



جایگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز در راهبرد دفاع دریای ایران

مقاله علمی

سهراب عسگری، استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران^۱
مصطفی قادری حاجت، استادیار گروه جغرافیای سیاسی دانشکده علوم انسانی دانشگاه
تربیت مدرس، تهران، ایران

پذیرش: ۱۴۰۰-۰۴-۲۵

دریافت: ۱۴۰۰-۰۲-۲۲

صص: ۱۴۶-۱۱۳

چکیده

با تشکیل نیروی دریایی در سال ۱۳۰۳ اعمال حاکمیت بر قلمروی دریایی کشور شروع شد. تصویب نخستین قانون مناطق دریایی ایران در سال ۳۱۳، اعمال حاکمیت را قانونمند کرد. در دهه‌های بعد قانون مناطق دریایی ایران بازنگری شد. در تکمیل آن، حقوق و قوانین بین‌الملل دریاها مؤثر بود. موضوع قوانین دریایی کشور، همواره خلیج فارس و دریای عمان بوده است و تنگه هرمز به‌عنوان آبراه مهم جهانی از نظام حقوقی ویژه‌ای برخوردار نشده است. در نتیجه، عبور از آن دارای نظام حقوقی خاصی نیست و قوانین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها به تنگه هرمز نیز تعمیم داده می‌شود. تنش‌های سیاسی پیش‌آمده در دهه‌های اخیر و اقدامات خصمانه کشورهای متخاصم، سبب شده است بستن تنگه هرمز به‌عنوان اهرم بازدارنده تدافعی مورد توجه مسئولان کشور قرار بگیرد.

در این مقاله توصیفی و تحلیلی که به شیوه کتابخانه‌ای انجام داده‌ایم، ضمن بررسی وضعیت و روند اقدامات ایران در عرصه قلمروهای دریایی، به نقش ژئوپلیتیک تنگه هرمز در سیاست‌های دفاعی کشور می‌پردازیم که به‌عنوان متغیر مستقل در این پژوهش مطرح است و پیامدهای بستن تنگه هرمز نیز به‌عنوان متغیر تابع است. این پرسش مطرح است که تنگه هرمز

l.s.asgari@pnu.ac.ir



چه جایگاهی در راهبرد دفاع دریایی ایران داشته است و طرح بستن تنگه از منظر راهبرد دفاعی دریایی چه پیامدهایی دارد؟ براساس یافته‌های پژوهش، طرح بستن تنگه هرگز توسط جمهوری اسلامی ایران، همواره واکنش‌های زیادی در پی داشته است. ساخت خطوط لوله جایگزین، ابراز مخالفت‌های بین‌المللی، تهدید به کارگیری نیروی نظامی با بازنگهداشتن تنگه از جمله آن‌ها بوده است.

کلیدواژه‌ها: ایران، تنگه هرمز، راهبرد دفاعی، ژئوپلیتیک، سیاست دفاعی.

مقدمه

وابستگی انسان به دریا و حضورش در پهنه‌های آبی تاریخی طولانی دارد. در این تاریخ طولانی حضور، هم فعالیت‌های اقتصادی انجام داده و هم با تشکیل نیروی نظامی دریایی قلمروخواهی، قلمروسازی و قلمروهای دریایی را کنترل کرده و در مواقعی هم جنگ کرده است. اگرچه تفکیک فعالیت‌های بازرگانی از اقدامات نظامی نیاز به بررسی بیشتر دارد، آنچه روشن است دریاهای در سده‌های نزدیک، موازی با گسترش تجارت دریایی، در برنامه‌ریزی‌های نظامی نیز جایگاه خاصی یافته‌اند. حاکمیت در تنگه‌ها و قلمروهای دریایی در گذشته تابع نظامی کشورهای ساحلی و توافق‌های دوجانبه بین‌المللی بود. توافق‌های بین‌المللی را بیشتر کشورهای کرانه تنگه انجام می‌دادند.

قرارداد ۱۸۸۱ آرژانتین و شیلی در خصوص تنگه ماژلان، اعلامیه ۱۹۰۴ فرانسه و انگلیس درباره عبور آزاد از تنگه جبل الطارق و کنوانسیون ۱۹۳۶ مونتر و درباره بغازهای ترکیه در بسفور و داردانل بین ترکیه و روسیه نمونه‌هایی از توافق‌های دوجانبه بین‌المللی برای کنترل عبور و مرور تنگه‌ها هستند (Churchill & Lowe, 1997: 157-158). امروز گذر از تنگه‌ها تابع قوانین و مقررات بین‌المللی است. ضمن اینکه کشورهای کرانه‌ای نیز از حقوق مشخصی برخوردارند. در دهه‌های اخیر برای اعمال حاکمیت بر عرصه‌های دریایی و فعالیت در آن‌ها، کشورهای کرانه‌ای راهبردهایی را به کار گرفته‌اند. هدف اصلی این راهبردها تأمین منافع ملی و ایجاد امنیت دریایی بوده است. پدیداری امنیت در کریدورهای دریایی به راهبردهای کشورهای دارای قلمرو ساحلی در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط می‌شود. ابزارهای لازم برای تحقق این مهم، قانون کارآمد و نیروی دریایی قوی است. امروز قدرت دریایی به‌ویژه برای کشورهای کرانه‌ای در موقعیت جغرافیایی ویژه بسیار مهم است. قدرت دریایی بخشی از مجموعه ساختاری کشور است که تعقیب منافع ملی را سامان‌مند می‌کند. داشتن آن پیروزی و نداشتن آن شکست را



تضمین می‌کند (Baylis & et al, 2003: 63). با وجود نیروی دریایی قوی، حضور در آب‌های آزاد هم عملی می‌شود. از مفهوم دسترسی به آب‌های آزاد چنین استنباط می‌شود که این دسترسی با قدرت یک کشور رابطه‌ی اساسی دارد (Ezzati, 1994: 153).

ایران به‌عنوان یک کشور کرانه‌ای، ضمن تبیین رویکردها، ابزار و امکانات دفاعی برای اعمال حاکمیت بر قلمروهای دریایی خویش را فراهم کرده است. تنگه‌ی هرمز از عناصر مهم دریایی است که همواره در سیاست دفاع دریایه ایران نقش مهمی داشته است. تنگه‌ی هرمز به‌عنوان یک آبراه بین‌المللی در جنوب ایران از ابعاد مختلف سیاسی، اقتصادی و نظامی اهمیت دارد. مزیت ژئوپلیتیکی تنگه‌ی هرمز چشم انداز جذابی را در زمینه‌ی امور دفاعی و نظامی ترسیم می‌کند. این در حالی است که در داخل کشور در مورد چگونگی اعمال حاکمیت دفاعی بر این تنگه به‌عنوان یک مزیت ژئوپلیتیکی اختلاف دیدگاه وجود دارد و بیشتر این اختلافات مربوط به کیفیت و چگونگی اعمال راهبردهای دفاعی و امنیتی است (Hafeznia & Rabee, 2013: 346) و تأکید بر بستن تنگه‌ی هرمز در مجادلات کلامی پیامدهایی نیز برای ایران در پی داشته است. تقویت حضور نیروهای نظامی بیگانه در منطقه‌ی خلیج فارس و تهدید به استفاده از نیروی نظامی برای بازنگهداشتن تنگه‌ی هرمز و تلاش برخی کشورهای کرانه‌ای برای ساخت مسیرهای جایگزین و کاستن از اهمیت تنگه‌ی هرمز از دیگر پیامدهای این تهدید بوده است. اعمال حاکمیت مناسب بر تنگه‌ی هرمز از جنبه‌های دفاعی ضرورت راهبردی برای ایران در حال و آینده محسوب می‌شود. بنابراین در این مقاله می‌کوشیم به این پرسش پاسخ دهیم که نقش تنگه‌ی هرمز در راهبرد دفاعی مناسب ایران کدام است و بستن تنگه‌ی چه پیامدهای ژئوپلیتیکی برای منافع و امنیت ملی ایران دارد؟

روش پژوهش

این پژوهش توصیفی-تحلیلی است و اطلاعات را به شیوه‌ی کتابخانه‌ای گرد آورده‌ایم. پس از جمع‌آوری اطلاعات، داده‌های مرتبط را استخراج و در راستای پرسش محوری پژوهش تجزیه و تحلیل کردیم. ضمن تبیین مفاهیم اساسی پژوهش، وضعیت تنگه‌ی هرمز را از جنبه‌های گوناگون بررسی و به اهمیت ژئوپلیتیکی آن در ارتباط با راهبردهای دفاعی ایران اشاره کردیم.



مبانی نظری

راهبرد و راهبرد دفاعی دریاپایه

راهبرد از واژگانی است که از گذشته‌های دور در جنگ‌ها، مسائل نظامی، فرماندهی جنگ‌ها کاربرد داشته است. در مفهوم سنتی راهبرد به معنای هنر راهبری نظامی به کار می‌رفت (Lotfian, 2014: 11). راهبرد دیگر در قلمرو انحصاری نظامیان نیست و تنها به هدایت عملیات مسلحانه ختم نمی‌شود. در حال حاضر اشخاص غیرنظامی نیز مانند نظامیان، موضوعات راهبردی را در سطح ملی دنبال می‌کنند (Collins, 1994: 45). به بیان دیگر، کاربرد واژه راهبرد تا حد زیادی از یک حوزه اختصاصی به کاربرد در حوزه‌های دیگر کشیده شده است. در سطح دیگر، از راهبرد بزرگ سخن گفته می‌شود. راهبرد بزرگ در واقع سطحی از راهبرد است که بین دو سطح راهبرد ملی و راهبرد نظامی قرار دارد و علاوه بر ابزارها، امکانات و منابع نظامی، سایر منابع و ابزارهای ملی را نیز با اهداف نظامی به کار می‌گیرد. این راهبرد که به منزله حلقه واسط میان دو سطح راهبرد ملی و راهبرد نظامی عمل می‌کند، بیشتر با عنوان راهبرد دفاعی شناخته می‌شود (Hafeznia&etal, 2007: 8). راهبرد دفاعی حد فاصل وضعیت جنگ و صلح است. قوی بودن ساختار و ابزارها و قدرت جنگی یک کشور باعث می‌شود این راهبرد از کارایی مناسبی برخوردار باشد و ضعف بنیان‌های نظامی کارایی و کارآمدی آن را ضعیف خواهد کرد. این راهبرد با سیاست دفاعی کشور رابطه‌ای تنگاتنگ و مستقیم دارد. سیاست دفاعی همان سیاست کلان نظامی و در سطح ملی است (Kalantari, 2015). دیپلماسی دفاعی به عنوان مکمل دیپلماسی سیاسی و نوعی قدرت نرم و با پشتوانه قدرت سخت در اختیار بخش دفاعی است. براساس سرفصل‌های هدایت‌کننده سیاست امنیت ملی برای تحقق اهداف آن در راستای گسترش مناسبات خارجی دفاعی و نظامی با دیگر کشورها از آن استفاده می‌شود (Alidosti& rahmati, 2016: 105).

راهبرد دفاعی یک جز یا بخش مهم راهبرد و امنیت ملی (راهبر ملی) برای کسب اهداف معنادار امنیت ملی به‌ویژه حفظ تمامیت ارضی، استقلال ملی، رفاه اقتصادی و حاکمیت ملی است. راهبرد دفاعی به‌عنوان نقشه یک ملت یا دولت برای استفاده هماهنگ از همه ابزارهای قدرت کشور، نظامی و غیرنظامی در تعقیب اهداف امنیت ملی تعریف می‌شود. سیاست امنیت ملی به‌عنوان ترسیم‌کننده اهداف امنیت ملی سه جنبه دیپلماتیک، نظامی و اقتصادی دارد. آشکار است که قدرت نظامی تنها یکی از ابزارهای سیاست خارجی برای حفظ امنیت کشور است



و ابزارهای غیرنظامی نیز برای رسیدن به هدف مهم پاسداری از ارزش‌های ملی وجود دارند (Lotfian, 2014: 76).

