



مرکز نوآوری تابا

بررسی تطبیقی مدل‌های حقوقی- اقتصادی
مدیریت تنگه هرمز در پساجنگ؛
اولویت «عوارض گرامتی» بر «هزینه خدمات»



www.TABaino.com



@taba_ino





عنوان اصلی	بررسی تطبیقی مدل‌های حقوقی- اقتصادی مدیریت تنگه هرمز در پساجنگ؛ اولویت «عوارض غرامتی» بر «هزینه خدمات»
کلیدواژه‌ها	تنگه هرمز، غرامت، خدمات
نگارنده/نگارندگان	مهدی زینلی حسنونند
تاریخ تنظیم	مرداد ۱۴۰۵
تعداد صفحات	۱۰



فهرست مطالب

چکیده	۱
یکم: ناکارآمدی ذاتی مدل خدمات در شرایط جنگی و تحریم	۱
دوم: مبانی حقوقی مستحکم مدل عوارض بر پایه غرامت جنگی	۲
سوم: پیشینه تاریخی و عبرت‌های آن برای مدیریت راهبردی تنگه هرمز	۳
چهارم: کارکردهای راهبردی مدل عوارض در تحقق صلح پایدار	۴
پنجم: محاسبه سرانگشتی نرخ عوارض مبنی بر غرامت	۶
نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی	۷
منابع	۱۰

چکیده

روز ۲۸ فوریه سال ۲۰۲۶، تنگه هرمز که همواره به عنوان مهمترین آبراه انرژی جهان شناخته می‌شود، ناگهان به کانون یک بحران حقوقی، اقتصادی و امنیتی تمام‌عیار تبدیل شد. حملات نظامی آمریکا و متحدان منطقه‌ای علیه ایران، نه تنها توازن نظامی خلیج فارس را برهم زد، بلکه این پرسش اساسی را پیش روی جامعه بین‌المللی قرار داد که در دوران پساجنگ، چگونه می‌توان گذرگاه‌های حیاتی را مدیریت کرد تا ضمن جبران بخشی از خسارت‌های فاحش، زمینه‌ساز یک صلح پایدار و مبتنی بر عدالت باشد. در این میان، دو روایت اصلی برای ساماندهی به عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز شکل گرفته است. روایت نخست، که برخی از کشورهای غربی و نیز کشورهای عربی همسایه از جمله عمان بر آن تأکید دارند، بر مدل «هزینه خدمات» مبتنی است. این مدل که با اقتباس از تجربه تنگه مالاکا ارائه می‌شود، بر دریافت مبالغ داوطلبانه در قبال ارائه خدماتی نظیر راهبری دریایی، سوخت‌رسانی و تبادل اطلاعات تمرکز دارد. روایت دوم اما، که از پیام‌های رهبر معظم انقلاب بر اصل تنبیه متجاوز و اخذ غرامت تبلور یافته، بر مدل «اخذ عوارض بر مبنای غرامت جنگی» استوار است. براساس این مدل، ایران به عنوان قربانی تجاوز نظامی، با استناد به قواعد بدیهی حقوق بین‌الملل، حق دارد برای جبران بخشی از بیش از دویست میلیارد دلار خسارت وارده، از کشتی‌هایی که متعلق به کشورهای متجاوز و همپیمانان آن‌هاست، عوارض عبور دریافت کند. این گزارش در پی آن است که با بهره‌گیری از ادله حقوقی، تحلیل‌های اقتصادی و شواهد تاریخی، نشان دهد که برخلاف ظاهر فریبنده مدل خدمات، تنها مدل عوارض غرامتی است که می‌تواند ضمن تأمین منابع مالی بازسازی، به یک نظم بازدارنده و پایدار در منطقه منجر شود و ایران را از جایگاه یک «خدمات‌دهنده ضعیف» به جایگاه یک «قدرت قاعده‌ساز» ارتقا بخشد.

یکم: ناکارآمدی ذاتی مدل خدمات در شرایط جنگی و تحریم

مدل خدمات که متکی بر ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست، در نگاه نخست ممکن است رویکردی معقول و منطبق با موازین بین‌المللی به نظر برسد. بر اساس این ماده، کشور ساحلی نمی‌تواند صرفاً به دلیل عبور کشتی از دریای سرزمینی خود، عوارضی دریافت کند، اما مجاز است در قبال خدماتی که عملاً به آن کشتی ارائه می‌دهد، هزینه دریافت نماید. این خدمات شامل راهبری، تبادل اطلاعات ترافیکی، سوخت‌رسانی، تعمیرات جزئی و حتی تسهیلات بندری می‌شود. با این حال، وقتی این مدل را در شرایط خاص ایران پس از جنگ به کار می‌گیریم، با موانع بنیادین و جبران‌ناپذیری مواجه می‌شویم که آن را نه تنها غیرمؤثر، بلکه خطرناک می‌سازد. نخستین و مهمترین مانع، ضعف شدید زیرساخت‌های بندری و دریایی ایران در رقابت با همسایگان جنوبی خلیج فارس است. بندرفجیره در امارات متحده عربی، به عنوان دومین مرکز بزرگ سوخت‌رسانی دریایی جهان، با داشتن ذخایر عظیم سوخت کم‌گوگرد منطبق با استانداردهای سال ۲۰۲۰ سازمان جهانی دریانوردی، شبکه گسترده بیمه و بانکداری بین‌المللی و تأسیسات مدرن تعمیراتی، سالانه پذیرای هزاران کشتی

