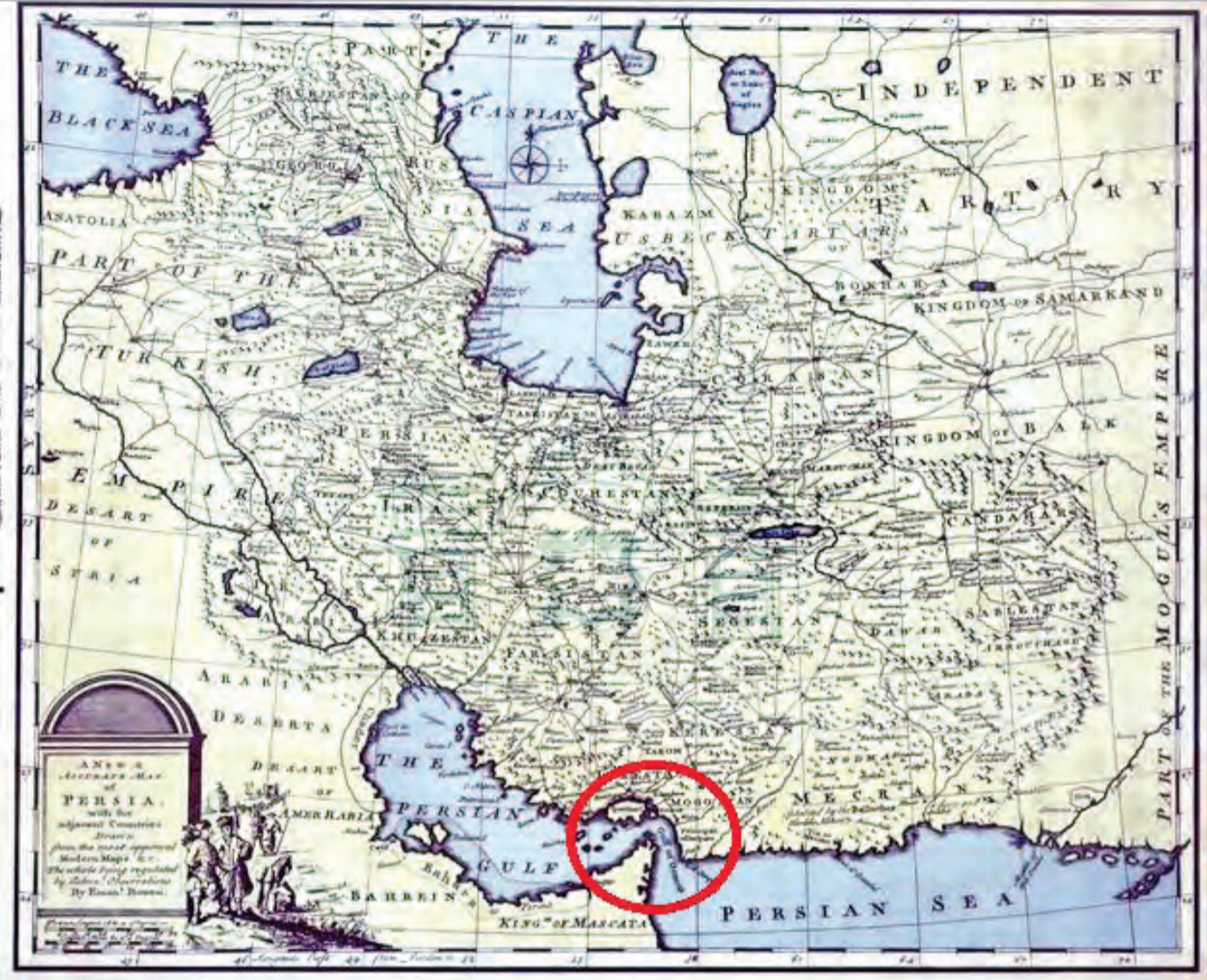


نگاهی به پیشینه حق تاریخی ایران در اداره تنگه راهبردی «هرمز»

گذرگاه تاریخی در گذر تاریخ



باید دانست که مقررات بین‌المللی در شرایطی تصویب و به مرحله اجرا گذاشته می‌شود که همه امضاکنندگان از حقی مساوی برخوردارند و قاعدتاً هیچ کس نمی‌تواند از حقوق توافق شده به منظور آسیب رساندن به دیگر امضاکنندگان استفاده کند. اما اگر قرار باشد استناد به برخی مفاد قراردادهای بین‌المللی، مستمسکی برای انکار یک حق تاریخی باشد، بی‌شک رعایت حقوق ملی بر حقوق بین‌المللی ارجحیت خواهد داشت

