

۴

دلایل و ضرورت های بازتعریف ترتیبات عبور در آبراه هرمز توسط ایران: واکاوی مبانی تاریخی، حقوقی و ژئوپلیتیکی

مرتضی دامن پاک جامی^۱

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۵/۱۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۱۸

^۱. دکترای روابط بین الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران. morteza.jami63@gmail.com

چکیده

آبراه هرمز به دلیل موقعیت جغرافیایی، نقش آن در اتصال خلیج فارس به دریای عمان و آب‌های آزاد، اهمیت آن در انتقال انرژی و کالا و نیز قرار گرفتن در کانون رقابت‌های تاریخی و معاصر قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، همواره یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان بوده است. تحولات اخیر امنیتی و تغییر شرایط حاکم بر منطقه، ضرورت بازاندیشی در مبانی، سازوکارها و ترتیبات عبور از این آبراه را برجسته ساخته است. پژوهش حاضر با روش تحلیلی - راهبردی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اسناد حقوقی و داده‌های تاریخی، به بررسی این پرسش می‌پردازد که ایران بر اساس کدام مبانی تاریخی، حقوقی و ژئوپلیتیکی می‌تواند برای بازتعریف ترتیبات عبور در آبراه هرمز اقدام کند. فرض اصلی پژوهش آن است که *تداوم تاریخی حضور و اعمال حاکمیت ایران در خلیج فارس و دریای عمان، موقعیت ویژه جغرافیایی آبراه هرمز، اصول حقوق بین‌الملل عرفی، حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی، حقوق تاریخی، برخی رویه‌های قضایی و تحولات امنیتی ناشی از تغییر بنیادین اوضاع و احوال، مجموعه‌ای از استدلال‌های محکم و منطقی را برای بازنگری در ترتیبات گذشته فراهم می‌سازد.* در این چارچوب، پژوهش حاضر میان شرایط جنگ و تهدید مستقیم از یک سو و ترتیبات پایدار دوران صلح از سوی دیگر تمایز قائل می‌شود. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که ترتیبات آینده عبور از آبراه هرمز نمی‌تواند صرفاً بر یکی از دو منطق کنترل یک‌جانبه یا آزادی نامحدود ناوبری استوار باشد، بلکه می‌باید بر مبنای ایجاد توازن میان آزادی عبور، امنیت دولت‌های ساحلی، ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست و همکاری منطقه‌ای طراحی شود. بر این اساس، ترتیبات پیشنهادی عبور شامل احترام به اصل حاکمیت دولت‌های ساحلی، اعمال مفهوم عبور ایمن و بی‌ضرر، تبیین وضعیت کشتی تهدیدزا، بازنگری در کريدورهای عبور و طرح‌های جداسازی ترافیک، ارائه خدمات ایمنی و ناوبری و ایجاد سازوکارهای همکاری و حل اختلاف است. نتیجه اصلی پژوهش این است که پایداری هر گونه ترتیبات جدید در آبراه هرمز، بیش از هر چیز به تبدیل رقابت و مداخله خارجی به همکاری میان دولت‌های ساحلی و ایجاد ترتیبات عبور توافقی، منطقه‌ای و قابل پذیرش برای کاربران آبراه وابسته است.

• واژگان کلیدی

آبراه هرمز، ترتیبات عبور، دریای سرزمینی، عبور بی‌ضرر، حقوق تاریخی، ژئوپلیتیک، امنیت دریایی.

۱. مقدمه و بیان مسئله

آبراه هرمز یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های ژئوپلیتیکی جهان است. اهمیت این آبراه تنها ناشی از حجم انرژی و کالای عبوری از آن نیست، بلکه از پیوند هم‌زمان جغرافیا، قدرت دریایی، تجارت، امنیت، حقوق بین‌الملل و رقابت میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در این آبراه سرچشمه می‌گیرد. موقعیت هرمز در نقطه اتصال خلیج فارس و دریای عمان، آن را به یکی از کانون‌های اصلی ارتباط میان اقتصادهای منطقه‌ای و نظام اقتصادی جهانی تبدیل کرده است. این موقعیت منحصر به فرد سبب شده است تا در هر عصر و دوره‌ای، قدرت‌های بزرگ برای تسلط بر این منطقه و کشورهای حاشیه آن تلاش کرده و حضور خود را در منطقه افزایش دهند. مهم‌تر از آن، رقابت یا منازعه قدرت‌های خشکی و دریایی در ادوار مختلف باعث شده که این منطقه به ویژه از قرن ۱۶ میلادی به بعد شاهد دخالت‌های فراوان و دست‌اندازی‌های مداوم برای برهم‌زدن ژئوپلیتیک طبیعی آن باشد. ورود استعمارگران اروپایی به منطقه خلیج فارس در اوایل قرن شانزدهم میلادی، آن را به کانون تحولات عظیم سیاسی و اقتصادی چند قرن بعدی تبدیل کرد. در پانصد سال گذشته، قدرت‌های پرتغالی، هلندی، انگلیسی، فرانسه، آلمان و آمریکا یکی پس از دیگری وارد این منطقه شدند و بر سر کنترل مسیرهای دریایی و منابع حیاتی آن با یکدیگر به رقابت پرداختند (اقبال زارچ، ۱۴۰۴: ۴۰).

کشف نفت و گاز و تبدیل شدن انرژی به کالای راهبردی بین‌المللی همراه با طمع ورزی استعمارگران اروپایی به این آبراهه و کرانه‌ها و جزایر آن، موجب امنیتی شدن خلیج فارس و برهم خوردن روال طبیعی زیست و همکاری در این منطقه شده‌است. از سوی دیگر، نظم حقوقی حاکم بر آن عمدتاً بر پایه قرائتی شکل گرفته که قدرت‌های بزرگ دریایی از مفهوم آزادی کشتیرانی ارائه می‌کنند. در این قرائت، حضور نظامی گسترده ناوگان‌های خارجی نه یک امر استثنایی بلکه به عنوان شرط لازم و ضامن آزادی کشتیرانی معرفی می‌شود. نتیجه این رویکرد آن است که امنیت و حاکمیت کشورهای ساحلی خلیج فارس از جمله ایران عملاً به متغیری ثانویه و تابع ضرورت‌های تجارت و انرژی جهانی تقلیل می‌یابد و هرگونه تلاش بازیگران منطقه‌ای برای بازتعریف اولویت‌های امنیتی یا اعمال کنترل بیشتر بر عبور و مرور از آبراه هرمز با برچسب‌هایی مانند نقض آزادی دریاهای، تهدید امنیت انرژی جهان یا رویارویی با نظام بین‌الملل مواجه می‌شود (رضایی، ۱۴۰۵: ۳). از عصر ورود قدرت‌های اروپایی به خلیج فارس تا گسترش نقش ایالات متحده در منطقه، رقابت برای کنترل مسیرهای تجاری و دریایی و در دست گرفتن نبض انرژی و تجارت در

این منطقه همواره بخشی از سیاست قدرت‌های مداخله‌گر بوده است. بر این اساس، ترتیبات عبور در این آبراه در بستری از تحولات تاریخی، الگوهای قدرت و نفوذ، حضور قدرت‌های خارجی و تحولات امنیتی منطقه شکل گرفته‌اند.

به دلایل فوق، بررسی وضعیت کنونی آبراه هرمز پس از تجاوز آمریکا و رژیم اسرائیل به ایران نیازمند توجه هم‌زمان به تاریخ، حقوق و ژئوپلیتیک است. از سوی دیگر، مسئله کنونی هرمز را نمی‌توان صرفاً به عنوان یک موضوع فنی و تخصصی در رابطه با حقوق دریاها و اصطلاح موسوم به آزادی کشتیرانی تحلیل کرد. در این راستا، تحولات امنیتی اخیر و تغییر شرایط منطقه‌ای، پرسش اساسی را در باره مشروعیت و کارآمدی ترتیبات عبور گذشته مطرح کرده است. با توجه به مباحث پیش گفته، پرسش اصلی مقاله حاضر این است که جمهوری اسلامی ایران بر پایه چه مبانی و دلایل تاریخی، حقوقی و ژئوپلیتیکی می‌تواند برای بازتعریف ترتیبات عبور در آبراه هرمز اقدام نماید و در این صورت، چه عناصر و سازوکارهایی می‌تواند در یک نظام جدید عبور مورد توجه قرار گیرد؟ فرضیه اصلی پژوهش این است که «با توجه به الگوهای حضور تاریخی و نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس، اصول حقوق بین‌الملل عرفی، آرای قضایی دیوان، رویه اعتراضی ایران نسبت به رژیم حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲، حق حاکمیت دولت ساحلی بر آب‌های سرزمینی و تحولات امنیتی ناشی از تغییر بنیادین اوضاع و احوال، مجموعه‌ای از دلایل و استدلال‌های محکم و قانونی برای اجرای ترتیبات جدید عبور در آبراه هرمز را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار می‌دهد».

روش این پژوهش تحلیلی-راهبردی است و داده‌ها با مراجعه به منابع کتابخانه‌ای و اسناد حقوقی مرتبط با مباحث گردآوری شده‌اند. روش تحلیل نیز بر سه مرحله استوار است: نخست، استخراج عناصر تاریخی مرتبط با جایگاه ایران در خلیج فارس و هرمز؛ دوم، بررسی استدلال‌های حقوقی مطرح شده برای بازنگری در ترتیبات عبور؛ و سوم، تحلیل ژئوپلیتیکی شرایط جدید و استخراج عناصر یک الگوی پیشنهادی ترتیبات عبور از آبراه هرمز برای دوران پساجنگ. محدودیت اصلی پژوهش نیز آن است که بسیاری از مباحث حقوقی مربوط به وضعیت خاص آبراه هرمز و تحولات امنیتی اخیر، موضوع مناقشه و تفسیرهای متفاوت در حقوق بین‌الملل هستند. بنابراین، مقاله حاضر استدلال‌های حقوقی را در چارچوب منطق اصلی پژوهش بازسازی می‌کند و آن‌ها را به عنوان دیدگاه و مبنای تحلیلی پژوهش ارائه می‌دهد. در مورد ساختار مقاله، پس از طرح برخی مباحث مفهومی مرتبط با حقوق بین‌الملل دریاها مثل اصل آزادی دریاها و نقش قدرت‌های دریایی در شکل‌گیری این مفاهیم، به بررسی تحولات تاریخی سیاست دریایی ایران و الگوهای

تاریخی منازعه بر سر هرمز پرداخته و در ادامه تلاش خواهیم کرد تا ابعاد سیاسی، اقتصادی و حقوقی اعمال حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی خود و کنترل آبراه هرمز را با استناد به حقوق تاریخی، رویه های قضایی و حقوق بین الملل مورد بررسی قرار دهیم. در بخش پایانی نیز، ضمن پرداختن به چالش ها و فرصت های همکاری منطقه ای در چارچوب ژئوپلیتیک آبراه هرمز، ابعاد و زوایای ترتیبات عبور مورد انتظار ایران در آبراه هرمز را واکاوی نموده و راهکارها و توصیه های مدیریتی ارائه خواهیم کرد.

۲. پیشینه موضوع و ادبیات پژوهش

به طور کلی ادبیات فارسی مربوط به خلیج فارس و تنگه هرمز از نظر موضوعی بسیار گسترده، اما تا حد زیادی پراکنده است. این ادبیات را می توان در سه جریان اصلی طبقه بندی کرد: تاریخی - جغرافیایی، حقوقی و ژئوپلیتیکی. در بخش تاریخی، تمرکز اصلی بر هویت تاریخی خلیج فارس، نام این پهنه آبی، دریانوردی و تجارت، نقش بنادر و جزایر و تحولات قدرت در هرمز بوده است. در بخش حقوقی، پژوهش ها عمدتاً به رژیم حقوقی دریاها، خطوط مبدأ، دریای سرزمینی، تحدید حدود، وضعیت تنگه هرمز و حق عبور کشتی ها اختصاص دارد. در ادبیات ژئوپلیتیکی نیز اهمیت خلیج فارس و تنگه هرمز در امنیت منطقه ای، انرژی، رقابت قدرت ها و موقعیت ایران بررسی شده است. در ادبیات خارجی نیز، می توان همین تقسیم بندی را تا حدودی زیادی ملاحظه کرد. در کتاب ها و نوشته های تاریخ نگاران و جغرافی دانان یونانی و عربی-اسلامی مثل هردودت، استرابو، اسطخری، و ابن حوقل، به توصیف جغرافیای خلیج فارس پرداخته شده است. در نوشته های سفرنامه نویسان اروپایی طی قرن های ۱۶ تا ۱۹ میلادی نیز به تاریخ، جغرافیا و زندگی مردم ساکن در سواحل خلیج فارس، تجارت و تا حدودی ژئوپلیتیک آن پرداخته شده است. در ادبیات قرن بیستم و معاصر، مسائل تاریخی، ژئوپلیتیک انرژی و مسائل حقوقی به تدریج پر رنگ تر شده است. مباحث مربوط به جنگ تحمیلی عراق علیه ایران و ژئوپلیتیک نفت و انرژی بخش زیادی از ادبیات دهه های اخیر را به خود اختصاص داده اند که البته بخش زیادی از آنها ژورنالیستی بوده اند.

به طور کلی، بررسی پیشینه ادبیات موضوع در منابع فارسی و خارجی نشان می دهد که اصولاً ادبیات منسجمی که همه ابعاد موضوع به ویژه تحولات پس از تجاوز اخیر آمریکا به ایران و تاثیر آن بر تنگه هرمز را یک جا مورد توجه قرار داده باشند، وجود ندارد. بسیاری از منابع موجود هر کدام بخشی از مسائل مربوط به این موضوع را بررسی کرده اند. نکته مهم این است که در بسیاری از آثار

فارسی و حتی خارجی، «خلیج فارس» و «تنگه هرمز» جدا از یکدیگر مطالعه نشده‌اند، بلکه تنگه هرمز به‌عنوان امتداد راهبردی خلیج فارس و حلقه اتصال آن به دریای عمان و اقیانوس هند مورد بررسی قرار گرفته است. بنابراین، برای تدوین پیشینه پژوهش، منابع در سه محور زیر سازمان‌دهی شده‌اند.

محور اول: تاریخ و جغرافیای خلیج فارس و تنگه هرمز؛ شامل نام و هویت تاریخی خلیج فارس، جغرافیای تاریخی، تحولات سیاسی - سرزمینی، جزایر، راه‌های دریایی و اهمیت تاریخی تنگه هرمز.

محور دوم: مسائل حقوقی؛ شامل حقوق دریاها، خط مبدأ، دریای سرزمینی، مناطق دریایی، تحدید حدود، وضعیت حقوقی تنگه هرمز، حق عبور ترانزیتی و اختلافات حقوقی.

محور سوم: ژئوپلیتیک؛ شامل رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، امنیت انرژی، ژئوپلیتیک تنگه هرمز، نقش ایران، کشورهای عربی ساحل جنوبی و مداخله قدرت‌های بزرگ.

در جدول ۱، مشخصات مهمترین منابع مرتبط با موضوع پژوهش بر اساس محورهای دسته‌بندی شده ارائه گردیده است. همانگونه که عناوین متنوع این جدول نیز نشان می‌دهد، مهمترین خلاء در ادبیات فارسی پیرامون مسائل خلیج فارس و تنگه هرمز را می‌توان فقدان یک مطالعه جامع و میان رشته‌ای دانست که خلیج فارس و تنگه هرمز را به طور همزمان از سه منظر تاریخ و جغرافیا، حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ژئوپلیتیک و با در نظر گرفتن تحولات جدید مربوط به این منطقه مورد بررسی قرار داده باشد.

محورهای کلی	نوع پژوهش	عنوان پژوهش	نام نویسنده	ناشر و سال انتشار
محور اول: تاریخ و جغرافیای خلیج فارس و تنگه هرمز	کتاب	تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس: ملوک هرمز	محمدباقر وثوقی	
	کتاب	نقش آفرینی تاریخی ایرانیان در خلیج فارس	محمد جعفر چمنکار	اداره اسناد واخ، ۱۳۹۶
	کتاب	خلیج فارس از نگاه ایرانیان	انوری، امیرهوشنگ	ایران‌شناسی، ۱۳۶۸
	مقاله (در کتاب)	تاملاتی در مورد نقش هرمز در روابط تجاری ایران و پرتغال	ژوئائو تلش ایکونیا	کتاب اتحاد و دوستی، نشر واخ، ۱۴۰۱
	کتاب	Persia and the Persian Gulf: Retrospect and Prospect	Standish John F.	Curzon Press, 1998
	مجموعه	گزیده اسناد خلیج فارس (۲)	دفتر مطالعات سیاسی	انتشارات واخ،

۱۳۶۸	و بین المللی	جلد)	اسناد	
اداره نشر واخ، ۱۳۹۸	اداره مطالعات اسناد و تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه	تاریخ روابط خارجی ایران (ج ۱۱): تاریخ و تحولات خلیج فارس	مجموعه مقالات	
اداره نشر واخ، ۱۴۰۳	اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی	سیاست خارجی ایران و حوزه خلیج فارس در گستره تاریخ	مجموعه مقالات کنفرانس	
مجله حقوقی بین المللی، ۱۳۹۱	رنجبریان، امیرحسین و صیرفی، ساسان	بررسی خط مبدأ ایران در خلیج فارس و دریای عمان و اعتراض کشورهای دیگر به آن	مقاله	محور دوم: مسائل حقوقی خلیج فارس و آبراه هرمز
پژوهش های تطبیقی حقوق، فقه و سیاست، ۱۴۰۵	سجاد حسن پور، فرید آزاد بخت و مسعود قاسمی	وضعیت حقوقی انسداد تنگه های بین المللی در زمان صلح: مطالعه موردی تنگه هرمز	مقاله	
Viginia Journal of Intl. Law, 2014	James Kraska	Legal Vortex in the strait of Hormuz	مقاله	
London University Press, 1990	Pirouz Mojtahed- zadeh	Political Geography of the Strait of Hurmuz	کتاب	
Routledge, 1999	Pirouz Mojtahedzadeh	Security and Territoriality in the Persian Gulf	کتاب	
انتشارات سمت، ۱۳۷۱	حافظ نیا، محمدرضا	جغرافیای سیاسی تنگه هرمز خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز	کتاب	محور سوم: ژئوپلیتیک خلیج فارس و آبراه هرمز
فصلنامه مطالعات خلیج فارس، ۱۳۹۸/۹۹	طباطبایی، عباس و احمدی، بهاره	تحلیل ژئوپلیتیکی اهمیت خلیج فارس برای قدرت های دریایی؛ از آغاز عصر استعماری تا کنون	مقاله	
فصلنامه بهارستان، ۱۴۰۵	احمد شفیع سادات	بررسی نقش گذرگاه راهبردی تنگه هرمز در برتری ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس	مقاله	

۳. چارچوب مفهومی و مباحث نظری

دریاها از زمان ایجاد اولین تمدن‌های انسانی در کناره آب‌ها، به عنوان منابع حیات اقتصادی و تجارت، وسیله ای برای جا به جایی و ارتباط و ابزار سلطه استراتژیک شناخته شده‌اند و امروزه نیز نقش محوری در توسعه و ثبات کشورها دارند. در این میان، بخش هایی از دریا و آبراه‌ها مانند تنگه‌ها از اهمیت مضاعفی برخوردار هستند، زیرا محور توسعه، امنیت، عبور و مرور و ارتباط خلیج‌ها و دریاهای نیمه بسته با آب‌های بین‌المللی را تشکیل می‌دهند. این اهمیت با ظهور و گسترش نظام تجارت جهانی در آغاز دوران مدرن (قرن ۱۶م. به بعد)، بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. از این رو، در ادبیات ژئوپلیتیک معاصر، تنگه‌ها به عنوان «نقاط گلوگاهی قدرت» و «خطوط طلایی تنفس دولت‌ها» شناخته می‌شوند (بصیری، ۱۴۰۵). با تحول ایجاد شده در حقوق بین‌الملل، امروزه اصطلاح تنگه‌های بین‌المللی (۱) به جزء لاینفک مفاهیم کلاسیک و قدیمی‌تر دریاهای آزاد و اصل آزادی کشتیرانی تبدیل شده است؛ به شکلی که اگر در قرون گذشته کنترل و حفاظت از تنگه توسط قدرت‌های دریایی انجام می‌گرفت، در دنیای امروز، حفاظت از آزادی تردد در تنگه‌های بین‌المللی بر عهده حقوق بین‌الملل دریاها (کنوانسیون‌ها و معاهدات) گذاشته شده و سازوکارهای قضاوت و داوری بین‌المللی در کنار قدرت‌های برتر دریایی به عنوان ضامن اجرای تعهدات ناشی از حقوق قراردادی عمل می‌کنند. بنابراین، در مباحث مربوط به دریاها به ویژه تنگه‌های بین‌المللی که به دلیل حوادث جاری مرتبط با آبراه هرمز اکنون در صدر توجه محافل علمی، سیاسی و رسانه‌ای جهان قرار گرفته است، فهم و درک مفاهیم بنیادین حقوق بین‌الملل دریاها حائز اهمیت فراوانی است. در ادامه بحث، برخی از مفاهیم کلیدی مانند قدرت دریایی، اصل آزادی دریاها و دریاهای تاریخی را به اختصار مورد بررسی قرار می‌دهیم.

مفهوم قدرت دریایی و نظریه‌های قدرت دریایی

در تعریف سنتی، قدرت دریایی عبارت است از «توانایی یک ملت برای استفاده قهری از دریا توسط ناوگان نظامی و کشتی‌های تجاری و کنترل دریا از طریق اعمال نفوذ بر استفاده دیگران از دریا» (Lange, 2021). در تعریف مدرن‌تر، قدرت دریایی به مفهوم «توانایی یک کشور برای محافظت از منافع سیاسی، اقتصادی و نظامی خود از طریق کنترل دریا با استفاده از قدرت نظامی، علوم و صنعت و تجارت اقیانوسی است» (Britanica, 2026). تا قبل از قرن ۱۶ م. و آغاز عصر اکتشافات، دریاها در مقایسه با خشکی نقشی محدود در سیاست، زندگی بشر و نظام ژئوپلیتیک داشتند.