کشورها با توجه به میزان نقش آفرینی در عرصه‌های بین‌المللی از منابع گوناگون قدرت بهره می‌برند. قدرت اقتصادی، قدرت سیاسی و قدرت نظامی مهم‌ترین اشکال قدرت در دنیا به‌شمار می‌روند. قدرت دریایی قوی نمادی از واقع‌گرایی حاکم بر دنیاست. روشن است قدرت دریایی شامل نیروهای دریایی و ساحلی، صنایع نظامی و غیرنظامی دریایی و همچنین مشارکت نیروهای زمینی و هوایی است (Iliopoulos, 2009: 5). به بیان دیگر، امروز قدرت دریایی یک کشور برابندی است از ترکیب توان نظامی، قدرت اقتصادی و سیستم سیاسی فعال در جامعه جهانی. قدرت دریایی در راستای دستیابی به اهداف و منابع از راه راهبرد، کاربری می‌یابد. از این رو، کشورهای دارای سواحل با آب‌های آزاد نیازمند راهبرد دریایی هستند. راهبرد دریایی به معنی روش‌ها و هنر حفاظت و توسعه قدرت دریایی و کاربرد آن برای تحصیل اهداف معین در زمان جنگ و صلح از سوی کشورهاست (Hafeznia & kaviani, 2014: 204). راهبرد دریایی در حقیقت راهی برای استفاده هدفمند از قدرت دریایی است. قدرت دریایی در مفهوم محدود و نسبی آن توان یک ملت در دریا در شرایط خاص است. در مفهوم وسیع‌تر به معنای توانایی اعمال نفوذ در مسائل دولت‌های بزرگ جهان است (Azgandi & Roshandel, 1992: 161). راهبرد دفاعی نیز به دنبال استفاده از همه مؤلفه‌های قدرت ملی برای تأمین حداکثری منافع امنیت ملی است.

قلمروخواهی و قلمروسازی دریایی

قلمروگرایی دریایی و تحدید حدود دریاها نخست در کشورهایی پدید آمد که وابستگی زیادی به دریا داشتند و منافع کشورها با هم تداخل پیدا می‌کرد. هر اندازه دریا و منافع درون آن اهمیت می‌یافت، به همان اندازه حساسیت‌ها برای تثبیت قلمرو بیشتر می‌شد. در قرن سیزدهم و چهاردهم نروژی‌ها، دانمارکی‌ها، انگلیسی‌ها و هلندی‌ها بر بخش‌هایی از دریای شمال و اقیانوس اطلس شمالی تحدید حدود کردند (Glasner & de Blij, 1989: 462). با گسترش دامنه فعالیت‌های دریایی مانند ماهیگیری، کشورها اقدامات لازم را برای دستیابی به منابع غنی و سرشار ماهیان شروع کردند. ادامه این روند سبب هم‌پوشانی مناطق مورد ادعای کشورها شد. در دهه ۱۵۹۰ دانمارک قانون دریای بسته را کنار گذاشت و اعلام کرد کمربندی از آب (ساحل) به عرض ۸ مایل اطراف ایسلند، آب‌های سرزمینی دانمارک را تشکیل می‌دهد (Asgari, 2002: 30). این اقدام



دانمارک سبب واکنش‌هایی از سوی دیگر کشورها شد. هر کشوری در تلاش برای عملی کردن راهبرد خود بود. در سال ۱۶۰۹ هوگو گروسپیوس حقوقدان هلندی اثر معروف خود با عنوان دریای آزاد را منتشر شد. هدف از انتشار این کتاب تأیید ادعاهای کمپانی هلندی هند شرقی برای تجارت در خاور دور، در مقابل ادعای پرتغال بر انحصار تجارت این منطقه در آن زمان بود. در این کتاب از نظریه آزادی دریاهای تجلیل شده بود. در نتیجه، تهدیدی برای ادعاهای آن دوره انگلیس بر کنترل دریاهای اطراف بریتانیای کبیر تلقی می‌شد (Churchill & Lowe, 1997: 9).

اولین قانونی که در رابطه با قلمرو دریایی وضع شد، قانون تیرس توپ بود که در سال ۱۷۰۲ وان بینکر شوک، قانون‌گذار هلندی آن را پیشنهاد کرد. به عقیده او، گرچه دریا متعلق به همه ملت‌هاست؛ هر کشوری به اندازه تیرس توپ باید بر آب‌های ساحلی خود حق حاکمیت داشته باشد (MirHaidar, 2002, 174). این قانون مورد اقبال واقع نشد، چرا که با افزایش قدرت توپ امکان افزایش قلمرو وجود داشت. از سویی ادعاهای متفاوتی مطرح شد. برخی از کشورها محدوده مورد ادعای خود را از ۳ مایل به ۶ مایل و تا ۱۲ مایل افزایش دادند (Asgari, 2002: 31). با همه تلاش‌های صورت گرفته، کشورهای کرانه‌ای به رویه یکسانی نرسیدند و اختلاف نظرها همچنان باقی ماند. برای از میان بردن هر چه مرج و تعیین حدی برای آب‌های سرزمینی، ابتدا جامعه ملل متفق در شهر لاهه کنفرانس حقوق دریاهای را در سال ۱۹۳۰ برگزار کرد. سپس سازمان ملل متحد در سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ در ژنو و در سال ۱۹۸۲ در شهر ماتنگویی (جامائیکا) سه کنفرانس برگزار کرد (MirHaidar, 2002, 174). مورد آخر انطباق نسبی در مقررات دریایی را پدید آورد. قلمروگرایی دریایی در نظریه‌های ژئوپلیتیکی هم وارد شد.

در سده‌های اخیر بحث حضور در دریا مبتنی بر دیدگاه‌های ژئوپلیتیکی بوده است. می‌توان گفت برجسته‌ترین نظریه در خصوص قلمروگرایی دریایی با رویکرد ژئوپلیتیکی از سوی آلفرد تاپر ماهان (۱۸۴۰-۱۹۱۴) مطرح شد. او بیش از هر فرد دیگری به نظریه قدرت دریایی و راهبرد آن اهمیت داد و در خط مشی نیروی دریایی آمریکا تغییرات مهمی ایجاد کرد. او بر تفکر دریایی فرانسه، ایتالیا، روسیه، ژاپن و دیگر کشورهای به نسبت پر قدرت تأثیر گذاشت (Ezzati, 2001: 54). ماهان اعتقاد داشت نظارت بر دریاهای اولین گام در راه کسب قدرت برتر جهانی است. او برای کشورهای ساحلی دستورالعمل تقویت حضورشان را اعلام کرد. به عقیده ماهان، در دنیای جدید تجارت و بازرگانی، موقعیت دریایی مناسب، مزایای اقتصادی و سیاسی زیادی دارد. در حالی که کشورهای محصور در خشکی از اهمیت کمتری برخوردارند



(Ezzati, 2001: 55). مانند استراتژیست‌های واقع‌گرای دیگر، ماهان معتقد بود سیاست‌های بین‌المللی در اصل نزاع و درگیری بر سر این مسئله است که چه کسی آنچه می‌خواهد چگونه و در کجا به دست می‌آورد. نزاع می‌توانست در مورد قلمرو، منابع، نفوذ سیاسی، سود اقتصادی یا ارزش‌های هنجاری باشد (Iliopoulos, 2009). ماهان گفت آنچه او با عنوان قدرت دریایی مطرح می‌کند موضوع اساسی در جهان بوده است و در جنگ‌های جدید نیز محور اصلی است. هیچ کشوری نمی‌تواند از بازارهای مصرف و منابع تأمین مواد خام در ماورای دریاها چشم‌پوشد. بنابراین کسی که بتواند بر دریا حکمرانی کند می‌تواند هرکاری انجام دهد و به راحتی کالا و مواد خام مورد نیاز مردم را جابه‌جا کند. حکمرانی بر دریا به معنای بیرون‌کردن دشمنان از آن است. این امکان نیازمند داشتن نیروی دریایی قوی همراه با کشتی‌های جنگی است (Baylis & et al, 2003: 61).

حاکمیت در تنگه‌های بین‌المللی

با نزدیک شدن به سده‌های اخیر و تحولات سیاسی و اقتصادی در دنیا، توجه به دریاها هم بیشتر شد. برای اعمال حاکمیت بر دریاها، کشورهای ساحلی اقدام به قلمروسازی کرده‌اند. ابتدا انگیزه اصلی کشورهای ساحلی برای ایجاد قلمرو، عامل دفاعی و نظامی بود (MirHaidar&etal, 2007). مفهوم حاکمیت یک مفهوم ایجابی است و به اعمال قدرت و مقررات در یک قلمرو (خشکی یا دریا) و به معنی چیرگی قانونی اعمال اراده حکومت بر ملت و سرزمین است (Mojtahed-Zadeh, 2002: 172). حاکمیت^۱ را معمولاً در متون حقوقی و سیاسی حق انحصاری دولت برای نظارت و کنترل بر یک قلمروی ارضی معین تعریف می‌کنند. در محیط دریایی، کشورهای ساحلی بعد از خطوط مبدأ، بر مناطق دریایی صلاحیت دارند. تنگه‌ها نیز بخشی از قلمروهای دریایی هستند که از گذشته‌های دور حاکمیت کشورهای کرانه‌ای بر آن‌ها اعمال شده است (Jafari Valdani, 2010: 416). تنگه‌ها به‌عنوان گذرگاه‌های آبی بین‌المللی شناخته می‌شوند و بجز کشورهای صاحب تنگه یا واقع در کرانه تنگه که دارای حقوقی هستند، کشورهای دیگر هم دارای حق گذر بی‌ضرر هستند. در کنفرانس سال ۱۹۵۸ مقرراتی در زمینه عبور و مرور از تنگه‌ها وضع شد. طبق قواعد سال ۱۹۵۸ تعیین وضعیت حق عبور از تنگه‌ها در اصل مشروط به این است که آب‌های تنگه جزو دریای آزاد باشند یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند؛ اگر در آب‌های آزاد باشند، کشتی‌های

1. Sovereignty



خارجی از همان آزادی‌های کشتیرانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آب‌های آزاد می‌توانند داشته باشند و در کنترل یا صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند، ولی اگر آب‌های تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت باشند، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر دارند (Churchill & Lowe, 1997:148). براساس برآورد اداره اطلاعات انرژی آمریکا، در سال ۲۰۱۵، ۵۸،۹ میلیون بشکه نفت از راه دریا و نقاط کنترل جابه‌جا شده است.

