نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال بیستم، شماره ۵۸، پاییز ۹۹

نقش جزایر سه گانه در سیادت دریایی ایران در خلیج فارس

دریافت مقاله: ۹۸/۵/۲ **پذیرش نهایی**: ۹۹/۱/۲۴
صفحات: ۳۶۳-۳۳۹

علی امیری: استادیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم آباد، ایران[1].
Email: Amiri.ali@lu.ac.ir
حجت نادری: کارشناسی ارشد، رشته جغرافیا و دفاع مقدس، دانشگاه لرستان، خرم آباد، ایران.
Email: ali.nadri.nadri.ali@gmail.com

چکیده

سیادت دریایی برای بسیاری از کشورهای ساحلی همواره یکی از دغدغه‌های اصلی استراتژی‌های کلان آنها بوده است. وجود جزایر از مهمترین ابزارهای کسب سیادت دریایی در قلمروهای دریایی می‌باشند. کشور ایران با توجه به موقعیت دریایی خود، در سواحل خلیج فارس دارای جزایر فراوانی است که جزایر سه گانه از مهمترین آنها می‌باشند. مسئله سیاسی ادعای امارات متحده عربی نسبت به این جزایر و موقعیت بسیار استراتژیک آنها باعث شده است این جزایر در سیادت دریایی خلیج فارس از اهمیت بسیار بالایی برخوردار باشند. لذا تحلیل چگونگی تاثیرگذاری این جزایر بر سیادت دریایی ایران به عنوان مساله اصلی این مقاله مورد توجه قرار گرفته است. روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش، روش کتابخانه‌ای و میدانی می‌باشد و با مراجعه به منابع واقعی و مجازی اطلاعات گردآوری شده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها از نوع کیفی و استنباطی می‌باشد و از GIS برای ترسیم نقشه‌ها استفاده شده است. نتایج نشان می‌دهد جزایر سه گانه به اشکال مختلف باعث گسترش سیادت دریایی ایران شده و به تثبیت کنترل دریایی ایران در خلیج‌فارس و تنگه‌هرمز کمک فراوانی نموده‌اند. این جزایر از طریق گسترش حاکمیت دریایی ایران بر اساس حقوق بین-الملل دریاها و خط FIR، واقع شدن در مجاورت آبراهۀ بین‌المللی هرمز، تعیین مسیرهای تردد دریایی و ایفای نقش ناو نظامی سیادت دریایی ایران را افزایش داده‌اند.

کلید واژگان: سیادت دریایی، جزایر سه گانه، ابوموسی، خلیج فارس، قوانین دریایی، خط FIR.

۱ - **نویسنده مسئول:** استان لرستان، خرم آباد، کیلومتر ۵ جاده تهران، دانشگاه لرستان، گروه جغرافیا؛ **تلفن:** ۰۹۱۶۶۶۳۸۹۹۰

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

مقدمه

سیادت دریایی از مهمترین ارکان دریایی کشورها محسوب می‌شود. کشورهایی که دارای موقعیت ساحلی هستند از فرصت مناسبی برای بهره‌مند شدن از این بعد قدرت برخوردارند. ایران از جمله کشورهایی است که از دو طرف شمال و جنوب سرزمین خود به دریا دسترسی دارد. خلیج فارس مهمترین عرصه دریایی پیرامون ایران است که می‌تواند اهمیت اساسی در سیادت دریایی آن داشته باشد.

به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک ایران، یکی از مسائل حساس و امنیتی و نیز مباحث اصلی سیاست خارجی ایران از دیرباز به خلیج فارس مربوط می‌شده است. چه در عهد باستان و چه در عصر نوین، خلیج فارس دارای حساسیتی ویژه برای ایران بوده است. کشف نفت در عصر تکنولوژی و تبدیل شدن منطقه خلیج فارس به یکی از غنی‌ترین کانون‌های انرژی جهان این حساسیت و اهمیت را دو چندان نموده است (قاسمی و سرابی، ۱۳۹۳: ۳۲). خلیج فارس محل اتصال سه قاره اروپا، آفریقا و آسیا می‌باشد که در ورای آن، سه سرزمین ایران، هند و چین قرار گرفته‌اند. هرچند در گذشته این آبراه بیشتر از حیث ارتباطات و راه‌های مواصلاتی دارای ارزش و اعتبار بود، اما در سال‌های بعد، به ویژه پس از کشف نفت و گاز در این منطقه، اهمیت آن ابعاد جدیدتری به خود گرفت. خلیج فارس حدود ۶۵ درصد از کل ذخایر شناخته شده نفت جهان را در اختیار دارد. همچنین ۳۰ درصد مجموع ذخایر گاز طبیعی جهان نیز در این منطقه واقع است. جالب آن که بیشتر این ذخایر نه در خشکی بلکه در بستر خلیج‌فارس قرار دارد. به دلیل وجود ذخایر عظیم انرژی در خلیج فارس آن را انبار نفت جهان می‌نامند و دقیقا به همین دلیل است که خلیج فارس نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد جهان و به ویژه کشورهای صنعتی به خود گرفته است؛ چرا که بی هیچ تردیدی اقتصاد و صنعت کل جهان- به‌ویژه کشورهای پیشرفته- شدیدا وابسته به منابع انرژی و از همه مهمتر نفت می‌باشد (راکی، ۱۳۸۳: ۲۳). لذا با توجه به این اهمیت ویژه، قدرت‌آفرینی و داشتن سیادت دریایی بر این پهنه آبی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و همیشه مورد توجه قدرت‌ها؛ اعم از منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده است. یکی از روش‌های کسب سیادت دریایی در این پهنه دریایی کنترل جزایر آن بوده است.

به طور کلی، جزایر با توجه به اهمیت دریاهای پیرامون خود از اهمیت استراتژیکی برخودارند و به همین خاطر قدرت‌های بزرگ دریایی سعی در کنترل جزایر و ایجاد پایگاه‌های دریایی داشته‌اند تا به راحتی بتوانند سیادت دریایی خود را گسترش دهند. این اهمیت استراتژیک در خصوص جزایری که در نقاط استراتژیک دریایی؛ همچون تنگه‌ها یا گذرگاه‌های پر تردد واقع شده‌اند، بیشتر می‌گردد.

خلیج فارس دارای جزایر متعددی است. مجموع جزایر شناخته شده خلیج فارس حدود ۱۳۰ جزیره با مساحت‌های متفاوت می‌باشد. جزایر ایرانی که در بخش شمالی خلیج فارس قرار دارند اکثراً مسکونی می‌باشند. از مجموع جزایر ایرانی خلیج فارس هفت جزیره به عنوان کلید تنگه هرمز هستند که در نتیجه اهمیتی استراتژیک دارند. این جزایر عبارتند از: هرمز، قشم، لارک، هنگام، تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی (الهی، ۱۳۹۱: ۳۹). جزایر تنب کوچک، تنب بزرگ و ابوموسی از جمله جزایر ایرانی است که سال‌های متمادی به هنگام نزول قدرت دولت مرکزی ایران، تحت تسلط قدرت‌های فرامنطقه‌ای (پرتقال، هلند، انگلیس و...) قرار می‌گرفتند (مدنی، ۱۳۸۵: ۱۶۵). جزیره ابوموسی تقریبا در میان آبهای خلیج فارس، بین بندر لنگه و شارجه

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

قرار دارد. فاصله این جزیره از بندر لنگه ۶۷ کیلومتر و از کرانه شارجه ۶۴ کیلومتر است. بنابراین می‌توان گفت جزیره ابوموسی کمی پایین‌تر از خط منصف خلیج‌فارس به طرف جنوب قرار دارد. این جزیره پستی و بلندی چندانی ندارد، اما ناهمواری‌های آن، هرچه به سمت شمال جزیره می‌رویم، بیشتر می‌شود، تا اینکه در بخش شمالی به بلندترین نقطه جزیره یعنی کوه حلوا می‌رسیم. این کوه مخروطی شکل تیره رنگ فقط ۱۱۰ متر ارتفاع دارد. معروف‌ترین چیزی که ابوموسی را به آن می‌شناسند، اکسید آهن است (راکی، ۱۳۸۳: ۲۲). وسعت جزیره ابوموسی ۱۲/۸ کیلومتر مربع می‌باشد. وسعت تنب بزرگ و کوچک به ترتیب ۱۱ و ۲ کیلومتر مربع می‌باشد. به علت واقع شدن در نزدیکی تنگه هرمز این سه جزیره اهمیت استراتژیک دارند. این سه جزیره در عمیق‌ترین قسمت خلیج فارس و در داخل دو طرح تفکیک تردد کشتی‌ها قرار گرفته‌اند. تمام کشتی‌هایی که در مسیر خلیج فارس و تنگه هرمز تردد می‌نمایند، ناگزیرند از کنار این جزایر عبور نمایند (جعفری ولدانی، ۱۳۸۵: ۳).

لذا، این جزایر علاوه بر اینکه با توجه به ادعای کشور امارات متحده عربی نسبت به آنها از اهمیت سیاسی خاصی برخوردارند، موقعیت استراتژیکی و ژئوپولیتیکی آنها، اهمیت دریایی آنها را چند برابر نموده است. حالا با توجه به موارد ذکر شده و نقش و اهمیت جزایر در موقعیت استراتژیک یک کشور، این تحقیق درصد آن است بررسی نماید که جزایر سه‌گانه خلیج فارس؛ یعنی تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی، چه تاثیری بر سیادت دریایی ایران در خلیج فارس دارند؟ چگونه جزایر سه‌گانه ایرانی (تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی) موجب سیادت دریایی ایران در خلیج فارس می‌شوند؟ آیا این جزایر بر حاکمیت دریایی، تردد دریایی، موقعیت نظامی-استراتژیک، صحنه هوایی و دریایی و ... ایران تاثیرگذار هستند؟ اینها مسائلی است که در این پژوهش پاسخ داده می‌شوند.

روش تحقیق

روش گردآوری اطلاعات در این تحقیق به صورت کتابخانه‌ای- اسنادی و میدانی می‌باشد و برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و داده‌ها از روش کیفی و استنباطی استفاده شده است.

مبانی نظری تحقیق

سیادت و قدرت دریایی

منظور از سیادت دریایی برتری در دریا و کنترل کامل دریا جهت استفاده استراتژی دریایی نیروی خودی و محروم کردن دشمن از بهره‌برداری از دریا جهت اهداف استراتژیکی وی می‌باشد (سیاری، ۱۳۸۷: ۸). سیادت یا حاکمیت بر دریا به معنی تسلط کامل بر آبهای مورد نظر و اعمال خواسته‌های خود در محدوده‌ای معین است. محدوده معین و آبهای مورد نظر توسط راهبرد دریایی کشور مشخص می‌شود و می‌توان گفت که راهبرد دریایی، خط‌مشی تسلط بر دریا را مشخص می‌نماید که شامل محدوده، آبها و بنادر می‌شود و این محدوده و چگونگی تسلط ممکن است در مقاطع مختلف زمانی متغیر باشد و بنابر شرایط زمانی از نظر ملی، بین‌المللی، شرایط جنگی و ... مشخص شود. کسب سیادت دریایی در هر دو مقطع جنگ و صلح کاربرد دارد. سیادت

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

دریایی در زمان صلح در جهت تقویت سیاست خارجی کشور و به منظور بازدارندگی در مقابل رقیب اعمال می‌شود (سلمانی، ۱۳۹۴: ۱۷۲).