اقیانوس پیماست. در سوی دیگر، بندر صلاله در عمان نیز با سرمایه‌گذاری‌های کلان بین‌المللی، به الگویی از کارآمدی و سرعت در ارائه خدمات دریایی بدل شده است. در چنین فضایی، ایران نه تنها امکان رقابت با این غول‌های منطقه‌ای را ندارد، بلکه ورود به این عرصه، عملاً ضعف‌های خود را به رخ جهانیان می‌کشد و درآمدی ناچیز و غیرقابل اتکا عاید کشور خواهد کرد.

دومین و شاید مهمترین نکته این است که **مدل خدمات ذاتاً مبتنی بر داوطلبانه بودن و انتخاب مشتری است.** بدین معنا که هیچ کشتی‌ای موظف به دریافت خدمات از ایران نیست و می‌تواند با طی مسیری کوتاه‌تر به بندر رقیب مراجعه کرده و نیازهای خود را برآورده سازد. این ویژگی، مدل خدمات را به ابزاری بی‌اثر در برابر تحریم‌های اقتصادی و اقدامات خصمانه تبدیل می‌کند، زیرا اگر کشتی‌های متعلق به کشورهای متجاوز از دریافت خدمات ایرانی خودداری کنند، ایران هیچ اهرم قانونی یا عملیاتی برای وادار کردن آن‌ها به پرداخت ندارد و این دقیقاً نقطه‌ای است که مدل خدمات را از یک راهکار به یک تله استراتژیک مبدل می‌کند. افزون بر این، کنوانسیون ۱۹۸۲ در مواد ۳۸ و ۴۴ خود بر اصل «عبور ترانزیت» در تنگه‌های بین‌المللی تأکید کرده و به صراحت، هرگونه توقف یا ممانعت از عبور را ممنوع اعلام می‌کند. بنابراین، حتی اگر کشتی‌ای تمام هزینه‌های خدماتی را نپردازد، ایران نمی‌تواند از ورود آن به تنگه جلوگیری کند و این یعنی عملاً درآمدی حاصل نمی‌شود و در عین حال، وجهه بین‌المللی ایران نیز خدشه‌دار خواهد شد. همچنین لازم به ذکر است که ایران تاکنون این کنوانسیون را تصویب نکرده و با وجود بهره‌مندی از برخی امتیازات آن، تعهداتی در قبال این معاهده ندارد. با این حال، حتی اگر مفاد این کنوانسیون را به عنوان عرف بین‌الملل بپذیریم، باز هم مدل خدمات نمی‌تواند پاسخگوی نیاز ایران در شرایط پسا جنگ باشد، زیرا این مدل برای شرایط عادی و صلح‌آمیز تدوین شده و توانایی جبران خسارت‌های ناشی از یک تجاوز نظامی گسترده را ندارد.

دوم: مبانی حقوقی مستحکم مدل عوارض بر پایه غرامت جنگی

در مقابل، مدل اخذ عوارض مبتنی بر غرامت جنگی از پشتوانه‌ای چندلایه و مستحکم در حقوق بین‌الملل برخوردار است که آن را نه تنها مشروع، بلکه به مثابه یک اقدام متقابل ضروری و متناسب توجیه‌پذیر می‌سازد. مهم‌ترین سند حقوقی که می‌تواند در این زمینه مورد استناد قرار گیرد، قواعد مربوط به «اقدام متقابل» در پیش‌نویس مواد مسئولیت دولت‌های سازمان ملل متحد مصوب سال ۲۰۰۱ است. بر اساس ماده ۲۲ این پیش‌نویس که بازتاب عرف بین‌الملل نیز به شمار می‌رود، چنانچه دولتی مرتکب یک عمل متخلفانه بین‌المللی شود، دولت زیان‌دیده حق دارد اقدامات متقابلی را علیه آن دولت به کار گیرد تا بدین وسیله آن را به اجرای تعهداتش و جبران خسارت وادار سازد. در این چارچوب، حمله نظامی آمریکا و متحدانش به ایران، مصداق بارز یک عمل متخلفانه بین‌المللی از نوع تجاوز به شمار می‌رود و ایران به عنوان قربانی این تجاوز، می‌تواند با وضع عوارض بر کشتی‌های متعلق به کشورهای متجاوز و همپیمانانشان، آن‌ها را به پرداخت غرامت ملزم کند. نکته اساسی دیگر، قاعده «تغییر بنیادین اوضاع و احوال» است که در ماده ۶۲ کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات ۱۹۶۹ به رسمیت شناخته شده است. بر اساس این قاعده، اگر شرایطی که در زمان انعقاد یک معاهده وجود داشته و مبنای توافق طرفین بوده است، به



طور اساسی و پیش‌بینی‌نشده دگرگون شود، دولت متعهد می‌تواند اجرای معاهده را معلق یا خاتمه دهد. بی‌تردید، وقوع یک جنگ تمام‌عمران و تحمیل بیش از دویست میلیارد دلار خسارت، یک تغییر بنیادین در اوضاع و احوال منطقه و جهان محسوب می‌شود که می‌تواند مبنایی قوی برای عدول از الزامات کنوانسیون ۱۹۸۲ در باب عبور رایگان از تنگه‌ها فراهم آورد.

