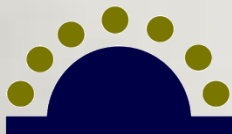
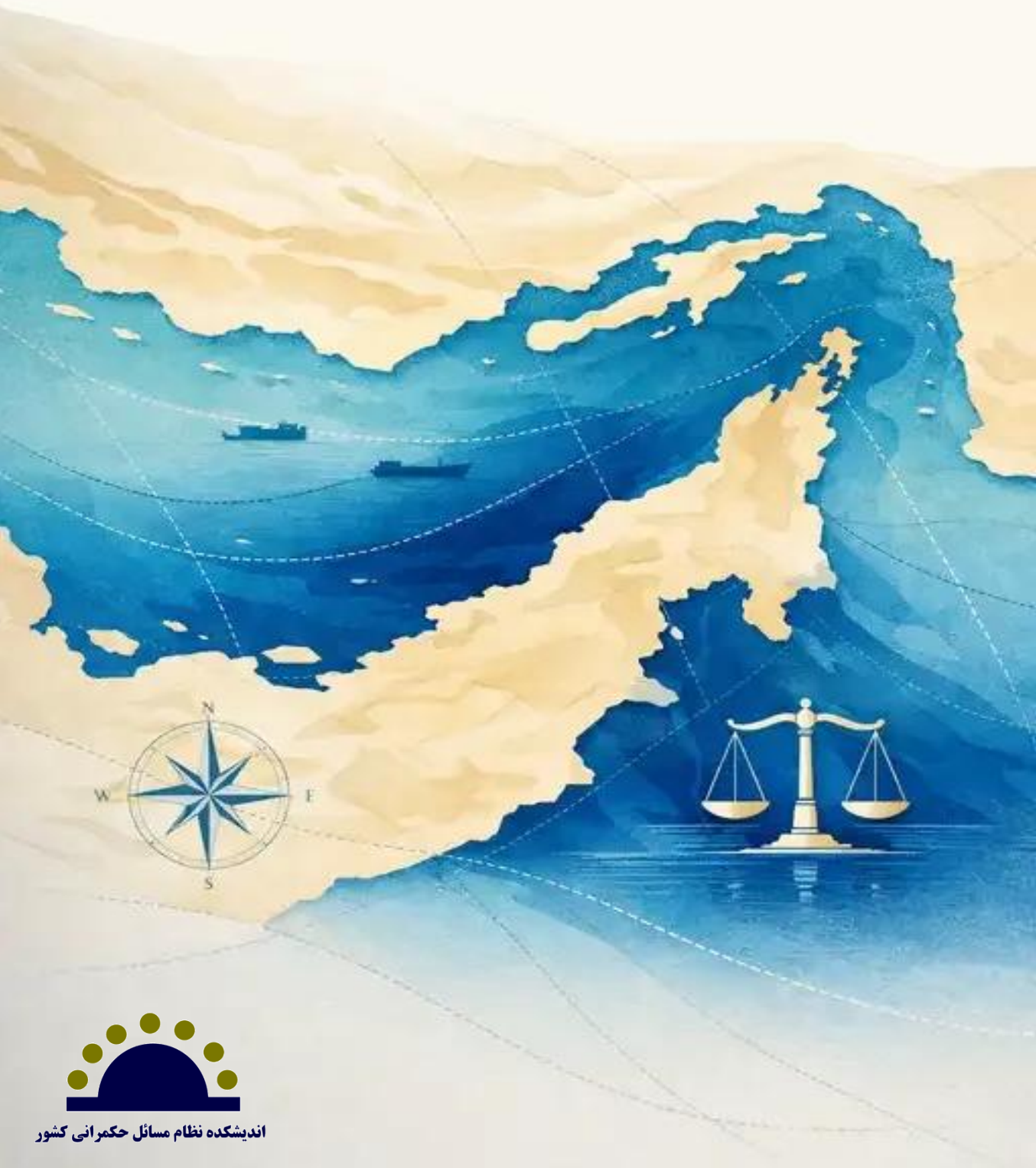


طراحی رژیم حقوقی متوازن برای مدیریت تنگه هرمز

به همراه نقد طرح پیشنهادی مجلس



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



انديشگده نظام مسائل حکمرانی کشور

شناسنامه اثر:

عنوان: گزارش سیاستی طراحی رژیم حقوقی متوازن برای مدیریت تنگه هرمز

گروه: مطالعات راهبردی و آینده پژوهی

یژوهشگر: محمود نظرنیا

مشاور حقوقی: دکتر حسین قاضی زاده

اظهار نظر کنندگان: ۱) خانم دکتر فاطمه اشرف (حقوق بین الملل دانشگاه تربیت

(مدرس ۲) آقای دکتر محمد جواد عزیزی (حقوق بین الملل دانشگاه خوارزمی)

(۳) آقای دکتر مهدی قدمباری (معاون کنسرسیوم کرد دور شمال-جنوب) (۴) خانم

نگین میر محمد صادق (پژوهشگر مرکز ملی مطالعات راهبردی توسعه اقتصاد دریا

محور اندیشکده).

ویراستار: فاطمه فدایی

تاریخ انتشار: اسفند ۱۴۰۴

نوبت چاپ: اول

شماره مسلسل: ۱۴۰۴۱۲۱۶۵

 www.andishkademasaal.ir

 andishkademasael

 info@andishkademasaal.ir

 andishkademasaal

☎ . 99 . 257924

 andishkademasaal

تملی حقوق این اثر متعلق به اندیشکده نظام مسائل حکمرانی کشور است و هرگونه بهره‌برداری

از مطالب آن صرفاً با کسب اجازه کتبی مجاز خواهد بود.

فهرست مطالب

- چکیده سیاستی ۱
- اهمیت راهبردی تنگه هرمز ۴
- چارچوب حقوقی بین‌المللی ۱۰
- تجربه کشورها در محدود کردن یا مدیریت عبور از تنگه‌های بین‌المللی ... ۱۳
- رژیم حقوقی تنگه هرمز و امکان مدیریت عبور و مرور دریایی ۱۷
- چالش‌های موجود در تنگه هرمز ۲۲
- اهداف سیاستی ایران در طراحی رژیم حقوقی ۲۷
- پیشنهاد سیاستی ۳۲
- جدول پیشنهادات سیاستی ۵۱
- جدول فهرست خدمات دریایی ۵۲
- نقد طرح مجلس شورای اسلامی ۵۳
- نتیجه‌گیری ۶۲

۱. چکیده سیاستی:

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های راهبردی جهان است که نقش حیاتی در تجارت جهانی انرژی و امنیت دریایی دارد. این آبراه باریک خلیج فارس را به دریای عمان و اقیانوس هند متصل می‌کند و تنها مسیر دریایی صادرات بخش عمده نفت و گاز کشورهای حوزه خلیج فارس به بازارهای جهانی محسوب می‌شود. روزانه حدود ۱۴.۳ میلیون بشکه نفت خام و در مجموع حدود ۲۰.۳ میلیون بشکه مایعات نفتی از این تنگه عبور می‌کند که معادل حدود ۲۱ درصد تجارت جهانی نفت است. علاوه بر آن، حدود ۲۰ درصد تجارت جهانی گاز طبیعی مایع نیز از این مسیر منتقل می‌شود. بنابراین هرگونه اختلال در تنگه هرمز می‌تواند پیامدهای فوری و گسترده‌ای برای بازارهای جهانی انرژی و اقتصاد بین‌الملل داشته باشد.

از منظر حقوقی، تنگه هرمز در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در زمره تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی قرار می‌گیرد و مشمول رژیم «عبور ترانزیتی» است. بر اساس این رژیم، کشتی‌ها و هواپیماها حق دارند به صورت پیوسته و سریع از تنگه عبور کنند و دولت‌های ساحلی اصولاً نمی‌توانند عبور را متوقف یا معلق کنند. با این حال، کنوانسیون حقوق دریاها به دولت‌های ساحلی اجازه می‌دهد برای ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست، مدیریت ترافیک دریایی و امنیت کشتیرانی مقرراتی وضع کنند، مشروط بر آنکه این مقررات غیر تبعیض‌آمیز باشد و عملاً مانع عبور ترانزیتی نشود.

بررسی تجربه تنگه‌های مهم جهان نشان می‌دهد که انسداد کامل و دائمی تنگه‌های بین‌المللی در عمل تقریباً سابقه‌ای ندارد و معمولاً با واکنش شدید جامعه بین‌المللی مواجه می‌شود. در عوض، دولت‌های ساحلی از ابزارهایی مانند مدیریت ترافیک دریایی، اعمال مقررات ایمنی، بازرسی‌های محدود امنیتی، تعیین خطوط کشتیرانی یا ایجاد رژیم‌های

حقوقی خاص برای تنظیم عبور و مرور استفاده می‌کنند. نمونه‌هایی مانند تنگه‌های بسفر و داردانل، کانال سوئز و جبل الطارق نشان می‌دهد که مدیریت و تنظیم عبور کشتی‌ها رویکردی واقع‌بینانه‌تر و قابل دفاع‌تر در مقایسه با انسداد کامل تنگه‌ها است.

در حال حاضر، مدیریت تنگه هرمز با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. افزایش حضور نظامی قدرت‌های خارجی در منطقه، تهدیدهای امنیتی علیه کشتی‌ها و زیرساخت‌های انرژی، خطر آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از تردد گسترده نفتکش‌ها، نبود سازوکار منطقه‌ای مؤثر برای مدیریت تنگه و فشارهای سیاسی و اقتصادی بین‌المللی از جمله مهم‌ترین این چالش‌ها محسوب می‌شوند. این عوامل موجب شده‌اند که تنگه هرمز به یکی از حساس‌ترین نقاط در نظام امنیتی و اقتصادی جهان تبدیل شود.

در چنین شرایطی، طراحی یک رژیم حقوقی و مدیریتی مؤثر برای تنگه هرمز می‌تواند به تأمین هم‌زمان منافع ملی ایران و الزامات نظام کشتیرانی بین‌المللی کمک کند. اهداف سیاستی ایران در این زمینه را می‌توان در چند محور اصلی خلاصه کرد: حفظ حاکمیت و امنیت ملی در آب‌های سرزمینی، تضمین ایمنی و نظم در کشتیرانی، کاهش زمینه‌های نظامی‌سازی منطقه توسط قدرت‌های خارجی، حفاظت از محیط زیست دریایی، ایجاد اهرم حقوقی برای مدیریت بحران‌ها و توسعه منابع درآمدی ناشی از ارائه خدمات دریایی.

برای تحقق این اهداف، مجموعه‌ای از اقدامات سیاستی قابل پیشنهاد است. نخست، تدوین یک چارچوب مقررات ملی جامع برای مدیریت عبور و مرور در تنگه هرمز در حوزه‌هایی مانند ایمنی دریانوردی، الزامات امنیتی و حفاظت محیط زیست. دوم، ایجاد سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی با استفاده از فناوری‌های نظارتی و کنترل ساحلی. سوم، تعیین و به‌روزرسانی رسمی خطوط کشتیرانی و طرح‌های تفکیک ترافیک با همکاری عمان و تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی. چهارم، ایجاد سازوکار همکاری دوجانبه یا منطقه‌ای برای

مدیریت ترافیک، عملیات امداد و نجات و حفاظت از محیط زیست دریایی. پنجم، توسعه زیرساخت‌های ایمنی دریایی و ظرفیت‌های واکنش سریع در برابر سوانح و آلودگی‌های نفتی. ششم، طراحی نظام شفاف برای ارائه خدمات دریانوردی و دریافت هزینه‌های مرتبط با این خدمات. هفتم، تقویت نظام نظارت زیست‌محیطی در تنگه و اجرای مقررات بین‌المللی مربوط به جلوگیری از آلودگی دریایی. و در نهایت، استفاده از ابزارهای حقوقی و دستورالعمل‌های مشخص برای مدیریت شرایط بحران.

در مجموع، تجربه بین‌المللی و قواعد حقوق دریاهای نشان می‌دهد که رویکرد مبتنی بر مدیریت فعال، نظارت مؤثر و تنظیم عبور و مرور کشتی‌ها در چارچوب حقوق بین‌الملل، واقع‌بینانه‌ترین و مشروع‌ترین راه برای اداره تنگه هرمز است. چنین رویکردی می‌تواند ضمن حفظ منافع و امنیت ایران، به استمرار جریان تجارت جهانی انرژی و افزایش ثبات در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های راهبردی جهان نیز کمک کند.

اندیشکده نظام مسائل حکمرانی کشور

۲. اهمیت راهبردی تنگه هرمز:

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین و حساس‌ترین آبراه‌های جهان به شمار می‌رود و جایگاهی بی‌بدیل در ساختار ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی نظام بین‌الملل دارد. این تنگه باریک که در جنوب ایران و شمال شبه‌جزیره مسندم عمان قرار گرفته است، خلیج فارس را به دریای عمان و در نهایت به اقیانوس هند متصل می‌کند. همین موقعیت جغرافیایی خاص باعث شده است که تنگه هرمز به عنوان تنها مسیر دریایی برای اتصال کشورهای حوزه خلیج فارس به آب‌های آزاد جهانی شناخته شود. به عبارت دیگر، تمامی صادرات دریایی نفت و بخش قابل توجهی از تجارت دریایی کشورهای حاشیه خلیج فارس ناگزیر از عبور از این گذرگاه است. در نتیجه، تنگه هرمز نه تنها یک مسیر حمل‌ونقل دریایی بلکه یک نقطه راهبردی در

اقتصاد جهانی و امنیت انرژی محسوب می‌شود.

از منظر جغرافیایی، تنگه هرمز در باریک‌ترین نقطه خود حدود چهل کیلومتر عرض دارد، هرچند مسیرهای کشتیرانی قابل استفاده برای عبور نفتکش‌ها و کشتی‌های بزرگ بسیار محدودتر از این مقدار است. در عمل، عبور کشتی‌ها از طریق دو مسیر اصلی کشتیرانی صورت می‌گیرد که هر یک عرضی در حدود چند کیلومتر دارند و میان آنها یک منطقه حائل برای افزایش ایمنی دریانوردی در نظر گرفته شده است. همین محدودیت جغرافیایی باعث شده است که هرگونه اختلال در این مسیرها تأثیر فوری و گسترده‌ای بر جریان تجارت دریایی در منطقه داشته باشد. در واقع، ساختار فیزیکی تنگه هرمز آن را به یک گلوگاه راهبردی تبدیل کرده است؛

گلوگاهی که کنترل یا اختلال در آن می‌تواند پیامدهای اقتصادی و سیاسی قابل توجهی در سطح منطقه‌ای و جهانی به همراه داشته باشد.

یکی از مهم‌ترین ابعاد اهمیت راهبردی تنگه هرمز، نقش آن در تجارت جهانی انرژی است. کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله عربستان سعودی، عراق، کویت، امارات متحده عربی، قطر و ایران از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت و گاز در جهان هستند. بخش عمده صادرات انرژی این کشورها از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود و تنگه هرمز دروازه اصلی این صادرات به شمار می‌رود. برآوردهای مختلف نشان می‌دهد که روزانه بخش قابل توجهی از نفت خام جهان از طریق این تنگه منتقل می‌شود. علاوه بر نفت، مقادیر قابل توجهی از گاز طبیعی مایع نیز از همین مسیر به بازارهای جهانی ارسال می‌شود،

بر همین اساس آمارها نشان می‌دهد جریان نفت (شامل نفت خام، میعانات و مایعات گازی) عبوری از تنگه هرمز به طور متوسط ۱۴.۳ میلیون بشکه در روز (معادل ۲۱ درصد از تجارت نفت جهان) و با احتساب فرآورده‌های نفتی، حجم کل مایعات نفتی عبوری از تنگه هرمز به میزان ۲۰.۳ میلیون بشکه در روز می‌رسد. عربستان سعودی (۳۸٪)، عراق (۲۳٪) و امارات (۱۳٪) بیشترین سهم از صادرات نفت خام و چین (۳۴٪)، هند (۱۳٪) و کره جنوبی (۱۲٪) بیشترین سهم از واردات نفت خام از تنگه هرمز را به خود اختصاص داده‌اند.^۱

وابستگی بازارهای جهانی انرژی به تنگه هرمز باعث شده است که این منطقه نقش بسیار مهمی در تعیین ثبات یا بی‌ثباتی قیمت‌های انرژی در جهان داشته باشد. هرگونه تهدید یا ناامنی در این آبراه بلافاصله در بازارهای جهانی منعکس

^۱ <https://rc.majlis.ir/fa/news/show/۱۸۵۴۸۰۸>

می‌شود و می‌تواند موجب افزایش قیمت نفت و نگرانی در مورد امنیت عرضه انرژی شود. به همین دلیل، بسیاری از کشورها به ویژه اقتصادهای بزرگ صنعتی نسبت به وضعیت امنیتی و سیاسی تنگه هرمز حساسیت ویژه‌ای دارند.