تقسیم جهان به قدرت دریایی و قدرت خشکی برای اولین بار توسط توسیدید^۱ و در روایت جنگ های پلوپونزی مورد توجه قرار گرفت، هرچند که در دوره باستان رقابت بین این قدرت‌ها عمدتاً در دریای مدیترانه بود (Agnew, 1998: 28). محیط دریا از نظر استراتژیک زمانی اهمیت یافت که ساخت کشتی‌ها برای عملیات ناوبری و جنگی فراهم گردید. در این زمان، قدرت دریایی شکل گرفت و شروع به تاثیرگذاری بر تاریخ کرد. با این حال، به دلیل تکیه ناوبری دریایی بر نیروی انسانی و قدرت مانور اندک کشتی‌های اولیه، تجارت دریایی و جنبه‌های جنگ در دریا به طور خاص تا پایان قرون میانه محدود بود. با شروع رنسانس و آغاز اکتشافات دریایی، قدرت‌های دریایی محدوده عملکرد خود را از سطح منطقه‌ای به مقیاس جهانی گسترش دادند. توسعه کشتی‌های تجاری و جنگی نیز باعث گسترش موقعیت اروپا در جهان شد. لذا از اواخر قرن ۱۵ م. به بعد اسپانیا، پرتغال و هلند به ترتیب هر کدام برای یک صد سال دریاها را در اختیار گرفتند و به قدرت‌های بلامنازع تبدیل شدند. دوران سلطه بریتانیا بر دریاها برای مدت دو قرن (۱۸ و ۱۹م) به طول انجامید (الهیوردی زاده، ۱۴۰۲: ۱۲۱). تشدید رقابت‌ها بین قدرت‌های دریایی اروپا در قرن نوزدهم میلادی و پیدایش مباحث ژئوپلیتیک و استراتژی دریایی باعث شکل‌گیری نظریه‌های قدرت دریایی شد.

اصطلاح یا نظریه قدرت دریایی^۲ که نخستین بار در سال ۱۸۹۰ م. توسط آلفرد ماهان^۳ افسر نیروی دریایی و استراتژیست دریایی آمریکایی در کتاب *تاثیر قدرت دریایی در تاریخ*^۴ مطرح شد، یکی از نظریه‌های کلیدی ژئوپلیتیک است که نقش دریاها در تعیین قدرت ملی و نفوذ بین‌المللی را مورد تاکید قرار می‌دهد. ماهان در کتاب خود استدلال کرد که قدرت نظامی و اقتصادی یک کشور تا حد زیادی وابسته به کنترل مسیرهای دریایی، توسعه نیروی دریایی قدرتمند، تسلط بر بنادر و دسترسی به بازارهای جهانی است. بر اساس این دیدگاه، کشورهایی که بر دریاهای آزاد تسلط دارند، قادرند تجارت جهانی را کنترل کنند، نفوذ ژئوپلیتیکی خود را گسترش دهند و امنیت ملی خود را تضمین کنند. ماهان تاکید داشت که قدرت نظامی عنصر اصلی و مهم در شکل‌گیری قدرت دریایی و کسب موفقیت در سیاست بین‌المللی است، اما بر این باور بود که قدرت دریایی فقط در بعد نظامی آن مطرح نیست و از عوامل ثابت (مثل موقعیت جغرافیایی، اقلیم و وسعت سرزمین و سواحل) و متغیر (مانند میزان جمعیت، فرهنگ و ویژگی‌های روحیه دریایی در مردم و مسئولین) نشأت می‌گیرد (همان، ۱۳۲). ماهان برای تبدیل شدن یک کشور به قدرت دریایی، عناصر شش گانه

1. Thucydides, The History of the Peloponnesian War.

2. Sea Power Theory .

3. Alfred Thayer Mahan.

4. The Influence of Sea Power upon History (1660–1783).

ای را بر می‌شمارد که عبارتند از: ۱- موقعیت جغرافیایی (داشتن ساحل و موقعیت دریایی)، ۲- پیکربندی فیزیکی (ویژگی طبیعی و اقلیم منطقه ساحلی)، ۳- وسعت سرزمین دریایی (طول ساحل)، ۴- اندازه جمعیت، ۵- خصوصیات ملی و ۶- خط مشی حکومت و رهبران سیاسی و نهادها (Sumida, 1999: 34-79).

در یک صد سال پس از ماهان، نظریه وی با تحولات زیادی روبرو گردیده و نظریه‌پردازان متعددی مانند جولیان کوربت^۱، رائول کاستکس^۲، هربرت ریچموند^۳، اریک گروو^۴، سرگئی گورشکوف^۵ و گری گیل^۶ تلاش کرده‌اند مفهوم و کارکرد قدرت دریایی را از زوایای مختلف تحلیل نمایند. به طور کلی، بسیاری از دیدگاه‌های نظریه‌پردازان اولیه در باره قدرت دریایی، نگرش سنتی و کلاسیک قدرت دریایی را مورد توجه قرار می‌دهند که عمدتاً بر جنبه‌های فنی، تاکتیکی، عملیاتی و استراتژیک دریایی تمرکز داشته‌اند و منظور از قدرت دریایی در آثار آنها نیز بیشتر شامل بعد نظامی دریا می‌شود. در زمان حاضر، محیط استراتژیک دریاها تغییر کرده و قدرت دریایی مفهومی فراگیر یافته است که تمامی جنبه‌های استفاده از خشکی و دریا و قدرت سخت و نرم دریایی را در بر می‌گیرد. لذا قدرت دریایی مدرن در ادامه قدرت خشکی تعریف می‌شود و عناصر تشکیل‌دهنده آن عبارتند از عوامل: جغرافیایی و سرزمینی؛ نظامی؛ فناوری و اطلاعات؛ ژئوپلیتیکی؛ سیاسی و نهادی؛ انسانی و اجتماعی و نهایتاً اقتصادی و صنعتی (الهوریدی‌زاده، ۱۴۰۲: ۱۴۹ و ۱۴۲). در دوره معاصر، اهمیت نظریه قدرت دریایی همچنان پابرجاست. امروزه کنترل گلوگاه‌های حیاتی انرژی مانند آبراه هرمز، باب‌المندب، تنگه‌مالاکا و کانال سوئز، نقش تعیین‌کننده‌ای در امنیت اقتصادی و ژئوپلیتیک جهان دارد. نظریه قدرت دریایی نشان می‌دهد که منابع زمینی به تنهایی برای کسب قدرت جهانی کافی نیست و تسلط بر دریاها یک مولفه کلیدی در شکل‌دهی به روابط بین‌الملل است. اما به واسطه پیشرفت تجهیزات نظامی، تنوع ابزارهای دفاعی، امکان بازدارندگی نامتقارن توسط قدرت‌های متوسط ساحلی و عدم امکان اتکاء صرف به تجهیزات نظامی؛ داشتن دست برتر نظامی در دریا و اتکا به توان نظامی و ناوگان‌های مجهز دریایی و حتی قدرت هوایی برتر به تنهایی برای کنترل دریاها و شکست یا تسلیم قدرت ضعیف‌تر کافی نیست. بر اساس نظریه کاستکس، تعامل و همگرایی میان اصول سیاست دریایی و منابع مادی برای تضمین موفقیت قدرت دریایی

1. Julian Stafford Corbett.

2. Raoul Castex.

3. Herbert Richmond.

4. Eric Grove.

5. Admiral Sergie Georgievich Gorshkov.

6. Gary Gill.

اهمیت زیادی دارد. این موضوع می‌تواند آن چه را امروز در رویارویی ایران و آمریکا در آبراه هرمز و ناکامی حملات گسترده هوایی و محاصره دریایی علیه ایران می‌گذرد، بهتر توضیح دهد. زیرا بشر موجودی زمینی است و مبارزات بزرگ این جهان فقط در خشکی قابل حصول است (Louis, 2026).

اصل آزادی دریاها و حقوق دولت ساحلی

مفهوم کلیدی دیگر در حقوق بین الملل دریاها، اصطلاح آزادی دریاها است. نظم کنونی حاکم بر تنگه ها عمدتاً بر مبنای قرائتی خاص از «اصل آزادی کشتیرانی در دریاهای آزاد» تعریف شده است. گفتمان آزادی دریاها یا دریای آزاد^۱، اصطلاحی است که ریشه در الهیات حقوقی هوگو گروتیوس دارد. گروتیوس در فصول مختلف مانیفست حقوقی خود در سال ۱۶۰۸ م. که برای دفاع از منافع هلند در برابر ادعاهای پرتغال مبنی بر تسلط بر آب های اقیانوس هند ارائه شده بود، نوشت که «بر اساس قانون ملتها، دریانوردی برای همگان آزاد است و پرتغالی ها هیچ حق حاکمیت یا تملکی بر هند شرقی و اقیانوس هند، به عنوان (یا بهانه) اکتشاف، فرمان پاپ، اشغال، تجارت یا جنگ ندارند و هلند بایستی حق تجارت با هند شرقی را از طریق صلح، معاهده یا جنگ به دست آورد» (Grotius, 1608). این ایده در اوایل قرن ۲۰ م. به دکتترین غالب برای تبیین اصل آزادی دریانوردی در حقوق بین‌الملل دریاها تبدیل و به عنوان یک قاعده عرفی در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها گنجانده شد (UNCLOS, 1982, Article 87/1). دکتترین آزادی دریاها تصریح می‌کند که دریاهای آزاد فراتر از حوزه حاکمیت ملی کشورها بوده و برای استفاده همه کشورها باز می‌مانند. اما واقعیت این است که آزادی دریاها بیش از آن که یک حق طبیعی باشد، طی قرن‌های متمادی به عنوان یک اصل لایتغیر، بدیهی و فراتاریخی در حقوق بین‌الملل جا زده شده است. از نظر کارل اشمیت^۲، اصطلاح دریای آزاد نه یک وضعیت طبیعی و بی طرف حقوقی بلکه محصول یک گفتمان مسلط ایدئولوژیک است که در بستر رقابت های امپراتوری‌های تجاری اروپایی شکل گرفته‌است (Schmitt, 2006: 172-185). از نگاه اشمیت، مفهوم آزادی دریاها در عمل در خدمت هژمونی قدرت‌های بزرگ دریایی قرار گرفته و معنی آزادی را در چارچوب «توانایی تحمیل اراده» تعریف کرده- است؛ یعنی کسانی در عمل از این آزادی بیشتر بهره‌مند می‌شوند که ابزارهای مادی و نظامی لازم برای حضور و سلطه در دریا را در اختیار دارند. در این قرائت، رژیم آزادی مطلق کشتیرانی نیز به جای

¹. Mare Liberum.

². Carl Schmitt.

ایجاد یک سازوکار عادلانه برای توازن حقوقی بین منافع دولت‌ها، بیشتر در خدمت استمرار هژمونی قدرت‌هایی است که توان اعمال قدرت دریایی در مقیاس جهانی را دارند (رضایی، ۱۴۰۵: ۴).

به طور کلی، قرائت سخت‌گیرانه و کلاسیکی که از آزادی دریاها ارائه می‌شود، عملاً ظرفیت اعمال حقوق کشورهای ساحلی بر منابع زنده و غیرزنده دریایی، تنظیم فعالیت‌های صید و بهره‌برداری، حفاظت از محیط زیست دریایی و حتی‌الامکان وضع قواعد معقول برای عبور و مرور را محدود می‌سازد. این در حالی است که تجربه تاریخی تحول حقوق دریاها، از اعلامیه سانتیاگو در باره منطقه انحصاری دریایی^۱ تا دکترین منطقه ویژه انحصاری اقتصادی آمریکای لاتین (۲) و انعکاس آن در بخش مستقلی در کنوانسیون ۱۹۸۲ نشان می‌دهد که کشورهای ساحلی می‌توانند از جایگاه تابع نظم تحمیلی موجود به نقش‌آفرینی در معماری هنجارهای جدید بین‌المللی ارتقاء یابند. بر پایه نقد اشمیت بر اصل آزادی دریاها، می‌توان سه پارادایم انتقادی را در برابر ایدئولوژی مسلط آزادی دریاها شناسایی کرد که هریک از زاویه ای خاص، نظم حقوقی موجود در دریاها را به چالش می‌کشد (همان، ۵):

۱. پارادایم ژئوپلیتیک - حقوقی که نماینده شاخص آن خود اشمیت است. این رویکرد، بر اهمیت ترسیم مرزها و خطوط محدود کننده آزادی عمل قدرت‌های بزرگ دریایی تاکید می‌کند و می‌کوشد مفهوم آزادی را از یک قاعده مطلق و غیرمشروط به آزادی مقید به رعایت ملاحظات حاکمیتی دولت‌های ساحلی تبدیل کند.

۲. پارادایم دوم بر رویکرد بوم‌شناختی - توزیعی تاکید دارد که به ویژه در گفتمان کشورهای جنوب جهانی و تجربه مکتب اعتراضی آمریکای لاتین برجسته شده است. مفاهیمی مانند دریای موروثی^۲ در همین پارادایم شکل گرفته و مدافعان آن کوشیده‌اند تا حقوق تاریخی، معیشتی و زیست محیطی جوامع ساحلی را در برابر منطق سودمحور ناوگان‌های صنعتی برجسته نمایند.

۳. پارادایم سوم، گفتمانی - پساساختاری است و به جای تمرکز صرف بر قواعدحقوقی یا منابع، آزادی دریاها را به مثابه یک گفتمان تحلیل می‌کند که نظم سلطه مدرن، نابرابری - ساختاری و روابط نئومپریالیستی را بازتولید می‌کند. این گفتمان، با برجسته‌کردن صداهای سرکوب شده، روایت‌های بدیل و تجربه‌های تاریخی متفاوت از گفتمان غالب، می‌کوشد نشان دهد که آن چه به عنوان اصل جهان شمول معرفی می‌شود، محصول موقعیت‌های تاریخی و منافع خاص بوده و قابلیت بازتعریف و برسازی دوباره دارد.

^۱. Santiago Declaration on the Maritime Zone.

^۲. Patrimonial Sea.

این سه پارادایم انتقادی در مجموع یک نتیجه مشترک به دست می‌دهند: این که اصل آزادی کشتیرانی در صورتی که در قالب فعلی و با قرائت قدرت‌های مسلط متکی به ابزارهای حقوقی و نظامی حفظ شود، نه بی طرف است و نه فراتاریخی، بلکه در هم تنیده با منطق سرمایه‌داری جهانی و هژمونی غربی عمل می‌کند. آرای انتقادی افرادی مانند اشمیت و سنت اعتراضی کشورهای آمریکای لاتین می‌تواند بنیان‌های مشروعیت بخشی برای طرح پارادایم‌های جایگزین توسط کشورهای جنوب‌جهانی از طریق اقدامات فردی و جمعی در قالب ترتیباتی مانند بریکس را فراهم آورد. برای ایران که در یکی از راهبردی‌ترین آبراه‌های جهان قرار دارد و با چالش هجوم نظامی یک قدرت هژمون به منطقه برای تحمیل خواسته‌های غیر قانونی خود مواجه است، ورود فعال به این روند و مشارکت در بازتعریف هنجارهای حقوقی غالب در باره تنگه‌های بین‌المللی، می‌تواند ضمن تحکیم موقعیت حقوقی خود در رابطه با آبراه هرمز، جایگاه کشور را در معماری آینده حقوق دریاهای و نظم‌نوین دریایی جنوب‌محور ارتقاء دهد.

مفهوم آب‌های تاریخی

مفهوم آب‌های تاریخی^۱ مدت‌هاست که جایگاه بحث‌برانگیزی در حقوق دریاهای یافته است. حقوق آب‌های تاریخی که ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی دارد، به طور سنتی برای توجیه ادعاهای حاکمیت کشورها بر خلیج‌های تاریخی و تنگه‌ها، محافظت از شیوه‌های سنتی ماهیگیری یا مطالبه حقوق ویژه در آب‌های داخلی مورد استناد قرار می‌گیرد (Bautista, 2025: 271). اما هیچ تعریف مشخصی از این اصطلاح در حقوق بین‌الملل وجود ندارد (Keyuan, 2001: 150). با این حال، برخی از محققان تلاش کرده‌اند آن را به روش‌های مختلف توضیح دهند. به عنوان مثال، به گفته بلوم، اصطلاح «حقوق تاریخی به معنای مالکیت یک دولت بر مناطق خاص زمینی یا دریایی و شامل آن بخش از حقوقی است که معمولاً طبق قواعد کلی حقوق بین‌الملل به آن کشور تعلق نمی‌گیرد، بلکه چنین حقوقی از طریق فرآیند تثبیت تاریخی (شامل فعل‌ها، ترک فعل‌ها و الگوهای رفتاری) به دست آمده است» (Blum, 1984: 120-121). در سال ۱۹۶۲م. دبیرخانه سازمان ملل متحد، بنا به درخواست کمیسیون حقوق بین‌الملل^۲ مطالعه‌ای در مورد رژیم حقوقی آب‌های تاریخی، از جمله خلیج‌های تاریخی، انجام داد. این مطالعه عناصر مالکیت و وضعیت حقوقی آب‌های تاریخی را بررسی کرد. با این حال، تعریف قطعی از این آب‌ها و معیارها و استانداردهایی که بتوان این مفهوم را اعمال

1. Historic Rights.

2. International Law Commission (ILC).

کرد، ارائه نداد. کمیسیون پیشنهاد کرده است که برای اثبات یک ادعا در مورد آب‌های تاریخی، سه شرط باید رعایت شود: ۱- اعمال واقعی اقتدار دولت ساحلی بر منطقه مورد ادعا، ۲- تداوم این اعمال اقتدار در طول زمان و ۳- نوع عکس العمل و نگرش کشورهای خارجی به این ادعا (و پذیرش آن). به دلیل ماهیت بحث‌برانگیز آب‌های تاریخی، سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای که نهایتاً به تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای منجر شد، به سادگی این موضوع را از دستور کار خارج کرد و تنها چند اشاره مبهم به این موضوع در کنوانسیون باقی گذاشت. (۳) لذا به نظر می‌رسد که کنوانسیون حقوق دریاهای عمداً از پرداختن به موضوع حقوق تاریخی یا آب‌های تاریخی اجتناب کرده و همانطور که در مقدمه کنوانسیون نیز مورد تأکید قرار گرفته‌است، آن را به حقوق بین‌الملل عمومی به ویژه حقوق عرفی واگذار می‌کند (Wang, 2019: 155).

جدا از نظرات مختلف و توصیه‌های کمیسیون حقوق بین‌الملل، «حقوق تاریخی» در رویه قضایی نیز مورد بحث قرار گرفته و ابهامات به جامانده در کنوانسیون حقوق دریاهای مورد نقش حقوق تاریخی به تدریج از طریق رویه قضایی بین‌المللی روشن شده است. در آرای دیوان بین‌المللی دادگستری، در عمل مفهوم حقوق تاریخی از خلیج‌های تاریخی سرچشمه گرفته است. در واقع، بخش زیادی از آرای دیوان در باره دعاوی بین کشورهای بر سر دریاهای و آبراه‌ها، مربوط به خلیج‌های تاریخی و آبراه‌ها و تنگه‌های متصل به آنها بوده است (Keyuan, 2001: 152). چندین حکم قضایی از مفهوم آب‌های تاریخی حمایت کرده و آن را شرح می‌دهند. یکی از معتبرترین تعاریف در پرونده شیلات بین انگلیس و نروژ در سال ۱۹۵۱م. ارائه شده‌است. در رای دیوان تأکید گردیده است که: «منظور از آب‌های تاریخی، معمولاً آب‌هایی است که به عنوان آب‌های داخلی تلقی می‌شوند، اما اگر هیچ سند تاریخی در باره آن وجود نداشت، این ویژگی (تاریخی بودن) را نداشتند». در این پرونده، دادگاه حکم داد که سیستم (ماهگیری) نروژی مغایر با حقوق بین‌الملل نیست، بنابراین اعتبار ادعای نروژ مبنی بر مالکیت تاریخی در دریای شمال را تأیید کرد (ICJ Reports, 1951: 132-139). روی هم رفته، آراء قضایی «تاریخ» را منسوخ نمی‌کنند؛ بلکه مجاری قانونی آن را روشن می‌سازند. از سوی دیگر، با توجه به وضعیت قانونگذاری بین‌المللی، می‌توان استنباط کرد که مفاهیم حقوق تاریخی و آب‌های تاریخی تا حد زیادی به حال خود رها شده‌اند تا به طور مداوم توسط حقوق بین‌الملل عمومی، به ویژه حقوق عرفی، اداره و تعیین تکلیف شوند (Bautista, 2025: 273).

۴. الگوهای تاریخی و موقعیت ژئوپلیتیک - راهبردی آبراه هرمز برای ایران

۴-۱- مزیت جغرافیایی ایران

ایران به لحاظ جغرافیایی از بیشترین امتیازات طبیعی و جغرافیایی در منطقه غرب آسیا برخوردار است و دسترسی هم‌زمان به فضاهای خشکی و دریایی، یکی از عناصر مهم این موقعیت به شمار می‌رود. در این رابطه، باید به امتیاز ناشی از موقعیت ویژه ایران در خلیج فارس و آبراه هرمز اشاره کرد. آبراه هرمز واقع در حد فاصل بین جزیره ابوموسی و جزایر تنب بزرگ و کوچک تنها گلوگاه اتصال خلیج فارس به آب‌های آزاد جهان است و در میان ۱۶ تنگه و گذرگاه راهبردی در جهان، از اهمیت فراوانی برای ایران، کشورهای منطقه و کل جهان برخوردار است (عزتی، ۱۳۸۲: ۱۷۵). اما مساله مهم این است که ایران از امتیازات جغرافیایی خود تاکنون به عنوان بستری برای تامین امنیت و ثبات در منطقه و تسهیل تجارت با جهان خارج استفاده کرده است. از نظر تاریخی، ایران این نقش را، هم در خشکی و هم دریا، به عنوان نقطه اتصال کانونی شبکه راه‌های تجاری ابریشم طی قرن‌های متمادی به نمایش گذاشته است. در حالی که تجربه‌های مشابه در سایر نقاط جهان، نشان می‌دهد که کشورها از کوچکترین امتیاز جغرافیایی خود برای برتری و سلطه بر همسایگان و اخذ امتیازات از دیگران استفاده کرده‌اند. به عنوان مثال، روسیه به دلیل کنترل بخش مهمی از خطوط لوله انتقال گاز طبیعی به اروپا، سال‌ها از اهرم انرژی به عنوان ابزار نفوذ سیاسی در این قاره استفاده کرده است؛ ترکیه از طریق تنگه‌های بسفر و داردانل، تنها مسیر میان دریای سیاه و مدیترانه را کنترل می‌کند؛ دانمارک نیز طی قرن‌ها، کنترل تنگه‌های ورودی دریای بالتیک را در دست داشت و تا قرن نوزدهم از کشتی‌ها عوارض دریافت می‌کرد. پرتغالی‌های مهاجم نیز در آغاز عصر اکتشافات، با فرصت‌طلبی ناشی از ضعف حکومت مرکزی تازه تاسیس صفویه، از موقعیت راهبردی آبراه هرمز به بهترین شکل ممکن استفاده کردند و نبض تجارت در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند را برای مدت بیش از یکصد سال در دست گرفتند. جنگ تجاوزکارانه آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران، امتیاز جغرافیایی ایران را دوباره احیاء و حق تاریخی آن را در خلیج فارس و آبراه هرمز یادآوری کرد و در نتیجه، امکان استفاده از اهرم ژئوپلیتیک هرمز را برای حفظ منافع ملی آن به بهترین شکل ممکن به نمایش گذاشت.