جدول ۱: حجم عبور نفت و فرآورده‌های نفتی از راه نقاط کنترل جهان در سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ (به میلیون بشکه)

تنگه‌ها	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
هرمز	۱۷	۱۶/۸	۱۶/۶	۱۶/۹	۱۷	۱۸/۵
مالاکا	۱۴/۵	۱۵/۱	۱۵/۴	۱۵/۵	۱۵/۵	۱۶
کانال سوئز	۳/۸	۴/۵	۴/۶	۵/۲	۵/۴	۵/۵
باب المندب	۳/۳	۳/۶	۳/۸	۴/۳	۴/۷	۴/۸
تنگه‌های دانمارک	۳	۳/۳	۳/۱	۳	۳/۲	۳/۲
تنگه‌های ترکیه	۲/۹	۲/۷	۲/۶	۲/۶	۲/۴	۲/۴
کانال پاناما	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۹	۱	۰/۹
دماغه امید نیک	۴/۷	۵/۴	۵/۱	۴/۹	۵/۱	۵/۸
تجارت دریایی نفت جهانی	۵۵/۵	۵۶/۴	۵۶/۵	۵۶/۴	۵۸/۹	...
عرضه نفت جهانی و دیگر میعانات	۸۸/۸	۹۰/۸	۹۱/۳	۹۳/۸	۹۶/۷	۹۷/۲

Source: allahverdizadeh, 2019: 142

علاوه بر نفت و میعانات گازی، روزانه تعداد زیادی کشتی از تنگه‌های بین‌المللی تردد می‌کنند (جدول ۲).



جدول ۲: میزان عبور کشتی‌ها و محدودیت در تنگه‌های مهم جهان

تنگه	تعداد کشتی‌های عبوری در روز	ظرفیت مازاد	محدودیت	تهدید
هرمز	۵۰	محدود	کریدورهای باریک	مناقشات منطقه‌ای
بسفر و داردانل	۱۳۵	بسیار محدود	عمق محدود و حرکت کاروانی کشتیها	محدودیتها از طرف دولت ترکیه، خطر تصادف کشتیها
باب‌المنذب و سوئز	۳۸	بسیار محدود	عمق محدود و اندازه کشتی	تروریسم
جبل الطارق	۴۰۰	محدود	عرض کم	قاچاق مواد مخدر و انسان
مالاکا	۶۰۰	محدود	عمق محدود	تروریسم، دزدی دریایی، خطر تصادف کشتی‌ها
دوور	۴۰۰	محدود	عمق محدود	خطر تصادف کشتیها
تنگه‌های دانمارک	۱۴۰	محدود	عمق محدود و عرض کم	بدون اهمیت
پاناما	۳۵	بسیار محدود	عمق بسیار کم	بدون اهمیت

Source: allahverdizadeh, 2019: 143

در نقش تنگه‌ها پس از تصویب مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ در خصوص تنگه‌ها، درپیش‌گرفتن رویه‌های ملی سبب بروز مشکلاتی شد. کشورهای کرانه تنگه‌ها اگرچه داشتند در قبول عبور کشتی‌های خارجی که ممکن بود بر امنیت، محیط زیست یا منافع اقتصادی آن‌ها تأثیر منفی بگذارند. از سویی کشورهای بزرگ نیز در تعقیب منافع خود، خواستار تضمین تداوم عبور پیوسته از تنگه‌های بین‌المللی بودند. منافع این دو گروه از کشورها در تضاد با همدیگر بود؛ در نتیجه



کنوانسیون سال ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها تدابیر جدیدی اندیشید. برای حل مشکل دو نوع عبور تصویب شد: عبور ترانزیت و عبور از مسیرهای مجمع‌الجزایری. طبق ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام عبور ترانزیتی شامل تنگه‌هایی است که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه اقتصادی قرار می‌گیرد (Churchill & Lowe, 1997: 152). به بیان دیگر، به جای عبور بی‌ضرر که در کنوانسیون ۱۹۵۸ آمده بود، اصطلاح عبور ترانزیتی با شرایط به نسبت آسان‌تری در کنوانسیون گنجانده شد. به موجب ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریاها، عبور ترانزیتی شامل کشتی و هواپیما می‌شود و تحت هیچ شرایطی نباید مانعی از سوی کشور ساحلی حاشیه تنگه برای آن ایجاد شود (Kazemi, 1995: 123). بنابراین گذر از تنگه‌های بین‌المللی در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ سازمان ملل، برای کشورهای دیگر به عنوان یک حق شناخته شده است. کشورهایی که صاحب تنگه نیستند می‌توانند از عبور بی‌ضرر بهره‌مند شوند که قانون بین‌الملل دریاها آن را حق دیگر کشورها می‌داند. حق عبور بی‌ضرر از بخشی از دریای سرزمینی کشور ساحلی و صاحب تنگه مجاز شناخته شده است (Ngantcha, 1990: 23). کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها برای کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی حقوقی را در نظر گرفته است. همچنین این کشورها وظایفی در قبال این تنگه‌ها دارند. وظایف کشورهای ساحلی شامل این موارد است:

۱. دولت ساحلی حق تعلیق عبور ترانزیتی را ندارد؛
۲. دولت ساحلی موظف است خطرهای احتمالی دریاوردی در تنگه را به اطلاع عموم برساند؛ کشورهای ساحلی این اختیارات را دارند:
۱. حق بهره‌برداری از منابع اقتصادی دریا و بستر در قلمرو و تنگه بین‌المللی؛
۲. حق تنظیم مقررات بهره‌برداری از منابع شیلات؛
۳. حق وضع مقررات در امور بهداشتی، زیست‌محیطی، مهاجرتی و گمرکی؛
۴. حق تعیین مسیرهای مشخص تردد و تفکیک تردد دریایی و نظارت بر رفت و آمد دریایی (با هماهنگی IMO)؛
۵. حق انجام پژوهش‌های علمی و ایجاد تأسیسات بهره‌برداری از منابع به شرط آسیب‌نرساندن به کشتیرانی بین‌المللی؛
۶. کشور ساحلی حق دارد برای تردد کشتی‌هایی که بالقوه خطرآفرینند (آلودگی نفتی، رادیواکتیو و...) مسیرهای مشخصی را در نظر بگیرد و آن‌ها را به حرکت از آن مسیرها وادار کند (Hafeznia&kaviani, 2014: 186-187).



کنوناسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها به حق عبور بی‌ضرر کشتی و زیردریایی از تنگه به‌عنوان حق سنتی می‌نگرد، اما کشورهای ساحلی در دو سوی تنگه در مواردی می‌توانند نسبت به تعلیق عبور بی‌ضرر اقدام کنند. هرگونه اقدامی که سبب تهدید دولت ساحلی شود و کشتی و هواپیما را که شامل نظام عبور بی‌ضرر است، در چنین حالتی می‌توان به دلیل تحقق نیافتن بی‌ضرر بودن از عبورش جلوگیری کرد (Churchill & Lowe, 1997: 135).

یافته‌ها

ویژگی‌های ژئوپلیتیکی و راهبردی تنگه هرمز

تنگه هرمز مهم‌ترین گلگگاه صدور نفت در دنیاست و از تنگه‌های مهم جهان و مهم‌ترین تنگه در جنوب غربی آسیاست. این تنگه در رأس کریدورهای مهمی است که به سمت شرق و غرب جهان می‌روند یا انتهای کریدورهایی است که مبدأ آن‌ها شرق دور و اروپا و آمریکای شمالی است. تکمیل فرایندهای تجاری در کریدورهای پیش‌گفته با نقش‌آفرینی تنگه‌های دیگر امکان‌پذیر شده است. تنگه هرمز مانند تنگه‌های بسفر و داردانل و جبل‌الطارق و باب‌المندب به دلیل کثرت عبور کشتی از آن‌ها، حجم بار نفتی، نبود راه‌های بدل و شدت بهره‌برداری‌های نظامی، اهمیت بسیار زیادی دارند (MirHaidar, 2002, 200). مهم‌ترین ویژگی‌های ژئوپلیتیکی تنگه هرمز را می‌توان این‌گونه برشمرد:

۱. قرارگرفتن در مرکز نظریه ریملند اسپایکمن، بدین معنی که تنگه هرمز بخش‌های شرقی، غربی، جنوبی و شمالی ریملند را بهم پیوند می‌دهد و کنترل این تنگه به معنای کنترل چهار بخش یاد شده است (Hafeznia&Rabee, 2013: 165)؛

۲. وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس به تنگه هرمز؛

۳. تأکید بر نقش ارتباطی و سوق‌الجیشی تنگه هرمز؛ روزانه حدود ۵۵ کشتی نفتی و تجاری بزرگ و غول‌پیکر از دهانه تنگه هرمز عبور می‌کنند؛

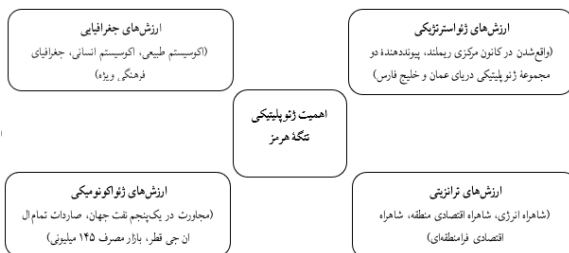
۴. اهمیت امنیت انرژی تنگه هرمز؛ روزانه ۱۷،۴ میلیون بشکه نفت از راه تنگه هرمز به جهان خارج صادر می‌شود (Reuters, July 2018).

۵. مسیر دریا و تنگه هرمز هنوز مناسب‌ترین گزینه برای صادرات نفت منطقه خلیج فارس است؛

۶. تنگه هرمز تنها راه آبی هشت کشور حاشیه خلیج فارس است. این کشورها جزو صادرکنندگان بزرگ انرژی جهان محسوب می‌شوند.



تصویر ۱: عوامل مؤثر در نقش آفرینی ژئوپلیتیکی تنگه هرمز



در تبیین ژئوپلیتیکی تنگه هرمز بیشترین توجه بر این موضوعات است: اهمیت جغرافیای تنگه هرمز، نقش بین‌المللی تنگه هرمز به‌ویژه در دو حوزه انرژی و امنیت. مدل مفهومی بالا نشان‌دهنده عوامل مؤثر در وضعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز است.

تنگه هرمز به دلیل قرارگرفتن در گلوگاه بزرگ‌ترین مخزن انرژی دنیا از ارزش بسیار زیادی برخوردار است. تنگه هرمز در میان تنگه‌های دنیا اهمیت راهبردی دارد. این تنگه به دلیل عبور نفت‌کش‌ها، راهبردی‌ترین تنگه جهان است، زیرا بیش از ۴۰ درصد ترانزیت دریایی و نفتی جهان از این تنگه می‌گذرد (Jafari Valdani, 2010: 50). وزارت انرژی آمریکا تنگه هرمز را حیاتی‌ترین آبراه بین‌المللی نفتی دانسته است (Ruyters, July 2018). تنگه هرمز در سطوح مختلف منطقه‌ای و بین‌المللی کارکردهای سیاسی، اقتصادی، نظامی و امنیتی دارد. نقش تنگه هرمز در انتقال انرژی، موقعیت راهبردی آن را برجسته کرده است. این تنگه به دلیل میزان انرژی که روزانه از راه آن صادر می‌شود، سهم قابل ملاحظه‌ای در امنیت انرژی جهان و امنیت واردکنندگان انرژی از منطقه خلیج فارس دارد. از این‌روست که عبارت شاه‌رگ حیاتی انرژی دنیا برای توصیف تنگه هرمز به‌کار می‌رود (Jafari Valdani, 1389: 50).