ضمن آنکه تنگه هرمز مسیر حیاتی ترانزیت الان‌جی (۲۰٪ تجارت جهانی) نیز هست که عمدتاً از قطر (دومین صادرکننده بزرگ الان‌جی در جهان) و حجم کمی از امارات صادر می‌شود. چین (۲۳٪)، هند (۱۷٪) و کره جنوبی (۱۱٪) بیشترین حجم واردات الان‌جی از تنگه هرمز را به خود اختصاص داده‌اند.^۲ اهمیت راهبردی تنگه هرمز تنها به حوزه انرژی محدود نمی‌شود. این تنگه همچنین یکی از مسیرهای مهم تجارت دریایی بین‌المللی است و حجم قابل توجهی از کالاهای تجاری نیز از این مسیر عبور می‌کند. بنادر مهم کشورهای

خلیج فارس به شبکه تجارت جهانی متصل هستند و بسیاری از کالاهای صنعتی، مواد خام و محصولات مصرفی از طریق این تنگه جابه‌جا می‌شوند. بنابراین، اختلال در کشتیرانی در تنگه هرمز می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای زنجیره‌های تأمین جهانی داشته باشد.

آمارها نشان می‌دهد تجارت غیر انرژی در تنگه هرمز شامل (۱۳٪) مواد شیمیایی و کودها، (۲۸٪) شامل کالاهای کانتینری عمومی، مصرفی و صنعتی و (۲۴٪) محصولات فله خشک شامل غلات، سنگ آهن و... را شامل می‌شود، در مجموع کل تجارت غیر انرژی در بستر تنگه هرمز ۱۸٪ است.

از منظر ژئوپلیتیکی، تنگه هرمز یکی از نقاط تمرکز رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به شمار می‌رود. حضور نیروهای نظامی قدرت‌های بزرگ در خلیج فارس و دریای عمان تا حد زیادی

^۲ <https://rc.majlis.ir/fa/news/show/۱۸۵۴۸۰۸>

به اهمیت راهبردی این آبراه مرتبط است. بسیاری از کشورها تلاش می‌کنند از طریق حضور نظامی یا همکاری‌های امنیتی با کشورهای منطقه، نقش خود را در تأمین امنیت کشتیرانی در این تنگه تقویت کنند. در عین حال، این حضور نظامی می‌تواند موجب افزایش حساسیت‌های امنیتی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی در منطقه شود.

برای ایران، تنگه هرمز از اهمیت راهبردی ویژه‌ای برخوردار است. بخش قابل توجهی از سواحل شمالی این تنگه در قلمرو سرزمینی ایران قرار دارد و جزایر مهمی نیز در نزدیکی این آبراه واقع شده‌اند. این موقعیت جغرافیایی به ایران امکان می‌دهد که نقش مهمی در مدیریت و نظارت بر فعالیت‌های دریایی در این منطقه ایفا کند. از دیدگاه راهبردی، تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های ژئوپلیتیک ایران در محیط منطقه‌ای و بین‌المللی محسوب می‌شود.

در عین حال، اهمیت این تنگه برای ایران صرفاً به ابعاد نظامی یا ژئوپلیتیکی محدود نمی‌شود. از منظر اقتصادی نیز تنگه هرمز برای ایران اهمیت حیاتی دارد، زیرا صادرات نفت و بسیاری از فعالیت‌های تجاری دریایی کشور از طریق این مسیر انجام می‌شود. امنیت و ثبات در این آبراه برای حفظ جریان صادرات انرژی و تجارت خارجی ایران ضروری است.

از منظر حقوقی، وضعیت تنگه هرمز نیز دارای ویژگی‌های خاصی است. بخش قابل توجهی از این تنگه در محدوده دریای سرزمینی دو کشور ایران و عمان قرار دارد. بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل دریاها، دولت‌های ساحلی بر دریای سرزمینی خود حاکمیت دارند، اما در عین حال باید برخی حقوق مربوط به عبور و مرور کشتی‌های خارجی را نیز به رسمیت بشناسند. در مورد تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، این موضوع اهمیت

بیشتری پیدا می‌کند، زیرا چنین تنگه‌هایی نقش حیاتی در ارتباط میان دریاها و آزاد و مناطق مختلف جهان دارند.

همین وضعیت حقوقی خاص موجب شده است که تنگه هرمز در تقاطع میان اصل حاکمیت دولت‌های ساحلی و اصل آزادی کشتیرانی بین‌المللی قرار گیرد. دولت‌های ساحلی از یک سو حق دارند بر فعالیت‌های دریایی در محدوده دریای سرزمینی خود نظارت داشته باشند و مقرراتی در زمینه ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست و امنیت دریایی وضع کنند. از سوی دیگر، جامعه بین‌المللی نیز به دلیل اهمیت این تنگه برای تجارت جهانی، انتظار دارد که عبور و مرور کشتی‌ها از این آبراه به طور کلی امکان‌پذیر باقی بماند.

این وضعیت پیچیده باعث شده است که تنگه هرمز همواره یکی از موضوعات مهم در مباحث حقوق دریاهای و سیاست بین‌الملل باشد. بسیاری از تحلیلگران

معتقدند که مدیریت پایدار این تنگه نیازمند ترکیبی از سازوکارهای حقوقی، همکاری‌های منطقه‌ای و تدابیر امنیتی است. بدون چنین چارچوبی، احتمال بروز تنش‌ها و بحران‌های دوره‌ای در این منطقه افزایش می‌یابد.

از منظر زیست‌محیطی نیز تنگه هرمز اهمیت ویژه‌ای دارد. خلیج فارس یکی از مناطق حساس زیست‌محیطی جهان محسوب می‌شود و اکوسیستم آن نسبت به آلودگی‌های نفتی و صنعتی آسیب‌پذیر است. عبور تعداد زیادی نفتکش و کشتی‌های حامل مواد خطرناک از این منطقه خطر بروز حوادث زیست‌محیطی را افزایش می‌دهد. در صورت وقوع چنین حوادثی، پیامدهای آن می‌تواند برای کشورهای ساحلی بسیار گسترده و طولانی‌مدت باشد.

به همین دلیل، حفاظت از محیط زیست دریایی در تنگه هرمز یکی از مسائل مهم در مدیریت این آبراه به شمار می‌رود.

دولت‌های ساحلی و سایر بازیگران بین‌المللی باید تدابیری اتخاذ کنند که ضمن حفظ جریان کشتیرانی، خطرات زیست‌محیطی نیز به حداقل برسد. در مجموع، تنگه هرمز را می‌توان یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی جهان دانست که در تقاطع منافع اقتصادی، امنیتی و سیاسی بسیاری از کشورها قرار دارد. اهمیت این تنگه برای تجارت جهانی انرژی، موقعیت ژئوپلیتیکی آن در منطقه‌ای حساس و وضعیت حقوقی خاص آن در

چارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای همگی عواملی هستند که توجه مستمر سیاست‌گذاران و پژوهشگران را به این منطقه جلب کرده‌اند. در چنین شرایطی، طراحی چارچوب‌های حقوقی و مدیریتی مناسب برای اداره این آبراه می‌تواند نقش مهمی در حفظ ثبات منطقه‌ای، امنیت انرژی جهانی و تأمین منافع کشورهای ساحلی ایفا کند.

۳. چارچوب حقوقی بین‌المللی:

رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین بخش‌های حقوق بین‌الملل دریاها محسوب می‌شود؛ زیرا این تنگه‌ها حلقه‌های اتصال میان بخش‌های مختلف دریاهای آزاد و مناطق اقتصادی انحصاری هستند و استمرار کشتیرانی آزاد جهانی تا حد زیادی به آنها وابسته است. در این میان، «کنوانسیون حقوق دریاهای» مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی به عنوان جامع‌ترین و معتبرترین سند بین‌المللی در حوزه حقوق دریاهای چارچوب اصلی حقوقی را برای تنگه‌ها تعیین کرده است. این کنوانسیون که حاصل مذاکرات چندین ساله در مجمع عمومی سازمان ملل متحد است، قواعد مفصلی در زمینه استفاده از دریاهای مناطق دریایی، حقوق دولت‌های ساحلی و آزادی‌های کشتیرانی ارائه می‌دهد و در واقع قانون اساسی نظام حقوقی دریاهای شمار می‌رود.

با این حال، اهمیت کنوانسیون حقوق دریاهای تنها به کشورهای عضو آن محدود نمی‌شود. بخش قابل توجهی از قواعد پیش‌بینی شده در این کنوانسیون، به‌ویژه در حوزه آزادی کشتیرانی، تعیین مناطق دریایی و رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی، در گذر زمان به صورت «عرف بین‌المللی» تثبیت شده‌اند. در حقوق بین‌الملل، قواعد عرفی ناشی از رویه مستمر دولت‌ها همراه با اعتقاد به الزام حقوقی آن هستند و از این رو حتی برای دولت‌هایی که عضو یک معاهده خاص نیستند نیز می‌توانند الزام‌آور تلقی شوند. از همین رو بسیاری از صاحب‌نظران معتقدند که بخش‌هایی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای، به‌ویژه مقررات مربوط به آزادی کشتیرانی و رژیم حقوقی عبور از تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی، امروزه بازتاب‌دهنده قواعد عرفی حقوق

بین‌الملل دریاها هستند و آثار آن‌ها می‌تواند نسبت به کشورهای غیرعضو نیز قابل استناد باشد.

بر اساس کنوانسیون مذکور، تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند (یعنی تنگه‌هایی که دو بخش از دریاهای آزاد یا مناطق اقتصادی انحصاری را به یکدیگر متصل می‌کنند) دارای رژیم خاصی به نام «حق عبور ترانزیتی» هستند. این مفهوم در مواد ۳۸ تا ۴۴ کنوانسیون مطرح شده و یکی از نوآوری‌های مهم آن محسوب می‌شود. رژیم عبور ترانزیتی با هدف ایجاد تعادل میان اصل آزادی کشتیرانی بین‌المللی و حاکمیت دولت‌های ساحلی تدوین شده است تا از یک سو تضمین‌کننده عبور آزاد و پیوسته کشتی‌های تجاری و هواپیماها از تنگه‌ها باشد و از سوی دیگر امکان حفظ نظم، امنیت و حفاظت از محیط زیست دریایی

توسط دولت‌های ساحلی نیز فراهم گردد.

در چارچوب ماده ۳۸ این رژیم، تمام کشتی‌ها و هواپیماهایی که به قصد عبور بین‌المللی از تنگه‌ها استفاده می‌کنند حق دارند از آب‌های تنگه بدون توقف غیرضروری و به‌صورت پیوسته عبور کنند. دولت‌های ساحلی نمی‌توانند مانع عبور این کشتی‌ها شوند یا مقرراتی وضع کنند که ماهیت حقوق عبور ترانزیتی را نقض کند. در واقع این حق نوعی آزادی مشروط است که بر پایه همکاری، احترام به امنیت و حفظ محیط زیست شکل گرفته است.

با این وضعیت، مسئله اصلی که در شرایط کنونی مورد بحث صاحب‌نظران قرار دارد این است که با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران در برخی مقاطع محدودیت‌هایی را برای عبور و مرور خطوط کشتیرانی بین‌المللی مطرح کرده

است، آیا می‌تواند به صورت دائم اقدام به بستن تنگه هرگز نماید یا خیر. همچنین این پرسش مطرح است که حتی در صورت بروز درگیری نظامی، پس از پایان مخاصمه چگونه می‌توان شرایط موجود در تنگه را تحت مدیریت و کنترل پایدار قرار داد. از این رو، در بخش بعدی گزارش به بررسی تجربه سایر کشورها در مدیریت تنگه‌های مهم بین‌المللی در شرایط بحران و پس از آن پرداخته خواهد شد.

۴. تجربه کشورها در محدود کردن یا مدیریت عبور از تنگه‌های بین‌المللی:

همانطور که اشاره شد در حقوق بین الملل دریاها، تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند معمولاً مشمول رژیم‌های خاصی از آزادی عبور هستند و دولت‌های ساحلی به طور معمول امکان «انسداد کامل» آن‌ها را ندارند. رویه دولت‌ها نیز نشان می‌دهد که بستن کامل چنین تنگه‌هایی نه تنها با اصول پذیرفته‌شده حقوق دریاها تعارض دارد، بلکه معمولاً با واکنش سیاسی و اقتصادی شدید جامعه بین‌المللی روبه‌رو می‌شود. به همین دلیل، کشورها در عمل به جای انسداد کامل، از مجموعه‌ای از ابزارهای حقوقی، امنیتی و مدیریتی برای کنترل یا محدودسازی عبور و مرور استفاده کرده‌اند. بررسی تجربه تنگه‌های مهم جهان نشان

می‌دهد این ابزارها را می‌توان در چند الگوی اصلی دسته‌بندی کرد: نخستین الگو، اعمال محدودیت‌های امنیتی یا نظامی موقت بدون اعلام انسداد رسمی تنگه است. در این الگو دولت‌های ساحلی یا نیروهای حاضر در منطقه با استناد به ضرورت‌های امنیتی، شرایط جنگی یا تهدیدهای خاص، کنترل عبور کشتی‌ها را تشدید می‌کنند اما از اعلام رسمی «بستن تنگه» اجتناب می‌ورزند. نمونه‌ای از این وضعیت در منطقه باب‌المندب و تنگه تران در دوران درگیری‌های یمن مشاهده شد؛ در آن دوره ائتلاف عربی و برخی دولت‌ها کنترل‌های گسترده‌ای بر تردد کشتی‌ها اعمال کردند، از جمله بازرسی محموله‌ها، نظارت امنیتی و محدودیت‌های عملیاتی، اما به طور رسمی اعلام نشد که مسیر دریایی بسته

شده است. چنین اقداماتی معمولاً در چارچوب اعلام مناطق عملیات نظامی، اجرای قطعنامه‌های شورای امنیت یا استناد به حق دفاع مشروع توجیه می‌شود. در مورد تنگه هرمز نیز در دوره‌های مختلف تنش‌های منطقه‌ای، ایران از ابزارهایی مانند افزایش سطح کنترل امنیتی، هشدارهای نظامی، اسکورت یا نظارت بر عبور کشتی‌ها استفاده کرده است، اما تاکنون انسداد کامل مسیر دریایی در عمل اجرا نشده است. این رویه نشان می‌دهد که حتی در شرایط تنش شدید نیز دولت‌ها معمولاً ترجیح می‌دهند از ابزارهای کنترل و مدیریت امنیتی استفاده کنند.

الگوی دوم به ایجاد رژیم‌های حقوقی خاص از طریق توافقات بین‌المللی یا معاهدات چندجانبه مربوط می‌شود. در این حالت، دولت ساحلی با اتکا به یک چارچوب قراردادی که مورد پذیرش سایر دولت‌های ذی‌نفع نیز قرار گرفته

است، اختیارات مشخصی برای تنظیم عبور و مرور کشتی‌ها به دست می‌آورد. نمونه شاخص این رویکرد، رژیم حقوقی تنگه‌های بسفر و داردانل است که بر اساس کنوانسیون مونتر و ۱۹۳۶ تنظیم شده است. بر اساس این معاهده، عبور کشتی‌های تجاری در زمان صلح به طور کلی آزاد باقی می‌ماند، اما برای عبور کشتی‌های جنگی محدودیت‌هایی تعیین شده است. همچنین در شرایطی که ترکیه در وضعیت جنگی قرار داشته باشد یا خود را در معرض تهدید جدی ببیند، این کشور می‌تواند عبور کشتی‌های جنگی را محدود یا حتی ممنوع کند. با این حال حتی در چنین شرایطی نیز اصل باز بودن مسیر برای کشتیرانی تجاری حفظ می‌شود. این نمونه نشان می‌دهد که افزایش اختیارات دولت ساحلی در مدیریت یک تنگه زمانی از مشروعیت بیشتری برخوردار است که در قالب یک توافق

حقوقی بین‌المللی تعریف شده باشد و منافع کشورهای استفاده‌کننده از مسیر دریایی نیز در آن لحاظ شود.