همان گونه که تصویر ۱ نشان می‌دهد، ایران دارای ۱۳۷۵ کیلومتر مرز دریایی در خلیج فارس (خط قرمز روی نقشه از بندر عباس تا فلو) است و با توجه به قانون مناطق دریایی خود، بر ۴۵/۳ درصد از آبهای منطقه و کل فلات قاره خلیج فارس حاکمیت دارد. طول آبراه هرمز ۱۸۰ کیلومتر و عرض آن بین ۵۵ تا ۹۵ کیلومتر است. باریکترین

تصویر ۱: موقعیت راهبردی تنگه هرمز در نقطه اتصال خلیج فارس و دریای عمان و طول خطوط ساحلی ایران



منبع: Bloomberg, March 2026

بخش آبراه دارای عرض ۵۵ کیلومتر (۲۳ مایل) است که بین جزیره ایرانی لارک و قوئین کبیر در شبه جزیره مسندم عمان قرار دارد (کادر نارنجی در تصویر ۱). با توجه به تعیین ۱۲ مایل عرض دریای سرزمینی از سوی هر دو کشور ساحلی، در این نقطه نیمی از آبراه هرمز در آب های سرزمینی ایران و نیمی دیگر در آب های سرزمین عمان قرار دارد. عمق آب در این آبراه بین ۳۶ متر در نزدیکی جزیره لارک تا ۱۴۵ متر در آب های ساحل جنوبی آبراه متغیر است و به همین دلیل، در باریکترین نقطه، تردد کشتی ها را با ترافیک مواجه می سازد. بر اساس طرح جداسازی ترافیک دریایی توافق شده بین ایران و عمان در سال ۱۹۶۸ میلادی تا قبل از تجاوز آمریکا به ایران، هر دو مسیر رفت و برگشت کشتی ها عمدتاً از بخش جنوبی آبراه انجام می گرفت (حافظ نیا، ۱۳۷۱: ۳۲۳). در هر حال، مزیت های جغرافیایی، یک حق طبیعی را برای ایران ایجاد می کند تا در استفاده دیگران از آب های سرزمینی آن از جمله آبراه هرمز، امنیت و منافع ملی خود را در اولویت قرار دهد.

۲-۴- تداوم تاریخی حضور و نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس و دریای عمان

ایرانیان در طول تاریخ دیرینه خود از اقتدار و نفوذ مستمری در کرانه های شمالی و جنوبی خلیج فارس برخوردار بوده اند. حضور و نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس سابقه ای به درازای تشکیل نخستین حکومت های قدرتمند سیاسی در سرزمین اصلی و حاکمیت مطلق آنها بر این آبراهه مهم و راهبردی دارد. خلیج فارس در دوره باستان مورد توجه دولت های مستقر در فلات ایران از جمله عیلامی، ماد و هخامنشی قرار گرفت و بندرگاه های مهمی مانند سیراف در کرانه های شمالی و جنوبی آن برای تبادلات تجاری این دولت ها با جهان خارج ایجاد گردیدند (ثواقب، ۱۴۰۴: ۶۴). با توجه به بررسی های باستان شناسی، پیشینه ظهور تمدن و سکونت در سواحل شمالی خلیج فارس و مکران به حداقل ۳ هزار سال قبل از سواحل جنوبی آن یعنی هزاره سوم پیش از میلاد باز می گردد، در حالی که ساخت شهرها و آبادانی در سواحل جنوبی همزمان با دوره هخامنشی شروع شده است. بنابراین، علاوه بر سواحل شمالی که با تشکیل حکومت های قدرتمند آریایی در ایران بخشی از جناح جنوبی امپراتوری پارس را تشکیل می داد، ساکنان اولیه بخش های جنوبی خلیج فارس و دریای عمان نیز ایرانیان عصر هخامنشی بودند (چمنکار، ۱۳۹۶: ۱۰).

با بررسی تحولات تاریخی پنج هزار سال حضور و نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس و دریای عمان، مشخص می گردد که این حضور مستمر، قدرتمند و همراه با اعمال حاکمیت موثر بوده است. تاریخ ایران و منطقه گواهی بر این مدعا است که اولاً؛ ایران هیچ گاه یک قدرت صرفاً بری (خشکی) یا قاره ای نبوده و استراتژی ایران از دوره هخامنشیان تا برآمدن نادرشاه به مدت ۲۳ قرن هم بری و هم بحری بوده است، یعنی اعمال حاکمیت و نقش آفرینی نظامی و اقتصادی بر کرانه های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و استفاده از مسیرهای دریایی آن برای ارتباطات و تجارت، همواره بخشی از سیاست خارجی ایران را تشکیل داده است. ضعف این استراتژی در مقاطعی مثل دوره قاجار و پهلوی اول نیز ناشی از مداخلات و سنگ اندازی قدرت های خارجی بوده است. ثانیاً؛ هر زمان حکومت مرکزی ایران یا ایالت فارس آن قدرتمند بوده، نبض خلیج فارس نیز در دستان آنها می پییده است. هر زمان نیز که در حکومت مرکزی ضعف یا درگیری های داخلی و خارجی وجود داشته، مثل دوران اولیه اسلامی، یک قرن اول صفویه و دوره قاجار، برای مدتی (محدود) کنترل ایران بر خلیج فارس از دست رفته است یا امورات آن در اختیار حکومت های محلی ایرانی قرار گرفته است. اما مساله مهم این است که ایرانیان هیچ گاه به صورت داوطلبانه سیادت و رهبری خود را در خلیج فارس از دست نداده یا واگذار نکرده اند. ثالثاً، پیوند ایران با خلیج فارس و دریای عمان یک پدیده جدید و ناشی از ترتیبات معاصر نیست که بخواهد با الزامات حقوقی محدود شود.

۳-۴- الگوی تاریخی مداخله قدرت‌های خارجی

ورود استعمارگران غربی به منطقه خلیج فارس در اوایل قرن ۱۶ میلادی آن را به کانون تحولات عظیم سیاسی و اقتصادی تبدیل کرد. در پانصد سال گذشته قدرت‌های مداخله‌گر پرتغالی، هلندی، انگلیسی، فرانسه، آلمان و آمریکا یکی پس از دیگری وارد این منطقه شدند و بر سر کنترل مسیرهای دریایی و منابع حیاتی آن با یکدیگر به رقابت پرداختند. کشف نفت و گاز و تبدیل شدن انرژی به کالای راهبردی بین‌المللی همراه با طمع‌ورزی‌های بی‌اندازه استعمارگران اروپایی و قدرت‌های هژمونی طلب به این آبراهه و کرانه‌ها و جزایر آن، موجب امنیتی‌شدن خلیج فارس و آبراه هرمز و برهم خوردن روال طبیعی زیست و همکاری در این منطقه شده است. لذا برای درک درست آن چه امروز در خلیج فارس و آبراه می‌گذرد، باید به عقب برگشت و با بررسی الگوهای تاریخی قدرت و نفوذ در خلیج فارس، تجربه رویارویی ایرانیان را با قدرت‌های فرامنطقه‌ای بازخوانی کرد. بدون تردید، واکاوی مداخلات قدرت‌های استعمارگر اروپایی و غربی در منطقه خلیج فارس می‌تواند فلسفه منازعه امروز ایران و آمریکا بر سر کنترل آبراه هرمز را بهتر توضیح دهد.

نخستین قدرت‌های اروپایی که برای تسلط بر جهان و کشف مناطق ناشناخته، دریاها را در نوریدند و عصر استعمار را آغاز کردند، اسپانیا و پرتغال بودند. در حالی که اسپانیایی‌ها بر اساس داوری پاپ (۴) به سمت نیمکره غربی متمایل شدند، کاشفان پرتغالی پس از دورزدن دماغه امیدنیک وارد اقیانوس هند شدند و در یک دهه اول قرن ۱۶ میلادی در سواحل غربی هند، تنگه مالاکا، عمان و سواحل خلیج فارس و مکران نفوذ کردند و بنادر و جزایر این منطقه از جمله جزیره استراتژیک و پر رونق هرمز را به تصرف درآوردند. آنها پس از تسخیر هرمز در سال ۱۵۰۷ میلادی در این جزیره و دیگر جزایر و بنادر مهم منطقه مثل قشم، بحرین، چابهار و گمبرون دست به ایجاد تاسیسات نظامی مستحکمی زدند (طباطبایی و احمدی، ۶۸). در زمانی که پرتغالی‌ها وارد اقیانوس هند و خلیج فارس شدند، هرمز مرکز اصلی مبادلات اقتصادی و تجارت دریایی منطقه و در همان حال خراج‌گزار دولت مرکزی ایران بود. شکوه و عظمت این جزیره چنان بود که ایرانیان از آن به عنوان «نگین انگشتر جهان» یاد می‌کردند (تلش ایکونیا، ۱۴۰۱: ۸۲). پرتغالی‌ها به ایجاد پایگاه و اخذ خراج از حکومت دست‌نشانده آن اکتفا نکردند، بلکه در سال ۱۵۴۳ م. کنترل گمرکات پر سود این جزیره را نیز به دست گرفتند و با وضع مالیات‌های سنگین بر کالاهای ورودی و خروجی از تنگه، این منطقه را بعد از "گوا" به دومین منبع درآمد ایالت هند پرتغال تبدیل کردند. به دلیل سخت‌گیری‌ها و اجحاف مامورین پرتغالی و اخذ عوارض گمرکی و مالیات‌های سنگین از صاحبان کشتی‌ها و کالاهای ورودی به هرمز و نواحی تحت قلمرو آن، به تدریج از رغبت تاجران برای انتخاب

مسیر هرمز برای تجارت کاسته شد و مسیرهای دیگری جایگزین گردید (وشوقی، ۱۳۹۸: ۲۲۸-۲۲۷). یکه‌تازی پرتغالی‌ها در خلیج فارس زمانی پایان یافت که شاه عباس اول با کمک‌گرفتن از انگلیسی‌ها بر اساس قرارداد میناب (۵)، ابتدا بحرین و سپس گمبرون را از پرتغالی‌ها بازپس گرفت و آماده تسخیر هرمز شد. سرانجام با حمله نیروهای ارتش صفویه به فرماندهی امامقلی خان و حمایت آتش توپخانه انگلیسی‌ها جزیره هرمز در ۹ فوریه ۱۶۲۲ میلادی محاصره و در ۲۳ آوریل همان سال به تصرف نیروهای ایرانی در آمد و پس از حدود ۱۲۰ سال به حضور مهاجمان پرتغالی در خلیج فارس پایان داده شد (هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۳: ۹۱).

انگلیسی‌ها و هلندی‌ها هرچند برای بیرون‌راندن پرتغالی‌ها به دولت ایران کمک کردند، اما خود نیز پس از گسترش نفوذ در خلیج فارس، سیاست نفوذ و انحصار را در پیش گرفتند. همکاری کمپانی‌های هند شرقی انگلستان و هلند با شاه‌عباس در بیرون‌راندن پرتغالی‌ها و امتیازات تجاری که در اثر این همکاری به دست آوردند، سبب شد تا دامنه تجارت هلند و انگلستان از جنوب شرق آسیا به ایران منتقل شود. هلندی‌ها که پس از اخراج پرتغالی‌ها توانسته بودند به دولت صفویه نزدیک شده و انحصار تجارت ابریشم را برای مدتی از دولت صفویه کسب کنند، با مرگ شاه عباس و قتل امامقلی خان حاکم فارس و فاتح هرمز، در اندیشه ایجاد جای پای دائمی در خلیج فارس بر آمدند و بدین منظور از نیمه دوم قرن ۱۷ میلادی در صدد تصرف برخی از جزایر خلیج فارس برآمدند. سربازان هلندی بارها به تاسیسات تجاری پرتغال در قشم حمله کردند (۶) و سرانجام در سال ۱۰۹۴ ه.ق/ ۱۶۸۳ م. این جزیره را در اختیار گرفتند، هرچند این حضور ماندگار نبود. هلندی‌ها همچنین به دنبال تصرف جزایر خارک و هرمز بودند و در سال ۱۱۶۱ ه.ق/ ۱۷۵۳ م. خارک را اشغال و برای تبدیل آن به بندر آزاد برنامه‌ریزی کردند. به زودی استحکامات هلندی‌ها در خارک برپا شد و تا دوازده سال بعد یعنی زمانی که میرمهنا حاکم بندر ریگ و گناوه آنها را بیرون راند، این جزیره به پایگاه هلندی‌ها در خلیج فارس تبدیل شد (برومند، ۱۴۰۴: ۱۳۳ به نقل از: Perry, 1973, 84-93).

پس از آن که پرتغالی‌ها توسط شاه عباس از خلیج فارس بیرون رانده شدند، زمینه حضور انگلیسی‌ها نیز در منطقه فراهم شد. در طول قرن‌های ۱۷ و ۱۸ میلادی، بریتانیا تلاش گسترده‌ای را برای حذف رقبای خود در خلیج فارس انجام داد. در این رابطه، تحرکات کمپانی هند شرقی انگلستان که در رقابت با کمپانی‌های مشابه هلندی، دانمارکی و فرانسوی‌ها به دنبال ایجاد جای پای دائمی در خلیج فارس و کسب امتیازات و انحصار تجاری از دولت ایران بود، به شدت افزایش یافت. اما این تلاش‌ها به دلیل حضور مقتدرانه ایران در خلیج فارس در دوره‌های صفویه و افشاریه و رقابت سایر دول اروپایی، عملاً به جایی نرسید. از اوایل دوره قاجار، به دلیل ضعف حکومت مرکزی

ایران و گسترش حضور قدرت‌های دریایی استعماری در خلیج فارس، این کشور برای حفاظت از حکومت هند در برابر توسعه طلبی روسیه تزاری و ناپلئون و کنترل تجارت در اقیانوس هند، دامنه نفوذ خود را در خلیج فارس گسترش داد (قاسمیان، ۱۳۹۱: ۶۶). دولت بریتانیا، برای تحکیم حضور خود در خلیج فارس و با استفاده از ضعف و درگیری دولت نوپای قاجاری در مرزهای شمالی، اقدام به انعقاد قراردادهای همکاری با شیوخ منطقه نمود. اولین قرارداد همکاری در ژانویه سال ۱۸۰۰ میلادی میان سلطان بن احمد حاکم عمان و سر جان ملکم فرستاده نایب‌السلطنه هند منعقد گردید و به واسطه آن سلطان عمان با حمایت عناصر انگلیسی دایره‌ی توسعه‌طلبی خود را در منطقه گسترش داد و در صدد تصرف مجمع‌الجزایر بحرین و انحصار تجارت مروارید بر آمد (چمنکار، ۱۳۹۶: ۷۸).

یکی از روش‌های کنترل منطقه توسط بریتانیا، تصویب قانون ضدتجارت برده در سال ۱۸۲۰ میلادی بود که به بهانه آن می‌توانست کشتی‌های تجاری را تحت تعقیب قرار دهد و بر عبور و مرور از آبراه هرمز و سایر مسیرهای دریایی منطقه نظارت نماید. در سال ۱۸۵۱ میلادی انگلیسی‌ها به بهانه اجرای این قانون و با فشار و ترفند، حق بازرسی کشتی‌ها در خلیج فارس را از محمد شاه قاجار کسب کردند و به تدریج توانستند نفوذ خود را در خلیج فارس گسترش دهند (قاسمیان، ۱۳۹۱: ۸۱-۷۶). آنها موفق شدند به این بهانه ناوگان دائمی خود را در بحرین مستقر سازند، اقدامی که علیرغم مخالفت شدید دولت ناصری نهایتاً در سال ۱۸۶۱ میلادی به امضای اولین قرارداد تحت‌الحمایگی بین شیخ بحرین و دولت انگلستان انجامید (هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۳: ۲۹۴). انعقاد معاهده منع خرید و فروش برده با دولت ایران و شیوخ منطقه در سال ۱۸۸۲ میلادی دستاویز قوی‌تری را برای انعقاد قراردادهای تحت‌الحمایگی و تشدید بازرسی کشتی‌ها در خلیج فارس در اختیار بریتانیا قرار داد. ناوگان انگلیسی مستقر در خلیج فارس، به بهانه اجرای این معاهده به خود اجازه می‌داد که در تمامی منطقه از جمله آبراه هرمز به بازرسی کشتی‌های تجاری ایران و مردم منطقه و سایر کشورها بپردازد. در این زمان، کشتی‌های ناوگان نیروی دریایی سلطنتی که برای سوخت‌گیری و تامین نیازمندی‌های خود به طور مستمر به بنادر ایرانی خلیج فارس از جمله آبادان و بوشهر تردد می‌کردند، حتی از ارائه اطلاعات تردهای غیرمجاز خود به بنادر ایران خودداری می‌کردند که بارها اعتراض رسمی دولت ایران را به همراه داشت و منجر به توافقی میان طرفین در سال ۱۳۱۰ش در زمینه تبادل اطلاعات شد (چمنکار، ۱۳۹۶: ۶۷-۱۶۶). این اقدام به وضوح بیانگر قلدری بریتانیا به عنوان قدرت دریایی مسلط و ایجاد مزاحمت برای تجارت و تردد دریایی در منطقه بود.

کشف و استخراج نفت در مسجد سلیمان ایران و خلیج فارس در خرداد سال ۱۲۷۸ش (۱۹۰۱ م)، آغازی بر بیش از یک قرن استعمار، مداخله و اشغال، جنگ و دست اندازی غربی ها بر منابع و ثروت خاورمیانه بوده است. در سال ۱۹۱۴ م. چرچیل سوخت کشتی های نیروی دریایی بریتانیا را از زغال سنگ به نفت تبدیل کرد و این کشور برای تامین سوخت مورد نیاز خود ۵۳ درصد از سهام شرکت نفت ایران و انگلیس را تصاحب کرد. این اقدام، آغاز نظمی جدید در منطقه بود که در آن ایران و خلیج فارس از موقعیت ایفای نقش منطقه حائل برای حفاظت از هند در قرن ۱۹ م. به منبعی برای تامین انرژی تبدیل شد و ژئوپلیتیک نفت و انرژی، منطقه را وارد دوران جدیدی از مداخلات خارجی و استعمار نوین کرد. با خروج انگلستان از خلیج فارس در سال ۱۹۷۱ م.، گرچه ایران حاکمیت کامل خود را بر جزایر استراتژیک خلیج فارس به قیمت از دست دادن بحرین اعاده کرد، اما استعمار پیر جای خود را به قدرت استعمارگر جدیدی داد که سودای غارت منابع و ثروت منطقه را در سر می پروراند. آمریکا که تا قبل از جنگ دوم جهانی بر اساس دکترین مونروئه^۱ در لاک نیمکره غربی فرو رفته بود، پس از جنگ دوم جهانی از انزوای قاره ای خارج شد و به سرعت به یک قدرت بزرگ جهانی تبدیل گردید. در این تغییر رویکرد، آمریکا ابتدا به بهانه مقابله با کمونیزم و جلوگیری از گسترش نفوذ شوروی وارد خلیج فارس شد، اما در ادامه این منطقه را به یکی از مهمترین پایگاه های خود در جهان تبدیل کرد. آمریکا در این مسیر موفق شد ضمن تبدیل رژیم شاه به بزرگترین متحدش در منطقه، پایگاه های خود را در ایران و سایر کشورهای منطقه گسترش دهد، بر منابع انرژی منطقه مسلط شود و قراردادهای بزرگ فروش تسلیحات را با ایران و دیگر کشورهای منطقه منعقد نماید.

وقوع انقلاب اسلامی، ایران همسو با غرب را به یک تهدید جدی برای منافع آمریکا در منطقه تبدیل کرد. جمهوری اسلامی ایران از همان ابتدای شکل گیری، با توجه به تجربه های تاریخی حضور استعمارگران در منطقه، سیاست اصولی خود در خلیج فارس را تامین امنیت منطقه از طریق همکاری کشورهای ساحلی و نفی هرگونه دخالت و حضور خارجی در این منطقه اعلام کرد. به دلیل این مواضع اصولی، از آن هنگام تاکنون هرگونه تلاش ایران برای اعاده حاکمیت ملی بر آب های سرزمینی و آبراه هرمز از سوی قدرت های غربی با برچسب تهدید، نقض حقوق بین الملل و بر هم زدن امنیت منطقه ای روبرو بوده است. با فروپاشی شوروی، حضور ایالات متحده در خلیج فارس با تکیه بر دکترین ایجاد نظم نوین جهانی به رهبری آمریکا از سوی جرج بوش اول به اوج خود

^۱. Monroe Doctrine.

رسید و مداخله این کشور در عراق در جریان جنگ‌های اول و دوم خلیج فارس، سرآغاز حضور گسترده نیروهای نظامی آن در منطقه بوده است (مجتهد زاده: ۱۳۹۲: ۱۶۲-۱۶۰). این حضور به تشدید تنش‌های میان ایران و آمریکا در منطقه و نهایتاً دو بار تجاوز این کشور با همراهی رژیم اسرائیل علیه تمامیت ارضی ایران در سال ۱۴۰۴ شمسی انجامیده است. نتیجه این تجاوزها که از اهداف اولیه آمریکا به جنگ بر سر کنترل آبراه هرمز تغییر یافته است، می‌تواند سرنوشت آینده منطقه و نظم حاکم بر آن را تعیین کند.