یک نیروی دریایی کارآمد، مانع از واکنش جدی و سریع ایران به این تجاوز شد. در نتیجه، پرتغالی‌ها بیش از یک قرن بر تنگه هرمز تسلط یافتند و قلعه‌های نظامی مستحکمی در جزیره هرمز، قشم و گامبرون (بندرعباس فعلی) بنا کردند. با تثبیت قدرت امپراتوری صفوی و روی کار آمدن شاه عباس یکم، رویکرد ایران به آب‌های جنوب تغییر کرد. شاه عباس با اتخاذ یک سیاست خارجی واقع‌گرایانه و بهره‌گیری هوشمندانه از رقابت میان قدرت‌های اروپایی، با کمپانی هند شرقی بریتانیا متحد شد. در سال ۱۶۲۲ میلادی، نیروهای پیاده‌نظام ایران به فرماندهی امام‌قلی‌خان (حاکم مدبر فارس) و با پشتیبانی لجستیکی و دریایی کشتی‌های انگلیسی، به اشغال ۱۱۵ ساله پرتغالی‌ها پایان دادند. جزیره هرمز آزاد شد و بندر گامبرون به افتخار این پیروزی، «بندرعباس» نام گرفت. این رویداد، نقطه عطف تاریخ حضور ایران در تنگه هرمز محسوب می‌شود که نشان‌دهنده اراده حاکمیت ملی برای حفظ یکپارچگی سرزمینی و اخراج بیگانگان از این آبراه راهبردی در همه ادوار تاریخی است. با این پیروزی، کنترل تنگه هرمز بار دیگر و به‌طور کامل در اختیار دولت مرکزی ایران قرار گرفت.

تکاپوهای عصر افشاریه، زندیه و قاجار

پس از سقوط صفویان و بروز هرج‌ومرج در کشور، نادرشاه افشار نخستین فرمان‌روایی بود که با نگاهی بلندپروازانه تلاش کرد یک نیروی دریایی بومی، منظم و قدرتمند برای ایران تأسیس کند. او با استخدام کارشناسان خارجی (نظیر جان التون انگلیسی)، خرید کشتی از اروپایی‌ها و احداث کارخانه کشتی‌سازی در بوشهر، سعی در بسط قدرت ایران بر سراسر خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز داشت. نادرشاه موفق شد برای مدتی کوتاه، شورش‌های محلی را در عمان و سواحل جنوبی سرکوب کند، اما با قتل او، این پروژه راهبردی ناتمام رها شد. در دوران زندیه، کریم‌خان زند رویکردی متفاوت اتخاذ کرد. او تمرکز خود را بیشتر بر رونق تجارت از طریق بندر بوشهر قرار داد و از درگیری‌های دریایی گسترده پرهیز کرد. در این دوره، تعاملات کج‌دروم‌ریم با بریتانیایی‌ها و هلندی‌ها در آب‌های خلیج فارس جریان داشت، اما نیروی دریایی مستقلی که بتواند اعمال حاکمیت قطعی بر تنگه هرمز داشته باشد، وجود نداشت. دوران قاجار، مقارن با توسعه قدرت استعماری انگلیس بر آب‌های اقیانوس هند و خلیج فارس بود. ضعف شدید نظامی، ناتوانی در توسعه فناوری، فساد دربار و فقدان هرگونه نیروی دریایی کارآمد در ایران، فضا را برای جولان انگلیسی‌ها فراهم کرد. آن‌ها در اوایل قرن نوزدهم، به بهانه مبارزه با دزدان دریایی، با شیوخ سواحل جنوبی قراردادهای تحت‌الحمایگی متعدد امضا و عملاً آن‌ها را مستعمره خود کردند. در این دوره، بریتانیا کنترل نظامی و تجاری تنگه هرمز را در دست گرفت. حاکمیت سرزمینی ایران بر سواحل