نمونه دیگر در این حوزه کانال سوئز است که بر اساس کنوانسیون قسطنطنیه سال ۱۸۸۸ باید در زمان صلح و جنگ برای عبور کشتی‌های همه کشورها باز باشد. با این حال، در جریان جنگ‌های عربی-اسرائیلی در سال‌های ۱۹۶۷ تا ۱۹۷۵، مصر عملاً کانال را برای برخی کشورها مسدود کرد. این اقدام از نظر حقوقی با چالش‌های جدی مواجه شد و در نهایت نیز با بازگشایی کانال و بازگشت به اصول کنوانسیون پایان یافت. تجربه سوئز نشان می‌دهد که هرگونه اقدام برای محدود کردن یک گذرگاه حیاتی دریایی، حتی اگر از سوی دولت ساحلی انجام شود، می‌تواند پیامدهای حقوقی و سیاسی گسترده‌ای در سطح بین‌المللی ایجاد کند. در تنگه جبل الطارق نیز که یکی از

مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان است، اگرچه کنترل‌های امنیتی مرتبط با مبارزه با تروریسم، قاچاق یا مهاجرت غیرقانونی اعمال می‌شود، اما اصل عبور کشتی‌های تجاری و نظامی همچنان حفظ شده و انسداد کامل مسیر مطرح نبوده است.

بررسی این نمونه‌ها نشان می‌دهد که در عمل، تقریباً هیچ نمونه‌ای از انسداد کامل و دائمی یک تنگه مهم بین‌المللی برای عبور کشتی‌های تجاری وجود ندارد که از نظر حقوقی مشروعیت گسترده‌ای کسب کرده باشد. آنچه در عمل رخ داده بیشتر به شکل مدیریت و تنظیم عبور و مرور بوده است. دولت‌های ساحلی معمولاً با افزایش نظارت و کنترل بر تردد کشتی‌ها، ایجاد الزامات اطلاع‌رسانی قبلی، تعیین خطوط و مسیرهای مشخص کشتیرانی، اعمال مقررات ایمنی و زیست‌محیطی یا انجام بازرسی‌های محدود امنیتی

تلاش می‌کنند بر عبور و مرور در تنگه‌ها نظارت داشته باشند. علاوه بر این، در شرایط خاص امنیتی یا جنگی ممکن است عبور برخی کشتی‌های نظامی محدود شود یا قواعد ویژه‌ای برای آن‌ها اعمال گردد. در برخی موارد نیز دولت‌ها با طراحی رژیم‌های قراردادی خاص و جلب توافق دولت‌های استفاده‌کننده از مسیر دریایی، چارچوبی رسمی برای مدیریت تنگه ایجاد کرده‌اند.

به طور کلی، تجربه بین‌المللی نشان می‌دهد که رویکرد قابل دفاع در مدیریت تنگه‌های بین‌المللی نه انسداد کامل، بلکه طراحی سازوکارهایی برای کنترل، نظارت و تنظیم عبور و مرور در چارچوب اصول پذیرفته‌شده حقوق بین‌الملل دریاها است؛ سازوکارهایی که بتوانند همزمان امنیت و منافع دولت‌های ساحلی و نیز تداوم جریان کشتیرانی بین‌المللی را تأمین کنند.

۵. رژیم حقوقی تنگه هرمز و امکان مدیریت عبور و مرور دریایی:

همانگونه که در بخش‌های قبلی نیز اشاره شد، در حقوق بین‌الملل دریاها تنگه هرمز به طور معمول در زمره «تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی» قرار می‌گیرد. مطابق بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، به ویژه مواد ۳۷ تا ۴۴، در چنین تنگه‌هایی رژیم «عبور ترانزیتی» برقرار است. برای درک دقیق‌تر این رژیم، لازم است میان آن و مفهوم «عبور بی‌ضرر» که در آب‌های سرزمینی اعمال می‌شود تمایز قائل شد.

در حقوق دریاها، «عبور بی‌ضرر» حقی است که به موجب آن کشتی‌های خارجی می‌توانند از دریای سرزمینی یک دولت ساحلی عبور کنند، مشروط بر آنکه این عبور به صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی لطمه وارد نکند. بر اساس مواد ۱۷ تا ۱۹ کنوانسیون حقوق

دریاها، عبور زمانی بی‌ضرر تلقی می‌شود که صرفاً برای عبور پیوسته و سریع از دریای سرزمینی انجام گیرد و با فعالیت‌هایی مانند تهدید یا استفاده از زور، انجام مانورهای نظامی، جمع‌آوری اطلاعات نظامی، آلودگی عمدی محیط زیست دریایی یا هر اقدام دیگری که امنیت دولت ساحلی را به خطر اندازد همراه نباشد. در این رژیم، دولت ساحلی از اختیارات گسترده‌تری برخوردار است و حتی می‌تواند در شرایط خاص عبور بی‌ضرر کشتی‌ها را به طور موقت در بخش‌هایی از دریای سرزمینی خود معلق کند.

در مقابل، «عبور ترانزیتی» مفهومی است که به طور خاص برای تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی پیش‌بینی شده است. بر اساس ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریاها، همه کشتی‌ها

و هواپیماها حق دارند برای عبور از یک بخش دریای آزاد یا منطقه اقتصادی انحصاری به بخش دیگر، به صورت پیوسته و سریع از تنگه عبور کنند. در این رژیم، دامنه آزادی عبور گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر است و دولت‌های ساحلی اصولاً نمی‌توانند عبور را متوقف یا معلق کنند. همچنین برخلاف عبور بی‌ضرر که صرفاً شامل کشتی‌ها می‌شود، عبور ترانزیتی هواپیماها را نیز در بر می‌گیرد.

در نتیجه، تفاوت اصلی این دو رژیم در میزان آزادی عبور و حدود اختیارات دولت ساحلی است. در عبور بی‌ضرر، عبور کشتی‌های خارجی تحت نظارت و صلاحیت گسترده‌تر دولت ساحلی انجام می‌شود و امکان تعلیق آن نیز وجود دارد؛ اما در عبور ترانزیتی که در تنگه‌های بین‌المللی اعمال می‌شود، اصل بر تضمین استمرار جریان کشتیرانی و ارتباط میان دریاهای آزاد

است و به همین دلیل اختیارات دولت‌های ساحلی برای محدود کردن عبور بسیار محدودتر است.

با این حال، کنوانسیون حقوق دریاهای اختیارات مهمی را برای دولت‌های ساحلی در مدیریت و تنظیم عبور از تنگه‌ها به رسمیت شناخته است. مطابق ماده ۴۱ کنوانسیون، دولت‌های ساحلی می‌توانند خطوط کشتیرانی و طرح‌های تفکیک ترافیک دریایی را برای ارتقای ایمنی دریانوردی تعیین کنند. همچنین طبق ماده ۴۲، این دولت‌ها می‌توانند قوانینی در حوزه‌های مشخصی از جمله ایمنی دریانوردی، تنظیم عبور کشتی‌ها، حفاظت از تأسیسات و خطوط لوله زیردریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی وضع کنند. البته این مقررات باید غیر تبعیض‌آمیز باشد و عملاً مانع عبور ترانزیتی نشود.

در کنار این حقوق، کشتی‌های عبوری نیز تعهداتی دارند. بر اساس ماده ۳۹ کنوانسیون، کشتی‌ها و هواپیماهایی که از حق عبور ترانزیتی استفاده می‌کنند باید بدون تأخیر غیرضروری از تنگه عبور کنند، از تهدید یا استفاده از زور علیه دولت‌های ساحلی خودداری نمایند، مقررات ایمنی دریانوردی بین‌المللی را رعایت کنند و از هرگونه فعالیت‌هایی که با ماهیت عبور ترانزیتی سازگار نیست پرهیز کنند. همچنین بر اساس ماده ۴۰، دولت‌های ساحلی می‌توانند در شرایط خاص و برای اهداف علمی یا فنی انجام برخی فعالیت‌ها در تنگه را منوط به کسب مجوز کنند.

در خصوص موضوع بستن تنگه، چارچوب حقوق بین‌الملل نشان می‌دهد که انسداد کامل یک تنگه بین‌المللی در زمان صلح با رژیم عبور ترانزیتی تعارض جدی دارد. ماده ۴۴

کنوانسیون حقوق دریاها تصریح می‌کند که دولت‌های ساحلی نباید مانعی در برابر عبور ترانزیتی ایجاد کنند و باید از هرگونه اقدام که عبور را مختل کند خودداری نمایند. با این حال، در شرایط استثنایی مانند مخاصمات مسلحانه یا تهدیدهای جدی امنیتی، دولت‌ها ممکن است با استناد به اصول کلی حقوق بین‌الملل از جمله حق دفاع مشروع مندرج در ماده ۵۱ منشور ملل متحد اقداماتی برای تأمین امنیت خود انجام دهند. حتی در چنین شرایطی نیز در عمل دولت‌ها بیشتر به سمت کنترل و مدیریت عبور حرکت می‌کنند تا انسداد کامل مسیر.

موضوع دریافت عوارض از کشتی‌های عبوری نیز در حقوق دریاها دارای قواعد مشخصی است. مطابق ماده ۲۶ کنوانسیون حقوق دریاها، دولت ساحلی نمی‌تواند صرفاً به دلیل عبور کشتی‌ها از آب‌های سرزمینی عوارض دریافت کند،

مگر آنکه این عوارض در قبال خدمات مشخصی باشد که به کشتی ارائه می‌شود. این قاعده در مورد تنگه‌های بین‌المللی نیز به طور کلی مورد استناد قرار می‌گیرد. بنابراین دریافت «عوارض عبور» صرفاً به دلیل عبور کشتی‌ها از تنگه از نظر حقوقی قابل دفاع نیست، اما دریافت هزینه برای خدمات واقعی دریانوردی قابل پذیرش است، به همین منظور فهرستی از خدمات قابل ارایه جهت دریافت عوارض در پیوست این گزارش اشاره شده است.

در این چارچوب، ایران می‌تواند برای خدماتی مانند راهنمایی دریایی، استفاده از سامانه‌های هدایت ترافیک دریایی، خدمات امداد و نجات دریایی، زیر ساخت‌های ناوبری مانند فانوس‌های دریایی یا اقدامات مربوط به حفاظت محیط زیست هزینه‌هایی دریافت کند، مشروط بر آنکه این هزینه‌ها معقول، متناسب با خدمات ارائه شده و

غیرتبعیض‌آمیز باشد. چنین سازوکاری در بسیاری از آبراه‌های مهم جهان وجود دارد و به عنوان بخشی از مدیریت ایمن کشتیرانی شناخته می‌شود. در مورد تنگه هرمز، علاوه بر قواعد عمومی حقوق دریاهای، موقعیت جغرافیایی خاص آن نیز اهمیت دارد. مسیرهای اصلی کشتیرانی از آب‌های سرزمینی ایران و عمان عبور می‌کنند و به همین دلیل مدیریت مؤثر تنگه می‌تواند مستلزم نوعی هماهنگی یا همکاری میان این دو کشور باشد. چنین همکاری‌هایی می‌تواند در قالب ایجاد سازوکارهای مشترک برای مدیریت ترافیک دریایی، تبادل اطلاعات امنیتی، حفاظت از محیط زیست دریایی و ارائه خدمات ایمنی دریانوردی شکل گیرد. تجربه برخی تنگه‌های دیگر جهان نیز نشان می‌دهد که سازوکارهای مدیریتی مشترک می‌توانند به افزایش کارآمدی و مشروعیت مدیریت تنگه کمک کنند.

در مجموع، رژیم حقوقی تنگه هرمز بر اساس ترکیبی از اصل آزادی کشتیرانی در تنگه‌های بین‌المللی و صلاحیت‌های تنظیمی دولت‌های ساحلی شکل گرفته است. قواعد کنوانسیون حقوق دریاها، به ویژه مواد ۳۷ تا ۴۴، بر حفظ عبور ترانزیتی تأکید دارند، اما در عین حال امکان وضع مقررات برای ایمنی دریانوردی، حفاظت محیط زیست و مدیریت ترافیک دریایی را برای دولت‌های ساحلی به رسمیت می‌شناسند. در این چارچوب، رویکردی که بر مدیریت فعال عبور و مرور، تقویت نظارت دریایی و ارائه خدمات ناوبری استوار باشد، در مقایسه با تلاش برای انسداد کامل تنگه، از پشتوانه حقوقی و عملی بیشتری در سطح بین‌المللی برخوردار خواهد بود.

۶. چالش‌های موجود در تنگه هرمز:

با وجود اهمیت حیاتی تنگه هرمز برای تجارت جهانی و امنیت انرژی، مدیریت این آبراه در دهه‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های پیچیده و چندلایه روبه‌رو بوده است. این چالش‌ها نه تنها ناشی از ویژگی‌های جغرافیایی و اقتصادی منطقه هستند، بلکه به تحولات سیاسی، امنیتی و زیست محیطی نیز ارتباط دارند. در نتیجه، تنگه هرمز به یکی از نقاط حساس در نظام بین‌الملل تبدیل شده است که هرگونه تنش یا بی‌ثباتی در آن می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای در سطح منطقه‌ای و جهانی داشته باشد.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود در این تنگه، افزایش حضور نظامی قدرت‌های خارجی است. به دلیل اهمیت حیاتی تنگه هرمز برای انتقال انرژی، بسیاری از قدرت‌های جهانی تلاش کرده‌اند حضور نظامی خود را در خلیج فارس و دریای عمان تقویت کنند.

ناوگان‌های دریایی، پایگاه‌های نظامی و ائتلاف‌های امنیتی مختلف در این منطقه شکل گرفته‌اند که هدف اعلامی آنها حفظ امنیت کشتیرانی و تضمین جریان آزاد انرژی است. با این حال، این حضور نظامی گسترده در بسیاری از موارد به افزایش حساسیت‌های امنیتی و تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیکی منجر شده است.

از منظر دولت‌های منطقه‌ای، حضور نیروهای نظامی خارجی در نزدیکی یکی از مهم‌ترین آبراه‌های راهبردی می‌تواند نگرانی‌هایی در زمینه حاکمیت ملی و امنیت منطقه‌ای ایجاد کند. در شرایطی که چندین نیروی دریایی متعلق به کشورهای مختلف به طور هم‌زمان در یک منطقه محدود فعالیت می‌کنند، احتمال بروز سوء تفاهم، برخوردهای ناخواسته یا تنش‌های نظامی نیز افزایش می‌یابد. چنین وضعیتی می‌تواند ثبات منطقه‌ای را تحت تأثیر قرار دهد و

مدیریت ایمن ترافیک دریایی در تنگه را دشوارتر سازد.

چالش دوم به تهدیدهای امنیتی علیه کشتی‌ها و زیرساخت‌های انرژی مربوط می‌شود. تنگه هرمز یکی از پرترددترین مسیرهای حمل نفت در جهان است و هر روزه ده‌ها نفتکش و کشتی تجاری از آن عبور می‌کنند. این حجم بالای ترافیک دریایی در کنار ارزش اقتصادی محموله‌ها، این منطقه را به هدفی بالقوه برای تهدیدهای امنیتی تبدیل کرده است. در سال‌های گذشته مواردی از توقیف کشتی‌ها، حملات به نفتکش‌ها و تنش‌های دریایی در این منطقه گزارش شده است که نشان‌دهنده آسیب‌پذیری این آبراه در برابر بحران‌های امنیتی است. افزون بر این، زیرساخت‌های انرژی در اطراف خلیج فارس نیز در معرض خطر قرار دارند. پایانه‌های نفتی، خطوط لوله دریایی و تأسیسات صادرات انرژی نقش حیاتی در اقتصاد کشورهای منطقه ایفا

می‌کنند. هرگونه اختلال در عملکرد این زیرساخت‌ها می‌تواند پیامدهای اقتصادی گسترده‌ای برای تولیدکنندگان انرژی و همچنین برای بازارهای جهانی داشته باشد. بنابراین، تأمین امنیت این زیرساخت‌ها و مسیرهای انتقال انرژی یکی از دغدغه‌های اصلی دولت‌های ساحلی و جامعه بین‌المللی است.