جدول ۳: مقایسه اهمیت تنگه هرمز در زمینه صادرات نفت با دیگر تنگه‌های بین‌المللی

نام خلیج/کانال	میزان صادرات کنونی (میلیون بشکه در روز)	سال ۲۰۰۴	پیش بینی سال ۲۰۳۰
تنگه هرمز	۱۷/۴	۲۱/۲	۲۸/۱
تنگه مالاکا	۱۳	۱۵/۸	۲۳/۷
تنگه باب‌المنندب	۳/۵	۴/۳	۴/۵
کانال سوئز	۳/۹	۴/۷	۴/۸

Source: Cordsman, June 2007

علاوه بر آنچه گفتیم، تنگه هرمز نقش ویژه‌ای در پیدایش ارزش‌های استراتژیک و ژئواستراتژیک دیگری



دارد که برخی از آن‌ها عبارت‌اند از:

۱. قرارداشتن در موقعیت مناسب برای ورود قدرت بری به شبه جزیره عربستان و تکیه‌گاه دفاعی شبه جزیره عربستان و واقع شدن در ابتدای دهلیز فلات قاره ایران؛
۲. قرارگرفتن در موقعیت پخش بحران به صحنه عملیات اقیانوس آرام؛
۳. قرارگرفتن تنگه در مرکز نظریه ریملند اسپایکمن و پیونددهنده بخش‌های شمالی، جنوبی، غربی و شرقی این نظریه؛

۴. ایجاد تسهیلات تدارک نیرو و لجستیک؛

۵. ایجاد پیوستگی برای نیروی دریایی و به‌عنوان مکمل راهبرد بری (Ayorlu&etal, 2013). منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس به دلیل داشتن منابع عظیم انرژی، اهمیت راهبردی دارد. تحولات این منطقه با تحولات جهان گره خورده است. این منطقه از افت و خیز اقتصادی در دنیای صنعتی تأثیر پذیرفته و اقتصاد دنیا نیز از موضوع امنیت منطقه خلیج فارس تأثیرات زیادی گرفته است. اهمیت ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس با وجود تنگه هرمز به اهمیت راهبردی ارتقا یافته است. در نتیجه، منطقه خلیج فارس که مجموعه‌ای از هشت کشور کرانه دریای پارس با یکی از حیاتی‌ترین آبراه‌های بین‌المللی است، هم در حال حاضر و هم در دهه‌های آینده همچنان در معادلات و مناسبات جهانی تأثیرگذار خواهد بود.

افراز مرز دریایی ایران و عمان در تنگه هرمز

تنگه هرمز عبارت است از فضای بین دو خط فرضی که اولی دو نقطه رأس دبه و دماغه الکوه را در دریای عمان و دومی رأس الشام یا شیخ مسعود و جزیره هنگام را در مدخل خلیج فارس به هم متصل می‌کند و طول آن در امتداد خط منصف ۱۸۷ کیلومتر (۱۰۴ مایل دریایی) است. عرض تنگه که در بیشتر منابع موجود به زبان فارسی بین ۵۵ تا ۹۵ کیلومتر ذکر شده است در باریک‌ترین بخش یعنی بین جزیره قوئین کبیر و جزیره لارک تنها ۳۸ کیلومتر (۲۱ مایل دریایی) است و تنها در مدخل تنگه، یعنی خط دبه - الکوه که وسیع‌ترین بخش آن را تشکیل می‌دهد این عرض به ۹۶ کیلومتر (۵۲/۵ مایل دریایی) می‌رسد (Mirhaidar, 1988).

تنگه هرمز تنها آبراهی است که تا اقیانوس هند ادامه دارد و حمل و نقل دریایی را در سطح بین‌المللی از راه اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد برای منطقه خلیج فارس ممکن می‌سازد. از این‌رو، مرزهای سرزمینی آب‌های ایران و عمان به اندازه ۱۶ مایل دریایی تداخل دارند (Hafeznia, 2002: 338) (نقشه ۱).

نقشه ۱: محدوده تداخل آب‌های سرزمینی ایران و عمان



Source: Mojtahezade, 2001: 18

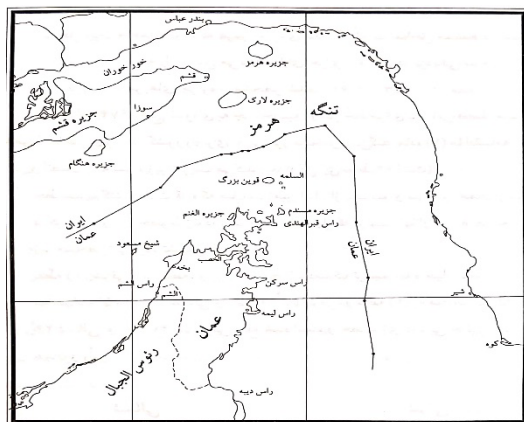
در تنگه هرمز دو کشور ایران و عمان جزایر متعددی دارند. جزایر طرف عمانی بیشتر تخته سنگی و صخره‌ای هستند که عبارت‌اند از: المسندم، ام الفیارین، الغنیم، قوئین بزرگ و کوچک، توکل و بنات‌ها. این جزایر به دلیل مجاورت با طرح تفکیک تردد کشتی‌ها ارزش راهبردی بالایی دارند. جزایر ایرانی نیز که در قسمت شمالی و غربی تنگه واقع هستند شامل لارک، هرمز، قشم، هنگام، ابوموسی و تنب‌های بزرگ و کوچک اهمیت بسیار زیادی دارند. با ادامه قلمروسازی در خلیج فارس و لزوم توافق کشورهای همسایه برای تحدید حدود، ایران و عمان وارد مذاکره شده و مرز دریایی دو کشور در تنگه هرمز افزایش شد. این خط مرزی در حقیقت خط منصف تنگه هرمز است که با در نظر گرفتن خط جزری کرانه‌های دو کشور در شمال و جنوب تنگه هرمز تعیین شد و نسبت به کرانه‌های یادشده فاصله‌ای برابر دارد.

تنها استثنای موجود مربوط به منطقه‌ای به طول پانزده مایل دریایی، میان جزیره لارک (ایرانی) و قوئین بزرگ (عمانی) است که آب‌های کرانه‌ای دوازده مایلی دو کشور تداخل پیدا می‌کنند. برخلاف دیگر قطعه‌های مرز دریایی تعیین شده در خلیج فارس، در تنگه هرمز همه جزایر ایرانی و عمانی مورد توجه قرار گرفته و خط کرانه‌ای دو کشور از خط کرانه‌ای جزایر دو کشور در شمال و جنوب محاسبه شد (Mojtahezade, 2001: 186). این مرز آخرین مرز افزایش شده در حکومت محمدرضا شاه پهلوی بود. طول این مرز ۸،۱۲۴ مایل دریایی است و از

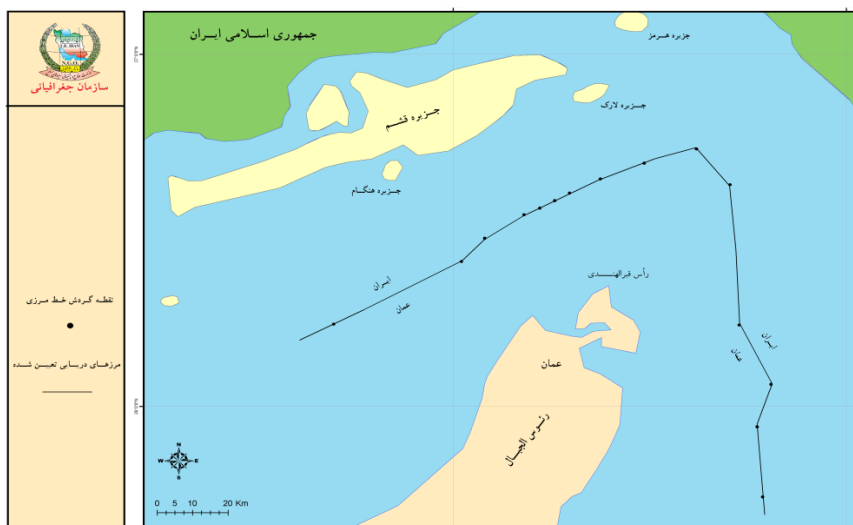


۲۱ منطقه گردش تشکیل شده است. نقاط گردش از خلیج فارس شروع می‌شوند و در دریای عمان خاتمه می‌یابند. کرانه‌های تنگه هرمز در شمال و جنوب واقع هستند. شکل هلالی تنگه و وضعیت شیب و ژرفای آن، ویژگی خاصی به آن داده است. ژرفای آب در محل خط مرزی میان ۳۱ متر تا ۹۹ متر است. ایران با توجه به وجود جزایر ایرانی در میان تنگه هرمز و محاسبه خط کرانه‌های همه جزایر ایرانی و عمانی، طبق قرارداد مرزی سال ۱۹۷۴، دارای مالکیت سیاسی و جغرافیایی بر قسمت اعظم تنگه هرمز است (Hafeznia&Rabee, 2013: 53).

نقشه ۲: مرز دریایی ایران و عمان در تنگه هرمز



Source: Mojtahedzade, 2001: 111



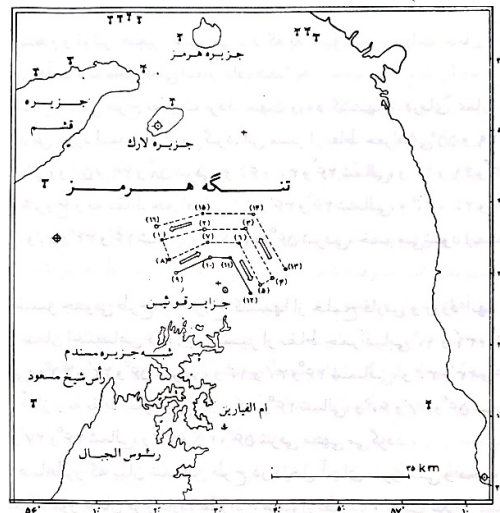
تفکیک گذر در تنگه هرمز: عبور ترانزیتی یا بی ضرر؟

گذر از تنگه هرمز در گذشته از قاعده عرفی براساس معلومات ملوانان و با راهنمایی و هدایت بلدهای محلی صورت می گرفت. با پیشرفت تکنولوژی، این وظیفه بر عهده ابزارهای فنی به دست مهندسان امور دریانوردی قرار گرفت. امروز مسیرهای دریایی پرتردد برای گذر کشتی‌ها دارای تفکیک ترافیک هستند. مانند همه تنگه‌های بین‌المللی، در تنگه هرمز نیز مسیر تفکیک گذر شناورها مشخص شده است و سازمان بین‌المللی دریانوردی تأیید و اعلام کرده است. مسیر عبور کشتی‌ها و زیردریایی‌ها در تنگه هرمز تابعی است از شکل و عمق تنگه. شیب تنگه از سمت غرب به شرق افزایش می‌یابد و این افزایش در دهانه دریای عمان قابل توجه است. عمق تنگه هرمز نیز متفاوت است و کف تنگه در جهت شمالی و جنوبی دارای شیب متقارن و متعادلی نیست، بلکه شیب تند آن در ساحل جنوبی (به لحاظ ساحل کوهستانی و صخره‌ای در شبه جزیره المسندم) و شیب ملایم آن در ساحل شمالی قرار دارد. بدین ترتیب، عمیق‌ترین نقطه آن در مجاورت ساحل جنوبی واقع است. به همین دلیل مسیر طرح‌های تفکیک تردد در مجاورت ساحل جنوبی قرار دارد. عمق آب در مجاورت جزیره لارک ۳۶ متر و در مجاورت جزیره المسندم ۱۴۴ متر است. تنگه هرمز هلالی شکل است که قوس آن رو به شمال و به طرف داخل فلات ایران قرار دارد. در نتیجه، بیشترین منطقه ساحلی آن در قسمت ایران قرار گرفته



است. در تنگه هرمز، برخلاف خلیج فارس عمق آب محدودیتی ایجاد نمی‌کند، زیرا از دهانه تنگه تا مخرج آن همه جا عمق آب از ۳۰ متر بیشتر و در مسیر اصلی نفتکش‌ها و در داخل طرح تفکیک ترافیک عمق آب بین ۷۶ و ۲۱۳ متر متغییر است. اما در تنگه هرمز عوامل دیگری مانند فاصله که ناشی از شکل تنگه است، جریان‌های کشندی و سطحی و سرانجام عامل سیاسی و امنیتی در مکان‌گزینی طرح مؤثر بوده‌اند. عامل فاصله از مهم‌ترین عوامل در تعیین مسیرهای دریایی است. رعایت اصل اقتصادی ایجاب می‌کند شناورها برای رساندن محموله‌های خود به مقصد از کوتاه‌ترین فاصله استفاده کنند، ولی گاهی به دلایل دیگری مانند امنیت دریایی و سیاسی ناچار هستند راه خود را دورتر کنند (Mirhaidar, 2010: 182).