جواد نوابیان رودسری | تنگه هرمز، به‌عنوان یکی از راهبردی‌ترین، حساس‌ترین و حیاتی‌ترین آبراهه‌های جهان، در قرن‌های متمادی و ادوار تاریخی همواره نقطه تلاقی منافع اقتصادی، تجاری و نظامی قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی بوده است. این تنگه راهبردی، به‌عنوان بخشی از ایران، پیوندی ناگسستنی و تاریخی با کشور ما دارد. مالکیت ایران نسبت به تنگه هرمز، مربوط به یکی دو قرن اخیر نیست، از جایی که تاریخ ایران آغاز می‌شود، می‌توان این ارتباط و مالکیت را رهگیری و آن را تا روزگار کنونی دنبال کرد. تنگه هرمز، همیشه مکانی خبرخیز و مهم در تاریخ بوده است؛ چه روزگاری که قلب تجارت جهان در آن می‌تپید و مسیر دستیابی شرق و غرب را به بندر راهبردی سیراف فراهم می‌کرد و چه امروز که نبض انرژی و اقتصاد جهانی در آن می‌تپد و کوچک‌ترین تغییری در وضعیت تنگه، عالم را با بحرانی عمیق روبه‌رو می‌کند. این روزها که ایران، اقتدار و تسلط چند هزار ساله خود را بر تنگه هرمز به جهانیان یادآوری می‌کند و از آن به مثابه سلاحی کارآمد برای دفاع از کیان ملی خود بهره می‌برد، پرداختن به تاریخ و سرگذشت این تنگه تاریخی، هم جذاب است و هم لازم. لازم از این نظر که به فرزندان این سرزمین، پیشینه شکوهمند ملک آبا و اجدادیشان را خاطرنشان و برای پایمردی‌ها و ایستادگی‌ها، دلیلی در کنار دیگر دلایل مقدس و مستدل فراهم می‌کند. آنچه در ادامه می‌خوانید، مروری بر این سرگذشت سرفرازانه است.

روزگار باستانی «تنگه هرمز»

برای درک درست حق تاریخی ایران در تنگه هرمز، باید به هزاران سال پیش و سپیده‌دم تمدن بشری در فلات ایران و میان‌رودان بازگشت. تاریخ دریانوردی و حضور اقوام ایرانی در سواحل خلیج فارس و دهانه تنگه هرمز، ریشه‌هایی عمیق، حتی در دوره پیش از تاریخ دارد. با این حال، آنچه در عصر تاریخی قابل مطالعه و بررسی به نظر می‌رسد، از این قرار است:

۱/ تمدن عیلام و نخستین دریانوردی‌ها:

تمدن عیلام، به‌عنوان یکی از کهن‌ترین تمدن‌های فلات ایران، نخستین گام‌ها را برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی خلیج فارس برداشت. عیلامی‌ها از بنادری مانند «لیان» (بوشهر امروزی) برای برقراری ارتباط تجاری با تمدن‌های «دیلمون» (در بحرین کنونی)، «مگان» (در عمان امروزی) و تمدن دره سند استفاده می‌کردند. در این دوران، تنگه هرمز به‌عنوان یک گذرگاه طبیعی، مسیر حرکت کشتی‌های بادبانی کوچک بود که مواد معدنی، چوب و ادویه را جابه‌جا می‌کردند. اگرچه در این مقطع نمی‌توان از یک حاکمیت سیاسی متمرکز بر تنگه سخن گفت، اما حضور دریانوردان بومی فلات ایران در این آبراه، سنگ‌بنای آشنایی ایرانیان با اهمیت استراتژیک آن را فراهم آورد.

۲/ هخامنشیان و حضور نظامی ایران در تنگه هرمز:

هخامنشیان پس از به قدرت رسیدن، تصمیم به توسعه نیروی دریایی خود گرفتند و برای نخستین بار در تاریخ، یک نیروی دریایی منسجم تأسیس کردند. داریوش یکم با توجه به شرایط آن عصر، به‌ویژه شرایط اقتصاد جهانی، دستور کاوش در آب‌های جنوبی برای یافتن مسیرهای جدید تجاری را صادر کرد. او ناوگانی را مأمور کرد تا از دهانه رود سند حرکت کرده، با عبور از دریای عمان و تنگه هرمز، سواحل خلیج فارس را دور بزند و به دریای سرخ و مصر برسد. این سفر اکتشافی که در حدود سال ۵۱۵ پیش از میلاد انجام شد، اطلاعات ذی‌قیمتی از تنگه هرمز و سواحل آن در اختیار حکومت ایران قرار داد و موجب شکل گرفتن نگاهی ژئوپلیتیک در ذهن زمامداران ایران درباره مسئله تنگه هرمز و مسیر دریایی جنوب ایران شد. اوج این نگاه ژئوپلیتیک، در ایجاد کانال سوئز باستان (ترعه دارپوش) تجلی یافت که عملاً خلیج فارس و تنگه هرمز را از طریق دریای سرخ به دریای مدیترانه متصل می‌کرد. در این دوران، امنیت تنگه هرمز به‌طور مستقیم توسط ناوگان هخامنشی و پادگان‌های ساحلی ساتراپ‌های جنوبی (مانند ساتراپ ماکا یا مکران) تأمین و هرگونه دزدی دریایی با سرکوب شدید مواجه می‌شد. تنگه هرمز در عصر هخامنشی، شاه‌رگ تجارت شرق و غرب بود و ایران بر آن حاکمیت بلامنازع داشت.

۳/ اشکانیان و سودای رقابت تجاری:

در دوران حکومت اشکانیان، اگرچه تمرکز نظامی بیشتر بر مرزهای غربی و مقابله با امپراتوری روم بود، اما خلیج فارس و تنگه هرمز همچنان اهمیت تجاری خود را حفظ کرد. اشکانیان از طریق حاکمان دست‌نشانده محلی در جنوب، نظیر پادشاهی «میسان» (خاراسن)، بر تجارت دریایی نظارت داشتند. در این دوره، با توجه به تسلط رومیان بر مسیرهای زمینی، جاده ابریشم دریایی که از تنگه هرمز عبور می‌کرد، اهمیت مضاعفی یافت. بازرگانان ایرانی در این عصر، انحصار تجارت ادویه و ابریشم را در خلیج فارس به دست داشتند و با کنترل تنگه هرمز، از کشتی‌های تجاری هند و چین عوارض گمرکی دریافت می‌کردند.

۴/ ساسانیان و مقوله مهندسی بنادر:

حضور ایران در تنگه هرمز طی دوران ساسانیان به اوج خود رسید. فرمانروایان ساسانی، به‌ویژه اردشیر بابکان و شاپور دوم، با درک تهدیدهای ناشی از قبایل مهاجم منطقه و دزدان دریایی، شبکه‌های یکپارچه‌ای از تجارت دریایی و پدافند ساحلی را پایه‌گذاری کردند. اردشیر بابکان بنادر متعددی در سواحل خلیج فارس احداث کرد که از جمله آن‌ها می‌توان به تجدید بنای ریشهر، تأسیس بندر سیراف

شمالی و جزایر استراتژیک تنگه در این مقطع بارها از سوی بریتانیا نقض و جزایری مانند قشم، هنگام، هرمز و لارک محل استقرار پایگاه‌های زغال‌سنگ، ایستگاه‌های تلگراف و پادگان‌های نیروی دریایی سلطنتی انگلیس شد. دولت‌های وقت قاجار، به‌دلیل ضعف مفرط، تنها به ارسال نامه‌های اعتراض‌آمیز بسنده می‌کردند. این وضعیت در دوره پهلوی نیز، کم و بیش ادامه پیدا کرد و در نهایت منجر به جدایی بحرین از ایران شد.

تنگه هرمز در دوران جمهوری اسلامی

با پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ خورشیدی، دگرگونی نظامی، ساختار دفاعی و سیاست خارجی ایران درچار دگرگونی بنیادین شد. خروج ایران از بلوک متحدان غرب و اتخاذ سیاست مستقل مبتنی بر اصل «نه‌شرقی، نه غربی»، نگاه به امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز را از یک رویکرد نیابتی (ژاندارمری برای منافع غرب) به یک رویکرد کاملاً مستقل، ملی و مبتنی بر بازدارندگی بومی تغییر داد. در طول دوران دفاع مقدس هشت ساله و به‌ویژه در دوران معروف به «جنگ نفتکش‌ها» در دهه ۱۹۸۰ میلادی، تنگه هرمز به کانون تقابلات نظامی و ژئوپلیتیک تبدیل شد. ایران در این دوران تلاش کرد با کنترل دقیق تنگه و اعمال حق بازرسی کشتی‌های تجاری عبوری، مانع از ارسال سلاح، مهمات و کمک‌های مالی به رژیم صدام شود. این اعمال حاکمیت، با مداخله مستقیم نظامی ایالات متحده و عملیات اسکورت نفتکش‌های کویتی (عملیات اراده جدی) همراه شد که به درگیری‌های مستقیمی در آب‌های خلیج فارس و حوالی تنگه هرمز انجامید.