چالش مهم دیگر در تنگه هرمز به خطر آلودگی‌های زیست‌محیطی مربوط می‌شود. خلیج فارس و دریای عمان از نظر زیست‌محیطی مناطق بسیار حساسی محسوب می‌شوند و اکوسیستم‌های دریایی آنها نسبت به آلودگی‌های نفتی و صنعتی آسیب‌پذیر هستند. عبور روزانه تعداد زیادی نفتکش از تنگه هرمز احتمال وقوع سوانح دریایی را افزایش می‌دهد. در صورت بروز تصادف میان کشتی‌ها یا نشت نفت از نفتکش‌ها، آلودگی گسترده‌ای ممکن است در

آب‌های منطقه ایجاد شود که پاکسازی آن بسیار دشوار و پرهزینه خواهد بود.

چنین حوادثی نه تنها محیط زیست دریایی را تهدید می‌کند بلکه می‌تواند معیشت جوامع ساحلی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. بسیاری از ساکنان مناطق ساحلی به فعالیت‌هایی مانند صیادی و گردشگری وابسته هستند و آلودگی‌های دریایی می‌تواند منابع درآمد آنها را به شدت کاهش دهد. به همین دلیل، مدیریت زیست‌محیطی تنگه هرمز یکی از موضوعات مهم در سیاست‌گذاری دریایی منطقه به شمار می‌رود.

یکی دیگر از چالش‌های مهم، نبود یک سازوکار منطقه‌ای مؤثر برای مدیریت تنگه هرمز است. با وجود اهمیت راهبردی این آبراه، تاکنون نهادی منطقه‌ای که به طور رسمی مسئول هماهنگی و مدیریت فعالیت‌های دریایی در تنگه باشد ایجاد نشده است. در حال حاضر، مدیریت عملی کشتیرانی عمدتاً

از طریق مقررات ملی دولت‌های ساحلی و برخی استانداردهای بین‌المللی انجام می‌شود. این وضعیت ممکن است در برخی موارد باعث نبود هماهنگی کافی میان بازیگران مختلف شود.

نبود یک چارچوب نهادی مشترک می‌تواند مشکلاتی در زمینه تبادل اطلاعات، هماهنگی عملیات امداد و نجات دریایی، مدیریت بحران‌های زیست‌محیطی و تنظیم مقررات کشتیرانی ایجاد کند. در بسیاری از مناطق جهان که دارای آبراه‌های راهبردی هستند، نهادهای مشترکی برای مدیریت ترافیک دریایی و هماهنگی میان دولت‌های ساحلی ایجاد شده‌اند. چنین سازوکارهایی می‌توانند به افزایش شفافیت، اعتمادسازی و کاهش تنش‌ها کمک کنند.

چالش پنجم به فشارهای سیاسی و اقتصادی بین‌المللی مربوط می‌شود. تنگه هرمز به دلیل اهمیت آن برای اقتصاد

جهانی همواره در مرکز توجه قدرت‌های بزرگ و سازمان‌های بین‌المللی قرار دارد. هرگونه تنش سیاسی در منطقه می‌تواند با واکنش‌های گسترده بین‌المللی همراه شود. در برخی موارد، تحریم‌های اقتصادی، اختلافات سیاسی یا رقابت‌های ژئوپلیتیکی میان کشورها بر وضعیت امنیتی و حقوقی تنگه تأثیر می‌گذارد.

این فشارهای بین‌المللی ممکن است مدیریت تنگه را پیچیده‌تر کند، زیرا دولت‌های ساحلی باید میان حفظ منافع ملی خود و پاسخگویی به نگرانی‌های جامعه جهانی تعادل برقرار کنند. از یک سو، این کشورها تمایل دارند حاکمیت و کنترل خود بر آب‌های سرزمینی را حفظ کنند و از سوی دیگر، به دلیل اهمیت تنگه برای تجارت جهانی، با انتظارات و مطالبات بین‌المللی نیز مواجه هستند.

در مجموع، مجموعه این چالش‌ها نشان

می‌دهد که وضعیت فعلی مدیریت تنگه هرمز با پیچیدگی‌های قابل توجهی همراه است. افزایش رقابت‌های ژئوپلیتیکی، تهدیدهای امنیتی، مخاطرات زیست محیطی و نبود سازوکارهای نهادی منطقه‌ای از جمله عواملی هستند که می‌توانند ثبات این آبراه را تحت تأثیر قرار دهند. در چنین شرایطی، ادامه اتکا به ترتیبات پراکنده و غیررسمی ممکن است برای مدیریت مؤثر تنگه کافی نباشد. از این رو، بسیاری از تحلیلگران و پژوهشگران بر این باورند که ایجاد یک چارچوب حقوقی و مدیریتی شفاف‌تر برای تنگه هرمز ضروری است. چنین چارچوبی می‌تواند شامل تدوین مقررات مشخص برای عبور کشتی‌ها، ایجاد سازوکارهای مشترک برای مدیریت ترافیک دریایی، تقویت همکاری‌های زیست‌محیطی و ایجاد نهادهای منطقه‌ای برای هماهنگی میان دولت‌های ساحلی باشد. طراحی و اجرای چنین نظامی

می تواند نقش مهمی در کاهش تنش ها،
افزایش ایمنی دریانوردی و حفظ ثبات
اقتصادی و امنیتی منطقه ایفا کند.

۷. اهداف سیاستی ایران در طراحی رژیم حقوقی:

طراحی یک رژیم حقوقی مؤثر برای تنگه هرمز نیازمند تعریف دقیق اهداف سیاستی است. این اهداف باید به گونه‌ای تنظیم شوند که از یک سو منافع ملی و امنیتی ایران را حفظ کنند و از سوی دیگر با قواعد حقوق بین‌الملل دریاها و الزامات کشتیرانی بین‌المللی نیز سازگار باشند. تنگه هرمز به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی خود نه تنها برای ایران بلکه برای کل نظام اقتصاد جهانی اهمیت دارد؛ از این رو هرگونه چارچوب حقوقی پیشنهادی باید بتواند میان حاکمیت دولت ساحلی، امنیت منطقه‌ای و تداوم جریان تجارت جهانی تعادل برقرار کند. در این چارچوب، چند هدف سیاستی کلیدی را می‌توان به عنوان پایه‌های اصلی طراحی رژیم حقوقی تنگه هرمز در نظر گرفت:

هدف نخست، حفظ حاکمیت و امنیت ملی ایران است. تنگه هرمز بخشی از محیط امنیتی مستقیم ایران محسوب می‌شود و بخش مهمی از آن در محدوده دریای سرزمینی ایران قرار دارد. بر این اساس، ایران به عنوان یکی از دولت‌های ساحلی این تنگه دارای حقوق و مسئولیت‌هایی در قبال مدیریت آن است. هر رژیم حقوقی پیشنهادی باید به گونه‌ای طراحی شود که حاکمیت ایران بر آب‌های سرزمینی خود و توانایی آن در حفظ امنیت ملی و تمامیت ارضی را تقویت کند. این موضوع به ویژه در شرایطی اهمیت پیدا می‌کند که منطقه خلیج فارس با چالش‌های امنیتی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی متعددی روبه‌رو است. بنابراین، یکی از اهداف اصلی سیاست‌گذاری در این حوزه آن است که چارچوب حقوقی تنگه هرمز به ابزاری

برای تقویت اقتدار دولت ساحلی در مدیریت این آبراه تبدیل شود.

هدف دوم، تضمین ایمنی و نظم در کشتیرانی است. تنگه هرمز یکی از پرترددترین مسیرهای دریایی جهان به شمار می‌رود و روزانه تعداد زیادی کشتی تجاری، نفتکش و شناورهای مختلف از آن عبور می‌کنند. تراکم بالای ترافیک دریایی در کنار محدودیت‌های جغرافیایی تنگه می‌تواند خطر بروز سوانح دریایی را افزایش دهد. از این رو ایجاد یک نظام منظم برای هدایت و مدیریت عبور کشتی‌ها ضروری است. رژیم حقوقی پیشنهادی باید امکان تنظیم مقررات ایمنی، تعیین مسیرهای عبور، مدیریت ترافیک دریایی و نظارت بر رعایت استانداردهای بین‌المللی را فراهم کند. چنین تدابیری نه تنها خطر تصادفات دریایی را کاهش می‌دهد بلکه اعتماد جامعه بین‌المللی به امنیت کشتیرانی در این منطقه را نیز افزایش می‌دهد.

سومین هدف، جلوگیری از نظامی‌سازی تنگه توسط قدرت‌های خارجی است. یکی از چالش‌های مهم در منطقه خلیج فارس حضور گسترده نیروهای نظامی خارجی است که در برخی موارد با هدف حفاظت از مسیرهای انرژی یا مقابله با تهدیدهای امنیتی انجام می‌شود. با این حال، افزایش حضور نظامی خارجی در یک آبراه راهبردی می‌تواند به تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیکی و افزایش احتمال درگیری‌های ناخواسته منجر شود. از دیدگاه سیاست‌گذاری، ایجاد یک رژیم حقوقی شفاف و کارآمد می‌تواند به کاهش این روند کمک کند. اگر دولت‌های ساحلی بتوانند از طریق سازوکارهای حقوقی و مدیریتی امنیت تنگه را تضمین کنند، نیاز به حضور گسترده نیروهای نظامی خارجی کاهش خواهد یافت. در نتیجه، یکی از اهداف مهم ایران در طراحی رژیم حقوقی تنگه هرمز باید تقویت

نقش دولت‌های منطقه‌ای در مدیریت امنیت این آبراه باشد.

هدف چهارم، حفاظت از محیط زیست دریایی است. خلیج فارس و دریای عمان دارای اکوسیستم‌های دریایی ارزشمند و در عین حال شکننده‌ای هستند که به شدت در برابر آلودگی‌های نفتی و صنعتی آسیب‌پذیرند. عبور روزانه ده‌ها نفتکش از تنگه هرمز خطر بروز سوانح دریایی و نشت مواد نفتی را افزایش می‌دهد. هرگونه حادثه بزرگ زیست‌محیطی در این منطقه می‌تواند خسارات گسترده‌ای برای حیات دریایی، منابع شیلاتی و اقتصاد جوامع ساحلی به همراه داشته باشد. بنابراین، رژیم حقوقی پیشنهادی باید شامل مقررات دقیق برای جلوگیری از آلودگی، نظارت بر فعالیت کشتی‌ها و مدیریت بحران‌های زیست‌محیطی باشد. همچنین ایجاد سازوکارهای همکاری منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی‌های دریایی می‌تواند

نقش مهمی در حفاظت از محیط زیست این منطقه ایفا کند.

هدف پنجم، ایجاد اهرم حقوقی و سیاسی در مدیریت بحران‌ها است. تنگه هرمز در بسیاری از موارد در کانون تنش‌های سیاسی و امنیتی قرار داشته است. در چنین شرایطی، وجود یک چارچوب حقوقی مشخص می‌تواند به دولت ساحلی کمک کند تا اقدامات خود را در چارچوب قواعد شناخته شده بین‌المللی توجیه کند. اگر مقررات عبور، الزامات امنیتی و سازوکارهای نظارتی از پیش تعریف شده باشند، مدیریت بحران‌ها با شفافیت بیشتری انجام خواهد شد. این امر می‌تواند از سوء تفاهم‌های بین‌المللی جلوگیری کند و در عین حال به ایران امکان دهد در مواقع ضروری از ابزارهای حقوقی برای کنترل وضعیت استفاده کند. به عبارت دیگر، رژیم حقوقی تنگه می‌تواند به عنوان ابزاری برای افزایش

قدرت چانه‌زنی و مدیریت تنش‌ها عمل کند.

هدف ششم، ایجاد منابع درآمد پایدار

دریایی است. مدیریت و نگهداری یک

آبراه راهبردی مانند تنگه هرمز نیازمند

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های

دریایی، سامانه‌های ناوبری، خدمات

ایمنی و عملیات امداد و نجات است.

بسیاری از کشورها برای تأمین هزینه‌های

چنین خدماتی از کشتی‌های عبوری

عوارض یا هزینه‌های خدمات دریایی

دریافت می‌کنند. در چارچوب حقوق

بین‌الملل نیز دریافت هزینه برای خدماتی

مانند راهنمایی دریایی، مدیریت ترافیک

یا استفاده از تأسیسات بندری امری

متعارف محسوب می‌شود. بنابراین، یکی

از اهداف سیاستی ایران می‌تواند ایجاد

سازوکارهای قانونی برای دریافت

عوارض یا هزینه‌های خدمات دریایی از

کشتی‌های عبوری باشد. چنین

درآمدهایی می‌تواند برای توسعه

زیرساخت‌های دریایی، حفاظت محیط

زیست و ارتقای ایمنی کشتیرانی در

منطقه مورد استفاده قرار گیرد.

در مجموع، اهداف سیاستی ایران در

طراحی رژیم حقوقی تنگه هرمز را

می‌توان در چارچوب یک رویکرد

چندبعدی تحلیل کرد. این اهداف

همزمان ابعاد امنیتی، اقتصادی، حقوقی و

زیست‌محیطی را در بر می‌گیرند و نشان

می‌دهند که مدیریت این آبراه تنها یک

موضوع فنی یا حقوقی نیست، بلکه

بخشی از راهبرد کلان دریایی کشور

محسوب می‌شود. دستیابی به این اهداف

مستلزم آن است که رژیم حقوقی

پیشنهادی بتواند میان منافع ملی ایران و

الزامات نظام بین‌المللی کشتیرانی تعادل

ایجاد کند.

در نهایت، موفقیت هر رژیم حقوقی برای

تنگه هرمز به میزان مشروعیت بین‌المللی،

کارآمدی اجرایی و همکاری منطقه‌ای

آن بستگی دارد. اگر چارچوب حقوقی

پیشنهادی بتواند این اهداف سیاستی را به شکلی واقع‌بینانه و قابل اجرا محقق کند، نه تنها به تقویت جایگاه ایران در مدیریت این آبراه راهبردی کمک خواهد کرد بلکه می‌تواند به افزایش ثبات و امنیت در یکی از مهم‌ترین مسیرهای دریایی جهان نیز منجر شود.

۸. پیشنهاد سیاستی:

تحقق اهداف سیاستی مرتبط با تنگه هرمز مستلزم آن است که این اهداف به مجموعه‌ای از اقدامات عملی، نهادی و حقوقی قابل اجرا تبدیل شوند. تجربه مدیریت سایر تنگه‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که موفقیت یک رژیم حقوقی زمانی تضمین می‌شود که علاوه بر مبانی حقوقی روشن، دارای سازوکارهای اجرایی مشخص و نهادهای مسئول برای پیاده‌سازی آن باشد. در این چارچوب، مجموعه‌ای از پیشنهادهای سیاستی و عملیاتی را می‌توان برای طراحی و اجرای یک رژیم حقوقی مؤثر در تنگه هرمز مطرح کرد.