سیادت یا قدرت دریایی مفهومی است که توصیف آن دشوار است. خیلی‌ها تلاش کرده‌اند آن را تعریف کنند، و برخی تمایل داشته‌اند از آن دوری کنند. این چرخه‌های پایان‌ناپذیر احتمالا منجر به راه‌های مختلف درک اصطلاح قدرت دریایی شده است (جرت[1]، ۲۰۱۵: ۱۱۲). کرزلی[2]، قدرت دریایی را منوط به داشتن «منابع[3]» و «عناصری[4]» می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: ۱) اجتماع دریایی؛ ۲) منابع [طبیعی و معدنی و...]؛ ۳) نوع دولت و حکومت؛ ۴) جغرافیا؛ ۵) صنایع تکنولوژیکی پیشرفته؛ ۶) نظام سیاسی بین‌المللی. عناصر قدرت دریایی عبارت است از: ۱) کشتیرانی تجاری؛ ۲) پایگاه‌ها؛ ۳) ابزارهای جنگی. «اریک گروو[5]» عوامل مؤثر بر قدرت دریایی را به این ترتیب طبقه‌بندی می‌کند: عوامل مؤثر درجه اول: ۱) قدرت اقتصادی، ۲) قدرت تکنولوژیک و ۳) فرهنگ اقتصادی- سیاسی. عوامل مؤثر درجه دوم: ۱) موقعیت جغرافیایی کشورها؛ ۲) وابستگی به دریا بر مبنای: تجارت دریابرد، دریانوردی تجاری، کشتی‌سازی، ماهیگیری، منطقه؛ ۳) سیاست‌ها و دیدگاه‌های حکومت. در نظریه ساختار قدرت دریایی تیل[6]، عوامل قدرت دریایی عبارتند از: ۱) مردم، جامعه و دولت دریایی (فرهنگ دریایی، نیروی انسانی کافی و دولت لیبرال و دموکراتیک)؛ ۲) جغرافیای دریایی (موقعیت دریایی ساحلی، وضعیت جغرافیایی و عوارض ساحل، نزدیکی به شبکه‌های ارتباطی دریایی و...)؛ ۳) منابع (اعم از تکنولوژی و یا منابع لازم برای تجهیز ناوگان تجاری و نظامی)؛ ۴) اقتصاد دریایی (حضور قدرت دریایی در پهنه دریا برای حمایت از ناوگان‌های تجاری، مستلزم برخورداری از اقتصاد دریایی است)؛ ۵) حمایت، پشتیانی و پیوند بین قدرت دریایی با قدرت زمینی و هوایی (الهویردی‌زاده، ۱۳۹۴: ۳۸). گری‌گیل[7] از پنج عامل جغرافیایی یاد می‌کند که در شکل‌یابی قدرت دریایی دخیل هستند و این عوامل عبارت‌اند از: ۱- ماهیت خط ساحلی و دسترسی به دریا ۲- وضعیت سیاسی مرزهای زمینی ۳- تکنولوژی ۴- کنترل پایگاه‌ها و نقاط کنترل[8] دوردست ۵- ذهنیت و فرهنگ استراتژیک (الهویردی‌زاده و دیگران، ۱۳۹۶: ۳۱). ساخوجا[9] در تبیین مولفه‌های تشکیل دهنده قدرت دریایی نگاه کلانی به موضوع داشته است. از دیدگاه ساخوجا پنج مولفه جغرافیایی، اقتصادی، نظامی، تکنولوژیکی و سیاسی (هدف استراتژیک از قدرت دریایی و اراده تعقیب استراتژی دریایی) در تعیین قدرت دریایی کشورها دخیل هستند. در تقسیم‌بندی ساخوجا عوامل جغرافیایی عبارت‌اند از: ۱- طول خط ساحلی، سرزمین‌های جزیره‌ای ۳- حجم جمعیت و اجتماع دریایی ۴- وسعت مناطق دریایی ۵- تعداد بنادر دریایی ۶- وسعت کشور ۷- جمعیت کشور ۸- موقعیت کشور در رابطه با نقاط کنترل ۹- مسیرهای دریایی بین‌المللی ۱۰- منابع مواد خام و بازارها (همان: ۳۲). قدرت واقعی نیروی

[1]- Gjert
[2]- Kearsley
[3]- Sources
[4]- Elements
[5]- Eric J. Grove
[6]- Till
[7]- grvaiel
[8]- chokepoints
[9]- sakhuia

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

دریایی به شدت وابسته به وضعیت مالی، قابلیت حکومت مرکزی، کیفیت و کمیت واقعی منابع دریایی، کشتی-ها، دریانوردان و کادر نظامی، زیرساخت‌های دریایی و کیفیت تصمیم‌گیری‌های سیاسی و دریایی می‌باشد (تیل[1]، ۲۰۰۹: ۸۴). جغرافیا تا حدی قدرت دریایی را محدود می‌کند، اما در نهایت تصمیم‌های سیاسی، زمینه گسترده‌تر اقتصادی، و همچنین عوامل ساختاری غیرجغرافیایی ، سیستماتیک و اندیشه‌ای، اگر اصلی نباشند، تعیین کننده‌های مهم نیروی دریایی هستند. گفته می‌شود، سه نوع از عوامل جغرافیایی تا حدودی قدرت دریایی را تحت تاثیر قرار می‌دهند: عوامل زمین شناسی و جغرافیای فیزیکی، عوامل ژئوپلیتیکی و جغرافیای انسانی و عوامل اندیشه‌ای مطلع از جغرافیا جدول(۱) (جرموند[2]، ۲۰۱۵: ۲۰).

جدول(۱). عوامل جغرافیایی موثر بر قدرت دریایی

انواع عوامل جغرافیایی	ماهیت تاثیر (مثال‌ها)
عوامل فیزیکی	شکل، طبیعت و طول خط ساحلی
	دسترسی آسان به SLOC های اصلی
عوامل ژئوپولیتیکی	امنیت و ثبات در مرزهای زمینی کشور
	دسترسی به/کنترل پایگاه‌های دریایی/گلوگاه‌های دریایی
عوامل اندیشه‌ای	فرهنگ قاره‌ای در مقابل استراتژیک دریایی

منبع: (جرموند، ۲۰۱۵: ۲۰)

در سیستم دنیای مدرن، قدرت‌های جهانی، قدرت‌های دریایی (یا اقیانوسی) بوده‌اند و فرمانروایی دریاها را اعمال کرده‌اند. تغییر در موقعیت رهبری جهان با تغییرات در توزیع قدرت دریایی همراه است (مدلسکی و تامپسون، ۱۹۸۸: ۱۶- ۱۷). به طور خلاصه، قدرت دریایی، در زمینه سیستم‌های جنگ قاره‌ای، در بهره‌برداری از زمین‌های مرتفع سیاست مدرن، موثر بوده است. همه اقدامات نظامی به دنبال تسخیر و حفظ تپه‌ها یا قلعه‌ها هستند، زیرا آنها باعث تحرک، کارایی، اطلاعات و دسترسی می‌شوند. اقیانوس‌ها تا کنون زمین‌های مرتفع سیستم جهانی بوده‌اند (پیشین: ۱۴). برای کشورهای ساحلی با دسترسی به دریاهای عظیم، وجود یا عدم وجود قدرت دریایی در تعیین کل قدرت ملی نقش بسیار مهمی دارد (کیرچبرگر[3]، ۲۰۱۵: ۲۶).

جغرافیای سیاسی دریاها

درباره «جغرافیای سیاسی دریاها»[4] ادبیات مفهومی زیادی وجود ندارد. حتی تعریف کلاسیکی که حدود کار را در دریا مشخص کند نمی‌توان یافت؛ اما تعریف ذیل را فعلا می‌توان ارائه داد: جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که رفتار و حدود حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌الملل را مورد مطالعه قرار می‌دهد (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۸۳: ۱۳۷). اصطلاح «جغرافیای سیاسی دریاها» در واقع شامل جنبه‌هایی از قانون

[1]- Till
[2]- Germond
[3]- Kirchberger
[4]- The political geography of the sea

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

دریاها است که دارای یک مؤلفه فضایی یا سرزمینی هستند؛ یعنی بسیاری از همان مباحثی که روی زمین مدت‌ها جغرافیدانان سیاسی را درگیر کرده اما به محیط دریایی منتقل شده‌اند (گلاسنر[1]، ۱۹۸۶: ۷). جغرافیای سیاسی دریاها در مورد مطالعه اعمال حاکمیت دولت در دریا، یا؛ هنر تعیین میزان اعمال حاکمیت دولت در نواحی دریایی پیرامون خود است (مجتهدزاده[2]، ۲۰۱۵: ۱۷). از منظر دره میرحیدر جغرافیای سیاسی دریاها ناظر بر آن بخش از حقوق دریاها است که دارای ترکیبات سرزمینی یا فضایی هستند (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۸۳: ۱۳۷).

پیش بینی می‌شود این رشته یکی از رشته‌های در حال تکامل و با افق باز در جغرافیای سیاسی باشد، چرا که دریاها به طور روز افزون توجه دولت‌ها و ملت‌ها را به خود جلب کرده و رقابت در مورد آنها بسیار گسترده خواهد شد. در جغرافیای سیاسی دریا، وضعیت دریاها از دو جهت بررسی می‌شود: الف) تسلط بر دریاها از حیث قدرت نظامی و ب) بررسی وضعیت حقوقی دریاها.

مبنای تسلط بر دریاها از حیث نظامی به قدرت گروه‌ها و دولت‌ها بر می‌گردد که هر گروهی یا دولتی قدرت بیشتری داشته است حیطه دریایی گسترده‌تری را در اختیار گرفته است. تا قرن سیزده و چهارده میلادی همین دیدگاه حاکم بوده است. بر مبنای این دیدگاه دولت‌های روم و یونان در مدیترانه و ایران (هخامنشیان) در خلیج فارس مسلط بوده و تا مدیترانه نیز رفت و آمد داشته‌اند (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۸۳: ۱۳۷-۱۳۹).

از جهت وضعیت حقوقی دریاها، بیشتر تلاش‌ها برای تعیین حاکمیت و نحوه بهره‌برداری از دریاها که موجد جغرافیای سیاسی برون ساحلی کشورها شد از چند دهه پیش از به وجود آمدن سازمان ملل متحد به وجود آمد (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۸۴: ۳-۵). چهار اقدام مهم قانونی چند جانبه در مورد دریاها وجود دارد: کنفرانس‌های ۱۹۳۰، ۱۹۵۸، ۱۹۶۰ و ۱۹۷۳-۱۹۸۲ (کراسکا[3]، ۲۰۱۱: ۹۶).

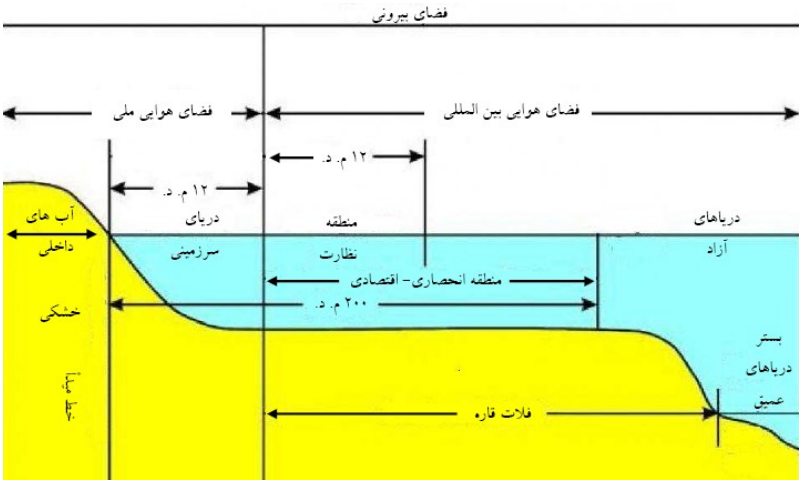
پس از جنگ جهانی اول و با تشکیل جامعه ملل، اولین کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۳۰ م، در شهر لاهه تشکیل شد که به هیچ گونه تفاهمی دست نیافت ولی از جهت طرح بحث‌ها و قرار گرفتن به عنوان مقدمه مباحث بعدی مفید بود (مقتدر، ۱۳۷۷: ۱۶۴). کنوانسیون ۱۹۸۲ م، حقوق دریاها، از سوی سازمان ملل متحد که بنا به درخواست کشورهای در حال توسعه که اکثر آنها در تدوین عهدنامه‌های ۱۹۵۸ ژنو شرکت نداشتند تشکیل گردید (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۱: ۲۷۵) و شامل ۳۲۰ ماده و ۹ پیوست می‌باشد که تمامی موضوعات مربوط به دریاها، از تعیین حدود تا نظارت محیط زیستی، تحقیقات علمی، فعالیت‌های تجاری و اقتصادی، فناوری و حل و فصل اختلافات مربوط به دریاها را شامل می‌گردد (حافظ‌نیا، ۱۳۸۴: ۳۷۹ و ۳۸۰).

در حقوق بین‌الملل معاصر دریاها، فضاهای دریایی به چندین منطقه حقوقی تقسیم می‌شوند. بر اساس حاکمیت ملی کشور ساحلی، این فضاهای دریایی را می‌توان به دو دسته اصلی تقسیم کرد: فضاهای دریایی تحت حاکمیت ملی و فضاهای فراتر از حاکمیت ملی. دسته اول شامل آبهای داخلی، دریاهای سرزمینی، تنگه-های بین‌المللی، آبهای مجمع‌الجزایری، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره است، در حالی که دسته دوم شامل دریاهای آزاد و منطقه میراث مشترک بشریت است، یعنی بستر دریاها یا اقیانوس‌ها و زیربستر

[1]- Glassner
[2]- Mojtahed-zadeh
[3]- Kraska

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

در فراتر از محدوده حاکمیت ملی (تاناکا[1]، ۲۰۱۵: ۵). این وضعیت شکل(۱) مبنای جغرافیای سیاسی دریاها در حال حاضر می‌باشد که زمینه اعمال حاکمیت دولت ساحلی در دریا و شکل‌گیری جغرافیای سیاسی دریاها را به شرح زیر فراهم آورده است.