پس از پایان جنگ، جمهوری اسلامی ایران با درک تهدیدات نامتقارن و برتری تکنولوژیک ناوگان‌های فرماندهی‌های، راهبرد دفاعی خود را در تنگه هرمز مورد بازبینی اساسی قرار داد. این راهبرد براساس تقسیم کار میان توانمندی‌های کلاسیک نیروی دریایی ارتش و دکترین نامتقارن نیروی دریایی سپاه پاسداران بازتعریف شد. امروزه، استقرار شبکه درهم‌تنیده‌ای از سامانه‌های موشکی کروز ساحل به دریا، توسعه ناوگان انبوه قایق‌های تندرو موشک‌انداز، بهره‌گیری از مین‌های دریایی پیشرفته، زیردریایی‌های بومی (کلاس غدیر و فاتح) و سامانه‌های پهنای رزمی و شناسایی، حضور ایران را در سراسر خطوط ساحلی تنگه هرمز و جزایر خلیج فارس به یک واقعیت نظامی غیرقابل انکار و یک قدرت بازدارنده بلامنازع تبدیل کرده است. دکترین فعلی ایران در تنگه هرمز بر پایه مفهوم «امنیت برای همه یا هیچ‌کس» استوار است؛ به این معنا که تا زمانی که جمهوری اسلامی ایران بتواند به‌طور آزادانه منابع انرژی و نفت خود را صادر کند و از این آبراه حیاتی بهره‌مند شود، امنیت عبور و مرور تجاری برای دیگران نیز با اقتدار تأمین خواهد شد. این دکترین، اعمال حق حاکمیت و دفاع مشروع در برابر

هرگونه تهدید موجودیتی محسوب می‌شود.

■ حق تاریخی ایران بر تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل

از منظر حقوق بین‌الملل دریاها، تنگه هرمز یک «تنگه بین‌المللی» محسوب می‌شود که محدوده‌ای از دریای آزاد (دریای عمان و اقیانوس هند) را به یک منطقه اقتصادی انحصاری و آب‌های سرزمینی (خلیج فارس) متصل می‌کند. حق تاریخی و حاکمیتی ایران در این منطقه بر چند اصل مستحکم حقوقی و جغرافیایی استوار است:

۱/ تداخل آب‌های سرزمینی:

عرض تنگه هرمز در باریک‌ترین قسمت آن (میان خطوط ساحلی ایران و عمان) در حدود ۲۱ مایل دریایی (تقریباً ۳۹ کیلومتر) است. بر اساس مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS)، هر کشور ساحلی حق دارد تا ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ ساحلی خود را به‌عنوان آب‌های سرزمینی (Territorial Waters) اعلام کند که در آن دارای حاکمیت مطلق است. از آنجا که فاصله سواحل دو کشور جمهوری اسلامی ایران و پادشاهی عمان در این مقطع از تنگه کمتر از ۲۴ مایل دریایی است، آب‌های سرزمینی دو کشور با یکدیگر تلاقی پیدا می‌کند و عملاً هیچ آب بین‌المللی آزادی (High Seas) در باریک‌ترین بخش تنگه وجود ندارد. بنابراین، بخش عمده‌ای از مسیرهای کشتی‌رانی و طرح تفکیک تردد دریایی (TSS) ناگزیر از داخل آب‌های سرزمینی ایران عبور می‌کند که این امر، صلاحیت حقوقی و سرزمینی مشخصی را به ایران می‌دهد.