۱. تدوین چارچوب مقررات ملی برای مدیریت عبور و مرور در تنگه هرمز:

ایران می‌تواند در چارچوب صلاحیت‌های خود به عنوان دولت ساحلی، مجموعه‌ای از مقررات جامع در حوزه

ایمنی دریانوردی، مدیریت ترافیک دریایی، حفاظت از محیط زیست و الزامات امنیتی برای کشتی‌های عبوری تدوین کند. این مقررات باید با استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و قواعد حقوق دریاهای هماهنگ باشد تا از مشروعیت و پذیرش بین‌المللی برخوردار گردد. بنابراین پیشنهاد تدوین «چارچوب مقررات ملی برای مدیریت عبور و مرور در تنگه هرمز» زمانی می‌تواند برای کشور ایجاد ظرفیت مؤثر و عملی نماید که مجموعه‌ای از اقدامات حقوقی، فنی و نهادی به‌طور هم‌زمان تحقق یابد. نخست، ضرورت دارد یک چارچوب حقوقی جامع در سطح ملی تصویب شود؛ به‌نحوی که قوانین یا آیین‌نامه‌های مرتبط با مدیریت ترافیک دریایی در تنگه هرمز، مطابق با استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)،

تنظیم و مسیرهای عبوری، مناطق احتیاط و الزامات ایمنی به صورت رسمی اعلام گردد. همسویی این مقررات با استانداردهای بین‌المللی، شرط اصلی برخورداری از مشروعیت و پذیرش سایر دولت‌ها و کاربران دریایی است.

در مرحله بعد، باید مقررات ملی به‌عنوان بخشی از سازوکارهای رسمی در IMO ثبت و تأیید شود. اقداماتی مانند ارائه طرح جداسازی مسیرها (TSS)، ایجاد سامانه خدمات ترافیک دریایی (VTS) و ثبت آنها در سازمان بین‌المللی دریانوردی، موجب می‌گردد رعایت این مسیرها و الزامات برای کلیه کشتی‌های بین‌المللی جنبه الزام‌آور داشته باشد. تحقق این مرحله بدون فراهم‌سازی زیرساخت‌های فنی لازم امکان‌پذیر نیست. راه‌اندازی شبکه راداری ساحلی، سامانه پایش خودکار AIS، مرکز کنترل ترافیک دریایی و سامانه‌های هشدار و هدایت کشتی، از ملزومات ایفای نقش

مؤثر ایران در مدیریت یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان است. افزون بر این، با توجه به موقعیت جغرافیایی تنگه هرمز و اشتراک آن با کشور عمان، همکاری و هماهنگی دو کشور در حوزه مدیریت ترافیک دریایی، نقش تعیین‌کننده‌ای در افزایش کارآمدی و مشروعیت بین‌المللی این نظام مقرراتی خواهد داشت.

از حیث اقتصادی، هرچند بر اساس حقوق بین‌الملل، دولت ساحلی مجاز به دریافت عوارض بابت «عبور ترانزیتی» نیست، اما می‌تواند از طریق ارائه خدمات تخصصی و پشتیبانی، ظرفیت‌های درآمدی قابل توجهی ایجاد کند. بخشی از این ظرفیت‌ها شامل ارائه خدمات هدایت و کنترل ترافیک دریایی (VTS)، از جمله خدمات راهنمایی ناوبری، هشدارهای ایمنی و مدیریت تراکم کشتی‌هاست. ارائه خدمات راهنمای دریایی برای نفتکش‌های بزرگ،

کشتی‌های حامل مواد خطرناک یا عبور در شرایط پرخطر نیز از جمله زمینه‌های درآمدزایی مجاز محسوب می‌شود. خدمات ایمنی و اضطراری نظیر یدک‌کش اضطراری، عملیات جست‌وجو و نجات، مقابله با آلودگی نفتی و عملیات رهاسازی نیز می‌تواند منبع درآمد پایدار باشد. علاوه بر این، داده‌های مرتبط با ترافیک دریایی، اطلاعات تحلیلی، هشدارهای تخصصی و خدمات پایش می‌تواند در قالب تعاملات تجاری با شرکت‌ها و مؤسسات دریایی عرضه شود. همچنین ایجاد یک نظام مدیریت ایمنی معتبر، موجب کاهش ریسک عبور و در نتیجه امکان ارائه خدمات بیمه‌ای یا امنیتی از سوی ایران را فراهم می‌سازد.

در حوزه اعمال حاکمیت، دولت ساحلی وفق حقوق بین‌الملل حق دارد در صورت نقض مقررات مصوب اقدام نماید. در مواردی مانند عدم رعایت

مسیرهای تعیین‌شده، بی‌توجهی به دستورات سامانه VTS یا ایجاد خطر برای ایمنی ناوبری، ایران می‌تواند هشدار صادر کند، گزارش رسمی ثبت نماید یا کشتی را ملزم به اصلاح مسیر کند. در صورت وقوع آلودگی محیط زیست دریایی، نظیر تخلیه نفت، رهاسازی مواد شیمیایی یا نقض مقررات کنوانسیون MARPOL، دولت ساحلی مجاز به اعمال بازرسی، جریمه و پیگیری حقوقی است. در شرایط تهدید امنیتی، از جمله قاچاق سلاح، فعالیت‌های تروریستی یا تهدید تأسیسات ساحلی، اقدامات امنیتی نیز قابل اعمال خواهد بود. چنانچه مقررات ملی کشتی‌ها را ملزم به ارائه اطلاعات پیش از ورود کند، عدم ارائه اطلاعاتی مانند نوع بار، مواد خطرناک یا مقصد، به‌عنوان تخلف قابل رسیدگی تلقی می‌شود. همچنین در حوادثی نظیر برخورد کشتی‌ها یا وارد آمدن خسارت به کابل‌ها و خطوط لوله زیرسطحی،

ایران حق انجام تحقیقات رسمی و پیگیری‌های مرتبط را دارد.

۲. ایجاد سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی در تنگه هرمز :

«سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی در تنگه هرمز» می‌تواند به‌عنوان یکی از ابزارهای کلیدی برای ارتقای ایمنی دریانوردی و تقویت نظارت حاکمیتی در این گذرگاه راهبردی مطرح شود. با توجه به تراکم بالای عبور و مرور کشتی‌ها، به‌ویژه نفتکش‌ها و کشتی‌های حامل کالاهای راهبردی، طراحی و استقرار یک سامانه جامع هدایت و پایش ترافیک دریایی می‌تواند نقش مؤثری در مدیریت ایمن و کارآمد این مسیر حیاتی ایفا کند. چنین سامانه‌ای در صورت طراحی و اجرا بر اساس استانداردهای بین‌المللی و با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، می‌تواند ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه ایمنی، نظارت و مدیریت دریایی برای کشور ایجاد کند.

اجرای این طرح مستلزم فراهم‌سازی مجموعه‌ای از زیرساخت‌های فنی و نهادی است. در گام نخست، لازم است شبکه‌ای از رادارهای ساحلی در نقاط راهبردی سواحل جنوبی کشور مستقر شود تا امکان پایش مستمر و دقیق حرکت شناورها در محدوده تنگه فراهم گردد. این شبکه می‌تواند با سامانه شناسایی خودکار کشتی‌ها (AIS) یکپارچه شود تا اطلاعاتی نظیر موقعیت، سرعت، مسیر حرکت و مشخصات شناورها به‌صورت لحظه‌ای در اختیار مراکز کنترل قرار گیرد. علاوه بر این، استفاده از تصاویر ماهواره‌ای و داده‌های سنجش از دور می‌تواند مکمل سامانه‌های ساحلی بوده و پوشش نظارتی گسترده‌تری ایجاد کند. کلیه این داده‌ها در یک یا چند مرکز کنترل ساحلی تجمع شده و توسط کارشناسان متخصص تحلیل می‌شود تا امکان

مدیریت هوشمند ترافیک دریایی فراهم گردد.

در چنین ساختاری، سامانه مدیریت ترافیک دریایی قادر خواهد بود حرکت کشتی‌ها را به صورت لحظه‌ای پایش کرده و در صورت بروز شرایط خطرناک، ازدحام ترافیکی یا احتمال بروز تصادف، هشدارهای لازم را صادر کند. همچنین این سامانه می‌تواند مسیرهای جایگزین یا دستورالعمل‌های ایمنی را به کشتی‌ها ارائه دهد و از طریق ارتباطات رادیویی یا دیجیتال با شناورها تعامل برقرار کند. این قابلیت‌ها نقش مهمی در کاهش احتمال سوانح دریایی، برخورد کشتی‌ها و بروز خسارات زیست‌محیطی ایفا می‌کند و سطح ایمنی ناوبری در منطقه را به‌طور قابل توجهی افزایش می‌دهد.

علاوه بر کارکردهای ایمنی، استقرار چنین سامانه‌ای ظرفیت‌های مهمی در حوزه نظارت و امنیت دریایی نیز ایجاد

می‌کند. پایش مداوم حرکت شناورها امکان شناسایی الگوهای غیرعادی تردد را فراهم می‌سازد و در نتیجه فعالیت‌های مشکوک نظیر قاچاق، تردد غیرمجاز یا سایر تهدیدهای امنیتی سریع‌تر قابل تشخیص خواهد بود. این امر می‌تواند هماهنگی میان نهادهای دریایی، امنیتی و انتظامی را تقویت کرده و به افزایش سطح کنترل حاکمیتی در منطقه کمک کند.

از منظر اقتصادی و مدیریتی نیز استقرار سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی می‌تواند زمینه ارائه خدمات تخصصی به کشتی‌های عبوری را فراهم سازد. ارائه خدمات اطلاع‌رسانی ناوبری، هشدارهای ایمنی، مدیریت تراکم ترافیکی و پشتیبانی فنی از جمله خدماتی است که می‌تواند در قالب چارچوب‌های پذیرفته‌شده بین‌المللی ارائه شود. چنین خدماتی علاوه بر افزایش ایمنی دریانوردی، می‌تواند به ایجاد منابع

درآمدی غیرمستقیم از طریق ارائه خدمات تخصصی دریایی منجر شود. در مجموع، راهاندازی سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی در تنگه هرمز، علاوه بر ارتقای ایمنی کشتیرانی و کاهش خطر سوانح دریایی، امکان نظارت دقیق‌تر بر تحرکات دریایی، مدیریت بهتر جریان عبور و مرور کشتی‌ها و تقویت نقش کشور در حکمرانی دریایی منطقه را فراهم می‌سازد. اجرای موفق این طرح می‌تواند جایگاه ایران را در مدیریت یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان تقویت کرده و ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه ایمنی، امنیت و خدمات دریایی ایجاد کند.

۳. تعیین رسمی خطوط کشتیرانی و طرح‌های تفکیک ترافیک دریایی :

پیشنهاد «تعیین رسمی خطوط کشتیرانی و به‌روزرسانی طرح‌های تفکیک ترافیک دریایی در تنگه هرمز» از جمله اقداماتی

است که می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای ایمنی دریانوردی، افزایش نظم ترافیک دریایی و تقویت قابلیت نظارتی دولت ساحلی ایفا کند. مطابق کنوانسیون حقوق دریاها، دولت‌های ساحلی این اختیار را دارند که برای افزایش ایمنی عبور و مرور، مسیرهای استاندارد عبور کشتی‌ها را پیشنهاد و تنظیم کنند، مشروط بر اینکه این مسیرها مطابق استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و با هدف تسهیل عبور امن کشتی‌ها باشد. در این چارچوب، ایران می‌تواند با همکاری کشور عمان، به‌عنوان شریک ساحلی در تنگه هرمز، اقدام به تدوین، به‌روزرسانی و رسمی‌سازی مسیرهای ورودی و خروجی کشتی‌ها کند.

اجرای این طرح مستلزم بازنگری علمی و مهندسی در طرح‌های موجود «جداسازی مسیرها» و ارائه نسخه به‌روز و کارآمد آن به سازمان IMO برای

بررسی و تصویب است. با توجه به تراکم بسیار بالای ترافیک در تنگه هرمز و تفاوت‌های چشمگیر در نوع و اندازه کشتی‌های عبوری، تعیین دقیق‌تر خطوط عبور، نقاط ورود و خروج، مناطق احتیاط و مسیرهای ایمن می‌تواند نقش مهمی در کاهش احتمال برخورد کشتی‌ها، کاهش حوادث دریایی و بهبود نظم جریان ترافیکی ایفا کند. تصویب این طرح‌ها در IMO موجب می‌شود رعایت آنها برای تمامی شناورهای بین‌المللی جنبه الزام‌آور پیدا کند.

به‌روزرسانی خطوط کشتیرانی و تفکیک ترافیک دریایی همچنین امکان نظارت مؤثرتر بر عبور و مرور کشتی‌ها را فراهم می‌آورد. هنگامی که مسیرهای دریایی استانداردسازی و رسمی‌سازی شده باشند، هرگونه انحراف غیرموجه از مسیر، کندی غیرعادی، توقف غیرضروری یا سایر رفتارهای مشکوک، سریع‌تر قابل شناسایی خواهد بود. این امر

به تقویت توان نظارتی و امنیتی ایران و عمان در مدیریت تنگه کمک می‌کند و به‌ویژه در برخورد با تخلفات دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و فعالیت‌های غیرقانونی اثربخشی بیشتری ایجاد می‌نماید.

علاوه بر مزایا در حوزه ایمنی و امنیت، تعیین رسمی خطوط کشتیرانی موجب تسهیل مدیریت ترافیک، کاهش تراکم در مسیرهای پرتردد و افزایش کارایی ناوبری در منطقه می‌شود. این اقدام همچنین بنیانی برای توسعه سایر سامانه‌های مدیریتی، ازجمله سامانه‌های VTS و خدمات دریایی مکمل، فراهم می‌آورد و زمینه‌ساز شکل‌گیری یک نظام جامع حکمرانی دریایی در تنگه هرمز خواهد بود.

در مجموع، تعیین رسمی خطوط کشتیرانی و به‌روزرسانی طرح‌های تفکیک ترافیک دریایی با همکاری عمان و تحت تأیید IMO، یک اقدام

راهبردی برای افزایش ایمنی، ارتقای نظم ترافیک دریایی و تقویت نظارت حاکمیتی در تنگه هرمز محسوب می‌شود و می‌تواند به‌طور قابل توجهی جایگاه ایران را در مدیریت این گذرگاه حیاتی ارتقا بخشد.

۴. ایجاد سازوکار همکاری دوجانبه یا منطقه‌ای برای مدیریت تنگه :

پیشنهاد «ایجاد سازوکار همکاری دوجانبه یا منطقه‌ای برای مدیریت تنگه هرمز» می‌تواند به‌عنوان یکی از راهکارهای مؤثر در ارتقای ایمنی دریانوردی، افزایش هماهنگی عملیاتی و تقویت ثبات و امنیت در این گذرگاه راهبردی مطرح شود. با توجه به اینکه تنگه هرمز میان دو کشور ایران و عمان قرار دارد، مدیریت کارآمد عبور و مرور دریایی در این منطقه تا حد زیادی مستلزم همکاری و هماهنگی میان دو دولت ساحلی است. در این چارچوب، ایجاد یک سازوکار نهادی مشترک

می‌تواند زمینه‌ساز هماهنگی بهتر در مدیریت ترافیک دریایی و رسیدگی به مسائل مشترک دریایی باشد.

یکی از مهم‌ترین اشکال این همکاری می‌تواند ایجاد یک کمیسیون مشترک دریایی میان ایران و عمان باشد که وظیفه آن هماهنگی سیاست‌ها و اقدامات مرتبط با مدیریت ترافیک در تنگه هرمز باشد.

این کمیسیون می‌تواند در حوزه‌هایی نظیر تنظیم و به‌روزرسانی مسیرهای کشتیرانی، هماهنگی سامانه‌های مدیریت ترافیک دریایی (VTS)، تبادل اطلاعات مربوط به عبور و مرور شناورها و تدوین دستورالعمل‌های مشترک ایمنی فعالیت کند. چنین ساختاری می‌تواند موجب افزایش انسجام مدیریتی در دو سوی تنگه و بهبود کارایی نظارت بر تردد دریایی شود.

علاوه بر مدیریت ترافیک دریایی، همکاری دوجانبه می‌تواند در حوزه عملیات جست‌وجو و نجات دریایی نیز

نقش مهمی ایفا کند. با توجه به حجم بالای عبور کشتی‌ها و احتمال بروز سوانح دریایی، هماهنگی میان دو کشور در اجرای عملیات امداد و نجات می‌تواند زمان واکنش در شرایط اضطراری را کاهش داده و از گسترش خسارات انسانی و زیست‌محیطی جلوگیری کند. تدوین سازوکارهای مشترک برای تبادل اطلاعات، تمرین‌های مشترک و تعیین مناطق مسئولیت می‌تواند کارآمدی این عملیات را به‌طور قابل توجهی افزایش دهد.