شکل (۱). مرزهای قانونی دریاهای آزاد و فضای هوایی

منبع: (بورگس، ۲۰۱۷: ۱۱).

خطوط مبدا: خط مبدا مرز بین آب‌های داخلی و دریای سرزمینی است که از آن حدود خارجی قلمروهای دولت ساحلی شامل دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و قلمرو فلات قاره تعیین می‌شود. کشورها در سواحل خود از دو نوع خط مبدا برخوردارند: خط مبدا عادی و خط مبدا مستقیم. خط مبدا عادی برای اندازه‌گیری دریای سرزمینی خط پست‌ترین جزر در امتداد ساحل است. خط مبدا مستقیم برای تعیین عرض دریای سرزمینی و سایر قلمروهای دریایی کشورهایی به کار می‌رود که دارای ساحل بسیار مضرس یا پوشیده از خلیج‌های کوچک یا جزایر یا دهانه رودخانه‌ها یا تاسیسات بندری یا برآمدگی جزری یا تخنه سنگ-ها باشد (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۷).

آب‌های داخلی: آب‌های داخلی آب‌های واقع در پشت خط مبدا که دریای سرزمینی از آن اندازه‌گیری می‌شود هستند. دریاچه‌ها، رودخانه‌ها، برخی از خلیج‌ها، لنگرگاه‌ها، کانال‌ها و تالاب‌ها نمونه‌هایی از آب‌های داخلی هستند. به استثنای چند مورد، کشورهای ساحلی همان صلاحیت و کنترلی را بر آب‌های داخلی و فضای هوایی فوقانی آنها اعمال می‌کنند که بر سرزمین خشکی خود اعمال می‌کنند (کراسکا، ۲۰۱۱: ۱۱۴) و بر آبهای داخلی حاکمیت کامل و مطلق دارند. هیچ حق دسترسی به آبهای داخلی توسط شناورهای صاحب پرچم خارجی در آب‌های داخلی وجود ندارد (کراسکا، ۲۰۱۱: ۱۰۹).

دریای سرزمینی: دریای سرزمینی یک فضای دریایی تحت حاکمیت سرزمینی دولت ساحلی است که حداکثر تا دوازده مایل دریایی از خط مبدا گسترش می‌یابد. دریای سرزمینی شامل بستر و زیربستر دریا، آبهای مجاور

[1]- Tanaka

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

و فضای هوایی آن است. حد شروع دریای سرزمینی خط مبدا است. در مورد کشورهای مجمع‌الجزایر، محدوده داخلی دریای سرزمینی خط مبدا مجمع‌الجزایر است. محدوده بیرونی دریای سرزمینی، خطی است که هر نقطه از آن در نزدیکترین فاصله از خط مبدا برابر با وسعت دریای سرزمینی است (تاناکا، ۲۰۱۵: ۸۳). کشورهای ساحلی بر دریای سرزمینی خود حاکمیت دارند. این حاکمیت تا بستر، زیربستر و فضای هوایی فراز دریای سرزمینی امتداد دارد. در نتیجه این حاکمیت، به طور کلی گفته می‌شود که کشور ساحلی دارای حقوقی قابل مقایسه با حقوقی است که در سرزمین خشکی خود از آن برخوردار است، به ویژه در مورد حقوق تصویب قانون و اجرای آن قانون در این منطقه دریایی. با این حال، حق دولت‌های ساحلی برای تجویز مقررات به عنوان بخشی از تلاش برای تعادل منافع خود با حقوق کشورهای صاحب پرچم با کشتی‌هایی که از این آبها عبور می-کنند با محدودیت هایی روبرو می‌شود. ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها لیستی از موضوعاتی را ارائه می‌دهد که کشورهای ساحلی ممکن است قوانین و مقررات را اتخاذ کنند. محدودیت‌های خاصی در حوزه صلاحیت قانونگذاری دولت ساحلی شامل تمایز قائل شدن بین کشتی‌های هر کشور خاص یا کشتی‌های حمل بار برای هر کشور خاص و یا استفاده از آن در طراحی، ساخت و ساز، مونتاژ یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نمی‌شود. صلاحیت اجرایی دولت ساحلی تا حد زیادی حقوق آن در تجویز صلاحیت را منعکس می‌کند (کلاین[1]، ۲۰۱۱: ۷۵). همچنین، دولت‌های ساحلی یک اصل حقوقی را پذیرفته‌اند و آن این است که در دریای سرزمینی کشورهای دول دیگر حق عبور بی‌ضرر دارند، به نحوی که عبور اولا «پیوسته و سریع» باشد و ثانیا «مخل آرامش، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی نباشد». همچنین پذیرفته‌اند که زیردریایی‌ها و سایر وسایل شناور در زیر آب، در هنگام عبور از دریای سرزمینی باید بر روی آب حرکت کنند. بر این اساس دولت ساحلی چنانچه؛ هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی کشور خود را از ناحیه کشتی‌های سایر دول در دریای سرزمینی خود مشاهده کند و یا هرگونه اقدامی را که لازمه عبور نباشد را ملاحظه نماید حق تعلیق عبور (بی ضرر) را دارد. دولت‌های ساحلی از این حق، برای جلوگیری از عبور کشورهای خارجی از حوالی نقاط راهبردی مانند لنگرگاه‌های نیروی دریایی یا جزایر راهبردی خود استفاده می‌کنند (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۱۳).

منطقه مجاور (نظارت): منطقه نظارت درست بعد از دریای سرزمینی قرار دارد و منطقه‌ای است که تا ۱۲ مایل دریایی از حاشیه بیرونی دریای سرزمینی به سمت دریا امتداد می‌یابد. ماده ۳۳ کنوانسیون، منطقه نظارت را چنین بیان می‌کند: در یک منطقه مجاور دریای سرزمینی، که به عنوان منطقه نظارت توصیف شده است، کشور ساحلی می‌تواند کنترل لازم را در خصوص موارد زیر انجام دهد: (الف) ممانعت از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرت یا بهداشتی خود در سرزمین یا دریای سرزمینی خود. ب) مجازات نقض قوانین و مقررات فوق را که در سرزمین یا دریای سرزمینی آن انجام شده است (کراسکا، ۲۰۱۱: ۱۲۳). نقطه قابل توجه این است که تمام حقوق دولت ساحلی بر منطقه نظارت، در قلمرو دریای سرزمینی نیز قابل اجراست، ولی حقوق مطلقی که دولت ساحلی در دریای سرزمینی دارد (مانند تعلیق عبور بی ضرر) به منطقه مجاور تعمیم نیافته است (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۱۵).

[1]- Klein

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

قلمرو انحصاری اقتصادی: منطقه انحصاری اقتصادی منطقه‌ای فراتر و مجاور دریای سرزمینی است که از خط مبدا دریای سرزمینی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی گسترش نمی‌یابد (تاناکا، ۲۰۱۵: ۱۲۴). حد داخلی منطقه انحصاری اقتصادی محدوده بیرونی دریای سرزمینی است. محدوده بیرونی منطقه انحصاری اقتصادی حداکثر ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی است. با توجه به اینکه حداکثر عرض دریای سرزمینی ۱۲ مایل دریایی است، حداکثر عرض منطقه انحصاری اقتصادی ۱۸۸ مایل دریایی است، یعنی تقریباً ۳۷۰ کیلومتر (تاناکا، ۲۰۱۵: ۱۲۵). مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی شامل بستر و زیربستر، آبهای فوقانی بستر دریا و همچنین فضای هوایی بالای آبها است. در خصوص بستر دریایی و زیربستر آن، ماده ۵۶ (۱) مقرر می‌دارد که «در منطقه انحصاری اقتصادی» کشور ساحلی دارای «(الف) حق حاکمیت برای اهداف کاوش و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی، اعم از زنده یا غیرزنده، آبهای فوقانی بستردریا و بستر و زیربستر آن قرار دارند (تأکید شده است). از این رو نتیجه می‌گیرد که مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی شامل بستر دریایی و زیربستر آن است (تاناکا، ۲۰۱۵: ۱۲۶). دولت ساحلی از حقوق انحصاری برای بهره‌برداری از منابع طبیعی و برخی صلاحیت‌های دیگر برخوردار است و دولت‌های دیگر از حق آزادی پرواز، کشتیرانی روی آب، حرکت زیردریایی در داخل دریا و کابل‌کشی و لوله‌گذاری در کف این قلمرو برخوردارند (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۱۵).

دریای آزاد: بر اساس آخرین تعریف در کنوانسیون ۱۹۸۲ که در مورد دریای آزاد شکل گرفت «کلیه قسمت-های دریا که جز منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی و آبهای داخلی کشورها یا بخشی از آبهای مجمع الجزایری کشورهای مجمع الجزایری نباشد» دریای آزاد نامیده می‌شود و به روی همه کشورها باز است. هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از آن داشته باشد و دولت‌ها نمی‌توانند به طور کلی کشتی‌های خارجی را در آب‌های آزاد نظارت کنند و بدین ترتیب استفاده کنندگان از این نواحی دارای آزادی عمل‌اند (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۲۳).

قلمرو فلات قاره: از نظر جغرافیایی فلات قاره بخشی از کف دریاست که با شیب ملایمی از خط پست‌ترین جزر تا نقاط عمیق (به طور متوسط ۱۳۰ متری) امتداد می‌یابد. از این نقطه دریا دارای شیب تندی می‌شود که به ۱۲۰۰ تا ۳۵۰۰ متر عمق می‌رسد که این بخش را سراشیب قاره می‌گویند و بعد از آن دوباره شیب کم شده و به تدریج به سمت دریا از ۳۵۰۰ تا ۵۵۰۰ متر عمق ادامه می‌یابد که به آن پیش قاره می‌گویند. هر سه قسمت، «حاشیه قاره» را تشکیل می‌دهند که تقریبا یک پنجم کف دریا را فرا گرفته است. از نظر حقوقی مفاهیم متعددی از فلات قاره وجود داشت و هر دولت سعی داشت بر اساس برداشت خود مفهومی را از فلات قاره ابراز کند. کنوانسیون ۱۹۸۲ در ماده (۱) ۷۶ مفهوم حقوقی فلات قاره را روشن ساخت و مقرر کرد «فلات قاره دولت ساحلی متشکل است از بستر و زیربستر مناطق زیر آب در ماورا دریای سرزمینی در امتداد دامنه طبیعی قلمرو سرزمینی کشور تا لبه بیرونی حاشیه قاره، یا در مواردی که لبه بیرونی قاره تا این مسافت نباشد تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدایی که برای تعیین عرض دریای سرزمینی استفاده می‌شود». همچنین در ماده (۵) ۷۶ آمده است «عرض فلات قاره یا نباید از ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی فراتر باشد یا از ۱۰۰ مایل دریایی از عمق ۲۵۰۰ متری بیشتر نشود» (پیشگاهی‌فرد، ۱۳۹۴: ۱۸).

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

همچنین جغرافیای سیاسی دریاها قلمروهای مجمع‌الجزایری و تنگه‌ها را بر اساس حقوق بین الملل دریاها تعریف نموده که آنها نیز از مقررات خاص خود برخوردارند.