در کنار این دو قاعده بنیادین، حق ذاتی دفاع مشروع مندرج در ماده ۵۱ منشور ملل متحد نیز می‌تواند به عنوان پشتوانه دیگری برای این مدل مطرح شود. گرچه دفاع مشروع غالباً در معنای نظامی آن به کار می‌رود، اما دیوان بین‌المللی دادگستری در رویه خود، از جمله در قضیه دیوار حائل فلسطین، تصریح کرده است که دفاع مشروع می‌تواند ابعاد اقتصادی و حقوقی نیز داشته باشد و دولت قربانی می‌تواند از ابزارهای اقتصادی برای بازداشتن متجاوز از ادامه تجاوز و جبران خسارت بهره گیرد. افزون بر این، حقوق بشردوستانه بین‌المللی، به ویژه ماده ۳ کنوانسیون لاهه ۱۹۰۷، که هرچند مستقیماً به مخاصمات زمینی مربوط می‌شود، اما اصل مسئولیت دولت متجاوز در قبال خسارت‌های ناشی از اقدامات نیروهای مسلح خود را به عنوان یک قاعده عرفی به رسمیت شناخته است، بر تعهد متجاوز به جبران کامل خسارت تأکید دارد. اهمیت این ماده زمانی روشن می‌شود که بدانیم ایران در تاریخ ۴ آوریل ۲۰۲۶، طی نامه‌ای رسمی به دبیرکل سازمان ملل و رئیس شورای امنیت، صراحتاً اعلام کرده است که حملات مذکور مصداق «تجاوز آشکار» بوده و کشورهای عامل آن موظف به جبران تمامی خسارت‌های مادی و معنوی ایران هستند. بر این اساس، مدل عوارض را باید نه به عنوان یک ابتکار حقوقی نوظهور، بلکه به مثابه «اقساط غرامت جنگی» تلقی کرد که از مسیر یک آبراه حیاتی و با هدف تأمین منابع مالی بازسازی و ترمیم زیرساخت‌های ویران شده، طراحی و اجرا می‌شود. نکته حائز اهمیت دیگر آن است که در گزارش تهیه شده توسط برخی نهادهای بین‌المللی و تحلیلگران حقوقی، امکان استناد به «تغییر بنیادین اوضاع» به عنوان راهگشای اخذ عوارض، به صراحت تأیید شده و بر این نکته تأکید گردیده که شرایط جنگی، بنیان‌های توافقات پیشین را از میان برده است و دیگر نمی‌توان بر تعهدات عهدنامه‌ای پیش از جنگ پای فشرد.

سوم: پیشینه تاریخی و عبرت‌های آن برای مدیریت راهبردی تنگه هرمز

برای آنکه مدل عوارض غرامتی، صرفاً یک نظریه حقوقی انتزاعی تلقی نشود، بررسی پیشینه تاریخی می‌تواند به خوبی امکان‌پذیری و مشروعیت آن را در عرصه عمل به نمایش بگذارد. در این میان، شاید مهمترین و گویاترین نمونه، تجربه چهارصدساله دانمارک در اخذ عوارض از تنگه اوسوند باشد. تنگه اوسوند که بین دانمارک و سوئد قرار دارد و دریای شمال را به دریای بالتیک متصل می‌کند، از سال ۱۴۲۹ میلادی تا سال ۱۸۵۷، یعنی به مدت ۴۲۸ سال، تحت کنترل دانمارک بود و این کشور از تمامی کشتی‌های خارجی که قصد عبور از این تنگه را داشتند، عوارضی با عنوان «ساند دیتس» دریافت می‌کرد. این عوارض که در ابتدا برای تأمین هزینه‌های نگهداری مسیر و راهنمایی کشتی‌ها وضع شده بود، به تدریج به یکی از مهمترین منابع درآمدی پادشاهی دانمارک تبدیل شد و قدرت‌های بزرگ آن زمان از جمله انگلستان، هلند و روسیه نیز ناچار به پرداخت آن بودند. آنچه این تجربه را برای ما درس‌آموز می‌کند، شیوه پایان آن است. در سال ۱۸۵۷ و با امضای معاهده کپنهاگ،

دانمارک در ازای دریافت مبلغ هنگفت ۳۳.۵ میلیون ریگسدالر (معادل حدود ۳۰۰ هزار پوند انگلیس در آن زمان) که یک‌سوم آن توسط امپراتوری بریتانیا پرداخت شد، از اخذ عوارض صرف‌نظر کرد. به عبارت دیگر، عوارض اورسوند هرگز به زور نظامی لغو نشد، بلکه از مجرای یک توافق پولی و با پرداخت غرامت پایان یافت. این الگو برای ایران نیز قابل تکرار است؛ به این معنا که عوارض هرمز نه یک مانع دائمی، که یک اهرم مذاکراتی برای رسیدن به یک توافق جامع و مبتنی بر جبران خسارت‌های جنگی محسوب می‌شود و می‌تواند در آینده، در ازای دریافت غرامت یکجا و یا لغو کامل تحریم‌ها، تعلیق یا لغو گردد.