همچنین این همکاری می‌تواند زمینه‌ای برای تبادل اطلاعات در حوزه امنیت دریایی و مقابله با فعالیت‌های غیرقانونی فراهم آورد. اشتراک‌گذاری داده‌های مربوط به تردد شناورها، شناسایی الگوهای غیرعادی حرکت و هماهنگی در برخورد با تهدیدهایی مانند قاچاق یا آلودگی دریایی می‌تواند به ارتقای سطح امنیت در منطقه کمک کند. افزون بر

این، همکاری در حوزه حفاظت از محیط زیست دریایی، به‌ویژه در زمینه مقابله با آلودگی نفتی و حفاظت از اکوسیستم‌های حساس خلیج فارس و دریای عمان، می‌تواند یکی دیگر از محورهای مهم این سازوکار مشترک باشد.

در مجموع، ایجاد سازوکار همکاری دوجانبه یا منطقه‌ای برای مدیریت تنگه هرمز می‌تواند به کاهش سوء تفاهم‌ها، افزایش اعتماد متقابل و ارتقای هماهنگی عملیاتی میان کشورهای ساحلی منجر شود. چنین چارچوبی ضمن تقویت ایمنی و امنیت دریایی، می‌تواند به شکل‌گیری یک نظام مدیریتی منسجم‌تر در این گذرگاه حیاتی بین‌المللی کمک کرده و نقش کشورهای منطقه را در مدیریت پایدار ترافیک دریایی در تنگه هرمز تقویت کند.

۵. توسعه زیرساخت‌های ایمنی و امداد و نجات دریایی :

پیشنهاد «توسعه زیرساخت‌های ایمنی و

امداد و نجات دریایی در تنگه هرمز» به عنوان یکی از ارکان اصلی مدیریت کارآمد این گذرگاه راهبردی، نقشی اساسی در ارتقای ایمنی کشتیرانی، کاهش خسارات احتمالی و تقویت جایگاه ایران در ارائه خدمات تخصصی دریایی ایفا می کند. با توجه به تراکم بسیار بالای تردد نفتکش ها، کشتی های بزرگ و شناورهای تجاری، برخورداری از زیرساخت های قدرتمند ایمنی و امداد دریایی ضرورتی انکارناپذیر محسوب می شود.

در این چارچوب، ایجاد پایگاه های تخصصی امداد و نجات دریایی (SAR) در نقاط حساس سواحل جنوبی کشور، یکی از پیش نیازهای مهم توسعه ظرفیت های واکنش سریع به سوانح دریایی است. این پایگاه ها می توانند با بهره گیری از شناورهای نجات پرسرعت، نیروهای آموزش دیده و سامانه های ارتباطی پیشرفته، زمان واکنش در شرایط

اضطراری را به طور قابل توجهی کاهش دهند. همچنین استقرار کشتی های یدک کش قدرتمند در نزدیکی مسیرهای پرتردد، نقش مهمی در کنترل و هدایت کشتی هایی دارد که در شرایط خطرناک دچار نقص فنی می شوند و می توانند مانع بروز سوانح گسترده در تنگه شوند.

یکی دیگر از عناصر ضروری این زیرساخت ها، تجهیز منطقه به سامانه های مقابله با آلودگی نفتی شامل بوم های مهار، شناورهای جمع آوری آلودگی، مخازن ذخیره اضطراری و تجهیزات پاک سازی ساحلی است. با توجه به حجم عظیم تردد نفتکش ها، احتمال وقوع نشت نفت یا سانحه دریایی وجود دارد و فراهم بودن این تجهیزات می تواند از گسترش آلودگی و تخریب اکوسیستم های حساس خلیج فارس جلوگیری کند. وجود تیم های متخصص در مهار آلودگی نیز مکمل این تجهیزات

خواهد بود و موجب افزایش آمادگی عملیاتی در مواجهه با بحران‌های زیست‌محیطی می‌شود.

همچنین طراحی و راه‌اندازی سامانه‌های واکنش سریع شامل شبکه هشداردهی فوری، اتاق‌های عملیات هماهنگ و سیستم‌های پایش لحظه‌ای می‌تواند کارایی اقدامات امدادی را افزایش داده و امکان مدیریت یکپارچه بحران‌های دریایی را فراهم کند. اتصال این سامانه‌ها به مرکز کنترل ترافیک دریایی و بهره‌گیری همزمان از داده‌های راداری، AIS و تصاویر ماهواره‌ای نقش مهمی در هدایت عملیات امداد و نجات ایفا خواهد کرد.

توسعه این زیرساخت‌ها علاوه بر افزایش ایمنی و کاهش خسارات احتمالی، ظرفیت مهمی برای ارائه خدمات ایمنی دریایی به کشتی‌های عبوری ایجاد می‌کند. برخورداری از ناوگان امداد و نجات کارآمد، سامانه‌های مقابله با

آلودگی و توان عملیاتی بالا می‌تواند جایگاه ایران را به‌عنوان یکی از ارائه‌دهندگان اصلی خدمات ایمنی در منطقه تقویت کند. این امر ضمن کاهش ریسک‌های عملیاتی در تنگه هرمز، تصویری مثبت از توانمندی‌های دریایی کشور ایجاد کرده و به ارتقای نقش ایران در مدیریت ایمن و پایدار یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان کمک خواهد کرد.

در مجموع، توسعه زیرساخت‌های ایمنی و امداد و نجات دریایی، اقدامی راهبردی برای افزایش ایمنی کشتیرانی، حفاظت از محیط زیست، ارتقای آمادگی در مواجهه با بحران‌ها و تقویت جایگاه ایران در ارائه خدمات تخصصی دریایی در تنگه هرمز است.

6. طراحی نظام شفاف برای ارائه خدمات دریایی و دریافت هزینه‌های مرتبط :

پیشنهاد «طراحی نظام شفاف برای ارائه

خدمات دریایی و دریافت هزینه‌های مرتبط» می‌تواند یکی از مؤثرترین و مشروع‌ترین ابزارها برای تقویت نقش‌آفرینی ایران در مدیریت تنگه هرمز و ایجاد منابع پایدار درآمدی بر اساس استانداردهای حقوق بین‌الملل باشد. با توجه به اینکه دریافت عوارض صرفاً به دلیل عبور کشتی‌ها از تنگه، به‌ویژه تحت رژیم عبور ترانزیتی، از نظر حقوقی قابل دفاع نیست، توسعه یک نظام خدماتی روشن و استاندارد می‌تواند بستری فراهم کند تا ایران بتواند در ازای ارائه خدمات واقعی، هزینه‌هایی را به صورت مشروع و غیرتبعیض‌آمیز دریافت کند.

در این چارچوب، طراحی یک «نظام خدمات دریانوردی» که مجموعه‌ای از خدمات عملیاتی، ایمنی، هدایت و حمایتی را به کشتی‌ها ارائه دهد، نقطه شروعی مناسب محسوب می‌شود. این خدمات می‌تواند شامل راهنمایی دریایی

در مناطق پرتردد یا پرخطر، خدمات مدیریت ترافیک دریایی (VTS) مبتنی بر پایش راداری و AIS، خدمات ایمنی دریایی شامل واکنش سریع به سوانح، و ارائه امکانات و زیرساخت‌های ناوبری مانند علائم دریایی و سامانه‌های هشداردهی باشد. ارائه هر یک از این خدمات می‌تواند مستند و قابل اندازه‌گیری باشد و در نتیجه امکان تعیین هزینه مرتبط با آن در چارچوب‌های پذیرفته شده بین‌المللی فراهم می‌شود.

نظام دریافت هزینه‌ها باید بر پایه اصول «شفافیت»، «معقول بودن» و «عدم تبعیض» طراحی شود تا از نظر حقوق بین‌الملل و رویه‌های IMO قابل دفاع باشد. این اصول ایجاب می‌کنند که نوع خدمات، نحوه ارائه، هزینه‌های مرتبط و مبانی محاسبه هر تعرفه به‌طور دقیق مشخص شده و به اطلاع کاربران دریایی برسد. همچنین این نظام باید برای تمامی کشتی‌ها بدون تبعیض بر اساس تابعیت یا

نوع مالکیت اعمال شود. تعیین هزینه بر مبنای معیارهای فنی مانند اندازه کشتی، نوع خدمات ارائه شده و زمان استفاده، یکی از روش‌هایی است که در بسیاری از نظام‌های خدمات دریایی بین‌المللی به کار گرفته می‌شود.

تدوین این نظام می‌تواند با ایجاد یک دفتر یا سامانه تخصصی برای مدیریت خدمات دریایی همراه باشد تا فرایند دریافت هزینه‌ها، ثبت درخواست‌ها، ارائه خدمات، ارزیابی عملکرد و رسیدگی به شکایات به صورت متمرکز و شفاف انجام شود. چنین ساختاری می‌تواند به افزایش اعتماد کاربران، کاهش اختلافات احتمالی و بهبود کیفیت ارائه خدمات کمک کند. همچنین انتشار دوره‌ای گزارش‌های عملکردی و مالی، علاوه بر تقویت شفافیت، می‌تواند در تعامل با جامعه دریایی بین‌المللی نقش مثبت ایفا کند. در نهایت، ایجاد یک نظام شفاف برای

ارائه خدمات دریایی و تعیین تعرفه‌های مرتبط، علاوه بر تأمین بخشی از هزینه‌های مدیریت و ایمنی تنگه، موجب ارتقای جایگاه ایران به عنوان ارائه‌دهنده خدمات استاندارد و حرفه‌ای دریایی خواهد شد. این اقدام می‌تواند همسو با اصول حقوق بین‌الملل، موجب افزایش مشروعیت اقدامات مدیریتی ایران در تنگه هرمز و تقویت نقش کشور در حکمرانی دریایی منطقه شود.

۷. تقویت نظام نظارت زیست محیطی در تنگه هرمز:

پیشنهاد «تقویت نظام نظارت زیست محیطی در تنگه هرمز» یکی از اقدامات راهبردی برای حفاظت از اکوسیستم‌های حساس خلیج فارس و دریای عمان و ارتقای جایگاه ایران در مدیریت پایدار محیط زیست دریایی محسوب می‌شود. با توجه به تراکم بالای عبور نفتکش‌ها و کشتی‌های بزرگ، این منطقه در معرض خطر جدی آلودگی

های نفتی، تخلیه غیرمجاز پسماند و آسیب‌های زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی قرار دارد. از این‌رو، توسعه یک نظام جامع و پیشرفته نظارت زیست‌محیطی برای پیشگیری، کنترل و مقابله با آلودگی دریایی ضروری است.

در چارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با حفاظت از محیط زیست دریایی، به‌ویژه کنوانسیون مارپل، ایران می‌تواند مقررات سختگیرانه‌تری را برای جلوگیری از تخلیه آلاینده‌ها و پسماندهای کشتی‌ها در محدوده تنگه هرمز تدوین و اجرا کند. این مقررات می‌تواند شامل ممنوعیت تخلیه مواد نفتی، فاضلاب‌های غیرتصفیه‌شده، زباله‌های پلاستیکی و سایر پسماندهای آسیب‌رسان باشد. همچنین ایران می‌تواند با تقویت نظام بازرسی کشتی‌ها و نظارت بر تطابق عملکرد آنها با مقررات مارپل، از تخلفات احتمالی جلوگیری کند.

یکی از عناصر کلیدی این نظام، ایجاد سامانه‌های پیشرفته پایش آلودگی دریایی است که می‌تواند شامل شبکه حسگرهای شناور، ایستگاه‌های ساحلی، تجهیزات سنجش از راه دور و استفاده از تصاویر ماهواره‌ای برای رصد لکه‌های نفتی و سایر آلاینده‌ها باشد. این سامانه‌ها با اتصال به مراکز کنترل ساحلی، امکان شناسایی سریع آلودگی، تعیین منبع احتمالی و اجرای اقدامات واکنش سریع را فراهم می‌کنند. استقرار ایستگاه‌های کنترل محیط زیست دریایی در نقاط راهبردی نیز می‌تواند نقش مهمی در جمع‌آوری داده‌ها، انجام پایش‌های دوره‌ای و تقویت نظارت میدانی ایفا کند.

تقویت نظام نظارت زیست‌محیطی همچنین مستلزم توسعه ظرفیت‌های عملیاتی برای مقابله با آلودگی‌های نفتی است. در این راستا، ایجاد و تجهیز تیم‌های تخصصی، انبارهای ذخیره

تجهیزات مقابله با آلودگی، شناورهای پاک سازی و بوم‌های مهار از ضرورت های اصلی محسوب می‌شود. این زیرساخت‌ها امکان اقدام سریع در صورت بروز نشت نفت یا سایر حوادث زیست‌محیطی را فراهم کرده و از گسترش آلودگی و آسیب به اکوسیستم های دریایی جلوگیری می‌کنند.

افزون بر این، همکاری منطقه‌ای می‌تواند نقش مهمی در تقویت حفاظت محیط زیستی تنگه هرمز داشته باشد. تدوین و اجرای برنامه‌های مشترک منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی، تبادل اطلاعات زیست محیطی، هماهنگی عملیات واکنش سریع و برگزاری رزمایش‌های مشترک می‌تواند موجب افزایش کارآمدی و انسجام اقدامات حفاظتی شود. همکاری با عمان، کشورهای عضو و نهادهای تخصصی بین‌المللی می‌تواند در این مسیر مؤثر باشد.

در مجموع، تقویت نظام نظارت زیست

محیطی در تنگه هرمز اقدامی ضروری و راهبردی برای حفاظت از محیط زیست دریایی، به حداقل رساندن آثار مخرب فعالیت‌های دریایی، و ارتقای نقش و اعتبار ایران در مدیریت پایدار اکوسیستم‌های حساس منطقه است. این اقدام ضمن کاهش ریسک های زیست‌محیطی، می‌تواند به افزایش اعتماد جامعه بین‌المللی و بهبود جایگاه ایران در حکمرانی محیط زیستی دریایی کمک کند.

۸. استفاده از ابزارهای حقوقی برای مدیریت شرایط بحران در تنگه :

پیشنهاد «استفاده از ابزارهای حقوقی برای مدیریت شرایط بحران در تنگه هرمز» از جمله عناصر کلیدی برای مدیریت کارآمد، منظم و مشروع در یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان است. با توجه به تراکم بالای ترافیک کشتیرانی، حضور کشتی‌های نظامی، اهمیت راهبردی انتقال انرژی و

آسیب‌پذیری اکوسیستم دریایی، وقوع بحران‌هایی مانند تهدیدهای امنیتی، سوانح دریایی یا حوادث زیست‌محیطی امری محتمل و گاه اجتناب‌ناپذیر است. در چنین شرایطی، وجود چارچوب‌های حقوقی روشن و دستورالعمل‌های اجرایی دقیق می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در نحوه واکنش دولت ساحلی و میزان مشروعیت اقدامات آن داشته باشد.

بر اساس اصول حقوق بین‌الملل دریاها، به‌ویژه «کنوانسیون حقوق دریاها» (UNCLOS)، دولت ساحلی می‌تواند در شرایط اضطراری اقدامات ضروری برای حفظ امنیت دریایی، پیشگیری از سوانح و حفاظت از محیط زیست را اتخاذ کند، مشروط بر اینکه این اقدامات متناسب، موقت و در چارچوب قوانین بین‌المللی باشد. تدوین دستورالعمل‌های مشخص برای انواع وضعیت‌های اضطراری می‌تواند به ایجاد یک رویه نظام‌مند

کمک کند تا در زمان بحران، تصمیم‌گیری‌ها سریع، هماهنگ و مطابق با الزامات حقوقی انجام شود.

این دستورالعمل‌ها می‌تواند حوزه‌های مختلفی را دربرگیرد، از جمله مدیریت تهدیدهای امنیتی، واکنش به حوادث برخورد یا به گل‌نشستگی کشتی‌ها، مقابله با نشت نفتی، رسیدگی به تخلیه غیرمجاز مواد خطرناک، یا مدیریت شرایطی که کشتی‌ها نیازمند کمک اضطراری هستند. در هر یک از این موارد، تعیین حدود اختیارات نیروهای عملیاتی، روش‌های اطلاع‌رسانی، نحوه ارتباط با کشتی‌ها، مسیرهای اقدام و معیارهای استفاده از ابزارهای اجرایی (از هشدار تا کنترل فیزیکی) موجب کاهش ابهام و افزایش کارآمدی خواهد شد.