نتایج

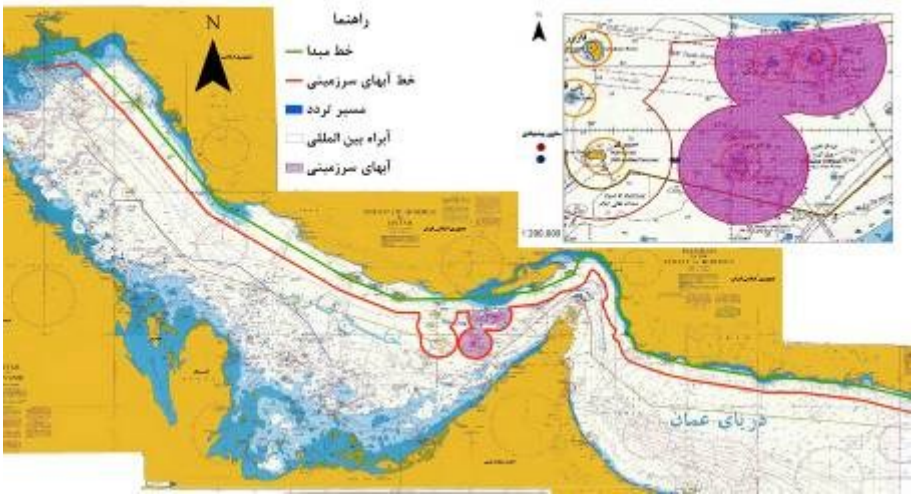
حاکمیت دریایی ایران و جزایر سه گانه

حاکمیت دریایی کشورهای ساحلی و غیرساحلی حاضر در دریا از طریق حقوق بین‌الملل دریاها تعریف می‌شود. بر اساس قانون بین‌الملل دریاها، حاکمیت دریایی کشور ساحلی در مناطق دریایی مقررات خاص خود را دارد که از حاکمیت مطلق تا حاکمیت نسبی در نوسان است.

بر طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو که ایران هم عضو آن می‌باشد و هم آن را تصویب کرده است و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ که ایران عضو آن می‌باشد، جزایری که خارج از خط مبدا آب‌های سرزمینی جدا از سرزمین خشکی کشور مادر هستند و یا به عبارتی فاصله آنها بیشتر از ۱۲ مایل دریایی از سرزمین اصلی هستند، دارای آب داخلی و سرزمینی مختص به خود هستند. حد خارجی آب داخلی این جزایر پایین‌ترین حد جزر می‌باشد که این حد پایین‌ترین خط جزر، خط مبدا آب‌های سرزمینی محسوب می‌شود و به شعاع ۱۲ مایل از این خط مبدا، آبهای سرزمینی محسوب می‌شود. مثال روشن برای این موضوع جزیره فارسی است. جزایر سه‌گانه تنب بزرگ، تنب کوچک، ابوموسی و همچنین جزایر فارور، بنی‌فارور و سیری نیز شامل این موضوع می‌باشند؛ چرا که فاصله آنها از خاک اصلی کشور بیش از ۱۲ مایل دریایی هستند و بر همین اساس دارای آب داخلی و سرزمینی مختص به خود هستند؛ اما چون فاصله این جزایر از همدیگر و از خاک اصلی کشور در جهت شمالی جنوبی کمتر از ۲۴ مایل دریایی است، در نتیجه آب‌های سرزمینی آنها دارای هم‌پوشانی می‌شود و حاکمیت ایران بر آبهای داخلی این جزایر و سرزمین اصلی یا آب‌های پشت خط مبدا، از نوع رژیم حقوقی حاکمیت مطلق و حاکمیت بر آب‌های سرزمینی از نوع رژیم حاکمیت نسبی است. در صورت عدم وجود جزایر سه‌گانه، دریای سرزمینی ایران در فاصله نقاط ۸ و تا نزدیکی۱۰ (نقاط واقع در دماغه شناس و جنوب جزیره هنگام) حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی گسترش پیدا می‌کرد و حاکمیت دریایی ایران بسیار محدودیت پیدا می‌کرد و بخش وسیعی از شرق و جنوب خلیج فارس و غرب تنگه هرمز از حوزه حاکمیت ایران خارج می‌شد. اما از آنجا که جزایر سه‌گانه از موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی از ساحل ایران و در یک محور شمالی جنوبی قرار گرفته‌اند، در ابتدا فاصله تنب‌ها از نقاط تعیین خط مبدا مذکور و سپس ابوموسی از تنب‌ها از ۲۴ مایل کمتر است و از طرف دیگر بر اساس قوانین دریایی جزایر دارای رژیم حقوقی خود هستند، باعث گردیده است که دریای سرزمینی ایران در قالب دو دایره متداخل به سمت جنوب گسترش یافته و حاکمیت ایران بر اساس قانون دریای سرزمینی به سمت جنوب گسترش یابد (شکل (۲)). بدین طریق بر اساس محسبات انجام شده دریای سرزمینی ایران به میزان ۱۳۴۲ مایل مربع در یکی از مهمترین قسمت‌های خلیج فارس و نزدیکی تنگه هرمز گسترش پیدا می‌کند و منطقه وسیعی از پهنه آبی خلیج فارس در قلمرو حاکمیت و صلاحیت ایران قرار می-گیرد و می‌تواند از کاربری‌های اقتصادی و ارتباطی و نظامی استراتژیکی فضا و عناصر و پتانسیل‌های قلمرو مزبور استفاده نماید.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

با اینکه در غرب جزایر سه‌گانه، جزایر ایرانی فارور، بنی‌فارور و سیری واقع شده‌اند و می‌تواند وضعیت فوق رقم بخورد، اما فاصله این جزایر از همدیگر در جهت شرقی- غربی بیشتر از ۲۴ مایل دریایی می‌باشد و همین موضوع موجب شده که آب‌های سرزمینی این جزایر فاقد هم‌پوشانی باشد (شکل(۲)) و محدوده دریایی سرزمینی آنها به همدیگر نرسد. این فاصله بین جزایر تنب کوچک و فارور ۳۲ مایل و بین جزایر ابوموسی و سیری ۲۵ مایل می‌باشد که باعث وجود فضای آزاد دریایی و شکل‌گیری یک چالش برای حاکمیت مطلق ایران در این محدود کوچک شود که می‌تواند پیامدهای امنیتی علیه امنیت ملی کشور به دنبال داشته باشد.



شکل(۲). وضعیت دریای سرزمینی جزایر سه‌گانه نسبت به سرزمین اصلی ایران و جزایر ایرانی مجاور آنها

راه حل این مسئله ایجاد تاسیسات دریایی یا سکوهای اکتشافی و تحقیقاتی، در جایی است که جزایر با همدیگر کمترین فاصله را دارند (فضای آب آزاد بین جزایر ابوموسی و سیری که حدود ۱۲۰۰ متر می باشد). بر اساس مواد ۵۶ و ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، در محدوده آب‌های انحصاری اقتصادی، دولت ساحلی صلاحیت ساخت جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناهایی را دارد و «می‌تواند بر پیرامون آنها منطقه ایمنی برقرار کند که معمولا نباید از ۵۰۰ متر تجاوز کند» (چرچیل و آلن‌لو، ۱۳۸۳: ۲۳۳). کشورهای دیگر باید به این مناطق احترام گذارده و استانداردهای بین‌المللی مورد پذیرش عمومی در ارتباط با دریانوردی در نزدیکی جزایر مصنوعی، تأسیسات، بناها و مناطق ایمنی را رعایت نمایند.

برای این منظور دو راه حل وجود دارد: ۱-ساخت یک سکو یا دیگر تاسیسات دریایی در حد وسط فضای خلا مابین آبهای سرزمینی جزایر ابوموسی و سیری که بر روی نقشه با رنگ قرمز مشخص شده است و ۲-ساخت دو سکوی مجزا با فاصله ۱ کیلومتری از همدیگر بر روی خط آبهای سرزمینی دو جزیره که بر روی نقشه با رنگ سیاه مشخص شده‌اند (شکل(۲)). اما ساخت این نوع تاسیسات در این محدوده می‌تواند با اعتراض دیگر کشورها از جمله کشورهای حاشیه خلیج فارس همچون امارات متحده عربی و کشورهای فرامنطقه‌ای مثل امریکا مواجه شود و آنها به استناد بند ۷ ماده ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، به ساخت این نوع تاسیسات اعتراض

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

نمایند. چرا که «دولت ساحلی در قبال جزایر مصنوعی، ساختمان‌ها و تاسیسات محدود به برخی تکالیف نیز هست؛ دولت ساحلی باید به نحو مقتضی درباره نحوه ساختن آنها اطلاعیه صادر کند و امکانات دایمی برای هشدار در مورد وجود آنها برقرار کند و چنانچه همه یا بخشی از آنها دیگر مورد استفاده نباشند آنها را برچیند تا ایمنی کشتیرانی تضمین شود. به علاوه، دولت ساحلی نباید جزایر مصنوعی، تأسیسات، و ساختمان‌ها را در جاهایی ایجاد کند که در استفاده از خطوط دریایی شناخته شده که برای کشتیرانی بین المللی ضروری هستند باعث اختلال شود» (چرچیل و آلن‌لو، ۱۳۸۳: ۲۳۳).

تردد دریایی و جزایر سه‌گانه

منطقه مجاور جزایر سه‌گانه از عمق نسبتا خوبی برخوردار است و این عمق باعث شده است که یکی از مهمترین طرح‌های تفکیک تردد دریایی خلیج فارس از مجاورت این جزایر عبور کند. «خطوط تفکیک تردد دریایی با در نظر گرفتن عوامل مختلف و به منظور تامین امنیت دریانوردی و کاهش ظایعات ناشی از تصادم و برخورد کشتی‌ها با یکدیگر و با عوارض مسیرهای دریایی، توسط سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو I.M.O) و با کمک کشورهای ساحلی مربوطه تعیین می‌شوند و از دو مسیر رفت و برگشت و یک منطقه حائل بین دو مسیر تشکیل شده‌اند. در منطقه خلیج فارس به جز طرح‌های تفکیک تردد خاص کشورهای ساحلی، دو طرح تفکیکی تردد عمومی وجود دارد که مسیر عبور و مرور کشتی‌های وارده به خلیج فارس و خارج شده از آن را تعیین می‌کنند. این طرح‌ها عبارتند از: ۱- طرح تفکیکی تردد تنگه هرمز ۲- طرح تفکیکی تردد تنب- فرور. طرح تفکیک تنگه هرمز در منطقه دریای سرزمینی عمان است، اما طرح تفکیک تردد تنب- فرور به طور کامل در آب‌های سرزمینی کشور ایران قرار گرفته و برای حرکت کشتی‌ها از شرق به غرب در نظر گرفته شده است و مسیر جنوبی آن که مورد استفاده کشتی‌ها با جهت غرب به شرق می‌باشد در جنوب جزایر تنب و فرور و یا شمال جزیره ابوموسی قرار گرفته است. وضعیت جغرافیایی مسیر و عمق مناسب آب و وجود آبتل‌های مارینر و کادفروز، از عوامل اصلی مکان گزینی این طرح می‌باشند» (حافظنیا، ۱۳۷۲: ۳۷) و موقعیت جغرافیایی جزایر سه گانه باعث شده تا هر دو مسیر رفت و برگشت در محدوده این جزایر در داخل آب‌های سرزمینی ایران قرار گیرد. مسیر رفت که در شمال جزایر تنب‌ها قرار دارد به خاطر همپوشانی دریای سرزمینی این دو جزیره با جزیره قشم و در ادامه جزیره فارور با سرزمین اصلی و مسیر برگشت با عبور از میان جزایر تنب‌ها و ابوموسی به خاطر همپوشانی دریای سرزمینی این سه جزیره، در داخل دریای سرزمین ایران قرار گرفته‌اند (شکل(۳)).