گذشته از تجربه دانمارک، تاریخ جنگ‌های مدرن نیز سرشار از نمونه‌های عینی در مورد اخذ غرامت‌های کلان است که در قالب‌های مختلف مالی و اقتصادی وصول شده‌اند. پس از جنگ جهانی اول، معاهده ورسای، آلمان را به پرداخت ۱۳۲ میلیارد مارک طلا به عنوان غرامت محکوم کرد و سازوکارهای پیچیده‌ای برای وصول این مبالغ از طریق کنترل گمرکات و منابع درآمدی آلمان پیش‌بینی شد. پس از جنگ جهانی دوم نیز کشورهای پیروز، غرامت‌های سنگینی از ژاپن، ایتالیا و متحدان آن‌ها دریافت کردند که از جمله آن‌ها می‌توان به پرداخت ۵۵۰ میلیون دلاری ژاپن به فیلیپین در سال ۱۹۵۶ اشاره کرد. اما نزدیک‌ترین و مشابه‌ترین نمونه به شرایط ایران، تجربه عراق در اشغال کویت در سال ۱۹۹۰ است. شورای امنیت سازمان ملل با تصویب قطعنامه ۶۸۷ در آوریل ۱۹۹۱، ضمن محکوم کردن تجاوز عراق، صندوق غرامت سازمان ملل را تأسیس کرد و مقرر داشت که پنج درصد از درآمدهای حاصل از صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی عراق به این صندوق واریز شده و بین کشورهای زیان‌دیده از جمله کویت توزیع شود. این سازوکار که بیش از دو دهه ادامه یافت، نشان می‌دهد که جامعه بین‌المللی با اصل «اخذ غرامت از منابع درآمدی کشور متجاوز» نه تنها مخالفتی ندارد، بلکه آن را به عنوان یک راهکار عملی و قانونی پذیرفته است. در مورد ایران نیز، هرمز به عنوان منبعی درآمدزا، می‌تواند نقشی مشابه با نفت عراق ایفا کند و ایران با تکیه بر این سابقه، می‌تواند مشروعیت طرح خود را در محافل بین‌المللی به اثبات برساند. همچنین در گزارشی که به تازگی از سوی یک اندیشکده معتبر اروپایی منتشر شده، بر این نکته تأکید گردیده که اخذ عوارض از تنگه‌های طبیعی در تاریخ حقوق دریاهای سابقه طولانی داشته و صرفاً به دلیل دگرگونی‌های سیاسی و اقتصادی قرن نوزدهم و بیستم از دور خارج شده است و احیای آن در شرایط خاص جنگ و تحریم، نه تنها خلاف عرف نیست، بلکه می‌تواند به عنوان یک ابتکار حقوقی جدید در جهت ایجاد توازن در نظام بین‌الملل دریایی مورد توجه قرار گیرد.

چهارم: کارکردهای راهبردی مدل عوارض در تحقق صلح پایدار

شاید مهمترین تمایز میان دو مدل خدمات و عوارض، در کارکرد راهبردی آن‌ها در فرایند صلح‌سازی و بازدارندگی باشد. مدل خدمات، در بهترین حالت، یک منبع درآمدی ناچیز و غیرقابل اتکا برای ایران ایجاد می‌کند و در بدترین حالت، ایران را در موقعیتی انفعالی و درمانده قرار می‌دهد که در آن، متجاوزان و عاملان تحریم، نه تنها هزینه‌ای برای اقدامات خصمانه خود نمی‌پردازند، بلکه از مزایای عبور ارزان و کم‌هزینه از حیاتی‌ترین آبراه انرژی جهان نیز بهره‌مند می‌شوند. این وضعیت، نه



تنها به تداوم ناعدالتی دامن می‌زند، بلکه هرگونه انگیزه‌ای را برای تغییر رفتار از سوی کشورهای متجاوز از میان می‌برد، چرا که آنها می‌دانند پس از جنگ نیز می‌توانند بدون هیچ هزینه اضافی، به فعالیت‌های اقتصادی و نظامی خود در منطقه ادامه دهند. در مقابل، مدل عوارض مبتنی بر غرامت، یک سازوکار خوداجرا و مستمر برای اعمال فشار بر متجاوزان و همدستان آنها ایجاد می‌کند. در این مدل، هر بار که یک کشتی متعلق به یکی از کشورهای متجاوز یا همپیمانان آنها از تنگه هرمز عبور می‌کند، پرداخت مبلغ قابل توجهی (معادل حدود ۲۰۰ هزار دلار برای هر کشتی بزرگ نفتی) به عنوان عوارض، یادآور هزینه‌های سنگین جنگ و نقض قوانین بین‌المللی خواهد بود و این امر، به تدریج به یک فرهنگسازی در سطح شرکت‌های کشتیرانی و نهادهای اقتصادی بین‌المللی منجر می‌شود که بر اساس آن، همکاری با متجاوزان و حمایت از تحریم‌ها، هزینه‌های گزافی را به دنبال خواهد داشت.