یکی از بخش‌های مهم این چارچوب، هماهنگی میان نهادهای ذی‌ربط است. تدوین پروتکل‌های مشترک میان نیروهای دریابانی، سازمان بنادر و

دریانوردی، نهادهای زیست محیطی، سامانه مدیریت ترافیک دریایی (VTS)، مراکز امداد و نجات دریایی (SAR) و دستگاه‌های امنیتی می‌تواند از بروز تصمیم‌های پراکنده، تداخل وظایف یا واکنش‌های تأخیری جلوگیری کند. وجود رویه‌های هماهنگ همچنین نقش مهمی در پاسخ سریع و مؤثر به بحران‌ها دارد.

علاوه بر این، پیش‌بینی مکانیزم‌های اطلاع‌رسانی و تعامل بین‌المللی در شرایط اضطراری می‌تواند از ایجاد تنش‌های حقوقی یا سیاسی جلوگیری کند. اعلام به‌موقع وضعیت اضطراری، توضیح ماهیت اقدامات ایران، ارائه دلایل حقوقی، و هماهنگی با کشور عمان (به‌عنوان دولت ساحلی دیگر) از جمله اقداماتی است که می‌تواند باعث افزایش شفافیت و کاهش سوء تفاهم میان ذینفعان بین‌المللی شود.

در نهایت، استفاده از ابزارهای حقوقی و

تدوین دستورالعمل‌های جامع برای مدیریت بحران، افزون بر ارتقای کارآمدی و انسجام مدیریتی، موجب افزایش مشروعیت اقدامات ایران در سطح بین‌المللی خواهد شد. چنین چارچوبی این امکان را فراهم می‌کند که کشور در مواجهه با بحران‌ها، با سرعت، دقت و پشتوانه حقوقی لازم عمل کند و در عین حال از بروز پیامدهای سیاسی ناخواسته جلوگیری به عمل آورد.

۹. تقویت دیپلماسی دریایی و تعامل با سازمان‌های بین‌المللی مرتبط:

پیشنهاد «تقویت دیپلماسی دریایی و تعامل با سازمان‌های بین‌المللی مرتبط» یکی از مؤثرترین ابزارها برای افزایش مشروعیت بین‌المللی اقدامات ایران در تنگه هرمز و ارتقای جایگاه کشور در حکمرانی دریایی منطقه‌ای و جهانی است. با توجه به اهمیت راهبردی این آبراه و حساسیت جامعه بین‌المللی نسبت

اقدامات مدیریتی ایران در تنگه خواهد شد.

تعامل نزدیک با کشورهای منطقه، به ویژه عمان به عنوان دولت ساحلی دیگر تنگه، نیز از ارکان مهم دیپلماسی دریایی محسوب می شود. ایجاد سازوکارهای گفت و گو، کمیسیون های مشترک و کانال های ارتباطی رسمی می تواند به هماهنگی بیشتر در مدیریت ترافیک، امداد و نجات، مقابله با آلودگی و مدیریت شرایط اضطراری کمک کند. چنین همکاری هایی احتمال سوء برداشت ها یا اختلافات دریایی را کاهش داده و اعتماد سازی میان دولت های منطقه را تقویت می کند.

اطلاع رسانی شفاف و حرفه ای درباره مقررات، اقدامات مدیریتی، طرح های ایمنی و برنامه های نظارتی ایران در تنگه هرمز نیز نقش مهمی در ایجاد اعتماد میان

به آزادی کشتیرانی، اتخاذ رویکرد فعال در عرصه دیپلماسی دریایی می تواند به کاهش سوء برداشت ها، افزایش اعتماد و تقویت نقش ایران در مدیریت مسئولانه این گذرگاه حیاتی کمک کند. حضور و مشارکت سازنده در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و دیگر نهادهای تخصصی مرتبط، به ایران امکان می دهد تا در فرآیندهای تدوین استانداردها، مقررات و سیاست های جهانی دریایی نقش آفرینی کند. مشارکت فعال در کمیته های فنی IMO، ارائه پیشنهادهای کارشناسی، ثبت طرح های ملی مانند مسیرهای تفکیک ترافیک (TSS) یا سامانه های VTS، و گزارش دهی شفاف درباره اقدامات ملی، می تواند جایگاه ایران را به عنوان یک عضو مسئول و تاثیرگذار تقویت کند. این رویکرد، علاوه بر ارتقای اعتبار بین المللی، موجب ایجاد پشتوانه حقوقی و فنی برای

ذینفعان بین‌المللی دارد. انتشار عمومی مقررات، ارائه توضیحات فنی، پاسخ به نگرانی‌های احتمالی و ارتباط مستمر با جامعه دریایی جهانی، می‌تواند از شکل‌گیری فضای ابهام یا نگرانی جلوگیری کند. این شفافیت همچنین نشان می‌دهد که مدیریت تنگه هرمز در چارچوب اصول حقوق بین‌الملل دریاها و نیازهای کشتیرانی جهانی صورت می‌گیرد. در مجموع، تقویت دیپلماسی دریایی و تعامل فعال با نهادهای بین‌المللی، در کنار اقدامات حقوقی، نهادی و فنی، می‌تواند به شکل‌گیری

یک رژیم مدیریتی کارآمد و متوازن برای تنگه هرمز کمک کند. چنین رژیمی زمانی موفق خواهد بود که از یک سو توان ایران در اعمال نقش حاکمیتی و تأمین امنیت ملی را افزایش دهد، و از سوی دیگر با قواعد پذیرفته‌شده حقوق بین‌الملل و الزامات کشتیرانی جهانی همساز باشد. این رویکرد جامع، زمینه‌ساز تقویت ثبات دریایی، ارتقای ایمنی ناوبری و تثبیت جایگاه ایران به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی امنیت دریایی در منطقه خواهد شد.

جدول پیشنهادات سیاستی

پیشنهاد	اقدامات
حفظ حاکمیت و امنیت ملی	تدوین یک چارچوب جامع مقررات ملی برای مدیریت عبور و مرور در تنگه هرمز شامل الزامات امنیتی برای کشتی‌های عبوری، ثبت و اعلام اطلاعات پیش از ورود، نظارت بر فعالیت شناورها و تقویت حضور و پایش دریایی در محدوده آب‌های سرزمینی ایران.
تضمین ایمنی و نظم در کشتیرانی	ایجاد سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک دریایی، با استفاده از رادارهای ساحلی، سامانه شناسایی خودکار کشتی‌ها، تصاویر ماهواره‌ای و مراکز کنترل ساحلی برای پایش لحظه‌ای تردد کشتی‌ها و مدیریت ازدحام ترافیکی.
تنظیم مسیرهای عبور و کاهش خطر سوانح دریایی	تعیین و به‌روزرسانی رسمی خطوط کشتیرانی و طرح‌های تفکیک ترافیک دریایی در هماهنگی با سازمان بین‌المللی دریانوردی، به منظور ساماندهی مسیرهای ورود و خروج کشتی‌ها و کاهش احتمال برخورد شناورها.
تقویت همکاری منطقه‌ای در مدیریت تنگه	ایجاد سازوکار همکاری دوجانبه میان ایران و عمان از طریق تشکیل کمیسیون مشترک دریایی برای مدیریت ترافیک، هماهنگی عملیات امداد و نجات، تبادل اطلاعات امنیتی و حفاظت از محیط زیست دریایی.
ارتقای ایمنی دریانوردی و مدیریت بحران	توسعه زیرساخت‌های امداد و نجات دریایی از جمله استقرار کشتی‌های یدک‌کش قدرتمند، ایجاد پایگاه‌های واکنش سریع، تجهیز سامانه‌های مقابله با آلودگی نفتی و افزایش ظرفیت عملیات اضطراری در منطقه تنگه.
ایجاد منابع درآمد پایدار دریایی	طراحی نظام شفاف خدمات دریانوردی شامل راهنمایی دریایی، مدیریت ترافیک، خدمات ایمنی و زیرساخت‌های ناوبری و دریافت هزینه‌های خدماتی معقول و غیر تبعیض‌آمیز از کشتی‌های عبوری مطابق قواعد حقوق بین‌الملل دریاها.
حفاظت از محیط زیست دریایی	تقویت نظام نظارت زیست‌محیطی با اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند مارپول، ایجاد سامانه‌های پایش آلودگی دریایی، کنترل تخلیه آلاینده‌ها و توسعه برنامه‌های منطقه‌ای مقابله با آلودگی نفتی.
افزایش توان مدیریت بحران‌های دریایی	تدوین دستورالعمل‌های مشخص برای شرایط اضطراری مانند تهدیدهای امنیتی، سوانح دریایی یا آلودگی‌های گسترده و تعریف سازوکارهای هماهنگ برای واکنش سریع و مدیریت بحران در تنگه.
تقویت مشروعیت بین‌المللی مدیریت تنگه	گسترش دیپلماسی دریایی و تعامل فعال با سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی، اطلاع‌رسانی شفاف درباره مقررات عبور و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای در حوزه امنیت و ایمنی دریایی.

جدول فهرست خدمات دریایی

دسته خدمات	ردیف	نوع خدمت	شرح
خدمات ایمنی و هدایت دریایی	۱	راهنمایی کشتی	هدایت کشتی‌های بزرگ یا خطرناک توسط راهنمای محلی
	۲	یدک کشی	کمک به مانور کشتی‌ها در شرایط خاص
	۳	کنترل ترافیک دریایی	مدیریت و نظارت بر عبور کشتی‌ها
	۴	خدمات ناوبری پیشرفته	ارائه اطلاعات لحظه‌ای، هشدارهای خطر و شرایط جوی
خدمات بندری و لجستیکی	۵	پهلویی و اسکله	فراهم سازی امکان توقف و اتصال به اسکله
	۶	سوخت رسانی	تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌ها
	۷	تأمین آب و آذوقه	تأمین نیازهای مصرفی خدمه
	۸	تخلیه و بارگیری کالا	عملیات انتقال بار
خدمات زیست محیطی	۹	مدیریت پسماند	جمع آوری و دفع پسماند و فاضلاب کشتی‌ها
	۱۰	مقابله با آلودگی نفتی	کنترل و پاکسازی آلودگی‌های دریایی
	۱۱	بازرسی زیست محیطی	بررسی رعایت استانداردهای محیط زیستی
خدمات امنیتی	۱۲	اسکورت امنیتی	همراهی کشتی‌ها در شرایط پرخطر
	۱۳	بازرسی امنیتی	بررسی تهدیدات و رعایت الزامات امنیتی
	۱۴	حفاظت دریایی	مقابله با دزدی دریایی و تهدیدات
	۱۵	جستجو و نجات	عملیات امداد در شرایط اضطراری
خدمات اضطراری و نجات	۱۶	آتش نشانی دریایی	مقابله با آتش سوزی در کشتی یا دریا
	۱۷	کمک فنی	پشتیبانی در حوادث یا نقص فنی
	۱۸	بازرسی فنی	بررسی وضعیت فنی کشتی
خدمات فنی و بازرسی	۱۹	صدور گواهی ایمنی	ارائه مجوزهای ایمنی
	۲۰	تطابق استانداردها	کنترل رعایت مقررات بین المللی
	۲۱	داده‌های مسیر	ارائه اطلاعات دقیق مسیر و عمق
خدمات دیجیتال و اطلاعاتی	۲۲	رزرو عبور	سیستم زمان بندی و مدیریت عبور
	۲۳	اطلاعات هواشناسی	ارائه داده‌های پیشرفته جوی و ترافیکی

۹. نقد طرح پیشنهادی مجلس:

نقد ماده ۱: در این ماده، مجموعه‌ای از وظایف با ماهیت‌های متفاوت اعم از امنیتی، نظامی، زیست‌محیطی، مالی و خدمات ناوبری در یک حکم واحد تجمع شده است، در حالی که حدود صلاحیت و مسئولیت دستگاه‌های ذی‌ربط به‌طور دقیق مشخص نشده است. این امر می‌تواند موجب تداخل وظایف میان نهادهای مختلف از جمله نیروهای مسلح، سازمان‌های دریایی و مراجع زیست‌محیطی گردد. همچنین مفهوم «ارائه گواهی تمکن مالی» توسط دولت از حیث ماهیت حقوقی روشن نیست و مشخص نشده است که این گواهی بر چه مبنایی صادر می‌شود و کدام مرجع صلاحیت احراز آن را دارد. از سوی دیگر، دامنه اختیارات مربوط به بازرسی شناورها، منع عبور یا توقیف آنها در متن ماده تبیین نشده و عدم تعیین حدود و

شرایط اعمال این اختیارات می‌تواند موجب بروز ابهام در اجرای قانون گردد. تبصره ۱: در این تبصره، اصطلاح «کشورهای متخاصم» بدون ارائه تعریف یا تعیین معیار مشخص به کار رفته است که این امر می‌تواند موجب برداشت‌های متفاوت در مرحله اجرا شود. همچنین حکم کلی مبنی بر عدم اجازه تردد شناورهای مرتبط با این کشورها، بدون تعیین مصادیق، شرایط و شیوه‌های اجرای آن، از نظر اجرایی با ابهام مواجه است. علاوه بر این، تکلیف نیروهای مسلح مبنی بر جلوگیری از تردد این شناورها بدون تبیین سازوکار اجرایی و حدود اختیارات، می‌تواند زمینه‌ساز تعارض در نحوه اجرای قانون شود.

تبصره ۲: در این تبصره، تعیین کشورهای متخاصم به پیشنهاد ستاد کل نیروهای مسلح و تصویب شورای عالی امنیت ملی

واگذار شده است، اما معیارها، ضوابط و چارچوب‌های لازم برای چنین تصمیمی در متن قانون مشخص نشده است. فقدان این ضوابط می‌تواند موجب عدم شفافیت در فرایند تصمیم‌گیری و اجرای قانون گردد.

پیشنهاد ماده ۱: به منظور ارتقای امنیت دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه پایدار منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، «ستاد هماهنگی مدیریت تردد و خدمات دریایی خلیج فارس» با مسئولیت وزارت راه و شهرسازی و با عضویت نمایندگان تام‌الاختیار وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت امور خارجه، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، ستاد کل نیروهای مسلح و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط تشکیل می‌شود.

این ستاد موظف است نسبت به ساماندهی تردد شناورها، ارائه خدمات ناوبری، نظارت بر رعایت استانداردهای زیست

محیطی و هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی اقدام نماید. حدود اختیارات بازرسی، کنترل تردد و اقدامات انتظامی در چارچوب قوانین و مقررات دریانوردی و امنیتی کشور اعمال خواهد شد.

تبصره ۱: تردد شناورهایی که تحت مالکیت، ثبت یا کنترل کشورهای متخاصم قرار دارند یا به نمایندگی از آنها فعالیت می‌کنند، مشمول محدودیت‌های مقرر در این قانون خواهد بود.

تبصره ۲: تعیین مصادیق کشورهای متخاصم بنا به پیشنهاد ستاد کل نیروهای مسلح و تصویب شورای عالی امنیت ملی انجام می‌شود. فهرست مذکور به صورت رسمی توسط دولت ابلاغ و هر شش ماه یک‌بار قابل بازنگری خواهد بود.

نقد ماده ۲: در این ماده، وزارت راه و شهرسازی مکلف به توسعه زیر

ساخت‌های حوزه خلیج فارس در بنادر و جزایر شده است، اما منابع مالی، زمان بندی اجرا و دامنه دقیق اقدامات مورد نیاز مشخص نشده است. همچنین در متن ماده اشاره‌ای به محل تأمین اعتبار این اقدامات نشده و این امر می‌تواند از منظر نظام بودجه‌ریزی و برنامه‌ریزی اجرایی با ابهام مواجه باشد.

پیشنهاد ماده ۲: وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط نسبت به توسعه و بهسازی زیرساخت‌های ناوبری، بندری، امداد و نجات دریایی، ایمنی کشتیرانی و حفاظت محیط زیست در بنادر و جزایر راهبردی خلیج فارس اقدام نماید.