مرور تاریخ منطقه خلیج فارس و آبراه هرمز از آغاز دوران مدرن و عصر اکتشافات و هجوم قدرت‌های دریایی به سرزمین‌های دوردست در ماورای بحار نشان می‌دهد که تاریخ در حال بازتولید الگوهای تاریخی رویارویی ایران با مهاجمان بیگانه در خلیج فارس است. طی پانصد سال گذشته، یک نزاع دائمی میان ایران به عنوان کشور دارای بیشترین مرز ساحلی در خلیج فارس و مشرف به آبراه هرمز و قدرت‌های دریایی مانند پرتغال، هلند، بریتانیا، فرانسه و آمریکا در جریان بوده است. این نزاع در دهه سوم قرن ۲۱ م. با تهاجم نظامی گسترده آمریکا به منطقه و تجاوز به حاکمیت و تمامیت ارضی ایران به نقطه جوش خود رسیده است. بررسی تحولات تاریخی حضور قدرت‌های دریایی در خلیج فارس نشان می‌دهد که در مدت چند قرن مداخله آنان، الگوی رفتاری مهاجمان اروپایی و غربی در این منطقه، ضمن بر هم زدن الگوهای بومی نظم، امنیت و همکاری؛ بر تحکیم سلطه، زورگویی و اجحاف نسبت به مردم محلی و استفاده حداکثری از قدرت برای افزایش ثروت و گسترش نفوذ استوار بوده است. اما بنظر می‌رسد که در پس جنگ کنونی میان آمریکا و ایران بر سر هرمز یک پیام ناگفته وجود دارد؛ اینکه منطقه خلیج فارس از مداخله پانصدساله قدرت‌های به اصطلاح دریایی به تنگ آمده است. اکنون زمان بازگشت به گذشته، تکیه بر الگوهای بومی همکاری و همزیستی و تعیین سرنوشت این منطقه به دست مردمان خود آن است. هرگونه الگوی مداخله‌جویانه دیگری برای ایجاد یک نظم تحمیلی، به تکرار چرخه باطل مداخله، رقابت مخرب و درگیری و جنگ منجر خواهد شد.

۴-۴- هرمز؛ کلید تاریخی نجات ایران از محاصره

وضعیت امروز منطقه و اعلام محاصره دریایی ایران از سوی ارتش تروریستی سنتکام، یادآور تجربه‌ای مشابه در عصر اکتشافات و آغاز دوران مدرن است. عصر اکتشافات و ظهور قدرت‌های دریایی اروپا مانند پرتغال و اسپانیا در نیمه دوم قرن ۱۵ میلادی محصول افول راه‌های زمینی و از رونق افتادن جاده‌های ابریشم از یک سو و وقوع رنسانس و ظهور دولت‌مدرن در اروپا، از سوی دیگر

بود. با استیلای ترکان عثمانی بر قسطنطنیه، راه تجارت اروپا با مشرق زمین از طریق جاده ابریشم به کلی بسته شد و رشته ارتباط اروپائی‌ها با کشورهای آسیایی قطع گردید. اما اروپائی‌ها که به کالاهای آسیایی و تجارت با چین، هند و ایران احتیاج داشتند، به دنبال راه‌های دیگری برآمدند. پیش‌تاز این حرکت، دو قدرت دریایی نوظهور اروپایی یعنی اسپانیا و پرتغال بودند که دریانوردان آنها پیوسته جزایر و سرزمین‌های ناشناخته را در اقصی نقاط کشف و به نام پادشاه خود تصرف می‌کردند (هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۳: ۱۰) پس از آن که به فرمان پاپ جهان بین دو قدرت اروپایی تقسیم شد، پرتغالی‌ها در اواخر قرن ۱۵ میلادی راه سرزمین‌های شرقی را در پیش گرفتند و با عبور واسکودوگاما از دماغه امیدنیک وارد اقیانوس هند شدند. آنها پس از استقرار در سواحل غربی هند، به دنبال تصرف مسقط و قلعات و جزیره هرمز برآمدند و از این طریق تمامی راه‌های تجارت دریایی بین خلیج فارس، اقیانوس هند و دریای سرخ را در کنترل خود گرفتند.

ظهور دولت شیعی صفوی در اوایل قرن ۱۶ م. نقشه ترکان را به هم زد و مانع جدی برای توسعه‌طلبی عثمانی شد. به همین دلیل، در طول صد سال اول حکومت صفوی، ایران در جنگ و ستیز با دو همسایه توسعه‌طلب سنی مذهب قرار گرفت. بنابراین، در ابتدای حکومت شاه عباس، اوضاع اقتصادی ایران چندان مناسب نبود. از آنجا که راه‌های تجاری شرق ایران در اختیار ازبکان بود، جریان تجارت جنوب تحت نظارت و کنترل پرتغالی‌ها قرار داشت و ترکان عثمانی هم در شمال کشور بر ایالات ابریشم خیز ایران و راه‌های تجاری به سمت اروپا مسلط بودند، از نظر اقتصادی ایران تقریباً در نوعی محاصره اقتصادی به سر می‌برد. شاه‌عباس با درک اهمیت حیاتی راه‌های تجارت دریایی در جنوب، پس از سرکوب ازبک‌ها در اوایل قرن ۱۷ م. و ترک مخاصمه با عثمانی بر اساس معاهده سراب (یا ایروان) در سال ۱۶۱۸ م. به سمت شکستن محاصره دریایی و اخراج پرتغالی‌ها از خلیج فارس متمایل شد. در این زمان، پرتغالی‌ها امور تجاری و سیاسی منطقه را با کمک حاکم دست‌نشانده هرمز در دست داشتند و حتی به بازرگانان ایرانی اجازه نمی‌دادند که ابریشم یا سایر کالاهای ایرانی را بی‌واسطه آنها به اروپا، شبه قاره یا دیگر نقاط صادر کنند. این وضعیت باعث شد تا شاه عباس یکی از اهداف راهبردی خود را پایان دادن به اشغال هرمز با استفاده از رقابت بین استعمارگران پرتغالی، انگلیسی و هلندی در منطقه قرار دهد (ثوابق، ۱۴۰۴: ۸۱). راهبرد شاه عباس برای شکستن محاصره دریایی در سال ۱۶۲۲ م. به نتیجه رسید و نیروهای ایرانی موفق شدند ضمن آزادسازی هرمز و اخراج پرتغالی‌ها از منطقه، محاصره دریایی را درهم بشکنند. بنابراین، هرمز در تاریخ ایران تنها یک نقطه جغرافیایی نبوده است. کنترل و دسترسی به مسیرهای

دریایی برای ایران در دوره‌های مختلف با مسئله ارتباط با جهان خارج، تجارت و مقابله با فشارهای خارجی پیوند داشته است. این سابقه تاریخی در شرایط معاصر نیز اهمیت پیدا می‌کند. هرگونه تحول در ترتیبات عبور از هرمز می‌تواند بر تجارت، اتصال منطقه‌ای، امنیت انرژی و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران اثرگذار باشد.

۵. روندهای حقوقی و مبانی اقدام ایران برای بازتعریف ترتیبات عبور از آبراه هرمز

مقررات مربوط به عبور از تنگه‌های بین‌المللی، از زمانی که اصل آزادی دریاها به یک رویه حقوق عرفی و قراردادی تبدیل شد، همچنین در دعاوی سرزمینی و در معاهدات جهان شمول نیم قرن گذشته (مثل کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها)، بخش مهمی را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، موقعیت آبراه هرمز به عنوان تنها گلوگاه طبیعی متصل‌کننده خلیج فارس به دریای عمان و اقیانوس هند، حداقل در نیم قرن گذشته آن را به عرصه مناقشه‌ای پایدار میان اصل آزادی کشتیرانی و حاکمیت دولت‌های ساحلی تبدیل کرده است. این موضوع در جریان تجاوز اخیر آمریکا به ایران نیز به مساله اصلی تبدیل شده است. در این بخش، تلاش می‌کنیم با بررسی رژیم‌های حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی و تناقض‌های نهفته در آنها با اصل حاکمیت دولت-ساحلی، دلایل و استدلال‌های ایران برای اعمال حاکمیت و کنترل آبراه هرمز به عنوان بخشی از دریای سرزمینی خود را واکاوی نمائیم.

۱-۵- رژیم‌های عبور از تنگه‌ها و محدودیت ناشی از حق حاکمیت دولت ساحلی

به طور کلی، از منظر معاهدات بین‌المللی حقوق دریاها، دو رژیم حقوقی برای تنگه‌های بین‌المللی متصور است:

الف - کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در باره دریای سرزمینی و منطقه مجاور^۱: بر اساس این کنوانسیون، رژیم حقوقی خاصی برای تنگه‌ها وضع نشده و فرض بر این بوده که «حق عبور بی‌ضرر»^۲ در آب‌های سرزمینی کشورها (بر اساس ماده ۱۴) در تنگه‌ها نیز قابل اعمال است. در این نظام حقوقی، کشور ساحلی حق دارد بر عبور کشتی‌ها نظارت کرده و در صورت تشخیص مخل بودن عبور برای نظم و امنیت خود، اقدام قانونی لازم را انجام دهد. در مواد ۱۴ تا ۱۶ کنوانسیون، شرایط عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی تعیین و غیرقابل تعلیق اعلام گردیده است (CTS, 1958:14-16).

^۱. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (CTS-CZ).

^۲. Innocent Passage.

ب - کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین الملل دریاها:^۱ این کنوانسیون، رژیم «عبور ترانزیتی»^۲ را برای تنگه های بین المللی وضع کرده است که آزادی گسترده تری به کشتی های عبوری از تنگه های واقع در دریای سرزمینی کشورها می دهد. شرایط عبور ترانزیتی در بخش سوم (مواد ۴۵-۳۴) کنوانسیون ۱۹۸۲ تعیین گردیده است (UNCLOS, 1982: Articles 33-44). اما بر این قاعده استثنائاتی نیز وجود دارد که در بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون تصریح شده است. در عین حال، وظایف و مسئولیت هایی نیز برای کشتی ها و هواپیماهای عبوری پیش بینی شده است. از جمله این وظایف، عبور بدون تأخیر و خودداری از تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال سیاسی دولت ساحلی است. کنوانسیون طبق ماده ۴۲ خود در مواردی به دولت های ساحلی اجازه می دهد مسیرهای عبور و طرح های جداسازی ترافیک را تعیین و مقرراتی درباره ایمنی ناوبری و حفاظت از محیط زیست وضع کنند.

بنابراین، حتی در چارچوب رژیم های گسترده تر عبور نیز نقش دولت ساحلی به طور کامل حذف نشده است. مسئله اصلی، حدود این صلاحیت ها و نحوه اعمال آن ها است. بر پایه مفاد دو کنوانسیون مورد اشاره و برخی از مصوبات و رویه های قضائی ناشی از آرای دیوان بین المللی دادگستری، می توان نتایج زیر را استنتاج کرد:

۱. اکثر تنگه های بین المللی تابع رژیم ترانزیتی هستند، اما در سه مورد از تنگه ها، عبور باید بی ضرر باشد: الف- تنگه های مستثنی بر عبور ترانزیت طبق بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، ب- تنگه هایی که دریای سرزمینی کشورها را به دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی متصل می سازند و ج- تنگه هایی که با استفاده از ماده ۷ کنوانسیون (ترسیم خط مبدا مستقیم) وارد آب های داخلی دولت ساحلی می شوند.
۲. اعمال حاکمیت یا صلاحیت کشورهای ساحلی بر آب ها و فضای هوایی، بستر و زیربستر تنگه های بین المللی از نظر کنوانسیون و اصول حقوق بین الملل - به جز در موارد مقرر در رژیم عبور ترانزیت در بخش سوم کنوانسیون برای کشورهای عضو- تحت تاثیر قرار نگرفته و محدود نمی شود.
۳. اکثر حقوق دانان عبور «غیر قابل تعلیق» کشتی ها از تنگه ها در شرایط عادی را در هریک از دو رژیم عبور، یک قاعده عرفی حقوق بین الملل می دانند. اما بر اساس هر دو کنوانسیون، در

¹. United Nations Convention on the Law of the Seas (UNCLOS).

². Transit Passage.

شرایط تهدید و جنگ محدودیت‌هایی از سوی دولت ساحلی به ویژه درباره عبور کشتی‌های دول متخاصم قابل اعمال است.

۴. همان‌گونه که از سه مورد استثنای فوق بر می‌آید، آبراه هرمز به ویژه در باریک‌ترین بخش آن که تنها ۲۳ مایل عرض دارد و تماماً در آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار می‌گیرد، جزو استثنائات کنوانسیون ۱۹۸۲ بوده و عبور از آن تابع رژیم عبور بی‌ضرر خواهد بود.

۵. برخی از کشورها (عمدتاً غربی) عبورترانزیت را مثل عبور بی‌ضرر جزو قواعد عرفی حقوق بین‌الملل می‌دانند، اما با توجه به اعمال و رفتار دولت‌های ساحلی و بیانیه‌های صادره آنها در زمان تصویب و امضای دو کنوانسیون (از جمله بیانیه‌های صادره توسط ایران)، هنوز عبورترانزیت به یک قاعده عرفی تبدیل نشده است. با این حال، حتی عبور ترانزیت هم نمی‌تواند مانع از اعمال صلاحیت دولت ساحلی شود.

۶. برخی از تنگه‌های طبیعی دارای مقررات خاصی می‌باشند (مثل تنگه‌های بسفر و داردانل که تابع معاهده ۱۹۳۶ مونترو هستند). در مورد این تنگه‌ها، رژیم عبور مورد اشاره در کنوانسیون اعمال نخواهد شد.

۲-۵- حق دفاع مشروع و اقدامات محدودیت‌ساز در شرایط تهدید

بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی و منشور ملل متحد، دو اصل اقدام متقابل و دفاع مشروع، به جمهوری اسلامی ایران اجازه می‌دهد تا در برابر تهدیدهای مستقیم و غیرمستقیم دشمن اقدامات متناسب را انجام دهد. ماده ۵۱ منشور تصریح می‌کند که در صورت وقوع حمله مسلحانه حق ذاتی دفاع مشروع برای کشور قربانی تجاوز وجود دارد. حمله نظامی مستقیم آمریکا و رژیم اسرائیل به خاک جمهوری اسلامی ایران در ۹ اسفند ۱۴۰۴، کشور را در وضعیت دفاع مشروع قرار داده است. از سوی دیگر، حق دولت‌ها برای اتخاذ اقدامات احتیاطی و محدودیت‌ساز در آب‌های سرزمینی و تنگه‌های بین‌المللی در چارچوب وضعیت مخاصمات مسلحانه در کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است. اقدامات تجاوزکارانه آمریکا و رژیم صهیونیستی به طور آشکار نقض اصول حقوق بین‌الملل دریاها به ویژه در زمینه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت دولت ساحلی، تمامیت ارضی و استقلال سیاسی آن است که در بند ۴ ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و بند ۲الف ماده ۱۹ و بند ۱ الف ماده ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ به عنوان فعالیت‌های مغایر با اصل عبور بی‌ضرر و ترانزیت ممنوع اعلام شده است (سیاست نامه نظام عبور از تنگه هرمز، ۱۴۰۵). به همین دلیل، با

آغاز تجاوز دشمن، مقامات ایرانی با استناد به اصل دفاع مشروع و اصول حقوقی ناظر بر منازعات دریایی اعلام کردند تردد در آبراه هرمز منوط به هماهنگی با مراجع ایرانی و رعایت ضوابط اعلامی است و کشورهای متخاصم، تحریم کننده و حامی دشمن اجازه عبور از این آبراه را ندارند (شبکه العالم، ۹ اسفند ۱۴۰۴). بنابراین، با توجه به تجاوزات اخیر نظامی آمریکا، اعمال حاکمیت ایران در آبراه هرمز از یک نظارت اداری-دریایی به یک ضرورت امنیتی تبدیل شده است. در این شرایط، عبور از آبراه دیگر «بی ضرر» تلقی نشده و کشور ساحلی حق انجام اقدامات احتیاطی و محدودیت ساز و تعلیق موقت عبور و مرور را خواهد داشت.

۳-۵- حاکمیت بر دریای سرزمینی

در حقوق بین الملل دریاهای حاکمیت دولت های ساحلی بر دریای سرزمین خود- حتی بر آن بخش که داخل یک تنگه به اصطلاح بین المللی قرار دارد- و اعمال حقوق و صلاحیت های برآمده از این حاکمیت، یک اصل بنیادین و تثبیت شده است. در واقع، اصل بنیادین در حقوق بین الملل دریاهای حاکمیت کامل و انحصاری دولت های ساحلی بر دریای سرزمینی خود، از جمله آن بخش از آب هایی است که بخشی از یک تنگه بین المللی را تشکیل می دهند. دیوان بین المللی دادگستری به طور مکرر و قاطعانه از جمله در قضیه کانال کورفو (میان انگلیس و آلبانی) تصریح کرده است که: «حاکمیت دولت ساحلی، فراتر از قلمرو خشکی و آب های داخلی آن، به نواری از دریا که در مجاورت ساحل آن قرار دارد و به عنوان دریای سرزمینی توصیف می شود، تسری می یابد. این حاکمیت تام و مطلق بوده و به واسطه هیچ گونه حق عبوری محدود یا مخدوش نمی گردد» (Corfu Channel Case, ICJ Reports, 1949: 4, 28-30). ایران به عنوان یکی از دو کشور ساحلی آبراه هرمز با وجود عدم پذیرش اصل عبور ترانزیتی مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ و تأکید بر اصل عبور بی-ضرر، تاکنون بر اساس قاعده حسن نیت و با رویه ای مسالمت آمیز و همکاری جوانه، عبور شناورها را از این آبراه تسهیل می نمود. با وجود این، در نتیجه تجاوز غیرقانونی آمریکا و رژیم اسرائیل علیه جمهوری اسلامی ایران در اسفند ۱۴۰۴، عبور از دریای سرزمینی ایران در خلیج فارس و آبراه هرمز ناامن گردیده و وضعیت اضطراری و فوق العاده ای ایجاد شده است که به موجب آن عملاً ترتیبات عبور گذشته از بین رفته است و نیازمند یک ترتیبات جدید در این آبراه راهبردی است.

۵-۴- ارجحیت قوانین داخلی در برابر حقوق قراردادی

ایران هر دو کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها را امضاء، ولی تصویب نکرده است. بر اساس ماده ۲(اف)، ۱۴ و ۳۴ کنوانسیون حقوق معاهدات، مادامی که ایران این کنوانسیون‌ها را در مراجع قانونی خود تصویب نکرده، هیچ الزامی به اجرای مفاد آن‌ها از جمله رژیم عبور ترانزیتی مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ به عنوان یک قاعده قراردادی ندارد (Vienna Convention, 1969, Articles 2(f) and 14). با این حال، در رابطه با عبور از آبراه هرمز، ایران اصل عبور بی‌ضرر مورد اشاره در کنوانسیون ۱۹۵۸ را که تبدیل به قاعده عرفی نیز شده است، مورد پذیرش قرار داده و اعمال می‌کند. مبنای استدلال ایران قانون مناطق دریایی مصوب سال ۱۳۷۱ شمسی است که به موجب آن عرض دریای سرزمینی ایران ۱۲ مایل دریایی از خط‌مبداء ساحلی تعیین شده است. با توجه به اینکه عرض آبراه هرمز در باریکترین بخش آن بین جزیره ایرانی لارک و قوئین کبیر در عمان ۲۳ مایل دریایی است، طبق قاعده ۱۲ مایل عرض دریای سرزمینی (مورد استفاده ایران و عمان)، تمامی پهنه آبی این تنگه در باریکترین نقطه، در آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار می‌گیرد. بنابراین، چیزی به نام آبراه بین‌المللی در این بخش از تنگه وجود ندارد. نتیجه این که آبراه هرمز بر اساس قانون مناطق دریایی و توسل ایران به قاعده ۱۲ مایل دریایی برای تعیین عرض دریای سرزمینی، بخشی از قلمرو دریایی ایران است. بنابراین، ایران با اولویت بخشی به اصل حاکمیت سرزمینی و قوانین داخلی خود در رابطه با آبراه هرمز، به ویژه در شرایط تغییر وضعیت از صلح به تهدید و استفاده دشمن از زور، ضمن تعهد به تسهیل تجارت جهانی، حق قانونی خود را برای نظارت و کنترل سخت‌گیرانه عبور از این آبراه و برخورد با تهدیدهای امنیتی محفوظ داشته و با توقف رژیم عبور ترانزیتی که تا قبل از شروع تجاوز در آبراه هرمز اعمال می‌شد، راهبرد مدیریت انتخابی هوشمند^۱ یا بازداری گزینشی^۲ را که با اصل عبور بی‌ضرر انطباق بیشتری دارد، در این آبراه اجرا می‌نماید (لطیف، ۱۴۰۵).

۵-۵- تغییر بنیادین اوضاع و احوال

تا قبل از تجاوز آمریکا و رژیم اسرائیل به خاک جمهوری اسلامی ایران و حتی در زمان جنگ تحمیلی عراق علیه ایران در دهه ۱۳۶۰ ش، ایران به عنوان کشور ساحلی آبراه هرمز، نه بر اساس یک حق قابل مطالبه مصرح در حقوق بین‌الملل، بلکه در چارچوب اصل حسن نیت و رفتار تعاملی

^۱. Smart Selective management.

^۲. Selective Denial.

مبتنی بر مراده^۱، عبور شناورها را از آبراه تسهیل می نمود. با این حال، ایران هیچ گاه این رفتار را به عنوان یک الزام حقوقی تعهد آور و یا عدول از حق حاکمیت بر آبراه سرزمینی خود تلقی نکرده است (غریب آبادی، ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۵). با این وجود، امروز با تغییر بنیادین اوضاع و احوال و تغییر ماهوی شرایط امنیتی منطقه، این مراده یک جانبه امکان استمرار ندارد و اتخاذ تدابیر مقتضی مبتنی بر رعایت حقوق حاکمه دولت ساحلی ضرورتی اجتناب ناپذیر شده است. یکی از مهمترین عواملی که نظم پیشین را بر هم زده، بی اعتنایی پایدار به یک قاعده آمره در حقوق بین الملل یعنی ممنوعیت هر گونه تجاوز و همچنین اصل عدم توسل به زور است که توسط حقوق بین الملل عرفی و حقوق معاهده ای منع شده است. در نتیجه این شرایط، اکنون اوضاع و احوال به طور بنیادین دگرگون شده و وضعیتی تازه و غیرقابل بازگشت پدید آمده است. بر همین مبنا، مجموعه اقدامات و ترتیبات اتخاذ شده از سوی جمهوری اسلامی ایران باید به عنوان تعدیل تنظیم حقوق و تعهدات به منظور تطبیق با شرایط در پرتو تغییر بنیادین اوضاع و احوال تلقی شود؛ اقداماتی که با هدف ایجاد تعادل میان الزامات امنیتی دولت ساحلی و استمرار عبور ایمن کشتیرانی بین المللی صورت گرفته است (غریب آبادی، ۱۴۰۵).