از مجموع ۹۰ طرح تفکیک تردد در سطح جهان، دو طرح آن به تنگه هرمز اختصاص دارد که نمایانگر فشردگی تردد در این آبراه است. در این طرح‌ها سه مسیر موازی و هم‌عرض در نظر گرفته شده است که مسیر زمانی به‌عنوان منطقه تفکیک، دو مسیر رفت و برگشت را از هم جدا می‌کند. مسیر شمالی به طرف غرب و مسیر جنوبی به طرف شرق یک‌طرفه است. عرض هر یک از دو مسیر رفت و برگشت و منطقه تفکیک یک مایل دریایی است و شناورها مجاز نیستند وارد منطقه تفکیک شوند. یکی از دو طرح تفکیک تردد در آب‌های سرزمینی عمان و از یک مایلی شمال جزیره قوئین بزرگ می‌گذرد. طرح دوم در اطراف جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک و فارور قرار دارد و این جزایر دو مسیر رفت و برگشت را از هم جدا می‌کند (Jafari Valdani, 2010: 50) (نقشه ۳).



Source: Hafeznia, 1992: 406



در تنگه هرمز طرح تفکیک از دو مسیر رفت و برگشت و یک منطقه حائل بین دو مسیر تشکیل شده است. در حال حاضر، این طرح در یک مایلی شمال جزیره قوئین کبیر در منطقه دریای سرزمینی کشور عمان قرار دارد. فاصله و کوتاهی مسیر، عمق آب، وضعیت جریان‌های کشنده دریایی و جنبه‌های امنیتی از عوامل اصلی مکانیابی جغرافیایی این طرح هستند. طرح تفکیک تردد تنگه هرمز قبل از سال ۱۹۷۹ از آب‌های داخلی عمان، بین جزایر مسندم و قوئین صغیر عبور می‌کرد که به دلیل اصرار دولت عمان و با هماهنگی آیمو به محل کنونی انتقال یافته است (Hafeznia, 1992: 406). با توجه به اینکه تنگه هرمز تنگه‌ای بین‌المللی است که بین دو کشور ایران و عمان قرار دارد، بحث امنیت و چگونگی ایجاد و تداوم آن نیز موضوعی است بین‌المللی که دو کشور کرانه‌ای تنگه باید تعقیب و پیگیری کنند. گفته شده است موضوع امنیت تنگه در سال‌های افراز مرز دریایی دو کشور، با توجه به وضعیت کشور عمان و درگیری آن با نیروهای چپ‌گرای ظفار، براساس تفاهم‌نامه امنیتی به ایران سپرده شده بود (Mojtahedzade, 1994: 83).

به‌طور کلی، حقوق بین‌الملل دریاها برای عبور آبراه‌های بین‌المللی دو حالت عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت را به رسمیت شناخته است. مفهوم عبور ترانزیت طبق ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ خاص تنگه‌های بین‌المللی است که بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی مرتبط می‌کنند. براساس اجرای نظام عبور ترانزیتی در تنگه هرمز:

۱. زیردریایی‌ها هنگام عبور از آن ملزم به دریانوردی در سطح آب با پرچم افراشته هستند؛
۲. هواپیماها می‌توانند از افراز آن پرواز کنند؛
۳. ایران و عمان حق جلوگیری از عبور ترانزیتی یا به بیان دیگر، تعلیق آن جزء در مواقع اضطراری به شرط اعلان صریح و بدون تبعیض را ندارند.

در زمان بروز جنگ، ایران می‌تواند شرایط ویژه گذر از تنگه را اجرا کند و مانع عبور شناورهای نیروهای دشمن شود. این حق حتی در زمان صلح طبق مقررات بین‌المللی به کشور ساحلی داده شده است که از هرگونه عبوری که معارض حاکمیت ملی و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی باشد، در تنگه هرمز یا دریای سرزمینی و منطقه نظارت ایران جلوگیری کند. عبور ترانزیتی در تنگه‌های بین‌المللی به هیچ‌عنوان و در هیچ شرایطی قابل تعلیق و توقف نیست، مگر اینکه عبور از وضعیت ترانزیتی خارج شده باشد که در این صورت عبور تابع رژیم بی‌ضرر خواهد بود. عبور ترانزیتی حقی است که کشورهای دیگر در تنگه‌ها دارند و شامل شناورهای سطحی، عمقی و



پرنده‌ها می‌شود. وضعیت حقوقی تنگه هرمز به علت نبود قوانین موضوعه خاص دو یا چند جانبه تابع شرایط زمان است:

۱. در زمان صلح، قوانین بین‌المللی دریایی که در عرف جاری جامعه بشری مقبولیت عام دارند، مانند کنوانسیون حقوق دریاها یا کنوانسیون‌های لاحق آن مجری خواهد بود.
۲. در زمان جنگ، به‌ویژه حالتی که یکی از طرف‌های درگیر آن دولت ساحلی حاشیه تنگه باشد، یعنی ایران، بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح در مورد تنگه‌ها به حالت تعلیق در خواهد آمد و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف عادات مربوط به زمان جنگ در این خصوص خواهد بود (Kazemi, 1995: 127).

راهبرد دفاع دریایی ایران در اعمال حاکمیت بر قلمروهای دریایی و تنگه هرمز

سابقه نیروی دریایی در ایران به پیش از اسلام باز می‌گردد. داشتن کرانه‌های طولانی در دریای پارس بندرسازی، کشتی‌سازی و بازرگانی دریایی را ضروری می‌ساخت. از سوی دیگر قدرت برتر بودن تشکیل نیروی دریایی کارآمد را الزامی می‌کرد. در این زمینه بود که ایران در عهد کهن به نیروی دریایی مجهز شد. داریوش یکم بزرگ‌ترین بحریه‌ای را که تا آن روز در جهان همانند نداشت، پدید آورد و این سازمان به عهد خشایار شاه گسترده و پهناور شد و نیرویی شگرف یافت (Madani, 1978: 101). در حمله به یونان، نیروی دریایی ایران ۱۲۰۰ کشتی جنگی و ۳۰۰۰ کشتی حمل‌ونقل داشت (Pirmia, 2016: 101). در لشکرکشی خشایار شاه به روم، نیروی دریایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نیروهای جنگی شرکت داشت. نخستین حضور قانونمند ایران در قلمروهای دریایی کشور به دوره رضا شاه باز می‌گردد. او پس از به قدرت رسیدن، تلاش کرد قلمروهای آبی را هم ساماندهی کند. این تلاش در راستای جلوگیری از اعمال خودسرانه نیروهای انگلیسی و دیگر نیروهای خارجی و به‌دست آوردن حقوق حقه ایران در اعمال حاکمیت بر قلمروهای دریایی خود و همچنین برخورداری از حقوق مشابه دیگر کشورها در این زمینه بود. مقامات ایرانی از سال ۱۳۰۲ بارها نسبت به تردد غیرمجاز کشتی‌های جنگی بریتانیا در بنادر ایرانی خرمشهر و آبادان اعتراض کرده بودند. ایران در آبان ۱۳۰۲ خواستار آن شد که کشتی‌های جنگی انگلیسی بدون اطلاع قبلی وارد بنادر ایرانی نشوند (Asgari, 2002: 40). داشتن چهار حوزه دریایی: دریای عمان، تنگه هرمز، خلیج فارس و دریای خزر (Amiri, 2020) سبب تشکیل نیروی دریایی ایران در اسفند ۱۳۰۳ شد. شکل‌گیری نیروی دریایی در دوره رضا شاه و تشکیل نخستین کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۳۰ در لاهه، لزوم



اقدام دولت ایران برای قانون‌گذاری در خصوص مناطق و قلمروهای دریایی کشور را ضروری ساخت. نخستین قانون مناطق دریایی ایران با عنوان قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت شاهنشاهی در دریاها، در ۲۴ تیر ۱۳۱۳ به تصویب مجلس شورای ملی رسید (Asgari, 2002: 40). قانون مناطق دریایی ایران که چگونگی حضور و اعمال حاکمیت بر قلمروهای دریایی ایران را مشخص می‌کند، از سال ۱۳۱۳ تاکنون روندی تکاملی داشته است. آخرین و کامل‌ترین قانون با عنوان قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان در ۳۱ فروردین ۱۳۷۲ تصویب شد.

در اوایل دهه ۱۳۵۰ و در راستای تکمیل فرایند حاکمیت بر قلمروهای دریایی و قانونمند شدن آن، کنترل تنگه هرمز و افزایش مرز دریایی از سوی ایران مورد توجه جدی قرار گرفت. برای اعمال حاکمیت در تنگه هرمز ابتدا ضرورت داشت مرز دریایی ایران و عمان تحدید شود. پس از انجام مذاکرات، در ۲۴ تیر ۱۳۵۳ مرز دو کشور تعیین شد. این خط مرزی در حقیقت خط منصف تنگه هرمز است که با در نظر گرفتن خط جزری کرانه‌های دو کشور در شمال و جنوب تنگه تعیین شد و نسبت به کرانه‌های یادشده فاصله‌ای برابر دارد. تنها استثنای موجود مربوط به منطقه‌ای به طول پانزده مایل دریایی میان جزیره لارک در ایران و جزیره قوئین بزرگ در عمان است که آب‌های سرزمینی دوازده مایلی دو کشور تداخل پیدا می‌کند (Asgari, 2002: 120). از آنجا که این مرز دریایی در گرماگرم درگیری نظامی ایران به سود دولت عمان در ظفار تعیین شد، دولت عمان موافقت کرد که هم‌زمان با تعیین مرزهای دریایی دو کشور در تنگه هرمز، تفاهم دیگری با ایران امضا کند که به موجب آن دو دولت به همکاری مشترک برای حفظ امنیت تنگه هرمز متعهد شدند. ایران به موجب تفاهم امنیتی تنگه هرمز با عمان، فقط حافظ امنیت این تنگه شناخته شد (Mojtahed zade, 2000: 187-188).

در تعقیب تقویت حضور ایران در تنگه هرمز، پس از افزایش مرز دریایی دو کشور در تنگه هرمز و در پی کمک ایران به سلطان قابوس در سرکوب شورشیان ظفار، عزم ایران برای حفظ امنیت تنگه هرمز نمود پیدا کرد. در اوایل سال ۱۹۷۵، وزیر امور خارجه عمان اعلام کرد ایران و عمان برای انجام عملیات دریایی مشترک به منظور امن و آزاد نگهداشتن خطوط ساحلی دو طرف به توافق رسیده‌اند (Mojtahed zade, 2001: 27). همچنین گفته شد که عمان به ایران اجازه ساخت پایگاه دریایی در یکی از جزایر این کشور در نزدیکی تنگه هرمز (احتمالاً جزیره غنم) را داده است (JafariValdani, 2010). در سال‌های پس از انقلاب اسلامی نیز قلمروهای دریایی مورد توجه واقع شد. به موضوع حفاظت از قلمروها (خشکی و دریا) و دفاع از آن‌ها در



برابر دشمنان در قانون اساسی تأکید و تصریح شده است. در اصل ۱۷۶ به طور کلی به لزوم پاسداری از تمامیت ارضی کشور و در تبصره‌های ۱ و ۲ این اصل به موضوع سیاست دفاعی اشاره شده است؛ به‌ویژه تبصره ۱ که به تعیین سیاست‌های دفاعی و امنیتی کشور اشاره می‌کند (قانون اساسی، اصل ۱۷۸).