۲/ تفاوت رژیم‌های عبور (عبور بی‌ضرر در برابر عبور ترانزیت):

یکی از پیچیده‌ترین مباحث حقوقی، نوع حق عبور کشتی‌های خارجی (اعم از تجاری و نظامی) از تنگه هرمز است. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (که دولت ایران آن را تصویب کرده و عضویت کامل دارد)، رژیم «عبور بی‌ضرر» را برای آب‌های بین‌المللی به رسمیت می‌شناسد. در این رژیم، کشتی‌های جنگی خارجی باید پیش از عبور مجوز دریافت کنند، زیردریایی‌ها ملزم هستند روی سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را به اهتزاز درآورند و پرواز هواپیماهای نظامی از فراز تنگه ممنوع و نیازمند مجوز صریح کشور ساحلی است. از سوی دیگر، کنوانسیون ۱۹۸۲ جامائیکا، رژیم جدیدی به نام «عبور ترانزیت» را برای تنگه‌های بین‌المللی وضع کرد که آزادی عمل بسیار وسیع‌تری (تقریباً مشابه با حق دریانوردی آزاد در پهنه اقیانوس‌ها) به ناوگان نظامی و زیردریایی‌های خارجی می‌دهد. جمهوری اسلامی ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا کرده، اما آن را به تصویب مجلس نرسانده است (برای ایران تعهد قطعی و الزام‌آور ندارد). افزون بر این، ایران در زمان امضای این کنوانسیون، با صدور یک بیانیه تفسیری مهم اعلام کرد رژیم نوین «عبور ترانزیت» را صرفاً برای کشورهای عضو این کنوانسیون نافذ و معتبر می‌داند. در قبال کشورهای غیرعضو (مانند ایالات متحده آمریکا که کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب نکرده است)، قویاً تأکید دارد که همچنان رژیم حقوقی سختگیرانه‌تر، یعنی «عبور بی‌ضرر» بر اساس حقوق عرفی و کنوانسیون ۱۹۵۸ اجرا می‌شود.

۳/ حفظ امنیت دریایی و حراست از محیط زیست:

بر اساس موازین حقوق بین‌الملل عرفی و کنوانسیون‌های حفاظت از محیط زیست دریایی، کشورهای ساحلی تنگه (ایران و عمان) دارای حقوق حاکمیتی و تکالیفی غیرقابل انکار در قبال حفظ زیست‌بوم دریایی خلیج فارس و تضمین ایمنی دریانوردی هستند. ایران با استناد به این حقوق، در موارد متعددی به بازرسی و توقیف کشتی‌های متخلفی پرداخته است که موجب آلودگی‌های وسیع نفتی شده‌اند، سیستم‌های ردیابی خود را خاموش کرده یا قوانین بین‌المللی ایمنی دریانوردی را نقض کرده‌اند. این اقدام‌های کنترل، نه‌تنها نقض حقوق بین‌المللی ارجحیت بلکه اعمال حق حاکمیت سرزمینی کشور ساحلی برای حفظ امنیت و سلامت آب‌های سرزمینی خود محسوب می‌شود.

■ سخن پایانی

باید دانست که مقررات بین‌المللی در شرایطی تصویب و به مرحله اجرا گذاشته می‌شود که همه امضاکنندگان از حقی مساوی برخوردارند و قاعدتاً هیچ کس نمی‌تواند از حقوق توافق شده به منظور آسیب رساندن به دیگر امضاکنندگان استفاده کند. تنگه هرمز از دیرباز بخشی راهبردی از آب‌های سرزمینی ایران در خلیج فارس بوده و ایران، برای سال‌ها، درصدد ایجاد محدودیت برای عبور و مرور کشتی‌های تجاری و حتی نظامی بر نیامده است. اما اگر قرار باشد، استناد به برخی مفاد قراردادهای بین‌المللی، مستمسکی برای انکار یک حق تاریخی باشد، بی‌شک رعایت حقوق ملی بر حقوق بین‌المللی ارجحیت خواهد داشت. نباید فراموش کنیم که بسیاری از قوانین بین‌المللی فقط برای رعایت کردن از سوی کشورهای ضعیف و نقض از سوی کشورهای قدرتمند نوشته و تصویب شده‌اند. بنابراین، ایران با توجه به حق چند هزار ساله و تاریخی خود، حق دارد از تنگه هرمز به‌عنوان ابزاری برای حفظ تمامیت ارضی و اقتدار ملی خود در برابر هجوم افسارگسیخته‌های غرب که از آن سوی عالم به طمع نفت و منابع مادی دیگر به این سوی دنیا لشکر می‌کشد، استفاده کند. این مسئله را باید امری متعارف بدانیم که ریشه‌های تاریخی استواری دارد.