از آنجایی که طرح تنب- فرور در دریای سرزمینی ایران و قلمرو حاکمیت آن قرار دارد نظارت بر تردد کشتی‌ها و همچنین ارائه خدمات مخابراتی و نصب علائم کمک ناوبری و غیره به عهده ایران است(حافظنیا، ۱۳۷۲: ۳۷). ورود کشتی‌های تجارتی نیز به این منطقه منوط به پذیرش مقررات وضع شده به وسیله جمهوری اسلامی ایران و تابع ضوابط خاصی است (افشردی، ۱۳۸۶: ۱۴۵). چون مسیر شمالی طرح جزایر تنب و فارور در آب‌های سرزمینی ایران قرار دارد، طبق اصل اول مقررات مربوط به کشتیرانی بین المللی، نظارت بر عبور و مرور کشتی‌ها بر عهده دولت ایران است و طبق اصل سوم همان مقررات، دولت ایران حق دارد هزینه ارائه خدمات مخابرات و نصب علائم کمک ناوبری را دریافت کند. گذشته از آن، وجود این طرح بر اهمیت استراتژیک جزایر مذکور افزوده است. از طرف دیگر، قرار گرفتن ابوموسی و سیری و فارسی در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی که

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

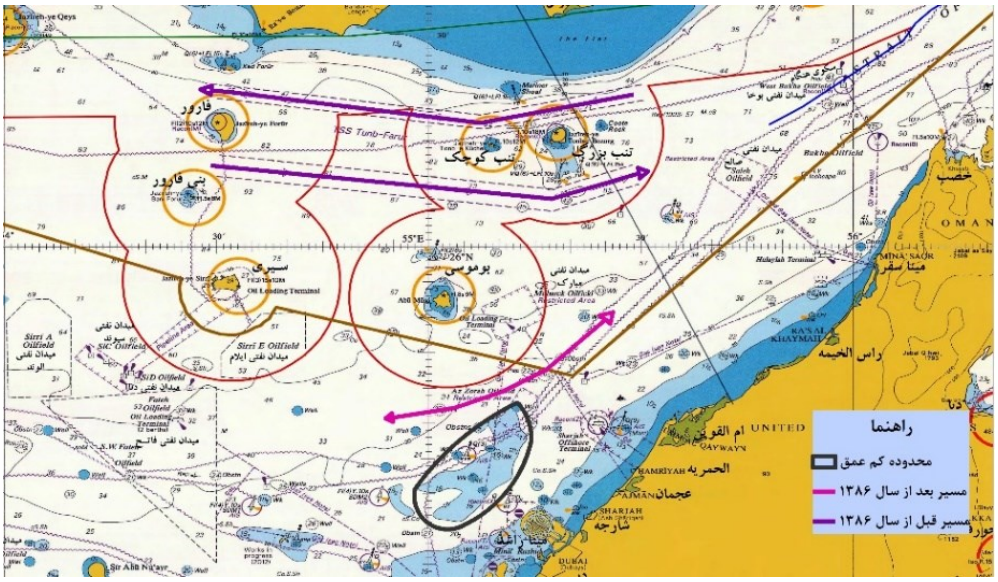
به طرف جنوب و جنوب غرب خلیج فارس کشیده شده‌اند، سبب اهمیت استراتژیک این جزایر شده است. به همین علت، دولت جمهوری اسلامی ایران طی اعلامیه‌ای، برای حرکت کشتی‌ها به سوی این جزایر محدودیتی اعمال داشته است که در یک بند قیده شده است: کلیه کشتی‌هایی که بعد از عبور از تنگه هرمز قصد حرکت به سوی غرب خلیج فارس را دارند، باید حداقل از ۱۲ مایلی جنوب ابوموسی، سیری و کیبل بنک و از آن به بعد از ۱۲ مایلی جنوب غربی جزیره فارسی عبور کنند (میرحیدر، ۱۳۶۷: ۵۸۲).

همچنین، به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان، با اعمال حق حاکمیت خود آبراهه‌ای را برای کشتی‌های خارجی و امریکایی تعریف کرده تا از این خط عبور و مرور کنند و تاکنون از این مقررات تخطی نکرده‌اند. بر اساس مصوبه شورای عالی امنیت ملی، کشتی‌های امریکایی و کشورهایی که سیاست آمریکا را دنبال می‌کنند، برای عبور از خلیج فارس و دریای عمان باید از آبراهه‌ای که مشخص شده عبور کنند. حفظ محیط زیست دریایی در دریای عمان و خلیج فارس برای ایران اهمیت دارد و اجازه نمی‌دهد که کشتی‌های خارجی آب توازن خود را در این دریاها تخلیه کنند (فدوی، ۱۳۹۶/۱۱/۲۵). همچنین به نقل از برخی منابع نیروی دریایی سپاه در ۲۵ دی ماه سال ۱۳۹۳ ناوشکن فرانسوی در حال عبور از آبراه شمالی جزیره ابوموسی را به دلیل حق حاکمیت کشور ایران بر آن نقطه مجبور به نصب پرچم ایران بر فراز ناوشکن می‌کند (سایت افکار نیوز، ۹۷/۷/۷ و خبرگزاری دانشجو، ۹۷/۷/۷). شناورهای حاضر در منطقه بطور خاص شناورهای ۶ کشور انگلیس، امریکا، فرانسه، کانادا، استرالیا و نیوزیلند هستند که در واقع به عنوان یک توان تحت فرماندهی امریکا فعالیت دارند (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۵/۰۶/۲۳). بعد از طی مراحل اعلام این تصمیم ایران مبنی بر اینکه عبور شناورهای این ۶ کشور مصداق عبور بی‌ضرر نیست، ناوهای این کشورها مجبور به تردد از جنوب شرق جزیره ابوموسی گردیدند (شکل(۳)).

این اقدام از یک سو اقتدار ایران در ابراز حاکمیت خود بر آبهای سرزمینی را نشان داد و از سوی دیگر پیامدهای منفی برای شناورهای این ۶ کشور به دنبال داشت که به آنها اشاره می‌شود: ۱-عبور ناوهای این ۶ کشور در یک آبراه مشخص ۲-دور شدن تهدید از سواحل ایران و طولانی شدن مسیر تردد ناوهای این کشور تا بنادر کشورهای عربی ۳-در یک نگاه کلی به نقشه زیرسطحی خلیج فارس، در می‌یابیم که بیشترین عمق خلیج فارس در نیمه شمالی و نزدیک سواحل ایران است. عمق متوسط آب در نیمه جنوبی در حدود ۲۰ متر است که در حالت جزر کامل این میزان عمق کاهش می‌یابد؛ به طوری که رفت و آمد به بنادر کشورهای عربی جزء با حفر کانال‌های عمیق امکان‌پذیر نیست. این عامل خطراتی را برای ناوهای این کشورها به دنبال دارد و نمی-توانند آزادانه در نیمه جنوبی خلیج فارس به دریانوردی بپردازند. ۴-نیمه جنوبی خلیج فارس دارای میادین، سکوها، چاه‌های متعدد نفت و گاز، ترمینال‌های بارگیری و لوله‌های قطور بیشمار انتقال نفت و گاز و همچنین کابل‌های مخابراطی و ارتباطی زیادی است که در بستر دریا گسترانیده شده‌اند. این حجم از سکوها، چاه‌ها، ترمینال‌های بارگیری، خطوط انتقال نفت و گاز و کابل‌های دریایی با وجود عمق کم آب نسبت به نیمه شمالی، تردد ناوها را محدود و خطرات دریانوردی و برخورد را به دنبال دارند. ۵- در جنوب شرق جزیره ابوموسی به فاصله ۱۷ مایلی این جزیره، میدان و سکوی نفتی متعلق به کشور امارات قرار دارد که تقریبا در فاصله ۵ مایلی بعد از آب‌های سرزمینی ایران در جزیره ابوموسی و ۱۴ مایلی ساحل شارجه قرار دارد. باتوجه به اینکه حداکثر

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

عمق آب در حوالی این سکو ۲۰ متر است و خود سکو نیز دارای حریم است، سه عامل: آبهای سرزمینی جزیره ابوموسی، وجود میدان و سکوی نفتی و عمق کم آب در این محدوده، موجب کانالیزه شدن تردد ناوهای این کشورها شده و دست برتر ایران را در تقابلات نظامی احتمالی به دنبال دارد. ۶- مسیر کانالیزه شده عبور ناوهای این کشورها در جنوب شرق جزیره ابوموسی از لحاظ بین المللی به مانند تنگه هرمز فاقد باند تفکیک عبور است و همیشه خطر تصادم دریایی را به دنبال دارد.



شکل(۳). محدودیت عبور شناورهای ۶ کشور از جنوب جزیره ابوموسی

منبع: نگارندگان

همانطوری که ملاحظه می‌شود از طریق جزایر سه گانه ایران می‌توان مسیر بزرگ تردد دریایی در داخل خلیج فارس را که کشتی‌ها عمدتا برای تردد بین تنگه هرمز و سواحل و بنادر کشورهای ساحلی از آن عبور می‌نمایند کنترل و نظارت نماید.

موقعیت دریایی استراتژیک جزایر سه‌گانه

ایران در دهانه خلیج فارس، دارای چندین جزیره استراتژیک است که در میان آنها شش جزیره به عنوان خط منحنی از موقعیت برتر استراتژیک برخوردارند. این جزایر عبارتند از: هرمز، لارک، قشم، هنگام، تنب بزرگ و ابوموسی (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۱۱). جزایر سه‌گانه در بخش شرقی خلیج فارس از موقعیت نسبتاً مرکزی برخوردارند و حتی فاصله یکی از آن‌ها از سواحل شمالی و جنوبی تقریباً برابر است. این موقعیت همراه با واقع شدن در برابر تنگه هرمز باعث می‌شود که ترددهای دریائی تنگه هرمز و سواحل طرفین در معرض دید قرار داشته باشند. در واقع از طریق این جزایر می‌توان بخش وسیعی از قلمرو دریائی و تنگه هرمز و سواحل جنوبی

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

و شمالی خلیج فارس را تحت نظر قرار داد و جزیره ابوموسی با کوه حلوا که خود به عنواه شاخص ملوانان در خلیج فارس ایفای نقش می‌کند، بر منطقه وسیعی تسلط دارد (حافظنیا، ۱۳۷۲:).

سه جزیره ابوموسی، تنب کوچک و بزرگ، واقع در تنگه بسیار استراتژیک هرمز، که ۴۰ درصد از نفت جهان و بیشتر نفت منطقه خلیج از آن عبور می‌کند (نورا[1]، ۲۰۱۵: ۳)، اگر به صورت نظامی استفاده شوند، می‌توان تردد در خلیج فارس را در دست گرفت و عملا آن را کنترل کرد. همچنین، می‌توان مانع جریان نفت و کالاهای دیگر از خلیج شد. حفاظت از باز بودن این تنگه برای ارتش ایالات متحده یک منفعت حیاتی است. طبق گفته پل ون رایپر، ژنرال بازنشسته آمریکا، «تنگه همیشه کلید بازی‌های جنگی در خلیج فارس» است (نورا، ۲۰۱۵: ۴). جزایر سه‌گانه بسیار مهم هستند، زیرا نقطه کانونی درگیری‌های منطقه‌ای هستند؛ هر کس آنها را کنترل کند می‌تواند کشتیرانی خلیج فارس را کنترل کند (فولی[2]، ۱۹۹۶: ۶۹).

جزیره ابوموسی با توجه به قرارگیری در مجاورت خط منصف خلیج فارس به همراه تنب بزرگ و کوچک از لحاظ استراتژیک، حساس‌ترین نقاط داخل خلیج فارس بوده و برای هر نوع عملیات وسیع هماهنگ که در خلیج فارس صورت گیرد، نیاز به آنها الزامی است؛ این جزایر، تکیه‌گاه‌های دفاعی خوبی برای تنگه هرمز و نقاط کنترلی و نظارتی خوبی بر کریدورهای دریایی خلیج فارس هستند و فراهم کننده صحنه مناسب عملیات دریایی در پهنه خلیج فارس، برای ایران می‌باشند؛ به علاوه، حکومت بر این جزایر باعث تقویت قدرت کنترل منطقه از حیات نظامی، سیاسی و تجاری می‌شود (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۲۷). از لحاظ استراتژیک، این جزایر اگر تحت کنترل یک قدرت خارجی قرار گیرند یک خطر امنیتی برای سرزمین اصلی هستند؛ و هم به عنوان یک نیروی ضربت برای توانایی ایران جهت تهدید جریان ترافیک از تنگه هرمز قرار دارند (نهیان[3]، ۲۰۱۳: ۳۲). جنگ ایران و عراق ارزش استراتژیک این جزایر را نشان داد، و بویژه ابوموسی به عنوان پایگاهی برای نیروهای دریایی ارتش و سپاه پاسداران عمل کرد. در دوره جنگ نفتکش‌ها ۱۹۸۴-۸۸، ایران با قایق‌ها و هواپیماهای مستقر در ابوموسی در تلاشی برای متوقف کردن صادرات نفت عراق به حمل و نقل دریایی حمله کرد (نهیان، ۲۰۱۳: ۹۸).

ابوموسی جنوبی‌ترین، جزیره ایرانی آبهای خلیج فارس و آخرین نقطه منحنی دفاعی تنگه هرمز را تشکیل داده است که مابین بندر لنگه و دبی قرار دارد (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۱۴). سواحل جزیره تنب بزرگ عمیق بوده و به واسطه موقعیت خاص آن از اهمیت استراتژیکی برخوردار است. اهمیت این جزیره از جهت کنترل دهانه خلیج فارس و معبر بزرگ هرمز است. این جزیره دارای تأسیساتی از قبیل فرودگاه است و بیشتر، اهمیت نظامی دارد تا بندری (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۱۳). تنب کوچک که فانوس دریایی خلیج فارس نامیده می‌شود، غیرمسکونی بوده و این جزیره، حریم آبهای قانونی سواحل خلیج فارس را گسترش می‌دهد. موقعیت جغرافیایی این دو جزیره در عمق آبهای خلیج فارس و در داخل دو کریدور رفت و برگشت، طرح تفکیک تردد بین‌المللی کشتی‌ها آنها را از اهمیت استراتژیکی خاصی برخوردار نموده است (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۱۳).