همواره بر توسعه و تقویت نیروی دریایی کشور تأکید شده است. اهمیت این موضوع از گستردگی کرانه‌ها در جنوب کشور ناشی می‌شود. امنیت چنین گستره‌ای ضرورت بی‌بدیلی است که همواره بدان توجه شده است. راهبرد دفاعی ایران و تقویت نیروهای مسلح در همه برنامه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی مورد تأکید بوده است. از جمله در برنامه پنجم توسعه ضمن اشاره به ضرورت‌های تقویت امنیت کشور بر تقویت حضور و ارتقای زیرساخت‌ها برای گسترش حوزه و استقرار مؤثر در حوزه‌های آبی و حفاظت از خطوط دریایی با توجه بر آب‌های آزاد (بند ۲) با هدف پاسخ‌گویی به ضرورت‌های دفاعی نوین در بحث دریاها (Arghavani, 2012) تأکید خاص شده است.

در برنامه ششم توسعه اقتصادی اجتماعی کشور نیز به افزایش توان دفاعی در تراز قدرت منطقه‌ای و تأمین منافع و امنیت ملی در ماده ۱۰۶ اشاره شده است که بند ۱-۱۱ به قدرت دریایی کشور مربوط می‌شود. در این بند توسعه ناوگان نیروی دریایی با تجهیز به شناورهای سطحی، زیر سطحی سنگین، یگانه‌های پروازی دریا پایه و تسلیح آن‌ها به سامانه‌های کشف، شناسایی و ردگیری و کنترل آتش و سلاح‌های پیشرفته و به روز و کارآمد (قانون برنامه ششم توسعه، ماده ۱۰۶) ضروری دانسته و به صورت قانون برنامه تصویب شده است. عملی کردن مقررات و قوانین تصویب‌شده و اعمال حاکمیت در قلمروهای دریایی کشور نیازمند نیروی دریایی توانمند و کارآمد است. امروز نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران از نیروهای موفق و تأثیرگذار در منطقه خلیج فارس است. نیروی دریایی در مجموع دارای نزدیک به ۵۰۰۰۰ کارکنان (ارتش و سپاه) همراه با تجهیزات قابل توجه و پایگاه‌های دریایی مختلف است. در سال‌های اخیر، ایران نیروهای خود را در بیش از ۷۰ بندر در طول ۱۳۰۰ مایل ساحلی خود پراکنده کرده است. در نتیجه، شبکه دست‌نیافتنی قدرتمندی را ایجاد کرده است (nationalinterest: 2020).

نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران امروز یکی از نیروهای دریایی قوی در منطقه خلیج فارس و خاورمیانه است. این نیرو ترکیبی است از نیروی دریایی ارتش و نیروی دریایی سپاه که هرکدام تشکیلات نظامی و پایگاه‌های خود را دارند. جدول ۴ پایگاه‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران در قالب دو نیروی ارتش و سپاه را نشان می‌دهد.



جدول ۴: پایگاه‌های نیروی دریایی ایران

نداجا		نداسا	
محل استقرار	منطقه	محل استقرار	منطقه
بندرعباس	منطقه یکم امامت	بندرعباس	منطقه یکم صاحب‌الزمان (عج)
جاسک/بوشهر	منطقه دوم ولایت	بوشهر	منطقه دوم نوح نبی
کنارک	منطقه سوم نبوت	ماهشهر	منطقه سوم امام حسین (ع)
انزلی	منطقه چهارم امام رضا	عسلویه	منطقه چهارم ثارالله
تهران	ستاد مرکزی نیروی دریایی ارتش	بندر لنگه	منطقه پنجم امام محمد باقر (ع)
بندرعباس	قراگاه مقدم ناوگان جنوب ارتش	بندرعباس	ستاد فرماندهی

Source: Amiri, 2020

از سال ۱۳۱۳ تاکنون تحدید حدود قلمروهای دریایی و تقویت حاکمیت قانونی بر خلیج فارس و دریای عمان در جهت راهبرد دفاعی ایران بوده است. با توجه به گستردگی کرانه‌های کشور در خلیج فارس و دریای عمان، حضور قدرتمند در عرصه‌های دریایی و حفاظت از کیان و پهنه‌های آبی راهبردی بی‌بدیل است. به اعتقاد اسپایکمن قدرت دریایی کلید راهبرد جهانی است (Ezati, 2002: 18). در این زمینه تقویت نیروی نظامی دریای پاره کشور همواره مورد توجه بوده است که پیشتر اشاره شد.

تجزیه و تحلیل

چالش ژئوپلیتیکی بستن نظامی تنگه هرمز

تنگه هرمز به دلیل ریخت طبیعی و شکل آنکه هلال بیرونی تنگه در سمت ایران قرار می‌گیرد. همچنین جهت شیب آنکه از شمال به جنوب افزایش می‌یابد، در عملیات‌های نظامی کلاسیک و متعارف مزیت محسوب می‌شود. کاهش عمق تنگه به سمت کرانه‌های کشورمان، امکان اقدام آفندی را فراهم می‌آورد. در وضعیت پدافندی نیز، این ویژگی سبب می‌شود نیروهای زمینی برای صیانت از تنگه و برخورد با حمله دشمن بتوانند از این قابلیت استفاده کنند. کنترل و حاکمیت بر تنگه هرمز به‌واسطه بنادر راهبردی در امتداد آبراه مربوطه و همچنین



جزایر ایرانی که در نقاط مناسبی در تنگه هرمز و در مسیر نزدیک شدن به آن قرار دارند، در مقایسه با عمان راحتتر انجام می‌شود. ایران در ورودی خلیج فارس جزایری چون هرمز، لارک، قشم، هنگام، تب بزرگ و ابوموسی را دارد که بر روی کمان تدافعی طبیعی قرار دارند (MojtahedZadeh, 2001: 19) که از اهمیت راهبردی برخوردارند. راهبرد مفروض ایران بهره‌گیری از ارزش راهبردی این جزایر با نگهداری میزانی از نیروی دفاعی در آنجا است. خط منحنی فرضی که این جزایر را به یکدیگر وصل می‌کند، نشان می‌دهد خطوط کشتیرانی تنگه هرمز تا چه حد می‌تواند تحت پوشش کارآمد نیروهای دفاعی ایرانی مستقر در این جزایر قرار داشته باشد (Mojtahed-Zadeh, 1996: 37).

تهدید بستن تنگه هرمز و جلوگیری از تردد کشتی‌های خارجی و جلوگیری از بازرگانی دریایی در منطقه خلیج فارس یکی از عناصر آلترناتیو در راهبرد دفاعی جمهوری اسلامی ایران در چند دهه اخیر بوده است. تهدید به بستن تنگه هرمز بارها از سوی نظامیان و برخی افراد غیرمسئول در سیاست خارجی کشور مطرح شده است، اما مهم‌ترین تهدیدها در مواقع خاص و از سوی برخی مقامات بلندپایه کشور مطرح شده است که بازتاب‌های قابل توجهی در دنیا داشته است. سابقه تهدید به بستن تنگه هرمز به اوایل دهه ۱۳۶۰ باز می‌گردد. در مهر ۱۳۶۲ نخستین بار اکبر هاشمی رفسنجانی، رئیس وقت مجلس و نماینده امام خمینی در شورای عالی دفاع، در نماز جمعه تهران درباره بستن تنگه هرمز گفت: «ما با کشتی‌هایمان تنگه هرمز را نمی‌بندیم ما یک دیوار آتش درست می‌کنیم با توپ‌های ۱۳۰ که خودتان می‌دانید چقدر داشته‌ایم. وقتی که روزی دوبار روی تنگه هرمز آتش درست کنیم در خود بندرعباس اگر ما توپ‌های ۱۷۵ میلیمتری را بگذاریم که ۴۸ کیلومتر برد دارد، و گلوله‌هایش را وسط تنگه بیندازیم چه کسی می‌تواند از آن تنگه عبور کند؟ ما تنگه هرمز را با کلاشینکف هم می‌توانیم ببندیم» (Qudsonline, 1398). موضوع بستن تنگه هرمز را بار دیگر هاشمی رفسنجانی در سال ۱۳۶۶ مطرح کرد. او در گفت‌وگو با ایرنا در ۹ فروردین ۱۳۶۶ گفت: «برای بستن تنگه هرمز نیازی به موشک نیست و ایران می‌تواند آن را با توپخانه ببندد. به هر صورت اگر تنگه هرمز بسته باشد یا نه، سراسر خلیج فارس زیر تیر هوایماها، هلی‌کوپترها، کشتی‌ها، ناوچه‌ها و توپخانه‌های ماست» (Ana, 1397).

با پایان جنگ و فروکش کردن تنش‌های منطقه‌ای موضوع بستن تنگه مطرح نشد. در ۸ سال دوره دولت خاتمی و بهبود روابط ایران و جهان و طرح گفت‌وگوی تمدن‌ها از سوی رئیس دولت اصلاحات، در عمل نیاز به طرح بستن تنگه هرمز پیش نیامد. هم‌زمان با تگ‌ترشدن حلقه تحریم‌ها علیه ایران در اواخر دولت احمدی‌نژاد و ایجاد اجماع بین‌المللی برای اعمال تحریم



نفتی با هدف به صفر رساندن فروش نفت جمهوری اسلامی، محمدرضا رحیمی، معاون اول رئیس‌جمهور وقت در ۶ دی ۱۳۹۰ در سومین همایش بین‌المللی ارتقای توان داخلی هشدار داد: «اگر بنا باشد نفت ایران را تحریم کنند یک قطره نفت از تنگه هرمز عبور نخواهد کرد. ما علاقه‌ای به دشمنی نداریم، اما غربی‌ها نمی‌خواهند نقشه‌های خود را رها کنند. دشمنان زمانی دست از توطئه‌های خود بر خواهند داشت که با همه قدرت آن‌ها را سرجای خود بنشانیم» (Ana, 1397). آخرین مورد در این زمینه در سخنرانی رئیس‌جمهور روحانی بیان شد. او سخنانی بیان کرد که به‌نظر بسیاری، منظور او بستن تنگه هرمز بوده است. در ۱۳ آذر ۱۳۹۷، روحانی در جمع مردم سمنان اعلام کرد: «آمریکا بداند که ما نفتمان را می‌فروشیم و خواهیم فروخت و او نمی‌تواند جلوی فروش نفت ایران را بگیرد؛ بدانید که اگر روزی آمریکا بخواهد جلوی صادرات نفت ایران را بگیرد، نفتی از خلیج فارس صادر نخواهد شد» (Isna, 1397).