علاوه بر این، مدل عوارض به ایران این امکان را می‌دهد که با بهره‌گیری از ابزار قیمت‌گذاری تفکیکی، به نوعی دیپلماسی اقتصادی چندلایه دست بزند. برای مثال، ایران می‌تواند برای کشتی‌های کشورهای دوست و بی‌طرف که در جنگ نقشی نداشته‌اند، تخفیفات قابل توجهی قائل شده و یا حتی آنان را به طور کامل از پرداخت عوارض معاف کند. این اقدام، هم به تقویت روابط سیاسی و اقتصادی با این کشورها کمک می‌کند و هم جبهه متجاوزان و تحریم‌کنندگان را در منطقه و جهان منزوی‌تر می‌سازد. از سوی دیگر، کشورهای صادرکننده نفت واقع در جنوب خلیج فارس که عمده درآمد خود را از طریق عبور نفتکش‌های خود از هرمز به دست می‌آورند، با یک انتخاب راهبردی روبرو می‌شوند. آنها یا باید با پرداخت عوارض پنج دلاری به ازای هر بشکه نفت (که در مقایسه با نوسانات معمول قیمت نفت، مبلغ ناچیزی است) به ثبات و امنیت این آبراه کمک کنند، و یا در صورت مخالفت با این مدل، با ریسک بسته شدن یا ناامن شدن تنگه مواجه شوند که به ناچار به افزایش شدید قیمت نفت تا مرز ۱۲۰ دلار در هر بشکه و بی‌ثباتی کامل بازارهای انرژی منجر خواهد شد. این معادله ریاضی ساده، نشان می‌دهد که حتی از منظر اقتصادی محض، مدل عوارض برای همه ذی‌نفعان منطقه‌ای به صرفه‌تر و عاقلانه‌تر از مدل خدمات یا وضعیت سابق است. بدین ترتیب، مدل عوارض به جای آنکه صرفاً یک اقدام یکجانبه و تقابلی باشد، می‌تواند به عنصری برای ایجاد نوعی «همبستگی مالی» در منطقه تبدیل شود که بر اساس آن، همه کشورهای استفاده‌کننده از هرمز، در تأمین امنیت و بازسازی زیرساخت‌های آن سهیم می‌شوند و در عین حال، هزینه‌های سنگین جنگ را به گونه‌ای عادلانه بین عاملان آن و مصرف‌کنندگان نفت تقسیم می‌کنند.

در نهایت، مدل عوارض به واسطه ایجاد یک «حق عینی» و «تضمین اجرایی» برای ایران، می‌تواند نقش مهمی در تضمین صلح پایدار ایفا کند. در نظام بین‌الملل کنونی، تعهدات سیاسی و حتی قضایی کشورها اغلب فاقد ضمانت اجرایی کافی هستند و دولت‌ها به راحتی می‌توانند از زیر بار تعهدات شانه خالی کنند. اما وقتی عوارض هرمز به عنوان یک «غرامت اقساطی» و «هزینه ثبات» نهادینه می‌شود، در واقع یک رابطه متقابل و مبتنی بر منافع ملموس میان ایران و سایر بازیگران شکل می‌گیرد که در آن، هرگونه اقدام خصمانه علیه ایران، به طور مستقیم و آنی، هزینه‌های گزافی را بر اقتصاد کشورهای

متجاوز و همچنین شرکت‌های بین‌المللی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی تحمیل می‌کند. این رابطه، به مراتب از هرگونه قطعنامه شورای امنیت یا رأی دیوان بین‌المللی دادگستری که ممکن است سال‌ها به طول انجامد و هیچ ضمانت اجرایی مؤثری نداشته باشند، کارآمدتر و بازدارنده‌تر است. به عبارت دیگر، مدل عوارض، جغرافیای طبیعی را به یک ابزار حقوقی و اقتصادی قدرتمند تبدیل می‌کند که می‌تواند به تنهایی، توازن قوا را در منطقه تغییر داده و زمینه را برای شکل‌گیری یک نظم جدید و عادلانه فراهم آورد. همچنین این مدل، به جامعه جهانی این پیام را مخابره می‌کند که هرگونه بی‌توجهی به حقوق ایران و هرگونه همدستی با متجاوزان، هزینه‌های ملموسی برای نظام اقتصادی و انرژی جهان به دنبال خواهد داشت و بدین ترتیب، انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی برای تکرار تجاوز در آینده به شدت کاهش می‌یابد و راه برای یک صلح مبتنی بر احترام متقابل و جبران خسارت‌ها هموار می‌شود.