۶-۵- موضع و نسبت ایران با معاهدات مرتبط با حقوق دریاهای

ایران کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو را تصویب نکرده و «حق عبور ترانزیت» در تنگه های بین المللی مصرح در کنوانسیون ۱۹۸۲ را نیز به رسمیت نشناخته است. همچنین، ایران نسبت به هر دو کنوانسیون، اعلامیه های تحفظ یا اعتراض ثبت کرده است. در مورد کنوانسیون ژنو که در ۲۹ آوریل ۱۹۵۸ م. به تصویب رسید، هیات شرکت کننده از ایران در کنفرانس حقوق دریاهای با تاکید بر حاکمیت دولت های ساحلی در دریاهای نیمه بسته مانند خلیج فارس، پیشنهاد وضع رژیم ویژه ای برای تنگه ها را ارائه داد که مورد پذیرش قرار نگرفت. متعاقباً، ایران در زمان امضای کنوانسیون مذکور در ۲۸ ماه مه همان سال، حق تحفظ و اعتراض خود را نسبت به ماده ۱۴ کنوانسیون در باره حقوق و شرایط عبور بی ضرر از دریای سرزمینی ثبت کرد (UN Declarations and Reservations, Treaty Series, Vol. 516). (۷) با این حال، دولت ایران هم در مصوبه سال ۱۳۵۲ هیات وزیران و هم در قانون مناطق دریایی سال ۱۳۷۱، رژیم عبور بی ضرر را برای دریای سرزمینی خود از جمله در آبراه هرمز مبنا قرار داد. جمهوری اسلامی ایران در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ م. کنوانسیون حقوق بین-

¹. Comity based Interaction.

الملل دریاها را با ثبت پنج اعلامیه تفسیری (۸) در باره تنگه‌ها و برخی دیگر از مفاد آن امضاء کرد، اما تاکنون این کنوانسیون را به تصویب مراجع ذیصلاح قانونی خود نرسانده و لذا عضو متعاهد آن محسوب نمی‌شود (UNCLOS, 1982, Declarations and Reservations). جمهوری اسلامی ایران در اعلامیه‌های تفسیری هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ صراحتاً اعلام کرده است که اولاً؛ رژیم عبور ترانزیتی (از تنگه‌های بین‌المللی) صرفاً محصول بده بستان است و لزوماً به منزله تدوین عرف بین‌المللی نیست. ثانیاً؛ رژیم مقرر در کنوانسیون (برای عبور از تنگه‌ها) تنها برای دولت‌های متعاهد کنوانسیون الزام‌آور است. ثالثاً؛ ایران به عنوان یک کشور غیرمتعاهد و بر اساس کنوانسیون حقوق معاهدات وین، خود را ملزم به اجرای تعهدات کنوانسیون نمی‌بیند.

۷-۵- اصل معترض دائم و استمرار موضوع حقوقی

حفظ موضوع مستمر و صریح در باره یک الزام حقوقی قراردادی یا قاعده عرفی، یکی از استثنائات مهم بر اصل الزام آور بودن حقوق عرفی است. ایران با اعتراض پیوسته و مستمر خود به رژیم عبور ترانزیت مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲، این قواعد را در چارچوب حقوق بین‌الملل عرفی الزام‌آور ندانسته است. در این رابطه، رویه مستمر قانونگذاری و دیپلماتیک ایران از زمان تدوین این کنوانسیون در سال ۱۹۸۲، جایگاه آن را به عنوان معترض مستمر یا دائم^۱ نسبت به الزام‌آور بودن این قواعد تثبیت کرده و عنصر معنوی^۲ لازم برای شکل‌گیری هنجار عرفی را به چالش کشیده است. نخستین سند قابل استناد که در مجموعه معاهدات ملل متحد به ثبت رسیده است، اعلامیه تفسیری ایران به هنگام امضای کنوانسیون است که در آن تصریح شده مقرراتی از جمله رژیم عبور ترانزیت در بخش سوم کنوانسیون، به منزله تثبیت یا تدوین حقوق بین‌الملل عرفی نیست بلکه صرفاً حاصل بده بستان^۳ است. قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۲ و اصلاحیه آن در سال ۱۳۹۱ و قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان در سال ۱۳۷۱، تماماً در زمره شواهد این رویه هستند. قانون اخیر، رژیم عبور ترانزیت را به رسمیت نمی‌شناسد؛ بلکه مقررات نظارتی خاصی را در آبراه هرمز وضع کرده است که از آن جمله می‌توان به لزوم اخذ مجوز قبلی برای عبور کشتی-های جنگی، زیردریایی و شناورهای حامل مواد خطرناک یا آسیب‌رسان به محیط‌زیست اشاره کرد (غریب آبادی، ۱۴۰۵).

1. Persistent Objector.

2. Opinio Juris.

3. Quid pro quo.

۸-۵- رویه های قضایی

آراء و رویه های قضایی همواره منابع معتبر و قابل استناد برای کشورها، مجامع بین المللی و حقوق دانان جهت پیگیری حقوق قابل مطالبه دولت های ساحلی در موارد مشابه هستند. این مساله در رابطه با تنگه های بین المللی نیز صادق است و موارد متعددی از آرای حقوقی و قضایی دیوان بین المللی دادگستری در رابطه با دعاوی کشورها بر سر خلیج های تاریخی و آب های سرزمینی به ویژه تنگه های بین المللی وجود دارد. مرور مهمترین موارد این آراء می تواند وضعیت حقوق آبراه هرمز، سابقه تاریخی آن به عنوان آب های تاریخی و حقوق ادعایی جمهوری اسلامی ایران را بهتر توضیح دهد و در صورت لزوم برای طرح مطالبه حقوق مسلم ایران در دیوان مورد استناد و استفاده قرار گیرد. رای دیوان بین المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو بین انگلیس و آلبانی (۱۹۴۹)، به عنوان سنگ بنای حقوقی تنگه های بین المللی، بر حق عبور بی ضرر کشتی های جنگی در زمان صلح تأکید دارد (Corfu Channel Case, ICJ Reports, 1949: 28-30).

در قضیه ام وی سایگاه (سنت وینسنت علیه گینه)، دیوان تصریح کرده است که دولت ساحلی از حاشیه وسیعی از صلاحیت ها برای تعیین تدابیر لازم جهت حفاظت از منافع خود در دریای سرزمینی برخوردار است (M.V Saiga Judgment, ITLOS Reports, 1999: 138-139).

در قضیه ویرجینیا جی (پاناما علیه گینه بیسائو)، دیوان تأکید نموده است که حقوق حاکمیتی دولت ساحلی شامل اختیار تنظیم و مشروط سازی ناوبری در مناطق دریایی حساس در صورت اقتضای ملاحظات امنیتی می باشد (Virginia G Judgment, ITLOS Reports, 2014: 256).

در قضیه نیکاراگوئه (نیکاراگوئه علیه آمریکا)، دیوان بین المللی دادگستری در رای خود تأکید کرد که هرگونه حضور یا اقدام نظامی خارجی که امنیت یا حاکمیت دولت دیگر را به مخاطره اندازد، حتی به صورت غیرمستقیم، مغایر با اصل حاکمیت ملی است (Nicaragua vs USA, ICJ. Reports 1986, p. 14).

دیوان در پرونده خلیج فونسکا (میان هندوراس و ال سالوادور)، این محدوده آبی را به عنوان یک خلیج تاریخی و آب های آن را به عنوان آب های تاریخی در سال ۱۹۹۲ پذیرفت (ICJ Reports, 1992: 351).

در قضیه شکایت قطر علیه بحرین، دیوان با بررسی حقوق تاریخی در خلیج فارس، بر این نظر تأکید کرده است که تداوم اعمال حاکمیت و فعالیت های تاریخی دولت های ساحلی، مبنای معتبری برای شناخت عنوان تاریخی در مناطق دریایی محسوب می شود (Qatar Case against Bahrain, ICJ Reports, 2001: 95-97).

۹-۵- حقوق تاریخی ایران در خلیج فارس و دریای عمان

همان گونه که در بخش مباحث مفهومی اشاره شد، مفهوم حقوق تاریخی در زمینه دریایی، به ویژه در رابطه با خلیج ها و دریاها بسته و نیمه بسته، مطرح می شود. بر اساس یادداشت کمیسیون حقوق بین الملل، خلیج ها یکی از انواع آب های تاریخی هستند، اما حقوق تاریخی در رابطه با تنگه ها، مصب رودخانه ها و سایر آبراه های مشابه نیز ادعا و مطالبه می شود» (UN Doc. A/CN.4/143, 5). گرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد ابعاد این موضوع سکوت کرده است، اما برخی از آرای دیوان بین المللی اهمیت حقوق دولت های ساحلی در آب های تاریخی را برجسته ساخته است. به عنوان مثال، همان گونه که پیش تر اشاره شد، دیوان در پرونده قطر علیه بحرین و در داوری پیرامون دریای جنوبی چین، اهمیت حقوق دولت ساحلی در آب های تاریخی را مورد تاکید قرار داده است. نکته مهم دیگر این است که ماده (۶) ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ تصریح کرده است که مقررات کنوانسیون در مورد خلیج های به اصطلاح تاریخی اعمال نمی شود. (۹) ماده (۱) ۱۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ نیز مقرر می دارد که مفاد این بند در موارد مقتضی، به دلیل حق تاریخی یا شرایط ویژه ای که به موجب آن حدود دریای سرزمینی دو کشور ساحلی به نحوی تعیین شود که با این ماده مغایرت داشته باشد، اعمال نمی شود. به طور کلی، با توجه به مساله آب های تاریخی که در بخش مباحث مفهومی این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت و به ویژه تجربه آمریکای لاتین در رابطه با آب های موروثی، در تدوین ترتیبات عبور در آبراه هرمز، یادآوری و بازخوانی حاکمیت تاریخی ایران (و عمان) بر این آبراه امری ضروری است. رای دیوان در دعوی قطر و بحرین نشان می دهد که حاکمیت تاریخی ایران (و عمان) بر آبراه هرمز که قرن ها پیش از کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود داشته و به طور مستمر اعمال شده، همچنان معتبر و قابل استناد است.

۶- تغییر محیط امنیتی و ژئوپلیتیک آبراه هرمز در شرایط جدید

تحولات اخیر در منطقه، بار دیگر نشان داده است که آبراه هرمز صرفاً یک مسیر اقتصادی نیست و هر تحول امنیتی در این آبراه می تواند آثار گسترده ای بر بازارهای انرژی، حمل و نقل دریایی، زنجیره های تأمین و روابط میان قدرت های منطقه ای و جهانی داشته باشد. با توجه به مباحثی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، تردیدی نیست که ایران در شرایطی که هدف یک حمله تجاوزکارانه قرار گرفته است، حق دارد در مقام دفاع از خود و در چارچوب اصول مصرح در منشور ملل متحد و قوانین منازعات مسلحانه در دریا، در زمان جنگ و استمرار تهدید، ترتیباتی را که لازم

می‌داند برای تامین امنیت و رفع تهدید خارجی در خلیج فارس و آبراه هرمز اتخاذ کند. به همین دلیل، ایران بارها به طور صریح اعلام کرده است که با توجه به تجاوز آمریکا و تغییر بنیادین اوضاع و احوال، عبور از این آبراه دیگر مثل گذشته نخواهد بود. لذا در پرتو تحولات جدید منطقه، اتخاذ تدابیر لازم برای رعایت حقوق حاکمیتی ایران و بازتعریف ترتیبات عبور از آبراه هرمز ضرورتی اجتناب ناپذیر خواهد بود. اما سؤال اساسی این است که ژئوپلیتیک آبراه هرمز در پساجنگ یا دوران صلح، چگونه خواهد بود؟ آیا از این پس، اهرم جغرافیایی ممتاز ایران در تعامل با یک سیاست خارجی واقع‌گرا به تقویت موقعیت ژئوپلیتیک کشور خواهد انجامید یا استفاده افراطی از آن، ایران را در مسیر فرسایش قرار داده و آبراه هرمز را به ابزار سلبی یا تله راهبردی علیه کشور تبدیل کرده و موجب اجماع‌سازی بین‌المللی علیه آن خواهد شد؟ در ادامه بحث، تلاش خواهیم کرد به این پرسش‌ها پاسخ داده و ضمن بررسی ابعاد مختلف ترتیبات مدیریتی جدید مورد نظر ایران در آبراه هرمز، تهدیدها و چالش‌های ناشی از تاخیر در تصمیم‌گیری ایران در رابطه با این آبراه راهبردی را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱-۶- راهبرد استفاده موثر و به موقع از مزیت جغرافیایی

ایستادگی ایران در برابر حملات وحشیانه بزرگترین ارتش‌های جهان و خاورمیانه و خنثی‌سازی نقشه‌های شروانه آنها، به خوبی نشان داد که ایران در نتیجه تجاوز اخیر نه تنها ظرفیت‌های اثرگذاری منطقه‌ای خود را از دست نداده است، بلکه به عنوان یک قدرت فرامنطقه‌ای سر برآورده و با استفاده از ابزارهای متنوعی که در اختیار دارد، از جمله: عامل ژئوپلیتیک و توپوگرافی سرزمینی، می‌تواند تحولات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه‌ای و جهانی را تحت تاثیر قرار دهد. با این حال، ایران برای تثبیت جایگاه جدید خود نیازمند طراحی مسیری کم هزینه‌تر برای خروج از وضعیت جنگ، بحران و تحریم، رسیدن به صلح، تحکیم آن با استفاده مناسب از ابزارهای بازدارندگی و تبدیل دستاوردهای نظامی جنگ به منافع سیاسی و اقتصادی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی است. در این میان بر خلاف اهداف اولیه تجاوز آمریکا و به راه انداختن جنگ وجودی علیه ایران برای سرنگونی نظام سیاسی و تجزیه کشور، اکنون آبراه هرمز به عامل تعیین‌کننده این جنگ تبدیل شده است. از آغاز تجاوز آمریکا تاکنون ایران توانسته است بر خلاف تصور دشمن، از اهرم آبراه هرمز و تاثیر آن بر اقتصاد جهانی به ویژه بازار نفت به خوبی استفاده کند. با این حال، اهرم‌ها به‌تلهایی پایان قطعی جنگ و ورود به مرحله صلح پایدار را رقم نمی‌زنند. آن چه جنگ را پایان می‌دهد، تبدیل

اهرم به قاعده پایدار است. در شرایطی که اغلب کشورهای منطقه نظیر کویت، عربستان و امارات با بهره‌گیری از محافظت نیروی دریایی آمریکا و استفاده از روش‌های جایگزین، مسیرهای دیگری را برای عبور از آبراه هرمز یا دور زدن آن برگزیده‌اند، بلا تکلیفی در این زمینه و عدم حل و فصل مساله عبور از آبراه هرمز و شکستن محاصره دریایی آمریکا در کوتاه مدت، باعث می‌شود که ایران توان بازدارندگی و کنترل انحصاری خود بر تنگه را تا حد زیادی از دست بدهد. برای خروج از این بن‌بست راهبردی، ایران می‌باید یک راهبرد دوسویه را در رابطه با ژئوپلیتیک خلیج فارس و آبراه هرمز در پیش بگیرد: ۱- ایران ضمن خودداری از رفتار بومرنگی^۱ در رابطه با کنترل آبراه هرمز و عدم استفاده افراطی از این سرمایه ژئوپلیتیک، می‌باید برای تبدیل «کنترل انحصاری آبراه هرمز» به «نظام حقوقی و امنیتی جدید آبراه» تلاش نماید. جزئیات این ترتیبات جدید در سرفصل بعدی مورد بررسی قرار گرفته است. ۲- ایران و همسایگان برای ایجاد ترتیبات جدید امنیت جمعی در منطقه و نهادینه‌سازی سیاست حسن همسایگی به توافق برسند.

۲-۶- ترتیبات جدید امنیت جمعی و مفهوم امنیت درون‌زا

ایران و همسایگان در پرتو تحولات امنیتی جدید منطقه و ملاحظه عدم کارایی خرید امنیت از خارج یا انباشت سلاح‌های مخرب برای ایجاد امنیت، در پس‌جنگ گزینه‌ای بهتر از همزیستی و تولید امنیت از درون ندارند. این موضوع در طول قرن‌های متمادی و دوران رونق تجارت بین مناطق شرق و شمال آفریقا، اقیانوس هند و خلیج فارس با اروپا و سرزمین‌های شرقی آسیا، به ویژه در مسیرهای دریایی، درون مایه اصلی همکاری و ارتباط بین ملت‌های منطقه و توسعه اقتصاد دریامحور بوده است. به طور کلی، در پس‌جنگ، سیاست همسایگی و حسن همجواری ایران با همسایه‌های جنوبی می‌تواند حول سه مفهوم ادراکی: ایجاد صلح پایدار در منطقه، نفی ابزار تحریم و فشار اقتصادی و امنیت و توسعه برای همه مفصل‌بندی شود. این مفاهیم، بر پذیرش اصول شناخته شده حقوق بین‌الملل مانند احترام متقابل به تمامیت ارضی و حاکمیت ملی، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر، حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات، اعتقاد به امنیت مشترک و حسن همجواری استوار است. سیاست همسایگی و حسن همجواری بر پایه مفاهیم ادراکی، اصول و اهداف ذکر شده، می‌تواند زیرساخت‌های لازم برای همکاری متقابل و مشترک کشورهای منطقه را به وجود آورد و زمینه توسعه و ارتقای امنیت منطقه و تامین منافع مشترک را بدون اتکاء به قدرت‌های

^۱. Boomerang Behavior (Pattern).

خارجی یا تکیه بر ائتلاف‌های اجباری و ساختگی یا هم پیمانی با رژیم جعلی و توسعه‌طلب اسرائیل در قالب‌های فریبنده‌ای مانند قراردادهای ابراهیم، فراهم سازد. پیش فرض و مقدمه تحقق این سیاست، در گام اول ایجاد مجمعی برای گفتگو و در گام بعدی، توافق بر سر اصول پایه‌ای برای تشکیل نظام امنیت جمعی در خلیج فارس و دریای عمان و گسترش آن به اقیانوس هند است. عناصر کلیدی این ایده‌ها قبلاً از سوی ایران در طرح‌های مختلفی مانند طرح امنیت شبکه‌ای و ابتکار صلح هرمز ارائه گردیده است. برخی از عناصر کلیدی این نظام امنیت جمعی می‌تواند شامل: امضای پیمان عدم تجاوز^۱، تعهد به عدم حمله اول^۲، شراکت همه بازیگران^۳، کنار گذاشتن الگوی امنیت مبتنی بر حاصل جمع صفر، کنار گذاشتن ائتلاف‌سازی های غیرسازنده و جانبدارانه، کاهش هزینه‌های نظامی و رقابت‌های تسلیحاتی و حرکت تدریجی از سیاست بالا به سیاست پائین باشد (Zarif, 2026).

۳-۶- رقابت میان مسیرهای ارتباطی جایگزین

از منظر ژئوپلیتیک، ایران در یک نقطه عطف تاریخی قرار دارد. همان گونه که دور زده شدن ایران توسط کریدورهای اقتصادی و خطوط لوله انتقال انرژی طی دو الی سه دهه اخیر موجب تضعیف موقعیت ژئوپلیتیک آن شده است، امروز نیز هر گونه سیاست غیرواقعی در مورد آبراه هرمز می‌تواند در جهت تخلیه ظرفیت ژئوپلیتیک این آبراه حیاتی و به ضرر ایران عمل کند. هرمز، تنها زمانی برگ برنده بزرگ ایران خواهد بود که با پرهیز از دو خطای همزمان «مصرف مکرر و شتاب زده» و «بی اثر کردن آن در سطح نمادین» و با منطبق راهبردی اداره شود (گزارش معاونت راهبردی رئیس جمهور، اردیبهشت ۱۴۰۵). بنابراین، ایران نباید در استفاده از اهرم آبراه هرمز دچار خوش بینی مفرط یا اشتباه محاسباتی شود. در غیر این صورت، آبراه تنها یک عامل بازدارنده کاذب برای ایران خواهد بود که چه بسا در سال های نه چندان دور با طرح‌های جایگزین برای دور زدن آن و ایجاد مسیرهای کریدوری موازی، اهمیت وجودی خود را برای منطقه و جهان از دست بدهد. در واقع، قابل انتظارترین عکس العمل کشورها به اصرار ایران برای مسدودسازی آبراه هرمز، اجرای طرح‌هایی برای دور زدن آن است که از هم اکنون مواردی از آن مثل خط لوله عراق به بندر جیحان ترکیه (۱۰) و طرح احیاء خط لوله میادین نفتی کرکوک عراق به بانیاس سوریه در ساحل مدیترانه، خط لوله هبشان (ابوظبی) در خلیج فارس به بندر فجیره امارات در ساحل دریای عمان، افزایش

¹. Non-Aggression Act.

². No First Strike.

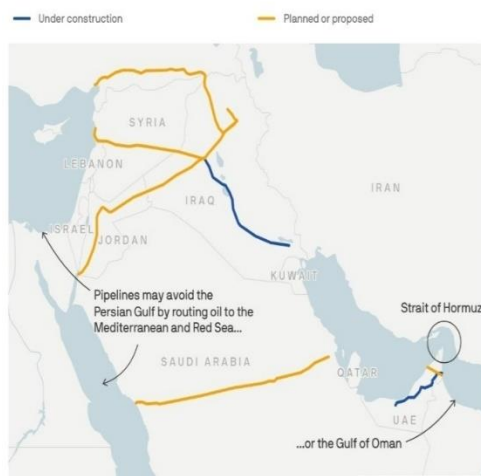
³. Inclusive Partnership.

ظرفیت انتقال نفت عراق به خط لوله در ساحل شرقی مدیترانه کلید خورده است. (۱۱) استفاده عربستان سعودی از خط لوله شرق-غرب به بندر ینبع نیز در این چارچوب قابل تحلیل است. اخیراً گلدمن ساکس از پروژه‌های زیرساختی متعددی در منطقه خلیج فارس خبر داده‌است که هدف اغلب آنها، صادرات نفت بدون عبور از آبراه هرمز است. این طرح‌ها تا سال ۲۰۲۷، بیش از ۴۵ درصد ظرفیت نفت عبوری از هرمز در قبل از جنگ را به خطوط لوله جدید منتقل می‌کنند (Sheridan, 2026).