تنگه هرمز با وجود تهدیدهای رسمی و غیررسمی، تاکنون به‌طور کامل مسدود نشده است، اما اقدام برای جلوگیری از تردد کشتی‌های برخی از کشورها از تنگه هرمز را می‌شود به‌عنوان اقدام در عملی کردن بستن تنگه هرمز به‌صورت موردی و محدود تلقی کرد. در چندین مورد، ایران با توقف کشتی‌های متخاصم، راه را برای انجام اقدامات خصمانه آن‌ها بست. با شروع جنگ تحمیلی، نیروی دریایی ایران، با صدور اطلاعیه‌ای در خصوص وضعیت آب‌های سرزمینی کشور و نحوه گذر شناورهای خارجی بیانیه‌ای صادر کرد: با توجه به تجاوز عراق به ایران اسلامی، بدین وسیله همه مرزهای آبی نزدیک سواحل ایران، منطقه جنگی اعلام می‌شود و کشور ایران اجازه حمل کالا به بنادر عراق را به هیچ یک از کشتی‌ها نخواهد داد. برای امنیت کشتیرانی در خلیج فارس اعلام می‌دارد باید مسیرهای زیر رعایت شود: کشتی‌ها پس از عبور از تنگه هرمز، مسیر خود را طوری تغییر دهند که از ۱۲ مایلی جنوب جزیره ابوموسی، ۱۲ مایلی جنوب جزیره سیری، جنوب چراغ دریایی کیبل بنک و از ۱۲ مایلی جنوب غربی جزیره فارسی عبور کند. ایران تعهدی در برابر سرپیچی کنندگان از این اعلامیه نخواهد داشت (Ettelaat, 2020). در این زمینه در ۲۱ مرداد ۱۳۶۰ جمهوری اسلامی ایران در مدخل تنگه هرمز، کشتی دانمارکی Elsa Cat را توقیف کرد که تجهیزات نظامی به مقصد عراق حمل می‌کرد. (Mumtaz, 1373: 10) جلوگیری از گذر شناورهای عراقی یا شناورهای خارجی حامل بار به مقصد عراق از تنگه هرمز، در راستای محاصره دریایی عراق بود. از سال ۱۳۶۴ به بعد، نیروی دریایی ایران به‌طور منظم، کشتی‌های مشکوک به حمل کالای قاچاق جنگی به مقصد عراق را بازرسی کرد. بنا به گفته فرماندهی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، تا پایان دی ۱۳۶۵ بیش از ۱۰۰۰ کشتی بازرسی شده بود



(Mumtaz, 1373: 10). بازرسی کشتی‌های مشکوک به حمل کالای قاچاق جنگی به مقصد عراق تا پایان جنگ و امضای قطعنامه ادامه یافت.

غربی‌ها به‌ویژه مقامات نظامی آمریکا در خصوص توان نظامی ایران برای مسدودکردن تنگه اعتراف دارند و به این مسئله اشاره کرده‌اند. دانیل دولان، فرمانده نیروی دریایی ایالات متحده در سال ۲۰۱۲ گفته بود مین‌ها، راکت‌ها، زیردریایی‌ها و قایق‌های تندرو مسلح ایران می‌توانند تنگه هرمز را غیرقابل تردد کنند. او در مقاله خود نوشته بود: زرادخانه تهران شامل دستیابی به هزاران مین دریایی، اژدها، صدها موشک کروز پیشرفته و احتمالاً بیش از ۱۰۰۰ فروند قایق سریع و کارایی سریع است. بیشتر این سلاح‌ها در نزدیکی تنگه حیاتی هرمز متمرکز شده‌اند (nationalinterest, 2020).

امیدواری جمهوری اسلامی ایران به استفاده امنیتی یا به بیانی ناامن‌سازی تردد در تنگه هرمز در شرایط تهاجم احتمالی قدرت‌های بزرگ به‌عنوان ابزاری دفاعی یا بازدارنده است که طی ۳۰ سال گذشته، همواره مسئولان نظام اسلامی نیم‌نگاهی به امکان بستن تنگه هرمز و قطع صدور نفت داشته‌اند (Zarrin Mah, 1387). این راهبرد دفاعی به‌عنوان یک راهبرد آلترناتیو همواره مورد توجه بوده است، اما تاکنون عملی نشده است. عملی شدن آن به‌منزله تغییر در ترتیبات کنونی است و بروز واکنش‌های شدید از سوی کشورهایی که متضرر شده‌اند دور از انتظار نیست. چه بسا این موضوع سبب همگرایی آنان شود و اقدام مجوزدار شورای امنیت را در پی داشته باشد. چنانچه تصمیم ایران برای بستن تنگه هرمز جدی و عملی شود در آن صورت پیامدهایی در پی خواهد داشت که تا حدی جبران‌ناپذیر خواهند بود. در شرایط کنونی که بنادر مهم کشور در کرانه‌های خلیج فارس قرار دارند و همچنین سکوهای صدور نفت ایران نیز در پهنه خلیج فارس ساخته شده‌اند، تنگه هرمز به‌مثابه شریان حیاتی کشور است و بستن تنگه هرمز به معنای قطع این شریان است.

نخستین پیامد بستن تنگه هرمز توقف فروش نفت ایران خواهد بود. همچنین قطع واردات کشور از تنگه هرمز نیز از دیگر پیامدهای بستن تنگه توسط نیروی دریایی ایران خواهد بود. اقتصاد ایران با تنگه هرمز پیوند خورده است. امروزه سرنوشت اقتصاد ایران را تنگه هرمز تعیین می‌کند. تنگه هرمز شاه‌رگ اقتصاد ایران است. حدود ۸۰ درصد تجارت خارجی ایران از راه تنگه هرمز انجام می‌شود. همه نفت ایران از تنگه هرمز صادر می‌شود. ایران برخلاف بسیاری از کشورهای خلیج فارس خط لوله انتقال نفت ندارد و از این نظر اقتصاد آن کاملاً به تنگه هرمز وابسته است (Jafari Valdani, 1389). تهدید پیوسته به بستن تنگه هرمز باعث می‌شود کشورهای



صادرکننده نفت به فکر ایجاد یا یافتن مسیر جایگزین برای صدور نفت خود باشند؛ مانند خط لوله حبشان-فجیره که در امارات متحده عربی به طول ۳۶۰ کیلومتر در این کشور کشیده شده است تا نفت خام را به کرانه این کشور در دریای عمان برساند. برای ساخت این خط لوله ۳،۳ میلیارد دلار هزینه شده است و مسئولان اماراتی دلیل اجرای این طرح پرهزینه را بی‌اثر کردن تهدید ایران برای بستن تنگه هرمز اعلام کرده بودند (oilandgasmiddleeast, 2020).

تهدید بستن تنگه هرمز را آمریکایی‌ها همواره جدی گرفته‌اند؛ در نتیجه اقداماتی در این زمینه انجام داده‌اند. آمریکا حدود ۳۵ هزار نیروی نظامی و مجهز در پایگاه‌های خود در خاورمیانه دارد که تعداد ۱۳ هزار نفر آن‌ها در کویت و حدود ۵ هزار نفرشان در بحرین مستقر هستند. پایگاه العدید یکی از پایگاه‌های مجهز این کشور در منطقه خلیج فارس است. هدف اصلی این نیروها حفظ امنیت انرژی و به‌ویژه باز نگهداشتن تنگه هرمز در برابر تهدیدهای ایران اعلام شده است (nationalinterest, 2017). اگر بستن تنگه مدت زیادی ادامه یابد، به‌طور حتم تنش‌های نظامی بین ایران و آمریکا بروز خواهد کرد. همچنانکه در گذشته نیز همواره آمریکایی‌ها در برخورد با مسائل ایران نوعی خشونت نهادینه‌شده در رفتارشان وجود داشته است. عملیات انهدام سکوه‌های نفتی، غرق ناو ۲۷۵ تنی جوشن، غرق ناوهای سهند و سیلان (Zarinmao, 2008) از این موارد هستند.

نتیجه

ایران با داشتن سواحل طولانی در دو سوی (شمال و جنوب) خود، جزو کشورهای دریایی مهم منطقه محسوب می‌شود. به همین دلیل، طراحی‌های راهبردی دریاپایه در حوزه‌های نظامی و دفاعی، اقتصادی و فنی همراه با قانون‌گذاری کارآمد برای آن ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به‌شمار می‌رود. این مسئله بدین معنی است که ایران همواره نیازمند داشتن راهبردهای مناسب برای بهره‌گیری از فرصت اقتصادی و نظامی دریا و همچنین اعمال حاکمیت قانونی و هوشمندانه بر مناطق دریایی خود است.

تنگه هرمز یکی از عرصه‌های مهم تلاقی قدرت نظامی و قدرت دیپلماسی و قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران است. در این صحنه ویژه، اندازه و تأثیرگذاری هر یک از عوامل پیش‌گفته ناشی از شرایط زمانی و نوع تصمیم‌های گرفته شده است. رویکردهای مطرح شده در مورد راهبرد مؤثر و کارآمد ایران برای تأثیرگذاری و حضور قدرتمند در خلیج فارس و دریای عمان با نقش محوری تنگه هرمز، مؤید این است که بنیادهای بی‌بدیل دفاعی از یک سو از وضعیت سیاسی



و نظامی منطقه تأثیر می‌پذیرد و از سوی دیگر متأثر از جهت‌گیری قدرت‌های استکباری در خصوص ایران است. در نتیجه، امنیت تنگه هرمز با قدرت دفاعی به‌ویژه قدرت دفاعی دریایا به رابطه مستقیم دارد. مفهوم دفاع در عصر کنونی که حاکمیت ایده واقع‌گرایی را به روشنی می‌توان در آن دید، با تقویت ساختار نظامی کشورها عملی می‌شود. در این زمینه، تقویت بنیان‌های دفاعی با به‌کارگرفتن راهبردهای کارآمد سبب دفع نقشه‌های شوم و اقدامات خصمانه خواهد شد. بهره‌گیری از عناصر مهم و راهبردی مانند تنگه هرمز در سیاست دفاعی کشور در مواردی نتیجه‌بخش بوده و سبب شده است دشمنان عقب‌نشینی کنند، اما باید توجه داشت اصرار بر تداوم این راهبرد و در نهایت بستن تنگه در بلندمدت نتایج منفی در پی خواهد داشت. ارزش و اهمیت تنگه به بازبودن و برقراری کامل امنیت و کنترل عبور و مرور شناورهاست. از طرفی تعلیق کنوانسیون و بستن تنگه هرمز با این استدلال که ایران به کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای سازمان ملل متحد نیوسته درست نیست، چرا که در تصویب قوانین دریایی کشور مصوب سال ۱۳۷۲ با در نظر گرفتن محدودیت‌ها، مقررات و شرایط کنوانسیون بوده است.

نکته مهمی در مورد بستن تنگه هرمز این است که تنگه هرمز بین ایران و عمان واقع است و براساس خط منصف، نصف تنگه در آب‌های سرزمینی ایران و متعلق به ایران و نصف دیگر آن در آب‌های عمان و متعلق به عمان است. از سویی طرح تفکیک تردد در آب‌های عمان اجرا شده است. بنابراین پرسشی که مطرح می‌شود این است آیا کشور ما صلاحیت لازم برای چنین اقدامی در آب‌های سرزمینی عمان را دارد یا خیر؟ آیا در کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای چنین اقدامی پیش‌بینی شده است؟ البته که در کنوانسیون به هیچ وجه اجازه دخالت و اقدام به هیچ کشوری در قلمروی دریایی کشور دیگر داده نشده است. اگر اقدامی صورت بگیرد باید با نظر مساعد و اجازه رسمی طرف مقابل باشد که در آن صورت باید در راستای امنیت ملی باشد.

مبنای رفتار در خصوص ساماندهی عبور کشتی‌های خارجی و کنترل تنگه هرمز، قوانین داخلی و هنجارها و مقررات پذیرفته شده جهانی است. در کنار مقررات دریایی داخلی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاهای رهنمودهای ویژه‌ای در این خصوص دارد. علاوه بر آن، دستگاه دیپلماسی کشور نیز از کارآمدی درخور توجهی برخوردار است. واقعیت‌های جهان سیاسی کنونی حاکی از پیشگام بودن گزینه‌های دیپلماتیک است. بستن تنگه هرمز گزینه نهایی است و بدین معناست که دیگر راهی جز بستن باقی نمانده باشد.