پنجم: محاسبه سرانگشتی نرخ عوارض مبتنی بر غرامت

در این بخش از گزارش، به ارائه چارچوب مالی پیشنهادی برای اخذ عوارض از نفت خام عبوری از تنگه هرمز می‌پردازیم. هدف از این محاسبات، تعیین نرخ عوارضی است که ضمن جبران کامل مبلغ دویست میلیارد دلاری خسارت‌های وارده به ایران طی یک دوره معین، با احتساب تورم سالانه چهار درصدی، از نظر اقتصادی برای کشورهای مصرف‌کننده و شرکت‌های کشتیرانی نیز قابل قبول و به‌صرفه باشد.

مفروضات پایه این مدل عبارتند از: کل خسارت وارده معادل دویست میلیارد دلار، نرخ تورم سالانه دلار به میزان چهار درصد و حجم متوسط عبور روزانه نفت خام از تنگه هرمز معادل هجده میلیون بشکه که مطابق با داده‌های معتبر بین‌المللی است. بر اساس این مفروضات، دو سناریوی متفاوت برای دوره بازپرداخت طراحی شده است که هر یک با توجه به افق زمانی خود، نرخ‌های عوارض متفاوتی را ارائه می‌دهند.

اگر دوره پرداخت عوارض پنج سال در نظر گرفته شود با محاسبات انجام شده در صورت اعمال عوارض ۵.۴ دلار به ازای هر بشکه، درآمد پایه سالانه مورد نیاز برای تسویه کامل خسارت، حدود ۳۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود. و اگر دوره پرداخت عوارض ده ساله در نظر گرفته شود با محاسبات انجام شده در صورت اعمال عوارض ۲.۵۴ دلار به ازای هر بشکه، درآمد پایه سالانه مورد نیاز برای تسویه کامل خسارت، حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

شایان ذکر است که این نرخ‌ها در قیاس با هزینه‌های واقعی حمل و نقل و مسیرهای جایگزین، کاملاً معقول و منطقی به نظر می‌رسند. برای نمونه، هزینه اضافی ناشی از تغییر مسیر به دماغه امید نیک که مستلزم پیمایش حدود سه هزار و پانصد تا چهار هزار مایل دریایی بیشتر و افزوده شدن ده تا چهارده روز به زمان سفر است، به ازای هر بشکه نفت بین هشت تا دوازده دلار برآورد می‌شود. همچنین خط لوله شرق به غرب عربستان با حداکثر ظرفیت پنج میلیون بشکه در روز، قادر به جابجایی تنها یک‌چهارم نفت عبوری از تنگه هرمز است و عملاً جایگزین کاملی برای این آبراه محسوب نمی‌شود. بنابراین، حتی بالاترین



نرخ عوارض در سال پنجم این سناریو (۶.۵۸ دلار) نیز به مراتب کمتر از هزینه‌های تحمیلی مسیرهای جایگزین است و انتخاب تنگه هرمز را برای نفت‌کش‌ها به صرفه‌ترین گزینه تبدیل می‌کند. مدل ده ساله، حتی از هزینه اضافی ناشی از توقف و انتظار در بنادر شرقی نیز کمتر است و انگیزه‌ای برای کشتی‌ها جهت تغییر مسیر یا اجتناب از پرداخت عوارض باقی نمی‌گذارد. از منظر راهبردی، انتخاب دوره بازپرداخت ده ساله به دلیل فراهم آوردن فضای تنفسی بیشتر برای اقتصاد جهانی، کاهش التهابات سیاسی و ایجاد امکان بازنگری و تعدیل نرخ‌ها در میانه راه، رویکردی هوشمندانه‌تر و دیپلماتیک‌تر محسوب می‌شود و به تحقق صلح پایدار بر اساس منافع متقابل اقتصادی کمک شایانی خواهد نمود. بر اساس این تحلیل‌ها، پیشنهاد می‌شود که در لایحه نهایی مدیریت یکپارچه تنگه هرمز، دوره بازپرداخت ده ساله با نرخ پایه ۲.۵۴ دلار برای هر بشکه نفت به عنوان مبنای اصلی محاسبات در نظر گرفته شود تا ضمن تأمین کامل منابع مالی بازسازی کشور، کمترین فشار ممکن بر سیستم حمل و نقل بین‌المللی وارد آید و زمینه برای شکل‌گیری یک نظم اقتصادی پایدار و عادلانه در منطقه فراهم گردد.

نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی

بر اساس آنچه در این گزارش به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت، می‌توان با اطمینان اظهار داشت که مدل اخذ عوارض مبتنی بر غرامت جنگی، نه تنها از پشتوانه حقوقی استوار و پیشینه تاریخی قابل قبولی برخوردار است، بلکه در عمل نیز کارآمدترین و عادلانه‌ترین راهکار برای مدیریت تنگه هرمز در دوران پساجنگ به شمار می‌رود. در مقابل، مدل هزینه خدمات که ظاهراً با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها همخوانی بیشتری دارد، در شرایط فعلی نه تنها نمی‌تواند منبع درآمدی پایداری برای ایران تأمین کند، بلکه به دلیل داوطلبانه بودن و وابستگی به زیرساخت‌های رقابتی، عملاً ایران را در موقعیتی ضعیف‌تر از گذشته قرار خواهد داد و هیچگونه بازدارندگی در برابر تجاوزات آتی یا لغو تحریم‌ها ایجاد نمی‌کند. بنابراین، به سیاست‌گذاران محترم جمهوری اسلامی ایران اکیداً توصیه می‌شود که با اتکا به مستندات حقوقی ارائه شده در این گزارش و بهره‌گیری از تجارب تاریخی همچون عوارض اورسوند و سازوکار غرامت سازمان ملل، هرچه سریع‌تر لایحه جامع «مدیریت یکپارچه تنگه هرمز و اخذ عوارض عبور بر مبنای غرامت جنگی» را تدوین و برای تصویب نهایی به مجلس شورای اسلامی تقدیم نمایند. در این لایحه باید نرخ عوارض به صورت پلکانی و متناسب با نوع کشتی، میزان بارگیری و تعلق آن به کشورهای متجاوز یا غیرمتجاوز تعیین شود و سازوکارهای شفاف برای وصول، حسابداری و هزینه‌کرد وجوه حاصله در پروژه‌های بازسازی و ترمیم زیرساخت‌های آسیب‌دیده جنگ، پیش‌بینی گردد. همچنین، به وزارت امور خارجه توصیه می‌شود با هماهنگی کامل با سایر نهادهای ذی‌ربط، طی یک کارزار دیپلماتیک گسترده در سطح سازمان ملل، اتحادیه اروپا، اتحادیه عرب و جنبش عدم تعهد، به تبیین مبانی حقوقی و اقتصادی این طرح بپردازد و با ارائه مستندات کافی درباره خسارت‌های وارده و قابلیت اجرایی این مدل، زمینه را برای جلب حمایت‌های بین‌المللی و کاهش واکنش‌های منفی احتمالی فراهم آورد. در عین حال، گفتگو با کشورهای همسایه به ویژه عمان به عنوان شریک طبیعی ایران در مدیریت تنگه، در دستور کار قرار گیرد تا از طریق تفاهم‌نامه‌های دوجانبه

و چندجانبه، مدیریت جمعی و مشترک این آبراه به گونه‌ای ساماندهی شود که ضمن حفظ حقوق حاکمیتی ایران، مشروعیت منطقه‌ای این طرح را نیز افزایش داده و هرگونه بهانه‌جویی از سوی قدرت‌های فرامنطقه‌ای را از بین ببرد.

در نهایت، باید تأکید کرد که این طرح، نه یک اقدام یک‌باره یا احساسی، بلکه یک راهبرد هوشمندانه و بلندمدت برای تحقق صلح و ثبات در منطقه است. مدل عوارض، با ایجاد یک رابطه متقابل و مبتنی بر هزینه-فایده میان ایران و سایر بازیگران، به تدریج نظامی را ایجاد می‌کند که در آن، منافع اقتصادی و امنیتی همه طرف‌ها به حفظ و تقویت این نظام گره خورده است و بدین ترتیب، هزینه‌های نقض صلح و برهم زدن امنیت منطقه به طور قابل توجهی افزایش می‌یابد. در چنین چارچوبی، حتی اگر روزی عوارض مذکور در ازای یک توافق جامع صلح و پرداخت غرامت یکجا، تعلیق یا لغو شود، ایران همچنان به عنوان یک بازیگر اصلی و تأثیرگذار در نظم جدید منطقه‌ای باقی خواهد ماند و اعتبار و قدرت بازدارندگی خود را در بلندمدت تثبیت خواهد کرد. به عبارت روشن‌تر، مدل عوارض، راهی است برای عبور از یک دوره گذار پرتنش و رسیدن به صلحی که نه بر اساس شکنندگی و التماس، بلکه بر پایه قدرت و احترام متقابل استوار باشد. امید است که با اتخاذ تصمیمات شجاعانه و حساب‌شده، ایران بتواند از این فرصت تاریخی برای بازتعریف جایگاه خود در نظام حقوقی و اقتصادی جهان بهره برداری نماید و الگویی نوین برای مدیریت آبراه‌های حیاتی در دوران پساجنگ ارائه دهد. این الگو می‌تواند برای سایر کشورهای درگیر با تجاوز و تحریم نیز به عنوان یک راهکار الهام‌بخش و مؤثر مطرح شود.

