاکمیت ایران بر تنگه هرمز؛ الزامات راهبردی، سناریوهای مدیریتی و ملاحظات حقوقی



رضا موسی‌زاده
عضو هیأت علمی دانشگاه

بحث درباره اعمال حاکمیت ایران در تنگه هرمز، هم‌زمان از سه ویژگی برخوردار است: اهمیت راهبردی، پیچیدگی حقوقی و نوظهوری مفهومی. طرح جدی این موضوع، به‌ویژه در پی تحولات و درگیری‌های نظامی اخیر، از ضرورتی عینی سرچشمه گرفته است؛ ضرورتی که ایران را به بازخوانی حقی فرامی‌خواند که از منظر این کشور همواره وجود داشته، اما تاکنون کمتر در قالب یک نظام مدیریتی فعال، منسجم و هدفمند اعمال شده است. موقعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز، این ظرفیت را پدید آورده است که با اتکا به نقش دو دولت ساحلی آن، یعنی ایران و عمان، سازوکاری مؤثر برای تأمین آرامش و امنیت کشورهای همسایه و نیز ثبات بازارهای جهانی انرژی طراحی شود.

اهمیت این گذرگاه از آنجا ناشی می‌شود که سهم درخور توجهی از تجارت انرژی جهان از آن عبور می‌کند. برآوردهای متعارف، میزان نفت عبوری از تنگه هرمز را نزدیک به یک‌پنجم تا حدود یک‌چهارم نفت دریابرد جهان اعلام کرده‌اند. همین وزن اقتصادی، مدیریت تنگه را از یک‌سو به اهرمی ملی و از سوی دیگر به مسئولیتی بین‌المللی تبدیل می‌کند. البته از نظر حقوقی باید میان «حاکمیت بر تمام تنگه» و «اعمال صلاحیت حاکمیتی در بخش‌های واقع در قلمرو دریایی ایران» تفکیک کرد. تنگه هرمز میان ایران و عمان قرار دارد و بخش‌هایی از آن در محدوده دریای سرزمینی هر یک از این دو کشور واقع می‌شود. بنابراین، اعمال حاکمیت ایران باید با توجه به موقعیت جغرافیایی تنگه، حقوق عمان به‌عنوان دولت ساحلی، حقوق عبور کشتی‌های خارجی و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها تحلیل شود. در نتیجه، مسئله اصلی نه نفی حق عبور، بلکه تعیین حدود و شیوه اعمال صلاحیت‌های حاکمیتی، مدیریتی، امنیتی و خدماتی ایران در چارچوب یک رژیم حقوقی موجه و قابل دفاع است.

ترجیح راهبردی مورد بحث آن است که ایران در گام نخست، نقش حاکمیتی خود را در تنگه هرمز به‌صورت فعال‌تر اعمال کند. بااین‌حال، چنین اقدامی به‌طور طبیعی واکنش‌ها و پیامدهایی در پی خواهد داشت که شناخت دقیق آنها شرط هرگونه تصمیم‌گیری واقع‌بینانه است. مهم‌ترین اثر قابل انتظار آن است که کشورهای حوزه خلیج فارس و دیگر بازیگران ذی‌نفع، برای کاهش وابستگی خود به عبور از تنگه هرمز، به ایجاد یا توسعه مسیرهای جایگزین روی آورند. بر این اساس، هر الگوی اعمال حاکمیت باید دو متغیر را هم‌زمان مدیریت کند: نخست، افزایش نقش حاکمیتی و مدیریتی ایران و دوم، حفظ نقش راهبردی تنگه هرمز در مناسبات منطقه‌ای و جهانی. بی‌توجهی به هر یک از این دو متغیر ممکن است موجب شود ایران در یک عرصه دستاوردی به دست آورد، اما در عرصه‌ای دیگر با کاهش قدرت راهبردی خود مواجه شود.



جایگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز و ضرورت اعمال سنجیده حاکمیت

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان و حلقه اتصال خلیج فارس به دریای عمان و آب‌های آزاد است. بخش مهمی از صادرات نفت و گاز کشورهای حوزه خلیج فارس از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه اختلال در کشتیرانی آن می‌تواند پیامدهایی فراتر از منطقه داشته باشد. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه دریایی، نوسان قیمت انرژی، اختلال در زنجیره‌های تأمین و تأثیرگذاری بر امنیت انرژی کشورهای واردکننده، از جمله آثار احتمالی ناامنی در این تنگه است؛ ازاین‌رو، موقعیت تنگه هرمز برای ایران صرفا یک امتیاز جغرافیایی نیست، بلکه ظرفیت حاکمیتی و مدیریتی است. این ظرفیت، در صورت استفاده سنجیده، می‌تواند موجب افزایش نقش ایران در تأمین امنیت دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، ارائه خدمات ناوبری، مقابله با جرائم دریایی و تنظیم سازوکارهای همکاری منطقه‌ای شود. در مقابل، استفاده شتاب‌زده یا صرفا سیاسی از این موقعیت می‌تواند سایر دولت‌ها را به کاهش وابستگی خود به تنگه ترغیب کند و در بلندمدت از اهمیت راهبردی آن بکاهد.

بر همین اساس، اعمال حاکمیت ایران باید با رویکردی عاقلانه، قانونمند، تدریجی و موجه از نظر بین‌المللی صورت گیرد. مقصود از این رویکرد آن است که ایران ضمن شناسایی و اعمال حقوق خود، آثار اقتصادی، امنیتی، سیاسی و حقوقی هر تصمیم را نیز مورد توجه قرار دهد. اعمال صلاحیت حاکمیتی زمانی به افزایش قدرت ملی منتهی می‌شود که اجرای آن از پشتوانه حقوقی، توان عملیاتی، ظرفیت دیپلماتیک و قابلیت تداوم برخوردار باشد.

مسیرهای جایگزین و پیامدهای راهبردی اعمال یک‌جانبه حاکمیت

مهم‌ترین واکنش عملی کشورهای منطقه به افزایش کنترل یا محدودیت در تنگه هرمز، حرکت به‌سوی توسعه مسیرهای جایگزین است. این مسیرها عمدتا در قالب خطوط لوله انتقال نفت و گاز تعریف می‌شوند و می‌توان آنها را به دو دسته کلی تقسیم کرد. دسته نخست، خطوط لوله‌ای هستند که هم‌اکنون فعال‌اند و از ظرفیت بهره‌برداری موجود برخوردارند. دسته دوم، پروژه‌های جدید یا طرح‌های توسعه‌ای در دست مطالعه و اجرا هستند که با هدف افزایش ظرفیت دور زدن تنگه هرمز طراحی شده‌اند.

خط لوله شرق به غرب عربستان سعودی

نمونه شاخص خطوط لوله فعال، خط لوله شرق

به غرب عربستان سعودی، موسوم به «پترولاین» است. این خط لوله، نفت خام را از میادین نفتی شرق عربستان در منطقه شرقیه به بندر ینبع در ساحل دریای سرخ منتقل می‌کند. منطق راهبردی این خط روشن است: انتقال نفت از شرق به غرب عربستان، امکان صادرات بخشی از نفت این کشور را بدون نیاز به عبور از خلیج فارس و تنگه هرمز فراهم می‌سازد. بر اساس برآورد مطرح‌شده، بخش قابل‌توجهی از ظرفیت صادرات نفت عربستان می‌تواند از طریق این مسیر منتقل شود و میزان وابستگی این کشور به تنگه هرمز کاهش یابد. در این دیدگاه، انتقال نزدیک به ۷۰ درصد نفت عربستان از مسیرهای خارج از تنگه، وابستگی صادراتی این کشور به خلیج فارس و تنگه هرمز را به حدود ۳۰ درصد تقلیل می‌دهد. صرف‌نظر از تغییرات احتمالی در میزان تولید، ظرفیت اسمی، ظرفیت عملیاتی و نرخ بهره‌برداری، هدف اصلی پترولاین کاهش آسیب‌پذیری صادرات نفت عربستان در برابر هرگونه اختلال در تنگه هرمز است.

خط لوله امارات به فجیره

امارات متحده عربی نیز بر توسعه مسیر انتقال نفت به فجیره متمرکز شده است. این خط لوله، نفت را از میادین داخلی امارات به ساحل فجیره در دریای عمان منتقل می‌کند و در نتیجه، امکان صادرات نفت بدون ورود نفت‌کش‌ها به تنگه هرمز را فراهم می‌آورد. ظرفیت عملیاتی مورد اشاره برای این مسیر، حدود یک تا یک‌ونیم میلیون بشکه در روز است. در قالب برنامه‌ها و پروژه‌های توسعه‌ای نیز از امکان افزایش ظرفیت آن تا حدود سه‌ونیم میلیون بشکه در روز سخن گفته شده است. این ظرفیت، برای کاهش بخشی از وابستگی امارات به تنگه مناسب است، اما همچنان نمی‌تواند در همه شرایط پاسخ‌گوی تمام ظرفیت صادراتی این کشور باشد.

اهمیت خط لوله فجیره، صرفا در ظرفیت انتقال نفت خلاصه نمی‌شود. ایجاد مخازن ذخیره، پایانه‌های صادراتی، تأسیسات بندری و ظرفیت‌های پالایشی در فجیره، بخشی از راهبرد گسترده‌تر امارات برای تبدیل ساحل دریای عمان به یک مرکز انرژی خارج از محدوده عملیاتی تنگه هرمز است.

خط لوله کرکوک-جیهان

خط لوله کرکوک-جیهان، نفت عراق را از مسیر ترکیه به بندر جیهان در دریای مدیترانه منتقل می‌کند. این خط، در مقایسه با پترولاین عربستان و مسیر امارات به فجیره، ظرفیت محدودتری دارد. ظرفیت عملیاتی مورد اشاره برای آن حدود دویست‌وپنجاه هزار بشکه در روز است و برنامه‌هایی برای افزایش ظرفیت تا حدود ششصدوپنجاه هزار بشکه در روز مطرح شده



است. این خط لوله، اگرچه نمی‌تواند جایگزین کامل صادرات نفت عراق از خلیج فارس باشد، از نظر راهبردی امکان تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی عراق را فراهم می‌کند. در نتیجه، توسعه آن می‌تواند بخشی از وابستگی عراق به پایانه‌های جنوبی و تنگه هرمز را کاهش دهد.

ظرفیت مجموع مسیرهای فعال

برآورد مطرح‌شده از مجموع ظرفیت خطوط لوله موجود، در خوش‌بینانه‌ترین حالت، رقمی در حدود هشت تا نه و در نهایت ده میلیون بشکه در روز است. این ظرفیت می‌تواند بخشی از صادرات نفت کشورهای منطقه را از مدار تنگه هرمز خارج کند. با این حال، این رقم باید در برابر حجم کلی نفت صادرشده از منطقه خلیج فارس سنجیده شود که در برخی برآوردها تا حدود بیست میلیون بشکه در روز در نظر گرفته می‌شود. بر این مبنا، مسیرهای جایگزین موجود در بهترین حالت تنها بخشی از صادرات منطقه را پوشش می‌دهند. در دیدگاه مورد بحث، میزان پوشش مؤثر این مسیرها حدود چهل درصد ارزیابی شده و در نتیجه، نزدیک به شصت درصد باقی‌مانده صادرات نفت کشورهای حوزه خلیج فارس، از جمله صادرات خود ایران، همچنان به عبور از تنگه هرمز وابسته خواهد بود.

این ارقام، باید با توجه به تفاوت میان ظرفیت اسمی و ظرفیت عملیاتی، وضعیت فنی خطوط لوله، میزان تولید روزانه کشورها، ظرفیت ذخیره‌سازی و پایانه‌های صادراتی و شرایط امنیتی مسیرها ارزیابی شوند. با این حال، اصل راهبردی همچنان پابرجاست: مسیرهای موجود می‌توانند وابستگی به تنگه را کاهش دهند، اما در افق کوتاه‌مدت و میان‌مدت قادر به حذف کامل نقش آن نیستند.

پروژه‌های جدید برای دور زدن تنگه هرمز

کشورهای منطقه، برای جبران محدودیت ظرفیت خطوط فعال، پروژه‌های جدیدی را نیز دنبال کرده‌اند. هدف مشترک این طرح‌ها، متنوع‌سازی مسیرهای صادراتی و کاهش نقش تعیین‌کننده تنگه هرمز در انتقال انرژی است. یکی از این پروژه‌ها، خط لوله عراق ـ اردن است که ظرفیت اولیه مورد اشاره برای آن در حدود دویست‌وپنجاه هزار بشکه در روز است. این مسیر می‌تواند نفت عراق را به سمت اردن و پایانه‌های خارج از خلیج فارس منتقل کند و در صورت تکمیل و توسعه، بخشی از صادرات عراق را از تنگه هرمز مستقل سازد.

پروژه دیگر، احیای مسیر انتقال نفت عراق به سوریه است. در وضعیت کنونی، به دلیل موانع سیاسی، امنیتی و زیرساختی، نمی‌توان آن را یک مسیر عملیاتی قطعی به شمار آورد. با این حال، در صورت فراهم شدن شرایط سیاسی و برقراری روابط و همکاری‌های لازم، امکان احیا یا ایجاد مسیرهای جدید به‌سوی سواحل مدیترانه وجود خواهد داشت. طرح قطر ـ عمان ـ امارات نیز از جمله پروژه‌هایی است که در قالب اتصال زمینی یا شبکه‌ای میادین گازی و زیرساخت‌های انتقال انرژی مطرح می‌شود. این طرح بیش از آنکه صرفاً یک خط لوله نفتی باشد، به موضوع اتصال میادین و شبکه‌های گازی منطقه مربوط است. توسعه چنین شبکه‌ای می‌تواند به‌تدریج وابستگی انتقال انرژی به مسیر دریایی تنگه هرمز را کاهش دهد.

در مجموع، حتی با احتساب پروژه‌های در دست مطالعه یا اجرا، ظرفیت بالقوه مسیرهای جایگزین تنها بخشی از وابستگی منطقه به تنگه هرمز را پوشش می‌دهد؛ بنابراین، سهم غالب صادرات انرژی منطقه در افق کوتاه‌مدت و میان‌مدت همچنان از تنگه عبور خواهد کرد. با این حال، هرگونه افزایش ریسک سیاسی، امنیتی یا حقوقی در تنگه می‌تواند توجیه اقتصادی پروژه‌های جایگزین را تقویت و روند اجرای آنها را تسریع کند.

خطوط لوله فرامنطقه‌ای و کاهش تدریجی نقش تنگه

علاوه بر خطوط لوله منطقه‌ای، مسیرهای فرامنطقه‌ای نیز در این معادله اهمیت دارند. شبکه‌های انتقال انرژی در آسیای مرکزی، روسیه، چین و جنوب آسیا می‌توانند بخشی از تقاضای مصرف‌کنندگان عمده انرژی را از منابعی تأمین کنند که به تنگه هرمز وابسته نیستند.

در این زمینه، از مسیرهای مرتبط با چین، روسیه و قزاقستان و همچنین خط لوله تاپی، یعنی ترکمنستان ـ افغانستان ـ پاکستان ـ هند، می‌توان

نـام بـرد. ایـن مسـیرها بـه معنـای دقیـق کلمـه جایگزین مسـتقیم تمـام صـادرات نفـت و گاز خلیـج فـارس نیسـتند، امـا می‌تواننـد در چارچـوب متنوع‌سـازی منابـع و مسـیرهای تأمیـن انـرژی، وابسـتگی برخـی مصرف‌کننـدگان را بـه تنگـه هرمـز کاهـش دهنـد. اگـر اعمـال یک‌جانبـه حاکمیـت ایـران بـا افزایـش مخاطـره عبـور یـا ایجـاد محدودیت‌هـای گسـترده همـراه شـود، دولت‌هـای منطقـه و مصرف‌کننـدگان عمـده انـرژی برای توسـعه سریع‌تـر مسـیرهای جایگزیـن انگیـزه بیشـتری پیـدا خواهنـد کـرد. پیامـد چنیـن وضعیتـی آن اسـت کـه ایـران ممکـن اسـت بـا اقـدام خـود، رونـد کاهـش تدریجـی نقـش راهبـردی تنگـه هرمـز را تسریـع کنـد؛ بنابرایـن، مسـئله بنیادیـن آن اسـت کـه ایـران چگونـه می‌توانـد نقـش حاکمیتـی خـود را افزایـش دهـد، بـدون آنکـه سـایر بازیگـران را بـه حـذف یـا کاهـش اهمیـت تنگـه ترغیـب کنـد. ایـن دو متغیـر در تعـارض بالقـوه قـرار دارنـد. ممکـن اسـت یـک تصمیـم در کوتاه‌مـدت نشـانه اقتـدار حاکمیتی باشـد، امـا در بلندمدت موجب توسـعه مسـیرهای جایگزیـن و کاهـش مزیـت ژئوپلیتیکـی ایـران شـود. ازایـن‌رو، پیامدهـای راهبـردی هـر اقـدام بایـد بـا رویکـردی عاقلانـه، قانونمنـد و موجـه از منظـر حقـوق بین‌الملـل مدیریـت شـود.

کابل‌هـای فیبـر نـوری و زیرسـاخت‌های زیردریـایی

اهمیـت تنگـه هرمـز، صرفـا بـه عبـور نفت‌کش‌هـا، کشـتی‌های تجـاری و شـناورهای نظامی محدود نیسـت. کابل‌هـای ارتباطـی و فیبـر نـوری زیردریایـی نیـز بخشـی از ارزش راهبـردی بسـتر دریـا را تشـکیل می‌دهنـد. بخـش قابل‌توجهـی از مبـادلات اطلاعاتـی بین‌المللـی از طریـق کابل‌هـای زیردریایـی انجـام می‌شـود و هرگونـه اختـلال در ایـن زیرسـاخت‌ها می‌توانـد بـر اینترنـت، ارتباطـات مالـی، خدمـات دیجیتـال، مبـادلات تجـاری و امنیـت اطلاعاتـی کشـورها تأثیـر بگـذارد.

از ایـن منظـر، کابل‌هـای فیبـر نـوری بسـتر دریایی ممکن اسـت در برخـی شـرایط اهمیتـی هم‌سـنگ یـا حتـی فراتـر از خـود تنگـه به‌مثابـه مسـیر کشـتیرانی پیـدا کننـد. ایـن کابل‌هـا بخشـی از زیرسـاخت حیاتـی اقتصـاد و امنیـت جهانی محسـوب می‌شـوند و حفاظت، تعمیـر، نگهداری و تنظیـم نحـوه فعالیـت مرتبـط بـا آنهـا واجـد اهمیـت راهبـردی اسـت.

بااین‌حـال، از نظـر حقوقـی بایـد میان «حاکمیـت بر بسـتر دریـای سـرزمینی»، «صلاحیـت دولـت سـاحلی» و «حقـوق مربـوط بـه کابل‌هـای زیردریایـی» تفکیـک کـرد. وجـود یک کابـل در بسـتر دریایـی واقـع در محـدوده صلاحیـت ایران، به‌خودی‌خـود بـه معنـای اختیـار نامحـدود بـرای قطـع، اختـلال یـا بهره‌بـرداری از آن نیسـت. اقـدام عمـدی علیـه کابل‌هـای بین‌المللـی می‌توانـد مسـئولیت بین‌المللـی، خسـارت اقتصـادی گسـترده و پیامدهـای امنیتـی در پـی داشـته باشـد. بنابرایـن، بهره‌گیـری راهبـردی و حقوقـی از ایـن موقعیـت بایـد عمدتـاً از طریـق تنظیم‌گـری، صـدور مجـوز در مـوارد مجـاز، حفاظـت فیزیکـی، ارائـه خدمـات، نظـارت امنیتـی مشـروع و ایجـاد سـازوکارهای همـکاری صـورت گیـرد.

در ایـن حـوزه نیـز، ایـران در حـال دسـتیابی بـه نوعـی خودآگاهـی راهبـردی دربـاره داشـته‌های جغرافیایـی و زیرسـاختی خـود اسـت؛ خودآگاهـی‌ای کـه گاه پـس از وقـوع بحران‌هـا و آشـکار شـدن آسـیب‌پذیری‌های ارتباطـی، امنیتـی و اقتصـادی شـکل می‌گیـرد. تبدیـل ایـن آگاهـی بـه قـدرت پایـدار، مسـتلزم تدویـن قواعـد روشـن، ایجـاد نهادهـای تخصصـی و رعایـت تعهـدات بین‌المللـی اسـت.

سناریوی نخست: اعمال یک‌جانبه حاکمیت ایران

سـناریوی نخسـت، افزایـش و اعمـال یک‌جانبـه صلاحیت‌هـای حاکمیتـی ایـران در بخش‌هـای مربـوط بـه تنگـه هرمـز اسـت. اسـتدلال طرفـداران ایـن سـناریو آن اسـت کـه در شـرایطی کـه ایـران متحمـل حـملات و خسـارات گسـترده شـده و برخـی دولت‌هـا یـا بازیگـران





خارجی در اقدامات خصمانه علیه آن مشارکت یا همکاری کرده‌اند، ایران می‌تواند برای حمایت از امنیت و منافع خود اقدامات متقابل اتخاذ کند. در این چارچوب، امکان محدود کردن عبور شناورها یا امکانات مرتبط با دولت‌های متخاصم مطرح می‌شود. همچنین، موضوع اعمال نظارت بر کابل‌های فیبر نوری و دیگر تأسیسات بستر دریا نیز در کنار کنترل مسیرهای کشتیرانی اهمیت پیدا می‌کند. منطق این دیدگاه آن است که نباید زیرساخت‌های واقع در محدوده‌های تحت صلاحیت ایران، بدون هیچ‌گونه نظارت یا منفعت مشروع برای کشور، در خدمت اقداماتی قرار گیرند که امنیت ایران را تهدید می‌کنند. بااین‌حال، ارزیابی حقوقی این سناریو مستلزم رعایت محدودیت‌های جدی است. «اقدام متقابل» در حقوق بین‌الملل دارای شرایطی از جمله وجود فعل متخلفانه پیشین، انتساب آن به دولت هدف، ضرورت، تناسب، هدف بازگرداندن دولت متخلف به رعایت تعهد و رعایت الزامات شکلی است. افزون بر این، اقدام متقابل نمی‌تواند به معنای استفاده نامحدود از زور یا نقض تعهدات بنیادین باشد.

همچنین، بستن تنگه بر روی کشتی‌های یک یا چند دولت، با توجه به ماهیت بین‌المللی تنگه هرمز، حقوق دولت‌های ثالث، امنیت کشتیرانی و آثار آن بر تجارت جهانی، اقدامی بسیار چالش‌برانگیز است. چنین تصمیمی ممکن است فراتر از رابطه میان ایران و دولت‌های متخاصم، بر کشتی‌ها، محموله‌ها، شرکت‌ها و مصرف‌کنندگان متعلق به کشورهای ثالث نیز اثر بگذارد. بنابراین، صرف توسل به عنوان «عمل متقابل» برای توجیه حقوقی هر نوع محدودیت کافی نیست.

در نتیجه، این سناریو اگرچه از منظر نمایش اراده حاکمیتی و پاسخ به تهدیدها جذابیت دارد، بیشترین خطر را نیز از نظر مسئولیت بین‌المللی، واکنش دولت‌ها، افزایش حضور نظامی خارجی، توسعه مسیرهای جایگزین و کاهش اعتبار حقوقی ایران به همراه دارد. اعمال یک‌جانبه حاکمیت زمانی قابل دفاع‌تر است که به اقداماتی مانند تقویت ایمنی، اعمال مقررات غیرتبعیض‌آمیز، حفاظت محیط‌زیستی، مقابله با تهدیدهای واقعی و ارائه خدمات دریایی محدود شود و به انسداد عمومی یا اختلال گسترده در کشتیرانی و ارتباطات بین‌المللی نینجامد.

سناریوی دوم: رژیم مشترک ایران و عمان

سناریوی دوم، ایجاد یک رژیم دوجانبه میان ایران و عمان به‌عنوان دو دولت ساحلی تنگه هرمز است. مزیت اصلی این الگو آن است که با واقعیت جغرافیایی و حقوقی تنگه انطباق بیشتری دارد. از آنجا که بخش‌های مختلف تنگه در مجاورت قلمرو دریایی دو کشور قرار دارند، همکاری دوجانبه می‌تواند مبنای مناسبی برای مدیریت هماهنگ کشتیرانی، امنیت، محیط‌زیست و زیرساخت‌های دریایی باشد. در این الگو می‌توان سازوکارهایی برای تبادل اطلاعات دریایی، هماهنگی عملیات امداد و نجات، مقابله با آلودگی، تنظیم ترافیک دریایی، حفاظت از کابل‌ها و خطوط لوله زیردریایی، مدیریت شرایط اضطراری و ارائه خدمات ناوبری پیش‌بینی کرد. چنین رژیمی می‌تواند ضمن حفظ حاکمیت هر دو دولت، از ایجاد برداشت‌های متعارض و اقدامات یک‌جانبه جلوگیری کند. در مقام مقایسه، گاه از ترتیبات موجود در تنگه تیران و همکاری‌های مصر و عربستان سعودی یاد می‌شود. بااین‌حال، هیچ دو تنگه‌ای از نظر جغرافیایی، تاریخی، امنیتی و حقوقی کاملاً مشابه نیستند. بنابراین، تجربه تنگه‌های دیگر تنها می‌تواند منبع الهام باشد و نمی‌توان الگوی آنها را بدون تعدیل و انطباق بر تنگه هرمز اعمال کرد.

رژیم ایران ـ عمان باید متناسب با ویژگی‌های خاص تنگه هرمز طراحی شود و در آن، حدود صلاحیت‌ها، شیوه تصمیم‌گیری، فرماندهی عملیاتی، تقسیم هزینه‌ها، مسئولیت ناشی از سوانح و نحوه ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی به‌صراحت تعیین شود.

سناریوی سوم: رژیم منطقه‌ای با مشارکت کشورهای خلیج فارس و سازمان بین‌المللی دریانوردی

سناریوی سوم، گسترش دایره مشارکت از ایران و عمان به سایر کشورهای حوزه خلیج فارس است. در این الگو، کشورهای منطقه در تأمین امنیت، ایمنی، حفاظت محیط‌زیستی و مدیریت بحران‌های دریایی مشارکت می‌کنند و سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز نقش تخصصی و فنی بر عهده می‌گیرد.

مزیت این سناریو، افزایش مشروعیت منطقه‌ای و بین‌المللی سازوکار مدیریت تنگه است. مشارکت سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌تواند نشان دهد که ایران در پی اقدام خارج از قواعد و نهادهای بین‌المللی نیست، بلکه قصد دارد حقوق حاکمیتی خود را در قالب یک نظام قانونمند، شفاف و مبتنی بر استانداردهای فنی اعمال کند. در این مدل می‌توان حوزه‌هایی مانند تعیین و اصلاح طرح‌های جداسازی ترافیک، استانداردهای ایمنی، پیشگیری از تصادم، مقابله با آلودگی، مدیریت عبور کشتی‌های حامل مواد خطرناک، خدمات جست‌وجو و نجات و آموزش نیروهای دریایی را در قالب همکاری منطقه‌ای تنظیم کرد.

بااین‌حال، مشارکت کشورهای منطقه نباید به معنای انتقال حاکمیت ایران و عمان به دولت‌های استفاده‌کننده باشد. باید میان حاکمیت دولت‌های ساحلی، صلاحیت‌های فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی و منافع مشروع دولت‌های منطقه تفکیک شود. نقش کشورهای غیرساحلی می‌تواند در تأمین مالی، مشورت فنی و مشارکت در سازوکارهای هماهنگی تعریف شود، بی‌آنکه به آنها اختیار فرماندهی یا اعمال صلاحیت سرزمینی داده شود.

سناریوی چهارم: الگوی فرامنطقه‌ای با الهام از تنگه مالاکا

سناریوی چهارم، طراحی الگویی با الهام از تجربه تنگه مالاکاست. در تنگه مالاکا، سه دولت ساحلی اندونزی، مالزی و سنگاپور نقش اصلی را در مدیریت و فرماندهی بر عهده دارند. در کنار آنها، دولت‌های استفاده‌کننده عمده مانند چین، ژاپن، کره جنوبی و هند نیز در برخی سازوکارهای همکاری، تأمین مالی و ارائه خدمات مشارکت می‌کنند، اما اصولاً از حق فرماندهی عملیاتی مستقل برخوردار نیستند.

این الگو می‌تواند با تعدیلات لازم برای تنگه هرمز بررسی شود. در مدل پیشنهادی، ایران و عمان به‌عنوان دولت‌های ساحلی، رهبری، فرماندهی و اختیار اصلی تصمیم‌گیری را حفظ می‌کنند. کشورهای عمده استفاده‌کننده از تنگه نیز می‌توانند در تأمین هزینه‌های ایمنی، حفاظت محیط‌زیستی، امداد و نجات، سامانه‌های هشدار و زیرساخت‌های ناوبری مشارکت کنند.

چین، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین خریداران انرژی منطقه می‌تواند یکی از حامیان مالی و اقتصادی چنین سازوکاری باشد. سایر مصرف‌کنندگان عمده انرژی نیز ممکن است در هزینه‌های حفظ امنیت و ایمنی تنگه سهیم شوند. منطق این الگو آن است که استفاده‌کنندگان اصلی از مزایای عبور ایمن، در هزینه‌های تأمین آن نیز مشارکت کنند؛ درحالی‌که حاکمیت و فرماندهی عملیاتی در اختیار دولت‌های ساحلی باقی بماند. مهم‌ترین مسئله در این سناریو، تعیین مرز میان «مشارکت در مدیریت» و «مداخله در اعمال حاکمیت» است. هرگونه ابهام در این زمینه می‌تواند به حضور دائمی یا نفوذ تصمیم‌گیری دولت‌های فرامنطقه‌ای منتهی شود. ازاین‌رو، حدود حقوق، تعهدات و اختیارات طرف‌ها باید در یک سند حقوقی روشن و دقیق تعیین شود.

سناریوی پنجم: رژیم نظارت بین‌المللی

سناریوی پنجم، قراردادن تنگه هرمز تحت نوعی نظارت بین‌المللی است. این الگو ممکن است از حمایت برخی دولت‌های اروپایی یا دیگر قدرت‌های استفاده‌کننده برخوردار باشد؛ زیرا به آنها امکان می‌دهد در مدیریت یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان نقش مستقیم‌تری داشته باشند. بااین‌حال، پیامد عملی چنین مدلی می‌تواند کاهش نقش حاکمیتی ایران و عمان و انتقال تدریجی مدیریت تنگه به یک سازوکار بین‌المللی باشد. حتی

اگر عنوان رسمی این مدل «نظارت» یا «تضمین امنیت کشتیرانی» باشد، نحوه تعریف اختیارات نهاد بین‌المللی ممکن است به محدود شدن صلاحیت دولت‌های ساحلی بینجامد. از منظر منافع ملی ایران، این گزینه نامطلوب‌ترین سناریو ارزیابی می‌شود؛ زیرا می‌تواند موقعیت جغرافیایی ایران را از یک ظرفیت حاکمیتی به موضوع مدیریت بازیگران خارجی تبدیل کند. پذیرش چنین الگویی، بدون تضمین‌های دقیق، ممکن است به تثبیت حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای و کاهش اختیار ایران در مدیریت امنیت دریایی منجر شود. در نتیجه، همکاری بین‌المللی باید به‌صورت حمایت فنی و مشارکت محدود تعریف شود، نه انتقال فرماندهی، حاکمیت یا صلاحیت‌های اساسی دولت‌های ساحلی.

قاعده‌سازی جدید در تنگه هرمز

صرف‌نظر از اینکه کدام‌یک از سناریوهای یادشده اجرا شود، یکی از پیامدهای مشترک آنها ضرورت قاعده‌سازی جدید است. وضعیت تنگه هرمز پس از ایجاد یک رژیم مدیریتی فعال، نمی‌تواند کاملاً مشابه گذشته باقی بماند. هر الگو به مقررات ویژه‌ای درباره عبور، ایمنی، محیط‌زیست، خدمات دریایی، شرایط اضطراری، زیرساخت‌های بستر دریا و نحوه مشارکت دولت‌ها نیاز دارد. ایران باید در این فرایند نقش محوری داشته باشد. اگر قاعده‌سازی بدون حضور فعال ایران صورت گیرد، ممکن است سایر دولت‌ها یا نهادهای بین‌المللی قواعدی را شکل دهند که منافع و ملاحظات امنیتی ایران را به اندازه کافی منعکس نکند. در مقابل، مشارکت فعال ایران در تدوین قواعد می‌تواند موجب تبدیل موقعیت جغرافیایی کشور به ظرفیت حقوقی و نهادی پایدار شود. قاعده‌سازی جدید باید بر چند اصل استوار باشد: حفظ صلاحیت دولت‌های ساحلی، رعایت حقوق عبور، عدم تبعیض ناموجه، تأمین ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، شفافیت مقررات، مسئولیت‌پذیری دولت‌ها و پیش‌بینی سازوکار حل اختلاف.

مسئولیت بین‌المللی ناشی از مدیریت تنگه

اعمال حق همواره با پذیرش مسئولیت همراه است. هر اندازه نقش ایران در مدیریت تنگه افزایش یابد، انتظارات و تعهدات مرتبط با حفظ امنیت و ایمنی کشتیرانی نیز افزایش خواهد یافت. دولتی که مدعی نقش اصلی در مدیریت یک گذرگاه بین‌المللی است، باید توانایی خود را برای تأمین امنیت، ارائه خدمات و واکنش به حوادث نیز نشان دهد. مسئولیت‌های احتمالی شامل حفظ ایمنی مسیرهای کشتیرانی، اطلاع‌رسانی درباره مخاطرات، نگهداری علائم و تجهیزات ناوبری، مقابله با آلودگی، امداد و نجات، مدیریت سوانح دریایی، حفاظت از زیرساخت‌های زیردریایی و رعایت استانداردهای پذیرفته‌شده بین‌المللی است.

در یک رژیم دوجانبه، مسئولیت‌ها میان ایران و عمان توزیع می‌شود. در یک رژیم منطقه‌ای، نحوه مشارکت و مسئولیت هر دولت باید مشخص باشد. در مدل فرامنطقه‌ای نیز مسئولیت دولت‌های استفاده‌کننده عمدتاً می‌تواند به تأمین مالی یا همکاری فنی محدود شود، در حالی که مسئولیت عملیاتی بر عهده دولت‌های ساحلی باقی می‌ماند؛ ازاین‌رو، پیش از انتخاب هر سناریو باید حدود مسئولیت‌ها به‌صورت دقیق تعریف شود. افزایش اختیار بدون تعیین منابع مالی، توان فنی و شیوه تقسیم مسئولیت می‌تواند ایران را در معرض ادعاهای حقوقی و مطالبه خسارت قرار دهد.

نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی

ظرفیت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی نباید در طراحی رژیم آینده تنگه هرمز نادیده گرفته شود. این سازمان می‌تواند در حوزه‌هایی مانند ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، تنظیم ترافیک کشتی‌ها، مدیریت مسیرهای جداسازی ترافیک، استانداردهای کشتی‌رانی، آموزش تخصصی، امداد و نجات و مقابله با آلودگی نقش ایفا کند. بهره‌گیری از کمک‌های فنی این سازمان می‌تواند نشان دهد که ایران در چارچوب نهادها و استانداردهای بین‌المللی عمل می‌کند و هدف آن ایجاد بی‌ثباتی یا محدودسازی خودسرانه کشتیرانی نیست. این رویکرد همچنین می‌تواند به افزایش اعتماد کشورهای منطقه و دولت‌های استفاده‌کننده کمک کند. با این حال، سازمان بین‌المللی دریانوردی

یک نهاد تخصصی است و حضور آن نباید به معنای انتقال حاکمیت یا فرماندهی عملیاتی باشد. نقش مطلوب آن، ارائه مشورت فنی، تدوین استاندارد، تسهیل همکاری و تأیید ترتیبات ایمنی است. تصمیم‌گیری حاکمیتی باید همچنان در اختیار دولت‌های ساحلی باقی بماند.

حق عبور و امکان اخذ عوارض خدماتی

در کنار شناسایی و اعمال حاکمیت ایران، مسئله حق عبور کشتی‌ها نیز مطرح است. اعمال حاکمیت در تنگه بین‌المللی به معنای اختیار مطلق برای جلوگیری از عبور، ایجاد تبعیض یا تحمیل هزینه‌های نامحدود نیست. حقوق دولت ساحلی باید با رژیم حقوقی عبور و ضرورت حفظ جریان کشتیرانی بین‌المللی هماهنگ شود. اخذ عوارض از کشتی‌ها صرفاً به دلیل عبور، از نظر حقوقی موضوعی چالش‌برانگیز است. تفکیک مهم در این زمینه، تفاوت میان «عوارض عبور» و «هزینه خدمات مشخص» است. دریافت وجه صرفاً به دلیل استفاده از حق عبور، به‌ویژه اگر به ایجاد مانع یا تبعیض منجر شود، با اعتراض جدی مواجه خواهد شد. در مقابل، دریافت هزینه در برابر خدمات مشخص و واقعی، مانند راهنمایی کشتی، یدک‌کشی، امداد، استفاده از تأسیسات بندری یا خدمات ویژه ایمنی، می‌تواند در صورت رعایت شرایط حقوقی قابل دفاع‌تر باشد. چنین هزینه‌هایی باید متناسب با خدمت ارائه‌شده، شفاف، از پیش اعلام‌شده و غیرتبعیض‌آمیز باشند. همچنین، نباید در سطحی تعیین شوند که عملاً به مانعی برای عبور تبدیل شوند. بنابراین، ایران برای دستیابی به عواید مشروع از موقعیت تنگه، بهتر است به‌جای اتکا به مفهوم کلی «عوارض عبوری»، یک نظام خدمات دریایی پیشرفته و قابل سنجش ایجاد کند.

موضوع حق و قدرت در این زمینه رابطه‌ای دوسویه دارد. دولت باید از توان حقوقی، سیاسی، اقتصادی و اجرایی لازم برای استیفای حقوق خود برخوردار باشد؛ اما همین اعمال موفق و قانونمند حقوق نیز می‌تواند قدرت کشور را افزایش دهد. در مقابل، طرح ادعایی که امکان اجرای پایدار آن وجود ندارد یا با قواعد بنیادین حقوق بین‌الملل تعارض آشکار دارد، ممکن است به کاهش اعتبار و توان سیاسی کشور بینجامد؛ ازاین‌رو، موضع‌گیری سیاسی صرف، اگر به فرسایش ظرفیت‌های کشور و کاهش اعتبار بین‌المللی منتهی شود، نمی‌تواند جایگزین سیاست حقوقی و راهبردی سنجیده باشد. اعمال حاکمیت باید بر پایه توان واقعی، قاعده حقوقی روشن و برآورد دقیق پیامدها صورت گیرد.

در جمع‌بندی اعمال حاکمیت ایران در تنگه هرمز موضوعی صرفا سیاسی یا نظامی نیست، بلکه مسئله‌ای چندبعدی است که باید در پیوند میان حقوق بین‌الملل، ژئوپلیتیک انرژی، امنیت دریایی، اقتصاد سیاسی، فناوری ارتباطات و مسئولیت بین‌المللی بررسی شود. تنگه هرمز برای ایران یک دارایی جغرافیایی و راهبردی است، اما حفظ ارزش این دارایی مستلزم مدیریت سنجیده آن است.

نخستین واقعیت؛ آن است که ایران یکی از دو دولت ساحلی تنگه هرمز است و از حقوق و صلاحیت‌های حاکمیتی در محدوده‌های دریایی خود برخوردار است. بااین‌حال، این موقعیت باید در کنار حقوق عمان، حق عبور کشتی‌های خارجی و قواعد مربوط به تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی تحلیل شود. بنابراین، اعمال حاکمیت نباید با ادعای اختیار نامحدود بر تمام تنگه یکسان تلقی شود.

دومین واقعیت؛ آن است که مسیرهای جایگزین، اعم از خطوط لوله فعال، طرح‌های توسعه‌ای منطقه‌ای و شبکه‌های فرامنطقه‌ای انتقال انرژی، هنوز قادر به حذف کامل وابستگی منطقه به تنگه هرمز نیستند. بخش غالب صادرات انرژی کشورهای حوزه خلیج فارس، دست‌کم در افق کوتاه‌مدت و میان‌مدت، همچنان به این تنگه وابسته خواهد بود. بااین‌حال، هرگونه افزایش مستمر مخاطرات عبور می‌تواند انگیزه سرمایه‌گذاری در مسیرهای جایگزین را تقویت کند و در بلندمدت از نقش راهبردی تنگه بکاهد؛ ازاین‌رو، ایران باید دو هدف را هم‌زمان دنبال کند: افزایش نقش حاکمیتی و مدیریتی خود و حفظ اهمیت راهبردی تنگه هرمز. افزایش کنترل بدون توجه به آثار بلندمدت ممکن

است کشورهای منطقه را به تسریع طرح‌های جایگزین سوق دهد. در مقابل، خودداری کامل از اعمال ظرفیت‌های حاکمیتی نیز به معنای استفاده نکردن از یکی از مهم‌ترین دارایی‌های ژئوپلیتیکی کشور خواهد بود. در میان سناریوهای مطرح‌شده، اعمال یک‌جانبه حاکمیت بیشترین نمایش فوری اقتدار را دارد، اما با بالاترین مخاطرات حقوقی، اقتصادی و امنیتی همراه است. رژیم دوجانبه ایران و عمان با واقعیت جغرافیایی و حقوقی تنگه سازگاری بیشتری دارد. مدل منطقه‌ای با مشارکت کشورهای خلیج فارس و سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌تواند مشروعیت و کارآمدی فنی بیشتری ایجاد کند. الگوی فرامنطقه‌ای مبتنی بر تجربه مالاکا نیز امکان مشارکت مالی دولت‌های استفاده‌کننده را، بدون واگذاری فرماندهی، فراهم می‌سازد. در مقابل، رژیم نظارت بین‌المللی ممکن است به کاهش اختیار دولت‌های ساحلی و تضعیف منافع ملی ایران منتهی شود.