یکی از منابع اقتدار و منزلت ژئوپلیتیکی ایران در منطقه و جهان، قراردادن بخش شمالی تنگه راهبردی هرمز در آب‌های سرزمینی و به‌طور کلی تعلق این بخش از تنگه به جمهوری



اسلامی ایران است. وابستگی تولیدکنندگان نفت و گاز در منطقه خلیج فارس و مصرف‌کنندگان نفت و گاز در جهان به تنگه هرگز اهمیت آن را از حد یک گذرگاه بین‌المللی ساده فراتر نمی‌برد. در چنین شرایطی، آنچه ارزش و منزلت ژئوپلیتیکی کشور را در منطقه و جهان افزایش خواهد داد، برقراری امنیت بادوام و جریان امن انرژی از این تنگه است.

پیشنهادات

در راستای تقویت راهبرد دفاعی کشور و حفاظت از قلمروهای آبی این اقدامات باید مورد توجه قرار بگیرد:

۱. تلاش برای صادرات نفت ایران خارج از محدوده تنگه هرمز و استفاده از کرانه‌های دریای عمان؛
۲. برنامه‌ریزی و آمایش دفاعی امنیتی مبتنی بر دفاع شبکه‌ای در استفاده از عرصه‌های آبی کشور؛
۳. تقویت نیروی دریایی کشور و ارتقای توانمندی و قابلیت‌های آن در راستای نوسازی و برد عملیاتی؛
۴. استفاده از تنگه هرمز در راستای امنیت‌آفرینی و تقویت وزن ژئوپلیتیکی کشور؛
۵. سازمان‌دهی سازوکار منطقه‌ای هرمز در راستای شکل‌دادن یک سازمان همکاری دسته‌جمعی منطقه‌ای مبتنی بر واقعیت‌های منطقه؛
۶. انحصار اظهارنظر در خصوص تردد در تنگه هرمز در سطوح عالی نظامی و سیاسی و پرهیز از سخنان نسنجیده و تهدیدکننده ارزش تنگه از سوی دیگران؛
۷. تأکید بر دیگر ابزارهای بازدارنده و اجتناب از تلاش برای بستن تنگه هرمز به‌عنوان آخرین تاکتیک و برآورد واکنش نیروهای جهانی و منطقه‌ای؛
۸. تعیین نظام حقوقی تنگه به‌منظور تقویت حاکمیت کشور بر آن در چارچوب مقررات و قوانین بین‌المللی؛
۹. تبیین استانداردهای محیط زیستی و ابلاغ به سازمان جهانی دریانوردی و پایش دقیق و مستمر دستورالعمل‌های صادرشده.



Refrence

1. Ahmadi Dahka, Fariborz. (2014). Geopolitics analysis marine sovereignty Iran in persian gulf and hormoz strait. territory, 10(issue 40), 69-80. [in Persian]
2. Ajorlu, Mohammad Jafar and Bapiri, Massoud (2013). The role of the Strait of Hormuz and its northern islands in the national security of the Islamic Republic of Iran. Journal of Defense Policy, 21(84),99 -124. [in Persian]
3. Alidosti Shahraki, Qasem, Rahmati Leila, (2018). The Relationship between Defense Diplomacy and Foreign Policy (A Theoretical Approach and a Policymaking Mechanism). Journal of Defense Policy, 26(102), 105-138. [in Persian]
4. allahverdizadeh, Reza. (2019). Explaining the role of geographic and territorial factors in sea power of the States. Geopolitics Quarterly, 15(55), 122-155. [in Persian]
5. Amiri, Ali. (2020). Explaining the Role of the Navy in Exercising the Maritime Power of the Islamic Republic of Iran. Geopolitics Quarterly, 16(57), 138-182. [in Persian]
6. Arghavani Pirsalami, Fariborz (2012). Defense-Security Policy of the Islamic Republic of Iran in the Fifth Development Plan Law, Journal of Defense Policy, Volume 20, Number 78, Spring 2012, pp: 137-105[in Persian]
7. Asgari, Sohrab (2002). Geopolitics of Iranian Maritime Territories in the Persian Gulf, PhD Thesis, Supervisor Dr. Darreh Mirheidar, Faculty of Geography, University of Tehran. [in Persian]
8. Asgari, Sohrab (2004). The role of the Persian Gulf and the Middle East in energy geopolitics, political-economic information, No. 209 and 210, 1383, pp: 16-19. [in Persian]



9. Azgandi, Alireza and Roshandel, Jalil (1992). Contemporary Military and Strategic Issues, Tehran: Samat Publications. [in Persian]
10. Baylis, J., et al (2003), Strategy in the Contemporary World (An Introduction to Strategic Studies), translated in to Persian by Khabiri, K., Tehran, iran
11. Christopher, Hoch, The Strait of Hormuz Potential for conflict, <http://www.american.edu/ted/ice/hormus.html>.2008
12. Churchill, Lou, Ellen, Robin (1997). International Law of the Seas, translated by Bahman Aghaei, Tehran: Office of Political and International Studies, Ministry of Foreign Affairs, 1997. [in Persian]
13. Collins, John, M. (1994). Military Geography, translated by Abdolmajid Heidari and others, Publications: Islamic Revolutionary Guard Corps. [in Persian]
14. Cordsman, A. h., Iran, oil and the strait of Hormuz, CSIS. June 2007
15. Ezzati, Ezatollah (1994) Geostrategy, Tehran: Samat Publications. [in Persian]
16. Ezzati, Ezatollah (2001) Geopolitics in the 21st Century, Tehran: Samat Publications. [in Persian]
17. Glassner, M.I., Blij, H.J.D, (1989), Systematic Political Geography, JOHN WILEY & SONS, Canada.
18. Hafeznia, M., Rashid, G., Parhezgar, A., Afshordi, M. (2007). Geopolitical Factors in Strategic Defense Planning: A Theoretical Model. Geopolitics Quarterly, 3(8), 38-7. [in Persian]
19. Hafeznia, Mohammad Raz (2013). Investigation of reflections of possible obstruction of Strait of Hormuz, Tehran: Jihad Daneshgahi Publications, 2013. [in Persian]
20. Hafeznia, Mohammad Reza (2002). Political Geography of Iran,



- Tehran: Samat Publications. [in Persian]
21. Hafeznia, Mohammad Reza (2013). Persian Gulf and the strategic role of the Strait of Hormuz, Tehran: Samat, 2003. [in Persian]
 22. Hafeznia, Mohammad Reza and Kaviani-Rad, Morad (2004) New Horizons in Political Geography, Tehran: Samat Publications. [in Persian]
 23. Hafeznia, Mohammad Reza and Rabiee, Hossein (2013). Persian Gulf Regional Studies, Tehran: Samat. [in Persian]
 24. Iliopoulos, I. (2009) Strategy and Geopolitics of Sea Power Throughout History, Baltic Security and Defense Review, vol 11, issue 2, p: 5
 25. IMO., (2014), Implication of The United Nations Convension on the Law of the Sea for The International Maritime Organization, Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO),
 26. Jafari Valdani, Asghar (2002). New Geopolitics of the Red Sea and the Persian Gulf, Tehran: Publications of the Office of Political and International Studies of the Ministry of Foreign Affairs, 2002. [in Persian]
 27. Jafari Valdani, Asghar (2010). Geopolitics of the Strait of Hormuz and Iran-Oman Relations, Journal of Political Science, Summer 2010, Volume 5, Number 3. [in Persian]
 28. Jafari, Abbas (2010). Encyclopedia of Gitashenasi, Volume 1, Gitashenasi Publications, 2010[in Persian]
 29. Journal of the Faculty of Law and Political Science Volume 32, Serial Issue 1144, Summer 1994. [in Persian]]
 30. Kalantari, Fathullah (2015). Application of Defense Policy with Defense Strategy and Military Strategy, Journal of Defense Policy, Volume 23, Number 92, Fall 2015, pp: 59-35[in Persian].



31. Kazemi, Ali Asghar (1989). Legal Dimensions of Iranian Sovereignty in the Persian Gulf, Tehran: Office of Political and International Studies, Ministry of Foreign Affairs. [in Persian]
32. Lotfian, Saeedeh (2014). Strategies and Strategic Planning Methods, Office of Political and International Studies. [in Persian]
33. Madani, Ahmad (1978). Persian Gulf Writers Trial, Toos Publications. [in Persian]
34. Mir Haidar, Darreh (1988) Political Geography of Traffic Separation Plans in the Persian Gulf and the Strait of Hormuz, Foreign Political Journal, pp. 591-571. [in Persian]
35. MirHaidar, Darreh (2008). Fundamentals of Political Geography, Tehran: Samat. [in Persian]
36. MirHaidar, Darreh et al. (2007). The process of coastalization of coastal countries in the Persian Gulf, Geopolitical Quarterly, Year 3, Issue 1, 2007, pp: 21-1. [in Persian]
37. MirHaider, Darreh (2010). Developments of Five Decades of Thought and Research in Political Geography, Papli Publications. [in Persian]
38. Mojtahed-Zadeh, P., (2001), Security and Territoriality in The Persian Gulf, Translated into Persian by: Amir Massoud Ejtehadi, The Institute for Political & International Studies, Tehran
39. Mojtahedzadeh, Pirooz (1994). Countries and Borders in the Persian Gulf Geopolitical Region, translated by Hamid Reza Malek Mohammadi Nouri, Publications of the Office of Political and International Studies of the Ministry of Foreign Affairs. [in Persian]
40. Mojtahedzadeh, Pirooz (1996). Tonb and Abu Musa Islands, translated by Hamid Reza Malek Mohdi Nouri, Office of Political and International Studies. [in Persian]



41. Mojtahedzadeh, Pirooz (2000). Persian Gulf Countries and Borders, Atai Publications. [in Persian]
42. Mojtahedzadeh, Pirooz (2001). Security and Territorial Issues in the Persian Gulf, translated by Amir Massoud Ejtehad, Ministry of Foreign Affairs Publishing Center. [in Persian]
43. Mojtahedzadeh, Pirooz (2002). Political Geography and Geographical Politics, Samat Publications. [in Persian]
44. Mumtaz, Jamshid. (1994). The Law of the Naval War and the Performance of the Islamic Republic of Iran during the Iraq-Iran War, translated by Koochi, Hossein Taraz. [in Persian]
45. Ngantcha, F., the right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea, publication of the graduate of international studies, Geneva, published in London, 1998
46. Pirnia, Hassan (2016). Pre-Islamic history of Iran, Sama Publications. [in Persian]
47. Zarrin Mah, Mahmoud (2008). Possibility and Consequences of Obstruction of the Strait of Hormuz, Journal of Defense Policy, Volume 16, Number 63, Summer 2008, pp: 73-41. [in Persian]
48. <https://www.oilandgasmiddleeast.com/article-10748-analysis-on-the-uaes-habshan-fujairah-pipeline>
49. <https://nationalinterest.org/blog/middle-east-watch/iran%E2%80%99s-rockets-and-mines-could-block-strait-hormuz-112031>
50. <https://nationalinterest.org/blog/the-skeptics/does-the-us-military-actually-protect-middle-east-oil-18995>
51. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932#>
52. <http://www.qudsonline.ir/news/653925>
53. <https://ana.ir/fa/news/17/293874>



54. <https://www.isna.ir/news/97091306041>

55. <https://www.ettelaat.com/mobile/?p=57033>