منابع مالی اجرای این ماده از محل اعتبارات بودجه سنواتی، منابع صندوق موضوع ماده (۸) این قانون و سایر منابع قانونی تأمین خواهد شد.

نقد ماده ۳: در این ماده، دولت موظف

به ارائه گواهی تمکن مالی برای پرداخت جریمه‌های احتمالی شده است، در حالی که صدور چنین گواهی‌هایی معمولاً در صلاحیت مؤسسات مالی و اعتباری است و نقش دولت در این فرآیند به‌طور دقیق مشخص نشده است. همچنین الزام به داشتن حساب ریالی متعلق به شرکت مالک شناور یا شرکت بیمه آن در مؤسسات مالی و اعتباری ایرانی، با توجه به شرایط فعالیت شرکت‌های خارجی و محدودیت‌های بانکی بین‌المللی، ممکن است در عمل با دشواری‌هایی همراه باشد. علاوه بر این، نحوه تعیین میزان تمکن مالی و مرجع ارزیابی آن در متن ماده بیان نشده است.

تبصره ماده ۳: در این تبصره، وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف به تأسیس یک شرکت جدید ظرف مدت حداکثر سه ماه شده است، اما در خصوص ساختار حقوقی شرکت، میزان سرمایه اولیه، ترکیب سهامداران، نهاد ناظر و نحوه

فعالیت آن توضیحی ارائه نشده است. همچنین پیش‌بینی ارائه خدمات بیمه‌ای توسط این شرکت بدون تعیین جایگاه آن در نظام بیمه‌ای کشور و بدون اشاره به نظارت بیمه مرکزی، از حیث حقوقی با ابهام مواجه است.

پیشنهاد ماده ۳: به منظور تضمین پرداخت جرایم احتمالی، خسارات زیست‌محیطی و هزینه‌های ناشی از تخلفات دریایی، کلیه شناورهایی که قصد عبور از محدوده مشمول این قانون را دارند موظفند پیش از تردد، گواهی تمکن مالی معتبر صادره از مؤسسات مالی، اعتباری یا بیمه‌ای مورد تأیید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ارائه نمایند.

نحوه ارزیابی تمکن مالی، میزان تضمین مورد نیاز و مدت اعتبار آن مطابق آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین می‌شود. تبصره

وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف

است ظرف مدت شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، با رعایت قوانین و مقررات مربوط، نسبت به تأسیس یا تعیین یک شرکت تخصصی با موضوع ارائه خدمات مالی، بیمه‌ای و تضمین‌های لازم برای فعالیت‌های مرتبط با اجرای این قانون اقدام نماید. فعالیت‌های بیمه‌ای این شرکت تحت نظارت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران انجام خواهد شد.

نقد ماده ۴: در این ماده، دولت مکلف به اخذ هزینه خدمات راهنمایی ناوبری از شناورهای عبوری به صورت ریالی شده است، در حالی که دریافت هزینه از شناورهای خارجی با واحد پول ملی ممکن است در عمل با محدودیت‌هایی مواجه شود. همچنین تعیین این شرط که مسیر عبوری از تنگه هرمز باید همچنان ارزان‌تر از سایر مسیرهای ترانزیتی باشد، با توجه به اینکه تعیین هزینه سایر مسیرهای جهانی خارج از اختیار قانون

گذار داخلی است، از حیث اجرایی قابل تضمین نیست. علاوه بر این، تعیین کامل مبالغ در آیین‌نامه اجرایی بدون ذکر معیارها یا سقف مشخص در متن قانون، می‌تواند موجب ابهام در حدود اختیارات مرجع تنظیم آیین‌نامه شود.

پیشنهاد ماده ۴: دولت مجاز است در قبال ارائه خدمات ناوبری، ایمنی دریانوردی، راهنمایی شناورها، نظارت زیست‌محیطی و سایر خدمات مرتبط با عبور شناورها از محدوده مشمول این قانون، هزینه‌های مربوط را دریافت نماید، دریافت این هزینه‌ها می‌تواند به صورت ریالی یا ارزی و بر اساس تعرفه‌های مصوب انجام شود.

تبصره

تعرفه‌های موضوع این ماده با رعایت اصول رقابت‌پذیری منطقه‌ای، تشویق عبور ایمن و حمایت از تجارت دریایی توسط هیئت وزیران تصویب می‌شود.

نقد ماده ۵: در این ماده، به شرکت موضوع تبصره ماده ۳ اجازه داده شده است بستر ثبت عرضه و فروش کالاهای عبوری از تنگه هرمز را فراهم کند، اما ماهیت حقوقی این بستر و حدود فعالیت آن مشخص نشده است. همچنین چنین فعالیتی ممکن است با وظایف نهادهایی مانند گمرک جمهوری اسلامی ایران یا سایر مراجع مرتبط با تجارت خارجی تداخل پیدا کند.

تبصره ۱ ماده ۵: در این تبصره، انجام پرداخت‌ها و معاملات صرفاً با ارزهای دیجیتال توسعه‌یافته با مشارکت شرکت‌های ایرانی پیش‌بینی شده است، در حالی که چارچوب حقوقی و مقرراتی مشخصی برای چنین ارزهایی در نظام مالی کشور وجود ندارد. علاوه بر این، نحوه پذیرش و استفاده از این ارزها توسط شرکت‌ها و شناورهای خارجی نیز مشخص نشده است.

تبصره ۲ ماده ۵: در این تبصره، دولت مکلف شده است برای شناورهایی که از خدمات شرکت مذکور استفاده می‌کنند تخفیف‌هایی در جرایم و هزینه‌ها در نظر بگیرد، اما معیارها، حدود و ضوابط اعمال این تخفیف‌ها در متن قانون مشخص نشده و به آیین‌نامه اجرایی واگذار شده است.

پیشنهاد ماده ۵: شرکت موضوع تبصره ماده (۳) این قانون مجاز است با رعایت قوانین و مقررات تجارت خارجی، سامانه‌ای الکترونیکی برای ثبت خدمات، عرضه و مبادله کالاها و خدمات مرتبط با عبور شناورها ایجاد نماید.

فعالیت این سامانه باید با هماهنگی گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط انجام شود.

تبصره ۱

پرداخت‌ها و تسویه معاملات در سامانه

مذکور می‌تواند از طریق شبکه بانکی کشور، ارزهای معتبر بین‌المللی یا ابزارهای پرداخت دیجیتال مورد تأیید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران انجام شود.

تبصره ۲

دولت می‌تواند برای شناورهایی که از خدمات سامانه مذکور استفاده می‌کنند، مشوق‌ها و تخفیف‌هایی در هزینه‌های خدمات موضوع این قانون در چارچوب آیین‌نامه اجرایی در نظر بگیرد.

نقد ماده ۶: در این ماده، امکان ارائه خدمات با همکاری کشورهای غیر متخاصم پیش‌بینی شده است، اما نحوه انعقاد توافقات، حدود تعهدات طرفین، ساختار همکاری و سازوکارهای نظارتی در متن قانون مشخص نشده است. همچنین مشارکت این کشورها در تأسیس شرکت موضوع تبصره ماده ۳ بدون تعیین چارچوب حقوقی، سهم مشارکت یا نحوه اداره شرکت مطرح

شده است.

می‌تواند موجب اختلال در جریان تردد

دریایی شود.

پیشنهاد ماده ۶: دولت مجاز است به

منظور توسعه همکاری‌های اقتصادی و

دریایی، ارائه خدمات موضوع این قانون

را با مشارکت یا همکاری کشورهای

غیرمتخاصم، سازمان‌های منطقه‌ای و

شرکت‌های بین‌المللی در چارچوب

قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران

و قراردادهای رسمی انجام دهد.

شرایط، حدود مشارکت و نحوه نظارت

بر این همکاری‌ها در آیین‌نامه اجرایی

تعیین می‌شود.

پیشنهاد ماده ۷: تا زمان تکمیل و

راه‌اندازی کامل سازوکارهای اجرایی

پیش‌بینی‌شده در این قانون، نظارت بر

تردد شناورها در محدوده مشمول این

قانون تحت مدیریت ستاد موضوع ماده

(۱) و با رعایت مقررات جاری

دریاندودی و امنیت ملی انجام خواهد

شد.

نقد ماده ۸: در این ماده، وزارت امور

اقتصادی و دارایی مکلف شده است

ظرف مدت ده روز نسبت به راه‌اندازی

صندوق بازسازی و توسعه خلیج فارس

اقدام کند، در حالی که تأسیس چنین

صندوقی مستلزم طی مراحل حقوقی،

تعیین اساسنامه، ساختار مدیریتی، منابع

مالی و نهادهای ناظر است و تحقق آن در

این بازه زمانی کوتاه با ابهام مواجه است.

تبصره ۱ ماده ۸: در این تبصره، امکان

نقد ماده ۷: در این ماده، مقرر شده

است که تا زمان راه‌اندازی سازوکار

اجرایی مواد ۱، ۲ و ۴، تردد کلیه شناورها

از تنگه هرمز تنها با تأیید کتبی شورای

عالی امنیت ملی امکان‌پذیر باشد. با توجه

به حجم بالای تردد دریایی در این منطقه،

اجرای چنین حکمی در عمل با

دشواری‌های جدی مواجه خواهد بود و

عضویت کشورهای غیرمتخاصم حوزه خلیج فارس در صندوق پیش‌بینی شده است، اما شرایط عضویت، میزان مشارکت مالی و نحوه مشارکت آنها در تصمیم‌گیری‌های صندوق مشخص نشده است.

تبصره ۲ ماده ۸: در این تبصره، منابع صندوق از جمله غرامت‌های جنگی و سرمایه‌گذاری سایر کشورها یا شرکت‌ها ذکر شده است، اما منشأ این غرامت‌ها، نحوه وصول آنها و سازوکار تخصیص منابع در متن قانون روشن نشده است.

تبصره ۳ ماده ۸: در این تبصره، استفاده از منابع صندوق برای بازسازی و توسعه ایران و سایر کشورهای عضو پیش‌بینی شده است، اما معیارهای تخصیص منابع، اولویت‌بندی پروژه‌ها و سازوکار نظارتی بر هزینه‌کرد منابع مشخص نشده است.

پیشنهاد ماده ۸: به منظور تأمین مالی طرح‌های توسعه‌ای، زیست‌محیطی و زیرساختی منطقه خلیج فارس، «صندوق

بازسازی و توسعه خلیج فارس» با شخصیت حقوقی مستقل و تحت نظارت وزارت امور اقتصادی و دارایی تأسیس می‌شود.

منابع این صندوق شامل اعتبارات مصوب دولت، درآمدهای حاصل از اجرای این قانون، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و سایر منابع قانونی خواهد بود.

تبصره ۱

کشورهای منطقه خلیج فارس و سایر کشورهای غیرمتخاصم می‌توانند در چارچوب اساسنامه صندوق و با تصویب هیئت امنای آن در فعالیتهای صندوق مشارکت نمایند.

تبصره ۲

اساسنامه صندوق، ارکان مدیریتی، نحوه تخصیص منابع و نظام نظارتی آن ظرف مدت شش ماه توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۳

منابع صندوق صرف توسعه زیرساخت های دریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی، بازسازی مناطق آسیب دیده و تقویت همکاری های اقتصادی منطقه ای خواهد شد.

نقد ماده ۹: در این ماده، وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف شده است آیین نامه اجرایی قانون را ظرف مدت هفت روز تدوین کند. با توجه به گستردگی موضوعات مطرح شده در این قانون، این بازه زمانی برای تدوین آیین نامه ای جامع و هماهنگ با دستگاه های مختلف کافی به نظر

نمی رسد. علاوه بر این، بخش قابل توجهی از موضوعات مهم به آیین نامه اجرایی واگذار شده است، در حالی که چارچوب های اصلی آنها در متن قانون به طور کامل مشخص نشده است.

پیشنهاد ماده ۹: آیین نامه اجرایی این قانون ظرف مدت یک ماه از تاریخ لازم الاجرا شدن آن توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی با همکاری وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، سازمان بنادر و دریانوردی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سایر دستگاه های ذی ربط تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

۱۰. نتیجه‌گیری:

تنگه هرمز به عنوان یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های راهبردی جهان نقشی تعیین‌کننده در امنیت انرژی، تجارت دریایی و معادلات ژئوپلیتیکی بین‌المللی دارد. موقعیت جغرافیایی خاص این آبراه و وابستگی گسترده اقتصاد جهانی به جریان انرژی عبوری از آن، باعث شده است که هرگونه تحول در وضعیت امنیتی یا حقوقی آن بازتابی فوری در سطح منطقه‌ای و جهانی داشته باشد. در عین حال، قرار گرفتن بخش مهمی از این تنگه در محدوده دریای سرزمینی ایران و عمان موجب شده است که دولت‌های ساحلی نقش مهمی در مدیریت و نظارت بر فعالیت‌های دریایی در آن ایفا کنند.

با این حال، چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها به ویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، رژیم خاصی برای تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی پیش‌بینی کرده است که بر اصل «عبور ترانزیتی» تأکید دارد. بر اساس این رژیم، انسداد کامل تنگه در شرایط عادی با قواعد پذیرفته‌شده حقوق بین‌الملل سازگار نیست. در مقابل، این قواعد امکان اعمال مجموعه‌ای از صلاحیت‌های تنظیمی را برای دولت‌های ساحلی فراهم می‌کنند که از طریق آن‌ها می‌توان ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست و نظم در عبور و مرور کشتی‌ها را مدیریت کرد.

بررسی تجربه سایر تنگه‌های بین‌المللی نیز نشان می‌دهد که دولت‌ها در عمل به جای بستن کامل تنگه‌ها، از ابزارهای مدیریتی و حقوقی برای تنظیم عبور و مرور دریایی استفاده کرده‌اند. تعیین خطوط کشتیرانی، مدیریت ترافیک دریایی، اعمال مقررات ایمنی و زیست محیطی، و ایجاد سازوکارهای همکاری منطقه‌ای از جمله مهم‌ترین روش‌هایی است که در مدیریت این آبراه‌ها به کار گرفته شده است.

در مورد تنگه هرمز نیز مجموعه‌ای از چالش‌های امنیتی، سیاسی و زیست‌محیطی وجود دارد که ضرورت ایجاد یک چارچوب حقوقی و مدیریتی منسجم‌تر را نشان می‌دهد. افزایش حضور نظامی قدرت‌های خارجی، تهدیدهای امنیتی علیه کشتی‌ها، خطر آلودگی‌های دریایی و نبود سازوکارهای هماهنگ منطقه‌ای از جمله عواملی هستند که می‌توانند ثبات این آبراه را تحت تأثیر قرار دهند.

در چنین شرایطی، رویکردی که بر مدیریت فعال تنگه هرمز در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل استوار باشد می‌تواند بهترین گزینه برای تأمین منافع ملی ایران و حفظ ثبات منطقه‌ای باشد. تقویت نظام مدیریت ترافیک دریایی، تدوین مقررات ایمنی و زیست محیطی، توسعه زیرساخت‌های امداد و نجات دریایی، ایجاد سازوکارهای همکاری با کشورهای منطقه و استفاده از ظرفیت‌های حقوقی بین‌المللی برای تنظیم عبور و مرور کشتی‌ها از جمله اقداماتی است که می‌تواند نقش ایران را در مدیریت این آبراه راهبردی تقویت کند.

در نهایت، موفقیت هرگونه رژیم حقوقی برای تنگه هرمز به میزان کارآمدی اجرایی، مشروعیت بین‌المللی و همکاری منطقه‌ای آن بستگی دارد. طراحی یک چارچوب مدیریتی متوازن که بتواند میان حاکمیت دولت‌های ساحلی، امنیت منطقه‌ای و تداوم جریان کشتیرانی بین‌المللی تعادل ایجاد کند، می‌تواند نه تنها به تقویت جایگاه ایران در مدیریت این آبراه کمک کند بلکه به حفظ ثبات اقتصادی و امنیت انرژی در سطح جهانی نیز یاری رساند.