کابل‌های فیبر نوری و دیگر زیرساخت‌های زیردریایی نیز باید به‌عنوان بخش مستقلی از ارزش راهبردی تنگه مورد توجه قرار گیرند. با این حال، بهره‌برداری از این موقعیت باید در قالب تنظیم‌گری، حفاظت، ارائه خدمات و همکاری حقوقی انجام شود. آسیب عمدی یا اختلال ناموجه در کابل‌ها می‌تواند مسئولیت بین‌المللی و پیامدهای گسترده‌ای برای ایران در پی داشته باشد.

هر سناریویی که انتخاب شود، دو پیامد حقوقی اجتناب‌ناپذیر خواهد داشت: قاعده‌سازی جدید و پذیرش مسئولیت بین‌المللی. ایران باید در تدوین قواعد جدید نقش محوری داشته باشد و هم‌زمان، مسئولیت‌های ناشی از امنیت کشتیرانی، ایمنی مسیر، حفاظت محیط‌زیستی، خدمات دریایی و زیرساخت‌های زیردریایی را به‌دقت تعریف کند. در نهایت، اعمال موفق حاکمیت نه از طریق موضع‌گیری سیاسی صرف، بلکه از مسیر ترکیب حق و قدرت تحقق می‌یابد. حق بدون توان اجرا ممکن است بی‌اثر بماند و قدرت بدون مبنای حقوقی نیز ممکن است مشروعیت و دوام خود را از دست بدهد. راهبرد مطلوب برای ایران آن است که با اتکا به قدرت ملی، دیپلماسی فعال، قواعد حقوق بین‌الملل و همکاری هدفمند با عمان و نهادهای تخصصی، موقعیت تنگه هرمز را از یک اهرم مقطعی به یک نظام مدیریتی پایدار، مشروع و مؤثر تبدیل کند.

نظام حقوقی بین‌المللی حاکم بر تنگه‌ها با تأکید بر مدیریت تنگه هرمز در زمان صلح



منصور پورنوری
عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی

بررسی نظام حقوقی حاکم بر تنگه هرمز، پیش از هر چیز، مستلزم تفکیک میان مدیریت تنگه در زمان صلح و مدیریت آن در زمان جنگ است. قواعد قابل اعمال بر تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت عادی و صلح‌آمیز، الزاماً با قواعد حاکم در وضعیت مخاصمه مسلحانه یکسان نیستند. اگر موضوع بحث، مدیریت تنگه هرمز در جریان جنگ باشد، تحلیل حقوقی باید با توجه به حقوق مخاصمات مسلحانه، حقوق بی‌طرفی، قواعد مربوط به عملیات دریایی و آثار مخاصمه بر معاهدات صورت گیرد. در مقابل، پرسش از چگونگی مدیریت تنگه هرمز پس از پایان جنگ، اساسا ناظر بر حقوق بین‌الملل در زمان صلح است. وقوع جنگ لزوما موجب تعلیق خودکار همه معاهدات نمی‌شود، اما ممکن است برا اجرا یا استمرار برخی تعهدات معاهده‌ای اثر بگذارد. تعیین این آثار به موضوع معاهده، قصد طرف‌ها، ماهیت تعهد، شدت و گستره مخاصمه و میزان سازگاری اجرای معاهده با وضعیت جنگی بستگی دارد. ازاین‌رو، دیدگاه‌هایی که درباره مدیریت تنگه هرمز در زمان صلح ارائه می‌شوند، از نظر مبانی، مفاهیم و آثار حقوقی با دیدگاه‌های مربوط به مدیریت آن در زمان جنگ متفاوت‌اند.

موضوع اصلی این یادداشت، نظام حقوقی حاکم بر تنگه هرمز در زمان صلح است. پرسش اساسی آن است که در میان نظام‌های عرفی و معاهده‌ای مربوط به تنگه‌های بین‌المللی، کدام نظام را می‌توان درباره تنگه هرمز اعمال کرد و ایران، به‌عنوان یکی از دولت‌های ساحلی این تنگه، از چه حقوق و صلاحیت‌هایی برخوردار است. اهمیت این پرسش زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم در جهان حدود ۲۶۵ تنگه وجود دارد. از این تعداد، عرض حدود ۵۲ تنگه کمتر از شش مایل دریایی و عرض حدود ۱۵۳ تنگه بین شش تا ۲۴ مایل دریایی است. بر این مبنا، آب‌های نزدیک به ۲۰۵ تنگه، با توجه به عرض آنها و گسترش دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی تا ۱۲ مایل دریایی، ممکن است تماماً یا عمدتاً در محدوده دریای سرزمینی قرار گیرند. بنابراین، قرار گرفتن مسیر یک تنگه بین‌المللی در دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی، مسئله‌ای منحصر به تنگه هرمز نیست.

از میان تنگه‌های موجود، حدود ۱۶ تنگه از اهمیت برجسته بین‌المللی برخوردارند که تنگه هرمز، باب‌المندب و جبل‌الطارق از جمله آنها به شمار می‌روند. اهمیت ویژه تنگه هرمز از موقعیت جغرافیایی آن، حجم کشتیرانی تجاری، نقش آن در انتقال انرژی و قرار گرفتن بخش‌هایی از مسیرهای ورودی و خروجی آن در محدوده دریای سرزمینی ایران و عمان ناشی می‌شود.

سیر تاریخی قاعده‌گذاری بین‌المللی درباره تنگه‌ها

بررسی تاریخ حقوق دریاها نشان می‌دهد که موضوع عبور از تنگه‌ها از اواخر قرن نوزدهم در دستور کار نهادها و کنفرانس‌های حقوقی بین‌المللی قرار داشته است. فعالیت‌های مؤسسه حقوق بین‌الملل از سال ۱۸۹۴، مطالعات انجمن حقوق بین‌الملل، مباحث مطرح‌شده در کنفرانس لاهه ۱۹۰۷، کنفرانس تدوین حقوق بین‌الملل ۱۹۳۰ و سپس کنفرانس‌های حقوق دریاها در چارچوب سازمان ملل متحد، بخشی از روند



تدریجی شکل‌گیری قواعد مربوط به تنگه‌های بین‌المللی را تشکیل می‌دهند. در سال ۱۹۵۸، نخستین کنفرانس سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها به تصویب چهار کنوانسیون ژنو انجامید. یکی از این اسناد، «کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور» بود که در بند ۴ ماده ۱۶ خود به عبور از تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی پرداخت. پس از آن، کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها به‌عنوان جامع‌ترین سند معاهده‌ای حقوق دریاها تصویب شد و امروزه بیش از ۱۶۰ دولت عضو آن هستند. بسیاری از مقررات این کنوانسیون یا ریشه عرفی دارند یا به اعتقاد شمار قابل‌توجهی از حقوق‌دانان و دولت‌ها، در گذر زمان واجد وصف عرفی شده‌اند؛ هرچند درباره عرفی شدن همه مقررات آن، به‌ویژه تمام جزئیات رژیم عبور ترانزیتی، اتفاق‌نظر کامل وجود ندارد.

بنابراین، قاعده‌گذاری درباره تنگه‌ها فرایندی تدریجی بوده که از مطالعات نهادهای علمی و کنفرانس‌های بین‌المللی آغاز شده و در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ صورت منسجم‌تری یافته است. ایران نیز در جریان کنفرانس‌های بین‌المللی مربوط به حقوق دریاها، به‌ویژه درباره نحوه عبور کشتی‌های خارجی از تنگه هرمز، همواره بر ضرورت حفظ حقوق و منافع دولت ساحلی تأکید کرده است.

موضع ایران از این ملاحظه اساسی ناشی می‌شد که بخش‌هایی از تنگه هرمز در دریای سرزمینی ایران واقع شده‌اند و بنابراین، عبور از این بخش‌ها نمی‌تواند بدون توجه به حاکمیت و صلاحیت دولت ساحلی تحلیل شود. نمایندگان ایران با شناسایی گسترده و بدون قیدوشرط عبور ترانزیتی مخالفت کرده و بر این نظر تأکید داشته‌اند که عبور از بخش واقع در دریای سرزمینی ایران باید با رعایت حقوق دولت ساحلی صورت گیرد.

قضیه تنگه کورفو و شکل‌گیری قاعده عرفی عبور

یکی از مهم‌ترین مراحل شکل‌گیری نظام عرفی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی، رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو است. زمینه این اختلاف به وقایع سال ۱۹۴۶ بازمی‌گردد، اما رأی دیوان در ماه آوریل ۱۹۴۹

صادر شد.
در این قضیه، ناوهای جنگی بریتانیا هنگام عبور از آب‌های تنگه کورفو با مین برخورد کردند. این حادثه موجب کشته و زخمی شدن تعدادی از خدمه ناوها و ورود خسارت شد. آلبانی عبور ناوهای بریتانیایی را بدون اجازه خود ناقض حاکمیت سرزمینی‌اش می‌دانست. بریتانیا نیز آلبانی را به دلیل وضعیت میدان مین، آگاهی از خطر و خودداری از اعلام آن مسئول تلقی می‌کرد. افزون بر آن، عملیات بعدی بریتانیا برای جمع‌آوری ادله و پاک‌سازی مین‌ها نیز از سوی دیوان ناقض حاکمیت آلبانی شناخته شد.
اهمیت رأی دیوان برای نظام حقوقی تنگه‌ها در این بود که دیوان، درباره تنگه‌هایی که بخشی از



دریای آزاد را به بخش دیگری از دریای آزاد متصل می‌کنند و برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، وجود حق عبور بی‌ضرر در زمان صلح را شناسایی کرد. دیوان تأکید داشت که دولت ساحلی نمی‌تواند عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از چنین تنگه‌ای را در زمان صلح ممنوع کند و برای اعمال این حق، اخذ اجازه قبلی را به‌عنوان یک شرط عمومی مقرر سازد. معیار مورد توجه دیوان، تنها موقعیت جغرافیایی تنگه نبود؛ بلکه کارکرد تنگه برای کشتیرانی بین‌المللی نیز اهمیت داشت. به بیان دیگر، برای شناسایی یک تنگه بین‌المللی، هم عنصر جغرافیایی و هم عنصر کارکردی مورد توجه قرار می‌گیرد. تنگه باید آب‌هایی را که از نظر حقوقی واجد وصف مربوط هستند به یکدیگر متصل کند و در عمل نیز برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.
رأی تنگه کورفو به‌طور خاص با عبور ناوهای جنگی ارتباط داشت. دیوان اصل عبور بی‌ضرر ناوهای جنگی را در شرایط آن پرونده پذیرفت، اما این امر به معنای سلب کامل صلاحیت‌های دولت ساحلی نبود. دولت ساحلی همچنان می‌تواند برای حفاظت از امنیت خود و تنظیم کشتیرانی، مقرراتی وضع کند؛ مشروط بر آنکه این مقررات ماهیت حق عبور را از بین نبرد و به ممنوعیت کلی یا الزام عمومی به اخذ اجازه قبلی منتهی نشود. در خصوص محدودیت‌هایی مانند تعیین تعداد شناورها، فاصله عبور یا زمان تردد ناوهای جنگی، باید میان «تنظیم عبور» و «تعلیق یا نفی حق عبور» تفاوت گذاشت. مشروعیت هر محدودیت به ضرورت، تناسب، عدم تبعیض و سازگاری آن با ماهیت عبور بی‌ضرر بستگی دارد. از رأی دیوان نمی‌توان اختیار نامحدودی برای دولت ساحلی در محدود کردن عبور کشتی‌های جنگی استنباط کرد.

کنوانسیون ۱۹۵۸ و عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق

حدود نه سال پس از رأی تنگه کورفو، چهار کنوانسیون ژنو در سال ۱۹۵۸ به تصویب رسید. بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور، قاعده عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را درباره تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی تدوین کرد.
براساس این مقرره، عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی میان یک بخش از دریای آزاد و بخش دیگری از دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک دولت خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرند، قابل تعلیق نیست. این کنوانسیون در مقایسه با صورت‌بندی رأی تنگه کورفو، دامنه شمول تعریف را گسترش داد. در رأی تنگه کورفو، تأکید اصلی بر تنگه‌ای بود که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کرد؛ اما کنوانسیون ۱۹۵۸ علاوه بر این وضعیت، تنگه متصل‌کننده دریای آزاد به دریای سرزمینی یک دولت خارجی را نیز مشمول قاعده عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق قرار داد؛ بنابراین، در کنار قاعده عرفی ناشی از رأی تنگه کورفو، برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ یک نظام معاهده‌ای نیز شکل گرفت. محتوای اصلی این نظام، عبور

بی‌ضرر و غیرقابل تعلیق بود. غیرقابل تعلیق بودن عبور، به این معنا نیست که دولت ساحلی از هرگونه صلاحیت قانونی و اجرایی محروم است؛ بلکه به این معناست که دولت ساحلی نمی‌تواند اصل عبور بی‌ضرر را در تنگه مشمول این مقرره به‌طور موقت یا کلی معلق کند.

ایران و برخی کشورهای عربی در جریان مذاکرات نسبت به بند ۴ ماده ۱۶ اعتراض داشتند. یکی از علل مهم این موضع، آثار احتمالی مقرره بر دسترسی اسرائیل از طریق تنگه تیران بود. اعتراض ایران در فرایند تدوین کنوانسیون نیز بخشی از سابقه حقوقی موضع این کشور درباره عدم پذیرش توسعه بی‌قیدوشرط حقوق عبور از تنگه‌های واقع در دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی است.

کنوانسیون ۱۹۸۲ و تأسیس نظام عبور ترانزیتی

تحول عمده بعدی با تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها رخ داد. این کنوانسیون، در کنار استمرار رژیم عبور بی‌ضرر در برخی تنگه‌ها، نظام جدید «عبور ترانزیتی» را برای تنگه‌هایی مقرر کرد که برای کشتیرانی بین‌المللی میان بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرند. عبور ترانزیتی به معنای اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز، صرفا با هدف عبور پیوسته و سریع از تنگه است. پیوسته و سریع بودن عبور، مانع از ورود به دولت ساحلی، خروج از آن یا بازگشت از دولت ساحلی نمی‌شود، مشروط بر آنکه این اقدامات تابع شرایط ورود به قلمرو آن دولت باشند. کشتی‌ها و هواپیماها باید بدون تأخیر غیرضروری از تنگه عبور کنند، از تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت‌های ساحلی خودداری ورزند و از هرگونه فعالیتی که با شیوه عادی عبور پیوسته و سریع ارتباط مستقیم ندارد اجتناب کنند. یکی از تفاوت‌های اساسی عبور ترانزیتی با عبور بی‌ضرر آن است که رژیم عبور ترانزیتی، پرواز هواپیماها بر فراز تنگه را نیز در بر می‌گیرد. همچنین، زیردریایی‌ها در این رژیم می‌توانند عبور را در وضعیت عادی عملیات خود انجام دهند. در مقابل، عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی اصولاً حقی برای پرواز هواپیماهای خارجی ایجاد نمی‌کند و زیردریایی‌ها باید در سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را نشان دهند.



حق عبور ترانزیتی نیز مطلق و فارغ از مقررات نیست. کشتی‌ها و هواپیماها باید قواعد بین‌المللی مربوط به ایمنی دریانوردی، جلوگیری از تصادم، ایمنی پرواز و پیشگیری و کنترل آلودگی را رعایت کنند. دولت‌های ساحلی نیز می‌توانند در حدود مقرر در کنوانسیون، درباره ایمنی کشتیرانی، تنظیم ترافیک دریایی، پیشگیری و کنترل آلودگی، منع ماهی‌گیری، بارگیری و تخلیه کالا، ارز یا اشخاص برخلاف مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی خود قانون وضع کنند.

این قوانین، باید با مقررات کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین‌الملل سازگار باشند، میان کشتی‌های خارجی تبعیض صوری یا عملی ایجاد نکنند و در اجرا موجب نفی، اخلال یا لطمه به حق عبور ترانزیتی نشوند. دولت‌های ساحلی همچنین می‌توانند، در صورت ضرورت برای ایمنی عبور، خطوط دریایی و طرح‌های جداسازی ترافیک پیشنهاد کنند؛ اما این ترتیبات باید با توجه به ضوابط سازمان بین‌المللی دریانوردی و از طریق سازوکارهای مقرر انجام شوند.

افزون بر مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، شماری از معاهدات تخصصی نیز درباره کشتی‌رانی در تنگه‌ها قابل اعمال‌اند. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، موسوم به سولاس ۱۹۷۴ و اصلاحات آن، مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریاها ۱۹۷۲ و اسناد مربوط به پیشگیری از آلودگی دریایی، از جمله قواعدی هستند که کشتی‌ها هنگام عبور باید رعایت کنند. چنانچه یک کشتی تجاری یا کشتی دولتی مورد استفاده برای مقاصد غیرتجاری، قوانین مشروع دولت ساحلی را نقض کند، موضوع مسئولیت و امکان اعمال صلاحیت باید با توجه به ماهیت کشتی، محل وقوع تخلف، مصونیت‌های قابل اعمال و مقررات حقوق بین‌الملل بررسی شود. کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌های دولتی که از مصونیت برخوردارند، اصولاً تابع صلاحیت کیفری و اجرایی عادی دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند؛ هرچند دولت صاحب پرچم ممکن است در قبال خسارات ناشی از عدم رعایت قواعد مسئول شناخته شود.

سه مبنای حقوقی قابل طرح در نظام تنگه‌ها

با توجه به تحول تاریخی حقوق تنگه‌ها، می‌توان سه چارچوب اصلی را از یکدیگر تفکیک کرد.

نخست، نظام عرفی مبتنی بر رأی ۱۹۴۹ دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو است. براساس این نظام، در تنگه‌هایی که معیارهای جغرافیایی و کارکردی لازم را دارند، عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در زمان صلح به رسمیت شناخته می‌شود و دولت ساحلی نمی‌تواند آن را به‌طور کلی متوقف کند.

دوم، نظام معاهده‌ای کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور است که در بند ۴ ماده ۱۶، عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق را مقرر کرده است. این نظام در روابط میان دولت‌های عضو کنوانسیون اعمال می‌شود و بخشی از محتوای آن بازتاب قواعد عرفی به شمار می‌رود.

سوم، نظام عبور ترانزیتی مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ است. این نظام از حیث معاهده‌ای برای دولت‌های عضو لازم‌الاجراست. افزون بر آن، شماری از دولت‌ها و حقوق‌دانان معتقدند اصل عبور ترانزیتی، دست‌کم در بخش‌های اساسی خود، به قاعده عرفی تبدیل شده است؛ زیرا بسیاری از دولت‌های ساحلی و استفاده‌کننده آن را در عمل رعایت کرده‌اند. در مقابل، درباره عرفی بودن تمام عناصر و جزئیات این رژیم همچنان اختلاف‌نظر وجود دارد.

در نتیجه، تعبیر دقیق‌تر آن است که یک نظام عرفی اولیه، دو چارچوب عمده معاهده‌ای و ادعای شکل‌گیری یک عرف جدید درباره عبور ترانزیتی وجود دارد. کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ به‌خودی‌خود «نظام عرفی» نیستند، بلکه اسناد معاهده‌ای‌اند که ممکن است برخی مقررات آنها بیانگر عرف موجود یا منشأ شکل‌گیری عرف جدید باشند.

موقعیت جغرافیایی و حقوقی تنگه هرمز

برای تعیین نظام حقوقی قابل اعمال بر تنگه هرمز، باید ویژگی‌های جغرافیایی و کارکردی آن را بررسی کرد. تنگه هرمز، دریای عمان را به خلیج فارس متصل می‌کند. خلیج فارس دریایی نیمه‌بسته است و مناطق دریایی کشورهای ساحلی، بخش‌های مختلف آن را پوشش می‌دهند. وجود این

وضعیت جغرافیایی موجب شده است که برخی، تنگه هرمز را از حیث حقوقی قابل مقایسه کامل با تنگه‌هایی ندانند که دو پهنه وسیع دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند. بااین‌حال، در حقوق کنونی دریاها، ملاک اتصال صرفاً «دو دریای آزاد» نیست. کنوانسیون ۱۹۸۲، اتصال یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی به بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را نیز در نظر گرفته است. ازآنجا که دریای عمان و خلیج فارس دارای مناطق انحصاری اقتصادی‌اند، وصف نیمه‌بسته بودن خلیج فارس، به‌تنهایی مانع از بررسی تنگه هرمز در چارچوب رژیم تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی نمی‌شود.

تنگه هرمز، در باریک‌ترین قسمت حدود ۲۰ مایل دریایی عرض دارد. در شمال آن، سواحل و جزایر ایرانی از جمله هرمز، لارک و هنگام قرار دارند و در جنوب آن، قلمرو عمان واقع شده است. در بخش‌هایی که دریای سرزمینی ایران و عمان با یکدیگر تلاقی می‌کنند، تحدید حدود باید براساس موافقت‌نامه‌های قابل اعمال و قواعد حقوق بین‌الملل صورت گیرد. اصل خط میانه می‌تواند مبنایی برای تحدید حدود باشد، اما تعلق خودکار و همیشگی «نصف تنگه» به هر دولت، بدون توجه به موافقت‌نامه تحدید حدود، خطوط مبدأ، جزایر و اوضاع‌واحوال جغرافیایی، تعبیر دقیقی نیست. در عریض‌ترین قسمت، عرض تنگه را حدود ۵۲ مایل دریایی و عمق آن را بین ۳۲ تا ۵۲ متر ذکر کرده‌اند. مسیرهای کشتیرانی با شرایط جغرافیایی، عمق آب و طرح‌های جداسازی ترافیک ارتباط دارند. بخش‌هایی از مسیر رفت‌وآمد کشتی‌ها در مجاورت جزایر و آب‌های تحت حاکمیت ایران قرار گرفته و به همین دلیل، ایران در ایمنی دریانوردی، حفاظت محیط‌زیستی، تنظیم ترافیک و امنیت تنگه دارای منافع و صلاحیت‌های مستقیم است.

قانون‌گذاری ایران درباره آب‌های سرزمینی و تنگه هرمز

ایران در سال ۱۳۱۳ قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها را تصویب کرد. براساس این قانون، عرض آب‌های ساحلی ایران شش مایل دریایی تعیین شد. در سال ۱۳۳۸، عرض دریای سرزمینی ایران به ۱۲ مایل دریایی افزایش یافت.

جامع‌ترین قانون داخلی ایران در این زمینه، «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» مصوب سال ۱۳۷۲ است. این قانون عرض دریای سرزمینی ایران را ۱۲ مایل دریایی تعیین کرده و مقرراتی درباره آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در بر دارد. ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا کرده، اما آن را تصویب نکرده است و در نتیجه، از حیث معاهده‌ای دولت عضو این کنوانسیون محسوب نمی‌شود. بااین‌حال، قانون سال ۱۳۷۲ در بسیاری از زمینه‌ها از ساختار و مفاهیم حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ تأثیر پذیرفته و تعدادی از قواعد پذیرفته‌شده حقوق دریاها را در حقوق داخلی ایران وارد کرده است. البته میان قانون ایران و کنوانسیون ۱۹۸۲ در برخی موضوعات تفاوت‌هایی وجود دارد. با توجه به عرض ۱۲ مایلی دریای سرزمینی ایران و وضعیت جغرافیایی تنگه هرمز، بخش مهمی از آب‌های تنگه در محدوده دریای سرزمینی ایران قرار دارد. دولت عمان نیز عرض دریای سرزمینی خود را ۱۲ مایل دریایی تعیین کرده است. ازاین‌رو، بخش باریک تنگه عمدتا در محدوده دریای سرزمینی دو دولت ساحلی قرار می‌گیرد.

قرار گرفتن مسیر کشتیرانی در دریای سرزمینی ایران، به معنای فقدان هرگونه حق عبور برای کشتی‌های خارجی نیست. حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی باید همراه با رعایت نظام حقوقی قابل اعمال بر عبور کشتی‌های خارجی اعمال شود. مسئله اصلی آن است که آیا در روابط مربوط به ایران، نظام عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق حاکم است یا عبور ترانزیتی نیز به‌عنوان یک قاعده عرفی قابلیت استناد دارد.

موضع حقوقی ایران بر این اساس شکل گرفته است که چون کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب نکرده و در زمان امضا نیز درباره تسری حقوق قراردادی ناشی از آن به دولت‌های غیرعضو اعلام موضع کرده است، رژیم قراردادی عبور ترانزیتی را نمی‌توان بدون بررسی مبنای عرفی آن مستقیماً علیه ایران اعمال کرد. بر این مبنا، ایران می‌تواند به نظام عرفی عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق استناد کند. در مقابل، دولت‌های دریانورد ممکن است مدعی باشند که اصل عبور ترانزیتی به عرف بین‌المللی

تبدیل شده و در تنگه هرمز نیز قابل اعمال است. حل این اختلاف به ارزیابی دقیق رویه دولت‌ها و اعتقاد حقوقی آنها بستگی دارد.

حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی و حدود آن

دریای سرزمینی مفهومی تثبیت‌شده در حقوق بین‌الملل است. حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی، فضای بالای آن و بستر و زیربستر آن گسترش می‌یابد. پذیرش عرض حداکثر ۱۲ مایل دریایی برای دریای سرزمینی نیز امروزه از جایگاه مستحکمی در حقوق بین‌الملل عرفی برخوردار است.

حاکمیت بر دریای سرزمینی مطلق و فارغ از تعهد نیست. مهم‌ترین محدودیت وارد بر آن، حق عبور کشتی‌های خارجی است. در نظام عبور بی‌ضرر، کشتی‌های خارجی می‌توانند از دریای سرزمینی عبور کنند، مشروط بر آنکه عبور آنها پیوسته و سریع باشد و به صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی لطمه وارد نکند. در مقابل، هواپیماهای خارجی در چارچوب عبور بی‌ضرر، حق پرواز بر فراز دریای سرزمینی را ندارند و برای چنین پروازی به رضایت دولت ساحلی نیازمندند. همچنین، بستر و زیربستر دریای سرزمینی تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار دارد. دولت‌های دیگر نمی‌توانند بدون توجه به حقوق و قوانین دولت ساحلی، در آن به اکتشاف، بهره‌برداری، نصب تأسیسات یا انجام فعالیت‌های مستقل مبادرت کنند، البته درباره کابل‌های زیردریایی باید میان کابل‌های موجود و احداث کابل‌های جدید تفکیک کرد. حاکمیت دولت ساحلی بر بستر دریای سرزمینی، به معنای اختیار نامحدود برای قطع یا تصرف کابل‌های بین‌المللی نیست. دولت ساحلی می‌تواند درباره احداث، تعمیر، نگهداری و حفاظت از کابل‌ها در محدوده صلاحیت خود مقررات وضع کند، اما باید تعهدات بین‌المللی، حقوق مالکانه مشروع و ضرورت تداوم ارتباطات بین‌المللی را نیز رعایت کند.

کابل‌های مخابراتی عبوری از تنگه هرمز نیازمند حفاظت، مراقبت و تعمیرند. آسیب ناشی از لنگراندازی، برخورد کشتی‌ها، عملیات دریایی یا حوادث طبیعی ممکن است هزینه‌های قابل‌توجهی ایجاد کند. همچنین، حفاظت محیط‌زیستی، تأمین ایمنی کشتیرانی، نصب و نگهداری علائم دریایی، راهنمایی کشتی‌ها، امداد و نجات و کنترل آلودگی مستلزم صرف منابع و هزینه است. ایران و عمان، به‌عنوان دولت‌های ساحلی، در تأمین این خدمات نقش مستقیم دارند.

صلاحیت قانون‌گذاری ایران در تنگه

صرف‌نظر از اینکه رژیم عبور بی‌ضرر یا عبور ترانزیتی مبنای تحلیل قرار گیرد، دولت ساحلی از صلاحیت‌های قانون‌گذاری مشخصی برخوردار است. در رژیم عبور بی‌ضرر، ایران می‌تواند با رعایت حقوق بین‌الملل درباره ایمنی دریانوردی، تنظیم ترافیک، حفاظت از وسایل و تأسیسات کمک‌ناوبری، حفاظت از کابل‌ها و خطوط لوله، حفظ منابع زنده دریایی، جلوگیری از نقض قوانین ماهی‌گیری، حفاظت محیط‌زیست، تحقیقات دریایی، امور گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی قانون وضع کند. در صورت پذیرش قابلیت اعمال عبور ترانزیتی نیز صلاحیت دولت ساحلی به‌طور کامل از میان نمی‌رود. در این رژیم، دولت ساحلی می‌تواند در حوزه‌های تصریح‌شده در کنوانسیون ۱۹۸۲، از جمله ایمنی کشتیرانی، تنظیم ترافیک، پیشگیری و کنترل آلودگی، منع ماهی‌گیری و جلوگیری از بارگیری یا تخلیه برخلاف مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی خود مقررات وضع کند. تفاوت مهم آن است که قوانین دولت ساحلی نباید حق عبور ترانزیتی را نفی یا مختل کنند. همچنین، طرح‌های جداسازی ترافیک و خطوط دریایی باید با رعایت فرایندهای بین‌المللی و با توجه به صلاحیت سازمان بین‌المللی دریانوردی تعیین شوند. بنابراین، حتی در گسترده‌ترین برداشت از حق عبور کشتی‌های خارجی، ایران همچنان در زمینه‌های مشخص از صلاحیت تنظیمی و حفاظتی برخوردار است.

هزینه‌های نگهداری و مسئله دریافت وجه از کشتی ها

حفاظت از تنگه هرمز و ارائه خدمات دریایی، از جمله نگهداری علائم کمک‌ناوبری، پاک‌سازی آلودگی، امداد و نجات، راهنمایی دریایی، مراقبت از مسیرهای کشتیرانی و حفاظت از کابل‌های زیردریایی، مستلزم صرف هزینه است. از این منظر، این دیدگاه مطرح می‌شود که ایران می‌تواند بخشی از هزینه‌های نگهداری و خدمات مربوط به تنگه را از کشتی‌های استفاده‌کننده دریافت کند.

اما، از نظر حقوقی باید میان «عوارض صرف عبور» و «هزینه خدمات مشخص» تفکیک کرد. در رژیم عبور بی‌ضرر، اصل بر آن است که نمی‌توان صرفاً به دلیل عبور یک کشتی خارجی از دریای سرزمینی، وجهی از آن دریافت کرد. دریافت هزینه زمانی قابل دفاع است که در برابر خدمات مشخصی باشد که واقعاً به کشتی ارائه شده است. هزینه باید با خدمت ارائه‌شده تناسب داشته باشد و به‌صورت شفاف و بدون تبعیض اعمال شود؛ بنابراین، نمی‌توان از قاعده عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق، اختیار مطلق برای وضع عوارض عمومی بر همه کشتی‌های عبوری استنباط کرد. در مقابل، دریافت هزینه بابت خدماتی مانند راهنمایی دریایی، یدک‌کشی، استفاده از تأسیسات بندری، امدادرسانی ویژه یا سایر خدمات مشخص، در صورت وجود مبنای قانونی و رعایت شرایط بین‌المللی، قابل توجیه است.

در رژیم عبور ترانزیتی نیز وضع هزینه‌ای که صرفاً به دلیل عبور دریافت شود یا عملاً مانعی در برابر عبور ایجاد کند، با ماهیت این رژیم سازگار نیست. در عین حال، همکاری دولت‌های استفاده‌کننده و دولت‌های ساحلی در ایجاد و نگهداری تأسیسات ایمنی و کمک‌ناوبری می‌تواند در قالب توافق‌های بین‌المللی سازمان‌دهی شود. در نتیجه، تأمین هزینه‌های تنگه بهتر است از طریق نظام خدمات واقعی، همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه و سازوکارهای مورد پذیرش سازمان بین‌المللی دریانوردی پیگیری شود.

عبور کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولت‌های متخاصم در زمان صلح

در نظام عبور بی‌ضرر، عبور هنگامی بی‌ضرر است که به صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی لطمه وارد نکند. اقداماتی مانند تهدید یا توسل به زور، تمرین یا استفاده از سلاح، جمع‌آوری اطلاعات به زیان دفاع یا امنیت دولت ساحلی، تبلیغات علیه امنیت آن دولت، پرواز یا فرود هواگرد، بارگیری یا تخلیه تجهیزات نظامی، ایجاد آلودگی عمدی و هر فعالیتی که ارتباط مستقیمی با عبور نداشته باشد، می‌تواند وصف بی‌ضرر بودن عبور را از بین ببرد. اگر عبور یک کشتی با تهدید واقعی علیه امنیت، حاکمیت یا استقلال دولت ساحلی همراه باشد، آن دولت می‌تواند اقدامات ضروری و متناسبی برای جلوگیری از عبور غیربی‌ضرر اتخاذ کند. بااین‌حال، صرف انتساب کشتی به دولتی که روابط سیاسی خصمانه‌ای با دولت ساحلی دارد، به‌تنهایی و در همه موارد برای سلب حق عبور کافی نیست. باید رفتار کشتی، مأموریت آن، وجود تهدید قابل اثبات و معیارهای ضرورت و تناسب بررسی شود. اصطلاح «کشور متخاصم» نیز در حقوق بین‌الملل معنای مشخصی دارد. اگر میان دو دولت مخاصمه مسلحانه برقرار باشد، موضوع دیگر صرفا در چارچوب حقوق زمان صلح تحلیل نمی‌شود و قواعد حقوق مخاصمات مسلحانه و حقوق جنگ دریایی اهمیت می‌یابند. اما اگر مخاصمه مسلحانه‌ای وجود نداشته و تنها روابط سیاسی خصمانه یا اقدامات غیردوستانه مطرح باشد، نمی‌توان بدون احراز غیربی‌ضرر بودن عبور، همه کشتی‌های آن دولت را به‌طور کلی از عبور منع کرد. درباره کشتی‌های جنگی، اختلاف‌نظرهایی در خصوص امکان الزام به اخطار یا اجازه قبلی وجود دارد. برخی دولت‌های ساحلی چنین الزامی را در قوانین خود مقرر کرده‌اند، درحالی‌که دولت‌های عمده دریانورد آن را ناسازگار با حق عبور می‌دانند. رأی تنگه کورفو نیز اخذ اجازه قبلی را به‌عنوان شرط عمومی عبور بی‌ضرر ناوهای جنگی از تنگه بین‌المللی نپذیرفت. بنابراین، هرگونه محدودیت باید با توجه به وصف بین‌المللی تنگه، قواعد عرفی، ضرورت امنیتی و منع تعلیق عبور ارزیابی شود.

مدیریت تنگه هرمز در زمان صلح

مدیریت تنگه هرمز در زمان صلح باید بر ترکیبی از حاکمیت دولت ساحلی، رعایت حق عبور، تأمین ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست استوار باشد. ایران از یک‌سو بر دریای سرزمینی، فضای بالای آن و بستر و زیربستر آن حاکمیت دارد و از سوی دیگر، به دلیل نقش بین‌المللی تنگه، موظف است حقوق عبور قابل اعمال را رعایت کند. اعمال حاکمیت ایران می‌تواند در قالب قانون‌گذاری و اجرای مقررات مربوط به ایمنی دریانوردی، مقابله با آلودگی، امور گمرکی و بهداشتی، حفاظت از منابع، جلوگیری از فعالیت‌های امنیتی زیان‌بار، تنظیم خدمات راهنمایی و مراقبت از زیرساخت‌های زیردریایی تحقق یابد. این اقدامات باید ضروری، متناسب، شفاف و غیرتبعیض‌آمیز

باشند و نباید به نفی ماهیت حق عبور منجر شوند. مدیریت مؤثر تنگه، همچنین نیازمند همکاری ایران و عمان است. از آنجا که آب‌های تنگه در محدوده صلاحیت هر دو دولت ساحلی قرار دارند، ایمنی کشتیرانی، طرح‌های جداسازی ترافیک، مقابله با آلودگی، امداد و نجات و حفاظت از کابل‌ها بدون هماهنگی دو کشور به‌صورت کامل تأمین نمی‌شود. همکاری با سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز می‌تواند مشروعیت فنی و کارآمدی ترتیبات مدیریتی را افزایش دهد.

براین اساس نظام حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی حاصل یک روند تاریخی طولانی است که از مطالعات و تلاش‌های علمی اواخر قرن نوزدهم آغاز شد، در رأی ۱۹۴۹ دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو صورت عرفی روشن‌تری یافت، در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور تدوین شد و در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها با تأسیس نظام عبور ترانزیتی تحول یافت. از نظر حقوقی باید میان سه چارچوب تمایز گذاشت: قاعده عرفی عبور بی‌ضرر در تنگه‌های بین‌المللی، نظام معاهده‌ای عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق در کنوانسیون ۱۹۵۸ و نظام عبور ترانزیتی در کنوانسیون ۱۹۸۲. درباره عرفی شدن اصل عبور ترانزیتی دیدگاه‌های موافق گسترده‌ای وجود دارد، اما درباره دامنه و تمام جزئیات آن اتفاق‌نظر کامل مشاهده نمی‌شود.

ایران، کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا کرده، اما آن را تصویب نکرده است. ازاین‌رو، مقررات این کنوانسیون از حیث معاهده‌ای برای ایران همانند یک دولت عضو الزام‌آور نیست، مگر در مواردی که مقرره مورد نظر بازتاب‌دهنده حقوق بین‌الملل عرفی باشد. ایران می‌تواند در دفاع از موضع خود به نظام عرفی عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق استناد کند؛ درحالی‌که دولت‌های دریانورد ممکن است بر عرفی شدن عبور ترانزیتی تأکید کنند. تعیین نظام دقیق قابل اعمال بر تنگه هرمز، در نهایت، به ارزیابی منابع عرف بین‌المللی، رویه دولت‌ها، مواضع رسمی ایران و ویژگی‌های جغرافیایی و کارکردی تنگه بستگی دارد. آنچه قطعی است، حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی، فضای بالای آن و بستر و زیربستر آن است. این حاکمیت، صلاحیت قانون‌گذاری و اجرای مقررات در حوزه‌هایی مانند ایمنی دریانوردی، حفاظت محیط‌زیست، امور گمرکی و بهداشتی، حفاظت از منابع و زیرساخت‌های زیردریایی را در بر می‌گیرد. بااین‌حال، حاکمیت مزبور باید با رعایت حقوق عبور قابل اعمال همراه باشد.

ایران، نمی‌تواند صرفا به دلیل عبور کشتی‌ها از تنگه، بدون وجود خدمت مشخص، عوارض عمومی وضع کند. در مقابل، دریافت هزینه متناسب برای خدمات واقعی و مشخص دریایی، در صورت شفافیت، عدم تبعیض و رعایت قواعد بین‌المللی، قابل دفاع است. همچنین، تأمین مالی نگهداری تأسیسات ایمنی و کمک‌ناوبری می‌تواند از طریق همکاری با عمان، دولت‌های استفاده‌کننده و سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان‌دهی شود.

در زمان صلح، اصل بر استمرار حق عبور قابل اعمال است. بااین‌حال، اگر رفتار یک کشتی به‌طور واقعی با تهدید علیه صلح، امنیت، حاکمیت یا استقلال دولت ساحلی همراه باشد، عبور آن ممکن است وصف بی‌ضرر خود را از دست بدهد و دولت ساحلی می‌تواند اقدامات ضروری و متناسب اتخاذ کند. صرف تعلق کشتی به کشوری که با ایران روابط خصمانه دارد، بدون احراز رفتار تهدیدآمیز یا غیربی‌ضرر، برای منع کلی عبور کافی نیست.

در زمان جنگ، تحلیل حقوقی تغییر می‌کند؛ اما جنگ نیز موجب تعلیق خودکار همه معاهدات و قواعد مربوط به تنگه‌ها نمی‌شود. آثار مخاصمه باید براساس حقوق معاهدات، حقوق مخاصمات مسلحانه، حقوق بی‌طرفی و قواعد جنگ دریایی تعیین شود. بنابراین، مدیریت آینده تنگه هرمز پس از پایان مخاصمه باید بار دیگر در چارچوب حقوق زمان صلح، حاکمیت دولت‌های ساحلی و حقوق کشتیرانی بین‌المللی تنظیم شود.

در نهایت، مدیریت حقوقی تنگه هرمز باید بر سه اصل استوار باشد: حفظ حاکمیت و منافع مشروع ایران، رعایت نظام حقوقی عبور و تقویت همکاری فنی و حقوقی با عمان و نهادهای تخصصی بین‌المللی. اجرای هماهنگ این اصول می‌تواند هم حقوق دولت ساحلی را تضمین کند و هم از تبدیل اختلافات حقوقی به بحران‌های سیاسی و امنیتی جلوگیری نماید.

حاکمیت و حق عبور در تنگه هرمز



سید یاسر ضیایی
عضو هیأت علمی دانشگاه قم

تنگه هرمز از حیث حقوقی، راهبردی و اقتصادی یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی جهان است. اهمیت این تنگه صرفاً به موقعیت جغرافیایی آن یا نقش آن در انتقال انرژی محدود نمی‌شود، بلکه به نحوه تلاقی چندین نظام حقوقی متفاوت نیز بازمی‌گردد: حقوق دریاها، حقوق مخاصمات مسلحانه، حقوق بی‌طرفی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و حقوق ناظر بر امنیت و ایمنی دریانوردی. از این رو، هرگونه بحث درباره اعمال حاکمیت ایران بر تنگه هرمز باید با دقتی مضاعف و با تفکیک میان وضعیت‌های حقوقی مختلف انجام گیرد. در تحلیل حقوقی وضعیت تنگه هرمز، تفکیک میان سه مقطع زمانی ضروری است: وضعیت پیش از مخاصمه، وضعیت حین مخاصمه و وضعیت پس از مخاصمه. هر یک از این سه وضعیت، قواعد، محدودیت‌ها و ظرفیت‌های حقوقی خاص خود را دارند. بدین جهت، نمی‌توان بدون تمایزگذاری میان این سه مقطع، درباره اختیارات ایران، حدود صلاحیت دولت ساحلی، رژیم عبور کشتی‌ها و امکان ایجاد یک نظام مدیریتی جدید در تنگه هرمز داوری کرد.