تصویر ۲: شبکه خطوط لوله نفت و گاز در حال احداث، مورد استفاده یا در دست بررسی برای دور زدن تنگه هرمز

Upcoming oil pipeline projects that bypass the Strait of Hormuz

As of July 2026



منبع: Energy News Beat, 2026- Global Energy Monitor, 2026

تصویر ۲ نقشه‌های خطوط لوله مورد استفاده، در حال احداث یا در دست بررسی برای دور زدن آبراه هرمز را نشان می‌دهد با توجه به این طرح‌ها، ایران می‌باید ضمن در پیش گرفتن راهبرد استفاده متناسب از ابزارهای بازدارندگی خود در جریان تجاوز کنونی و در پساجنگ، برای تبدیل به موقع آنها به منافع سیاسی-امنیتی و اقتصادی پایدار اقدام کند. توافق با همسایگان بر سر یک ترتیبات جدید عبور از آبراه هرمز و تبدیل آن به محور همکاری منطقه‌ای، مهمترین و فوری‌ترین اقدامی است که ایران می‌باید در دستورکار قرار دهد.

۴-۶- آبراه هرمز، کلید تبدیل ایران به محور اتصالات و راه گزراه های منطقه ای

بدون تردید، حل و فصل مشکلات مربوط به آبراه هرمز با همسایگان و عادی سازی تردد در این آبراه در چارچوب یک توافق دوجانبه با عمان - که پذیرش سایر همسایگان جنوبی خلیج فارس و قدرت های جهانی را نیز به همراه داشته باشد - همراه با لغو تحریم های ظالمانه آمریکا علیه ایران، می تواند ضمن توقف یا بی اثر ساختن طرح های خطوط لوله جدید برای دور زدن آبراه هرمز، ظرفیت های ژئوپلیتیکی دیگر ایران برای تبدیل شدن به محور اتصال و ترانزیت دریایی و زمینی در منطقه غرب آسیا را نیز آزاد کند. در واقع، افزایش توجه به کریدورهای زمینی در منطقه غرب آسیا در سال های اخیر نشان می دهد که مسیرهای تجاری و گلوگاه های اقتصادی متصل کننده مراکز تولید به بازارهای مصرف، به ابزارهای فشار ژئوپلیتیکی بر کشورها تبدیل شده اند. به همین دلیل، رقابت بر سر کریدورها به بخش مهمی از رقابت ژئوپلیتیکی در منطقه تبدیل شده است. پروژه های بزرگی مانند کمربند - راه، کریدور اقتصادی چین و پاکستان، کریدور میانی اروپا - آسیا (ترانس کاسپین)، کریدور هند - خاورمیانه - اروپا (آیمک)، کریدور شمال - جنوب و پروژه چابهار، همگی بخشی از یک رقابت بزرگتر بین قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای بر سر نفوذ در پروژه های زیرساختی و تقویت جایگاه اقتصادی در اوراسیا هستند (آمبرین، ۱۴۰۵).

تحولات اخیر نه تنها اهمیت راهبردی آبراه هرمز برای منطقه و جهان را برجسته کرد، بلکه اهمیت جغرافیای سرزمینی ایران را نیز برای جهانیان روشن ساخت. ایران به دلیل قرارگرفتن در مرکز اتصال خلیج فارس، آسیای مرکزی، قفقاز، شبه قاره و اقیانوس هند و در اختیار داشتن مسیرهای طبیعی اتصال این مناطق به یکدیگر، می تواند به یکی از محورهای اصلی اتصال و تجارت در اوراسیا و غرب آسیا تبدیل شود. امضای توافقات مربوط به راه اندازی کریدورهای شمال - جنوب و راه گذر بین المللی چابهار، به ترتیب در سال های ۱۳۷۹ و ۱۳۹۵ با روسیه و هند، در همین راستا قابل ارزیابی است. ایران با تلاش برای کنترل هوشمند آبراه هرمز به خوبی دریافته است که تجارت و کریدورها دیگر صرفاً موضوع اقتصادی نیستند، بلکه ابزار امنیت و قدرت سیاسی اند. استفاده درست و به موقع از این دارایی جغرافیایی منحصر به فرد کشور، فرصتی تکرار نشدنی را برای تبدیل فشار ژئوپلیتیکی به مزیت ژئواکونومیک و تبدیل آن به محور اتصال و ترانزیت در منطقه غرب آسیا در اختیار ایران قرار می دهد.

۷- الگوی پیشنهادی برای ترتیبات جدید عبور

در پرتو تحولات جدید منطقه‌ای، ایران در صدد بازتعریف ترتیبات عبور از آبراه هرمز در جهت حفظ آزادی تردد در آبراه و همزمان حفظ منافع و امنیت ملی خود در منطقه است. در این راستا، ایران در نظر دارد از این پس حق تاریخی و طبیعی خود را با تعیین ترتیبات جدید عبور در آبراه هرمز مورد استفاده قرار دهد. این موضوع در چارچوب حقوق بین‌الملل عرفی و معاهدات ذریبط بین-المللی، از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، میراث آب‌های تاریخی، رویه‌های جاری در دیگر تنگه‌های مشابه بین‌المللی و همچنین آرای قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری، ضرورتی قابل فهم و پذیرفته شده است. روشن است که هم به لحاظ مقررات حقوق بین‌الملل و هم رعایت اصول انصاف و حسن همجواری، ایران نمی‌تواند به تنهایی و بدون جلب همکاری عمان، ترتیبات جدید عبور از آبراه هرمز را تعیین کند. به همین دلیل، دو کشور ساحلی آبراه در حال انجام مذاکرات دوجانبه برای رسیدن به توافقی مشترک بر سر ترتیبات جدید عبور هستند. بر اساس مذاکراتی که پس از آتش بس، میان ایران و عمان در جریان بوده است، در کوتاه مدت و تا زمان توافق نهایی ایران و آمریکا برای پایان دائمی تجاوز، ترتیبات موقتی برای تسهیل تردد در آبراه و ایمنی کشتیرانی با تعیین مسیرهای رفت و برگشت جدید مورد توافق قرار گرفته است (غریب آبادی، ۷ مرداد ۱۴۰۵). مقرر است ترتیبات نهایی، با تضمین منافع اساسی ایران و تا حد امکان جلب رضایت دیگر کشورهای ساحلی خلیج فارس، پس از دوره موقت تدوین و در پساجنگ به اجرا درآید. به طور کلی، ابعاد و ویژگی‌های اصلی ترتیبات حقوقی-امنیتی و نظام جدید عبور مورد نظر ایران در آبراه هرمز را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد. (۱۲)

۷-۱- مبنای قرارداد اصل حاکمیت دولت‌های ساحلی در هرگونه ترتیبات جدید عبور

همان‌گونه که در بخش‌های قبلی این مقاله نیز به صورت مستدل و حقوقی بیان شد، اصل بنیادین در حقوق بین‌الملل دریاها حاکمیت کامل و انحصاری دولت‌های ساحلی بر دریای سرزمینی خود از جمله آب‌هایی است که بخشی از یک تنگه بین‌المللی را تشکیل می‌دهند. نقطه آغاز هرگونه الگوی جدید ترتیبات عبور در آبراه هرمز، پذیرش جایگاه اساسی دولت‌های ساحلی در مدیریت آبراه است. ایران و عمان به عنوان دو دولت ساحلی، باید نقش اصلی در طراحی ترتیبات جدید داشته باشند. ترتیبات عبور از مبنایی شروع می‌شود که واقعیت جغرافیایی و حقوق دولت‌های ساحلی را به رسمیت می‌شناسد و سپس سازوکارهایی برای تضمین ایمنی و تداوم ناوبری ایجاد می‌کند.

۲-۷- اصل عبور ایمن و بی ضرر

دومین عنصر در ترتیبات عبور مورد نظر ایران، محور قرار دادن مفهوم عبور ایمن و بی ضرر است که به موجب آن، دولت های ساحلی آبراه (ایران و عمان) همچنان حق حاکمیتی تنظیم و نظارت بر عبور را، به ویژه در شرایط بحرانی و نا ایمن حفظ می کنند و حاکمیت دولت ساحلی در اعمال خود حتی به واسطه رژیم عبور بی ضرر نیز محدود نمی شود. بر اساس حقوق بین الملل عرفی و مفاد کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، عبور بی ضرر تنها زمانی قابل تحقق است که محل صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد. در نظام پیشنهادی، این مفهوم باید از یک اصل صرفاً نظری به مجموعه ای از معیارهای عملی تبدیل شود. این معیارها می تواند شامل رعایت مسیرهای تعیین شده، همکاری با نظام های ایمنی دریایی و دریافت کد عبور ایمن، رعایت مقررات زیست محیطی و خودداری از هرگونه فعالیت تهدیدآمیز باشد.

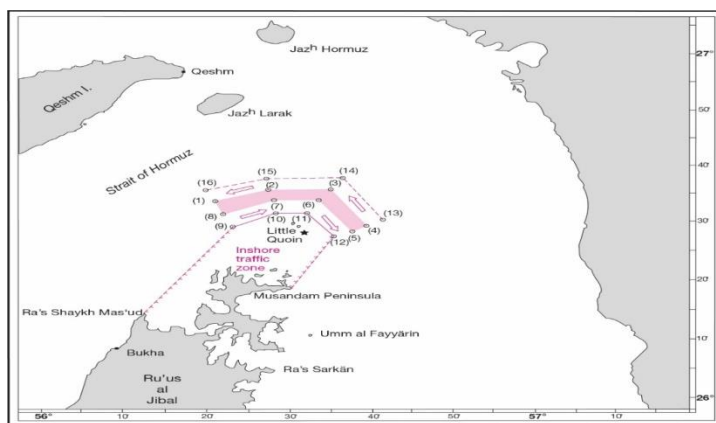
۳-۷- ایجاد توازن میان آزادی ناوبری و امنیت دولت ساحلی

یکی از مهم ترین ویژگی های الگوی پیشنهادی باید ایجاد توازن باشد. آبراه هرمز برای کاربران جهانی اهمیت دارد، اما امنیت دولت های ساحلی نیز بخشی جدایی ناپذیر از امکان تداوم این عبور است. بنابراین، امنیت و آزادی نباید دو مفهوم متضاد تلقی شوند. امنیت پایدار دولت های ساحلی می تواند شرط تداوم ناوبری باشد و آزادی ناوبری نیز در صورتی پایدار خواهد بود که نگرانی های امنیتی مشروع دولت های ساحلی مورد توجه قرار گیرد. یکی از این نگرانی های مشروع، تداوم حضور نظامی کشورهای فرامنطقه ای در مجاورت آبراه هرمز است که در شرایط پساجنگ، نه تنها با ماهیت عبور دریایی سازگار نیست، بلکه می تواند به عنوان تهدید مستمر علیه امنیت دولت های ساحلی تلقی گردد. این ممنوعیت همچنین بر قاعده آمره عدم تهدید یا توسل به زور استوار است که در ماده ۴(۲) منشور ملل متحد تجلی یافته و در رویه قضایی و آرای دیوان نیر به عنوان قاعده ای غیرقابل عدول شناخته می شود. (۱۳) دستورالعمل سن رمو، بر حق دولت های ساحلی در محدودسازی حضور نظامی خارجی برای حفظ وضعیت بی طرفی کشورهای منطقه و امنیت آبراه تاکید دارد (San Remo Manual, 12 June 1994). در نتیجه، استقرار پایگاه های نظامی خارجی در آب های سرزمینی یا کرانه های مجاور آبراه هرمز، بدون توافق صریح دولت ساحلی، ذاتاً ماهیتی تهدید آمیز داشته و نمی تواند با استناد به ضرورت های امنیتی یا آزادی ناوبری توجیه شود.

۴-۷- تبیین مفهوم کشتی تهدیدزا

یکی از ارکان کلیدی نظام جدید امنیتی در آبراه هرمز، تدوین و نهادینه سازی مفهوم کشتی تهدیدزا بر پایه توسعه تفسیری ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. مطابق بند یک این ماده، عبور بی ضرر صرفاً در صورتی مجاز است که مضر به صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی نباشد. در چارچوب شرایط پساجنگ و با توجه به دستورالعمل سن رمو در خصوص امکان بازرسی و توقیف کشتی‌های دارای کارکرد نظامی توسط دولت ساحلی (Ibid, Para 67)، مفهوم کشتی تهدیدزا در نظام عبور جدید آبراه هرمز به دولت ساحلی اجازه می‌دهد تا هر شناوری را که عبور آن تهدیدی علیه امنیت ملی، نظم عمومی یا صلح منطقه‌ای ایجاد کند، بدون نیاز به احراز قصد مستقیم (برای تهدید) توقیف نماید. در سطح عملیاتی، لازم است مصادیق کشتی تهدیدزا به صورت دقیق و مستند به قواعد حقوقی تعریف شوند تا از هرگونه تفسیر سلیقه‌ای جلوگیری گردد. در این رابطه، لازم است میان شناورهایی که عبور عادی و غیرتهدیدآمیز دارند و شناورهایی که فعالیت آن‌ها با تهدید علیه امنیت دولت ساحلی پیوند می‌خورد، تمایز ایجاد شود. (۱۴) از منظر آثار حقوقی نیز، احراز وضعیت کشتی تهدیدزا منجر به سلب یا تعلیق موقت حق عبور و فعال شدن صلاحیت‌های اجرایی دولت ساحلی خواهد شد. این صلاحیت‌ها شامل حق بازرسی و کنترل، هدایت اجباری به مسیرهای جایگزین، تعلیق عبور موقت و در موارد ضروری، توقیف کشتی متخلف است. در حال حاضر، نهاد مدیریت تنگه هرمز از سوی جمهوری اسلامی ایران برخی از این اقدامات را به صورت دوفاکتو در رابطه با کشتی‌های متخلف اعمال می‌کند.

تصویر ۳: طرح تفکیک ترافیک در آبراه هرمز بر اساس مجوز آی‌مو



منبع: IMO Publication, 1968

۵-۷- اصلاح کریدورهای عبور و طرح های جداسازی ترافیک

یکی از اقدامات دولت (های) ساحلی برای تامین عبور ایمن از تنگه های بین المللی طبق ماده ۴۱ کنوانسیون ۱۹۸۲، تعیین مسیرهای امن ورود و خروج شناورها از تنگه ها است. بر اساس این ماده، کشورهای ساحلی تنگه ها می توانند در صورت لزوم برای تسهیل عبور ایمن کشتی ها، مسیرهای دریایی را تعیین کرده و طرح های جداسازی ترافیک^۱ را برای ناوبری در تنگه ها تجویز کنند. (۱۵) طرح های جداسازی ترافیک می توانند چند هدف را همزمان دنبال کنند: کاهش احتمال تصادف، افزایش قابلیت نظارت، مدیریت عبور کشتی های بزرگ، افزایش ایمنی و ایجاد مسیرهای روشن برای عبور. مسیرهای دریایی و طرح های جداسازی ترافیکی باید مطابق با مقررات بین المللی باشد و قبل از تعیین یا جایگزینی آنها، کشورهای ساحلی تنگه ها باید پیشنهادات خود را به منظور تصویب به سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) اطلاع دهند. همچنین، کشتی های در حال عبور از تنگه باید مسیرهای دریایی و طرح های جداسازی ترافیک مربوطه را که مطابق با این ماده تعیین شده اند، رعایت کنند (UNCLOS, 1892, Article 41). محدوده تردد در آبراه هرمز - که در باریک ترین نقطه تنها ۲۳ مایل عرض دارد- با توجه به نوسان عمق آب (بین ۶۰ متر در نزدیکی جزیره لارک تا ۱۴۴ متر در آب های ساحلی عمان)، دارای محدودیت هایی به ویژه برای کشتی های بزرگ و نفتکش های غول پیکر است. بنابراین، تعیین مسیرهای عبور و اجرای طرح جداسازی ترافیک در این تنگه امری اجتناب ناپذیر است. به همین دلیل، طرح تفکیک ترافیک دریایی در این آبراه در سال ۱۹۶۸ م. توسط ایران و عمان پیشنهاد و به تصویب سازمان ایمو رسید (IMO, 1968). همانگونه که تصویر ۳ نشان می دهد، این طرح مسیرهای عبور از آبراه را به دو لاین دو مایلی برای رفت و برگشت شناورها تقسیم می کند که توسط یک منطقه حائل دو مایلی از هم جدا شده اند (Britanica, 2026). تا قبل از تجاوز اخیر آمریکا، مسیرهای ورود و خروج کشتی ها بر اساس طرح تفکیک موجود، از آب های سرزمینی عمان در آبراه هرمز عبور می کرد. با این حال، در جنوب شرقی آبراه، کشتی های بسیار بزرگ باید از آب های ایران استفاده کنند، زیرا آب های جایگزین نزدیک به خط ساحلی امارات متحده عربی نسبتاً کم عمق هستند، همان گونه که تصویر ۴ نشان می دهد، از زمان آغاز تجاوز، ایران کنترل عبور و مرور در آبراه هرمز را در دست گرفته و بر ضرورت بازنگری و اصلاح ترتیبات گذشته در باره طرح های تفکیک ترافیک تاکید می نماید. مقامات ایرانی، عبور کشتی ها از مسیر جنوبی آبراه هرمز در آب های سرزمینی عمان را که با اعمال فشار

¹. Traffic Separation Scheme -TSS.

آمریکا برقرار شده است، کاملاً رد کرده و با توجه به بند ۵ تفاهمنامه اسلام آباد، بر ضرورت ایجاد ترتیبات ایرانی در این آبراه پافشاری می‌کنند. بر اساس پیشنهادی که از سوی ایران به کشور عمان ارائه گردیده است، یکی از مسیرهای عبور (رفت یا برگشت) می‌باید حتماً از آب‌های سرزمینی ایران عبور کند و کنترل مسیر دوم نیز مشترکاً توسط ایران و عمان انجام گیرد (غریب آبادی، گفتگو با شبکه خبر، ۷ مرداد ۱۴۰۵).

تصویر ۳: مقایسه مسیرهای عبور سنتی و مسیرهای ایمن جدید تعیین شده از سوی ایران برای عبور از آبراه هرمز

Shipping Lanes in the Strait of Hormuz



منبع: Caixin Global, 2026

۶-۷- خدمات ناوبری، ایمنی و حفاظت از محیط زیست

یکی از موضوعات مهم در حال بحث در باره ترتیبات عبور از آبراه هرمز، امکان دریافت هزینه برای خدمات ویژه و مشخص دریایی مانند راهنمایی و هدایت دریایی، علائم، عملیات نجات، مقابله با آلودگی و جبران خسارت ناشی از حوادث است. قواعد عرفی و معاهداتی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲، دریافت عوارض عبور در تنگه‌های طبیعی را رد کرده است. دولت عمان نیز رسماً به ایران و سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرده است که با اخذ عوارض عبور در تنگه هرمز مخالف

است(Oman Observer Daily, 30 June 2026). با این حال، طبق موارد ۱۸ و ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت های ساحلی مشترکا مجازند در قبال ارائه خدمات مشخص و واقعی دریایی، هزینه دریافت کنند. ماده ۳ (کنوانسیون و) اساسنامه ۱۹۲۱ بارسلون در باره آزادی ترانزیت^۱ که ایران نیز در ۲۹ ژانویه ۱۹۳۱ به آن پیوسته است، مقرر می دارد: «ترافیک ترانزیتی مشمول هیچگونه عوارض ویژه ای در رابطه با ترانزیت (از جمله ورود و خروج) نخواهد بود. اما ممکن است عوارضی صرفا برای تامین هزینه های نظارت و اداری ناشی از چنین ترانزیتی وضع شود» (Convention and Statute on Freedom of Transit, 1921: Article 3). این سند که قدمتی بیش از یک قرن دارد، نشان دهنده تثبیت اصل «دریافت عوارض در ازای خدمات» در حقوق بین الملل عرفی است.

بر اساس رویه جاری و منطبق با رژیم های عبور مقرر در کنوانسیون های حقوق دریاهای، در بیشتر تنگه های بین المللی مثل مالاکا، جبل الطارق، تورس، ماژلان و باب المندب، از کشتی های تجاری عوارض مستقیم به صرف عبور دریافت نمی شود. اما هزینه های مرتبط با خدمات ناوبری یا بندری دریافت می گردد. پرداخت این گونه هزینه ها برای تنگه مالاکا اختیاری و برای تنگه های ماژلان، تورس و جبل الطارق اجباری و دارای فرمول محاسبه مشخص بر اساس تناژ و مسافت است. با این حال، در باره تنگه های سفر و داردانل وضعیت متفاوت است؛ چرا که بر اساس کنوانسیون مونترو ۱۹۳۶، این تنگه ها تابع رژیم حقوقی ویژه ای هستند که به موجب آن ترکیه از نظر حقوقی مجاز است در قبال ارائه خدماتی مانند فانوس دریایی، امداد، خدمات پزشکی و نظایر آن تعرفه هایی دریافت کند. (۱۶) در مقابل، کانال های مصنوعی مانند پاناما، سوئز، کیل و سنت لارنس، به دلیل هزینه های بالای نگهداری و توسعه زیرساخت ها، عوارض اجباری بر اساس عواملی چون تناژ، نوع کشتی، مسافت و نوع محموله دریافت می کنند. در برخی موارد، عایدی این عوارض در سال به ده ها میلیارد دلار می رسد.

بنابراین، در تنگه هرمز بحث دریافت «عوارض عبور» مستقیم و اجباری از سوی ایران می باید به طور اصولی کنار گذاشته شود. با این حال، ایران در تلاش است با همکاری عمان و در چارچوب یک ترتیبات عبور خاص، بر اساس مواد ۲۶ و ۴۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ و رویه های موجود در سایر تنگه های بین المللی، نسبت به دریافت هزینه خدمات برای تسهیل و حفظ ایمنی عبور از آبراه هرمز مانند طرح های جداسازی ترافیک و هدایت دریایی (پایلوتاژ)^۲، کمک ناوبری، کنترل آلودگی و بهداشت، عملیات جستجو و نجات دریایی و نظایر آن اقدام نماید. این هزینه ها می تواند مانند تنگه

^۱. Convention and Statute on Freedom of Transit.

^۲. Pilotage.