---

[1]- Noura
[2]- Foley
[3] - Nahyan

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

به طور کلی، این جزایر، از اهمیت استراتژیکی برخوردارند، زیرا آنها در نزدیکی تنگه هرمز قرار دارند که ۳۵ درصد از حمل و نقل دریایی نفت و هزاران تن از ترابری دریایی تجاری به صورت روزانه از آن عبور می‌کند. برای ایران، مالکیت جزایر بخشی از استراتژی امنیتی آن است؛ موقعیت آنها مهمتر از هر دارایی ملموسی است که جزایر ممکن است داشته باشند. این همان چیزی است که رشته پیوسته سیاست ایران است: حتی آخرین شاه ایران در سال ۱۹۷۱ در «گاردین» اعلام کرد: ما به جزایر نیاز داریم؛ ما باید آنها را داشته باشیم؛ هیچ قدرتی در زمین ما را متوقف نخواهد کرد. اگر ابوموسی و تنب‌ها در دستان پلیدی بیفتند، می‌توانند مایع آزار شدید گردند. اردشیر زاهدی، وزیر امور خارجه شاه، همین مسئله را مطرح کرد: اگر این جزایر بروند، تمام منافع ما آسیب خواهند دید. از زمان انقلاب ایران، تغییرات زیادی در سیاست خارجی ایران رخ داده است، اما در مورد مساله جزایر سه‌گانه، این نظام از این تعهد عدول نکرده است (نهیان، ۲۰۱۳: ۳۰).

اهمیت نظامی و دفاعی جزایر

جزایر سه‌گانه اهمیت خاصی در دفاع از ایران دارند و به لحاظ نظامی فوق‌العاده مهم و دارای موقعیت ویژه تدافعی هستند. البته نباید این اصل را نادیده گرفت که با دقت و تامل در جغرافیای طبیعی خلیج فارس در می‌یابیم که قدر و ارزش نظامی جزایر سه‌گانه فقط برای ایران مهم است نه برای سایر کشورها از جمله دول حاشیه جنوبی خلیج فارس چرا که: «ایران به تعدادی جزایر برخوردار از موقعیت ممتاز در تنگه هرمز در دهانه خلیج فارس حاکمیت دارد. از آن میان شش جزیره که زنجیره قوسی دفاعی ایران را تشکیل می‌دهند اهمیت بیشتری دارند. یک منحنی فرضی که این جزایر را به یکدیگر وصل نماید، به درک برتری استراتژیک ایران در کنترل امنیت تنگه [هرمز] کمک بیشتری می‌کند (مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۸۷). ایران دارای تعدادی جزیره در کانال‌های اصلی کشتیرانی به تنگه در سمت خلیج فارس است. این جزایر عبارتند از تنب بزرگ و کوچک، ابوموسی، قشم، لارک، هرمز، سیری و بنی‌فارو (کردسمن[1]، ۲۰۰۴: ۲۹).

جزایر سه‌گانه را می‌توان به‌عنوان تکیه‌گاه دفاعی سواحل و بنادر جنوبی ایران و نقاط کنترل و نظارتی به آبراه-های ایران قلمداد کرد. همچنین در صورت بروز هرگونه تهاجم نظامی علیه کشور، جزایر مذکور می‌توانند به مثابه یک سپر دفاعی عمل کرده و در صورت تجهیز و آماده‌سازی مناسب، حجم وسیعی از عملیات و تحرکات نظامی را، چه به صورت دفاعی و یا به صورت تهاجمی، از آنها علیه هرگونه تجاوز و حمله نظامی خارجی انجام داد. آنچه هر انسان، به طور طبیعی می‌فهمد آن است که جزایر ایران در خلیج فارس، بهترین سنگرها برای محافظت از سمت جنوب به شمار می‌آیند که اگر آنها را مجهز و مسلح کنند، تعرض به سواحل ایران بس مشکل و بلکه محال است (راکی، ۱۳۸۳: ۲۳).

موقعیت استراتژیک ابوموسی در دهانه خلیج فارس و تنگه هرمز که روزانه ۲۰ درصد از صادرات نفت جهان از طریق آن صورت می‌گیرد، سبب شده تا کنترل این جزیره همواره مورد توجه قرار گیرد. کنترل جزیره ابوموسی به منزله کنترل و نظارت بر تنگه هرمز و مسیر حرکت نفتکش‌ها است. با توجه به چالش‌های بین ایران و قدرت‌های غربی از یک سو و چالش‌های احتمالی ایران و همسایگان از سوی دیگر این جزیره به منزله خط مقدم دفاعی ایران در جنوب کشور است، امری که ایران نیز بدان واقف است. چرا که این جزیره به

[1] - Cordesman

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

همراه جزایر تنب کوچک و بزرگ، تکیه‌گاه‌های دفاعی خوبی برای تنگه هرمز و نقاط کنترلی خوبی بر کریـدورهای دریایی خلیج فارس و فراهم کننده صحنه مناسب عملیات دریایی در پهنه خلیج فارس برای ایـران می‌باشد و کنترل این جزایر به منزله یک سپر دفاعی برای ایران محـسوب می‌شود و امنیت ملی آن را حفظ می‌کند. جنگ خلیج فـارس، حـضور مستمر ناوگان امریکا در منطقه و در سال‌های اخیر جنگ عراق سبب شـده ایـران از ایـن جزیـره به عنوان پایگاه نظامی استفاده کرده و تحولات و تحرکات منطقه را تحت نظر داشته باشد، هرچنـد که در گذشته نیز در دهه ۱۹۸۰م در خلال جنگ نفتکش‌ها در خلیج فارس ایران اسـتفاده قابـل توجهی از ابوموسی کرد (قالیباف و میرزاده کوهشاهی، ۱۳۸۸: ۱۶). جزیره تنب بزرگ، تکیه گاه تنب کوچک و ابوموسی است و دایره‌ای بودن آن، بهترین شکل برای دفاع می‌باشد. ضمن اینکه در میان دو مسیر ورودی و خروج طرح تفکیک تردد در خلیج فارس واقع شده است و از نقش بی‌بدیل کنترلی برخوردار است (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۲۷). تنب کوچک به کلیه ناوهایی که قصد عبور از تنگه هرمز را دارند اشراف دارد و از طرفی عقبه‌ای برای تنب بزرگ و خط مقدمی برای حفاظت از بندر لنگه است؛ دو جزیره تنب به همراه ابوموسی، بخشی از سیستم دفاعی و حفاظتی تنگه هرمز و کرانه‌های جنوبی کشور را تشکیل می‌دهند (آجرلو و باپیری، ۱۳۹۲: ۱۲۷).

گذرگاه یا دالان بین جزیره فارسی، ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک در خلیج فارس یکی از مهمترین دالان‌ها هم برای ایران و هم برای نیروی دریایی آمریکا است که در حال حاضر از دشمنان جمهوری اسلامی ایران، می-باشد. زیرا ناوگان پنجم امریکا در (خلیج بحرین) متشکل از ناوهای هواپیمابر و رزمناوها و ناوشکن‌ها هیچ کریدوری برای عبور دیگری از منطقه ندارند و اجبارا باید از دالان بین جزیره فارسی و ابوموسی عبور نمایند. فاصله جزیره فارسی تا بحرین حدود ۱۹۵ کیلومتر و فاصله بحرین تا جزیره ابوموسی حدود ۴۵۰ کیلومتر است (هداوند میرزایی و رجبی، ۱۳۹۱: ۱۰۷).

همچنین، جزایر خلیج فارس و اسکله‌های موجود در این پهنه آبی، نقش بالقوه چندین ناو هواپیمابر را می‌تواند ایفا کند و امکان دفاع چند لایه‌ای را برای حفظ بنادر و خاک کشور به وجود آورد. در واقع خلیج فارس یک سرمایه و منبع مهم برای قدرت دریایی (به عنوان یک نیروی) راهبردی کشور محسوب می‌شود که باعث تسلط آسانتر ایران بر آبراه‌های بین‌المللی می‌گردد (حاجیانی، ۱۳۹۴: ۱۰۱). در استراتژی نامتقارن ایران برای پاسخ دادن به هر گونه حمله نظامی، احتمالا این سه جزیره یکی از عناصر اصلی خواهند بود (نهیان، ۲۰۱۳: ۱۰۰).

ایران، در طول سال‌ها، به نظامی سازی جزایر و کنترل تنگه هرمز ادامه داده است. در سال ۲۰۰۸، ایران یک پایگاه دریایی جدید در جاسک در دهانه خلیج فارس برای تقویت توانایی‌های نظامی خود در خلیج فارس و تنگه هرمز تاسیس کرد (نورا، ۲۰۱۵: ۴). در حالی که ایران جزایر واقع در کانال‌های کشتیرانی را دژسازی نکرده است، سپاه پاسداران را به برخی از این جزایر اعزام کرده است و تعدادی از آنها دارای فرودگاه‌ها یا باند فرود و تاسیسات محدودی برای نیروی دریایی هستند. این در عرض چند دقیقه زمان پرواز از تنگه است، و دارای پایگاه‌های دیگری در سواحل خلیج فارس است که در حال گسترش به نقاط نزدیک مرز خود با کویت هستند. این در عرض ۵-۷ دقیقه پرواز از اهداف در ساحل عربستان سعودی و ساحل خلیج در هر کدام از کشورهای دیگر در جنوب خلیج فارس است. سپاه پاسداران و نیروهای دریایی ایران می‌توانند ظرف چند ساعت

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

به کانال‌های کشتیرانی و آبهای عربستان اعزام شوند و ایران در طی جنگ ایران و عراق نشان داد که می‌تواند مین‌های شناور آزاد در کانال‌های کشتیرانی را به روش‌هایی که برای شناسایی بسیار دشوار هستند گسترش دهد. ایران همچنین می‌تواند برای کشتیرانی در تنگه هرمز و خلیج عمان حمله کند (کردسمن، ۲۰۰۴: ۳۰).

ایران در حال پیشرفته کردن توانایی‌های دفاعی و بندری جزایر خود در خلیج فارس، به علاوه اسکله‌های پوشیده شده، سنسورهای پیشرفته‌تر و دفاع هوایی بهتر می‌باشد (کردسمن، ۲۰۰۴: ۲۴). نیروی دریایی سپاه دارای پایگاه‌هایی در خلیج فارس، بسیار نزدیک به کانال‌های اصلی کشتیرانی و تا حدی در نزدیکی تنگه هرمز است. این پایگاه‌ها دارای تاسیساتی در فارسی، حالول (یک پلتفرم نفتی)، سیری، ابوموسی، بندرعباس، خرمشهر و لارک است (کردسمن، ۲۰۰۴: ۱۵). نیروی دریایی سپاه دارای پنج فرماندهی متفاوت در خلیج فارس است که از جمله آنها فرماندهی پنجم جدید نیروی دریایی است که برای پوشش ابوموسی و تنب‌ها طراحی شده است (کردسمن، ۲۰۰۴: ۳۴).

ایران دارای طیف وسیعی از تجهیزات سطحی و دارای پایگاه‌های نیروی دریایی و امکانات نظامی و غیرنظامی و پیش بینی نشده در نقاط بسیاری در خلیج فارس و در خلیج عمان است. دارای لایه‌های انباشته شده‌ای از انواع مختلف موشک‌های ضدکشتی زمینی در تنگه هرمز و دارای توانایی عملیات از طیف وسیعی از جزایر در نزدیکی کانال‌های اصلی حمل و نقل در خلیج، از جمله سیری و سه جزیره ابوموسی و تنب بزرگ و کوچک است (کردسمن، ۲۰۱۴: ۱۱۸). ایران در جزیره ابوموسی تعداد زیادی از سلاح‌های شیمیایی، عمدتا گلوله توپ-های ۱۵۵ میلیمتری، به علاوه برخی از سلاح بیولوژیکی مجهز شده، را نگهداری می‌کند (کردسمن، ۲۰۰۴: ۳۷). همچنین ابوموسی به محل موشک‌های ضدکشتی «کرم ابریشم» و HAWK SAM و HY-2 شناخته شده است (کردسمن، ۲۰۱۴: ۱۲۱) و جزایر تنب بزرگ و کوچک محلی برای باندهای فرودگاهی مستحکم و توپ‌های ضد هوایی است (کردسمن، ۲۰۱۴: ۱۲۱). ایران از طریق راه‌اندازی یک نیروگاه در تنب بزرگ و افتتاح یک فرودگاه در ابوموسی حضور دارد و گفته است که بندر جدیدی در ابوموسی ایجاد خواهد کرد (کردسمن، ۲۰۰۴: ۲۹).