محور اصلی این یادداشت، بررسی امکان‌سنجی حقوقی اعمال حاکمیت و طراحی یک نظام حکمرانی جدید در تنگه هرمز، به‌ویژه در دوره پس از مخاصمه است. با این حال، برای رسیدن به این بحث، لازم است ابتدا وضعیت حقوقی عبور از تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل عام، جایگاه اعتراضات و مواضع مستمر ایران نسبت به رژیم عبور ترانزیتی، و نیز آثار استمرار وضعیت مخاصمه بر اختیارات ایران در این آبراه مورد بررسی قرار گیرد.

نکته بنیادین آن است که در ادبیات غالب غربی، کوشش مستمری برای تلقی رژیم عبور ترانزیتی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌مثابه یک قاعده عرفی قابل اعمال بر تنگه هرمز وجود داشته است. در مقابل، موضع حقوقی ایران بر این پایه استوار بوده که عبور در دریای سرزمینی ایران، از جمله در بخش ایرانی تنگه هرمز، تابع رژیم عبور بی‌ضرر است و ایران هیچ‌گاه رژیم عبور ترانزیتی را به‌عنوان رژیم حاکم بر آب‌های سرزمینی خود در این تنگه نپذیرفته است. از این منظر، بررسی مستند و منظم رویه‌های رسمی ایران در مخالفت با عرفی شدن عبور ترانزیتی، یکی از پایه‌های اصلی تحلیل حقوقی حاضر است.

موضع حقوقی ایران نسبت به رژیم عبور در تنگه هرمز

در تحلیل وضعیت حقوقی تنگه هرمز، نخست باید به این پرسش پاسخ داد که آیا رژیم حقوقی حاکم بر این تنگه، عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق است یا عبور ترانزیتی. در حقوق بین‌الملل کلاسیک، برای تنگه‌هایی که بخشی از آب‌های بین‌المللی را به بخش دیگری از آب‌های بین‌المللی متصل می‌کردند، رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق مطرح بود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها این وضعیت را، در بخش مهمی از تنگه‌های بین‌المللی، به رژیم عبور ترانزیتی تبدیل کرد.

با این حال، مسئله اصلی درباره تنگه هرمز آن است که ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا کرده، اما آن را تصویب نکرده است. افزون بر این، ایران در اعلامیه تفسیری خود نسبت به کنوانسیون، آشکارا بر قراردادی بودن برخی از مقررات آن، از جمله حقوق و امتیازاتی که نمی‌توانند بدون رضایت دولت ساحلی علیه آن اعمال شوند، تأکید کرده است. از این رو، از منظر ایران، عبور ترانزیتی در تنگه هرمز یک تعهد قراردادی پذیرفته‌شده از سوی ایران محسوب نمی‌شود. در کنار این موضع، آنچه به لحاظ حقوق عرفی اهمیت دارد، مفهوم «اعتراض مستمر و آشکار» است. اگر دولتی از آغاز شکل‌گیری یک قاعده عرفی و در طول زمان به‌طور مستمر، روشن و بدون ابهام با آن مخالفت کرده باشد، می‌تواند خود را از شمول آن عرف مستثنا بداند. در این چارچوب، مجموعه مواضع و عملکردهای ایران در چند دهه گذشته واجد اهمیت ویژه است. از جمله این موارد می‌توان به مواضع ایران در جریان مذاکرات حقوق دریاها، اعلامیه ایران ذیل کنوانسیون ۱۹۸۲، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲، مکاتبات رسمی ایران در سازمان ملل متحد، از جمله در پرونده کشتی «استنا ایمپرو»، و نیز مواضع رسمی مقامات ایرانی در موضوع تحریم نفت و تنگه هرمز اشاره کرد. همچنین، اینکه ایران نه کنوانسیون ۱۹۵۸ و نه کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب نکرده، خود می‌تواند در کنار دیگر عناصر، بخشی از رویه اعتراضی ایران تلقی شود؛ هرچند عدم عضویت به‌تنهایی برای نفی عرفی بودن یک قاعده کفایت نمی‌کند و باید در کنار سایر شواهد رفتاری و اعلامی سنجیده شود.

بنابراین، استدلال اصلی ایران این است که در بخش مربوط به دریای سرزمینی ایران در تنگه هرمز، رژیم حاکم، عبور بی‌ضرر است و نه عبور ترانزیتی. در مقابل، در بخش مربوط به دریای سرزمینی عمان، با توجه به عضویت عمان در کنوانسیون ۱۹۸۲، وضعیت حقوقی متفاوت است و رژیم عبور ترانزیتی دست‌کم از منظر تعهدات قراردادی عمان قابل طرح خواهد بود. همین دوگانگی، یکی از مهم‌ترین پیچیدگی‌های تحلیل حقوقی تنگه هرمز است.

وضعیت مخاصمه و آثار آن بر اختیارات ایران در تنگه هرمز

گام دوم در این تحلیل، بررسی این پرسش است که در صورت استمرار وضعیت مخاصمه، اختیارات ایران در تنگه هرمز تا چه اندازه دگرگون می‌شود. در این زمینه، باید میان وضعیت صلح و وضعیت مخاصمه مسلحانه تمایز نهاد. در زمان مخاصمه، صرفاً حقوق دریاها حاکم نیست، بلکه قواعد حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی و حقوق بی‌طرفی نیز وارد میدان می‌شوند. از منظر این تحلیل، اگر وضعیت حقوقی حاکم هنوز به صلح کامل منتهی نشده باشد و تنها نوعی توقف مخاصمه یا وضعیت میانجی‌گونه برقرار باشد، این پرسش مطرح می‌شود که آیا ایران همچنان می‌تواند به تداوم وضعیت دفاع مشروع و برخی اختیارات ناشی از مخاصمه استناد کند یا خیر. این موضوع البته نیازمند احراز دقیق عناصر حقوقی از جمله وجود یا عدم وجود آتش‌بس الزام‌آور، پایان رسمی مخاصمه، و وضعیت روابط میان طرف‌های درگیر است و نمی‌توان آن را صرفاً با توصیف سیاسی وضعیت اثبات کرد. با این حال، در فرض استمرار وضعیت مخاصمه، دامنه اختیارات ایران نسبت به وضعیت عادی زمان صلح متفاوت خواهد بود. پیش‌نویس مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل درباره آثار مخاصمات مسلحانه بر معاهدات مصوب ۲۰۱۱، این اصل را می‌پذیرد که برخی تعهدات معاهده‌ای ممکن است در زمان مخاصمه به حال تعلیق درآیند یا اجرای آنها دچار محدودیت شود؛ اما این امر مطلق نیست و به ماهیت معاهده و موضوع آن بستگی دارد. در خصوص آبراه‌های بین‌المللی و به‌ویژه تنگه‌ها، حساسیت‌های ویژه‌ای وجود دارد. در همین زمینه، مقررات سان‌رمو درباره حقوق بین‌الملل قابل اعمال در مخاصمات مسلحانه در دریا، هرچند یک معاهده الزام‌آور نیست، اما به‌عنوان یک متن معتبر تدوینی از سوی بسیاری از حقوقدانان و دولت‌ها به‌عنوان بازتابی از بخش‌هایی از حقوق عرفی جنگ دریایی مورد استناد قرار می‌گیرد. این مقررات اصل مهمی را مورد تأکید قرار می‌دهد: در مورد مناطقی که مشمول عبور ترانزیتی یا عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق‌اند، تعلیق کلی عبور یا انسداد کامل،

به‌سادگی قابل توجیه نیست. با این حال، مقررات مزبور در خصوص محاصره دریایی، منطقه ممنوعه و توقیف شناورهای ناقض محاصره، ظرفیت‌هایی را شناسایی می‌کند؛ از این رو، از منظر حقوقی باید میان «مسدودسازی کامل تنگه» و «مدیریت، کنترل و اعمال محدودیت‌های موردی» تفاوت گذاشت. اگر وضع موجود به‌گونه‌ای باشد که عبور به‌طور کامل قطع نشده، بلکه کنترل، بازرسی، محدودیت موردی یا هدایت تردد صورت می‌گیرد، استدلال حقوقی ایران می‌تواند به‌جای انسداد، بر مفهوم «مدیریت و حکمرانی» متمرکز شود. این تمایز در سطح گفتمانی و حقوقی اهمیت فراوان دارد، زیرا مفهوم انسداد، بار مسئولیت بین‌المللی سنگین‌تری ایجاد می‌کند.

محدودیت‌های حقوقی ناشی از بی‌طرفی عمان

پیچیده‌ترین بخش مسئله، اعمال هرگونه محدودیت یا اقدام اجرایی در بخش مربوط به دریای سرزمینی عمان است. در حقوق مخاصمات دریایی، آب‌های سرزمینی دولت بی‌طرف از حمایت ویژه‌ای برخوردارند. مطابق کنوانسیون سیزدهم لاهه ۱۹۰۷ درباره حقوق و تکالیف قدرت‌های بی‌طرف در جنگ دریایی، هرگونه اقدام خصمانه از سوی دولت‌های متخاصم در آب‌های سرزمینی دولت بی‌طرف، اصولاً ممنوع است. این قاعده شامل بازداشت، جستجو، حمله و استفاده از قلمرو دولت بی‌طرف به‌عنوان پایگاه عملیات می‌شود. مقررات سان‌رمو نیز به‌طور کلی ایجاد منطقه ممنوعه، محاصره یا انجام اقدامات خصمانه در آب‌های بی‌طرف را مجاز نمی‌داند. بنابراین، اگر عمان در وضعیت بی‌طرفی باقی بماند، اعمال اقتدار اجرایی از سوی ایران در آب‌های سرزمینی عمان با موانع جدی حقوقی مواجه خواهد شد. بر این اساس، تنها راه استدلالی ممکن برای توجیه گسترش محدودیت‌ها به بخش عمانی تنگه، اثبات خروج عمان از وضعیت بی‌طرفی است. چنین استدلالی باید بر مبنای حقوقی دقیق، شواهد روشن و رفتار قابل انتساب دولت عمان استوار باشد. صرف حضور یا فعالیت دولت‌های ثالث در منطقه، بدون اثبات مشارکت مؤثر یا همکاری حقوقاً قابل انتساب به عمان، برای سلب وصف بی‌طرفی کافی نیست. در نتیجه، این بخش از استدلال نیازمند احتیاط بسیار و مستندسازی جدی است. به بیان دیگر، اگر قرار باشد ایران در منطقه‌ای فراتر از دریای سرزمینی خود، از جمله در محدوده صلاحیتی عمان، محدودیت‌هایی اعمال کند، این امر تنها در صورتی از منظر حقوق بین‌الملل قابل دفاع‌تر خواهد شد که وضعیت منطقه به‌طور حقوقی در قالب «منطقه جنگی» یا «همکاری مؤثر دولت ساحلی با طرف متخاصم» احراز شود. در غیر این صورت، چنین اقداماتی در معرض ایراد نقض حقوق دولت بی‌طرف قرار خواهد گرفت. امکان‌سنجی طراحی نظام حکمرانی جدید پس از مخاصمه

پرسش اصلی این است که آیا ایران می‌تواند پس از پایان وضعیت مخاصمه یا کاهش تنش، یک نظام مدیریتی جدید برای تنگه هرمز طراحی و آن را در قالبی حقوقی تثبیت کند. در این خصوص، چهار حوزه عمده قابل تفکیک است: ممنوعیت عبور برخی شناورها، اخذ عوارض، دریافت هزینه خدمات، و پیگیری غرامت.

ممنوعیت عبور برخی شناورها

در خصوص منع عبور شناورهای نظامی بدون مجوز، ایران پیش‌تر در قانون مناطق دریایی مصوب ۱۳۷۲ موضع خود را مشخص کرده است. موضوع عبور کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی از جمله مباحث اختلافی در حقوق بین‌الملل دریاهاست و رویه دولت‌ها در این زمینه یکدست نیست. شماری از دولت‌ها، از جمله ایران، عبور شناورهای نظامی را منوط به اجازه یا اطلاع قبلی می‌دانند، در حالی که بسیاری از دولت‌های دریانورد چنین محدودیتی را نمی‌پذیرند. صرف‌نظر از این اختلاف، در نظام حقوقی ایران، ممنوعیت عبور شناورهای نظامی بدون مجوز پیش‌بینی شده و از منظر داخلی مبنای قانونی دارد. همچنین، در مورد شناورهایی که عبور آنها به‌واقع مضر به صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی باشد، خود حقوق دریاها نیز امکان برخورد را پیش‌بینی کرده است. بنابراین، حفظ و تقویت این بخش از حکمرانی ایران بر تنگه، از حیث حقوقی نسبتاً امکان‌پذیرتر از سایر حوزه‌هاست.

اخذ عوارض عبور

در خصوص اخذ عوارض صرفا به دلیل عبور شناور از

تنگه، وضعیت حقوقی دشوارتر است. در تاریخ حقوق دریاها، اخذ عوارض از برخی تنگه‌ها سابقه داشته است، مانند تنگه سوند؛ اما تحول تدریجی حقوق بین‌الملل دریاها به‌سوی محدود کردن این امکان پیش رفته است. در نظام معاصر، دریافت وجه صرفاً به دلیل عبور کشتی از تنگه‌ای که مشمول رژیم عبور بی‌ضرر یا عبور ترانزیتی است، با موانع جدی حقوقی روبه‌روست؛ از این رو، اگر مقصود از «عوارض» مبلغی باشد که صرفاً به مناسبت عبور کشتی دریافت شود، دفاع از آن در حقوق بین‌الملل دشوار خواهد بود. اما اگر بحث به سمت عوارض یا هزینه‌های مرتبط با کالاهای حمل‌شده، خدمات مشخص بندری یا دریایی، یا استفاده از زیرساخت‌های خاص هدایت شود، امکان طراحی حقوقی آن افزایش می‌یابد.

در این چارچوب، برخی استدلال کرده‌اند که می‌توان به‌جای اخذ عوارض از خود شناور، به سراغ کالاهای عبوری رفت. این ایده نیازمند بررسی دقیق تعهدات ایران در حقوق تجارت بین‌الملل، حقوق گمرکی و معاهدات مربوط به ترانزیت است. درست است که ایران عضو سازمان تجارت جهانی نیست، اما این امر به‌خودی‌خود به معنای فقدان هرگونه محدودیت بین‌المللی در وضع عوارض بر کالای عبوری نیست. با این حال، از منظر سیاست‌گذاری حقوقی، این ایده همچنان قابل بررسی است، به‌ویژه اگر در قالب تعرفه‌های معقول، غیرتبعیض‌آمیز و مبتنی بر خدمات قابل توجیه تنظیم شود.

عوارض و مقررات‌گذاری نسبت به کابل‌ها و لوله‌های زیردریایی

یکی از مهم‌ترین ابعاد نوین حکمرانی بر تنگه هرمز، مسئله کابل‌های فیبر نوری و لوله‌های زیردریایی است. اهمیت زیرساخت‌های داده‌ای و مخابراتی عبوری از بستر دریا، امروزه به‌مراتب فراتر از گذشته است و در برخی تحلیل‌ها، داده به‌مثابه کالایی راهبردی هم‌تراز با انرژی تلقی می‌شود. دولت ساحلی در دریای سرزمینی خود نسبت به بستر و زیربستر صلاحیت دارد و می‌تواند در چارچوب حقوق بین‌الملل نسبت به نصب، نگهداری، حفاظت و بهره‌برداری از کابل‌ها و لوله‌ها مقررات‌گذاری کند. این صلاحیت، لزوماً به معنای اختیار نامحدود برای ممانعت یا اختلال نیست، بلکه بیشتر ناظر به حق تنظیم‌گری، دریافت هزینه خدمات، حفاظت محیط‌زیستی، و وضع الزامات فنی و ایمنی است. بر همین اساس، یکی از ظرفیت‌های قابل توجه برای ایران آن است که در خصوص کابل‌ها و لوله‌های واقع در دریای سرزمینی خود، نظامی از مجوز، تعرفه، هزینه نگهداری، نظارت فنی و مسئولیت زیست‌محیطی طراحی کند. این حوزه، از حیث حقوقی، قابلیت دفاع بیشتری نسبت به اخذ عوارض صرف بر عبور کشتی‌ها دارد، زیرا مبتنی بر خدمات، حفاظت و اعمال صلاحیت سرزمینی بر بستر دریاست.

دریافت هزینه خدمات

از میان همه گزینه‌ها، دریافت هزینه خدمات، از منظر حقوقی، عملی‌ترین و قابل دفاع‌ترین مسیر به نظر می‌رسد. در حقوق دریاها، حتی در رژیم عبور بی‌ضرر نیز این اصل پذیرفته شده است که دولت ساحلی می‌تواند در برابر خدمات خاصی که به کشتی‌ها ارائه می‌دهد، هزینه دریافت کند. این خدمات می‌تواند شامل راهنمایی دریایی، امداد و نجات، ایمنی ناوبری، حفاظت محیط‌زیستی، کنترل آلودگی، مدیریت ترافیک دریایی و سایر خدمات فنی باشد.

در مورد ایران، می‌توان این استدلال را گسترش داد که تأمین امنیت دریایی، در صورتی که در قالب یک خدمت واقعی، شفاف، قابل اندازه‌گیری و غیرتبعیض‌آمیز تنظیم شود، می‌تواند موضوع دریافت هزینه قرار گیرد. البته باید میان «امنیت به‌مثابه خدمت» و «تحمیل هزینه به صرف عبور» تفکیک کرد. اگر امنیت صرفاً به‌عنوان بهانه‌ای برای اخذ مبالغ اجباری از همه شناورها مطرح شود، این امر با ایرادات حقوقی مواجه خواهد شد. اما اگر ایران بتواند خدمات مشخصی مانند اسکورت، هدایت امنیتی، هشدارهای اطلاعاتی، پوشش امدادی و بیمه‌ای یا حفاظت فنی از تردد را در قالب یک نظام خدماتی تعریف کند، امکان دفاع از آن بیشتر خواهد بود.

در این زمینه، اتکا به معاهدات تخصصی که ایران عضو آنهاست، مانند سولاس، مارپول و مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادمات دریایی، می‌تواند پشتوانه فنی و حقوقی مناسبی فراهم آورد. همچنین،

طراحی یک سازوکار بیمه‌ای مشترک با عمان، در صورتی که از لحاظ اقتصادی و حقوقی امکان‌پذیر باشد، می‌تواند به‌عنوان بخشی از این مدل خدماتی مطرح شود؛ هرچند در مورد عمان، محدودیت‌های ناشی از رژیم عبور ترانزیتی باید جداگانه بررسی شود.

مطالبه‌غرامت

موضوع دیگر، امکان بهره‌گیری از سازوکارهای جبرانی و غرامتی است. از منظر حقوق بین‌الملل، اگر دولت یا اشخاص وابسته به یک دولت مرتکب فعل متخلفانه بین‌المللی شده باشند و مسئولیت آنها احراز گردد، اصل جبران خسارت قابل طرح است. اما پیوند دادن مستقیم این بحث با توقیف یا تحمیل هزینه بر شناورهای مرتبط، نیازمند طی مراحل قضایی، احراز انتساب، رعایت مصونیت‌ها و ملاحظات مربوط به تناسب و مشروعیت اقدامات متقابل است؛ از این رو، ایده تهیه فهرستی از «کشورهای مدیون» و شناورهای مرتبط با آنها، تنها در صورتی می‌تواند مبنای اقدام باشد که با پشتوانه قضایی، معیارهای روشن انتساب و رعایت حقوق بین‌الملل مسئولیت همراه شود. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که چنین اقداماتی به‌عنوان توقیف خودسرانه یا نقض آزادی کشتیرانی تلقی شوند.

اعمال نظام حقوقی جدید در بخش عمانی تنگه

اگر ایران بخواهد برخی ترتیبات جدید را در کل تنگه هرمز، از جمله در بخش مربوط به عمان، اعمال کند، دو مسیر کلی مطرح است: مسیر معاهده‌ای و مسیر غیرمعاهده‌ای.

مسیر نخست، انعقاد یک معاهده دوجانبه با عمان است. این مسیر از حیث نظری روشن‌ترین راه است، اما از حیث عملی و سیاسی دشواری‌های خود را دارد؛ زیرا عمان به‌عنوان دولت عضو کنوانسیون ۱۹۸۲، در قبال رژیم عبور ترانزیتی تعهدات مشخصی دارد و هر توافق دوجانبه جدید باید با آن تعهدات سازگار باشد یا در قالبی تنظیم شود که تعارض صریح با آنها نداشته باشد.

مسیر دوم، توسل به ظرفیت‌های غیرمعاهده‌ای و فنی است؛ از جمله پیگیری ثبت منطقه دریایی به‌ویژه حساس، اصلاح یا پیشنهاد طرح تفکیک ترافیک دریایی، همکاری در سازوکارهای ایمنی دریانوردی و بهره‌گیری از ابزارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی. این مسیر، از حیث حقوقی واقع‌گرایانه‌تر به نظر می‌رسد؛ زیرا به‌جای ورود مستقیم به چالش دشوار تغییر رژیم عبور، از ظرفیت‌های موجود نظام بین‌المللی برای افزایش نقش مدیریتی ایران استفاده می‌کند.

استناد به ماده ۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز در مورد تنگه هرمز با دشواری جدی مواجه است؛ زیرا این ماده ناظر به تنگه‌هایی است که رژیم عبور در آنها به موجب یک معاهده دیرپا و اختصاصی تنظیم شده باشد، نظیر تنگه‌های ترکیه تحت کنوانسیون مونترو. در مورد تنگه هرمز چنین معاهده دیرپایی وجود ندارد؛ بنابراین، این مسیر در وضعیت کنونی راه‌حل مستقیمی ارائه نمی‌کند؛ بنابراین تحلیل حقوقی بین‌المللی اقدامات ایران در اعمال حاکمیت بر تنگه هرمز نشان می‌دهد که این موضوع را نمی‌توان با یک منطق واحد و ساده توضیح داد. تنگه هرمز در محل تلاقی چندین نظام حقوقی قرار دارد و هرگونه اقدام ایران در این حوزه باید با توجه هم‌زمان به حقوق دریاها، حقوق مخاصمات دریایی، حقوق بی‌طرفی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و الزامات ایمنی و امنیت دریانوردی سنجیده شود.

نخستین نتیجه آن است که موضع ایران در رد حاکمیت رژیم عبور ترانزیتی بر دریای سرزمینی خود در تنگه هرمز، بر مجموعه‌ای از مواضع رسمی، قوانین داخلی، اعلامیه‌ها و رویه‌های اعتراضی استوار است. این مواضع می‌تواند در قالب نظریه اعتراض مستمر و آشکار تحلیل شود، هرچند موفقیت کامل این استدلال در سطح بین‌المللی منوط به مستندسازی دقیق و دفاع منسجم دیپلماتیک و حقوقی است.

دوم آنکه در وضعیت مخاصمه، دامنه اختیارات ایران نسبت به وضعیت عادی زمان صلح افزایش می‌یابد، اما این اختیارات نامحدود نیست. حقوق جنگ دریایی نیز محدودیت‌های مهمی بر انسداد کامل تنگه‌ها، اقدامات در آب‌های بی‌طرف و تعلیق کلی رژیم‌های عبور تحمیل می‌کند. از این رو، تمایز میان «انسداد» و «مدیریت و حکمرانی»، از حیث حقوقی

تعیین‌کننده است. سوم آنکه در دوره پس از مخاصمه، اگر هدف ایران طراحی یک نظام حکمرانی جدید و پایدار برای تنگه هرمز باشد، بهترین مسیر حقوقی نه اتکا به ممنوعیت‌های فراگیر و نه تحمیل عوارض صرف بر عبور کشتی‌ها، بلکه تمرکز بر سه حوزه است: تقویت مقررات مربوط به عبور شناورهای نظامی و شناورهای دارای عبور مضر، توسعه نظام دریافت هزینه در برابر خدمات واقعی، و گسترش صلاحیت تنظیمی ایران نسبت به کابل‌ها، لوله‌ها، ایمنی، محیط‌زیست و مدیریت ترافیک دریایی. چهارم آنکه هرگونه تلاش برای تعمیم این ترتیبات به بخش عمانی تنگه، بدون همکاری عمان یا بدون توسل به سازوکارهای فنی و بین‌المللی، با دشواری‌های جدی حقوقی مواجه خواهد بود. از این جهت، همکاری دوجانبه با عمان و بهره‌گیری فعال از ظرفیت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، راهی واقع‌گرایانه‌تر و قابل دفاع‌تر به نظر می‌رسد. در نهایت، مهم‌ترین پیشنهاد حقوقی آن است که ایران از وضعیت کنونی، که ممکن است در برخی ابعاد بر اقدامات اجرایی و نظامی متکی باشد، به‌سوی یک چارچوب تقنینی، مدون، شفاف و مبتنی بر استدلال حقوقی حرکت کند. تقنین دقیق، همراه با مستندسازی رویه‌های گذشته، تعیین روشن حدود صلاحیت، تعریف خدمات قابل ارائه، تبیین معیارهای عبور مضر، و طراحی سازوکارهای همکاری منطقه‌ای، می‌تواند هم از منظر حقوق بین‌الملل دفاع‌پذیری اقدامات ایران را افزایش دهد و هم مدیریت تنگه هرمز را از سطح واکنش‌های مقطعی به سطح یک نظام حقوقی پایدار و هدفمند ارتقا بخشد.

نظـام حقوقی حفاظـت محیط زیسـت در تنگه هرمز



مهـدی پیری
عضـو هیأت علمـی دانشـکده حقوق و علـوم سیاسـی دانشـگاه تهران

تنگـه هرمـز، بـه عنـوان یکـی از حیاتی‌تریـن شـاهراه‌های مواصلاتـی جهـان، در زمـره اکوسیسـتم‌های بسـته و بـه شـدت آسـیب‌پذیر دریایـی قـرار دارد. ایـن یادداشـت بـا هـدف تحلیـل ظرفیت‌هـای تقنینـی و اجرایـی دولـت جمهـوری اسلامـی ایـران در حـوزه حفاظـت از محیط‌زیسـت دریایـی ایـن آبراهـه نگاشـته شـده اسـت. پژوهـش حاضـر نشـان می‌دهـد کـه تعـارض ظاهـری میـان صلاحیت‌هـای تنظیمـی دولـت سـاحلی و حـق «عبـور بی‌ضـرر» کشـتی‌های خارجـی، مانعـی بـرای اعمـال اسـتانداردهای سـخت‌گیرانه زیسـت‌محیطی نیسـت. بـا اتـکا بـه مفهـوم «مراقبـت مقتضـی» و ظرفیت‌هـای کنوانسـیون ۱۹۸۲ حقـوق دریاهـا و معاهـدات خـاص منطقـه‌ای، دولـت سـاحلی می‌توانـد رژیـم حقوقـی کارآمـدی را بـر مبنـای «مدیریـت قاعده‌منـد زیسـت‌محیطی» و بـا همـکاری دوجانبـه بـا دولـت عمـان پایه‌ریـزی کنـد.

۱. بستر حقوقی حاکم بر تنگه هرمز

حفاظـت از محیط‌زیسـت دریایـی، از تکالیـف بنیادیـن و قواعـد آمـره یـا شـبه‌آمره در حقـوق بین‌الملـل معاصر اسـت. اگرچـه اسـناد تخصصـی متعـددی نظیـر کنوانسـیون بین‌المللـی جلوگیـری از آلودگـی ناشـی از کشـتی‌ها (MARPOL ۷۸/۷۳) و کنوانسـیون منطقـه‌ای کویـت (۱۹۷۸) بـه ابعـاد مختلـف آلودگـی پرداخته‌انـد، امـا کنوانسـیون حقـوق دریاهـا سـازمان ملـل متحـد (UNCLOS ۱۹۸۲) بـه عنـوان قانـون اساسـی دریاهـا، چارچـوب توزیـع صلاحیت‌هـا را میـان دولت‌هـای سـاحلی و دولت‌هـای صاحـب پرچـم تبییـن می‌کنـد. از منظـر حقوقـی، صلاحیـت دولـت سـاحلی در وضـع و اجـرای قوانیـن زیسـت‌محیطی در پهنه‌هـای مختلـف دریایـی بـه شـرح زیـر تفکیـک می‌شـود:

- آب‌هـای داخلـی: حاکمیـت مطلـق و بـدون قیـد و شـرط دولـت سـاحلی؛
- دریـای سـرزمینی: حاکمیـت دولـت سـاحلی کـه به‌موجـب حـق عبـور بی‌ضـرر کشـتی‌های خارجـی مقیـد شـده اسـت؛
- منطقـه مجـاور و منطقـه انحصـاری اقتصـادی: صلاحیت‌هـای کارکـردی بـرای پیشـگیری و کنتـرل آلودگی‌هـا.

در ایـن میـان، اگـر دولـت سـاحلی در تدویـن و اجـرای مقـررات پیشـگیرانه زیسـت‌محیطی در حوزه‌هـای تحـت حاکمیـت خـود کوتاهـی کنـد، ایـن قصـور می‌توانـد تحـت دکتریـن مسـئولیت بین‌المللـی دولت‌هـا بـه دلیـل نقـض تکالیـف ناظـر بـر «مراقبـت مقتضـی» موجـب انتسـاب مسـئولیت بـه آن دولـت گـردد.

۲. تعـادل میـان صلاحیـت تنظیـمی دولـت سـاحلی و حـق عبـور بی‌ضـرر

پرسـش بنیادیـن در حقـوق بین‌الملـل دریاهـا ایـن اسـت کـه آیـا وجـود حـق عبـور بی‌ضـرر بـرای کشـتی‌های خارجـی، مانـع از اعمـال قوانیـن زیسـت‌محیطی ملـی می‌شـود؟

پاسـخ حقوقـی بـه ایـن پرسـش منفـی اسـت. تقابلـی ذاتـی میـان ایـن دو مفهـوم وجـود نـدارد؛ بلکـه رابطه‌ای متقابـل و منـوط بـه شـروط زیـر حاکـم اسـت:

۱. تبعیـت کشـتی‌های خارجـی از قوانیـن داخلـی: کشـتی‌های تجـاری و نظامـی در حیـن عبـور از دریـای

سرزمینی ملزم به رعایت قوانین و مقررات دولت ساحلی، به‌ویژه استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی دریانوردی هستند.

۲.ممنوعیت ممانعت غیرموجه: براساس ماده ۲۴ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت ساحلی نباید قوانین خود را به‌گونه‌ای وضع یا اجرا کند که در عمل اثر تحمیلی آن، سلب یا مخدوش‌سازی حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی باشد (ممنوعیتِ اعمالِ موانعِ عملی و تبعیض‌آمیز).

۳.تعهد به عدم انتقال آلودگی: مطابق تعهدات عام حقوق بین‌الملل عرفی و بخش دوازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌ها مکلف‌اند از انتقال آلودگی از قلمرو دریایی خود به مناطق ماورای صلاحیت ملی خودداری کنند. این امر مستلزم اتخاذ تدابیر کنترلی شدید بر کشتی‌های در حال عبور است.

بنابراین، اعمال صلاحیت تنظیمی و نظارتی (مانند درخواست اطلاعات تکمیلی از شناورها، بازرسی‌های فنی غیرتبعیض‌آمیز و اعمال ضمانت‌اجراهای متناسب) تا زمانی که منجر به فلج شدن جریان کشتیرانی بین‌المللی نشود، کاملاً با مفهوم عبور بی‌ضرر همخوانی دارد.

۳. ویژگی‌های خاص زیست‌محیطی خلیج فارس و تنگه هرمز

تنه هرمز مجرای تنفسی خلیج فارس است؛ حوزه‌ای آبی که طبق تعاریف کنوانسیون ۱۹۸۲، یک «دریای نیمه‌بسته» تلقی می‌شود. به دلیل نرخ تبخیر بالا، عمق کم و چرخش کند آب، این زیست‌بوم حساسیت اکولوژیکی مضاعفی دارد.

از این رو، استانداردهای متداول بین‌المللی ممکن است برای حفاظت از این منطقه کافی نباشد. بر این اساس:

- دولت‌های ساحلی مجازند استانداردهایی فراتر و سخت‌گیرانه‌تر از موازین عمومی بین‌المللی برای حفاظت از محیط زیست خاص خود تعریف کنند.
- تحدید ورود برخی شناورها بر اساس نوع سوخت مصرفی، میزان آلایندگی، حجم آب توازن و همچنین تعریف «مناطق حفاظت‌شده دریایی» در محدوده تنگه هرمز، از ابزارهای قانونی مشروع و در دسترس دولت ساحلی است.

۴. راهبرد پیشنهادی: ضرورت استقرار رژیم حقوقی دوجانبه (ایران و عمان)

برای غلبه بر چالش‌های فنی و حقوقی ناشی از ماهیت بین‌المللی تنگه هرمز و خروج از رویکرد سنتی تقابل نظامی، پیشنهاد می‌شود دول جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان به عنوان دو دولت ساحلی مشرف بر تنگه، اقدام به تأسیس یک «رژیم حقوقی زیست‌محیطی ویژه و مشترک» نمایند.

این رژیم دوجانبه می‌تواند در قالب یک موافقت‌نامه خاص، محورهای زیر را سازمان‌دهی کند:

- تعیین مسیرهای اجباری عبور: با هدف کاهش احتمال تصادم و نشت مواد نفتی.
- سیستم‌های هماهنگ گزارش‌دهی و راهنمایی دریایی اجباری: با الگوبرداری از تجارب موفق بین‌المللی مانند تنگه تورس.
- کنترل استانداردهای فنی شناورها: بررسی وضعیت فنی کشتی‌ها از حیث کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند مارپول.
- تأسیس صندوق بیمه و جبران خسارت‌های زیست‌محیطی: به منظور پوشش هزینه‌های پاک‌سازی آلودگی‌های احتمالی.

این رویکرد، ضمن احترام به آزادی کشتیرانی بین‌المللی، مدیریت اجرایی و نظارتی مؤثری را در چارچوب همکاری‌های منطقه‌ای پیش‌بینی‌شده در مواد ۱۲۲ و ۱۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ برقرار می‌سازد.

در جمع بندی حقوق بین‌الملل دریاها ظرفیت‌های مغفول مانده بسیاری را برای مدیریت تنظیم‌گرایانه تنگه هرمز در اختیار ایران قرار می‌دهد. حفاظت از محیط‌زیست دریایی به عنوان یک تکلیف حقوقی الزام‌آور، بهترین محمل برای اعمال حاکمیت و صلاحیت‌های نظارتی مشروع است. گذار از ادبیات سیاسی-نظامی «انسداد فیزیکی» به سمت «قاعده‌گذاری و مدیریت زیست‌محیطی»، بستری بی‌خطر، مشروع و منطبق با استانداردهای جهانی را فراهم می‌آورد تا دولت ایران بتواند وظایف حاکمیتی خود را در صیانت از این آبراه راهبردی به نحو احسن ایفا نماید.

مبانی فقهی حکمرانی نظام اسلامی بر تنگه هرمز
با تأکید بر تنظیم عبور و مرور دریایی



فهیمه مستحسن
رئیس کارگروه حقوقی و قضایی اندیشکده های حکمرانی و قانون گذاری استانی، مدرس حوزه و دانشگاه

تنگه هرمز، از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان و از حیث اقتصادی، امنیتی و زیست‌محیطی یکی از حساس‌ترین آبراه‌های بین‌المللی به شمار می‌آید. اهمیت این تنگه صرفاً به جایگاه آن در نظام حمل‌ونقل دریایی جهانی محدود نمی‌شود، بلکه در پیوند مستقیم با امنیت ملی، صیانت از منابع عمومی، حفاظت از محیط زیست دریایی و حفظ نظم منطقه‌ای نیز قرار دارد. از همین رو، هرگونه بحث درباره عبور و مرور دریایی در این آبراه، ناگزیر با پرسش از حدود صلاحیت دولت‌های ساحلی و به‌ویژه جمهوری اسلامی ایران مواجه می‌شود. در ادبیات رایج، این موضوع غالبا در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها بررسی می‌شود؛ با این حال، برای نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران، مسئله فقط یک موضوع حقوقی بین‌المللی نیست، بلکه از حیث فقه حکومتی نیز اهمیت بنیادین دارد.

دولت اسلامی در منطق فقه سیاسی صرفاً نهادی اداری یا اجرایی نیست، بلکه مسئول اداره مصالح عمومی، حفظ امنیت جامعه، صیانت از ثغور، جلوگیری از ضرر و دفع سلطه بیگانگان است. از این منظر، تنظیم عبور و مرور دریایی در تنگه هرمز را باید در پرتو مبانی فقهی بررسی کرد تا روشن شود آیا حکومت اسلامی چنین صلاحیتی دارد یا خیر، و اگر دارد، این صلاحیت بر چه پایه‌هایی استوار است و چه حدودی دارد.

مسئله اصلی این یادداشت آن است که آیا در فقه امامیه، می‌توان برای دولت اسلامی، صلاحیت شرعی و حکومتی در وضع و اعمال مقررات مربوط به عبور و مرور دریایی در تنگه هرمز اثبات کرد. فرضیه این نوشتار آن است که چنین صلاحیتی نه‌تنها قابل اثبات است، بلکه در پاره‌ای موارد به‌صورت تکلیف حکومتی نیز ظاهر می‌شود؛ زیرا حکومت اسلامی مکلف به حفظ نظام، دفع ضرر، صیانت از مصالح عامه و جلوگیری از زمینه‌های سلطه بیگانگان است. با این حال، این صلاحیت نامحدود نیست و باید در چارچوب ضرورت، مصلحت، تناسب و عدم تعدی اعمال شود.

۱. تبیین فقهی مسئله: از حاکمیت تا صلاحیت تنظیمی

در تحلیل فقهی این موضوع، نخست باید میان سه مفهوم تفکیک کرد: مالکیت، حاکمیت و صلاحیت تنظیمی. آنچه در این بحث اهمیت دارد، نه مالکیت خصوصی بر دریا و نه حتی صرف ادعای حاکمیت انتزاعی، بلکه صلاحیت حکومت اسلامی در تنظیم نظم عمومی و تأمین مصالح جامعه است. دولت اسلامی در مقام اداره جامعه، مسئول حوزه‌هایی است که بی‌نظمی در آن‌ها مستقیماً بر امنیت، اقتصاد، آسایش عمومی و منافع امت اثر می‌گذارد.

تنگه هرمز از این حیث، صرفاً یک مسیر جغرافیایی نیست، بلکه یک گلوگاه راهبردی است که هرگونه اختلال در آن می‌تواند تبعات گسترده‌ای برای کشور و منطقه داشته باشد. بنابراین، از منظر فقهی، ورود حکومت اسلامی به حوزه تنظیم‌گری در این تنگه، ذیل وظیفه عام آن در اداره مصالح عمومی قابل تحلیل است. این تنظیم‌گری می‌تواند شامل مقررات مربوط به ایمنی عبور، کنترل

آلایندگی، گزارش‌دهی، هماهنگی دریایی، و حتی اعمال محدودیت‌های معقول در شرایط خاص باشد.

۲. ولایت و اختیارات حکومت در اداره مصالح عمومی

یکی از مهم‌ترین مبانی فقهی برای اثبات صلاحیت دولت اسلامی در این زمینه، بحث ولایت و اختیارات حاکم اسلامی در اداره امور عمومی است. بر اساس مبانی پذیرفته‌شده در فقه حکومتی، حاکم اسلامی تنها مسئول قضاوت یا اجرای برخی احکام فردی نیست، بلکه وظیفه دارد نظم عمومی را حفظ کرده و مصالح جامعه اسلامی را پاسداری کند. امنیت راه‌ها، حفظ مرزها، جلوگیری از اخلال در رفت‌وآمدهای حیاتی، و صیانت از منافع عمومی از مصادیق روشن این وظیفه‌اند. بر این اساس، اگر دولت اسلامی در راه‌های زمینی، بنادر، مرزهای خاکی و حوزه‌های امنیتی حق تنظیم‌گری دارد، در آبراه‌های راهبردی نیز، به‌ویژه هنگامی که پای مصالح عمومی در میان است، از همین صلاحیت برخوردار خواهد بود. بنابراین، تنظیم عبور و مرور دریایی در تنگه هرمز را می‌توان امتداد طبیعی وظیفه حکومت در اداره عمومی دانست.

با این حال، برای آنکه این استدلال از حیث علمی استوار باشد، باید روشن شود که مبنای بحث، صرف ادعای سیاسی نیست، بلکه یک صلاحیت فقهی مبتنی بر وظیفه حکومت در صیانت از جامعه است. از این منظر، حکومت اسلامی حق دارد مقررات لازم را وضع کند، اما این حق باید در خدمت مصلحت واقعی جامعه و در حدود شرع اعمال شود.

۳. حفظ نظام به‌عنوان مبنای فقهی مستقل

یکی از پرکاربردترین و در عین حال بنیادی‌ترین مبانی در فقه امامیه، عنوان «حفظ نظام» است. مقصود از حفظ نظام، صیانت از ساختار اجتماعی، امنیت عمومی، انسجام سیاسی و جلوگیری از اخلال در حیات جامعه اسلامی است. هر جا که رهاسازی یک حوزه به هرج‌ومرج، ناامنی، یا تهدید جدی نسبت به منافع جامعه بینجامد، حکومت اسلامی نمی‌تواند بی‌تفاوت بماند. تنگه هرمز به‌سبب موقعیت راهبردی خود، از جمله نقاطی است که بی‌نظمی در آن می‌تواند آثار گسترده‌ای بر امنیت، اقتصاد، محیط زیست و ثبات منطقه‌ای داشته باشد. در چنین شرایطی، وضع مقررات مربوط به مسیرهای عبور، الزامات ایمنی، کنترل ترافیک دریایی، پیشگیری از حوادث و مدیریت بحران، همگی می‌توانند در ذیل حفظ نظام قرار گیرد. به همین دلیل، حکومت اسلامی نه‌فقط مجاز، بلکه در مواردی مکلف به مداخله تنظیمی است.