های سفر و داردانل یا کانال سوئز به صورت اجباری و بر اساس نرخ تعرفه قابل محاسبه یا مانند رویه پذیرفته شده در تنگه مالاکا به صورت داوطلبانه توسط کشورهای کاربر از طریق یک صندوق مشترک هزینه های خدمات ناوبری و ایمنی^۱ پرداخت گردد. ایران و عمان در مذاکرات دوجانبه خود، در حال بررسی طرحی برای ایجاد یک صندوق کمک مالی داوطلبانه هستند که هزینه های آن توسط کشورهای وابسته به این مسیر (موسوم به کاربر) تأمین شود. بنظر می رسد که این طرح مورد حمایت کشورهای حوزه خلیج فارس نیز قرار دارد. با این حال، ایران از اعمال یک نرخ ثابت خدمات عبور کشتی ها به میزان ۵ تا ۷ درصد ارزش محموله ها نیز سخن به میان آورده است (Reuters, 6 August 2026).

نتیجه گیری

ایران از نظر جغرافیایی دارای موقعیتی ویژه در غرب آسیا است و در طول تاریخ از موقعیت جغرافیایی خود به عنوان بستری برای تأمین امنیت، ثبات و تسهیل ارتباط و تجارت استفاده کرده است. خلیج فارس و دریای عمان در این میان، نقشی اساسی در ارتباط ایران با شبکه های تجاری و راهبردی منطقه ای و جهانی داشته اند. آبراه هرمز در این چارچوب جایگاهی ویژه دارد و در طول تاریخ همواره یکی از کانون های اصلی پیوند میان جغرافیا، قدرت، تجارت و امنیت بوده است. این گذرگاه یکی از نقاط اصلی اتصال خلیج فارس به آب های آزاد است و از منظر ایران، کشورهای منطقه و اقتصاد جهانی دارای اهمیت راهبردی است. بررسی تاریخی پژوهش نشان می دهد که ایران دارای سابقه طولانی حضور و نقش آفرینی در خلیج فارس و دریای عمان بوده و موقعیت جغرافیایی آن، آبراه هرمز را به یکی از مهم ترین عناصر قدرت و اتصال منطقه ای ایران تبدیل کرده است.

در این پژوهش، برای فهم اهمیت آبراه هرمز چند محور مفهومی مورد بررسی قرار گرفت. اولین محور مفهومی، توجه به رابطه میان جغرافیا و قدرت است. آبراه هرمز نمونه ای روشن از چنین پیوندی است. موقعیت این آبراه به ایران امکان می دهد که در یکی از مهم ترین نقاط اتصال منطقه ای و جهانی نقش کلیدی ایفا کنند. موقعیت آبراه هرمز و دسترسی ایران به آب های آزاد از طریق این آبراه نشان می دهد که ایران در طول تاریخ صرفاً یک قدرت خشکی محور نبوده و نقش دریایی و استفاده از مسیرهای دریایی بخشی از سیاست و قدرت آن را تشکیل داده است. دومین محور مفهومی پژوهش، رابطه میان آزادی ناوبری و حقوق دولت ساحلی است. در نگاه مقاله حاضر،

¹. Special Fund for Navigation and Maritime Safety Services.

آزادی ناوبری نمی تواند به گونه ای تفسیر شود که امنیت، نظم و حقوق اساسی دولت ساحلی را نادیده بگیرد. بر اساس مباحث مطرح شده، عبور ترانزیتی برای آبراه هرمز قابل اجرا نیست و عبور بی ضرر هم مفهومی مطلق تلقی نمی شود. عبور زمانی در این چارچوب قابل پذیرش است که مخل صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی نباشد.

مفهوم حقوق تاریخی و آب های تاریخی سومین محور مفهومی مقاله است. در این رابطه، تداوم حضور ایران و عمان در آبراه هرمز و سابقه تاریخی اعمال حاکمیت این دو دولت، به عنوان یکی از مبانی قابل استناد برای طراحی ترتیبات جدید مطرح شده است. در این پژوهش با استناد به برخی رویه های قضایی و مفهوم عنوان تاریخی، استدلال می کند که ترتیبات آینده باید به سابقه حاکمیت تاریخی و معاصر دولت های ساحلی توجه داشته باشد. چهارمین محور مفهومی، گذار از رقابت ناشی از مداخله خارجی به همکاری منطقه ای است. مقاله حاضر با بررسی چند قرن حضور قدرت های خارجی در خلیج فارس، بر این نکته تأکید می کند که تکرار الگوهای مداخله و تلاش برای تحمیل نظم از بیرون، می تواند به استمرار رقابت و منازعه منجر شود. در مقابل، یک نظم پایدار باید بر همکاری دولت های منطقه و به ویژه دولت های ساحلی استوار باشد.

از منظر حقوقی، پژوهش مجموعه ای از مبانی را برای حمایت از بازاندیشی در ترتیبات عبور مطرح می کند: حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی، حق دفاع در شرایط تهدید، تغییر بنیادین اوضاع و احوال، وضعیت خاص ایران در قبال برخی معاهدات، استمرار مواضع حقوقی، رویه های قضایی و حقوق تاریخی. البته هیچ یک از این مبانی به تنهایی نمی تواند همه ابعاد پیچیده حقوقی و سیاسی هرمز را حل کند. اما ترکیب آن ها، زمینه ای را برای طرح ضرورت بازنگری در ترتیبات گذشته فراهم می سازد. در این رابطه، نقطه ثقل مقاله، پرداختن به پارادوکس میان رژیم های عبور از تنگه های بین المللی بر اساس حقوق قراردادی و حقوق دولت ساحلی است. حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی، یک اصل بنیادین در حقوق دریاها است و باید در هر تحلیلی از ترتیبات عبور مورد توجه قرار گیرد. لذا در بخش مربوط به ترتیبات پیشنهادی عبور، اصل حاکمیت بر دریای سرزمینی را نقطه آغاز تحلیل قرار داده ایم. از این منظر، وجود حقوق عبور برای کشتی های خارجی به معنای از میان رفتن کامل حاکمیت دولت ساحلی نیست. مسئله اصلی تعیین حدود و نحوه اعمال هم زمان این دو مجموعه حقوق است.

یکی دیگر از استدلال های مطرح شده در پژوهش برای توجیه اقدامات ایران در آبراه هرمز، تغییر بنیادین اوضاع و احوال است. بر اساس این دیدگاه، ترتیبات و رویه هایی که در یک محیط امنیتی

متفاوت شکل گرفته‌اند، ممکن است در شرایط جدید نیازمند بازنگری باشند. مقاله استدلال می‌کند که تغییر ماهوی محیط امنیتی منطقه و گذار از شرایط عادی به وضعیت تهدید، ضمن مشروعیت‌بخشی به اقدامات دفاعی ایران، مبنایی برای بازاندیشی در استمرار رویه‌های گذشته فراهم کرده است. پژوهش همچنین به وضعیت ایران در قبال کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ و عدم تصویب آن‌ها توجه دارد. بر اساس واقعیت موجود، ایران این اسناد را امضا کرده، اما تصویب نکرده است و بنابراین میان قواعد قراردادی و قواعد عرفی تمایز قائل می‌شود. مباحث این مقاله، همچنین یکی دیگر از مبانی اقدام ایران برای کنترل آبراه هرمز را اصل معترض دائم می‌داند. در این چارچوب، استمرار موضع حقوقی یک دولت نسبت به یک قاعده یا تفسیر خاص می‌تواند در تقویت استدلال‌ها در باره رابطه آن دولت با قواعد عرفی اهمیت داشته باشد. اهمیت آن برای پژوهش حاضر در این است که نشان دهد مواضع ایران در باره نحوه اعمال قواعد عبور از آبراه هرمز، صرفاً محصول تحولات اخیر نیست، بلکه به سابقه مواضع و تحفظ‌های حقوقی نیز ارتباط دارد. پژوهش به آرای قضایی نیز به عنوان یکی از منابع استدلال ایران اشاره می‌کند. نقش رویه‌های قضایی در اینجا، حمایت از بحث مربوط به حاکمیت دولت ساحلی، حقوق تاریخی و نحوه تفسیر قواعد مرتبط با آبراه‌های مورد استفاده در ناوبری است. پژوهش در بحث حقوق تاریخی، به این نتیجه می‌رسد که سابقه تاریخی اعمال حاکمیت ایران و عمان می‌تواند در طراحی ترتیبات جدید مورد توجه قرار گیرد.

مباحث بخش پایانی مقاله، بر ضرورت تبدیل ظرفیت‌ها و ابزارهای بازدارندگی به منافع پایدار سیاسی، امنیتی و اقتصادی تأکید دارد. از این منظر، مزیت جغرافیایی ایران زمانی بیشترین کارکرد را دارد که صرفاً به ابزار فشار تبدیل نشود، بلکه به چارچوب‌های همکاری، اتصال و منافع اقتصادی بلندمدت پیوند بخورد. بر این اساس، راهبرد مطلوب ایران باید دو بعد داشته باشد. نخست، حفظ توانایی کشور برای دفاع از منافع و امنیت خود در شرایط تهدید. دوم، ایجاد سازوکارهایی که در شرایط عادی بتوانند موقعیت ایران را به یک مزیت پایدار در ترانزیت، تجارت و همکاری منطقه‌ای تبدیل کنند. این بخش از تحلیل مقاله، آبراه هرمز را با مسئله گسترده‌تر اتصال منطقه‌ای پیوند می‌دهد. از این منظر، حل و فصل پایدار مسائل هرمز می‌تواند بخشی از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی ایران را برای ایفای نقش در شبکه‌های ترانزیتی و ارتباطی منطقه آزاد کند. بنابراین، نگاه صرفاً امنیتی به هرمز کافی نیست. آبراه هرمز باید در چارچوب راهبرد جامع‌تری دیده شود که تجارت دریایی، حمل‌ونقل زمینی، کریدورهای منطقه‌ای، بنادر و پیوند ایران با بازارهای پیرامونی را نیز در بر می‌گیرد.

نتایج بررسی های مقاله حاضر همچنین نشان می دهد که باید میان ترتیبات دوران جنگ و تهدید و ترتیبات پایدار پساجنگ تمایز قائل شد. در شرایط بحران، نگرانی های فوری امنیتی اقدامات احتیاطی و محدودکننده را برجسته می سازند. اما در شرایط عادی، یک نظام پایدار باید بر توافق، همکاری و پیش بینی پذیری استوار باشد. این تمایز میان وضعیت اضطراری و نظم پایدار، شاید مهم ترین عنصر قابل استخراج از مقاله باشد. از منظر ژئوپلیتیکی نیز ایران باید میان استفاده از مزیت هرمز و حفظ اهمیت بلندمدت آن تعادل برقرار کند. اگر تنش و نا اطمینانی در هرمز به صورت دائمی ادامه یابد، انگیزه برای ایجاد مسیرهای جایگزین افزایش می یابد. در مقابل، اگر موقعیت جغرافیایی ایران با امنیت، خدمات، تجارت و اتصال منطقه ای پیوند بخورد، هرمز می تواند به یک منبع قدرت پایدار تبدیل شود. بر اساس مباحث این پژوهش، الگوی پیشنهادی برای ترتیبات جدید عبور از آبراه هرمز بر چند اصل استوار است: حاکمیت و نقش محوری دولت های ساحلی؛ عبور ایمن و بی ضرر؛ توازن میان آزادی ناوبری و امنیت؛ تعریف روشن فعالیت ها و شناورهای تهدیدزا؛ اصلاح کربدورهای عبور و طرح های جداسازی ترافیک؛ توسعه خدمات ایمنی و زیست محیطی؛ منع اقدامات خصمانه؛ و ایجاد سازوکار حل اختلاف. شرط اصلی تحقق این الگو، همکاری ایران و عمان است. از آنجا که هرمز یک آبراه مشترک است، توافق دو دولت ساحلی، همراه با جلب مشارکت و پذیرش دیگر دولت های منطقه و کاربران اصلی، می تواند مبنای شکل گیری یک نظم جدید باشد.

پیشنهادهای مدیریتی

جمهوری اسلامی ایران با وجود در اختیار داشتن مبانی و استدلال های محکم تاریخی، حقوقی، ژئوپلیتیکی و دست برتر سیاسی - امنیتی در پساجنگ تحمیلی سوم، به دلیل شرایط منطقه ای و بین المللی عمدتاً ضد ایرانی موجود، برای تدوین و اجرای نظام حقوقی ویژه و ترتیبات عبور جدید در آبراه هرمز، با موانع و چالش های زیادی روبرو می باشد. برای کمک به پیشبرد راهبردهای ملی مورد نظر و بر اساس یافته های پژوهش، پیشنهادهای زیر قابل طرح است:

۱. تدوین یک سند پایه مشترک ایران و عمان درباره اصول حاکم بر عبور، امنیت و مدیریت آبراه.

۲. ایجاد کمیته دائمی مدیریت عبور، شامل سازوکاری مشترک میان نهادهای دریایی، امنیتی، حقوقی و محیط زیستی دو کشور ساحلی.

۳. بازنگری فنی در مسیرهای عبور و طرح‌های جداسازی ترافیک با توجه به شرایط جدید و نیازهای ایمنی.
۴. تعریف معیارهای روشن برای کشتی تهدیدزا با هدف جلوگیری از ابهام و اعمال سلیقه از طریق تعیین شاخص‌های حقوقی و عملی مشخص.
۵. توسعه نظام خدمات دریایی با ایجاد سازوکار شفاف برای ارائه خدمات راهنمایی، نجات، ایمنی و مقابله با آلودگی.
۶. تدوین فرمولی مشخص برای دریافت هزینه در برابر خدمات واقعی، با رعایت تناسب، شفافیت و عدم تبعیض.
۷. ایجاد سازوکار منطقه‌ای مشورت با مشارکت دادن دیگر دولت‌های ساحلی خلیج فارس در گفت‌وگوها درباره امنیت و ایمنی آبراه.
۸. ایجاد کانال ارتباطی و گفت‌وگو با کشورهای استفاده‌کننده از آبراه برای پذیرش ترتیبات جدید و کاهش سوءبرداشت‌ها.
۹. ایجاد سازوکار حل اختلاف با پیش‌بینی مراحل مشورت، میانجی‌گری، داوری و ارجاع به مراجع قضایی مورد توافق.
۱۰. تقویت نظریه حقوقی بومی - منطقه‌ای: پژوهش بر ضرورت ایجاد ظرفیت فکری و حقوقی برای ارائه تفسیر و چارچوبی متناسب با شرایط منطقه تأکید دارد و پیشنهاد می‌کند از ظرفیت حقوق‌دانان داخلی و بین‌المللی برای این منظور استفاده شود.
۱۱. پیوند دادن هرمز با راهبرد اتصال منطقه‌ای: سیاست دریایی ایران باید با سیاست‌های توسعه بندری، ترانزیتی و کریدوری هماهنگ شود تا اهمیت آبراه هرمز به یک مزیت چندبعدی برای کشور تبدیل گردد.
۱۲. حرکت از مدیریت بحران به نظم‌پایدار: مهم‌ترین هدف سیاستی باید تبدیل ترتیبات موقت و واکنشی به یک نظام توافقی، منطقه‌ای و قابل پیش‌بینی باشد.

یادداشت‌ها

- ۱- ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها (UNCLOS, 1982: Section2, Article 37) و بند ۲.۳.۳ کتابچه راهنمای فرمانده در مورد قانون عملیات دریایی (U.S. NAVY, NWP1-14M, 1995)،

تنگه بین‌المللی را «آبراهه باریکی تعریف کرده‌اند که برای ناوبری بین‌المللی بین یک بخش از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی استفاده می‌شود».

۲- سه کشور شیلی، پرو و اکوادور در سال ۱۹۵۲ با صدور اعلامیه سانتیاگو مفهوم آب‌های موروثی را وارد مرحله سیاسی حقوقی مشخصی کردند. آنها با صدور این اعلامیه، به طور صریح اصل آزادی مطلق دریاها را در حوزه بهره‌برداری از منابع دریایی به چالش کشیدند و ادعای حقوقی خود را نسبت به منابع زنده و غیر زنده تا شعاع ۲۰۰ مایل دریایی از سواحل مطرح کردند. مرحله عملی این بیانیه در بستر منازعات میدانی موسوم به «جنگ‌های تن» تبلور یافت، که شامل یک سلسله از رویارویی‌های محدود نظامی، تحریم و فشارهای اقتصادی و سیاسی میان کشورهای ساحلی اقیانوس آرام و ایالات متحده بود. این منازعات در بلند مدت یک پیروزی حقوقی و سیاسی مهم برای آنها به دنبال داشت، زیرا سرانجام در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ضمن حفظ اصل کلی آزادی کشتیرانی برای تمام کشورها، منطقه ویژه انحصاری اقتصادی به عرض ۲۰۰ مایل را برای تامین حقوق دولت‌های ساحلی به رسمت شناخت (UNCLOS, 1982, Part V: Paras 55-75).

۳- کنوانسیون در سه مورد به «خلیج‌های تاریخی» و «حق مالکیت تاریخی» اشاره می‌کند: ماده (۶) ۱۰ (خلیج‌ها)، ماده ۱۵ (تحدید حدود دریای سرزمینی)، ماده ۱-۲۹۸ (الف) -آی (حذف اختیاری اختلافات «شامل خلیج‌ها یا حق مالکیت تاریخی») در رابطه با کشورهای مجمع‌الجزایری و ماده ۴۶ (ب) آب‌های مجمع‌الجزایری را بدون اشاره به «حق مالکیت تاریخی» تعریف می‌کند.

۴- به دنبال بالا گرفتن اختلافات دو قدرت دریایی نوظهور مسیحی بر سر مستعمرات، پاپ الکساندر ششم در مقام داور بین آنها بر آمد و فرمان داد که کره زمین از نصف النهار ۴۶ درجه به دو قسمت تبدیل شود. اسپانیا در نیمکره غربی (به استثنای برزیل) و پرتغال در نیمکره شرقی به اکتشافات خود ادامه دهند. به دنبال این فرمان، دو کشور با انعقاد عهدنامه توردوسیلاس در ۷ ژوئن ۱۴۹۷ به این توافق رسمیت بخشیدند (هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۳: ۱۰).

۵- این قرارداد در هشتم ژانویه ۱۶۲۲ م. (۱۰۳۱ ه.ق) به پیشنهاد شاه عباس بین امامقلی خان حاکم فارس و ادوارد مانوکس نماینده کمپانی هند شرقی انگلیس در پنج ماده در میناب به امضا رسید و به موجب آن، شرکت هند شرقی در قبال حمایت نظامی از نیروهای ایرانی برای فتح هرمز، امتیازات تجاری مانند انحصار خرید ابریشم را از دولت ایران در خلیج فارس کسب می‌کرد و اجازه می‌یافت در بندرعباس کنسولگری دایر کند. برای اطلاعات بیشتر نک: هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۳: ۹۲-۹۰.

۶- پرتغالی‌ها پس از اخراج از خلیج فارس، موفق شدند طی قراردادهای تجاری از جمله قرارداد سال ۱۶۳۰ م. با شاه عباس، امکان ادامه فعالیت‌های تجاری در خلیج فارس را به دست آورند و در برخی از مناطق آن مثل قشم و بندر گنگ دفاتر تجاری ایجاد کنند. نک به: دامن پاک جامی، ۱۴۰۱: ۱۵۳.

۷- در اعتراض ایران، تصریح شده است که «در ماده ۱۴ کنوانسیون بر اساس پیشنهاد کمیته پنجم کنفرانس، صلاحیت ها (و امتیازات) بیش از حد برای حق عبور بی ضرر کشورها (از آب های سرزمینی) در نظر گرفته شده است و دولت ایران (حق عدم اعطای) کلیه حقوق مربوط به مفاد این ماده را تا جایی که به کشورهای فاقد ساحل دریایی مربوط می شود، برای خود محفوظ می دارد» ((Declarations and UN Treaty Series , Vol. 516, Reservations).

۸- بر اساس ماده ۳۰۹، امکان ارائه تحفظ یا استثناء بر کنوانسیون وجود ندارد، اما طبق ماده ۳۱۰، کشورها می توانند در زمان امضا، تصویب یا الحاق، اعلامیه ها یا بیانه های تفسیری را برای توضیح مواضع خود به ثبت برسانند، مشروط به اینکه هدف از این اعلامیه ها اصلاح یا حذف تاثیر حقوقی مفاد این کنوانسیون نباشد (UNCLOS, 1982: 140).

۹- بر اساس ماده (۶) ۱۰: مقررات کنوانسیون در مورد خلیج های به اصطلاح «تاریخی» یا در هر موردی که سیستم خطوط مبدا مستقیم پیش بینی شده در ماده ۷ اعمال می شود، اعمال نمی گردد.

Article 10(6) stipulates that: The foregoing provisions do not apply to so-called "historic" bays, or in any case where the system of straight baselines provided for in article 7 is applied.

۱۰- وزیر انرژی ترکیه در مصاحبه ای با تلویزیون TRT با اشاره به بحران عبور و مرور کشتی ها از تنگه هرمز گفت ظرفیت مسیر نفتی جایگزین تنگه هرمز از عراق به ترکیه را به ۲/۵ میلیون بشکه در روز می رسانیم (فرارو، ۱۴ مرداد ۱۴۰۵).

۱۱- تابناک به نقل از میدل ایست آی نوشت که عراق و سوریه توافقنامه همکاری برای بازسازی خط لوله ای که از میدادین نفتی عراق به سواحل مدیترانه سوریه کشیده می شود، امضا کرده اند. این توافقنامه در حاشیه نشست شورای تجاری آمریکا و عراق در واشنگتن دی سی، از سوی بسیم عبدالکریم نصر، مدیرعامل شرکت نفت بصره و یوسف قبالوی، مدیرعامل شرکت نفت سوریه، امضا شد. کریس رایت، وزیر انرژی آمریکا، نظارت بر امضای این توافق را بر عهده داشت. وزارت خارجه آمریکا در بیانه ای اعلام کرد: «ایالات متحده از مشارکت یک کنسرسیوم بین المللی به رهبری آمریکا برای اجرای جنبه های فنی و مالی این پروژه استقبال می کند.» احیاء این خط لوله توسط کنسرسیومی متشکل از شرکت انرژی آمریکایی شورون، شرکت تی آی کپیتال مستقر در لس آنجلس و برادران خیاط، سرمایه گذاران میلیاردی سوری-قطری، انجام می شود (تابناک، ۷ تیرماه ۱۴۰۵).

۱۲- برای اطلاعات بیشتر در باره ابعاد رژیم حقوقی پیشنهادی ایران، نک: معاونت حقوقی و بین المللی وزارت امور خارجه، سیاست نامه در خصوص نظام عبور دریایی در آبراه هرمز، تهران: فروردین ۱۴۰۵.