جدول مقایسه ویژگی‌های دو مدل اخذ هزینه خدمات و عوارض مبتنی بر غرامت

محور مقایسه	مدل هزینه خدمات (مبتنی بر ماده ۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲)	مدل عوارض غرامتی (مبتنی بر قاعده اقدام متقابل و تغییر بنیادین اوضاع)
مبنای حقوقی اصلی	ارائه «خدمت خاص» به کشتی به درخواست آن؛ دریافت وجه صرفاً در قبال خدمت انجام‌شده.	حق دولت زیان‌دیده برای مقابله به مثل و جبران خسارت ناشی از تجاوز نظامی.
مزایا	- در شرایط عادی و صلح‌آمیز با کنوانسیون ۱۹۸۲ همخوانی نسبی دارد. - در صورت وجود زیرساخت قوی، می‌تواند منبع درآمدی مکمل باشد. - دارای پیشینه عملیاتی در تنگه مالاکا (هرچند با شرایط متفاوت).	- دارای پشتوانه حقوقی مستحکم شامل قاعده اقدام متقابل، قاعده تغییر بنیادین اوضاع و حق دفاع مشروع. - درآمدی مستمر، کلان و قابل پیش‌بینی (میلیاردها دلار در سال). - مستقل از کیفیت زیرساخت‌های داخلی و رقابت با بنادر همسایه. - ایجاد بازدارندگی پایدار در برابر تجاوزات آتی.



۵. ابزار چانه‌زنی قدرتمند برای لغو تحریم‌ها و دریافت غرامت. ۶. دارای پیشینه تاریخی چهارصدساله (عوارض اورسوند).		
۱. با واکنش منفی قدرت‌های غربی و برخی کشورهای منطقه مواجه خواهد شد. ۲. نیازمند کارزار دیپلماتیک گسترده برای تبیین مشروعیت حقوقی آن است. ۳. ممکن است با طرح دعاوی حقوقی در مجامع بین‌المللی از سوی کشورهای متجاوز روبرو شود. ۴. اجرای موفق آن نیازمند هماهنگی با کشورهای همسایه (به ویژه عمان) و مدیریت هوشمندانه تنش‌هاست.	۱. ذاتاً «داوطلبانه» است و در صورت امتناع کشتی، هیچ ابزار اجباری برای وصول وجه وجود ندارد. ۲. نیازمند زیرساخت‌های پیشرفته، سوخت استاندارد، بیمه و تعمیرات بین‌المللی است که ایران در آن‌ها با رقبای قدرتمندی چون امارات و عمان مواجه است. ۳. درآمدی ناچیز و غیرقابل اتکا (در سطح چند ده میلیون دلار). ۴. هیچ کارکرد بازدارندگی و راهبردی در برابر متجاوزان ندارد. ۵. ایران را در جایگاه یک «خدمات‌دهنده ضعیف» در بازار رقابتی قرار می‌دهد.	معایب
درآمد انحصاری و مبتنی بر موقعیت ژئواستراتژیک	درآمد رقابتی و مبتنی بر عملکرد خدماتی	نوع درآمد
با ایجاد هزینه برای متجاوزان، به عنوان یک سازوکار خوداجرای صلح‌آمیز عمل می‌کند.	نقشی انفعالی دارد و به تداوم وضعیت ناعادلانه کمک می‌کند.	نقش در صلح‌سازی
قوی (در صورت عدم پرداخت، کشتی اجازه عبور نخواهد یافت)	بسیار ضعیف (عدم پرداخت هزینه، مجازاتی در پی ندارد)	ضمانت اجرایی
نیازمند چارچوب حقوقی و دیپلماسی فعال، اما از حیث عملیاتی ساده‌تر	نیازمند سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و جذب مشتری	پیچیدگی اجرا

منابع

۱. کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها (UNCLOS)، ۱۹۸۲، مواد ۲۶، ۳۸ و ۴۴.
۲. کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات، ۱۹۶۹، ماده ۶۲ (قاعده تغییر بنیادین اوضاع و احوال).
۳. پیش نویس مواد مسئولیت دولت ها در قبال اعمال متخلفانه بین المللی، کمیسیون حقوق بین الملل سازمان ملل متحد، ۲۰۰۱، مواد ۲۲ و ۴۹.
۴. منشور ملل متحد، ۱۹۴۵، ماده ۵۱ (حق ذاتی دفاع مشروع).
۵. کنوانسیون لاهه در مورد قوانین و عرف جنگ در خشکی، ۱۹۰۷، ماده ۳ (مسئولیت جبران خسارت).
۶. دیوان بین المللی دادگستری، قضیه پروژه گابچیکو-نادیماروس (مجارستان علیه اسلواکی)، رأی ۱۹۹۷.
۷. قطعنامه شماره ۶۸۷ شورای امنیت سازمان ملل متحد (۳ آوریل ۱۹۹۱) در مورد تأسیس صندوق غرامت عراق به کویت.
۸. معاهده کپنهاگ، ۱۸۵۷ و سوابق تاریخی مربوط به عوارض اورسوند (Sound Dues).
۹. نامه های رسمی ایران به دبیرکل سازمان ملل متحد و رئیس شورای امنیت، اسفند و فروردین ماه ۱۴۰۴ (مارس و آوریل ۲۰۲۶) در مورد حمله نظامی و درخواست غرامت.