۴. قاعده نفی سبیل و جلوگیری از سلطه بیگانگان

قاعده نفی سبیل نیز از مبانی مهمی است که می‌تواند در تحلیل فقهی تنگه هرمز نقش‌آفرین باشد. بر پایه این قاعده، هر وضعیتی که به سلطه، نفوذ یا برتری ناموجه بیگانگان بر جامعه اسلامی بینجامد، از حیث شرعی قابل مناقشه است. البته باید دقت کرد که هر نوع عبور یا حضور خارجی لزوماً مصداق سبیل نیست؛ بلکه لازم است میان عبور عادی، حضور موقت، نظارت، استقرار و سلطه واقعی تفکیک شود. در مورد تنگه هرمز، مسئله اصلی این است که آیا برخی اشکال حضور نظامی یا عبور سازمان‌یافته دولت‌های بیگانه می‌تواند زمینه‌ساز سلطه عملی، تهدید امنیتی یا اختلال در منافع حیاتی کشور باشد یا نه. اگر پاسخ مثبت باشد، آنگاه قاعده نفی سبیل می‌تواند مبنایی برای تنظیم‌گری سخت‌گیرانه‌تر حکومت اسلامی باشد

۵. قاعده لاضرر، مصالح عامه و حفاظت از محیط زیست دریایی

یکی دیگر از مبانی مهم در این بحث، قاعده لاضرر است. اگر عبور و مرور بی‌ضابطه کشتی‌ها موجب زیان گسترده به امنیت عمومی، اقتصاد ملی، یا محیط زیست دریایی شود، حکومت اسلامی می‌تواند برای دفع این ضرر اقدام کند. در کنار لاضرر، مباحثی چون اتلاف، تسبیب و مصالح عامه نیز این امکان را فراهم می‌کنند که دولت اسلامی مقررات پیشگیرانه و کنترلی وضع نماید.

تنگه هرمز از حیث محیط زیستی نیز بسیار حساس است. هرگونه آلودگی نفتی، حادثه دریایی، یا تخریب زیست‌بوم می‌تواند آثار جبران‌ناپذیری به دنبال داشته باشد. بنابراین، وضع استانداردهای ایمنی، الزام به رعایت ضوابط فنی، نظارت بر شناورها و پیش‌بینی سازوکارهای جبرانی، همگی از منظر فقهی قابل دفاع‌اند. در

این بخش، فقه اسلامی ظرفیت قابل توجهی برای توجیه حکمرانی مسئولانه بر منابع و محیط زیست دارد.

۶. حدود و قیود صلاحیت دولت اسلامی

هرچند مبانی فقهی یادشده اصل صلاحیت دولت اسلامی را اثبات می‌کنند، این صلاحیت مطلق نیست. حکومت اسلامی نمی‌تواند هر نوع محدودیتی را بدون دلیل و به‌صورت خودسرانه بر عبور و مرور دریایی تحمیل کند. اعمال چنین اختیاری باید:

- مبتنی بر مصلحت واقعی باشد؛
- با ضرورت و تهدید متناسب باشد؛
- از دایره عدالت و انصاف خارج نشود؛
- به حقوق مشروع اشخاص و دولت‌ها توجه کند؛
- و به‌نحوی اعمال شود که موجب اخلال غیرموجه در نظم عمومی نشود.

از این جهت، فقه حکومتی نه‌تنها صلاحیت را اثبات می‌کند، بلکه برای آن مرز نیز ترسیم می‌نماید. این امر، سبب می‌شود که تنظیم‌گری دولت اسلامی در تنگه هرمز، مشروع، قابل دفاع و در سطح علمی و حقوقی باشد.

بر اساس مبانی فقه امامیه، دولت اسلامی دارای صلاحیت شرعی و حکومتی در تنظیم عبور و مرور دریایی در تنگه هرمز است. این صلاحیت بر مجموعه‌ای از اصول و قواعد فقهی استوار است؛ از جمله ولایت و اختیارات حاکم در اداره مصالح عمومی، ضرورت حفظ نظام، قاعده نفی سبیل، قاعده لاضرر و مسئولیت حکومت در صیانت از منافع عمومی و محیط زیست. بر این اساس، حکومت اسلامی می‌تواند برای تأمین امنیت، جلوگیری از سلطه بیگانگان، حفاظت از محیط زیست دریایی و حفظ نظم عمومی، مقررات الزام‌آور وضع و اجرا کند. با این همه، این صلاحیت باید در چارچوب ضرورت، مصلحت، تناسب و عدم تعدی اعمال شود. بنابراین، فقه اسلامی نه‌تنها امکان مداخله دولت در این حوزه را می‌پذیرد، بلکه آن را در مواردی به‌عنوان وظیفه حکومتی تلقی می‌کند؛ وظیفه‌ای که هدف آن صیانت از ثغور، حفظ منافع امت و جلوگیری از هرگونه اخلال در نظم و امنیت عمومی است. از این منظر، تنگه هرمز می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عرصه‌های تحقق فقه حکومتی در حوزه دریایی مورد مطالعه قرار گیرد.



روابط جمهوری اسلامی ایران و عمان در مدیریت تنگه هرمز: ظرفیت‌ها و چالش‌های حقوقی و راهبردی



مهدی مختاری
قائم مقام و معاون پژوهشی مرکز
بین المللی حقوق دریایی کاسپین دانشگاه تهران

تنگه هرمز، به عنوان یکی از حیاتی‌ترین شاه‌راه‌های مواصلاتی و انرژی جهان، در محدوده آب‌های سرزمینی دو کشور جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان قرار دارد. بر این اساس، اعمال حاکمیت، صلاحیت‌های تنظیمی و مدیریت این آبراه راهبردی، به طور مستقیم با منافع ملی، امنیت و صلاحیت‌های حقوقی این دو دولت ساحلی پیوند خورده است. با توجه به تحولات نوین در عرصه حقوق دریاها و طرح سناریوهای مختلف پیرامون مدیریت قاعده‌مند تنگه هرمز ـ به‌ویژه ایده دریافت عوارض یا بهای خدمات از شناورهای عبوری ـ بررسی ابعاد حقوقی و سیاسی روابط ایران و عمان اهمیت مضاعفی می‌یابد. یادداشت حاضر، با رویکردی علمی و تکیه بر چارچوب‌های حقوق بین‌الملل دریاها، ابتدا به واکاوی پیشینه روابط دوجانبه ایران و عمان و تحلیل محتوای موافقت‌نامه‌های مرزی منعقده میان دو کشور می‌پردازد. سپس، امکان‌سنجی حقوقی دریافت وجوه (تحت عنوان عوارض یا بهای خدمات) از کشتی‌های عبوری، مواضع و واکنش‌های احتمالی طرفین، سناریوهای ژئوپلیتیک پیش‌رو (نظیر فرضیه کانال مکسا در شبه‌جزیره مسندم) و ابزارهای حقوقی و راهبردی جمهوری اسلامی ایران برای پیشبرد منافع ملی در این حوزه را مورد واکاوی و مداقه علمی قرار می‌دهد.

۱. پیشینه روابط سیاسی و راهبردی ایران و عمان

تحلیل دقیق روابط حقوقی ایران و عمان بدون در نظر گرفتن بستر تاریخی و سیاسی آن ناممکن است. پس از پایان دوره استعمار بریتانیا، روابط رسمی و صمیمانه دو کشور از سال ۱۳۴۹ (۱۹۷۰ میلادی) و در پی تغییرات سیاسی در ساختار حاکمیتی عمان آغاز شد. نقطه عطف روابط راهبردی دو کشور در سال ۱۳۵۳ شکل گرفت؛ زمانی که دولت ایران، به دعوت رسمی دولت عمان و با هماهنگی‌های بین‌المللی وقت، مداخله نظامی مؤثری را برای سرکوب شورش چریکی جبهه آزادی‌بخش ظفار آغاز کرد. این اقدام، مانع از تجزیه تمامیت ارضی عمان شد و زمینه‌ساز ایجاد یک تعهد اخلاقی و تاریخی بلندمدت در روابط مسقط با تهران گردید.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، در ایران نیز این مناسبات حسنه تداوم یافت. در حالی که بیشتر کشورهای حوزه خلیج فارس رویکرد خصمانه‌ای را در قبال نظام جدید ایران اتخاذ کردند، سلطنت عمان همواره سیاست موازنه و حفظ روابط صمیمانه با تهران را دنبال کرد. نمود بارز این رویکرد، ایفای نقش میانجی‌گری در نزدیک کردن مواضع ایران و ایالات متحده آمریکا در موضوع پرونده هسته‌ای بود. این پیشینه مثبت سیاسی، زیربنای مناسبی را برای حل‌وفصل مسائل پیچیده حقوقی و مرزی میان دو کشور فراهم آورده است.

۲. واکاوی محتوایی موافقت‌نامه‌های مرزی دوجانبه

جمهوری اسلامی ایران از منظر معاهدات دوجانبه تعیین حدود مرزهای دریایی، جامع‌ترین وضعیت

حقوقی را در خلیج فارس با سلطنت عمان دارد. در این حوزه، سه سند حقوقی عمده قابل بررسی است:

•معاهده حدود فلات قاره (۱۳۵۳): این موافقت‌نامه که در قالب قانون به تصویب مجالس دو کشور رسید، حدود فلات قاره را بر اساس خط ژئودزیک (یا خط اقصر که کوتاه‌ترین فاصله بین دو نقطه بر روی سطح کروی زمین است) مشخص می‌کند. با این حال، معاهده مذکور ارتباطی با حاکمیت بر تنگه هرمز و ستون آب فوقانی ندارد؛ زیرا در ماده ۴ آن صراحتاً مقرر شده است که مندرجات موافقت‌نامه بر وضعیت آب‌های فوقانی یا فضای فوقانی فلات قاره تأثیری نخواهد داشت.

•موافقت‌نامه تحدید حدود مرز دریایی در دریای عمان (۱۳۹۴): این موافقت‌نامه که دقیق‌ترین سند حقوقی میان دو کشور است، مرز دریایی را در دریای عمان بر اساس نقاط ثابتی با خطوط ژئودزیک تعیین می‌کند که تا حدود زیادی منطبق بر خط منصف است. بر اساس ماده ۳ این موافقت‌نامه، طرفین حقوق حاکمه و صلاحیت یکدیگر را در مناطق دریایی متعلق به خود برای اکتشاف، بهره‌برداری و مدیریت منابع زنده و غیرزنده به رسمیت می‌شناسند. با وجود اهمیت این سند، قلمرو جغرافیایی آن محدود به دریای عمان بوده و تنگه هرمز را در بر نمی‌گیرد.

•موافقت‌نامه میدان مشترک گازی هنگام/بخای غربی (۱۴۰۲): این توافق، ناظر بر بهره‌برداری مشترک از منابع هیدروکربنی بستر دریاست و ماهیت حقوقی متفاوتی از حاکمیت سرزمینی بر آبراه دارد.

بنابراین، معاهدات مرزی دوجانبه در خصوص رژیم حقوقی تنگه هرمز و اعمال حاکمیت مشترک یا تفکیکی در این آبراه سکوت اختیار کرده‌اند. این سکوت در «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» مصوب ۱۳۷۲ نیز مشهود است؛ تصمیمی که احتمالاً با هدف پیشگیری از ایجاد محدودیت‌های حقوقی ناخواسته اتخاذ شده است. با این حال، ماده ۴ قانون مذکور مقرر می‌دارد در صورت تداخل دریای سرزمینی ایران با دولت مقابل، خط منصف ملاک خواهد بود که این قاعده در تنگه هرمز نیز می‌تواند به عنوان یک اصل هدایت‌کننده مورد استناد قرار گیرد.

۳. صلاحیت حقوقی در دریافت وجوه: عوارض در برابر بهای خدمات

طرح مسئله دریافت وجوه از کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز، با واکنش‌ها و تحلیل‌های حقوقی متفاوتی مواجه است. از منظر حقوق دریاها، باید میان دو مفهوم «عوارض» و «بهای خدمات» تفکیک قائل شد:

•دریافت عوارض عبور: اعمال عوارض به طور عمومی بر کشتی‌های عبوری، نیازمند توافق صریح میان دو دولت ساحلی (ایران و عمان) است. از آنجا که عمان به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS) ملحق شده و اصل «عبور ترانزیتی» را پذیرفته است، تمایلی به تایید رسمی دریافت عوارض نشان نداده و صراحتاً اعلام کرده است که چنین اقدامی را لازم نمی‌داند. هرچند ایران عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نیست و خود را متعهد به رژیم عبور ترانزیتی در قالب حقوق عرفی نمی‌داند، اما اقدام یک‌جانبه برای دریافت عوارض بدون همراهی عمان با موانع حقوقی بین‌المللی مواجه خواهد شد.

•دریافت بهای خدمات: بر خلاف عوارض، دریافت وجه در ازای ارائه خدمات عینی و ملموس نیازی به موافقت دولت ساحلی مقابل ندارد. خلیج فارس و تنگه هرمز به عنوان شریان اصلی تردد نفت‌کش‌ها، همواره در معرض خطرات زیست‌محیطی و امنیتی قرار دارند. چنانچه جمهوری اسلامی ایران خدماتی نظیر پاک‌سازی آلودگی‌های نفتی، تامین امنیت ناوگان در برابر دزدی دریایی، قاچاق انسان و کالا، یا خدمات ناوبری ارائه دهد، از نظر حقوقی مجاز است بهای این خدمات را از شناورهای ذی‌نفع دریافت کند. از آنجا که آثار زیست‌محیطی و امنیتی این اقدامات به کل تنگه تسری می‌یابد، ارائه این خدمات و اخذ مابه ازای آن تحت حاکمیت ملی ایران در شمال خط منصف، کاملاً وجاهت حقوقی دارد.

۴. تحلیل حقوقی سناریوی فرضی کانال مکسا در شبه‌جزیره مسندم

یکی از سناریوهای جغرافیایی-حقوقی قابل فرض، مربوط به شبه‌جزیره مسندم (رأس مسندم) در

بخش جنوبی تنگه هرمز است. این منطقه به وسیله باریکه خاکی «مکسا» با عرض تقریبی ۲۰۰ الی ۳۰۰ متر به سرزمین اصلی متصل است. در یک فرضیه نظری، چنانچه عمان اقدام به خاک‌برداری و احداث کانال در مکسا نماید، مسندم به یک جزیره تبدیل می‌شود. با توجه به اینکه خط مبدأ عمان از شمال مسندم ترسیم می‌شود، آب‌های واقع در جنوب مسندم و کانال جدید به آب‌های داخلی عمان تبدیل خواهند شد. در این حالت، کشتی‌هایی با آبخور ۲۰ تا ۲۵ متر می‌توانند بدون ورود به آب‌های بین‌المللی یا سرزمینی ایران، از طریق این آبراه داخلی عبور کنند. هرچند این اقدام از منظر فنی بسیار دشوار و از منظر سیاسی دور از ذهن است و تاکنون هیچ مقام عمانی بدان اشاره نکرده است، اما در صورت وقوع، جمهوری اسلامی ایران ناگزیر از مداخلات حقوقی و راهبردی برای حفظ منافع امنیتی خود خواهد بود. با این حال، در شرایط کنونی پرداختن به این فرضیه ترانزیتی فاقد فوریت اجرایی است.

۵. ابزارهای راهبردی و حقوقی ایران در تثبیت صلاحیت‌ها

در تحلیل نهایی، حقوق بین‌الملل همواره متاثر از واقعیات قدرت و رویه‌های عملی دولت‌هاست. همان‌گونه که ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۴۵ با اعلامیه ترومن صلاحیت خود بر فلات قاره را اعلام کرد و آن را به یک قاعده عرفی جهانی تبدیل ساخت، جمهوری اسلامی ایران نیز می‌تواند از توانمندی‌های ژئوپلیتیک خود برای تثبیت رویه‌های نوین حقوقی استفاده کند.

در حال حاضر، به دلیل هدایت عملیاتی و کنترل‌های ترافیکی اعمال‌شده توسط نیروی دریایی ایران، بخش عمده‌ای از کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌ها از مسیرهای واقع در شمال خط منصف (نظیر جزیره لارک) عبور می‌کنند که تحت حاکمیت انحصاری ایران قرار دارد. تداوم این رویه عملی می‌تواند به عنوان ابزاری جهت متقاعد کردن طرف عمانی برای همکاری در تدوین یک رژیم مدیریتی مشترک عمل کند؛ رژیمی که در آن منافع مالی حاصل از ارائه خدمات ایمنی و زیست‌محیطی به صورت متوازن میان هر دو کشور توزیع گردد. عمان نیز به دلیل اولویت دادن به حفظ روا ـط راهبردی با تهران و اجتناب از استقرار پایگاه‌های نظامی دائمی بیگانگان در خاک خود، پتانسیل بالایی برای همگرایی با طرح‌های مدیریت مشترک آبراه هرمز دارد؛ بنابراین مدیریت تنگه هرمز مستلزم گذار از رویکردهای سنتی به سمت استفاده کارآمد از ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل و دیپلماسی دوجانبه است. علیرغم سکوت موافقت‌نامه‌های مرزی موجود در خصوص رژیم حقوقی تنگه هرمز، سابقه پنج دهه روابط راهبردی و دوستانه میان تهران و مسقط، بستر مناسبی را برای دستیابی به یک الگوی مدیری ت دوجانبه فراهم می سازد.

از منظر حقوقی، اقدام یک‌جانبه ایران برای دریافت عوارض عبور، به دلیل تعهدات بین‌المللی عمان و عدم پیوستن ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲، چالش‌برانگیز است؛ اما دریافت «بهای خدمات» در حوزه‌های زیست‌محیطی، پیشگیری از آلودگی و حفظ امنیت دریانوردی، دارای وجاهت کامل حقوقی بوده و نیازی به کسب موافقت قبلی طرف مقابل ندارد. در نهایت، ترکیب ابزارهای حقوقی با اهرم‌های ژئوپلیتیک و رویه عملی در بخش شمالی خط منصف، می‌تواند سلطنت عمان را به سمت پذیرش یک رژیم قراردادی دوجانبه و کارآمد جهت مدیریت مشترک و تامین منافع اقتصادی و امنیتی متقابل در تنگه هرمز سوق دهد.

واکاوی ابعاد حقوقی و راهبردی تدابیر امنیتی در تنگه هرمز:
از نهادسازی حاکمیتی تا حکمرانی یکپارچه



محمدرضا حسینی
عضو هیأت علمی دانشگاه عالی دفاع ملی

تنگه هرمز، به عنوان یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان، صرفاً یک معبر تجاری یا انرژی‌محور نیست، بلکه یک حوزه تراکم‌یافته از ملاحظات امنیتی، حقوقی، نظامی، زیست‌محیطی و ژئوپلیتیکی است که هرگونه تصمیم‌گیری درباره آن، ناگزیر باید با لحاظ هم‌زمان همه این ابعاد صورت پذیرد. در این میان، موقعیت خاص جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان به عنوان دو دولت ساحلیِ مشرف بر تنگه، سبب شده است که تنظیم عبور و مرور، اعمال صلاحیت‌های نظارتی و امنیتی، و نیز طراحی هرگونه سازوکار حقوقی برای مدیریت این آبراه، به طور مستقیم به اراده، همکاری و ظرفیت‌های حقوقی و اجرایی این دو دولت وابسته باشد.

در سال‌های اخیر، به ویژه در پرتو شرایط جنگی و تحولات امنیتی منطقه، مسئله تنگه هرمز از منظر حقوقی و راهبردی وارد مرحله‌ای تازه شده است. از یک سو، ضرورت حفظ آزادی دریانوردی و استمرار جریان تجارت بین‌المللی مطرح است و از سوی دیگر، واقعیت‌های میدانی و الزامات امنیت ملی دولت ساحلی، اقتضا می‌کند که نوعی کنترل هوشمند، قاعده‌مند و مشروع بر این گذرگاه اعمال شود. در چنین بستری، تصویب «مرجع تنگه هرمز» در شورای عالی امنیت ملی را باید نشانه‌ای از گذار از رویکردهای پراکنده و موردی به سمت یک الگوی متمرکز، نهادمند و حقوق‌محور در مدیریت تنگه تلقی کرد. بر پایه آنچه در این چارچوب قابل استنباط است، این مرجع چهار موضوع اصلی را در دستور کار خود قرار داده است: نخست، طراحی یک سازوکار قانونی جدید برای استقرار نظام مدیریتی و حقوقی تازه بر تنگه؛ دوم، بررسی امکان اعمال عوارض، ارائه مجوزها و دریافت هزینه در قبال خدمات تخصصی ایمنی، امنیتی، زیست‌محیطی و ناوبری؛ سوم، کنترل تسلیحاتی و نظارت بر کشتی‌های حامل سلاح و محموله‌های مرتبط با پایگاه‌های آمریکایی در منطقه؛ و چهارم، توسعه همکاری‌های امنیتی و فنی با دولت عمان، به ویژه در زمینه تعیین مناطق پرخطر، اصلاح مسیرهای تردد و پیگیری این اصلاحات در مراجع تخصصی سازمان بین‌المللی دریانوردی. از این منظر، بررسی تدابیر امنیتی دولت‌های ساحلی و چالش‌های وضع و اجرای آنها در تنگه هرمز، نیازمند تحلیلی است که در آن هم مبانی حقوقی و هم واقعیت‌های راهبردی با دقت و احتیاط علمی مداقه شود.

رژیم حقوقی ـ امنیتی تنگه هرمز و الزامات بازطراحی سازوکارهای حکمرانی ساحلی

نخستین محور در بررسی تدابیر امنیتی دولت‌های ساحلی در تنگه هرمز، مسئله نهادسازی حقوقی و تمرکز مرجعیت تصمیم‌گیری است. اهمیت تأسیس مرجع تنگه هرمز در شورای عالی امنیت ملی در آن است که برای نخستین بار مدیریت عبور و مرور از تنگه در قالب یک مرجع قانونی و با رویکردی منسجم مطرح شده است. این امر واجد دو کارکرد اساسی است: نخست، ایجاد انسجام میان الزامات امنیتی، حقوقی و اجرایی؛ و دوم، فراهم آوردن بستر تصمیم‌سازی برای تنظیم یک نظام مدیریتی جدید که بتواند جایگزین وضعیت پراکنده و واکنشی گذشته شود. به ویژه در حوزه مقررات‌گذاری نسبت به مسیرهای تردد یا TSS، چنین مرجعی می‌تواند طراحی حقوقی لازم را برای اصلاح مسیرهای عبور و مرور و پیگیری تصویب آنها از طریق همکاری با دولت عمان و سپس از مجرای کمیته فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی فراهم آورد. از این حیث، موضوع صرفاً جابه‌جایی فنی خطوط عبور نیست، بلکه بازتعریف بخشی از سازوکار حکمرانی دریایی در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی جهان است.

دومین محور، مسئله دریافت عوارض، ارائه مجوزها و اخذ هزینه در قبال خدمات تخصصی است. از نظر حقوق بین‌الملل دریاها، میان «عوارض صرف عبور» و «هزینه خدمات ارائه‌شده» باید تمایز دقیق قائل شد. با توجه به مواد ۴۲ و ۴۳ کنوانسیون حقوق دریاها، اخذ وجه صرفاً به دلیل عبور کشتی‌ها از تنگه، از استحکام حقوقی لازم برخوردار نیست؛ اما دریافت هزینه در برابر خدمات ویژه و تخصصی، در صورت تحقق واقعی و اثبات‌پذیر بودن خدمت، قابل مطالبه است. این خدمات می‌تواند شامل خدمات امنیتی، امداد و نجات، ایمنی ناوبری، خدمات زیست‌محیطی، هدایت ترافیک دریایی و بهره‌گیری از سیستم‌های راداری باشد. بر این مبنا، اگر دولت ساحلی بتواند به نحو مؤثر و مستمر این خدمات را سازمان‌دهی و ارائه کند، مطالبه هزینه‌های مترتب بر آنها از منظر حقوقی قابل دفاع خواهد بود. بنابراین، در تنظیم نظام جدید حقوقی برای تنگه، استفاده از ادبیات «بهای خدمات» به جای «عوارض عبور» هم دقیق‌تر و هم با موازین حقوقی بین‌المللی سازگارتر است.

موضوع سوم، کنترل تسلیحاتی و نظارت بر کشتی‌های حامل سلاح برای پایگاه‌های آمریکایی و دیگر بازیگران امنیتی در منطقه است. از منظر تحلیلی مطرح‌شده، وضعیت کنونی منطقه را نمی‌توان وضعیت صلح کامل تلقی کرد، بلکه وضعیت آتش‌بس یا سکوت صحنه نبرد توصیف دقیق‌تری از شرایط موجود است. در چنین فضایی، استدلال می‌شود که تقریباً تمام کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به نحوی درگیر مسائل امنیتی با جمهوری اسلامی ایران هستند و در نتیجه، فرض بی‌طرفی به معنای کلاسیک آن دشوار شده است. از این رو، برای جلوگیری از نقض بیشتر بی‌طرفی و مقابله با ورود محموله‌های تسلیحاتی تهدیدزا، حق ایران برای اعمال نوعی کنترل بر این محموله‌ها همچنان محفوظ دانسته می‌شود. البته این مسئله در مقام حقوقی، نیازمند احتیاط بسیار است؛ زیرا از یک سو با قواعد عبور و مرور در تنگه‌ها ارتباط دارد و از سوی دیگر، به قلمرو حقوق مخاصمات مسلحانه، حقوق بی‌طرفی و حدود صلاحیت دولت ساحلی در شرایط غیرعادی نزدیک می‌شود. با این حال، در منطق امنیتی ارائه‌شده، این حق کنترل به عنوان بخشی از تدابیر مشروع دفاعی و پیشگیرانه تلقی شده است.

چهارمین محور، همکاری نزدیک امنیتی و فنی میان ایران و عمان است. در این زمینه، اشاره شده است که پس از تحولات ناشی از جنگ، شناورهای نظامی عمان به بندرعباس آمده و در این بندر

پهلوگیری کرده‌اند و این امر، نشانه‌ای از سطحی از هماهنگی و همکاری عملی در کنترل تنگه است. افزون بر این، مذاکرات فنی در مسقط در خصوص تعیین مناطق پرخطر و اصلاح مسیرهای تردد، بیانگر آن است که هرگونه تحول پایدار در رژیم عبور و مرور تنگه هرمز، بدون جلب همکاری دولت عمان با دشواری جدی مواجه خواهد بود. در واقع، از آنجا که بخش مهمی از ترتیبات عبور و مرور موجود، با ملاحظات فنی و حقوقی مرتبط با ساحل عمان پیوند خورده است، هر راه‌حل عملیاتی و ماندگار ناگزیر باید خصلت دوجانبه داشته باشد.

از منظر تاریخی نیز، باید توجه داشت که در سال ۱۳۵۸، دولت عمان با کمک کمیته فنی IMO مسیرهای عبور و مرور را به صورت یک‌طرفه ترسیم کرد. این اقدام، علاوه بر ملاحظات حقوقی، مبتنی بر یک منطق فنی نیز بود، زیرا عمق تنگه هرمز در سمت عمان بیشتر است و در نتیجه، خطوط تردد در مسیر جنوبی و در محدوده ۱۱ مایل دریای سرزمینی عمان طراحی شد. در همان مقطع، ایران به دلیل مسائل ناشی از انقلاب اسلامی و عدم تمرکز نهادهای تصمیم‌گیر بر این موضوع، از مداخله مؤثر در این فرآیند بازماند. هرچند در سال‌های بعد تلاش‌هایی از سوی وزارت امور خارجه برای اصلاح این مسیرها صورت گرفت، اما به دلیل همکاری عمان در حوزه تردد و شاید فقدان احساس فوریت، موضوع با جدیت بایسته پیگیری نشد. اکنون اما با تغییر شرایط منطقه‌ای، این خلأ تاریخی بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته و بازنگری در ترتیبات گذشته را ضروری ساخته است.

از دیگر موضوعات مهم، پیوند مسائل امنیتی با ملاحظات زیست‌محیطی است. این نکته در تحلیل حاضر به درستی مورد تأکید قرار گرفته که کنترل تنگه هرمز نباید صرفاً به معنای کنترل نظامی و تسلیحاتی فهمیده شود. جمهوری اسلامی ایران حتی پیش از تحولات اخیر، در بندر جاسک و عرض‌های پایین‌تر، کنترل شناورهای ورودی به تنگه را از حیث ملاحظات زیست‌محیطی دنبال می‌کرد. یکی از نمونه‌های مهم آن، نظارت بر آب توازن کشتی‌ها بود؛ بدین معنا که این آب باید پیش از ورود شناورها به تنگه هرمز و در دریای عمان تخلیه می‌شد. اهمیت این مسئله در آن است که اگر آب توازن شمار فراوانی از کشتی‌ها در خلیج فارس تخلیه شود و نفتکش‌ها پس از آن مجدداً اقدام به بارگیری کنند، پیامدهای زیست‌محیطی سنگینی در منطقه ایجاد خواهد شد. بنابراین، یکی از تبعاتی که می‌تواند مستقیماً مسائل امنیتی را تحت تأثیر قرار دهد، به ویژه برای نفتکش‌های عبوری، همین مخاطرات زیست‌محیطی است. از این رو، مفهوم «کنترل هوشمند تنگه هرمز» باید به نحوی فهمیده شود که ابعاد زیست‌محیطی نیز در قلب آن قرار گیرد. اشاره به کنوانسیون کویت نیز در همین راستاست؛ زیرا این سند منطقه‌ای اهمیت مسائل زیست‌محیطی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان را به رسمیت شناخته و بر لزوم لحاظ این مؤلفه در ترتیبات منطقه‌ای تأکید دارد.

در سطح عملیاتی و میدانی نیز تجربه‌هایی وجود داشته که برای فهم تدابیر امنیتی دولت ساحلی حائز اهمیت است. از جمله، ترسیم خط فرضی از جنوب قشم به سمت ام‌القین و مأموریت یافتن نیروهای مسلح ایران برای کنترل آن مسیر، نشان می‌دهد که نگاه امنیتی ایران به تنگه، صرفاً محدود به خط مرکزی یا دهانه باریک آن نبوده، بلکه ناظر بر عمق داخلی خلیج فارس نیز بوده است. با این حال، به دلیل محاصره دریایی اعمال‌شده از سوی ایالات متحده آمریکا، نیروهای مسلح ایران ناگزیر شدند دامنه کنترل خود را از سمت بندر جاسک تا ناحیه اتصال مرز دریایی

عمـان و امـارات در دریـای عمـان گسـترش دهنـد؛ یعنـی پیـش از آنکـه شـناورها وارد محاصـره آمریکایـی شـوند، منطقـه تحـت کنتـرل ایـران قـرار گیـرد. ایـن اقـدام از یـک سـو نشـان‌دهنده انطباق‌پذیـری عملیاتـی و از سـوی دیگـر، مؤیـد آن اسـت کـه امنیـت تنگـه هرمـز در نـگاه ایـران، منفـک از محیـط پیرامونـی آن در دریـای عمـان نیسـت.

در شـرایط فعلـی، ایـن ارزیابـی مطـرح شـده اسـت کـه فضـا، محیـط و شـرایط بـرای آن مهیـا شـده کـه جمهـوری اسلامـی ایـران بتوانـد قواعـد و چارچـوب حقوقـی جدیـدی را بـر تنگـه اعمـال کنـد. اعلام برخـی مسـیرهای تـرددی پیشـین بـه عنـوان «منطقـه خطـر» و اطلاع‌رسـانی آن بـه سـازمان IMO، بخشـی از ایـن رونـد اسـت. در عیـن حـال، بـر ایـن نکتـه تصریـح می‌شـود کـه سیاسـت اصولـی جمهـوری اسلامـی ایـران هرگـز انسـداد تنگـه نبـوده، بلکـه همـواره بـر آزادی دریانـوردی تأکیـد داشـته اسـت و آنچـه دنبـال شـده، «کنتـرل هوشـمند تنگـه» بـوده اسـت. از ایـن منظـر، ادعاهـای ایـالات متحـده و برخـی دولت‌هـای اروپایـی مبنـی بـر اینکـه ایـران آزادی دریانـوردی را بـه خطـر انداختـه، فاقـد دقـت حقوقـی کافـی دانسـته می‌شـود؛ زیـرا اولاً منطقـه در وضعیـت عـادی صلـح قـرار نـدارد و ثانیـاً خـود محاصـره دریایـی، بـه عنـوان یـک اقـدام جنگـی، موجـب فعـال شـدن بخشـی از قواعـد حقـوق جنـگ می‌شـود. در نتیجـه، فـرض اسـتمرار کامـل و مطلـق شـرایط صلـح و آزادی نامحـدود تـردد، بـا واقعیـت حقوقـی و میدانـی موجـود انطبـاق نـدارد.

در ایـن میـان، یکـی از اساسـی‌ترین چالش‌هـا، اسـتمرار نظـام حقوقـی هیبریـدی در تنگـه هرمـز اسـت. توضیـح آنکـه تـا پیـش از جنـگ، در سـمت ایـران نظـام عبـور بی‌ضـرر بـا ویژگـی قابـل تعلیـق بـودن آن مطـرح بـود، حـال آنکـه در سـمت عمـان بـه واسـطه الحـاق ایـن کشـور بـه کنوانسـیون ۱۹۸۲ حقـوق دریاهـا، نظـام عبـور ترانزیـت حاکـم بـود. نتیجـه ایـن دوگانگـی آن بـود کـه شـناورهایی کـه حامـل سـلاح یـا محموله‌هـای نظامـی بودنـد، از سـمت عمـان عبـور می‌کردنـد و حتـی زیردریایی‌هـا نیـز بـدون مانـع مؤثـر وارد خلیـج فـارس می‌شـدند. بدیـن ترتیـب، بقـای ایـن نظـام هیبریـدی از منظـر امنیتـی بـرای جمهـوری اسلامـی ایـران پیامدهـای منفـی روشـنی داشـته و دارد. از همیـن رو، تأکیـد می‌شـود کـه ایـران بایـد از فضـای پیش‌آمـده حداکثـر اسـتفاده را ببـرد و بـا همـکاری عمـان، ایـن وضعیـت دوگانـه را بـه سـمت یـک دسـتور کار مشـخص و سـپس یـک رژیـم حقوقـی جامـع و یکپارچـه سـوق دهـد؛ رژیمـی کـه نـه فقـط در زمـان صلـح، بلکـه در شـرایطی کـه یکـی از دولت‌هـای حاشـیه تنگـه درگیـر مخاصمـه مسـلحانه می‌شـود نیـز بتوانـد مبنـای عمـل قـرار گیـرد.

در خصـوص دریافـت هزینه‌هـا نیـز الگوبـرداری از تجربـه تنگـه مـالاکا مـورد توجـه قـرار گرفتـه اسـت. در سـال ۲۰۰۷، اندونـزی، مالـزی و سـنگاپور سـازوکاری مشـترک بـرای مدیریـت تنگـه مـالاکا طراحـی کردنـد و صندوقـی مشـترک بـرای تأمیـن هزینه‌هـای خدماتـی از قبیـل ایمنـی ناوبـری، محیـط زیسـت، امـداد و نجـات و امنیـت دریایـی ایجـاد نمودنـد. ایـن مـدل می‌توانـد بـرای تنگـه هرمـز نیـز الهام‌بخـش باشـد. بـر ایـن اسـاس، ایـران و عمـان می‌تواننـد صندوقـی مشـترک ایجـاد کننـد تـا هزینه‌هـای دریافت‌شـده بابـت خدمـات بـه آن واریـز شـود و سـپس متناسـب بـا خدمـات ارائه‌شـده و هزینه‌هـای تحمل‌شـده، بودجـه لازم تأمیـن و میـان طرفیـن تقسـیم گـردد. روشـن اسـت کـه اداره چنیـن صندوقـی نیازمنـد پیش‌بینـی سـازوکارهای شـفاف در زمینـه کنتـرل، دریافـت، تخصیـص، نظـارت و توزیـع منابـع اسـت. از ایـن رو، توجـه بـه ایـن سـازوکار در مرجـع تنگـه هرمـز و نیـز در پیش‌نویـس قانونـی در حـال بررسـی در مجلـس، ضرورتـی بنیادیـن دارد.

موضـوع دیگـر، «مسـیر آزادی» یـا «کریـدور آزادی» مـورد نظـر آمریکایی‌هـا در جنـوب تنگـه اسـت؛ مسـیری کـه از میـان جزایـر کوچـک ام‌القیـن و بخـش شـمالی عمان

در نظر گرفته شده است. هرچند این مسیر، آن گونه که اشاره شده، چندان با استقبال شناورهای تجاری مواجه نشد، اما از حیث حقوقی و راهبردی دارای اهمیت است؛ زیرا نشان می‌دهد که بازیگران فرامنطقه‌ای می‌کوشند با طراحی مسیرهای بدیل یا موازی، در نظم عبور و مرور تنگه اثرگذار شوند. از این حیث، مدیریت تنگه هرمز مستلزم برقراری نوعی موازنه ظریف استراتژیک میان ایران و عمان است، به گونه‌ای که هم منافع و حساسیت‌های طرفین لحاظ شود و هم امکان سوءاستفاده یا مداخله ساختاری بازیگران ثالث کاهش یابد.

در نهایت، از منظر تقنینی و سیاست‌گذاری، این نکته اهمیت دارد که حل مسئله تنگه هرمز با یک تبصره الحاقی بر قانون ۱۳۷۲ یا حتی با تصویب یک آیین‌نامه در هیئت وزیران، به صورت زیربنایی ممکن نخواهد بود. چنین تدابیری ممکن است در کوتاه‌مدت برخی خلأها را پر کند یا به طور موقت پاسخ‌گوی برخی نیازهای اجرایی باشد، اما نه برای عمان ایجاد الزام می‌کند و نه می‌تواند نظام دوگانه موجود را به طور بنیادین اصلاح نماید. از همین رو، راه‌حل اصلی همچنان در همکاری دوجانبه ایران و عمان، تنظیم یک طرح منسجم حقوقی و اجرایی، و حرکت از وضعیت هیبریدی کنونی به سوی یک نظام جامع و یکپارچه نهفته است.

در جمع بندی به نظر می رسد تدابیر امنیتی دولت‌های ساحلی در تنگه هرمز را باید در چارچوبی تحلیل کرد که در آن امنیت، حقوق، محیط زیست، ناوبری و موازنه‌های منطقه‌ای به صورت توأمان حضور دارند. آنچه از بررسی دقیق این موضوع برمی‌آید، آن است که جمهوری اسلامی ایران در مواجهه با وضعیت جدید منطقه‌ای، درصدد عبور از رویکردهای سنتی و حرکت به سمت نوعی حکمرانی حقوقی و امنیتی هوشمند بر تنگه هرمز است؛ حکمرانی‌ای که هم متکی به نهاد داخلیِ دارای صلاحیت، یعنی مرجع تنگه هرمز، باشد و هم بر پایه همکاری دوجانبه با عمان شکل گیرد.

در این میان، طراحی سازوکار قانونی جدید برای مدیریت تنگه، اصلاح مسیرهای تردد، پیگیری ثبت و تصویب ترتیبات جدید در مجاری تخصصی بین‌المللی، اخذ هزینه در قبال خدمات تخصصی، کنترل محموله‌های حساس، و لحاظ مؤلفه‌های زیست‌محیطی، همگی اجزای یک راهبرد منسجم به شمار می‌آیند. در مقابل، استمرار نظام حقوقی هیبریدی موجود، که در یک سوی آن عبور بی‌ضرر و در سوی دیگر عبور ترانزیت حاکم است، از منظر امنیتی برای ایران قابل تداوم به نظر نمی‌رسد و ضرورت بازطراحی آن بیش از پیش احساس می‌شود.

بر این اساس، راه‌حل بنیادین نه در تصمیمات صرفاً داخلی و موقت، بلکه در شکل‌دهی به یک رژیم حقوقی جامع، دوجانبه و پایدار میان ایران و عمان نهفته است؛ رژیمی که بتواند هم در زمان صلح و هم در شرایط مخاصمه، میان آزادی دریانوردی، اقتضائات امنیتی، الزامات زیست‌محیطی و منافع حاکمیتی دولت‌های ساحلی توازن برقرار کند. تنها در چنین صورتی است که تدابیر امنیتی دولت‌های ساحلی در تنگه هرمز، از سطح واکنش‌های موردی فراتر رفته و به یک نظم حقوقی قابل دفاع، مؤثر و ماندگار تبدیل خواهد شد.



خلیج فـارس و آبراه هرمز



حبیب الله محمودیان
مدیر مسئول فصلنامه باستان شناسی ایلام

خلیج فارس، در بخش جنوبی فلات ایران در موقعیت جنوب غربی قاره آسیا واقع شده است. اسناد تاریخی نشان می‌دهد که از دوران باستان تاکنون، دریای پارس وجود داشته و از قدیمی‌ترین دریاهایی است که مورد استفاده قرار گرفته است. بسیاری از تمدن‌های بزرگ چون تمدن ایلام باستان و تمدن‌های بین النهرین در کنار این دریا شکل گرفته‌اند. داشتن منابع و ذخائر انرژی (نفت وگاز) اهمیت خلیج فارس را از منظر اقتصادی دوچندان نموده است. مساحت آن ۲۳۳ هزار کیلومتر مربع است. خلیج فارس از شرق (تنگه هرمز و دریای عمان) به اقیانوس هند راه دارد و از غرب به رودخانه اروند رود (ازبهم پیوستن رودخانه های دجله و فرات و رود کارون) محدود می شود. خلیج فارس به لحاظ وسعت سومین خلیج بزرگ جهان است. ازاین رو، به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در طول تاریخ، همواره نامش بر سرزبان‌ها بوده است و آن را با نام خلیج فارس (دریای پارس) می‌شناسند.