مالکیت جزایر سه‌گانه و پرستیژ قدرت دریایی ایران

مهمترین مساله‌ای که در ارتباط با ژئوپولیتیک جزایر سه‌گانه مطرح می‌شود، بحث ادعاهای مطرح شده از جانب کشور امارات متحده عربی نسبت به این جزایر است که خود از چند جهت می‌تواند قابل تعمق بوده و سیادت دریایی را تحت تاثیر قرار دهد و دارای پیامدهای سیاسی خاص خود باشد. علاوه بر اینکه این ادعا مانع تعیین حدود دریایی دقیق طرفین شده است، اقتدار دریایی طرفین را نیز تحت تاثیر قرار داده است. این جزایر نماد قدرت دریایی ایران قلمداد می‌گردند و تغییر در حاکمیت آنها می‌تواند پیامدهای ناخوشایندی برای ایران داشته باشد. همانطور که نهیان استدلال می‌کند، «این اختلاف تجلی بخشی از رقابت‌های منطقه‌ای بسیار عمیق‌تر است: این جزایر به لحاظ روانشناختی هم برای اعراب و هم ایرانیان که در حال رقابت برای نفوذ و احترام منطقه‌ای هستند، مهم هستند. آنها نمادهای قدرتمند ملی‌گرایی، موقعیت، پرستیژ و اقتدار منطقه‌ای هستند» (نهیان، ۲۰۱۳: ۲۹). به طوری که بسیاری از تحلیل‌گرانی که از پیشینه تاریخی حاکمیت جزایر اطلاع ندارند، معتقدند که قدرت دریایی برتر ایران نسبت به امارات باعث تصرف این جزایر توسط ایران شده است.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

این مساله روابط دو کشور و حتی اعضای شورای همکاری خلیج فارس و بسیاری از کشورهای عربی با ایران را تحت تاثیر قرار داده است. به طوری که در پی سفر رئیس جمهور ایران، محمود احمدی نژاد، در ۲۳ فروردین ۱۳۹۱ به جزیره ابوموسی بسیاری از کشور عربی از جمله امارات متحده عربی، بحرین، لبنان، تونس و ... واکنش نشان داده و آن را محکوم کردند.

مساله مهمتر این است که این مساله در کنار مسائل دیگر از جانب اعراب توسعه طلبی ایرانیان قلمداد گردیده و زمینه ایران هراسی دریایی آنها که توسط قدرت‌های فرامنطقه‌ای دامن زده می‌شود را فراهم آورده است و لذا همین نگاه باعث شده تا کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس برای برقراری توازن قوا در شمال و جنوب خلیج فارس به حضور قدرت‌های دریایی فرامنطقه‌ای در خلیج فارس جواب مثبت داده و سرزمین خود را برای اهداف نظامی در اختیار آنها قرار دهند که هر از چند گاهی مزاحمت‌های دریایی را برای ایران به وجود می‌آورند. هم اکنون در کنار حضور ناوگان پنجم آمریکا در بحرین و پایگاه‌های لجستیک دریایی در امارات متحده عربی و عمان، در تمامی کشورهای جنوبی خلیج فارس دیگر انواع پایگاه‌های نظامی از جمله پایگاه‌های هوایی وجود دارند که می‌توانند در صورت بروز خصومت با ایران مورد استفاده قرار گیرند.

لذا، به طور کلی، مالکیت این جزایر از اهمیت اساسی‌ایی برخودار است. از منظر حافظنیا، از دست دادن این جزایر می‌تواند پیامدهای زیر را برای ایران و منطقه به همراه داشته باشد:

- کنترل ایران بر آبراه‌های بین المللی کاهش پیدا می‌کند و یا حتی از بین می‌رود.
- تحول ژئوپلیتیکی مثبت برای شورای همکاری به وجود می‌آید و بین اعضای شورا و ایران موازنه پدید می‌آید.
- خط پدافندی ایران ممکن است تا زاگرس تحتانی عقب نشینی کند.
- موقعیت ایران از حالت نیمه بری- نیمه بحری خارج شده و کاملا بری می‌شود.
- جناح راست دفاعی ایران در دریای عمان بدون پشتیبانی می‌شود و موقعیت پاکستان بهبود می‌یابد.
- مناطق دریایی ایران کاهش می‌یابد.
- کارکرد سواحل جنوبی ایران به کلی عوض می‌شود.
- سازمان دفاعی ایران باید به سمت سلاح‌های دور برد برود.
- امکان کنترل قاچاق کاهش پیدا می‌کند.
- روح مرکز گریزی در مناطق مختلف کشور تقویت می‌شود.
- اداعاهای جدید تاریخی از سوی کشورهای دیگر مطرح می‌شود.
- قدرت غواصی ایران (زیردریایی‌ها) کاهش می‌یابد.
- منزلت ژئوپلیتیکی ایران کاهش پیدا می‌کند (حافظنیا، ۱۳۹۶).

خط FIR دریایی ایران و جزایر سه گانه

FIR[1] به نواحی پروازی بالای کشورها (فضای با ابعاد تعریف شده) که در آن معمولا سرویس‌های مراقبت پرواز (سرویس اطلاعات هوانوردی و سرویس هشدار) ارائه می‌گردد گفته می‌شود. این منطقه معمولا بر مرزهای زمینی کشورها منطبق می‌باشد. درکشور ایران FIR به جز مناطق مختصری که خارج از مرزهای زمینی می-

[1] -Flight Information Region

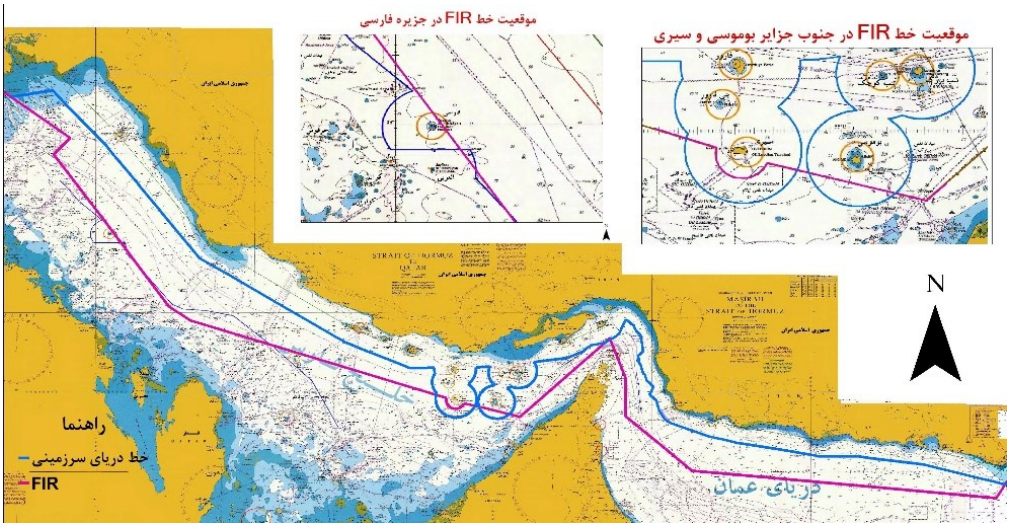
[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

باشد در بقیه موارد منطبق بر مرزهای زمینی می‌باشد. این مناطق هوایی به مناطق کوچکتری که هر کدام سکتور پروازی[1] نامیده می‌شوند، تقسیم‌بندی شده است که کار کنترل هر سکتور (ناحیه) معمولا توسط یک یا چند کنترلر مراقبت پرواز مستقر در مرکز کنترل پروازی کشور انجام می‌شود (جمشیدزاده، ۱۳۹۱). فلسفه خط FIR بیشتر به منظور امنیت پرواز خصوصاً پروازهای مسافری می‌باشد و زمانی که پرواز از این خط عبور یا وارد می‌شود جهت امنیت پرواز به کشور مرجع اطلاع داده می‌شود. این خط در مرزهای خشکی منطبق بر مرز دریایی است؛ اما در دریاهای با عرض کم همچون خلیج فارس، بر اساس توافق دو کشور مقابل یا مجاور ترسیم می‌شود. جنبه اهمیت و حساسیت این خط در زمانی است که پرواز نظامی باشد و کشورها دارای روابط تنش-آمیز با همدیگر باشند. زمانی که یک هواپیمای نظامی فارغ از نوع آن در حال پرواز باشد به دلیل وجهه امنیتی آن، عبور از این خط حساسیت برانگیز شده و از پروازی که به این حریم نزدیک می‌شود درخواست می‌گردد که خود را معرفی نماید. در صورت عدم معرفی، هشدار ترک محدوده به پرواز مشکوک داده می‌شود.

همانطور که در شکل(۴) مشاهده می‌شود خط FIR ایران در خلیج فارس از دهانه فاو در مرز ایران و عراق شروع و با عبور از شمال جزیره فارسی و عبور از درون آبهای سرزمینی جزایر سیری و ابوموسی از تنگه هرمز گذشته و به مرز ایران و پاکستان در خلیج گوادر ختم می‌شود. در شمال خلیج فارس، جزیره فارسی در بیرون از خط FIR قرار دارد و با توجه به افزایش رقابت بین ایران و عربستان در سال‌های اخیر، می‌تواند در آینده باعث مناقشات پروازی شود. همچنین نحوه عبور آن از اطراف جزایر سیری، ابوموسی در آینده می‌تواند به محل مناقشه تبدیل شود. در قسمتی از تنگه هرمز، خط FIR منطبق بر خط منصف ایران و عمان و خط نهایی آبهای سرزمینی ایران است. اما در خط مذکور از فاصله تقریبی ۵/۲ مایلی جنوب جزیره ابوموسی و با یک نیم دایره از فاصله تقریبی ۶/۲ جنوب جزیره سیری از داخل آبهای سرزمینی این دو جزیره عبور می‌نماید. اما به طور کلی، یکی از تاثیرات جزایر سه‌گانه و به خصوص جزیره ابوموسی گسترش خط FIR دریایی ایران در یکی از استراتژیک‌ترین نقاط جهان، یعنی در نزدیکی تنگه هرمز است. بر اساس این خط ایران می‌تواند مانع از انجام پروازهای تهدیدآمیز شود. با توجه به حضور نظامی کشورهای فرامنطقه‌ای همچون امریکا، انگلیس، فرانسه و.... و احداث پایگاه‌های نظامی هوایی و دریایی از سوی این کشورها، در کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس، توجه به عبور هواگردهای نظامی از خط FIR، چه آنهایی که از خشکی به پرواز در می‌آیند و چه آنهایی که از روی ناو به پرواز در می‌آیند، اهمیت می‌یابد. آنچه در این میان بر اهمیت موضوع می‌افزاید و می‌تواند محل مناقشه شود، پرواز هواپیماهای نظامی کشورهای مقابل بر فراز آب‌های سرزمینی جزایر ابوموسی و سیری در بیرون از خط FIR تا فاصله تقریبی ۵/۵ نیم مایلی این جزایر است. مسئله مهمتر در این خصوص، حضور ناوهای هواپیمابر امریکا در آبهای آزاد خلیج فارس، ورای آبهای سرزمینی ایران به خصوص در اطراف جزیره فارسی و همچنین عبور این نوع ناوها از تنگه هرمز و پرواز هواگردهای ناونشین در داخل خط FIR ایران است که با توجه به حساسیت موضوع، باید برای آن چاره‌اندیشی شود.

1 - Sector

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]



شکل(۴). نقشه موقعیت خط FIR در خلیج فارس و دریای عمان

منبع: نگارندگان

نتیجه گیری

جزایر سه‌گانه (ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک)، در دهانه ورودی خلیج فارس و نزدیکی تنگه هرمز، مهمترین جزایر این منطقه دریایی محسوب می‌شوند که می‌توانند اهمیت فراوانی در سیادت و قدرت دریایی ایران داشته باشند. نخستین مساله در زمینه ارزیابی سیادت دریایی این جزایر به مساله حاکمیت دریایی ایران بر می‌گردد که بر اساس حقوق بین‌الملل دریاها حاصل شده است. جزایر سه گانه با توجه به موقعیت و نحوه قرارگیری آنها که مجموعاً به شکل یک مثلث که راس آن رو به جنوب خلیج فارس می‌باشد، و فاصله کمتر از ۲۴ مایلی که نسبت به همدیگر و نسبت به نقاط تعیین خط مبدا ساحلی ایران دارند، باعث گسترش دریای سرزمینی ایران تا نزدیکی سواحل جنوبی خلیج فارس در یکی از مهمترین نقاط دریایی خلیج فارس و جهان شده‌اند. بر این اساس، در این محدوده حاکمیت دریایی ایران، حاکمیت نسبی می‌باشد که شناورهای دیگر کشورها فقط دارای حق عبور بی‌ضرر در آن می‌باشند. این وضعیت باعث شده است تا ایران کنترل کاملی در این محدوده داشته باشد و به راحتی بتواند خواسته‌های خود جهت استفاده از نیروی دریای را اعمال نماید و به دشمن اجازه بهره‌برداری از اهداف استراتژیک را ندهد. ایران با تسلط بر جزایر سه گانه و دریای سرزمینی آنها، از طریق ایجاد پایگاه‌های دریایی، بازرسی دریایی، مستقر نمودن تسلیحات نظامی و ... سیادت دریای خود را گسترش داده است.