۱۳- به عنوان مثال، در پرونده شکایت نیکاراگوئه علیه ایالات متحده، دیوان تاکید کرد که هر گونه حضور یا اقدام نظامی خارجی که امنیت یا حاکمیت دولت دیگر را به مخاطره اندازد، حتی به صورت غیر مستقیم مغایر با این اصل است (Nicaragua v. USA, ICJ Reports, 1986). در قضیه سکوه های نفتی

(جمهوری اسلامی ایران علیه آمریکا) نیز دیوان به صورت ضمنی با تاکید دوباره بر الزامات سخت گیرانه ضرورت و تناسب در اعمال دفاع مشروع، خاطر نشان ساخت که دولت ساحلی در مواجهه با الگوی حملات مسلحانه یا تهدید، مجاز به اتخاذ تدابیر متناسب جهت صیانت از منافع امنیتی دریایی خود از جمله در مناطق حساس مانند تنگه ها می باشد (Oil Platforms Judgment, ICJ Reports, 2003: 51, 73-79, 161).

۱۴- به عنوان مثال، کشتی های وابسته به دول متخاصم یا درگیر در اقدامات خصمانه، در پرتو تعمیم بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ در زمره نخستین مصادیق قرار می گیرند. همچنین شناورهایی که حامل تسلیحات یا تجهیزات نظامی هستند، با استناد به بندهای ۲ ج و ۲ د ماده ۱۹ کنوانسیون مذکور مشمول این تعریف خواهد بود.

۱۵- طرح جداسازی ترافیک (Traffic Separation Scheme -TSS) یک اقدام نظارتی است که توسط سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) برای افزایش ایمنی دریایی در مناطقی که ترافیک کشتی ها متراکم است یا خطر برخورد زیاد است، مانند تنگه های باریک، خطوط کشتیرانی شلوغ یا نزدیک بنادر اصلی، ایجاد می شود.

۱۶- نرخ این تعرفه تا سال ۲۰۲۵ حدود ۵/۸ دلار در هر تن (کالای عبوری) بوده است، اما دولت ترکیه از اول جولای سال ۲۰۲۶ م. تعرفه عبور را به ۶/۷ دلار در هر تن افزایش داده است (Anadolu Ajansi, 19 June 2026). برای اطلاعات بیشتری در باره رژیم حقوقی حاکم بر تنگه های بسفر و داردانل، ر. ک. به توضیحات مندرج در صفحه ۴۴ این پژوهش و برای مشاهده متن کامل کنوانسیون مونترو در باره رژیم حقوقی این تنگه ها، نک: <https://www.mfa.gov.tr>.

منابع و مأخذ

فارسی:

- آرشیو اسناد وزارت امور خارجه (۱۳۴۹/۵۰). استقرار نیروهای شاهنشاهی در جزایر تنب و ابوموسی خلیج فارس. دوره ۵۰-۱۳۴۹ش، کارتن ۲۵، پرونده ۲۱-۱ و کارتن ۴۰، پرونده ۴-۱.
- آمبرین، حمیرا (۱۴۰۵). اختلال در تنگه هرمز و حرکت به سوی کریدورهای زمینی. موسسه مطالعات منطقه ای اسلام آباد. ترجمه زهره شاه بیک.
- احیایی، زینب و امانی، میثم (۱۳۹۸). مجموعه تاریخ روابط خارجی ایران (خلیج فارس). تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی.
- اقبال زارچ، علی بمان (۱۴۰۴). منطقه خلیج فارس: اهمیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک برای اتحادیه اروپا. در اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی. مجموعه مقالات هشتمین کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی

- ایران (سیاست خارجی ایران و حوزه خلیج فارس در گستره تاریخ): تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی. صص ۶۲-۳۹.
- الهیوری زاده، رضا (۱۴۰۲). بررسی و ارزیابی نظریه های قدرت دریایی و ارائه مدل نظری. فصلنامه ژئوپلیتیک. ۱۹(۳). صص ۱۵۴-۱۱۶.
- ایکونیا، ژوئائو تلش (۱۳۹۳). نگاهی به امپراتوری باشکوه پارس؛ روابط ایران و پرتغال در عصر جدید. ترجمه میتر شهابی. تهران، اداره نشر وزارت امور خارجه.
- بصیری، محمد علی (۱۴۰۵). تنگه هرمز در تقاطع قدرت و حقوق: تأملی بر نظم در حال گذار جهانی. پایگاه موسسه حقوق بشر دانشگاه اصفهان. ۱۴۰۵/۱/۱۷. قابل دسترس در: <https://www.hriui.com/fa>.
- برومند، صفورا (۱۴۰۴). ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس: چالش راهبردی بریتانیا در قرن نوزدهم. در اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی. مجموعه مقالات هشتمین کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی ایران: سیاست خارجی ایران و حوزه خلیج فارس در گستره تاریخ. تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی. صص ۱۵۲-۱۳۱.
- پیش نویس قانون اخذ بهای خدمات محیط زیستی از تردد کشتی ها در تنگه هرمز (۱۴۰۵). نامه رئیس سازمان حفاظت محیط زیست به وزارت امور خارجه. شماره ۱۰۲۹ مورخ ۲۷ خرداد ۱۴۰۵.
- تابناک (۱۴۰۵). توافقات عراق با سوریه در باره انتقال نفت به مدیترانه و دور زدن تنگه هرمز. قابل دسترس در: <https://www.tabnak.ir/fa/news/1385296/>
- ثواقب، جهانبخش (۱۴۰۴). سیاست دولت صفویه نسبت به تحولات خلیج فارس و حضور قدرت های فرمانطقه ای. در اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی. مجموعه مقالات هشتمین کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی ایران: سیاست خارجی ایران و حوزه خلیج فارس در گستره تاریخ. تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی. صص ۱۰۰-۶۳.
- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۹۶). نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس و دریای عمان: تحلیل تاریخی از قرن نهم تا چهاردهم هجری شمسی. تهران، اداره نشر وزارت امور خارجه.
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۱). خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز. تهران، سمت.
- خبرگزاری تسنیم (۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۵). افکار عمومی جهان اسلام درباره جنگ تحمیلی سوم چه می گوید؟ قابل دسترسی در: <https://www.tasnimnews.ir/fa/news/1405/02/12/3580681>
- خبرگزاری ایرنا (۱۴۰۵). متن کامل یادداشت تفاهم اسلام آباد برای خاتمه جنگ تحمیلی آمریکا- رژیم صهیونیستی علیه ایران. قابل دسترسی در: <https://www.irna.ir/news/86186071>
- خلاصه گزارش معاونت راهبردی رئیس جمهور (۱۴۰۵). پیامد سنجی راهبردی تهدیدات دریایی آمریکا علیه ایران در تنگه هرمز. نامه شماره ۸۲۵۵، تاریخ ۱۴/۲/۱۴۰۵.
- دامن پاک جامی، مرتضی (۱۳۹۶ الف). پیشگفتار. در محمد جعفر چمنکار. نقش آفرینی ایرانیان در خلیج فارس و دریای عمان: تحلیل تاریخی از قرن نهم تا چهاردهم هجری شمسی. تهران، اداره نشر وزارت امور خارجه.
- دامن پاک جامی، مرتضی (۱۳۹۶ ب). جستارهایی در تاریخ روابط خارجی ایران. تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی.

دامن پاک جامی، مرتضی (۱۴۰۱). اتحاد و دوستی؛ مجموعه مقالات سمینار علمی پانصد سال روابط تاریخی و فرهنگی ایران و پرتغال. تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه.
رضایی، پریسا (۱۴۰۵). از آزادی دریاها تا حاکمیت بوم شناختی - منطقه ای: درس های تجربه آمریکای لاتین برای نظم حقوقی تنگه هرمز. وزارت امور خارجه (معاونت حقوقی و بین المللی).
سایت فرارو (۱۴۰۵). ترکیه: ظرفیت مسیر جایگزین هرمز به ۲.۵ میلیون بشکه می رسد. ۱۴ مرداد ۱۴۰۵. قابل دسترسی در: <https://fararu.com/fa/news/992388>

سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۵). قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب ۲۴/۰۴/۱۳۱۳ مجلس شورای ملی. قابل دسترسی در: <https://qavanin.ir/Law/TreeText/?IDS=12712014512964103292>
سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۵). تصویب نامه شماره ۶۷- ۲/۲۵۰ مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱ موضوع ماده ۳ قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۳۰/۰۴/۱۳۵۲ هیات وزیران. در:

<https://qavanin.ir/Law/TreeText/?IDS=7489881328862870633>
سیاست نامه در خصوص نظام عبور دریایی در تنگه هرمز (اردیبهشت ۱۴۰۵). معاونت امور حقوقی و بین المللی وزارت امور خارجه.
شاه حسینی، محسن (۱۴۰۵). نگاه راهبردی عمان در خصوص تنگه هرمز بر اساس مدل تنگه های مالاکا و سنگاپور. گزارش سفارت ایران در مسقط. تیرماه ۱۴۰۵.
شبکه العالم (۱۴۰۴). تنگه هرمز بسته شد. ۹ اسفند ۱۴۰۴. قابل دسترسی در:

<https://fa.alalam.ir/news/7420083/>
ضمیری، شفق (۱۴۰۵). رژیم حقوقی حاکم بر تنگه های مالاکا و سنگاپور؛ موازنه قدرن، قانون و تجارت در حساس ترین آبراه جهان. گزارش سفارت جمهوری اسلامی ایران در کوالالامپور.
طباطبایی، عباس و احمدی، بهاره (۱۳۹۸). (۱۳۹۹). تحلیل ژئوپلیتیکی اهمیت خلیج فارس برای قدرت های دریایی؛ از آغاز عصر استعماری تا کنون. فصلنامه مطالعات خلیج فارس. ش پایایی ۲۰. صص ۶۶-۷۳.
عراقچی، سید عباس (۱۴۰۴). سخنرانی افتتاحیه هشتمین کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی ایران. در اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی. مجموعه مقالات هشتمین کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی ایران: سیاست خارجی ایران و حوزه خلیج فارس در گستره تاریخ. تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی.
عزتی، عزت الله (۱۳۸۲). ژئواستراتژی. تهران، سمت.

غریب آبادی، کاظم (۱۴۰۵). تنگه هرمز؛ ابعاد حقوقی جدید در پرتو تجاوز و تغییر بنیادین اوضاع و احوال. پایگاه اطلاع رسانی دولت. ۳۱ اردیبهشت. قابل دسترسی در: <https://dolat.ir/detail/481842>
غریب آبادی، کاظم (۱۴۰۵). مصاحبه با ایرنا در باره تفاهم ایران و عمان در باره ترتیبات جدید تنگه هرمز. خبرگزاری ایرنا. ۱۴ مرداد.

فراستی، مسعود (۱۴۰۵). قدرت از طریق دریا: درس هایی از دریاسالار کاستکس برای تنگه هرمز (مصاحبه با مارتین موت). گزارش سفارت جمهوری اسلامی ایران در ابیجان. ۱۶/۲/۱۴۰۵.

قاسمیان، سلمان (۱۳۹۱). انگلستان و اهداف او از منع تجارت برده در خلیج فارسو فصلنامه تاریخ در آئینه پژوهش. ش ۳۲. صص ۸۸-۶۸

لطیف، محمود (۱۴۰۵). واکاوی مدیریت جمهوری اسلامی ایران بر تنگه هرمز و بررسی نظرات منتقدان. وزارت امور خارجه.

مجتهد زاده، پیروز (۱۳۹۲). جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی. تهران، انتشارات سمت.
محمد حسن (۱۴۰۵). کیف قرأ العقل العمانی مسألة مضیق هرمز فی مرآة مضیقی ملقا وسنغافوره؟ (قرائت عمانی چگونه مسئله تنگه هرمز را در چارچوب تنگه‌های مالاکا و سنگاپور تفسیر می‌کند؟). ترجمه محسن شاه حسینی. پایگاه اطلاع رسانی اثیر، ۲ جولای ۲۰۲۶. قابل دسترسی در:

<https://www.atheer.com/2026/07/02/072914>

وئوقی، محمد باقر (۱۳۹۸). حضور نیروهای خارجی در خلیج فارس از عهد پرتغالی ها تا پایان سده نوزدهم میلادی. در مجموعه تاریخ روابط خارجی ایران (خلیج فارس). تهران، مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی. صص ۹۱-۱۰۷.

هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۸۳). تاریخ روابط خارجی ایران (ج ۱): از ابتدای صفویه تا پایان جنگ جهانی اول. تهران، انتشارات امیر کبیر.

انگلیسی:

- A. Agnew, John A. (1998). *Geopolitics: Re-visioning World Politics*. London, Routledge.
- Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia). Judgment, I.C.J. Reports 2022. p. 266. Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/155/155-20220421-jud-01-00-en.pdf>
- Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v Colombia) (Judgment of 21 April 2022). International Court of Justice, General List No 155. Available At: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/155/155-20220421-jud-01-00-en.pdf>.
- Alfred Thayer Mahan (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston, Little, Brown and Company.
- Bautista, Lowell. (2025). Historic Rights in the Law of the Sea: Clarification, Continuity, and Contestation. *Korean Journal of International and Comparative Law* 13, 270-288.
- Blum, Yehuda Z. (1984), "Historic Rights," in Rudolf Bernhardt, (ed.), *Encyclopaedia of Public International Law*, Instalment 7. Amsterdam: North Holland Publishing Co.
- Caixin Global (2026). Iran's Hormuz 'Safe Corridor'. Available at: <https://www.caixinglobal.com/2026-03-24/exclusive-first-chinese-cargo-ship-crosses-irans-hormuz-safe-corridor-102426830.html>
- Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v United Kingdom). (2015). Award. Permanent Court of Arbitration. 18 March 2015. Case No 2011-03. Available At: <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/01.%20RU%20Preliminary%20Objections/02.%20Legal%20Authorities/RUL-38.pdf>

- Corfu Channel (UK vs Albania (1949). Merits. ICJ Reports. Judgment of April 9th, 1949. Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>
- Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta) (1984). Application to Intervene. Judgement of 21 March 1984. I.C.J. Reports General List No. 68. p. 3. Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/68/068-19840321-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Convention and Statute on Freedom of Transit Done at Barcelona (1921). Date enacted: 1921-04-20. In force: 1922-10-31. Available at: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/09/9-04/freedom-transit-statut.html>.
- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone - Geneva (1958). United Nations Treaty Series. Vol. 516. Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/volume-516-I-7477-English.pdf>
- DefesaNet Editorial Staff (2026). EUA e Irã ampliam a instabilidade no Oriente Médio (The US and Iran are increasing instability in the Middle East). Available At: <https://www.defesanet.com.br/geopolitica/eua-e-ira-ampliam-a-instabilidade-no-orientemedio/>
- Enciclopédia Britânica (2026). Hormuz Strait. Available at: <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Hormuz>
- Energy Newsbeat (2026). Goldman Sachs: New Pipelines Could Divert 45% of Strait of Hormuz Oil by 2027 and 60% by 2028 — Iran's Oil Leverage Nears Irrelevance. Available at: <https://energynewsbeat.co/crude-oil/goldman-sachs-new-pipelines-could-divert-45-of-strait-of-hormuz-oil-by-2027-and-60-by-2028-irans-oil-leverage-nears-irrelevance/>
- Eritrea v Yemen (Phase I: Territorial Sovereignty and Scope of the Dispute) (Award) (Arbitral Tribunal, 9 October 1998); *Eritrea v Yemen* (Phase II: Maritime Delimitation) (Award) (Arbitral Tribunal, 17 December 1999).
- Euronews (2026). Iran and Oman agree on route for ships in Strait of Hormuz. 5 August. Available at: <https://www.euronews.com/strait-of-hormuz>.
- Fisheries Case. Judgment of December 18th (1951). I.C. J. Reports. General List: No. 5. PP. 116-144.". Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Global Energy Monitor (2026). Gulf Crude Supply Disruptions and Alternative Routes. Available at: https://www.linkedin.com/posts/global-energy-monitor_oil-activity-7475949691713552384-IS6g.
- Gros-Espiell, Hector (1990). "Gulf of Fonseca," in Rudolf Bernhardt (ed.), *Encyclopaedia of Public International Law*, Instalment 12. Amsterdam: North- Holland.
- Grotius, Hugo (1608). *Mare Liberum*. Translated from Latin into English by Ralf V. D. Magoffin. New York, Oxford University Press.
- Keyuan, Zou (2001). Historic Rights in International Law and in China's Practice. *Ocean Development & International Law*. No. 32(2). PP. 149–168.

- Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras). (1992). Judgment of 11 September 1992. ICJ Reports. Case related No. 75. Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Lange, Carsten Hjort (2021). "Sea power, Roman" (29 Nov). in Lucy Grig (ed.). Oxford Classical Dictionary. New York. Available at: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199381135.013.8752>. Accessed 4 Aug. 2026.
- Legal Nature of the High Seas: Is Freedom Of The Seas Absolute? Rohini Garg, pp. 6720-6745, Indian Journal of Law and Legal Research, at: www.ijllr.com.
- Louis, Florian. (2026). La puissance par la mer : les leçons de l'amiral Castex (Power by sea: lessons from Admiral Castex). Interview with Martin Motte. Available at: <https://legrandcontinent.eu/fr/2026/04/12/geopolitique-castex/>.
- Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (2001). Merits. Judgment of 16 March 2001. 1. C. J. Reports. General List No. 87. p. 40. Available at: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Memorandum by Secretariat of the UN. (1958). Volume I: Preparatory Documents for the United Nations Conference on the Law of the Sea. Historic Bays. U.N. Doc. No. A/CONE 13/1. Available at: https://legal.un.org/diplconf_records/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_1.pdf
- Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America) (1986). Merits. Judgment of 27 June 1986. ICJ Reports. General List No. 70. P. 14. Available At: <https://www.icj-cij.org/case/70>.
- Modelski George and R. Thompson William (1988). Seapower in Global Politics, 1494–1993. London, Palgrave Macmillan Press LTD.
- Montreux Convention Relating to the Regime of the Straits (1936). Ministry of Foreign Affairs of Türkiye. Available on: <https://www.mfa.gov.tr/ii-convention-relating-to-the-regime-of-the-straits.en.mfa>
- Note on the Turkish Straits (2026). MFA of Türkiye. Available at: https://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa?utm_source=chatgpt.com
- Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America). Judgment. I. C. J. Reports. 6 November 2003. General List No. 90. p. 161. At: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/90/090-20031106-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Oman rejects transit fees on Strait of Hormuz ships.(2026). Published June 30. Available at: <https://www.omanobserver.om/article/1192103/oman/oman-rejects-transit-fees-on-strait-of-hormuz-ships>
- Oman told the IMO it opposes transit fees in the Strait of Hormuz. (2026). IMO Statement. Updated 11 July: Available at: <https://apeks.tech/news/oman-rejects-hormuz-transit-fees-in-firm-imo-statement/>
- Reuters (2026). Proposed Hormuz passage deal not feasible for shipping industry. 6 August. Available at: <https://www.Reuters.com/strait-of-hormuz>.
- San Remo Manual on International Law, Applicable to Armed Conflicts at Sea (1994). International Institute of Humanitarian Law. Available at: <https://iihl.org/wp-content/uploads/2022/07/SAN-REMO-MANUAL-on-INTERNATIONAL-LAW-APPLICABLE-TO-ARMED-CONFLICTS-AT-SEA-2.pdf>
- Sea Power Definition. (2026). U.S. Department of War. available at: <https://media.defense.gov/140221-N-ZZ182-5367>.

- Sheridan, Eammon (2026). (Persian) Gulf states race to oil pipelines around Hormuz, says Goldman Sachs. 15 July. Available at: <https://www.invetinlive.com/comodities>.
- Study Prepared by Secretariat of the UN Regarding the Historic Bays (1962). Judicial Regime of Historical Waters, including Historical Bays. Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. UN. Doc. A/CN. 4/143. Available at: https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf.
- Sumida, Jon Tetsuro (1999). Alfred Thayer Mahan, geopolitician. Journal of Strategic Studies: Vol. 22. pp. 39-62.
- Traffic Separation Scheme in the Strait of Hormuz - shipping route (1968). IMO Ships' Routing publication. Available at: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx>
- The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations. (1995) U.S. NAVY Document No. NWP1-14M. Available at: http://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ficnl.org/fileadmin/_migrated/content_uploads/US_Navy_Commander_s_Handbook_1995.pdf.
- The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea). Judgment of 1 July 1999. Doc. No. C2-J-1_Jul_99. Available at: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf.
- The M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau). Judgment of 14 April 2014. Doc. No. C19_judgment_140414. Available at: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf.
- The South China Sea Arbitration between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China (2016). Report of the International Arbitral Awards. Case No 2013-19. Vol. XXXIII, PP. No. 153-617. 12 July 2016. Available at: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXXIII/153-617.pdf.
- Thucydides, The History of the Peloponnesian War, 431 BC.
- Türkiye to raise Turkish Straits transit fee to \$6.70 per net ton from July 1 (19 June 2026). Available on: https://www.aa.com.tr/en/economy/turkiye-to-raise-turkish-straits-transit-fee-to-670-per-net-ton-from-july-1/3971880?utm_source=chatgpt.com.
- United Nations Convention on the Law of the Sea -Montego Bay (1982). United Nations Treaty Series. No. CTC/Ch- XXI-6/English. Available At: https://treaties.un.org/doc/publication/CTC/Ch_XXI_6_english_p.pdf
- UN Doc. No. A/CN.4/143 (1962). Judicial Regime of Historical Waters, Including Historic Bays. Study Prepared by the Secretariat. In Yearbook of the International Law Commission. Vol. II. Available on: https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf.
- United Nations Treaty Series (1982). Declarations and Reservations. By the Islamic Republic of Iran. Vol. 516. Available at: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xxi-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en.
- United Nations Treaty Series (1982). Declarations and Reservations by the Sultanate of Oman. Available At: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xxi-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec.

- United Nations (1969). Vienna Convention on the Law of Treaties. UN Treaty Series. Vol. 1155. P. 133.
- Wang, Ying (2019). Rethinking the Concept of Historic Rights in International Law. Korean Journal of International and Comparative Law 7, 153–165.
- Zarif, M. Javad (2026) How Iran Should End the War, A Deal Tehran Could Take. Foreign Affairs. Vol. 105, No. 2. March/April.