نام فارس و پارس از سده‌های پیش از میلاد سر برآورده و با نام سرزمین ملت ایران گره خورده‌است.دهم اردیبهشت، در تاریخ ایران یادآور ایثار و ازخودگذشتگی های ملت سرافراز ایران در برابر استعمارگران بوده است. در چنین ایامی، اشغالگران متجاوز پرتغالی بعد از ۱۱۷ سال تسلط جابرانه بر سواحل جنوبی کشورایران (۲۱ آوریل ۱۶۲۲ میلادی) در پی رشادت‌های سپاه ایران به رهبری امیرالامرای فارس(امام قلی‌خان) منطقه را تخلیه نموده و از این سرزمین رانده شده اند. شاه عباس صفوی، سال ۱۶۲۱ میلادی توانست هرمز را از چنگ پرتغالی ها درآورد، این روز(دهم اردیبهشت) درتاریخ ایران تا همیشه ماندگار خواهد ماند. قدیمی ترین اسناد موجود درباره خلیج فارس به کتاب‌های باقیمانده از یونان باستان بر می‌گردد. یونانی‌ها از این دریا با نام «پرسیکوس سینوس» (به معنای «خلیج فارس») یاد می‌کنند و تکرار همین نام، سبب می‌شود که بسیاری از نقشه‌های باقیمانده از اروپاییان قرن‌ها بعد با همین نام از خلیج فارس یاد کنند. بر اساس نوشته‌های مورخان یونانی مانند هرودت (۴۸۴ ـ ۴۲۵ ق. م) کتزیاس (۴۴۵ ـ ۳۸۰ ق. م)، گزنفون (۴۳۰ ـ ۳۵۲ ق. م) استرابن (۶۳ ق. م ـ ۲۴ م) که پیش از میلاد مسیح می‌زیسته‌اند؛ به این دریا نام «پرس» و به سرزمین ایران «پارسه»، «پرسای»، «پرس‌پولیس»(شهر یا مملکت پارسیان) داده‌اند.

جغرافی‌دانان مشهور یونانی همانند طالس

ملیتوس، آناکسی مندر، هکاتوس، به ویژه، استرابو به این دریا اشاره داشته اند. در آثار جغرافی دانان و تاریخ نویسان بعدی یونانی و رومی کاربرد واژه خلیج فارس به چشم می خورد؛ مثلا روفوس مورخ رومی قرن اول میلادی در کتاب تاریخ تحقیقات جامع اسکندر، خلیج مزبور را به نام آکواروم پرسیکو به معنای آبگیر پارس به کار برده است. آریانوس مورخ یونانی قرن دوم میلادی، در کتاب تاریخ سفرهای جنگی اسکندر، از واژه «پرسیکون کای تاس» به معنای خلیج فارس استفاده کرده در کتاب جغرافیای خود از «پرسیکوس سینوس» به معنای خلیج فارس سخن گفته است.

اصطلاح پرسیکوس سینوس یا سینوس پرسیکوس که بطلمیوس به عنوان معادل لاتینی خلیج فارس به کار برده، بعدها به زبان های زنده جهان، چون:

ـ فرانسوی (Persique Golfe)؛

ـ انگلیسی (Persian Gulf) ؛

ـ آلمانی (Golf Persischer) ؛

ـ ایتالیایی (Persico Golfe) ؛

ـ روسی (ZalivPersidski) ؛

ـ ژاپنی (Perusha Wan) ترجمه شده و در همه آنها، از این دریا به عنوان خلیج فارس نام برده شده است. کم کم این تسمیه از یونان و روم فراتر رفته و میان سایر ملت ها هم منتشر گشت، تا جایی که عرب ها آن را دریای فارس، خلیج فارس، خلیج عجم ودریای عجم نامیده اند . دریای پارس، دریای عمان و خلیج فارس از کهن ترین دریاهایی است که انسان شناخته است. از هنگامی که بشر تاریخ نویسی را آغاز کرد، دریای جدا کننده فلات ایران از شبه جزیره عربستان «دریای فارس» یا «خلیج فارس» بوده و در هیچ یک از این ادوار تاریخی نام دیگری به آن نهاده نشده است. در کتیبه ها و نوشته های اقوام باستانی چون ایلامی ها، آشوری ها و بابلی ها از خلیج فارس بارها یاد شده است. آثار تاریخی شهر ری ـ شهر در نزدیکی بوشهرو بناهای سنگی جزیرهٔ هنگام، بیانگر تمدن دیرینه ایرانی ها در خلیج فارس بوده است. نام فارس و پارس از سده های پیش از میلاد در اسناد ، مدارک و منابع تاریخی وجود دارد و با نام سرزمین مردم ایران گره خورده است. ایلامیان از هزاره سوم پیش از میلاد در جنوب و جنوب غرب ایران بزرگ ترین تمدن دنیای باستان را ایجاد نموده اند و بر خلیج فارس و جزایر آن به ویژه جزایر قشم، کیش، لارک، لنگه و جاسک حکم رانی داشته و از آن ها به عنوان راه ارتباطی برای بازرگانی با هند غربی و درّه نیل استفاده می کرده اند.

تاریخ به کارگیری دو واژه خلیج پارس و خلیج فارس به زمان هخامنشیان که از سال ۵۵۰ تا سال ۳۲۰ قبل از میلاد می زیسته اند می رسد . کشف کتیبه ای از داریوش اول، پادشاه مقتدر هخامنشی به هنگام حفر کانال سوئز که عبارت «دریایی که از پارس سر می گیرد .» بر آن نوشته شده، مؤید قدمت استعمال دیرینه دو واژه مذکور است . بیات به نقل از حمزه اصفهانی نوشته است: بحرفارس از متفرعات اقیانوس هند است و ایرانی ها آن را کام سیر نامند. یونانی ها در دوران اسکندر، خلیج فارس را (پرسرکانی تاس) به معنای خلیج فارس ذکر کرده اند. استرابون در آثار خود در همه جا این خلیج را خلیج فارس نام نهاده است.

حمدالله مستوفی خلیج فارس را بحرفارس ذکر نموده است. بطلمیوس جغرافی دان

یونانی در کتاب مجسطی از خلیج فارس به نام «پرسیکوس سینوس» یاد کرده است. نخستین بار ایرانیان در روزگار هخامنشیان، این دریا را «پارسا درایا » (دریای پارس) خوانده‌اند. در کتیبه‌هایی که از داریوش در تنگه هرمز نیز یافت شده، عبارتی پیرامون دریایی که از «پارس‌رود» سرچشمه می‌گرفته است به چشم می‌خورد.اشکانیان پس از پیروزی بر جانشینان اسکندر،کرانه‌های خلیج فارس را بر قلمرو خود افزودند و در برابر رومیان، از دریای پارس و بین النهرین پاسداری کردند

در زمان ساسانیان، شهرها ، بنادر وجزایر خلیج فارس از مراکز مهم داد و ستد و پیوند بازرگانی به شمار می‌رفته است.

حکومت آل بویه در زمان عضدالدوله گسترش یافت و در تمام مدت حکومتشان، فارس و هرمزگان در قلمرو فرمانروایی آن‌ها بود. پس از دیلمیان، سلجوقیان بر منطقه خلیج فارس و دریای عمان تسلط یافتند. اتابکان فارس برعمان، بحرین و کرانه‌ها و جزیره‌های خلیج فارس و دریای عمان دست یافتند. پرتغالی‌ها در قرن دهم بر جزایر خلیج فارس مسلط شدند و در این جزایر استحکامات نظامی ایجاد نمودند. شاه عباس اوّل صفوی پس از جنگ با عثمانی‌ها نه تنها بحرین را آزاد ساخت، بلکه جزیره‌های هرمز، کیش، قشم و بندرهای جاسک، چابهار، لنگه و... را از پرتغالیان پس گرفت. نادرشاه افشار در سال ۱۱۴۹ ه . ق با بیرون راندن افغان‌ها از ایران بر تمامی کرانه‌ها و جزیره‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس چیره شد. کریم خان زند نیز، پس از شکست دادن رقیبان خود بر سراسر جزایر و بنادر خلیج فارس، . . . دست یافت.

ابوریحان بیرونی، دانشمند بزرگ قرن پنجم هجری، در کتاب القانون المسعودی، و همچنین، در کتاب التفهیم لاوائل صناعة التنجیم و در نقشه دنیا که از وی بر جای مانده، نام دریای پارس، خلیج فارس و بحر فارس را آورده است. ابن بلخی در کتاب فارس نامه، از دریای جنوب ایران به نام بحر فارس و دریای فارس نام برده است.

سازمان ملل متحد نیز تاکنون نام رسمی و تغییر ناپذیر آبراه جنوبی ایران را «خلیج فارس» اعلام کرده است. روز دهم اردیبهشت ماه ۱۰۳۱ ه.ق که سال روز اخراج پرتغالی‌ها از تنگهٔ هرمز است، به نام «روز ملی خلیج فارس» نامگذاری شده و در تقویم خورشیدی ایران به ثبت رسیده است. جزایر متعددی در خلیج فارس وجود دارد که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: جزیرهٔ لارک در نزدیکی تنگهٔ هرمز، جزیرهٔ هرمز در شمال لارک ــ که در گذشته زرون نام داشته است ــ جزیرهٔ قشم که بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین جزیرهٔ خلیج فارس است. امروزه جزیرهٔ قشم از نظر اقتصادی و جذب گردشگر از مراکز گردشگری خلیج فارس به شمار می‌رود. این تنگه دارای موقعیت ویژه‌ای از نظر اقتصادی و سوق الجیشی است و از طریق دریای عمان ، ایران با تمام نقاط جهان در مسیر دریاها ارتباط دارد. جزیرهٔکیش از جزایر مهم خلیج فارس و یکی از مهم‌ترین مکان‌های گردشگری و جذب گردشگر داخلی و خارجی است. تأسیسات زیر بنای صنعت گردشگری در کیش، این جزیره را به یکی از قطب‌های گردشگری منطقه درآورده است. جزایر ایرانی

دیگر عبارتند از: جزیره لاوان(شیخ شعیب) و جزایر تنب کوچک و تنب بزرگ، ابو موسی، فرور. تنگه هرمز، درجنوب استان هرمزگان واقع شده و دریای عمان را به خلیج فارس (دریای پارس) متصل می‌کند. نام هرمز، طبق منابع تاریخی در قدیم «هورموغ» (در گویش بومی لارستانی به معنای نخل) بوده است. این واژه از ترکیب هور+ موغ (موغستان) به معنای آبراهه موغستان (ایالت قدیم جنوب ایران یا میناب کنونی) ساخته شده است. برخی نیز، کلمه هرمز (هورمز) را برگرفته از لغت اهورامزدا می‌دانند. عمق تنگه هرمز به دلیل شیب تند کف آن از قسمت شمال به جنوب متغیر است؛ به طوری که در نزدیکی جزیره لارک، حدود ۳۶ متر و در ساحل جنوبی نزدیک شبه جزیره مسندم ۱۸۰ متر است. عرض این تنگه در کم‌ترین فاصله ۳٤ کیلومتر است . تنگه هرمز، یکی از حساس‌ترین و حیاتی‌ترین گذرگاه‌های آبی عصر حاضر در قلمرو سیاسی استان هرمزگان قرار دارد. این تنگه هلالی شکل ۱۸۷ کیلومتر درازا دارد. هم چنین، تعدادی جزیره کوچک و بزرگ به نام‌های ابوموسی، بنی فرور، تنب بزرگ، تنب کوچک، سیری، شتور، کیش، قشم، لاوان، لارک، هرمز، هندورابی و هنگام در محدوده آب‌های ساحلی این استان قرار دارند .



قواعد و مقررات داخلی و بین‌المللی حاکم بر تنگه هرمز، با تأکید بر حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حاکمیت بر قلمرو هوایی و دریایی در شرایط بحران



رؤیا نیکنام
دانش‌آموخته حقوق بین‌الملل

تنگه هرمز، به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان، از منظر حقوق بین‌الملل دریاها، امنیت ملی، حاکمیت سرزمینی و تنظیم روابط میان دولت‌ها، جایگاهی ممتاز و حساس دارد. فهم دقیق قواعد و مقررات داخلی و بین‌المللی حاکم بر این آبراه، مستلزم توجه هم‌زمان به دو حوزه اساسی است: نخست، بررسی رژیم حقوقی عبور کشتی‌ها در دریای سرزمینی، به‌ویژه در قالب «حق عبور بی‌ضرر»؛ و دوم، تحلیل مفهوم حاکمیت بر قلمرو هوایی و دریایی و تأثیر آن بر امنیت ملی در صورت بروز بحران. این دو حوزه، اگرچه از حیث موضوعی قابل تفکیک‌اند، در عمل به‌ویژه در مورد تنگه هرمز پیوندی تنگاتنگ با یکدیگر دارند.

کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها، آخرین متن منسجم و جامع در خصوص قواعد حاکم بر دریاهاست. این کنوانسیون که مشتمل بر ۱۷ فصل و ۳۲۰ ماده است، توسط نمایندگان ۱۱۹ کشور جهان در جامائیکا به امضا رسیده و به دلیل جامعیت محتوایی و گستره پذیرش آن، به «قانون اساسی اقیانوس‌ها» شهرت یافته است. از حیث محتوا و تعداد اعضای طرف معاهده، این سند را باید جامع‌ترین معاهده بین‌المللی در زمینه حقوق دریاها دانست؛ معاهده‌ای که بخش مهمی از قواعد آن به قواعد مورد پذیرش در حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل شده است.

اگرچه این کنوانسیون توسط نماینده ایران نیز امضا شده، تاکنون به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده است. با این حال، لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون موکول به تأیید حداقل ۶۰ مجلس قانون‌گذاری در کشورهای مختلف بود که این شرط محقق شده و بیش از ۷۰ کشور آن را تصویب کرده‌اند. بنابراین، مفاد کنوانسیون برای اعضای آن لازم‌الاجراست و کشورهای غیرعضو نیز نباید اقدامی برخلاف قواعد مورد پذیرش آن انجام دهند.

امروزه در حقوق دریاها، مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲، ٦ منطقه دریایی به رسمیت شناخته شده است که در هر یک، نوعی از صلاحیت از جانب کشورهای ساحلی اعمال می‌شود. این مناطق عبارت‌اند از: آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور یا منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و آب‌های آزاد. در میان این شش منطقه، «حق عبور بی‌ضرر» از مهم‌ترین نهادهای حقوقی مرتبط با دریای سرزمینی است که برای کشتی‌های

خارجی به رسمیت شناخته شده است. تمامی جزایر جمهوری اسلامی ایران برای خود دارای دریای سرزمینی هستند. حدود عرضی دریای سرزمینی از خط مبدأ آغاز می‌شود و حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی امتداد دارد. مایل دریایی نیز برابر با ۱۸۵۲ متر است. در این منطقه، یعنی دریای سرزمینی، کشور ساحلی بر روی آب، بستر دریا، زیر بستر و فضای بالای آن حاکمیت دارد. با این حال، حاکمیت دولت ساحلی از نظر کشتیرانی، به لحاظ وجود حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های خارجی، با محدودیت‌هایی روبه‌روست.

در خصوص مفهوم «عبور بی‌ضرر»، بند اول ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌دارد: «عبور بی‌ضرر است مادامی که مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت کشور ساحلی نباشد. عبور بی‌ضرر مطابق با این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل صورت خواهد گرفت.» در واقع، اصل عبور بی‌ضرر بر این مبنا استوار است که کشتی خارجی بتواند از دریای سرزمینی عبور کند، مشروط بر آنکه این عبور به صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی لطمه وارد نکند.

بند دوم همین ماده، برخی موارد را از مصادیق عبور مخل آرامش، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی قلمداد می‌کند. از جمله این موارد می‌توان به استفاده از زور علیه منافع کشور ساحلی، مانور اسلحه، جاسوسی و تبلیغات مخل دفاع و امنیت کشور ساحلی، پرواز، فرود یا حمل هر نوع هواپیما یا ادوات نظامی، و نیز هر نوع فعالیتی که ارتباط مستقیم با عبور نداشته باشد، اشاره کرد. بنابراین، عبور زمانی بی‌ضرر تلقی می‌شود که کشتی خارجی صرفاً در حال عبور بوده و در چارچوب قواعد شناخته‌شده بین‌المللی، از انجام اعمالی که ماهیت امنیتی، نظامی، اطلاعاتی یا اخلال‌گرانه دارد، خودداری کند.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها برای حفظ منافع کشور ساحلی، حقوق و صلاحیت‌هایی را نیز مورد تأیید و تأکید قرار داده است. نخست آنکه، صلاحیت انحصاری ماهیگیری و بهره‌برداری از منابع بستر و زیر بستر و نیز حمل‌ونقل در دریای سرزمینی متعلق به کشور ساحلی است. دوم آنکه، کشور ساحلی حق دارد در دریای سرزمینی خود اقدامات لازم را برای جلوگیری از هر عبوری که بی‌ضرر نیست اعمال کند. این اختیار در بند یک ماده ۲۵ کنوانسیون مورد تصریح قرار گرفته است. همچنین، در صورتی که عبور کشتی جنگی خارجی بی‌ضرر نباشد یا آن کشتی کاری خارج از معنای عبور انجام دهد، می‌توان از آن خواست که دریای سرزمینی را ترک کند. این موضوع در مواد کنوانسیون مورد توجه قرار گرفته و بیانگر آن است که کشتی جنگی نیز در صورت خروج از حدود عبور مجاز، از مصونیت مطلق در برابر واکنش دولت ساحلی برخوردار نیست. افزون بر این، دولت ساحلی می‌تواند برای تأمین امنیت خود، عبور بی‌ضرر را در منطقه مشخصی از دریای سرزمینی به طور موقت معلق نماید. بند ۳ ماده ۲۵ بر این اختیار تأکید دارد و تصریح می‌کند که آنچه برای حفاظت و امنیت دولت ساحلی مصلحت است، می‌تواند توجیه‌کننده تعلیق موقت عبور باشد.

از دیگر اختیارات دولت ساحلی آن است که در صورت ارائه خدمات خاصی همچون عملیات

نجات یا هدایت به کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی، می‌تواند مبلغی از این کشتی‌ها به عنوان عوارض مطالبه کند. این موضوع در ماده ۲۶ کنوانسیون پیش‌بینی شده است. همچنین، به منظور تأمین امنیت کشتیرانی، پیش‌گیری از تصادفات و جلوگیری از آلودگی، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی‌های در حال عبور بخواهد از مسیرهای تعیین‌شده عبور نمایند. ماده ۲۲ کنوانسیون مبنای این اختیار است. افزون بر این، دولت ساحلی می‌تواند قواعد و مقرراتی در رابطه با عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی خود وضع کند؛ مشروط بر آنکه این مقررات، حق عبور کشتی‌های خارجی را مختل نکند. این اختیار در ماده ۲۱ کنوانسیون مورد تصریح قرار گرفته است. به این ترتیب، اگر کشتی جنگی از قانون و مقررات کشور ساحلی درباره عبور از آب‌های ساحلی آن تبعیت نکند یا هرگونه تقاضای همکاری را رد کند، کشور ساحلی می‌تواند آن را به ترک فوری آب‌های سرزمینی خود وادار نماید. مواد ۲۱ و ۳۰ کنوانسیون در این زمینه قابل استناد است.

علاوه بر موارد فوق، اعمال صلاحیت حقوقی و کیفری در برخی شرایط نیز از جمله حقوقی است که کنوانسیون برای کشور ساحلی قائل شده است. مواد ۲۷ و ۲۸ به این مسئله پرداخته‌اند. بنابراین، دریای سرزمینی صرفاً منطقه‌ای برای عبور نیست، بلکه قلمرویی است که در آن، حاکمیت دولت ساحلی همچنان اصل محسوب می‌شود و حق عبور بی‌ضرر تنها استثنایی محدود و مشروط بر این اصل است.

در مورد وضعیت ایران، نکته مهم آن است که به رغم امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ از سوی نماینده جمهوری اسلامی ایران در کنفرانس سوم حقوق دریاها، مجلس ایران هنوز آن را تصویب نکرده است. با این حال، قوانین داخلی ایران تحت تأثیر قواعد حقوقی مندرج در کنوانسیون تنظیم شده‌اند. به‌گونه‌ای که «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱، که مقارن با لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون در ۱۹۹۴ تصویب شد، نشانگر آن است که ایران در مجموع، کلیت مواد کنوانسیون را در خصوص قواعد عبور بی‌ضرر مورد پذیرش قرار داده است. در خصوص خط مبدأ دریای سرزمینی نیز، محاسبه خط مبدأ در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب‌نامه هیأت وزیران مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱ تعیین شده و نوعاً مورد اعتراض سیاسی یا حقوقی قرار نگرفته و به صورت واقعیت پذیرفته‌شده از سوی جامعه بین‌المللی درآمده است. در سایر جزایر و مناطق دریایی ایران، ملاک، حد پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل است. از منظر حقوق بین‌الملل دریایی، تنگه هرمز واجد ویژگی خاصی است؛ زیرا در این تنگه، هر دو مفهوم «عبور بی‌ضرر» و «عبور ترانزیت» قابل طرح است، اما بسته به موقعیت و نوع عبور، هر یک کاربرد متفاوتی دارند. همین ویژگی، تنگه هرمز را به یکی از پیچیده‌ترین نقاط حقوق دریاها تبدیل کرده است؛ نقطه‌ای که در آن، هم منافع حاکمیتی دولت ساحلی و هم ملاحظات مربوط به عبور و مرور بین‌المللی در بالاترین سطح با یکدیگر تلاقی پیدا می‌کنند. در کنار این بُعد دریایی، بُعد امنیتی و حاکمیتی تنگه هرمز نیز اهمیت

بنیادین دارد. نظام بین‌المللی متشکل از بازیگرانی است که دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و سایر گروه‌های سازمان‌یافته را در بر می‌گیرد. این عناصر در یک چارچوب معین و بر اساس ضوابط و معیارهای شناخته‌شده و تنظیم‌شده، به صورت کنش و واکنش با یکدیگر در تعامل‌اند. نظام سیاسی بین‌المللی و عوامل تشکیل‌دهنده آن، باید در حد و قلمرو معینی نگهداری و از آن محافظت شود تا پایدار بماند.

هرگاه تعادل سیستم به هم بخورد، به نحوی که به طور مستقیم متوجه بقا یا راه و روش بنیادی زندگی باشد، بحران مفهوم پیدا می‌کند. بنابراین، بحران وضعیتی است که نظم سیستم اصلی یا قسمت‌هایی از سیستم فرعی را مختل کرده و پایداری آن را به هم می‌زند. هنگامی که تهدیدی متوجه قلمرو سرزمین دولت، اعم از خشکی، هوا و دریا که در آن حاکمیت اعمال می‌شود، گردد و در اثر به هم خوردن نظم موجود و تهدید بقا و عدم امنیت، حاکمیت و امنیت ملی مختل شود، حاکمیت دولتی با بحران مواجه می شود.

این پدیده معمولا به وسیله دو یا چند طرف درگیر در اعمال خصومت‌آمیز چندجانبه و کاربرد زور برای صدمه زدن به حریفان یا سلطه بر آن‌ها مشخص می‌شود. در این میان، مقررات بین‌المللی حاکم بر هوا و دریا، ضمن آنکه زمینه مراودات ملت‌ها را افزایش داده و امکان دستیابی به یکدیگر را تسهیل کرده‌اند، دارای شکاف‌هایی نیز هستند که قدرت‌های دریایی و هوایی جهان با استفاده از آن‌ها درصدد گسترش حوزه نفوذ و بهره‌مندی از منافع دیگر نقاط گیتی برمی‌آیند.

منشور ملل متحد استفاده از زور را علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت‌ها، جز برای دفاع از خود و بدون اجازه شورای امنیت، منع کرده است. در روابط میان دولت‌ها، تغییر وضعیت از صلح به جنگ، خود مهم‌ترین بحران است. در جنگ، سرزمین به عنوان قلمرو حاکمیت مورد تهدید قرار می‌گیرد، روال عادی تصمیم‌گیری مختل می‌شود و امنیت اتباع کشور از لحاظ جانی و مالی به شدت در معرض خطر قرار می‌گیرد. دشمن، با نقض قلمرو هوایی، عمده‌ترین تهدیدات را بر امنیت ملی وارد می‌کند و با حملات هوایی و موشکی، منابع حیاتی اقتصادی، تجمعات انسانی مهم و پایگاه‌های دفاعی کشور را منهدم می‌سازد. در این وضعیت، امنیت ملی در خطر جدی قرار می‌گیرد. از این رو، کنوانسیون شیکاگو در ماده ۸۹، تعلیق تعهدات ناشی از این معاهده را برای کشور درگیر در جنگ پیش‌بینی کرده است. بر همین اساس، کشورهای عضو پیمان این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که در موارد استثنایی یا در مواقع ضروری و اضطراری یا به منظور حفظ امنیت عمومی، فوراً اقداماتی به طور موقت برای محدود ساختن یا ممنوع کردن پرواز بر فراز تمام یا قسمتی از خاک کشور خود معمول دارند. در حوزه دریا نیز، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، صرف‌نظر از برخی مقررات مبهم درباره حفظ دریاها برای مقاصد صلح‌آمیز در مواد ۸۸ و ۳۰۱، مسئله استفاده‌های نظامی از دریاها را نادیده گرفته است. این در حالی است که حدود ۷۰ دولت در جهان نیروی دریایی دارند و میزان قدرت این

نیروها بسیار متفاوت است. بیش از چهار پنجم قوای دریایی جهان به دولت‌های عضو ناتو و مجموعه کشورهای تازه استقلال‌یافته ناشی از فروپاشی اتحاد شوروی تعلق دارد. نیروهای دریایی، هماهنگ با دیگر قوای نظامی و در جهت دفاع از امنیت ملی و حقوق دولت ساحلی در مناطق جنگی، وظایف مختلفی انجام می‌دهند.

یکی از این اقدامات، اعلام منطقه ممنوعه دریایی است. برای جلوگیری از ورود کشتی‌ها و قوای پشتیبانی دشمن، ممکن است نیروی دریایی مناطقی را به عنوان منطقه ممنوعه اعلام کند؛ اقدامی که در عمل با هدف شناسایی کشتی‌های دوست از دشمن صورت می‌گیرد. در برخی موارد، حتی کشتی‌های تجاری نیز مشمول این ممنوعیت شده‌اند. علت اصلی ایجاد چنین منطقه‌ای، جلوگیری از خطرات ناشی از حضور کشتی‌ها برای امنیت ملی است. نمونه بارز این مسئله، در ۱۲ آوریل ۱۹۸۲ و در جریان جنگ فالکلند (مالویناس) رخ داد. در آن زمان، نیروی دریایی انگلستان برای بازپس‌گیری جزایر فالکلند واقع در جنوب اقیانوس اطلس که به تصرف آرژانتین درآمده بود، مناطقی را به عرض ۲۰۰ مایل تحت عنوان «منطقه ممنوعه دریایی» اعلام کرد که کشتی‌ها و قوای پشتیبانی آرژانتین حق ورود به آن را نداشتند. این اقدام، روش جدیدی در جنگ دریایی بود. اندکی بعد، عنوان این منطقه به «منطقه ممنوعه تام» تغییر یافت. در بیانیه نیروی دریایی انگلستان آمده بود که این منطقه نه فقط کشتی‌های جنگی و قوای پشتیبانی آرژانتینی، بلکه هر کشتی دیگری، اعم از جنگی یا تجاری، را که از عملیات اشغال غیرقانونی جزایر فالکلند توسط نیروهای آرژانتینی حمایت کند، شامل می‌شود. همچنین، منطقه ممنوعه شامل همه هواپیماها، اعم از نظامی یا غیرنظامی، می‌شد که از عملیات اشغال غیرقانونی حمایت می‌کردند. هر کشتی یا هواپیمایی، خواه نظامی یا غیرنظامی، که در داخل منطقه حضور داشت و فاقد اجازه لازم از وزارت دفاع در لندن بود، به عنوان حامی اشغال غیرقانونی محسوب و در نتیجه دشمن تلقی می‌شد و امکان حمله به آن توسط قوای انگلیس وجود داشت.

ایجاد این منطقه، صرفا برای روشن کردن خطرات ناشی از حضور کشتی‌ها در منطقه بود. مفهوم «منطقه تام»، مفهومی جدید در حقوق است و در کنوانسیون ۱۹۸۲ نشانی از آن نیست. انگلیسی‌ها علاوه بر ایجاد منطقه ممنوعه، طبق ماده ۵۱ منشور ملل متحد، اقدامات دیگری را نیز برای حق دفاع مشروع محفوظ داشته بودند. بر همین اساس، هنگامی که ناوشکن آرژانتینی «ژنرال بلگرانو» به عنوان تهدید تلقی شد، با آنکه در خارج از منطقه یادشده بود، مورد هدف قرار گرفت و غرق شد. پس از خاتمه مخاصمه نیز منطقه را «منطقه حفاظت» نامیدند تا کشتی‌ها و هواپیماهای آرژانتینی نتوانند بدون اجازه دولت انگلیس وارد آن شوند.

بررسی این نمونه‌ها نشان می‌دهد که در شرایط بحران و مخاصمه، پیوند میان حقوق دریاها، حقوق هوایی، امنیت ملی و اختیارات حاکمیتی دولت‌ها وارد مرحله‌ای پیچیده و حساس می‌شود. در چنین وضعیتی، شناخت دقیق قواعد حاکم بر عبور در دریای سرزمینی،

محدوده صلاحیت دولت ساحلی، اختیارات ناشی از ضرورت‌های امنیتی و نیز شکاف‌های موجود در مقررات بین‌المللی، برای تحلیل وضعیت تنگه هرمز اهمیتی مضاعف پیدا می‌کند.

تنگه هرمز، از این حیث، صرفا یک آبراه جغرافیایی نیست، بلکه عرصه‌ای است که در آن، حاکمیت، امنیت، حقوق بین‌الملل دریاها و ملاحظات بحران، هم‌زمان حضور دارند. از یک سو، دولت ساحلی در دریای سرزمینی خود از حق حاکمیت برخوردار است و می‌تواند برای جلوگیری از عبور غیر بی‌ضرر، تعیین مسیر، وضع مقررات، اخذ عوارض در قبال خدمات خاص، تعلیق موقت عبور و اعمال برخی صلاحیت‌های حقوقی و کیفری اقدام کند. از سوی دیگر، در وضعیت بحران یا جنگ، مسئله حفظ امنیت ملی، صیانت از قلمرو هوایی و دریایی و مقابله با تهدیدات خارجی، ابعاد تازه‌ای به این اختیارات می‌بخشد؛ از همین رو، بررسی قواعد و مقررات داخلی و بین‌المللی حاکم بر تنگه هرمز، بدون توجه توأمان به حق عبور بی‌ضرر و مفهوم حاکمیت در شرایط بحران، ناقص خواهد بود. تبیین این دو محور، زمینه فهم بهتر جایگاه حقوقی ایران در این منطقه راهبردی را فراهم می‌سازد و نشان می‌دهد که چگونه قواعد حقوق بین‌الملل، در کنار قوانین داخلی، به چارچوب‌بندی اعمال حاکمیت و تأمین امنیت ملی در یکی از مهم‌ترین نقاط دریایی جهان کمک می‌کنند.



جایگاه ژئوپلیتیکی خلیج فارس در راهبرد و الگوی امنیتی جمهوری اسلامی ایران



سروش امیری

عضو هیأت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین؛



غفار زارعی

استادیار گروه علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی

خلیج فارس، از نظر جغرافیایی در منطقه‌ای قرار گرفته است که میان سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا ارتباط برقرار می‌کند. این موقعیت، در کنار وجود ذخایر عظیم نفت و گاز، موجب شده است که خلیج فارس همواره در کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار داشته باشد. در این میان، تنگه هرمز به عنوان دروازه ورودی و خروجی خلیج فارس، اهمیت ویژه‌ای دارد. بخش مهمی از نفت و فرآورده‌های انرژی کشورهای منطقه از طریق این تنگه به بازارهای جهانی منتقل می‌شود و بسیاری از کشورهای صنعتی، از جمله کشورهای غربی و ژاپن، برای تأمین انرژی خود به استمرار جریان انتقال نفت از این مسیر وابسته‌اند.

اهمیت تنگه هرمز تنها به انتقال انرژی محدود نمی‌شود. این تنگه از نظر ارتباطی و ترانزیتی، مسیر اصلی دسترسی کشورهای ساحلی خلیج فارس به آب‌های آزاد است. از نظر سیاسی و راهبردی نیز، کنترل و امنیت آن با منافع قدرت‌های بزرگ پیوند خورده است. به همین دلیل، هرگونه تغییر در وضعیت امنیتی خلیج فارس یا تنگه هرمز می‌تواند بر بازار انرژی، امنیت منطقه‌ای، روابط میان دولت‌ها و حتی امنیت جهانی اثرگذار باشد. تحلیل جایگاه خلیج فارس و تنگه هرمز، بدون توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران، امکان‌پذیر نیست. ایران در شمال خلیج فارس قرار گرفته و از سواحل گسترده، جزایر متعدد و موقعیتی مسلط بر بخش مهمی از تنگه هرمز برخوردار است. همین موقعیت جغرافیایی، ایران را به بازیگری مهم و تأثیرگذار در معادلات امنیتی منطقه تبدیل کرده است. از این منظر، راهبرد امنیتی ایران را باید در ارتباط با ویژگی‌های جغرافیایی، تاریخی، سیاسی و اقتصادی منطقه مورد بررسی قرار داد.

مبانی نظری و مفهومی

ژئوپلیتیک، مطالعه تأثیر عوامل جغرافیایی بر سیاست و روابط قدرت در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است. بر اساس این رهیافت، موقعیت جغرافیایی کشورها، منابع طبیعی، راه‌های ارتباطی، دسترسی به دریاها و تنگه‌ها و قرار گرفتن در مسیرهای مهم تجاری و انرژی، در شکل‌گیری قدرت و امنیت آن‌ها نقش اساسی دارد.

در ادبیات ژئوپلیتیکی، نظریه‌های مختلفی برای تبیین قدرت دولت‌ها و مناطق ارائه شده است. نظریه هارتلند، بر اهمیت سرزمین مرکزی و کنترل مناطق خشکی تأکید دارد. در مقابل، نظریه ریملند، مناطق پیرامونی و حاشیه‌ای اوراسیا را کانون رقابت قدرت‌ها معرفی می‌کند. نظریه قدرت دریایی نیز بر نقش دریاها، ناوگان دریایی، خطوط ارتباطی و

کنترل مسیرهای دریایی در شکل‌گیری قدرت دولت‌ها تأکید دارد.

خلیج فارس و تنگه هرمز را می‌توان در چارچوب نظریه‌های ریم‌لند و قدرت دریایی بررسی کرد. این منطقه در حاشیه جنوبی اوراسیا قرار دارد و در عین حال، به دلیل برخورداری از منابع انرژی و مسیرهای دریایی، در مرکز رقابت قدرت‌های بزرگ واقع شده است. تنگه هرمز نیز، به عنوان یک گلوگاه ارتباطی، اهمیت ویژه‌ای در راهبردهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارد. مفهوم راهبرد نیز به مجموعه‌ای از سیاست‌ها، اقدامات و تدابیری اطلاق می‌شود که برای دستیابی به اهداف اساسی در عرصه‌های سیاسی، اقتصادی، نظامی و امنیتی اتخاذ می‌شود. بر این اساس، راهبرد جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس، متأثر از جایگاه جغرافیایی کشور، ضرورت حفظ امنیت ملی، حفاظت از تمامیت ارضی و مقابله با مداخله قدرت‌های خارجی شکل گرفته است.

اهمیت راهبردی تنگه هرمز برای غرب

تنگه هرمز برای کشورهای غربی و قدرت‌های صنعتی، از اهمیت راهبردی برخوردار است؛ زیرا بخش مهمی از منابع نفتی جهان در منطقه خلیج فارس قرار دارد و انتقال این منابع از طریق تنگه هرمز صورت می‌گیرد. کشورهای ایالات متحده آمریکا، کشورهای اروپایی و ژاپن، به شکل‌های مختلف به انرژی صادرشده از خلیج فارس وابسته بوده‌اند. این وابستگی موجب شده است که قدرت‌های بزرگ، امنیت تنگه هرمز را بخشی از امنیت انرژی و امنیت اقتصادی خود بدانند. اهمیت نفت خلیج فارس، سبب شده است که این منطقه در راهبردهای سیاسی و نظامی آمریکا جایگاهی ویژه داشته باشد. حضور نظامی قدرت‌های فرامنطقه‌ای در خلیج فارس، در بسیاری از موارد با هدف تأمین امنیت مسیرهای انرژی، حفاظت از خطوط کشتیرانی و حفظ امکان دسترسی به منابع نفتی توجیه شده است. با این حال، حضور خارجی در منطقه از دید جمهوری اسلامی ایران، عاملی برای افزایش ناامنی و تهدید استقلال و امنیت کشورهای منطقه تلقی می‌شود.

تنگه هرمز از نظر اقتصادی نیز اهمیت فراوان دارد. کشتی‌های حامل نفت و فرآورده‌های انرژی برای رسیدن به بازارهای جهانی باید از این مسیر عبور کنند. اگرچه برای انتقال نفت، مسیرهای جایگزین مانند خطوط لوله وجود دارد، ظرفیت محدود، هزینه بالا، دشواری‌های فنی و جغرافیایی و ناتوانی این مسیرها در جایگزینی کامل حمل‌ونقل دریایی، موجب شده است که اهمیت تنگه هرمز همچنان حفظ شود. از نظر ارتباطی و ترانزیتی، تنگه هرمز مسیر اتصال کشورهای خلیج فارس با آب‌های آزاد است. این وضعیت، اهمیت آن را برای تجارت خارجی، واردات و صادرات، ارتباطات دریایی و دسترسی به بازارهای بین‌المللی دوچندان می‌کند. از نظر سیاسی و راهبردی نیز، تنگه هرمز محل تلاقی منافع کشورهای ساحلی و قدرت‌های خارجی است و هر یک از بازیگران تلاش می‌کنند جایگاه خود را در ترتیبات امنیتی منطقه تثبیت کنند.

رژیم حقوقی تنگه هرمز

یکی از مباحث مهم در خصوص تنگه هرمز، رژیم حقوقی حاکم بر عبور کشتی‌هاست. در حقوق بین‌الملل دریاها، میان «عبور بی‌ضرر» و «عبور ترانزیتی» تفاوت وجود دارد. عبور بی‌ضرر، ناظر بر عبور کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی دولت ساحلی است؛ مشروط بر آنکه این عبور مخل صلح، نظم عمومی

یا امنیت دولت ساحلی نباشد. عبور ترانزیتی نیز در مورد تنگه‌هایی مطرح می‌شود که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند و ارتباط میان دو بخش از آب‌های آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را برقرار می‌کنند. کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد درباره حقوق دریاها، مهم‌ترین سند بین‌المللی در زمینه تنظیم رژیم حقوقی دریاهاست. ایران این کنوانسیون را امضا کرده، اما آن را به تصویب نهایی نرسانده است. از این رو، در تحلیل وضعیت حقوقی ایران، باید میان تعهدات معاهده‌ای و قواعدی که ممکن است در حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده باشند، تفکیک کرد.

بر اساس موضع مطرح‌شده در متن، ایران بر حاکمیت خود بر دریای سرزمینی و حقوق دولت ساحلی تأکید دارد و در خصوص عبور کشتی‌ها، قواعد عبور بی‌ضرر را مورد توجه قرار می‌دهد. در مقابل، برخی دولت‌های دریانورد و قدرت‌های خارجی، بر شمول رژیم عبور ترانزیتی در تنگه هرمز تأکید می‌کنند. همین اختلاف دیدگاه حقوقی، در کنار اهمیت راهبردی تنگه، زمینه برخی تنش‌های سیاسی و امنیتی را فراهم کرده است.

در سال ۲۰۰۸، رویارویی دریایی ایران و آمریکا در تنگه هرمز، نمونه‌ای از پیوند میان اختلافات حقوقی و مسائل امنیتی بود. همچنین توقیف نفتکش بریتانیا و ادعاهای حقوقی مطرح‌شده درباره آن، بار دیگر نشان داد که تنگه هرمز عرصه‌ای است که در آن حقوق بین‌الملل دریاها، حاکمیت دولت ساحلی و الزامات امنیتی با یکدیگر ارتباط پیدا می‌کنند.

مسئولیت راهبردی ایران و قدرت دریایی

موقعیت جغرافیایی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، مسئولیت راهبردی ویژه‌ای برای جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده است. نظریه قدرت دریایی بر این اساس استوار است که توانایی دولت‌ها برای حفظ خطوط ارتباطی، کنترل مسیرهای دریایی و دفاع از منافع ملی، به قدرت دریایی آنان وابسته است. در چارچوب راهبرد دفاعی ایران، قابلیت‌هایی مانند مین‌های دریایی، شناورها و ناوچه‌ها، قایق‌های تندرو، زیردریایی‌ها و موشک‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند. این ابزارها در مجموع، بخشی از ظرفیت بازدارندگی ایران در تنگه هرمز را تشکیل می‌دهند. هدف از این توانمندی‌ها، حفظ امنیت ملی، مقابله با تهدیدات خارجی و افزایش هزینه هرگونه اقدام نظامی علیه ایران عنوان شده است.

الگوی امنیتی جمهوری اسلامی ایران

الگوی امنیتی جمهوری اسلامی ایران در تنگه هرمز، در متن مقاله با عنوان «الگوی امنیتی انقلابی» معرفی شده است. این الگو بر رد مداخله خارجی، مخالفت با حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای و استفاده از بازدارندگی برای حفظ امنیت تأکید دارد. بر اساس این دیدگاه، امنیت خلیج فارس باید توسط کشورهای منطقه تأمین شود و دخالت قدرت‌های خارجی نه‌تنها امنیت پایدار ایجاد نمی‌کند، بلکه زمینه افزایش تنش و بی‌ثباتی را فراهم می‌سازد.