فرصت دیگری که وجود جزایر سه گانه برای گسترش سیادت دریایی ایران فراهم آورده است، تسلط بر مسیرهای تردد دریایی در کنار شرایط جغرافیایی خاص این منطقه است. از این طریق ایران توانسته است بر کریدورهای دریایی اصلی و فرعی نظارت داشته باشد و در صورت احساس هر گونه تهدید محدودیت‌های خود را اعمال نموده است. این شرایط با توجه به تنگنای عمق کم خلیج‌فارس در جنوب جزیزه ابوموسی و عدم وجود شرایط جغرافیایی مناسب جهت تردد دریایی برای هر نوع شناوری، فرصت ایران را مضاعف نموده است. شاید موقعیت استراتژیک و اهمیت نظامی جزایر سه‌گانه محوری‌ترین مسئله برای سیادت دریایی ایران از

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

طریق آنها باشد. این جزایر با توجه به آرایش دفاعی و استقرار تسلیحات نظامی ایران در آن‌ها، نقش یک ناو ثابت را برای ایران ایفا می‌کنند؛ به خاطر نظارت و کنترلی که از طریق آنها در تنگه بسیار استراتژیک هرمز فراهم می‌شود، جایگاه نظامی و استراتژیک ایران را در عرصه‌های دریایی مجاور بسیار گسترش یافته است. همچنین، وجود این جزایر، نه تنها باعث گسترش قلمرو دریایی و سرزمینی ایران در یکی از حساس‌ترین نقاط جهان گشته است، بلکه باعث گسترش عمق استراتژیک ایران در عرصه‌های دریایی شده است و بدین طریق توانسته است در سایه دور نمودن تهدیدات از سرزمین اصلی خود به صیانت از مرزها و مناطق دریایی خود بپردازد.

از سویی دیگر، حضور ایران در این جزایر سوای مسئله حقانیت ایران در خصوص مالکیت بر آنها، به نماد قدرت آفرینی دریایی ایران بدل گشته است و تحلیل‌های سیاسی که از حقانیت مسئله اطلاع ندارند و یا باور ندارند، این حضور را ناشی از برتری قدرت دریایی ایران نسبت به اعراب و به خصوص امارات متحده عربی می‌دانند. به همین خاطر از دست رفتن مالکیت ایران بر این جزایر نه تنها پرستیژ ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه پیامدهای ناگواری برای سیادت دریایی ایران از قبیل؛ کاهش دریای سرزمینی و حاکمیت دریایی ایران، کاهش کنترل بر تنگه هرمز و حتی سواحل جنوبی خلیج فارس و شمال شبه جزیره عربستان، تغییر در استراتژی دریایی ایران، به هم خوردن موازنه قدرت دریایی منطقه و... را به دنبال خواهد داشت. هم‌چنین جزایر سه‌گانه باعث شده تا خط FIR ایران تا جنوب جزیره ابوموسی گسترش پیدا کند و به راحتی بتواند بالگردها و هواپیماهایی که از روی خشکی شبه جزیره عربستان یا ناوهای مستقر در منطقه به پرواز در می‌آیند، مورد نظارت و کنترل ایران قرار گیرند و خواستار اطلاعات پروازی آنها گردد و در صورت ایجاد تهدید، ممنوعیت‌های قانونی خود را اعمال نماید.

لذا همانگونه که مشاهده می‌شود، جزایر سه گانه به اشکال مختلف باعث گسترش سیادت دریایی ایران شده و به تثبیت کنترل دریایی ایران در خلیج فارس و تنگه‌هرمز کمک فراوانی نموده‌اند. این جزایر از طریق گسترش حاکمیت دریایی ایران بر اساس حقوق بین‌الملل دریاها و خط FIR ، واقع شدن در مجاورت آبراهۀ بین‌المللی هرمز، ایفای نقش ناو نظامی و افزایش پرستیژ دریایی سیادت دریایی ایران را افزایش داده‌اند.

تقدیر و تشکر

این تحقیق در قالب طرح پژوهشی شماره ۱-۱-۰۳-۱-۹۹ با استفاده از اعتبارات پژوهشی **دانشگاه لرستان** چاپ شده است.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

منابع

افشردی، محمدحسین (۱۳۸۶)، **بررسی مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲م)**، پژوهش‌های جغرافیایی، ۵۹: ۱۴۱-۱۶۰.

آجرلو، محمدجعفر و باپیری، مسعود (۱۳۹۲)، **نقش تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در تامین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران**، مجله سیاست دفاعی، ۲۱(۸۴): ۹۹-۱۳۴.

پیشگاهی‌فرد، زهرا (۱۳۸۴)، **مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی دریاها با تاکید بر آب‌های ایران**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران

جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۸۵)، **عفت هزار سال حاکمیت ایران بر جزایر تنب و ابوموسی**، پژوهشنامه علوم سیاسی، ۴: ۱-۲۵.

جمشیدزاده، لطیف (۱۳۹۱)، **نواحی اطلاعات پروازی کشور**، قابل دسترسی در: http://ardabilatc.blogfa.com/post/83

چرچیل، رابین و آلن‌لو، رابین (۱۳۸۳)، **حقوق بین‌الملل دریاها**، ترجمه بهمن آقایی، تهران، کتابخانه گنج دانش

حاجیانی، ابراهیم (۱۳۹۴)، **خلیج فارس و هویت ایرانی**، فصلنامه مطالعات فرهنگی و سیاسی خلیج فارس، ۲ (۴): ۹۱-۱۰۷.

حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۷۲)، **ژئوپولیتیک جزایر سه‌گانه**، پاسدار اسلام، ۱۳۷۲(۱۳۶): ۳۶-۳۷.

حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۴)، **خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز**، چاپ دوم، تهران انتشارات: سمت،

حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۹۶)، **بازدید از جزایر سه گانه**، مصاحبه نگارندگان

حافظ‌نیا، محمدرضا، کاویانی‌راد، مراد (۱۳۸۳)، افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت

خبرگزاری دانشجو، ۹۷/۷/۷، https://snn.ir/fa/news/713821/

داناطوسی، عبدارضا و غلامرضا طحانی (۱۳۹۱)، **سیادت دریایی (در نبردهای قرن بیستم)**، تهران: دافوس

راکی، داود (۱۳۸۳)، **قاجارها و جزایر سه‌گانه**، زمانه، ۲۸: ۱۹-۳۲.

سایت افکار نیوز، ۹۷/۷/۷: https://www.afkarnews.com/792319-

سلمانی، عباسعلی (۱۳۹۴)، **نقش راهبردی جزایر در قدرت و سیادت دریایی کشورها**، فصلنامه راهبرد دفاعی، ۵۲: ۱۸۲-۱۵۳.

سیاری، حبیب الله (۱۳۸۷)، **نقش نیروی دریایی بر حفظ قدرت و سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران**، فصلنامه علوم و فنون نظامی، ۱۱: ۷-۱۸.

ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۱)، **حقوق بین الملل عمومی**، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش

فدوی، علی (۱۳۹۶/۱۱/۲۵)، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، قابل دسترسی در: http://news.mrud.ir/news/49652/

قاسمی، حاکم و سرابی، لیلا (۱۳۹۳)، **ترتیبات امنیتی مطلوب خلیج فارس از منظر جمهوری اسلامی ایران**، مطالعات فرهنگی و سیاسی خلیج فارس، ۱(۱): ۳۱-۵۶.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

قالیباف، محمدباقر و میرزاده کوهشاهی، مهدی (۱۳۸۸)، **علل و موانع توسعه جزیره ابوموسی**، فصلنامه جغرافیا، ۲۰ و ۲۱: ۷-۲۴.

مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۲)، **کشورها و مرزها در منطقه ژئوپلتیک خلیج فارس**، ترجمه حمیدرضا ملک‌محمدنوری، تهران، موسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.

مدنی، سیدمصطفی (۱۳۸۵)، **تفاوت‌ها و تعارض‌ها در حوزه ژئوپولیتیک خلیج فارس**، مجله علوم انسانی دانشگاه اصفهان، ۱: ۱۴۹-۱۷۰.

مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۷)، **حقوق بین‌الملل عمومی**، تهران، انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌الملل وزرات امور خارجه.

میرحیدر (مهاجرانی)، دره (۱۳۶۷)، **مباحث استراتژیک: جغرافیای سیاسی طرح‌های تفکیک تردد در خلیج فارس و تنگه هرمز**، فصلنامه سیاست خارجی، ۲۱۸: ۵۷۱-۵۹۱.

هداوند میرزایی، محراب و رجبی، آزیتا (۱۳۹۱)، **اهمیت ژئوپولیتیکی جزایر ایران در خلیج فارس (مطالعه موردی: جزیره فارسی)**، فصلنامه علمی- پژوهشی اطلاعات جغرافیایی (سپهر)، ۲۳(۹۱): ۹۹-۱۰۹.

الهویردی‌زاده، رضا؛ حافظنیا، محمدرضا و پورطاهری، مهدی (۱۳۹۶)، **شاخص‌سازی موقعیت دریایی کشورها**، فصلنامه ژئوپولیتیک، ۱۳(۳): ۲۵-۵۴.

الهویردی‌زاده، رضا (۱۳۹۴)، **تبیین رابطه موقعیت دریایی کشورها با سطح توسعه**، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی.

الهی، همایون (۱۳۹۱)، **خلیج فارس و مسائل آن**، تهران: نشر قومس.

Burgess, john; Foulkes, Lucia; Jones Philips; merighi, matt; murray, stephen; whitacre, jack (2017), law of the sea: a policy prime, Massachusetts: the Fletcher school of law and diplomacy, Tufts university.

Cordesman, Anthony H. (2004), **Iran's Developing Military Capabilities**, Washington, Dc, Center For Strategic And International Studies (Csis).

Cordesman, Anthony H. (2014), **The Iranian Sea-Air-Missile Threat To Gulf Shipping,** Washington, Dc, Center For Strategic And International Studies (Csis).

Foley, Sean (1996), **history, Oil and ethnicity: the story of Abu Musa and the Tunbs islands,** politica, 2(2): 68-81.

Germond, Basil (2015), **The Maritime Dimension Of European Security; Seapower And The European Union, United States**, The United Kingdom, Palgrave Macmillan.

Gjert, Lage Dyndal (2015), **A Theoretical Framework Of Maritime Air Power**, Tidskrift, 4: 109-128.

Glassner, martin ira (1986), **the new political geography of the sea**, political geography quarterly, 5(1): 6-8.

Kirchberger, Sarah (2015), **Assessing China's Naval Power: Technological Innovation, Economic Constraints And Implications**, Berlin: Springer.

Klein, Natali (2011), **Maritime Security And The Law Of The Sea**, New York, Oxford University Press.

Kraska, James (2011), **maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics**, New York, Oxford University Press, Inc.,

Modelski, George & Thompson, William R. (1988), **Seapower In Global Politics, 1494-1993**, Houndmills, Basingstoke, Hampshire And London, The Macmillan Press Ltd.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]

Mojtahed-zadeh, pirouz (2015), **maritime political geography: the persian gulf islands of tunbs and abu musa**, florida:universal- publishers Boca Raton.
Nahyan, Khalid (2013), **the three islands: mapping the UAE-Iran dispute**, London, RUSI.
Noura s., al-mazrouei (2015), **disputed islands between UAE and Iran: abu musa, greater tunb and lesser tunb in the Strait of Hormuz**, gulf research center Cambridge.
Tanaka, yoshifumi (2012), **the international law of the sea**, New York: Cambridge university press.
Till, Geoffrey (2009), **Sea power: A Guide For The Twenty- First Century**, Second Edition, London & New York: Rutledge.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1399.20.58.18.3]
[DOI: 10.29252/jgs.20.58.339]