در کنار این الگو، مفهوم «امنیت مشارکتی» نیز مورد توجه قرار گرفته است. امنیت مشارکتی بر مشارکت، همکاری، گفت‌وگو و ایجاد توازن میان کشورهای منطقه استوار است. بر اساس دیدگاه‌های مرتبط با امنیت منطقه‌ای، از جمله دیدگاه بوزان، امنیت دولت‌ها در یک منطقه به یکدیگر پیوند خورده است و تهدید علیه یک کشور می‌تواند بر امنیت سایر کشورهای منطقه نیز اثر بگذارد. از این منظر،

امنیت خلیج فارس نمی‌تواند صرفا بر قدرت نظامی یک کشور یا حضور نیروهای خارجی استوار باشد. ایجاد امنیت پایدار نیازمند همکاری کشورهای ساحلی، احترام به حاکمیت دولت‌ها، حفظ مسیرهای کشتیرانی، کاهش تنش‌ها و ایجاد سازوکارهای منطقه‌ای است. مشارکت و همکاری، در صورت تحقق، می‌تواند از تبدیل اختلافات سیاسی و حقوقی به بحران‌های امنیتی جلوگیری کند.

بنابراین خلیج فارس و تنگه هرمز، به دلیل موقعیت جغرافیایی، منابع انرژی، نقش ارتباطی و جایگاه سیاسی ـ راهبردی، از مهم‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی جهان هستند. تنگه هرمز نه‌تنها مسیر اصلی انتقال نفت و انرژی، بلکه گذرگاهی حیاتی برای ارتباط کشورهای خلیج فارس با آب‌های آزاد است. از همین رو، امنیت و ثبات آن با منافع کشورهای منطقه و اقتصاد جهانی ارتباط مستقیم دارد.

جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی، طول سواحل، قرار گرفتن در شمال خلیج فارس و مجاورت با تنگه هرمز، جایگاهی حساس و تأثیرگذار در امنیت منطقه‌ای دارد. این موقعیت، هم فرصت ژئوپلیتیکی و هم مسئولیت راهبردی ایجاد می‌کند. ایران از یک سو باید از حاکمیت، امنیت ملی و منافع خود دفاع کند و از سوی دیگر، در ترتیبات امنیتی منطقه‌ای نقش مؤثر داشته باشد. بررسی رژیم حقوقی تنگه هرمز نشان می‌دهد که مسئله عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیتی، در کنار وضعیت حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ و قوانین داخلی ایران، از مهم‌ترین موضوعات مرتبط با این آبراه است. همچنین توانمندی‌های دریایی و موشکی ایران، بخشی از الگوی بازدارندگی آن را تشکیل می‌دهد. با این حال، امنیت پایدار تنها از طریق قدرت نظامی حاصل نمی‌شود و به همکاری، مشارکت و ایجاد توازن میان کشورهای منطقه نیاز دارد. ایران به عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای خاورمیانه و دارای جایگاه جغرافیایی و فرهنگی ممتاز، در تحولات خلیج فارس و امنیت منطقه‌ای نقش تعیین‌کننده دارد. موقعیت آن میان شرق و غرب و در مجاورت خلیج فارس و تنگه هرمز، اهمیت کشور را برای امنیت و اقتصاد جهانی افزایش داده است. بر همین اساس، ثبات یا بی‌ثباتی ایران می‌تواند پیامدهایی در سطح منطقه‌ای و جهانی داشته باشد.

تنگه در ورطه زایش نظم بازدارنده ایران



حسین دلیر
روزنامه نگار

آرامش خلیج فارس و امنیت تنگه هرمز، قربانی انگاره مهار یا حذف ایران در معادلات منطقه شده است. شاید همین ورطه بحرانی، بتواند نظم نوین غرب آسیا را از نو صورت‌بندی کند. وارونگی مفهومی این موقعیت، در چارچوب روایت‌های خطی جنگ و صلح نمی‌گنجد. مدیریت تنگه هرمز، اهرم ایران برای تغییر معادله «قدرت_هزینه» است و اگر خردگریزی شخصی ترامپ تداوم نیابد، شاید واشنگتن را به پذیرش صلحی سرد و غیررسمی وادارد. از اسفند ۱۴۰۴ تاکنون، راهبرد کاخ سفید در قبال ایران پیوسته ناپایدار و متغیر بوده است. ترامپ که روزگاری «نابودی کامل ایران» را با حروف درشت توییت کرده بود، ناگاه از «طرح قابل تأمل» تهران سخن گفت و معاون خود را به مأموریت مذاکره فرستاد. اندکی بعد، تفاهم‌نامه را نادیده گرفت و فرمان حمله به جنوب ایران را صادر کرد.

سه متغیر ملموس، بیش از همه، این چرخش‌ها را توضیح می‌دهند. نخست، راهبرد مدیریت تنگه ثابت کرد که تهدید بستن آبراه، اگر با اراده عملی همراه شود، می‌تواند قیمت نفت را تا آستانه‌ای بی‌سابقه بالا ببرد و تورم آمریکا را به‌ویژه پیش از انتخابات افزایش دهد. دوم، برگزاری جام جهانی فوتبال، پنجره زمانی تداوم و گسترش جنگ را بست؛ میزبان بزرگ‌ترین رویداد ورزشی جهان نمی‌تواند همزمان آتش بحران انرژی را برافروخته نگه دارد. سوم، جنگ ترکیبی ایران روشن ساخت که هزینه رویارویی با مدافعی خلاق، بیش از تحمل برآورد شده است. واشنگتن اینک در مخمصه‌ای پیچیده قرار دارد؛ از یک‌سو باید اعتبار خود را حفظ کند و از سوی دیگر با هزینه‌هایی مواجه است که دامنه و پایان آن را به‌تنهایی تعیین نمی‌کند. مهم‌تر از چرخش محاسبات آمریکا، تغییر نگاه برخی همسایگان ایران نیز جای درنگ دارد. ترکیه، پاکستان و عربستان تا حدودی رابطه خود با جمهوری اسلامی را بازآرایی کردند. برای نمونه، آنکارا که در سال‌های گذشته رقابتی پنهان با تهران در سوریه و عراق داشت، در بحران اخیر به میانجیگری روی آورد؛ نه از سر همگرایی، بلکه برای پیشگیری از فروپاشی موازنه‌ای که ناامنی را به مرزها و حتی درون ترکیه می‌کشاند. پاکستان اما شگفتی‌ساز این ماه‌های پرتنش بود. کشوری که در نگاه نخست بازیگری حاشیه‌ای به نظر می‌رسید، در عمل به ستون فقرات تاب‌آوری اقتصادی ایران در برابر محاصرهٔ دریایی بدل شد. هنگامی که ناوهای آمریکا ورود هرگونه شناور را به آب‌های ایران مسدود کردند، اسلام‌آباد شش مسیر زمینی جدید به روی تجارت تهران گشود و محاصره

را عملاً کم‌اثر ساخت. پیام‌های میان ایران و آمریکا نیز، اغلب از کانال این همسایه منتقل شد. اسلام‌آباد با اتخاذ سیاست «موازنه فعال» ـ حفظ رابطه راهبردی با چین و عربستان در کنار حمایت عملی از ایران ـ نوعی دیپلماسی چندسویه و کم‌سابقه را در پیش گرفت. عربستان اما بازتنظیمی واقع‌بینانه را دنبال کرد. با وجود اعلام وزارت خارجه این کشور مبنی بر «از بین رفتن اعتماد به ایران»، ریاض در عمل از هر اقدام تحریک‌آمیزی پرهیز کرد و خواستار احیای دیپلماسی شد. شکاف میان موضع رسمی و رفتار محتاطانه سعودی‌ها، دو دلیل روشن داشت: نخست، مصون ماندن از حملات تلافی‌جویانه به زیرساخت‌های انرژی؛ و دوم، مهار نارضایتی در استان‌های شیعه‌نشین شرق که برای ثبات این پادشاهی مخاطره‌آمیز است. ریاض به این نتیجه رسیده که مدیریت تنش با ایرانِ قدرتمند، کم‌هزینه‌تر از تقابل بیهوده است. اروپا نیز با فاصله‌گیری از موضع سنتی خود، گام‌های پیدا و پنهانی در بازنگری رابطه با تهران برداشت؛ تا آنجا که برخی مواضع پیش‌تر پنهان، در مذاکرات سیاسی سران قاره سبز به رسانه‌ها راه یافت. تأکید مقامات اتحادیه بر امکان گنجاندن مسائل موشکی و منطقه‌ای در مذاکرات، پیام مشخصی دارد. به روشنی اعلام کرده‌اند که تمرکز صرف بر پرونده هسته‌ای، به توافقی ضعیف‌تر از برجام می‌انجامد. این سیگنال‌ها از احتمال کاهش تحریم‌های موشکی در برابر شفافیت بیشتر هسته‌ای حکایت دارند. در همین حال، تلاش برای ایفای نقشی مستقل از واشنگتن در معماری امنیتی جدید منطقه را نیز دنبال می‌کنند. در میان این هیاهو، دیپلماسی کم‌صدای عمان و قطر، پنجره مذاکره را باز نگه داشت. عمان، پل سنتی تهران و واشنگتن، بیش از هر کانال دیگری پیام‌های محرمانه و امنیتی را جابه‌جا کرد. قطر نیز با میزبانی پایگاه هوایی «العدید» آمریکا و هم‌زمان گفت‌وگوی مستقیم با ایران، نقشی دوگانه اما حیاتی ایفا کرد. این دو کشور همراه با پاکستان، هسته اولیه ائتلافی از میانجی‌ها را تشکیل دادند تا ظرفیتی در دسترس برای کنترل بحران باشند. عملیات ترکیبی و چندسطحی ایران آشکار کرد که با بودجه نظامی محدود، اما متکی بر ابتکار تاکتیکی و مزیت جغرافیایی، می‌توان هزینه‌ای فراتر از برآورد بر بازیگر بزرگ‌تر تحمیل کرد. با این حال، امتداد بحران می‌تواند همین مزیت را به ورطه‌ای برای اقتصاد ایران، همسایگان و بازارهای جهانی بدل کند. آینده‌پژوهان نظامی معتقدند دریا، سایبر و فضا میدان‌های اصلی نبردهای آینده خواهند بود و ایران نیز به‌تدریج بخشی از توان خود را با مختصات این حوزه‌ها سازگار کرده است. مجموعه این نشانه‌ها، صلح سرد را به محتمل‌ترین چشم‌انداز تنش بدل می‌کند؛ وضعیتی که در آن نه جنگ سخت ادامه می‌یابد و نه صلح کامل برقرار می‌شود. غنی‌سازی هسته‌ای ایران در سطح مورد نیاز ادامه می‌یابد، تنگه هرمز زیر نظر ایران و عمان مدیریت می‌شود و تحریم‌ها نیز به‌تدریج ـ نه به‌طور کامل ـ رو به کاهش می‌گذارند. برآیند این تغییر معادلات، فراتر از تثبیت بازدارندگی ایران، زایش نظمی تازه در منطقه را دلالت دارد. در سپهر همکاری‌های منطقه‌ای، هیچ هژمون مطلقی وجود نخواهد داشت؛ آمریکا دیگر بازیگر مسلط پیشین نخواهد بود و ایران نیز از معادله امنیتی منطقه کنار نمی‌رود. این‌گونه، ایران به قدرت وتوی غیررسمی در امنیت انرژی و ژئوپلیتیک منطقه تبدیل



می‌شود. شاید انگیزه اصلی حمله‌های نظامی، فراتر از پرونده‌های هسته‌ای و موشکی، آزمودن واپسین امکان برای جلوگیری از تثبیت همین جایگاه منطقه‌ای ایران بوده باشد. بزرگ‌ترین دستاورد پنهان بحران کنونی برای ایران، عضویت در باشگاه بازیگران تعیین‌کننده است؛ آن هم بدون پرداخت بهای جنگ تمام‌عیار یا پذیرش شروط تحقیرآمیز. این کشور در محاسبات راهبردی قدرت‌های بزرگ، از این پس بازیگری قابل رجوع خواهد بود. بنابراین باید بتواند این ظرفیت بازدارنده را به نفوذ پایدار و منفعت اقتصادی تبدیل کند. چه‌بسا حفظ این موقعیت، دشوارتر از جنگیدن در تنگه هرمز و خلیج فارس باشد.

تنگه هرمز و نظم نوین منطقه‌ای؛
از حکمرانی تک‌بعدی تا حکمرانی شبکه‌ای



سید حسین جعفری
مشاور رسانه ای اندیشکده حکمرانی و قانون گذاری
استان بوشهر و مدرس دانشگاه

ثبات و امنیت تنگه هرمز صرفا یک مسئله نظامی یا ژئوپلیتیکی نیست، بلکه چالشی عمیق در حوزه حکمرانی منطقه‌ای است. این یادداشت با نگاهی به تحولات کنونی، استدلال می‌کند که گذار از رویکردهای تک‌بعدی امنیتی به مدل «حکمرانی شبکه‌ای» مبتنی بر توسعه درون زای سواحل، دیپلماسی اقتصادی و مشارکت جوامع محلی، کلید تضمین منافع ملی پایدار در این آبراه راهبردی است.

فراتر از شاهراه نفت

تنگه هرمز سال‌هاست که در ادبیات جهانی صرفاً به عنوان یک «گلوگاه انرژی» شناخته می‌شود؛ مسیری که روزانه میلیون‌ها بشکه نفت وگاز از آن عبور می‌کند. اما تحولات اخیر منطقه‌ای نشان داد که نگاه تک‌بعدی امنیتی و نظامی به این پهنه آبی، شکننده و پرهزینه است. پرسش کلیدی اینجاست: چگونه می‌توان امنیت تنگه هرمز را از یک «پروژه واکنشی» به یک «فرایند توسعه‌محور» تبدیل کرد؟ پاسخ در گرو بازتعریف مفهوم حکمرانی در این منطقه است.

سه ضلع حکمرانی ماندگار

برای تضمین منافع ملی در بلندمدت، حکمرانی در تنگه هرمز باید بر سه محور زیر استوار شود:

۱. امنیت مردم‌پایه و توسعه سواحل (حکمرانی اجتماعی): امنیت پایدار صرفا با تجهیزات نظامی تأمین نمی‌شود، بلکه محصول توسعه و رضایت مردم ساحل‌نشین است. سرمایه‌گذاری در معیشت پایدار (صیادی صنعتی، گردشگری دریایی و اقتصاد آبی) در استان‌هایی مانند هرمزگان و مَکران، جمعیت بومی را به «نگهبانان منافع ملی» تبدیل می‌کند. حکمرانی موفق یعنی مردم احساس کنند امنیت تنگه، امنیت سفره آنان است.

۲. دیپلماسی اقتصادی و انرژی (حکمرانی بین‌المللی):انحصار عبور انرژی نباید به انزوای دیپلماتیک منجر شود. راهکار هوشمندانه، تبدیل تهدید به فرصت از طریق فعال‌سازی دیپلماسی ترانزیت و سوآپ انرژی است. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی می‌تواند بسته‌های تشویقی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت توسعه زیرساخت‌های چندوجهی حمل‌ونقل در پس‌کرانه‌های تنگه را پیشنهاد دهد. حکمرانی اقتصادی ایجاب می کند دشمن هزینه قطع شریان انرژی را بیش از حد تصور وتحمل کند.

۳. بازدارندگی مبتنی بر فناوری و حقوق (حکمرانی دفاعی-حقوقی):در کنار قدرت

نظامی، نیازمند اشراف اطلاعاتی و حقوقی هستیم. مقابله با جنگ‌های های ترکیبی و شناختی و جوسازی‌های بین‌المللی درباره «ایمنی آبراه» مستلزم شفاف‌سازی دائمی قوانین دریانوردی و اثبات عملی پایبندی ایران به حقوق بین‌الملل دریاهاست. براین اساس،حکمرانی هوشمند یعنی دنیا بداند تنگه هرمز نه در مشت تهدید، بلکه تحت قانون اداره می‌شود.

بر این اساس، تنگه هرمز امروز بستر آزمون یک نظریه حکمرانی است: آیا می‌توان از یک تهدید ژئوپلیتیک، یک حماسه توسعه ساخت؟ پیشنهاد می‌شود نمایندگان محترم مجلس، با تصویب طرح‌های ویژه متناظر با قانون برنامه هفتم پیشرفت سازوکار تشکیل «شورای عالی حکمرانی سواحل راهبردی» را فراهم کنند تا سیاست‌های امنیتی، اقتصادی و اجتماعی در این منطقه به صورت یکپارچه و شبکه‌ای اجرا گردد. امنیت تنگه هرمز نه در لوله تفنگ، که در لنگرگاه اشتغال و توسعه پایدار تضمین خواهد شد.



اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر تنگه هرمز: از منظر فقه امامیه، حقوق ایران و حقوق بین‌الملل



وحید زارع شریف
عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی

تنگه هرمز، یکی از راهبردی‌ترین آبراه‌های جهان است و جایگاه آن در معادلات امنیتی، اقتصادی و حقوقی، فراتر از یک مسیر صرفا جغرافیایی است. این تنگه، به دلیل پیوند خلیج فارس با آب‌های آزاد و نقش تعیین‌کننده‌اش در انتقال انرژی، همواره موضوع توجه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده است. در چنین وضعی، جمهوری اسلامی ایران به سبب برخورداری از بیشترین طول ساحلی در مجاورت خلیج فارس و نیز در اختیار داشتن جزایر راهبردی، موقعیتی ویژه برای دفاع از حاکمیت خود بر این آبراه دارد. پرسش اصلی آن است که این حاکمیت بر چه مبانی و ادله‌ای استوار است و چگونه می‌توان آن را از منظر فقه امامیه، حقوق داخلی ایران و حقوق بین‌الملل توجیه و تقویت کرد.

از منظر فقه امامیه، تنگه هرمز صرفا یک گذرگاه دریایی نیست، بلکه بخشی از حوزه حاکمیت و امنیت سرزمینی و فرامرزی جمهوری اسلامی ایران تلقی می‌شود. در این چارچوب، ادله‌ای مانند قاعده نفی سبیل، حفظ بیضه اسلام، حفظ نظام، دفاع مشروع، وجوب دفع تجاوز، تقویت بنیه دفاعی، مقدمه واجب، تقدیم اهم بر مهم، لاضرر، لاحرج، نفی ضرر محتمل، دارالاسلام، حاکمیت بر مرزها، وجوب مرابطه، سلطنت، حرمت اسراف در منابع عمومی، «المؤمنون عند شروطهم»، حفظ عزت و کرامت مسلمانان، امر به معروف و نهی از منکر و حرمت تشبه به کفار، همگی در جهت اثبات و تقویت حق اعمال حاکمیت ایران قابل تحلیل‌اند. در این منظومه، حفظ امنیت تنگه هرمز، نه یک امر صرفاً سیاسی، بلکه یک تکلیف شرعی و حکومتی است که با صیانت از استقلال، کیان امت اسلامی و مصالح عالیه کشور پیوند دارد.

قاعده نفی سبیل: مهم‌ترین مستندات فقهی

بر پایه قاعده نفی سبیل ، شارع مقدس به گونه‌ای حکم نکرده است که کافر بر مسلمان سلطه و برتری یابد. از این رو، هر ترتیبی که به سلطه قدرت‌های خارجی بر یکی از حساس‌ترین شریان‌های حیاتی جهان اسلام بینجامد، با این قاعده ناسازگار است. تنگه هرمز، به دلیل اتصال خلیج فارس به دریای آزاد و نقش آن در عبور بخش بزرگی از انرژی جهان، می‌تواند محل اعمال نفوذ یا سلطه بیگانه قرار گیرد؛ حال آنکه مبانی فقهی یادشده چنین سلطه‌ای را برنمی‌تابد. در همین راستا، حفظ بیضه اسلام و حفظ نظام نیز به‌عنوان دو عنوان کلان فقهی، هرگونه تضعیف اقتدار حاکمیت اسلامی در این

منطقه حساس را نفی می‌کنند.

دفاع مشروع و وجوب دفع تجاوز

از سوی دیگر، دفاع مشروع و وجوب دفع تجاوز نیز از پایه‌های فقهی روشن در این موضوع‌اند. اگر تنگه هرمز بخشی از محیط راهبردی و دفاعی جمهوری اسلامی ایران تلقی شود، تقویت بنیه دفاعی و بهره‌گیری از ابزارهای لازم برای صیانت از آن، نه‌تنها مجاز، بلکه واجب خواهد بود. مقدمه واجب نیز همین معنا را تکمیل می‌کند؛ یعنی اگر حفظ حاکمیت و امنیت تنگه هرمز واجب باشد، فراهم‌سازی مقدمات آن، از جمله تدابیر حقوقی، نظامی و اجرایی، نیز واجب است. همچنین تقدیم اهم بر مهم اقتضا می‌کند که در وضعیت تعارض میان مصلحت حیاتی امنیت ملی و برخی منافع فرعی یا ملاحظات ثانوی، آنچه به بقای نظام و امنیت کشور مربوط است، در اولویت قرار گیرد.

قاعده لاضرر و لاحرج

قاعده لاضرر و لاحرج نیز در این تحلیل نقش مهمی دارد. هیچ قاعده‌ای در شریعت نباید به گونه‌ای فهم شود که به ضرر و حرج شدید برای جامعه اسلامی بینجامد. اگر واگذاری یا تضعیف اعمال حاکمیت بر تنگه هرمز، موجب تهدید امنیت، اختلال در اقتصاد ملی، یا گشودن راه برای مداخله قدرت‌های بیرونی شود، چنین امری با لاضرر و لاحرج سازگار نیست. افزون بر آن، نفی ضرر محتمل نیز در شرایطی که خطر تهدید علیه یک آبراه راهبردی وجود دارد، مبنایی برای احتیاط و مداخله حاکمیتی فراهم می‌آورد. از این منظر، اتخاذ تدابیر لازم برای کنترل، نظارت و تنظیم عبور و مرور در این تنگه، در واقع پاسخی فقهی به احتمال وقوع ضرر است.

مفهوم دارالاسلام و حاکمیت بر مرزها

مفهوم دارالاسلام و حاکمیت بر مرزها نیز از دیگر ستون‌های استدلال فقهی است. مرزهای دریایی، همانند مرزهای زمینی، در زمره قلمروهایی‌اند که صیانت از آنها به عهده حکومت اسلامی است. وجوب مرابطه، که ناظر به مراقبت و پاسداری از مرزهای سرزمین اسلامی است، در این‌جا معنا و مصداقی روشن پیدا می‌کند. تنگه هرمز در حکم نقطه تماس امنیتی و ژئوپلیتیکی ایران با جهان خارج است و مرابطه در آن، بخشی از وظیفه دفاعی دولت اسلامی محسوب می‌شود.

در کنار اینها، قواعدی مانند سلطنت و حرمت اسراف در منابع عمومی نیز دلالت دارند که بهره‌برداری، مدیریت و حفاظت از ظرفیت‌های ملی و عمومی، باید تحت نظم و اقتدار حکومت قرار گیرد، نه تحت نفوذ بیگانه یا رهاشدگی حقوقی.

حقوق داخلی ایران

در سطح حقوق داخلی، مهم‌ترین مستند، قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران است که بر استقلال، تمامیت ارضی، نفی سلطه بیگانه و لزوم حفظ مرزها تأکید می‌کند. بر این اساس، حاکمیت ایران بر محدوده‌های دریایی و به‌ویژه بر تنگه هرمز، امتداد طبیعی اصول بنیادین قانون اساسی است. این اصول، صرفاً جنبه اعلامی ندارند، بلکه به نظام حقوقی کشور جهت می‌دهند و مبنای تفسیر قوانین عادی نیز قرار می‌گیرند. از همین رو، هرگونه تحلیل درباره تنگه هرمز باید در پرتو اصل حاکمیت ملی، استقلال سیاسی و حفظ امنیت کشور صورت گیرد.

قانون مناطق دریایی ایران، مصوب ۱۳۷۲، نیز از مهم‌ترین مستندات حقوق داخلی در این زمینه است. این قانون، رژیم حقوقی آب‌های ساحلی ایران را تعیین کرده و در ماده ۹، عبور

کشتی‌های جنگی، زیردریایی‌ها و وسایل نقلیه نظامی خارجی را منوط به کسب مجوز قبلی می‌کند. این حکم، از منظر حقوق داخلی، نشان‌دهنده آن است که جمهوری اسلامی ایران عبور بی‌قید و شرط شناورهای نظامی را در آبراه‌های تحت صلاحیت خود نمی‌پذیرد. درواقع، قانون‌گذار ایرانی با این حکم، از همان ابتدا مبنای حقوقی لازم برای اعمال نظارت و کنترل بر عبور و مرور نظامی را پیش‌بینی کرده است. سایر قوانین و مقررات نیز همین مسیر را تقویت می‌کنند و در مجموع، یک چارچوب حقوقی هماهنگ برای اعمال حاکمیت فراهم می‌آورند.

حقوق بین‌الملل

در سطح حقوق بین‌الملل، موضوع پیچیده‌تر است؛ زیرا تنگه هرمز همزمان در معرض ادعاهای مختلف و گاه متعارض قرار دارد. یکی از محورهای اصلی، مقایسه آن با سایر تنگه‌های جهان و رژیم‌های حقوقی متنوعی است که بر آنها حاکم است. تنگه‌های راهبردی جهان را می‌توان در شش دسته کلی طبقه‌بندی کرد و تنگه هرمز را در زمره تنگه‌هایی دانست که تحت کنترل دولت غیرعضو کنوانسیون ۱۹۸۲ و با استناد به دکترین معترض مستمر قرار دارند. این طبقه‌بندی از آن جهت مهم است که نشان می‌دهد وضعیت حقوقی تنگه هرمز، نه یک حالت ساده و از پیش‌تعیین‌شده، بلکه نتیجه پیوند میان قواعد معاهده‌ای، عرفی، رویه دولت‌ها و اعتراضات حقوقی مستمر است.

ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را در سال ۱۹۸۲ امضا کرده، اما آن را تصویب نکرده است. افزون بر این، نسبت به اعمال حق عبور ترانزیت برای کشتی‌های جنگی اعتراض کرده است. همین اعتراض، در کنار عدم الحاق نهایی به کنوانسیون، از منظر حقوق بین‌الملل اهمیت دارد؛ زیرا دکترین معترض مستمر می‌تواند در برخی موارد، مانع از شکل‌گیری یا تثبیت یک قاعده عرفی علیه دولت معترض شود. رویه ایران در این‌باره، با عملکرد چین، روسیه و حتی آمریکا در برخی تنگه‌ها هم‌سویی‌هایی دارد. بدین ترتیب، استدلال می‌شود که ایران در انزوا نیست، بلکه در میان دولت‌هایی قرار می‌گیرد که در شرایط خاص، نسبت به عبور ترانزیتی یا آزادی کامل عبور شناورهای نظامی موضع احتیاطی یا اعتراضی اتخاذ کرده‌اند.

در تحلیل حقوق بین‌الملل، ادله‌ای چون دکترین معترض مستمر، دفاع مشروع، ضرورت، تناسب، استثنای امنیت ملی، رفتار متقابل، حقوق ارگا اُمنِس و منع سوءاستفاده از حق نیز بهره می‌گیرد. دکترین معترض مستمر نشان می‌دهد که سکوت یا مخالفت مستمر یک دولت، در بعضی موارد، از پذیرش قاعده عرفی جلوگیری می‌کند. دفاع مشروع، توجیه‌گر واکنش حقوقی و حتی عملی به تهدیدهای بالفعل یا قریب‌الوقوع است. ضرورت و تناسب نیز اجازه نمی‌دهند که اقدامات حاکمیتی از حد لازم فراتر رود، اما در عین حال، برای حفاظت از منافع حیاتی دولت به‌کار می‌روند. استثنای امنیت ملی نیز تأکید می‌کند که آزادی‌های بین‌المللی دریاها نمی‌توانند به قیمت تهدید مستقیم امنیت دولت ساحلی اعمال شوند. رفتار متقابل، حقوق ارگا اُمنِس و منع سوءاستفاده از حق نیز هر یک به‌نحوی، از موضع ایران در برابر ادعاهای یک‌جانبه یا رفتارهای مداخله‌گرایانه حمایت می‌کنند. البته اعمال حاکمیت بر تنگه هرمز با

چالش‌هایی نیز روبه‌روست. در حوزه فقه امامیه، مهم‌ترین چالش، چگونگی تطبیق عناوین و قواعد فقهی بر واقعیت پیچیده حقوقی و سیاسی تنگه است. در حوزه حقوق داخلی، مسئله هماهنگی میان قوانین، سیاست‌های اجرایی و نیازهای روزآمد امنیتی مطرح می‌شود. در حوزه حقوق بین‌الملل نیز چالش اصلی، تعارض میان ادعاهای ایران و برداشت‌های موسع از آزادی دریانوردی است؛ از همین‌رو، مقاله تنها به استنادهای نظری بسنده نمی‌کند، بلکه راه‌حل‌هایی نیز پیشنهاد می‌کند. مهم‌ترین پیشنهاد از دیدگاه نگارنده انعقاد یک معاهده دوجانبه میان ایران و عمان درباره رژیم حقوقی تنگه هرمز است. این پیشنهاد از آن رو اهمیت دارد که عمان در سوی جنوبی تنگه قرار دارد و هر توافقی میان دو دولت ساحلی می‌تواند به تثبیت چارچوبی باثبات، قابل پیش‌بینی و منطبق با منافع متقابل بینجامد. افزون بر این، تدوین فقه حکومتی تنگه هرمز، اصلاح قانون مناطق دریایی، ایجاد کمیته هماهنگی تنگه هرمز، تقویت دیپلماسی حقوقی، وضع مقررات زیست‌محیطی و تقویت بازدارندگی نظامی نیز از جمله راه‌حل‌های تکمیلی‌اند که مقاله بر آنها تأکید می‌کند. در این میان، وضع مقررات زیست‌محیطی اهمیت خاصی دارد؛ زیرا امنیت تنگه هرمز تنها امنیت نظامی نیست، بلکه امنیت دریایی، اقتصادی و محیط‌زیستی را نیز دربر می‌گیرد.

در نهایت به مظر می‌رسد که اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر تنگه هرمز، بر سه پایه فقه امامیه، حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل قابل دفاع و تقویت است. فقه امامیه، ضرورت صیانت از نفوذناپذیری و استقلال را به‌مثابه یک تکلیف شرعی صورت‌بندی می‌کند؛ حقوق داخلی، این تکلیف را در قالب قواعد الزام‌آور ملی متجلی می‌سازد؛ و حقوق بین‌الملل نیز، در پرتو دکترین‌های معتبر و رویه‌های مشابه دولتی، امکان استدلال و دفاع از این موضع را فراهم می‌آورد. از این رو، تنگه هرمز برای جمهوری اسلامی ایران صرفا یک گذرگاه دریایی نیست، بلکه بخشی از قلمرو راهبردی و حقوقی حاکمیت ملی است که حفاظت از آن، مستلزم پیوند میان فقه، حقوق و راهبرد است.

تبیین چارچوب حقوقی نوین برای مدیریت تنگه هرمز؛ مطالعه تطبیقی الگوهای بین‌المللی و ارائه مدل مفهومی



زینب فرهمندزاد
عضو هیأت علمی دانشگاه جامع انقلاب اسلامی

در ادبیات حقوق بین‌الملل و روابط بین‌الملل، تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی همواره محل تلاقی منافع دولت‌های ساحلی و قدرت‌های دریایی بوده‌اند. با توجه به تحولات دیپلماتیک ضرورت تدوین یک سازوکار حقوقی پایدار برای اداره آینده تنگه هرمز با مشارکت جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان بیش از پیش احساس می‌شود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS)، با وجود جامعیت نسبی، در خصوص تفکیک رژیم عبور ناوگان نظامی از تجاری و همچنین اعطای اختیارات ویژه به دولت‌های ساحلی در شرایط بحران و تهدیدات امنیتی، دارای خلأهای هنجاری است. این یادداشت علمی از منظر روش‌شناسی حقوقی، با استناد به ظرفیت‌های موجود در مواد ۴۱ و ۴۲ کنوانسیون مذکور و با الگوبرداری از رژیم‌های حقوقی خاص (Sui Generis) در سایر آبراه‌های استراتژیک جهان، در پی ارائه یک مدل مفهومی برای تثبیت حاکمیت و تضمین امنیت در تنگه هرمز است.

۲. چارچوب حقوقی موجود: ظرفیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲

حقوق بین‌الملل دریاها، اختیارات قابل توجهی را برای دولت‌های هم‌مرز تنگه‌ها قائل شده است. هرچند جمهوری اسلامی ایران کنوانسیون ۱۹۸۲را صرفا امضا نموده و به تصویب نهایی نرسانده است، اما رویه عملی دولت ایران همواره مبتنی بر احترام به موازین پذیرفته‌شده این کنوانسیون بوده است.

۲ـ۱. تعیین آبراه‌ها و طرح‌های جداسازی (ماده ۴۱)

مبتنی بر بندهای مختلف ماده ۴۱، کشورهای ساحلی مجازند برای بهبود ایمنی ناوبری، آبراه‌های دریایی مشخصی را تعیین و طرح‌های جداسازی عبور و مرور را تنظیم نمایند. اقدام دولت ایران در دوران بحران‌های پیشین و جنگ رمضان در تعیین مسیرهای امن، دقیقاً انطباق با این هنجار بین‌المللی داشته است. این ماده همچنین اجازه جایگزینی طرح‌های جدید را در صورت اقتضای اوضاع و احوال می‌دهد.

۲ـ۲. صلاحیت قانون‌گذاری و مسئولیت بین‌المللی (ماده ۴۲)

ماده ۴۲ به کشورهای هم‌مرز تنگه اجازه می‌دهد در حوزه‌های ایمنی دریانوردی، تنظیم ترافیک دریایی، کنترل آلودگی محیط زیست و جلوگیری از نقض قوانین گمرکی و بهداشتی، قانون‌گذاری کنند. بند ٤ این ماده صراحتا بیان می‌دارد که کشتی‌های خارجی (حتی ناوهای جنگی و هواپیماهای دارای مصونیت حاکمیتی) ملزم به رعایت این قوانین هستند و در صورت تخلف، دولت صاحب پرچم دارای مسئولیت بین‌المللی خواهد بود.

۳. رویه‌های موفق بین‌المللی در مدیریت آبراه‌ها

در روش‌شناسی حقوق تطبیقی، بررسی نهادهای حقوقی مشابه برای پر کردن خلأهای تقنینی امری ضروری است. در این راستا،

چهار الگوی کلاسیک در حقوق بین‌الملل قابل واکاوی است:

۳-۱. رژیم حقوقی تنگه‌های بسفر و داردانل (معاهده مونترو ۱۹۳۶)

پس از تحولات تاریخی از معاهده ۱۷۷۴ تا لوزان، نهایتا کنوانسیون مونترو در سال ۱۹۳۶ به امضا رسید که موفق‌ترین الگو برای ایجاد توازن میان حاکمیت ملی و آزادی دریانوردی است.

تفکیک ماهوی: این کنوانسیون میان کشتی‌های تجاری و ناوگان نظامی تفکیک قائل شده است.

محدودیت‌های کمی و کیفی: برای ناوهای جنگی کشورهای غیرساحلی دریای سیاه، محدودیت تناژ (حداکثر ۴۵۰۰۰ تن) و محدودیت زمانی حضور (حداکثر ۲۱ روز) وضع شده است.

الزام به اطلاع‌رسانی: عبور ناوهای نظامی منوط به اطلاع قبلی (۸ الی ۱۵ روز پیش از عبور) است.

شرایط اضطراری: در زمان جنگ یا احساس خطر قریب‌الوقوع، ترکیه صلاحیت انحصاری برای مسدودسازی تنگه به روی ناوهای متخاصم را دارد.

۳-۲. رژیم حقوقی کانال سوئز (کنوانسیون قسطنطنیه ۱۸۸۸)

اگرچه کانال‌ها ماهیتا آبراه‌های مصنوعی هستند، اما تفکیک مفهوم «آزادی عبور» از «حق بهره‌برداری اداری و اقتصادی» در این الگو بسیار آموزنده است. دولت مصر ضمن تضمین آزادی کشتیرانی، از طریق سازمان کانال سوئز، ساختاری اقتصادی برای ارائه خدمات ناوبری ایجاد کرده است که درآمد سرشاری به همراه دارد و کاملاً با حقوق بین‌الملل سازگار است.

۳-۳. رژیم حقوقی کانال پاناما (۱۹۷۷)

معاهدات ۱۹۷۷ پاناما، الگویی از «تضمین‌های چندجانبه» را ارائه می‌دهد. الحاق نزدیک به ۴۰ کشور به پروتکل بی‌طرفی این کانال، مشروعیت بین‌المللی آن را به شدت ارتقا داده و هزینه نقض آن را بالا برده است.

۳-۴. نظام حقوقی تنگه‌های دانمارک (معاهده کپنهاگ ۱۸۵۷)

در تنگه‌های سوند و بلت‌ها، حق عبور بی‌ضرر در زمان صلح تضمین شده است، اما در زمان جنگ، دولت ساحلی (دانمارک) صلاحیت حاکمیتی برای تصمیم‌گیری در خصوص مسدود کردن تنگه به روی ناوهای جنگی را داراست.

۴. طراحی مدل مفهومی برای رژیم حقوقی تنگه هرمز

با ترکیب ظرفیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ و استقرا از الگوهای تطبیقی، نظام حقوقی مطلوب برای تنگه هرمز باید شامل مؤلفه‌های زیر باشد:

۴-۱. تفکیک رژیم عبور تجاری از نظامی

عرض ۳۹ کیلومتری تنگه هرمز، ایجاب می‌کند که عبور ادوات نظامی با قابلیت‌های تخریبی بالا (مانند ناوهای هواپیمابر و زیردریایی‌های هسته‌ای) متفاوت از کشتی‌های باری در نظر گرفته شود. عبور ترانزیت یا عبور بی‌ضرر نباید مخل امنیت و نظم عمومی دولت ساحلی باشد. لذا:

الزام به ثبت اطلاعات دقیق محموله و مقصد کشتی‌های تجاری جهت جلوگیری از قاچاق تسلیحات.

اعمال محدودیت‌های تناژ و زمان توقف برای ناوهای جنگی کشورهای فرامنطقه‌ای (مشابه مدل مونترو).

ممنوعیت یا محدودیت شدید برای عبور ناوهای هواپیمابر و الزام زیردریایی‌ها به حرکت در سطح آب با پرچم برافراشته.

۴-۲. مکانیسم واکنش به تهدیدات امنیتی

با توجه به سکوت ماده ۴۴ کنوانسیون دریاها در خصوص شرایط جنگی، رژیم جدید باید به دولت‌های ساحلی (ایران و عمان) این اختیار را بدهد که در شرایط «تهدید مستقیم»، «جنگ» یا «بحران‌های تروریستی»، محدودیت‌های ویژه‌ای نظیر تعلیق موقت عبور، تغییر کریدورهای ایمن و ایجاد مناطق حفاظت‌شده موقت را اعمال نمایند. این امر بازتاب دکترین دفاع مشروع (Self_Defense) در حقوق

بین‌الملل است.

۴-۳. اقتصاد ناوبری: هزینه خدمات در برابر عوارض

از منظر حقوق بین‌الملل (بند ۱ ماده ۲۶ و ماده ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲)، اخذ وجه صرفا بابت «عبور» از تنگه ممنوع است. با این حال، دریافت وجه در ازای «ارائه خدمات خاص» کاملا قانونی است. در رژیم جدید، به جای واژه «عوارض» باید از دکترین «هزینه خدمات» بهره جست. این خدمات می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

- خدمات پایلوتج (راهنمایی کشتی‌ها).
- عملیات لایروبی و حفظ عمق ایمن.
- خدمات امداد و نجات دریایی.
- پایش و مدیریت ترافیک دریایی

خدمات مقابله با آلودگی‌های زیست‌محیطی با توجه به اکوسیستم شکننده و نیمه‌بسته خلیج فارس.

۴-۴. نهادسازی و سازوکارهای حل و فصل اختلافات

برای تضمین کارآمدی این رژیم حقوقی، تأسیس یک نهاد فراملی ضرورت دارد:
کمیسیون مشترک تنگه هرمز: متشکل از نمایندگان ایران و عمان جهت سیاست‌گذاری کلان.
دبیرخانه دائمی: مستقر در یکی از بنادر ساحلی ایران جهت صدور مجوزها، مدیریت داده‌ها و هماهنگی‌های روزمره.
رکن حل و فصل اختلافات: پیش‌بینی مکانیسم‌های حقوقی شامل رایزنی، میانجیگری و داوری بین‌المللی برای تفسیر مفاد نظام‌نامه.

۵. توصیه‌های راهبردی

طراحی یک رژیم حقوقی نوین برای تنگه هرمز، نه یک بدعت در حقوق بین‌الملل، بلکه تلاشی برای قاعده‌مندسازی و شفافیت‌بخشی به یکی از حیاتی‌ترین شریان‌های اقتصادی جهان است. فقدان یک معاهده صریح (نظیر آنچه ترکیه در سال ۱۹۳۶ به دست آورد) تاکنون موجب بروز تنش‌ها و ابهامات حقوقی در این منطقه شده است.

از منظر روش‌شناسی و سیاست‌گذاری عمومی، پیشنهاد می‌شود که:

۱. در گام نخست، مذاکرات دوجانبه با سلطنت عمان (با تکیه بر سوابق همکاری نظیر بیانیه ۱۹۷۴) به منظور تدوین پیش‌نویس توافق‌نامه آغاز گردد.
۲. مجلس شورای اسلامی با تدوین و تصویب «قانون تثبیت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر تنگه هرمز»، چارچوب و خطوط قرمز مذاکره‌کنندگان را تعیین نماید.
۳. در گام بعدی، برای ارتقای مشروعیت بین‌المللی از الگوی کانال پاناما استفاده شده و سایر کشورهای ذی‌نفع (ابتدا کشورهای حاشیه خلیج فارس و سپس قدرت‌های فرامنطقه‌ای) برای الحاق به پروتکل‌های الحاقی دعوت شوند.
۴. در نهایت، این رژیم حقوقی جهت ثبت و شناسایی رسمی، به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ارائه گردد تا به عنوان یک سند معتبر در حقوق بین‌الملل دریاها لازم‌الاجرا شود.

تأمین امنیت پایدار در خلیج فارس و تنگه هرمز، تنها از مسیر نهادینه‌سازی حقوقی، تفکیک الزامات تجاری از امنیتی، و همکاری‌های سازنده مبتنی بر حقوق حاکمیتی کشورهای ساحلی محقق خواهد شد.



گذار از اثبات حاکمیت به حکمرانی هوشمند دریایی؛ بررسی الزامات حقوقی، نهادی و راهبردی در مدیریت تنگه هرمز



بهزاد سیفی
عضو هیأت علمی دانشگاه علوم و فنون دریایی

تحلیل حقوقی جایگاه جمهوری اسلامی ایران در تنگه هرمز، نیازمند تدقیق در مفاهیم پایه‌ای حقوق بین‌الملل دریاها و دکترین‌های مرتبط با آن است. با توجه به عدم الحاق ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS) و صدور اعلامیه تفسیری در زمان امضای آن، جمهوری اسلامی ایران به عنوان «معترض دائم» (Persistent Objector) نسبت به شکل‌گیری قاعده عرفی «عبور ترانزیتی» شناخته می‌شود.

۱. چارچوب حقوقی و ظرفیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ در پرتو رویه دولت ساحلی

از منظر دکترین حقوقی ایران، نظام حقوقی حاکم بر تنگه هرمز برای کشورهای غیرعضو کنوانسیون ۱۹۸۲، کماکان مبتنی بر کنوانسیون ۱۹۵۸ژنو (دریای سرزمینی و منطقه نظارت) و حق «عبور بی‌ضرر» است.

در این راستا، ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲)، به عنوان ستون فقرات صلاحیت تقنینی دولت ساحلی عمل می‌کند. این ماده عبور شناورهای نظامی، زیردریایی‌ها و شناورهای با سوخت هسته‌ای را منوط به اخذ مجوز قبلی کرده است. اعمال این صلاحیت نه به معنای انسداد آبراه، بلکه در راستای صیانت از نظم عمومی، امنیت ملی و رعایت استانداردهای زیست‌محیطی است. بنابراین، ظرفیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲و حقوق عرفی، به ویژه در حوزه صلاحیت‌های نظارتی دولت ساحلی، باید با ظرافت و در قالب «حکمرانی هوشمند» مورد بهره‌برداری قرار گیرد تا ضمن حفظ امنیت ملی، از ایجاد تنش‌های غیرضروری که ناقض آزادی‌های مشروع کشتیرانی تلقی می‌گردد، اجتناب شود.

۲. مطالعه تطبیقی؛ الگوهای مدیریت آبراه‌های بین‌المللی

جهت تدوین یک مدل بومی برای مدیریت تنگه هرمز، بررسی تطبیقی رژیم‌های حقوقی حاکم بر سایر آبراه‌های استراتژیک جهان ضروری است. رژیم حقوقی تنگه‌های بسفر و داردانل (کنوانسیون مونترو ۱۹۳۶)، کانال سوئز (کنوانسیون قسطنطنیه ۱۸۸۸)، کانال پاناما و تنگه‌های دانمارک، هر یک الگوهای متفاوتی از توازن میان منافع دولت ساحلی و جامعه بین‌المللی را ارائه می‌دهند.

به عنوان مثال، در الگوی تنگه‌های دانمارک و بسفر، ملاحظات امنیتی دولت ساحلی به شدت پررنگ است و ورود ناوگان نظامی با محدودیت‌های تناژ و زمان همراه است. در مقابل، مدیریت تنگه تورس (بین استرالیا

و پاپوآ گینه نو) الگویی موفق از «اقتصاد ناوبری» و «حفاظت زیست‌محیطی» را به نمایش می‌گذارد که در آن استرالیا با استناد به قطعنامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، سیستم راهنمایی اجباری را برای کشتی‌های تجاری اعمال کرده است. اقتباس از این الگوها نشان می‌دهد که اعمال حاکمیت می‌تواند از طریق مکانیزم‌های نرم و فنی، مشروعیت بین‌المللی بیشتری کسب نماید.

۳. مدل مفهومی اعمال حکمرانی در تنگه هرمز

بر اساس پارادایم گذار به حکمرانی هوشمند، مدل مفهومی مدیریت تنگه هرمز باید بر سه پایه استوار باشد:

الف) تفکیک رژیم عبور نظامی از تجاری: رویکرد تقنینی و اجرایی باید بین کشتیرانی تجاری (تضمین‌کننده اقتصاد جهانی) و عبور نظامی (دارای پتانسیل تهدید) تفکیک قائل شود. اعمال محدودیت‌ها و الزامات مجوز، منحصراً باید بر ناوگان نظامی متمرکز باشد.

ب) مکانیسم‌های واکنش به تهدید: کنترل هوشمند به جای انسداد فیزیکی. این مکانیسم شامل استفاده از تکنولوژی‌های راداری، سیستم‌های شناسایی خودکار (AIS) و بازرسی‌های موردی (بر اساس دکترین حق بازدید و تفتیش) در صورت وجود ظن معقول به نقض عبور بی‌ضرر است.

ج) اقتصاد ناوبری و خدمات الزامی: در حقوق بین‌الملل دریاها، اخذ «عوارض عبور» به صرف عبور از تنگه بین‌المللی ممنوع است. با این حال، ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ اخذ هزینه در قبال «خدمات خاص ارائه‌شده» را مجاز می‌شمارد. الزام کشتی‌ها به استفاده از خدمات راهنمایی (پایلوتج)، خدمات مقابله با آلودگی (مبتنی بر کنوانسیون MARPOL)، و خدمات ایمنی و نجات (مبتنی بر SOLAS)، علاوه بر تأمین درآمدهای پایدار، ابزاری قدرتمند برای اعمال صلاحیت کنترل دولت بندر و ساحل است. با توجه به شناسایی خلیج فارس به عنوان منطقه ویژه زیست‌محیطی، این ابزار مشروعیت مضاعفی می‌یابد.

۴. الزامات نهادی و تقنینی در حقوق داخلی

برای تحقق عملیاتی این مدل مفهومی، بازآرایی ساختار نهادی و تقنینی داخلی غیرقابل‌اجتناب است:

اصلاح قوانین پایه: قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) نیازمند بازنگری بنیادین جهت انطباق با رژیم‌های نوین بیمه دریایی، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی، و رویه‌های توقیف کشتی‌هاست. همچنین قانون مناطق دریایی (۱۳۷۲) باید در حوزه ضمانت‌اجراهای نقض مقررات زیست‌محیطی و ایمنی تقویت شود.

ایجاد دادگاه‌های تخصصی دریایی: تداخل صلاحیت‌ها و فقدان تخصص در محاکم عمومی، روند رسیدگی به تخلفات دریایی را کند و مبهم می‌سازد. تأسیس شعب تخصصی حقوق دریاها با قضات مسلط به کنوانسیون‌های بین‌المللی، به رویه توقیف و آزادسازی کشتی‌ها شفافیت و وجاهت قانونی می بخشد.

فرماندهی واحد دریایی: تشتت در تصمیم‌گیری میان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، نیروی دریایی، مرزبانی و گمرک، کارآمدی حکمرانی را کاهش می‌دهد. تشکیل یک «شورای عالی دریایی» یا نهادی معادل جهت یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری‌ها و عملیات‌ها در تنگه هرمز یک الزام راهبردی است.

۵. الزامات دیپلماتیک و راهبرد بین‌المللی

حکمرانی هوشمند بدون پشتوانه دیپلماتیک

محکوم به شکست است. در این راستا، اقدامات زیر بایستی در دستور کار دستگاه دیپلماسی قرار گیرد:

توافقنامه دوجانبه با سلطنت عمان: با توجه به بیانیه مشترک ۱۹۷٤، تدوین یک معاهده جامع حقوقی برای مدیریت مشترک آبراه و ایجاد یک «کمیسیون مشترک ناوبری» می‌تواند ضمن خنثی‌سازی فشارهای فرامنطقه‌ای بر مسقط، رژیم حقوقی تنگه را به صورت منطقه‌ای تثبیت کند.

تعامل سازنده با IMO: ثبت و تصویب طرح‌های تفکیک تردد (TSS) و سیستم‌های گزارش‌دهی اجباری کشتی‌ها در سازمان بین‌المللی دریانوردی، مانع از انزوای حقوقی ایران شده و به اقدامات نظارتی دولت ساحلی مشروعیت بین‌المللی می‌بخشد.



پرهیز از امنیتی‌سازی مفرط: از منظر استراتژیک، پافشاری صرف بر ادبیات «تهدید به انسداد»، اثرات بومرنگی) در پی دارد. این رویکرد، کشورهای مصرف‌کننده انرژی و تولیدکنندگان حاشیه خلیج فارس را به سرمایه‌گذاری کلان در مسیرهای جایگزین (مانند خطوط لوله انتقال نفت به دریای سرخ و دریای عمان) ترغیب می‌کند. کاهش وابستگی جهانی به تنگه هرمز، بزرگترین تهدید علیه ارزش ژئوپلیتیک و قدرت چانه‌زنی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

توصیه‌های راهبردی

تغییر پارادایم از «اثبات حقانیت حاکمیت» به «توسعه ظرفیت‌های حکمرانی هوشمند»، نیازمند گذار از رویکردهای سختِ امنیتی به ابزارهای نرمِ حقوقی، اقتصادی و فنی است.

مرکـز پژوهش‌هـای مجلـس بـه عنـوان بـازوی فکـری قـوه مقننـه، می‌بایسـت پیش‌نویـس طرح‌هـای اصلاح قانـون دریایـی و تأسـیس محاکـم تخصصـی را در اولویـت قـرار دهـد. همزمـان، هم‌افزایـی بـا قـوه مجریـه جهـت پیشـبرد دیپلماسـی دریایـی (بـه ویـژه بـا عمـان) و فعال‌سـازی ظرفیت‌هـای کنوانسـیون‌های زیسـت‌محیطی و ایمنـی، می‌توانـد حاکمیـت ایـران بـر تنگـه هرمـز را از یـک مسـئله تنـش‌زای نظامـی، بـه یـک مدیریـت مسـئولانه و مشـروعِ بین‌المللـی تبدیـل نمایـد. ایـن نقشـه راه، ضامـن حفـظ منافـع ملـی پایـدار در یکـی از حیاتی‌تریـن شریان‌هـای اقتصـاد جهانـی خواهـد بـود.



تنگه هرمز؛ از ملی شدن نفت تا حاکمیت بر گذرگاه انرژی جهان،

تحلیلی بر ابعاد ژئوپلیتیکی، حقوقی و امنیتی تنگه هرمز در پرتو تحولات اخیر



سعید آوینی

عضو شورای علمی اندیشکده حکمرانی و قانونگذاری استان البرز،

پژوهشگر حوزه حکمرانی و نظامات اجتماعی

تنگه هرمز، صرفا یک عارضه جغرافیایی یا یک مسیر عبور کشتی‌ها نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین گره‌گاه‌های ژئوپلیتیکی جهان است که در نقطه تلاقی انرژی، تجارت بین‌الملل، امنیت منطقه‌ای، حقوق دریاها و رقابت قدرت‌های بزرگ قرار گرفته است. اهمیت این تنگه از آنجا ناشی می‌شود که بخش قابل توجهی از تجارت جهانی انرژی از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه اختلال در امنیت یا آزادی کشتیرانی آن می‌تواند پیامدهایی فراتر از منطقه خلیج فارس داشته باشد. از این منظر، تحولات اخیر پیرامون تنگه هرمز را نمی‌توان صرفاً در چارچوب یک منازعه نظامی محدود تحلیل کرد. آنچه در این منطقه جریان دارد، بخشی از رقابت گسترده‌تر بر سر کنترل منابع انرژی، مسیرهای انتقال انرژی و ترتیبات امنیتی خلیج فارس است؛ رقابتی که سابقه آن را می‌توان در تاریخ معاصر ایران و به‌ویژه مناقشه بر سر ملی شدن صنعت نفت و کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ نیز مشاهده کرد.

تنگه هرمز؛ یک گذرگاه راهبردی بدون مسیر جایگزین مؤثر

تنگه هرمز در باریک‌ترین نقطه خود حدود ۲۱ مایل دریایی عرض دارد و میان ایران و عمان قرار گرفته است. اهمیت راهبردی آن تنها ناشی از موقعیت جغرافیایی نیست؛ بلکه به نقش آن در انتقال انرژی بازمی‌گردد. بخش قابل توجهی از صادرات نفت و گاز کشورهای منطقه از طریق این تنگه انجام می‌شود و اقتصادهای بزرگ آسیایی، از جمله چین، هند، ژاپن و کره جنوبی، به جریان پایدار انرژی از این مسیر وابسته‌اند. مزیت راهبردی تنگه هرمز نسبت به بسیاری از گذرگاه‌های دریایی دیگر، محدود بودن مسیرهای جایگزین است. برای برخی تنگه‌ها و مسیرهای دریایی، بسته شدن مسیر اصلی با افزایش زمان و هزینه حمل‌ونقل قابل جبران است؛ اما در مورد تنگه هرمز، ظرفیت مسیرهای جایگزین برای جبران کامل اختلال در جریان انرژی کافی نیست. از همین رو، تنگه هرمز را باید نه فقط یک آبراه، بلکه یکی از مهم‌ترین شریان‌های انرژی اقتصاد جهانی دانست.

حاکمیت ایران و حقوق بین‌الملل

یکی از مهم‌ترین ابعاد مناقشه پیرامون تنگه هرمز، مسئله وضعیت حقوقی آن است. بخش‌هایی از تنگه در محدوده آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار دارد. بر اساس حقوق دریاها، دولت‌های ساحلی نسبت به آب‌های سرزمینی خود از حاکمیت برخوردارند؛ هرچند این حاکمیت در تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی با حقوق عبور سایر دولت‌ها همراه می‌شود. در اینجا باید میان چند مفهوم حقوقی تفکیک قائل شد: آب‌های سرزمینی، عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیتی، آزادی کشتیرانی و محاصره دریایی. همچنین ایران عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق

دریاها نیست. بنابراین نمی‌توان روابط حقوقی ایران با سایر دولت‌ها را صرفاً بر مبنای تعهدات قراردادی ناشی از این کنوانسیون تحلیل کرد؛ هرچند بخش قابل توجهی از قواعد کنوانسیون می‌تواند بازتاب‌دهنده حقوق بین‌الملل عرفی باشد و در تحلیل حقوقی موضوع مورد توجه قرار گیرد. در نتیجه، عدم عضویت ایران در کنوانسیون به معنای فقدان هرگونه قاعده حقوق بین‌الملل در مورد تنگه هرمز نیست؛ بلکه ضرورت دارد تعهدات قراردادی، قواعد عرفی، حقوق حاکمیت ساحلی و قواعد ناظر بر مخاصمات مسلحانه به‌صورت توأمان بررسی شوند.

شرایط مخاصمه؛ نقطه تغییر در معادلات حقوقی

شرایط جنگی، وضعیت حقوقی و امنیتی تردد دریایی را نسبت به شرایط عادی پیچیده‌تر می‌کند. در شرایط مخاصمه، دولت ساحلی می‌تواند در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل بشردوستانه و حقوق مخاصمات مسلحانه، نسبت به تهدیدهای ناشی از تردد شناورها و اقدامات طرف مقابل واکنش نشان دهد. از همین رو، میان تنظیم عبور و مرور دریایی، اعمال محدودیت‌های امنیتی، اقدامات دفاعی و محاصره دریایی باید تمایز قائل شد. این تفکیک از اهمیت زیادی برخوردار است؛ زیرا استفاده از عنوان «بستن تنگه» بدون تبیین دقیق سازوکار اجرایی و مبنای حقوقی آن، می‌تواند موجب خلط میان مفاهیم متفاوت حقوقی شود. در چنین شرایطی، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با تکیه بر حقوق حاکمیت ساحلی، الزامات امنیتی و قواعد ناظر بر مخاصمات، نسبت به طراحی سازوکارهای مشخص برای مدیریت تردد، تعیین مسیرهای عبور، کنترل شناورهای متخاصم و تأمین امنیت دریانوردی اقدام کند.

بستن تنگه یا محاصره دریایی؟

یکی از خطاهای رایج در تحلیل تحولات اخیر، یکسان دانستن «بستن تنگه» با «محاصره دریایی» است.

محاصره دریایی مفهومی خاص در حقوق مخاصمات مسلحانه است که هدف آن جلوگیری از ورود یا خروج کشتی‌ها و کالاها از بنادر یا مناطق تحت محاصره است و تابع شرایط و الزامات حقوقی مشخصی است. در مقابل، اعمال محدودیت یا تنظیم عبور از یک تنگه می‌تواند اشکال و مبانی متفاوتی داشته باشد و لزوما به معنای محاصره دریایی نیست. از این منظر، هرگونه سیاست جمهوری اسلامی ایران درباره تنگه هرمز باید ضمن تأمین الزامات امنیت ملی، از یک چارچوب حقوقی روشن، قابل دفاع و قابل ارائه در عرصه بین‌المللی برخوردار باشد.

چرا تنگه هرمز برای آمریکا اهمیت دارد؟

حضور و مداخله آمریکا در خلیج فارس را نمی‌توان صرفا با ادعای «تأمین امنیت کشتیرانی» توضیح داد. آمریکا در منطقه، دارای مجموعه‌ای از منافع ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی است که امنیت انرژی یکی از مهم‌ترین آنها است. تنگه هرمز از یک سو مسیر اصلی انتقال انرژی و از سوی دیگر یکی از نقاط مهم اتصال اقتصادهای آسیایی به منابع انرژی خلیج فارس است؛ بنابراین کنترل یا نفوذ بر ترتیبات امنیتی این منطقه، برای قدرت‌های بزرگ دارای اهمیت راهبردی است. از این منظر، تنگه هرمز را باید بخشی از رقابت بزرگ‌تر میان قدرت‌های جهانی برای شکل‌دهی به نظم امنیتی و اقتصادی خلیج فارس دانست. حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در خلیج فارس، همچنین با رقابت‌های ژئوپلیتیکی گسترده‌تر میان آمریکا، چین و روسیه پیوند خورده است؛ بنابراین اهمیت تنگه هرمز از سطح یک گذرگاه انرژی فراتر رفته و به یکی از مؤلفه‌های نظم در حال تغییر منطقه‌ای و جهانی تبدیل شده است.

از ملی شدن صنعت نفت تا تنگه هرمز

برای درک بهتر حساسیت قدرت‌های بزرگ نسبت به انرژی ایران، بازخوانی تجربه ملی شدن صنعت نفت ضروری است. در دهه ۱۳۳۰، ملی شدن صنعت نفت ایران منافع اقتصادی و راهبردی بریتانیا را به‌شدت تحت تأثیر قرار داد. مناقشه نفتی، به یکی از مهم‌ترین بحران‌های روابط ایران با قدرت‌های غربی تبدیل شد و در نهایت، همکاری آمریکا و بریتانیا در قالب عملیات آژاکس به کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ و

سقوط دولت مصدق انجامید. البته مقایسه مستقیم آن دوره با وضعیت امروز نیازمند احتیاط است. ساختار نظام بین‌الملل، جایگاه ایران، ابزارهای قدرت و ماهیت اقتصاد جهانی در آن زمان با امروز تفاوت اساسی دارد. با این حال، یک مؤلفه مشترک قابل توجه است: اهمیت راهبردی انرژی و مسیرهای انتقال آن در محاسبات قدرت‌های بزرگ. در دهه ۱۳۳۰، مسئله اصلی کنترل منابع نفتی ایران بود؛ اما امروز علاوه بر منابع، مسیرهای انتقال انرژی و گلوگاه‌های ژئوپلیتیکی نیز اهمیت فوق‌العاده‌ای پیدا کرده‌اند. از این منظر، تنگه هرمز را می‌توان ادامه ژئوپلیتیک نفت ایران در شکل و قالبی جدید دانست.

جمع‌بندی

تنگه هرمز امروز در نقطه تلاقی سه سطح از منازعه قرار گرفته است: نخست، سطح ژئوپلیتیکی که در آن قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای شکل‌دهی به نظم امنیتی خلیج فارس رقابت می‌کنند؛ دوم، سطح اقتصادی که در آن امنیت جریان انرژی و تجارت جهانی مطرح است؛ و سوم، سطح حقوقی که مسئله حاکمیت کشورهای ساحلی، حقوق عبور، امنیت دریانوردی و قواعد مخاصمات مسلحانه را دربرمی‌گیرد. بنابراین، سیاست جمهوری اسلامی ایران در قبال تنگه هرمز باید تلفیقی از اقتدار میدانی، استدلال حقوقی، دیپلماسی فعال و مدیریت هوشمندانه جریان انرژی باشد. تجربه تاریخی ملی شدن صنعت نفت و کودتای ۲۸ مرداد نشان می‌دهد که انرژی همواره یکی از مؤلفه‌های اصلی قدرت و رقابت بین‌المللی بوده است. امروز نیز تنگه هرمز در جایگاه یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان، بخشی از همین معادله است؛ با این تفاوت که ایران اکنون نه صرفا به‌عنوان صاحب منابع انرژی، بلکه به‌عنوان کشور ساحلی یک گذرگاه حیاتی جهانی در این معادله حضور دارد. از این منظر، مهم‌ترین مسئله برای جمهوری اسلامی ایران، تبدیل موقعیت جغرافیایی تنگه هرمز به یک مزیت راهبردی پایدار، حقوقی و اقتصادی است؛ به‌گونه‌ای که حاکمیت ملی، امنیت منطقه‌ای و منافع اقتصادی ایران در چارچوبی قابل دفاع در حقوق بین‌الملل تأمین شود.



معرفی کتاب

ژئوپولتیک و ژئواکونومی گذار انرژی در خلیج فارس



علی حسین صمدی
استاد بخش اقتصاد دانشگاه شیراز و مدیر اندیشکده حکمرانی و قانون گذاری و دبیر شورای علمی استان فارس

این مطلب، موضوع فصلی از یک کتاب با عنوان: *خلیج فارس و جزایر: پویایی تاریخی و قرن ۲۱ ام (با همکاری دکتر معصومه علیپوریان) است که توسط ناشر معرف بین المللی Springer منتشر شده است. این کتاب به همت آقایان دکتر فقیه و دکتر فروزانی، خانم دکتر فروزانی و اینجانب تهیه شده است. با توجه به شرایط فعلی کشور، و اهمیت توجه بیش از پیش به این موضوع در خلال جنگ رمضان و حتی در دوران پساجنگ، به برخی یافته های این فصل اشاره می شود.

برخی مطالب مهم کتاب

منطقه راهبردی خلیج فارس، با در اختیار داشتن بخش قابل توجهی از ذخایر اثبات شده نفت و گاز جهان، نقش متمایزی در گذار انرژی قرن بیست‌ویکم ایفا می‌کند. *افزایش تقاضای جهانی برای انرژی، این منطقه را به یکی از کانون های اصلی بازار بین المللی انرژی و هم‌زمان عرصه‌ای برای رقابت های ژئوپلیتیکی و تنش های بین المللی تبدیل کرده است*. از سوی دیگر، اقلیم گرم و خشک و سطوح بالای انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از سوخت‌های فسیلی، خلیج فارس را به‌شدت در برابر تغییرات اقلیمی آسیب‌پذیر ساخته است.

برخی کشورهای منطقه با بهره‌گیری از دیپلماسی بین‌المللی، گام‌هایی اولیه در مسیر گذار انرژی برداشته‌اند؛ با این حال، همچنان شکاف معناداری تا تحقق اهداف کاهش انتشار کربن وجود دارد. این منطقه، به دلیل ضعف عملکردي و عدم بهره گیري از فرصت‌هاي جهانی به یک منطقه ژئواکونومیک تبدیل نشده است و در معادلات جهانی سهم ناچیزي را متناسب با ژئوپلیتیک خود برعهده دارد؛ بنابراین با توجه به فرایند جهانی شدن، لازم است این کشورها با فعال شدن در عرصه ژئواکونومیک جهانی، خود را از حالت انفعال بیرون آورند.

دخالت قدرت‌های فرامنطقه‌ای، مانع همگرایی کشورهای منطقه در گذار به انرژی پایدار شده است. موفقیت گذار انرژی نیازمند همکاری و درک متقابل کشورها در مقیاس جهانی (به ویژه کشورهای تولیدکننده سوخت‌های فسیلی) است. با توجه به روند جهانی شدن، این منطقه می تواند عملکرد ژئواکونومیکی خود را براي توسعه و پیشرفت و رقابت با سایر کشورها بهبود بخشیده و موجبات همگرایی منطقه در گذار انرژی فراهم شود.

با اینکه در دهه‌های گذشته، کشورهای خلیج فارس به عنوان تولیدکننده، پالایش و صادرکننده محصولات مبتنی بر هیدروکربن، به شدت تحت تأثیر وابستگی اقتصاد جهانی به سوخت های فسیلی قرار داشته اند اما امروزه در مواجهه با روند گذار جهانی انرژی، در

تلاش هستند تا از تمرکز خود بر هیدروکربن دور شوند و به حرکت جهانی کربن زدایی از بخش انرژی بپیوندند. این کشورها، در مسیر دور شدن از وابستگی به سوخت‌های فسیلی و نزدیک شدن به انرژی سبز، با سرعت‌های متفاوتی در حال حرکت هستند. در این میان، کشورهای عربستان سعودی و امارات به عنوان رهبران منطقه‌ای و جهانی انتقال انرژی، در کنار عمان از روند حرکتی پرشتاب‌تری برخوردار هستند.

چالش‌ها و فرصت‌های ژئوپلیتیک گذار انرژی در کشورهای خلیج فارس

چالش‌ها: رانت نفتی و نفرین منابع، پیک تقاضای نفت، تغییرات اقلیمی و تضادهای فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و ارضی منطقه‌ای.

فرصت‌ها: تنوع بخشی به اقتصاد، تجدید ساختار اقتصادی و تاب آوری با تولید ارزش، گذار به سیستم های انرژی کم کربن و همگرایی منطقه‌ای.

خلاصه فصل اول

تنش های موجود در تنگه هرمز و مشکلات ایجاد شده برای کشورهای وارد کننده نفت، در سطح گسترده جهانی به واسطه جنگ رمضان، آنها را به تسریع در گذار انرژی مصمم تر خواهد کرد. این امر، در کنار فرصت ایجاد شده برای ما، چالش هایی نیز خواهد داشت. هشدارهای این فصل که قبل از وقوع جنگ رمضان نوشته شده است، در بحث *حکمرانی انرژی* قابل توجه هستند.

این کتاب با رویکردی میان‌رشته‌ای در حوزه‌های تاریخ، حقوق بین‌الملل و اقتصاد سیاسی، تحول تاریخی این منطقه را از روزگار باستان تا عصر حاضر بررسی می‌کند و با بهره‌گیری از یافته‌های باستان‌شناختی، منابع کلاسیک، اسناد آرشیوی دوران استعمار و قواعد حقوق بین‌الملل، نقش عوامل گوناگون همچون جغرافیا، تجارت، امپریالیسم، نفت و منازعات حاکمیتی را در شکلدهی به سیاست منطقه‌ای و نظم جهانی تحلیل می‌نماید.

کتاب با تلفیق سه حوزه تاریخ، حقوق بین الملل و اقتصاد سیاسی، به تحلیل مهمترین مسائل مرتبط با خلیج فارس می‌پردازد. از جمله این مسائل، می‌توان به مناقشه حاکمیت بر جزایر سه‌گانه ایرانی (ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک)، نامگذاری و اهمیت تاریخی جزیره قشم، ژئوپلیتیک و ژئواکونومی گذار انرژی، بازنمایی دریای پارس در آثار جغرافیایی سدههای سوم و چهارم هجری، جغرافیای تاریخی مکران، جایگاه محوری بندر سیراف در شبکه‌های تجاری و نظامی عصر آل بویه، و نیز اکوسیستم‌های کارآفرینی و راهبردهای کاهش فقر در کشورهای حوزه خلیج فارس اشاره کرد. این اثر، با قرار دادن مطالعات مذکور در چارچوبی تحلیلی و منسجم، به تبیین نیروهای ساختاری و آرایش‌های نهادی تحول آفرین در شکل‌گیری ساختارهای سیاسی، اقتصادی و فضایی- اجتماعی خلیج فارس می‌پردازد. همچنین با بررسی انتقادی مباحثی چون میراث استعمار، دولتسازی، حاکمیت سرزمینی و همگرایی منطقه‌ای، جایگاه خلیج فارس را به مثابه یکی از کانونهای محوری نظم سیاسی-اقتصادی جهان برجسته می‌سازد. این کتاب به‌عنوان مرجعی جامع برای مطالعه خلیج فارس و نیز سهمی ارزشمند در گسترش ادبیات پژوهشی این حوزه محسوب میشود. مخاطبان کتاب طیف گستردهای از پژوهشگران، استادان دانشگاه، سیاستگذاران، دیپلماتها و دستاندرکاران حوزههای اجرایی و راهبردی را در بر می‌گیرد. کتاب، خلیج فارس را نه صرفا یک پهنه جغرافیایی، بلکه فضایی پویا و تاریخی به تصویر می‌کشد که در آن جغرافیا با تاریخ، حافظه فرهنگی با تحولات جهان معاصر، و ساختارهای دیرپای قدرت با الگوهای نوظهور مبادله، تعامل و هویت درهمتنیده شدهاند. در نهایت، اثر می‌کوشد با ارائه برداشتی دقیق، چندلایه و متوازن، به غنای گفتمان علمی پیرامون پایداری، صلح و همزیستی در جهانی

مبتنی بر وابستگی متقابل یاری رساند.
جزایر ایرانی ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک در مجاورت تنگه هرمز ـ یکی از مهمترین گلوگاه‌های راهبردی دریایی جهان برای انتقال انرژی و تأمین امنیت منطقه‌ای ـ از جایگاهی ژئوپلیتیکی ممتاز برخوردارند. کتاب با اتکا به پژوهش‌های تاریخی، جغرافیایی و حقوقی، تحلیلی مستند و مبتنی بر شواهد درباره مبانی حاکمیت دیرینه و اصیل ایران بر این جزایر از روزگار باستان تا عصر حاضر ارائه میکند. نخست، روند تاریخی تحول اقتدار و اعمال حاکمیت بر این جزایر در دوره‌های گوناگون، شامل حکومتهای پیشامدرن، مداخله امپراتوری بریتانیا و فرایند دولت‌سازی در دوره پس از استعمار، بازسازی و بررسی می‌شود. سپس با تحلیل پیوستگی طبیعی و جغرافیایی جزایر با سرزمین اصلی ایران، اسناد مربوط به اداره و اعمال صلاحیت، شواهد نقشه‌نگاری و مظاهر اعمال مستمر و مؤثر حاکمیت، ادعاهای موجود بر پایه اصول حقوق بین‌الملل و سوابق داوریه‌ای بین‌المللی، از جمله اصل تمامیت ارضی، اصل تداوم مرزهای اداری پیشین در زمان استقلال و معیار اعمال مستمر و مؤثر اقتدار دولتی، ارزیابی می‌شوند. کتاب با بررسی نظام‌مند، دقیق و بیطرفانه اسناد و استدلال‌های تاریخی و حقوقی، و واکاوی انتقادی تفاسیر ارائه‌شده از ترتیبات دوران استعمار، استدلال می‌کند که مجموع شواهد تاریخی، رویه مستمر حکمرانی و اعمال مؤثر حاکمیت، مبنایی استوار و متقاعدکننده برای تأیید حاکمیت تاریخی دیرپا و مالکیت اصیل و بیتردید ایران بر این جزایر فراهم می‌آورد.
خلیج فارس، دریایی نیمه بسته که اقیانوس هند را به خاورمیانه پیوند میزند، از دیرباز یکی از مهمترین گذرگاههای ارتباطی میان بینالنهرین، فلات ایران، شبه‌جزیره عربستان و اقیانوس هند بوده است. از هزاره سوم پیش از میلاد، شبکه‌های مبادلات دریایی، دولت‌ـ شهرهای سومری را با قدرتهای مستقر در خلیج فارس، از جمله دیلمون و مگان، مرتبط ساخت و نظامی از تجارت دریامحور پدید آورد که میان بین‌النهرین، عمان و دره سند پیوند برقرار میکرد. در دوران میانه، جزایر و بنادر واقع در پیرامون تنگه هرمز ـ به ویژه جزیره هرمز ـ به مراکز حیاتی تجارت بینالمللی تبدیل شدند و نقش تعیین‌کننده‌ای در ساماندهی جریان‌های بازرگانی میان هند، ایران و شرق دریای مدیترانه ایفا کردند. در آغاز دوران جدید، قدرتهای اروپایی کوشیدند این جغرافیای راهبردی را به سود منافع خود دگرگون سازند؛ پرتغالیها در سال ۱۵۰۷ میلادی هرمز را تصرف کردند و با ایجاد پایگاههای راهبردی، کنترل مسیرهای دریایی را در دست گرفتند. این الگو بعدها در دوران سلطه امپراتوری بریتانیا، از طریق انعقاد معاهدات، گشتهای دریایی و استقرار پایگاههای نظامی در جزایر، بیش از پیش تحکیم شد.
شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب نشان می‌دهد که خلیج فارس دستکم از هزاره سوم پیش از میلاد، یکی از مهمترین گذرگاه‌های شبکه‌های گسترده و فرامنطقهای تجارت دریایی بوده است. اسناد میخی بینالنهرین، متعلق به دوره‌های دودمان‌های آغازین و امپراتوری اکدی، بارها از مبادلات دریایی با دیلمون، مگان و ملوحه یاد می‌کنند که به‌ترتیب با شرق شبه‌جزیره عربستان، عمان و دره سند همسان دانسته شده‌اند. کاوش‌های باستانشناختی در سواحل خلیج فارس، کشف گسترده شمشهای مس وارداتی از مگان، مهره‌های عقیق سرخ از دره سند، سفالینه‌های بین‌النهرینی و مهرهای بومی خلیج فارس را نشان داده است که حکایت از تعاملاتی پایدار، سازمان‌یافته و مستمر دارد. افزون بر این، اشاره‌های مکرر متون به بازرگانان، دریانوردان و مترجمان، از وجود جوامع بازرگانی فعال و تبادلات فرهنگی گسترده خبر میدهد. دادوستد در خلیج فارس تنها به مواد خام محدود نمی‌شد، بلکه

طیف وسیعی از کالاها از جمله سنگ‌های نیمه‌قیمتی، چوب، منسوجات، صدفها و محصولات کشاورزی را دربر می‌گرفت و نشان از اقتصادی دریایی، متنوع و پویا داشت.
در دوران میانه، هرمز به یکی از برجسته‌ترین مراکز تجارت در سراسر اقیانوس هند بدل شد و کنترل تعیین‌کننده‌های بر دسترسی به خلیج فارس اعمال میکرد. موقعیت ممتاز آن در تنگه هرمز، شبکههای زمینی بینالنهرین و فلات ایران را به مسیرهای دریایی منتهی به هند، جنوبشرقی آسیا و شرق آفریقا متصل میساخت. هرمز از رهگذر اخذ عوارض بر کالاهای ارزشمند مانند منسوجات، ادویه، اسب، مروارید، عطرها و فلزات گرانبها، به یکی از مهمترین مراکز اقتصادی جهان آن روزگار تبدیل شد. جغرافیدانان و جهانگردان مسلمان همچون مقدسی، یاقوت حموی و ابن بطوطه، بارها بر ثروت، شکوه و ماهیت جهانی هرمز تأکید کرده و آن را شهری پرجمعیت، آباد و سرشار از رونق بازرگانی توصیف کردهاند. از منظر سیاسی، هرمز بهصورت پادشاهی بازرگانی نیمهمستقل ایرانی اداره میشد که ضمن شناسایی حاکمیت منطقه‌ای ایران، از خودمختاری قابل‌توجهی در اداره امور داخلی برخوردار بود. این نظام تا اواخر سده پانزدهم و اوایل سده شانزدهم میلادی تداوم یافت، تا اینکه قدرت‌های دریایی اروپا وارد عرصه شدند. پرتغالی‌ها در سال ۱۵۰۷ هرمز را تصرف کردند و با اتکا به برتری نظامی، الگوی تازهای از سلطه تجاری را پایه‌گذاری کردند. سقوط هرمز در سال ۱۶۲۲ در پی اتحاد ایران و انگلستان، نقطه عطفی در تاریخ اقتصادی خلیج فارس محسوب می‌شود و فعالیت‌های بازرگانی را به بندرعباس منتقل کرد.
از آغاز سده نوزدهم، بریتانیا حضور خارجی مسلط خود را در خلیج فارس تثبیت کرد و این منطقه را به عرصه اصلی نفوذ امپراتوری خود بدل ساخت. انعقاد معاهده عمومی دریایی در سال ۱۸۲۰ و آتشبس دائمی دریایی در سال ۱۸۵۳، چارچوبی حقوقی و سیاسی برای محدود ساختن جنگهای دریایی و مقابله با دزدی دریایی فراهم آورد و به تدریج به نظام روابط حمایتی با شیخنشینهای متصالح انجامید. حاکمیت بریتانیا تأثیری مانا بر شکلگیری اختلافات مربوط به حاکمیت جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک بر جای گذاشت. شواهد آرشیوی نشان میدهد که سیاست بریتانیا در قبال این جزایر بیش از آنکه بر اصول حقوقی و اخلاقی استوار باشد، تابع ملاحظات راهبردی و عملگرایی سیاسی بود. نقشهها، اسناد اداری و گزارشهای دوران استعمار هرگز نتوانستند مرزهای سرزمینی روشنی ترسیم کنند و اغلب حاوی ابهامهای هدفمند و ناهماهنگیهای اداری بودند که زمینه را برای تداوم و بازتولید ادعاهای رقیب فراهم آورد. خروج بریتانیا از خلیج فارس در سال ۱۹۷۱، بسیاری از این ابهامها را به منازعات آشکار دیپلماتیک تبدیل کرد و در ۳۰ نوامبر ۱۹۷۱، نیروی دریایی ایران کنترل جزایر را در دست گرفت و این اقدام را استمرار طبیعی حاکمیت تاریخی و حقوقی ایران دانست. اندکی بعد، دولت تازهتأسیس امارات متحده عربی ادعاهای متعارض خود را مطرح کرد.
کشف و بهرهبرداری از نفت در خلیج فارس از آغاز قرن بیستم، این منطقه را به یکی از ارکان اصلی نظم جهانی انرژی تبدیل کرد. با کشف نخستین میدان بزرگ نفتی در مسجدسلیمان در سال ۱۹۰۸ و سپس گسترش اکتشافات در بحرین، عربستان سعودی، کویت، عراق و دیگر کشورهای ساحلی، خلیج فارس به مهمترین مرکز تولید هیدروکربن در جهان بدل شد. تا میانه قرن بیستم، این منطقه بزرگترین ذخایر اثباتشده نفت جهان را در اختیار داشت و تولیدکنندگان آن از طریق شبکههای گسترده صادرات انرژی، به اقتصادهای صنعتی اروپا، آمریکای شمالی و شرق آسیا پیوند خوردند. درآمدهای نفتی، ساختارهای داخلی دولتهای منطقه را دگرگون کرد و اقتصادهای مبتنی بر

رانـت، تمرکـز قـدرت سیاسـی را تقویـت کردنـد و وابسـتگی دولتهـای منطقـه بـه تضمینهـای امنیتـی قدرتهـای خارجـی را افزایـش دادنـد. در عرصـه بین‌المللـی، ثـروت نفـت و گاز، دولتهـای خلیـج فـارس را در سـاختارهای امنیتـی دوران جنـگ سـرد و پـس از آن ادغـام کـرد و ایـن منطقـه را بـه یکـی از کانون‌هـای اصلـی رقابـت قدرتهـای بـزرگ تبدیـل نمـود. تنگـه هرمـز بهعنـوان مهمتریـن گلـوگاه انـرژی جهـان، ارزش راهبـردی جزایـر واقـع در آن را به‌طـور بی‌سـابقه‌ای افزایـش داد. جزایـری چـون قشـم، لارک، ابوموسـی، تنـب بـزرگ و تنـب کوچـک امـکان نظـارت بـر مسـیرهای کشـتیرانی، اسـتقرار سـامانههای دفـاع سـاحلی، کنتـرل تـردد دریایـی و تأثیرگـذاری بـر جریـان انتقـال انـرژی را فراهـم میآورنـد. اهمیـت ایـن مؤلفه‌هـا در خلال جنـگ ایـران و عـراق (۱۹۸۰ـ ۱۹۸۸) و بهویـژه در «جنـگ نفتکشـها» بهروشـنی آشـکار شـد. امـروزه نیـز پیونـد میـان زیرسـاختهای انـرژی، جغرافیـای دریایـی و نظامیگرایـی فزاینـده، از ویژگیهـای بنیادیـن سـاختار امنیتـی خلیـج فـارس اسـت.

مهمتریـن اختلافـات ارضـی موجـود در خلیـج فـارس، بـه جزایـر ایرانـی ابوموسـی، تنـب بـزرگ و تنـب کوچـک مربـوط میشـود. ایـران همـواره حاکمیـت خـود بـر ایـن جزایـر را بـر پایـه عنـوان حقوقـی و تاریخـی اصیـل و مسـتمری اسـتوار میدانـد کـه ریشـه در اعمـال مـداوم اقتـدار و اداره مؤثـر ایـن سـرزمینها از دوران پیشـامدرن دارد. از دیـدگاه ایـران، خـروج بریتانیـا در سـال ۱۹۷۱ نـه پایـان حاکمیـت، بلکـه صرفـا وقفه‌هـای موقـت در اعمـال آن تلقـی شـده اسـت. در مقابـل، ادعـای شیخ‌نشـین‌های متصالـح بـر تصـوری متوهمانـه از جانشـینی محلـی و اعمـال مقطعـی و عمدتـا نمادیـن اقتـدار اسـتوار اسـت کـه فاقـد شـرایط لازم بـرای تحقـق اعمـال مؤثـر حاکمیـت در حقـوق بینالملـل میباشـد. ایـن ادعاهـا تـا حـد زیـادی بـر اسـناد مبهـم آرشـیوهای اسـتعماری بریتانیـا تکیـه دارنـد کـه از منظـر رویکـرد جهـان سـوم بـه حقـوق بینالملـل، نمیتـوان آنهـا را مخـازن بیطـرف واقعیت‌هـای تاریخـی دانسـت. اسـتناد بـه نظریـه جانشـینی محلـی، در پرتـو اصـل حقـوق بینزمانـی و اصـل اوتـی پوسـیدتیس ژوریـس، نیـز پشـتیبانی مؤثـری از موضـع شیخنشـینها بـه عمـل نمـیآورد، چـرا کـه خـروج بریتانیـا بـا هیچگونـه تحدیـد حـدود رسـمی و الـزامآور اسـتعماری همـراه نبـود.

مجموعـه شـواهد جغرافیایـی، تاریخـی و حقوقـی، اسـتمرار حاکمیـت ایـران بـر جزایـر سـه‌گانه را به‌گونـه متقاعدکننـده‌ای تأییـد میکنـد. پیوسـتگی جغرافیایـی، انسـجام زمین‌شـناختی و اسـتمرار حضـور اداری و اعمـال اقتـدار دولـت ایـران، شـرایط لازم بـرای تحقـق معیارهـای «تصـرف مؤثـر» و «اعمـال مسـتمر حاکمیـت» را فراهـم میـآورد. ایـن معیارهـا در رأی مشـهور داوری جزیـره پالمـاس و نیـز در قضیـه مینکیـه و اکرهـوس توسـط دیـوان بینالمللـی دادگسـتری بهعنـوان مبانـی بنیادیـن احـراز عنـوان سـرزمینی مـورد تأکیـد قـرار گرفتهانـد. بـر همیـن مبنـا، پیونـد ذاتـی و دیرپـای ایـن جزایـر بـا حاکمیـت ایـران، بـا اصـول تثبیتشـده حقـوق بینالملـل از جملـه اصـل تمامیـت ارضـی، اصـل حاکمیـت قانـون، قاعـده اوتـی پوسـیدتیس ژوریـس و لـزوم اعمـال مؤثـر، مسـتمر و واقعـی اقتـدار دولـت، کاملا سـازگار اسـت. شـواهد متعـدد نقشـه‌های تاریخـی، اسـتمرار نظـام حکمرانـی و اقدامـات اداری دولـت ایـران، مالکیـت کامـل و محـرز ایـران را بـر پایـه اصـل اعمال مؤثـر حاکمیـت تأییـد میکند و جایـگاه حقوقـی ایـن جزایـر را به‌عنـوان بخشـی اصیـل، تاریخـی و لاینفـک از قلمـرو سـرزمینی ایـران در خلیـج فـارس، در چارچـوب اصـل حفـظ تمامیـت ارضـی منـدرج در بنـد ۴ مـاده ۲ منشـور ملـل متحـد، بـار دیگـر مـورد تأکیـد قـرار میدهـد. در سـطح کلانتـر، اسـتمرار اختلاف نظرهـا دربـاره حاکمیـت بـر سـه جزیـره، بازتابـی از پیچیدگیهـای مانـدگار مرزبندیهـای اسـتعماری و پیامدهـای مـداخلات قدرتهـای خارجـی در ژئوپلیتیـک خلیـج فـارس اسـت. ایـن اخـتلاف کـه ریشـه در واقعیت‌هـای پیچیـده تاریخـی دارد، ضـرورت

ازسرگیری گفتگوهای دیپلماتیک و آکادمیک مبتنی بر بررسی دقیق تاریخی و حقوقی را برجسته می‌کند. اجماع علمی در سطح جهانی، ماهیت پایدار حقوق مشروع تاریخی ایران را به رسمیت میشناسد و بسیاری از پژوهشگران بر این باورند که اتخاذ رویکردی واقع‌بینانه و آینده‌نگر ایجاب می‌کند که شیخ‌نشین‌های مدعی با بازنگری در مواضع حقوقی خود، رویکردی عملگرایانه را برگزینند که حفظ ثبات منطقهای، همزیستی مسالمت‌آمیز و همکاری متقابل را در اولویت قرار دهد. در این مسیر، سازمانهای بینالمللی و بازیگران دیپلماتیک می‌توانند نقش سازندهای در تسهیل گفتوگوها و ایجاد چارچوب‌هایی منظم برای حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلاف ایفا کنند.

خلیج فارس و جزایر آن از دیرباز یکی از مهمترین کانون‌های ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و راهبردی جهان بوده‌اند. این پهنه آبی به‌عنوان شاهراه اصلی ارتباط دریایی میان جهان غرب و شبهقاره هند، همواره جایگاهی ممتاز در معادلات سیاسی، اقتصادی و امنیتی داشته است. حتی پیش از بهره‌برداری گسترده از نفت و گاز، این آبراه حیاتی محور اصلی تجارت بین‌المللی، رقابت‌های امپراتوری و نمایش قدرت دریایی قدرت‌های بزرگ محسوب می‌شد. در نظام بین‌الملل معاصر نیز، ذخایر عظیم انرژی، بازارهای پویا و ظرفیت‌های گسترده سرمایه‌گذاری، همچنان جایگاه مرکزی خلیج فارس را در معماری اقتصاد جهانی و ترتیبات بینالمللی صلح و امنیت تثبیت کرده است. ثبات این دریای نیمه‌بسته نه تنها برای رفاه و امنیت دولت‌های ساحلی، بلکه برای حفظ نظم گسترده‌تر بین‌المللی نیز اهمیتی بنیادین دارد. ازاینرو، ضروری است دولتهای ساحلی خلیج فارس، چارچوبهایی پایدار برای صلح، ثبات، اعتمادسازی و تعامل سازنده ایجاد و حفظ کنند.

این کتاب در پی آن است که دانش علمی مرتبط با خلیج فارس و جزایر آن را گسترش داده و به درکی جامع، چندبعدی و لایه‌مند از این منطقه راهبردی منجر شود. این اثر با پرداختن مستمر و نظاممند به ابعاد جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی و راهبردی، درصدد است به ارتقای گفتمان آکادمیک در این حوزه یاری رساند و از رهگذر پژوهش علمی پایدار، به تحقق اهداف ثبات و صلح منطقهای و جهانی کمک کند. تحلیلهای کتاب میکوشند دیدگاه‌های دانشوران، سیاستگذاران و کنشگران عرصه دیپلماسی را غنا بخشند و زمینه را برای شکلگیری رویکردهایی اصول‌مند، مبتنی بر شواهد و سازنده در قبال مسائل منطقه‌ای فراهم آورند. این اثر با درگیر شدن انتقادی با مباحث بنیادین معاصر درباره میراث استعمار، دولت‌سازی، عنوان حقوقی و حاکمیت، فرایندهای پویایی را تبیین می‌کند که از رهگذر آنها خلیج فارس به‌عنوان یکی از کانون‌های راهبردی در نظم‌های سیاسی- اقتصادی منطقه‌ای و جهانی ظهور یافته است. در نهایت، کتاب با ارائه درکی چندلایه، متوازن و ژرف از خلیج فارس و جزایر آن، میکوشد به غنای ادبیات علمی و گفتمانهای فکری پیرامون توسعه پایدار، صلح و همزیستی در جهانی درهم‌تنیده یاری رساند.



بازخوانی انتقادی فرصت ژئواستراتژیک تنگه هرمز، رژیم حقوقی، موازنه تهدید و دکترین امنیت بقا در ساحت جنگ نامتقارن



شهرام فتاحی
دبیر اندیشکده حکمرانی و قانونگذاری
کرمانشاه، عضو هیأت علمی دانشگاه

۱. فرصت ژئواستراتژیک تنگه هرمز

تنگه هرمز، با عرضی حدود ٥٤ کیلومتر در باریک‌ترین نقطه، حلقه‌اتصال خلیج‌فارس به دریای عمان و اقیانوس هند است و از منظر ژئوپلیتیک کلاسیک، مصداق بارز «نقطه گلوگاه دریایی» به شمار می‌رود. این آبراه، حیاتی‌ترین شریان انرژی جهان است به‌گونه‌ای که روزانه نزدیک به ۲۰ میلیون بشکه نفت، معادل حدود بیست درصد مصرف جهانی و بیش از۳۰ درصد تجارت دریایی نفت خام و نیز حدود ۲۰ درصد از صادرات جهانی گاز طبیعی مایع از آن عبور می‌کند، بلکه به‌مثابه «اهرم بقا» برای جمهوری اسلامی ایران نیز عمل می‌کند. نظریه‌پردازانی چون مکایندر، اسپایکمن و کوهن هر یک به‌گونه‌ای بر نقش کانونی خلیج‌فارس و تنگه‌های پیرامونی آن در رقابت‌های هژمونیک جهانی تأکید کرده‌اند؛ جایگاهی که ایران، به‌عنوان دارنده طولانی‌ترین خط ساحلی کرانه شمالی تنگه، به‌طور طبیعی در کانون آن قرار دارد.

با این حال، طی ٤ دهه گذشته، تداوم حضور نظامی فرامنطقه‌ای به‌ویژه استقرار ناوگان پنجم ایالات متحده در بحرین، افزایش تهدیدات امنیتی از سوی اسرائیل و برخی متحدان منطقه‌ای آن، تحریم‌های فشارآور بین‌المللی، و سابقه اقدامات خصمانه‌ای نظیر عملیات «پرینگ‌مانتیس» در سال ۱۹۸۸، حمله سایبری استاکس‌نت و ترور دانشمندان هسته‌ای، فضای تهدیدی را علیه ایران بازتولید کرده است که، بر پایه نظریه «موازنه تهدید» استیون والت با چهار مؤلفه قدرت کلی، مجاورت جغرافیایی، توان تهاجمی و نیات ادراک‌شده هر چهار بعد تهدید را هم‌زمان دربر می‌گیرد. چنین بستری، ایران را ناگزیر از اتخاذ راهبردی مبتنی بر «امنیت بقا» ساخته است؛ اصلی رئالیستی که به باور کنت والتز و جان مرشایمر، دولت‌ها را در نظام آنارشیک بین‌المللی، پیش از هر هدف دیگری به تضمین موجودیت خویش فرامی‌خوانند و هرگونه کنش دفاعی-تهاجمی متناسب را در چارچوب بقا موجه می‌سازد.

در این میان، یکی از پرتکرارترین خطاهای ادبیات سیاستی و حقوقی مربوط به این حوزه، معرفی ایران به‌عنوان «عضو کامل» یا «طرف متعاهد» کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است؛ در حالی که واقعیت حقوقی مسلّم آن است که ایران این کنوانسیون را صرفا امضا کرده و هرگز آن را از تصویب مجلس شورای اسلامی نگذرانده است و بنابراین، در معنای دقیق و فنی حقوق معاهدات، «طرف متعاهد» (State Party) محسوب نمی‌شود. این تمایز، که در ادامه این نوشتار به‌تفصیل تحلیل حقوقی خواهد شد، بنیان استدلال‌های راهبردی-حقوقی ایران را در برابر تفسیر یک‌جانبه آمریکا از رژیم عبور ترانزیت دگرگون می‌سازد و امکان طرح توأمان چهار خط استدلالی متمایز وضعیت امضاکننده غیرمتعاهد، تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال، نقض فاحش تعهدات متقابل، و رفتار حقوقی گزینشی طرف مقابل را فراهم می‌آورد.

در چنین فضایی، ایران با تکیه بر دکترین جنگ نامتقارن دریایی شامل ناوگان گسترده شناورهای تندرو با تاکتیک ازدحام، مین‌گذاری انبوه در آب‌های کم‌عمق،

موشک‌های بالستیک و کروز ساحل‌به‌دریا، پهپادهای رزمی و مهمات گشت‌زن، پدافند هوایی لایه‌ای، و توانمندی‌های رو به رشد در جنگ الکترونیک، عملیات سایبری و اشراف فضایی در پی ایجاد بازدارندگی چندلایه برآمده است. هم‌زمان، همکاری‌های راهبردی با چین (در قالب موافقت‌نامه جامع بیست‌وپنج‌ساله و ابتکار کمربند و راه) و روسیه (رزمایش‌های مشترک دریایی و همگرایی در بریکس و سازمان همکاری شانگهای) نوعی «بازدارندگی سه‌وجهی» پدید آورده که هرگونه اقدام نظامی تمام‌عیار علیه ایران را با هزینه‌های فرامنطقه‌ای برای منافع پکن و مسکو همراه می‌سازد.

با این همه، این راهبرد با محدودیت‌های جدی همچون فقدان تعادل کلاسیک قوا در برابر برتری هوایی-دریایی آمریکا، وابستگی متقابل اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی، هزینه‌های سنگین حقوقی-دیپلماتیک، و واکنش منفی احتمالی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس روبه‌رو است.

۲. امنیت بقا، موازنه تهدید و جنگ نامتقارن

امنیت بقا، ریشه در رئالیسم کلاسیک و ساختاری دارد. والتز، با تأکید بر ساختار آنارشیک نظام بین‌الملل، بقا را نخستین و الزامی‌ترین هدف دولت‌ها معرفی می‌کند؛ در نبود مرجع اقتدار فراملی، هر دولت ناگزیر است امنیت خود را رأساً تأمین کند. مرشایمر این نگاه را در قالب «رئالیسم تهاجمی» تعمیق می‌بخشد و بر تلاش پیوسته دولت‌ها برای کسب حداکثر قدرت نسبی، به‌ویژه در مناطق پیرامونی خود، تأکید می‌گذارد. ایران با توجه به تهدیدات چندگانه و هم‌زمان، تنگه هرمز را به‌مثابه «اهرم بقا» به‌کار گرفته است تا با تهدید ضمنی به اختلال در عبور انرژی، هزینه هرگونه اقدام نظامی علیه خود را به سطحی غیرقابل‌قبول برای اقتصاد جهانی ارتقا دهد؛ راهبردی که با منطق «بازدارندگی از طریق تنبیه» شلینگ کاملا همخوان است.

موازنه تهدید نظریه‌ای است که والت در نقد و تکمیل موازنه قدرت سنتی مطرح کرد. به باور او، دولت‌ها نه صرفاً در برابر قدرتمندترین بازیگر نظام، بلکه در برابر بازیگری که بیشترین ادراک تهدید را ایجاد می‌کند، به موازنه‌سازی روی می‌آورند؛ ادراکی که از تلفیق چهار مؤلفه ناشی می‌شود: قدرت کلی (نظامی و اقتصادی)، مجاورت جغرافیایی، توان تهاجمی (ظرفیت فرافکنی نیرو) و نیات خصمانه ادراک‌شده. در مورد ایران، استقرار ناوگان پنجم آمریکا در بحرین، حضور و مانورهای نظامی اسرائیل در حاشیه خلیج‌فارس، و تهدیدات مکرر به تغییر رژیم، هر چهار مؤلفه را هم‌زمان فعال کرده‌اند؛ ازاین‌رو ایران به‌جای رقابت مستقیم و نامتقارن با برتری کلاسیک آمریکا، تنگه هرمز را به یک «خطر متقابل موازی» برای دشمن بدل ساخته است تا موازنه را نه از طریق تجمیع قدرت، بلکه از طریق تجمیع ریسک، برقرار کند.

جنگ نامتقارن به درگیری‌هایی اطلاق می‌شود که طرفین از توازن کلاسیک قدرت برخوردار نیستند و بازیگر ضعیف‌تر، با خلاقیت تاکتیکی، بهره‌گیری هدفمند از نقاط آسیب‌پذیر حریف، و تغییر آگاهانه قواعد بازی، به جبران نابرابری ساختاری می‌پردازد. در عرصه دریایی، این دکترین شامل مین‌گذاری پنهان، حملات سریع و هم‌زمان با شناورهای کوچک (تاکتیک ازدحام یا Swarm Tactics) موشک‌های ساحل‌به‌دریا، پهپادهای تهاجمی، و جنگ الکترونیک-سایبری می‌شود. ایران با تلفیق این سه رکن نظری امنیت بقا به‌عنوان هدف غایی، موازنه تهدید به‌عنوان منطق راهبردی، و جنگ نامتقارن به‌عنوان ابزار عملیاتی درصدد ایجاد بازدارندگی چندلایه و چندبُعدی در تنگه هرمز و کرانه‌های شمالی خلیج‌فارس برآمده است.

۳. ظرفیت‌های ژئواستراتژیک و توان تدافعی-تهاجمی ایران در تنگه هرمز

۳-۱. مزیت جغرافیایی و اشراف موقعیتی

ایران، با برخورداری از طولانی‌ترین خط ساحلی خلیج‌فارس و مجموعه‌ای از جزایر راهبردی قشم، هرمز، ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک از اشراف کامل بر آبراه، عمق مانور پدافندی، و امکان استقرار پراکنده و مقاوم سامانه‌های تسلیحاتی برخوردار است؛ وضعیتی که ماهان آن را «مزیت موقعیتی» می‌نامد. این مزیت، به ایران اجازه می‌دهد تا با استقرار چندلایه تسلیحات ساحلی، تمام عرض تنگه را در محدوده تیررس قرار دهد و از تجمیع جغرافیایی و نظامی به‌طور هم‌زمان بهره ببرد.

۳-۲. نیروی دریایی نامتقارن: شناورهای تندرو و تاکتیک ازدحام

نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، به‌عنوان بازوی اصلی دفاع نامتقارن در خلیج‌فارس، یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های شناورهای تهاجمی سریع‌السیر منطقه را در اختیار دارد؛ از قایق‌های موشک‌انداز کلاس «پیکان» و «تیر» تا واحدهای سریع‌السیر مسلح به راکت و تیربار سنگین. این شناورها با عملیات گروهی متراکم و هماهنگ که در ادبیات نظامی «تاکتیک ازدحام» خوانده می‌شود، قادرند سامانه‌های دفاعی نقطه‌ای ناوهای بزرگ‌تر را با حجم بالای اهداف هم‌زمان اشباع کنند و هزینه‌ای نامتناسب با اندازه و ارزش خود بر ناوگان مقابل تحمیل نمایند؛ اصلی که در ادبیات جنگ نامتقارن با عنوان «عدم‌تناسب هزینه-اثربخشی» شناخته می‌شود.

۳-۳. توان مین‌گذاری و جنگ زیرسطحی

بر پایه برآورد سرویس تحقیقات کنگره آمریکا، ایران میان پنج تا شش هزار فروند مین دریایی شامل مین‌های تماسی، مین‌های تأثیرپذیر مغناطیسی و آکوستیک، و مین‌های هوشمند عمق‌متغیر در اختیار دارد. با توجه به کم‌عمق‌بودن بخش قابل‌توجهی از آب‌های تنگه (کمتر از شصت متر) و با درس‌آموزی از تجربه جنگ نفتکش‌ها که در آن حتی اصابت یک فروند مین به ناو «ساموئل رابرتز» می‌توانست بزرگ‌ترین رزم‌ناوها را از کار بیندازد، توان مین‌ریزی سریع و پنهان با شناورهای سطحی کوچک، بالگردها، و زیردریایی‌های کوچک کلاس «غدیر» تهدیدی راهبردی و باورپذیر برای امنیت کشتیرانی بین‌المللی پدید می‌آورد. این زیردریایی‌های کوچک، به‌واسطه ابعاد محدود و قابلیت عملیات در آب‌های کم‌عمق، از شناسایی سونار متعارف می‌گریزند و امکان مین‌گذاری غافلگیرکننده را در گلوگاه‌های کلیدی تنگه فراهم می‌سازند.

۳-۴. موشک‌های بالستیک و کروز ضدکشتی

ایران خانواده‌ای از موشک‌های بالستیک ضدکشتی از جمله «خلیج‌فارس» و «هرمز» با بردی میان سیصد تا هفتصد کیلومتر و قابلیت هدایت‌پذیری در فاز پایانی پرواز و نیز موشک‌های کروز ساحل‌به‌دریای نسل جدید با بردی گزارش‌شده بیش از هزار کیلومتر را در اختیار دارد. این سامانه‌ها، در کنار موشک‌های کروز زیرصوت خانواده «نور» و «قدیر»، بازدارندگی از نوع «انکار دسترسی/ ممانعت از ورود به منطقه» را محقق می‌سازند: دشمن را از نزدیک‌شدن به محدوده خطر بازمی‌دارند و هزینه فرافکنی نیرو در مجاورت سواحل ایران را به‌شدت افزایش می‌دهند. استقرار پراکنده و متحرک این سامانه‌ها در امتداد سواحل و جزایر راهبردی، آسیب‌پذیری آن‌ها را در برابر ضربه اول کاهش داده و ظرفیت پاسخ ثانویه را تقویت می‌کند.

۳-۵. پهپادهای رزمی و مهمات گشت‌زن

توسعه پهپادهای رزمی و مهمات گشت‌زن، بُعد نسبتا جدید، اما روبه‌رشد توان نامتقارن ایران را تشکیل می‌دهد. پهپادهای خانواده «شاهد» و مهمات گشت‌زن مرتبط، که در سال‌های اخیر در رزمایش‌های دریایی و در نبردهای منطقه‌ای به کار گرفته شده‌اند، امکان اجرای حملات دقیق، کم‌هزینه، و با ردپای راداری محدود بر اهداف دریایی و ساحلی را فراهم می‌آورند. این ابزارها، به دلیل قیمت پایین در مقایسه با ارزش اهداف بالقوه، بار دیگر منطق «عدم‌تناسب هزینه-اثربخشی» جنگ نامتقارن را بازتولید می‌کنند و می‌توانند در ترکیب با شناورهای تندرو و موشک‌های ساحلی، یک حمله چندموجی و هم‌زمان طراحی کنند که اشباع سامانه‌های پدافندی طرف مقابل را دشوارتر می‌سازد.

۳-۶. پدافند هوایی لایه‌ای

حفاظت از زیرساخت‌های راهبردی ساحلی، پایگاه‌های موشکی، و تأسیسات انرژی در برابر حملات هوایی احتمالی، بر عهده شبکه‌ای لایه‌ای از پدافند هوایی بومی است که سامانه‌های دوربرد (نظیر «باور-۳۷۳») و میان‌برد (نظیر «خرداد-۱۵») را ترکیب می‌کند. این معماری چندلایه، که رادارهای متحرک و سکوهای پرتاب پراکنده را در بر می‌گیرد، تاب‌آوری زیرساخت‌های حیاتی در برابر ضربه اول را افزایش می‌دهد و پیش‌شرط لازم برای تداوم عملیات نامتقارن دریایی پس از آغاز درگیری احتمالی را فراهم می‌سازد؛ چرا که بدون حفاظت هوایی از سکوهای پرتاب ساحلی، پایداری بازدارندگی موشکی و مین‌گذاری در عمل دشوار خواهد بود.

۳-۷. جنگ الکترونیک، عملیات سایبری و اشراف فضایی

ایران در رزمایش‌های اخیر دریایی، توانمندی خود در اخلال سیگنال ماهواره‌ای موقعیت‌یاب جهانی، جنگ الکترونیک، و عملیات سایبری تدافعی-تهاجمی را به نمایش گذاشته است؛ رویدادهایی نظیر انحراف مسیر یک نفتکش بریتانیایی در سال ۲۰۱۹ که به گزارش کارشناسان با اخلال ناوبری ماهواره‌ای مرتبط دانسته شد، نمونه‌ای از کاربرد عملیاتی این قابلیت است. تجربه تلخ حمله سایبری استاکس‌نت به تأسیسات هسته‌ای ایران در سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰، که به گفته کارشناسان امنیت سایبری از پیچیده‌ترین سلاح‌های سایبری کشف‌شده تا آن زمان بود، ایران را به توسعه شتابان توان دفاعی و بازدارنده سایبری واداشت. علاوه بر این، برنامه پرتاب ماهواره‌های نظامی از خانواده «نور»، ظرفیت نوپای اشراف فضایی و شناسایی حرکات ناوگان‌های خارجی در خلیج‌فارس و دریای عمان را فراهم می‌آورد که کارکردی مکمل برای هدف‌گیری به‌هنگام سامانه‌های ساحلی ایفا می‌کند.

جمع‌بندی این هفت مؤلفه نشان می‌دهد که راهبرد نامتقارن ایران دیگر صرفا به شناور و مین محدود نیست، بلکه به یک منظومه چندلایه و به‌هم‌پیوسته از قدرت زمینی، دریایی، هوایی، سایبری و فضایی بدل شده که هدف آن نه پیروزی در جنگ کلاسیک، بلکه افزایش هزینه‌های ادراکی و واقعی هرگونه ماجراجویی نظامی علیه ایران است.

۴. بازخوانی حقوقی: رژیم حقوقی تنگه هرمز و جایگاه ایران در کنوانسیون ۱۹۸۲

۴-۱. اصلاح خطای رایج: تمایز میان امضا و تصویب

نخستین و بنیادی‌ترین گام در هرگونه تحلیل حقوقی معتبر، اصلاح خطای رایجی است که ایران را «عضو» یا «طرف متعاهد» کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها معرفی می‌کند. واقعیت مسلّم آن است که ایران این کنوانسیون را در سال ۱۹۸۲ امضا کرد، اما هرگز آن را از تصویب مجلس شورای اسلامی نگذراند و سند تصویب خود را نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع نکرد. بر اساس ماده هجدهم کنوانسیون وین حقوق معاهدات ۱۹۶۹م. امضای یک معاهده بدون تصویب، صرفا تعهد محدود به «خودداری از اقداماتی که هدف و غایت معاهده را تهی از معنا کند» ایجاد می‌کند، نه پذیرش تعهدات ماهوی کامل مندرج در متن آن. این تمایز فنی و ظریف، که در بسیاری از تحلیل‌های سیاستی نادیده گرفته می‌شود، پایه استدلالی محکمی به دست می‌دهد که بر اساس آن ایران را نمی‌توان به همان میزان یک دولت عضو کامل، ملزم به تفسیر موسّع آمریکا و متحدانش از رژیم عبور ترانزیت دانست.

۴-۲. آیا عبور ترانزیت برای دولت‌های غیرعضو الزام‌آور است؟

برخی حقوقدانان استدلال می‌کنند که رژیم عبور ترانزیت، صرف‌نظر از وضعیت عضویت، به‌عنوان قاعده عرفی حقوق بین‌الملل بر همه دولت‌ها از جمله دولت‌های غیرعضو الزام‌آور است. با این حال، این ادعا با دو ایراد جدی مواجه است: نخست، شکل‌گیری یک قاعده عرفی مستلزم احراز دو رکن «رویه دولت‌ها» و «اعتقاد به الزام حقوقی» است، و رویه واقعی برخی دولت‌های ساحلی تنگه‌های استراتژیک از جمله همین رویه چهاردهه‌ای ایران در محدودسازی عبور زیردریایی‌های نظامی، نشان می‌دهد که اجماعی کامل بر سر این قاعده شکل نگرفته است. دوم، حتی در فرض شکل‌گیری چنین قاعده عرفی‌ای، ایران به موجب دکترین شناخته‌شده «معترض مستمر» در حقوق بین‌الملل عرفی، از سال ۱۹۷۰ تاکنون به‌طور مستمر و علنی، نسبت به تفسیر موسّع عبور ترانزیت برای شناورهای جنگی و زیردریایی‌ها اعتراض کرده و بنابراین، حتی در صورت وجود قاعده عرفی، مشمول آن نیست.

۴-۳. رژیم داخلی ایران: قانون مناطق دریایی و الزام کسب مجوز

ایران در قالب قانون مناطق دریایی مصوب ۱۳۷۲ (۱۹۹۳)، عبور بی‌ضرر ناوهای جنگی، زیردریایی‌ها (در حالت غواصی)، و ناوهای هسته‌ای یا حامل مواد خطرناک را منوط به کسب مجوز پیشین از مقامات ایرانی دانسته است. این رویکرد را می‌توان

با استناد به بند دوم ماده نوزدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ که فهرستی از فعالیت‌های «مغایر با صلح، نظم یا امنیت» دولت ساحلی را برمی‌شمرد و عبور را از مصداق «بی‌ضرر» خارج می‌سازد و نیز ماده بیست‌وپنجم همان کنوانسیون که به دولت ساحلی حق اتخاذ تدابیر لازم برای جلوگیری از عبور غیر بی‌ضرر را اعطا می‌کند، موجه دانست، به‌ویژه آنکه، چنانکه دیوان بین‌المللی دادگستری در رأی معروف کانال کورفو (۱۹۴۹) تأکید کرد، حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی و کشتیرانی در تنگه‌های بین‌المللی همواره در چارچوبی متقابل و مبتنی بر حسن‌نیت تعریف می‌شود، نه یک‌جانبه و مطلق.

۴-۴. ماده شصت‌ودوم کنوانسیون وین: تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال

ایران می‌تواند، به‌عنوان یکی از استوارترین ادله حقوقی خود، به قاعده «تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال» مندرج در ماده شصت‌ودوم کنوانسیون وین ۱۹۶۹ استناد کند. برای اقامه این استدلال، باید نشان داده شود که: نخست، شرایطی که در سال ۱۹۸۲ مبنای رضایت ضمنی و رفتار ایران بود؛ یعنی نبود حضور نظامی دائمی و گسترده فرامنطقه‌ای در مجاورت بی‌واسطه سواحل ایران، به‌گونه‌ای بنیادین دگرگون شده است؛ دوم، این تغییر، اجرای تعهدات باقی‌مانده را به «بار غیرمنطقی» بدل کرده است. استقرار دائمی ناوگان پنجم آمریکا، تحریم‌های فلج‌کننده اقتصادی که به گفته حقوقدانان بین‌المللی می‌تواند مصداق اجبار اقتصادی خلاف اصول منشور ملل متحد باشد، حملات سایبری هدفمند به زیرساخت‌های حیاتی، و ترور مکرر دانشمندان هسته‌ای ایران در دهه‌های اخیر، در مجموع، دگرگونی‌ای بنیادین در محیط امنیتی پیرامون تنگه هرمز پدید آورده‌اند که در زمان امضای کنوانسیون قابل پیش‌بینی نبود

۴-۵. ماده شصتم کنوانسیون وین: نقض فاحش و حق اقدامات متقابل

در کنار استدلال پیشین، ایران می‌تواند با مستندسازی دقیق و نظام‌مند موارد نقض مکرر رژیم عبور بی‌ضرر توسط ناوهای آمریکایی و متحدانش از جمله عملیات جاسوسی دریایی، مانورهای تهدیدآمیز در مجاورت بی‌واسطه آب‌های سرزمینی، رهگیری‌های خصمانه به قاعده «نقض فاحش تعهدات متقابل» موضوع ماده شصتم کنوانسیون وین استناد کند. این استدلال، در صورت اثبات، امکان تعلیق یا فسخ بخشی از تعهدات متقابل ایران را فراهم می‌سازد. افزون‌بر این، طرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل درباره مسئولیت دولت‌ها در قبال اعمال متخلفانه بین‌المللی به دولت آسیب‌دیده اجازه می‌دهد تا اقدامات متقابل متناسب و قابل‌بازگشت اتخاذ کند، مشروط بر آنکه چنین اقداماتی با اصل تناسب همخوان بوده و ناقض قواعد آمره حقوق بین‌الملل از جمله ممنوعیت توسل به‌زور موضوع ماده دوم منشور ملل متحد نباشد. این قید تناسب، اهمیت راهبردی دارد: هرگونه اقدام متقابل ایران باید متناسب با نقض واردشده باقی بماند تا از منظر حقوقی قابل‌دفاع تلقی شود.

۴-۶. رفتار حقوقی گزینشی آمریکا و فقدان جایگاه حقوقی رسمی

نکته‌ای که وزن استدلال‌های پیشین را دوچندان می‌کند، تناقض بنیادین در رفتار حقوقی ایالات متحده است: این کشور، با آنکه خود هرگز کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب نکرده و بنابراین به همان معیار «طرف متعاهد» تلقی نمی‌شود که برای ایران به کار می‌برد، مدعی است که به‌عنوان مدافع نظم بین‌المللی، حق تفسیر و اجرای موسّع مفاد آن به‌ویژه رژیم عبور ترانزیت را دارد. این رویکرد گزینشی و ابزاری نسبت به حقوق بین‌الملل، با اصل بنیادین «برابری حاکمیتی دولت‌ها» مندرج در بند یکم ماده دوم منشور ملل متحد در تعارض آشکار قرار دارد و ایران می‌تواند، هم در مجامع حقوقی بین‌المللی و هم در دیپلماسی عمومی، این «استانداردهای دوگانه» را به چالش بکشد. به بیان دیگر، دولتی که خود متعهد به یک رژیم حقوقی نیست، از منظر حقوقی محض، جایگاه مستحکمی برای تحمیل تفسیر یک‌جانبه آن رژیم بر دیگران ندارد.

۴-۷. حق ذاتی دفاع مشروع به‌مثابه چارچوب مکمل

فراتر از حقوق دریاها، ایران می‌تواند زنجیره اقدامات خصمانه علیه خود از عملیات نظامی

مستقیم نظیر «پرینگ‌مانتیس» در ۱۹۸۸ تا حمله سایبری استاکس‌نت و ترورهای هدفمند دانشمندان هسته‌ای را در چارچوب حق ذاتی دفاع مشروع فردی و دسته‌جمعی موضوع ماده پنجاه‌ویکم منشور ملل متحد قرائت کند. طرح مواد مسئولیت دولت‌ها به‌روشنی تصریح می‌کند که دولت قربانی اعمال متخلفانه بین‌المللی از حق اتخاذ تدابیر دفاعی و بازدارنده متناسب برخوردار است. این چارچوب مکمل، در کنار استدلال‌های چهارگانه حقوق دریاها، معماری حقوقی جامع‌تری برای توجیه راهبرد بازدارندگی نامتقارن ایران در تنگه هرمز فراهم می‌آورد.

۴-۸. جمع‌بندی تلفیقی استدلال‌های حقوقی

تلفیق این ۵ خط استدلالی وضعیت امضاکننده غیرمتعاهد، رژیم داخلی مبتنی بر ماده نوزدهم و بیست‌وپنجم کنوانسیون، تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال، نقض فاحش و حق اقدامات متقابل، رفتار گزینشی طرف مقابل، و حق دفاع مشروع معماری حقوقی چندلایه‌ای پدید می‌آورد که به‌مراتب مستحکم‌تر از استناد صرف به یک ماده منفرد است. این رویکرد تلفیقی، ضمن آنکه ایران را از اتهام «نقض یک‌جانبه حقوق بین‌الملل» مبرا می‌سازد، امکان طرح فعال این استدلال‌ها را در نهادهای بین‌المللی، رسانه‌های دیپلماتیک، و متون آموزشی-پژوهشی داخلی و بین‌المللی فراهم می‌کند؛ اقدامی که تاکنون به‌اندازه ظرفیت واقعی آن، در سیاست خارجی و دیپلماسی عمومی ایران به کار گرفته نشده است.

۵. نقش حمایت‌گرانه چین و روسیه: بازدارندگی سه‌وجهی

چین، به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده نفت جهان که بیش از ۸۰ درصد نفت وارداتی خود از ایران در سال ۲۰۲۵ را از مسیر تنگه هرمز تأمین کرده است و در سایه موافقت‌نامه جامع همکاری ۲۵ ساله با ایران، منافع راهبردی عمیقی در ثبات این آبراه دارد. ابتکار کمربند و راه نیز وابستگی پکن به امنیت دریایی خلیج‌فارس را دوچندان کرده است. روسیه نیز با برگزاری رزمایش‌های مشترک دریایی در بازه ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶ و همگرایی فزاینده در چارچوب بریکس، سازمان همکاری شانگهای، و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جبهه‌ای هم‌راستا در برابر هژمونی آمریکا شکل داده است. این هماهنگی سه‌جانبه، آنچه می‌توان «بازدارندگی ۳ وجهی» نامید را پدید آورده که هرگونه اقدام نظامی گسترده علیه ایران را با هزینه‌های راهبردی برای منافع پکن و مسکو همراه می‌سازد و با منطق کلاسیک والتی اتحاد در برابر تهدید مشترک کاملا همخوان است.

۶. محدودیت‌ها و چالش‌های راهبرد

راهبرد نامتقارن ایران، با وجود ظرفیت‌های یادشده، با موانع جدی زیر روبه‌روست: نخست، برتری کلاسیک آمریکا در توان هوایی، زیردریایی و فناوری پیشرفته، که در فرض بروز درگیری تمام‌عیار، امکان تحمیل خسارات سنگین را فراهم می‌سازد. دوم، پدیده خودبازدارندگی اقتصادی؛ چرا که انسداد کامل تنگه به صادرات نفتی ایران که هنوز منبع اصلی ارزآوری آن است ضربه‌ای مستقیم وارد می‌کند و درآمدهای ارزی را مختل می‌سازد. سوم، هزینه‌های حقوقی و دیپلماتیک بین‌المللی، شامل احتمال محکومیت در افکار عمومی جهانی، تحریم‌های تازه، و کاهش حمایت متحدان بالقوه. چهارم، واکنش منفی همسایگان عربی حاشیه خلیج‌فارس که اقتصاد آن‌ها نیز به صادرات بی‌وقفه نفت وابسته است و هرگونه اختلال طولانی‌مدت در تنگه را برنمی‌تابند و ممکن است به فشار دیپلماتیک بر ایران دامن بزنند.

۷. نتیجه‌گیری و توصیه‌های راهبردی

این پژوهش نشان داد که تنگه هرمز محور راهبردی «امنیت بقا» جمهوری اسلامی ایران است و جنگ نامتقارن، پاسخی عقلانی و درخور به تهدیدات چندبعدی در چارچوب نظریه موازنه تهدید والت به شمار می‌رود. اصلاح خطای حقوقی رایج درباره وضعیت ایران در کنوانسیون ۱۹۸۲، و طرح تلفیقی پنج خط استدلال حقوقی وضعیت امضاکننده غیرمتعاهد، رژیم داخلی مبتنی بر مواد نوزدهم و بیست‌وپنجم کنوانسیون، تغییر بنیادین اوضاع‌واحوال، نقض فاحش و حق اقدامات متقابل، و رفتار گزینشی طرف مقابل چارچوب دفاعی ایران را

به‌طور چشمگیری مستحکم می‌سازد. هم‌زمان، منظومه به‌هم‌پیوسته توان دریایی، موشکی، پهپادی، پدافند هوایی، و سایبری-فضایی ایران نشان می‌دهد که راهبرد بازدارندگی نامتقارن، دیگر مجموعه‌ای پراکنده از ابزارها نیست، بلکه معماری یکپارچه‌ای است که با تجربه تاریخی عملیات پرینگ‌مانتیس و جنگ نفتکش‌ها هم‌راستا و مستمرا در حال تکامل است. با این حال، مدیریت متوازن بحران نه عقب‌نشینی یک‌طرفه و نه ماجراجویی تمام‌عیار و همکاری راهبردی با چین و روسیه می‌تواند این اهرم را به ابزاری پایدار برای ارتقای امنیت ملی بدل کند، مشروط بر آنکه با دیپلماسی فعال در قبال همسایگان و کاهش آسیب‌پذیری‌های اقتصادی همراه شود.

بر این پایه، توصیه‌های راهبردی زیر پیشنهاد می‌شود:

۱. تقویت مستمر قابلیت‌های نامتقارن، شامل توسعه موشک‌های هوشمند ضدکشتی با برد بلندتر و دقت اصابت بالاتر، مین‌های عمق‌متغیر هوشمندتر و تلفیق شناورهای کوچک تهاجمی با پهپادها و مهمات گشت‌زن در قالب عملیات چندموجی هماهنگ.

۲. تبیین نظام‌مند و مستمر گفتمان حقوقی، از طریق ارائه پیوسته استدلال‌های پنج‌گانه یادشده، به‌ویژه تمایز میان امضا و تصویب، در مجامع حقوقی بین‌المللی، رسانه‌های دیپلماتیک، و متون آموزشی-پژوهشی داخلی و بین‌المللی.

۳. تعمیق همکاری راهبردی با روسیه و چین در چارچوب بریکس، سازمان همکاری شانگهای، و ابتکار کمربند و راه، به‌منظور تثبیت بازدارندگی سه‌وجهی.

۴. بهبود فعالانه روابط دیپلماتیک با همسایگان خلیج‌فارس برای طراحی سازوکاری چندجانبه در تأمین امنیت کشتیرانی و کاهش تنش‌های منطقه‌ای.

۵. سرمایه‌گذاری در کریدورهای انرژی جایگزین، نظیر خط لوله گوره جاسک، به‌منظور کاهش تدریجی وابستگی صادراتی به تردد از تنگه هرمز.

۶. طراحی و تقویت صندوق ذخیره اضطراری ارزی برای جبران کاهش احتمالی درآمد نفتی در بحران‌های آتی.

قائد شهید (ره) در مهر ۱۳۶۴ و در جریان تمرین عظیم نیروی دریایی در تنگه هرمز در مصاحبه‌ای که بر عرشه ناوشکن البرز انجام دادند، مطالب جالب توجهی را بیان کردند. ایشان در پاسخ به سوالی درباره توان ایران در بستن تنگه هرمز گفتند: «ما حتی اگر کمتر از این مقدار هم قدرت داشته باشیم آن تهدیدی که کردیم برای ما عملی است. بستن تنگه هرمز با همان مفهومی که این کلمه دارد، یک چیزی است که برای آن کسی که این همه ساحل در دو طرف تنگه دارد و آن اشراف و تسلطی که بر تنگه دارد این چیزی است ممکن.

اندیشکده‌های حکمرانی و قانون‌گذاری استانی
@HOKMRAH
andishkadeh.mrc.ir