

اقتصاد ایران

چهارشنبه ۱۴مرداد۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۵۲

راهبردی پژوهش

هیولایی با حجمهٔ ۲ متری که ۱۵۰ میلیون سال در ساحل انگلیس پنهان شده بود



یک کشف تصادفی می‌تواند فصل جدیدی در شناخت تاریخ حیات روی زمین بگشاید. اخیراً، یک علاقه‌مند به فسیل در ساحل جنوبی انگلستان جمجمه‌ای عظیم از خزنده دریایی باستانی را پیدا کرد که به دلیل سلامت استثنایی‌اش، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین یافته‌های دیرینه‌شناسی و رکورددار جهانی گینس شناخته می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، گاهی یک کشف تصادفی می‌تواند فصل تازه‌ای در شناخت تاریخ حیات روی زمین بگشاید. این بار، نگاه تیزبین یک علاقه‌مند به فسیل در ساحل جنوبی انگلستان به کشفی انجامید که اکنون به‌عنوان یکی از مهم‌ترین یافته‌های دیرینه‌شناسی سال‌های اخیر شناخته می‌شود؛ جمجمه‌ای عظیم از یک خزنده دریایی باستانی که به دلیل سلامت استثنایی‌اش، رکورد جهانی گینس را نیز از آن خود کرده است.

بنابر گزارش ایلنا، این فسیل متعلق به یک «پلیوسور» است؛ شکارچی غول‌پیکری که حدود ۱۵۰ میلیون سال پیش بر اقیانوس‌های دوران ژوراسیک فرمان‌روایی می‌کرد. حفظ شدن تقریباً کامل جمجمه، فرصتی کم‌سابقه در اختیار دانشمندان قرار داده تا ساختار بدن، قدرت شکار و شیوه زندگی یکی از مخوف‌ترین شکارچیان تاریخ زمین را با دقتی بی‌سابقه بررسی کنند.

این کشف در سال ۲۰۲۳ در ساحل مشهور «ژوراسیک» در منطقه دورست انگلستان انجام شد؛ جایی که به دلیل لایه‌های غنی از فسیل، یکی از مهم‌ترین مناطق دیرینه‌شناسی جهان به‌شمار می‌رود.

فیل جیکوبز، یک فرد علاقه‌مند به جمع‌آوری فسیل، هنگام جست‌وجو در نزدیکی خلیج کیمریج متوجه بخشی از این جمجمه شد و پس از آن با دیرینه‌شناس محلی، استیو اچز، همکاری کرد تا عملیات دشوار بیرون آوردن فسیل آغاز شود.

جمجمه در عمق حدود ۱۲ متری صخره‌ها قرار داشت و استخراج آن با دقت فراوان انجام شد. پژوهشگران با استفاده از برانکاردی دست‌ساز، این فسیل سنگین را بیش از یک کیلومتر حمل کردند تا بدون آسیب به محل امن منتقل شود.

آنچه این کشف را استثنایی می‌کند، میزان خارق‌العاده حفظ‌شدگی آن است. این جمجمه حدود دو متر طول دارد و نزدیک به ۹۵ درصد آن سالم باقی مانده است؛ رقمی که در میان نمونه‌های شناخته‌شده پلیوسورها تقریباً بی‌سابقه محسوب می‌شود.

حتی شگفت‌انگیزتر اینکه فک بالا و پایین هنوز در حالت طبیعی روی یکدیگر قرار گرفته‌اند و ۱۳۰ دندان تیز جانور نیز تقریباً بدون آسیب حفظ شده‌اند. چنین شرایطی در فسیل‌های خزندگان دریایی بسیار نادر است و اطلاعات ارزشمندی درباره آناتومی این شکارچی در اختیار پژوهشگران قرار می‌دهد.

پلیوسورها از بزرگ‌ترین شکارچیان دریایی دوران موزونئیک بودند و حدود ۲۲۰ تا ۷۰۰ میلیون سال پیش در دریاهای زمین زندگی می‌کردند.

بدن تنومند، سر بسیار بزرگ، آرواره‌های قدرتمند و باله‌های عضلانی، آن‌ها را به شکارچیان تقریباً بی‌رقیب تبدیل کرده بود. برخی گونه‌های پلیوسور بیش از ۱۰ متر طول داشتند و قدرت گاز گرفتن آن‌ها تا حدودی با تیرانوسوروس رکس برابری می‌کرد.

رژیم غذایی این خزندگان نیز بسیار متنوع بود. آن‌ها از ماهی‌ها و سرپایان گرفته تا دیگر خزندگان دریایی و حتی دایناسورهایی را که بیش از حد به آب نزدیک می‌شدند، شکار می‌کردند؛ ویژگی‌ای که جایگاه آن‌ها را به‌عنوان شکارچی رأس هرم غذایی اقیانوس‌های باستانی تثبیت کرده بود.دانشمندان اکنون این جمجمه ازوشمند را با استفاده از اسکن‌های سه‌بعدی و فناوری‌های تصویربرداری پزشکی مطالعه می‌کنند. این روش‌ها امکان بررسی تراکم استخوان‌ها، بازسازی دیجیتالی عضلات آرواره و حتی شبیه‌سازی قدرت گاز گرفتن این جانور را فراهم کرده‌اند؛ اطلاعاتی که می‌تواند درک پژوهشگران از شیوه شکار، رفتار و روند تکامل پلیوسورها را به شکل چشمگیری افزایش دهد.

ادوین کل تبت استناد ملیمالی غراسران رضوی اداره ثبت اسناد وامالی حوزه ثبت ملکمشهدنامی دو هیات موضوع قانون تکلیف تعیین وضعیت ثبتی اراضی وساختهبهای اقلیدستدرسی

آگهی موضوع مادهٔ ۱۴قانون و ماده ۱۲۲ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختهبهای فاقد سند رسمی برابریاز شماره ۲۵۵۷-۱۴۰۵مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۰ هیات اول دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختهبهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه دو تصرفات مالکانه با اعتراض مقامضی آقای حمیدرضا باقری فرزند حمیدرضا پشیمار شناسنامه ۱۲۰۰ صادره از گناباد در ششداگ یک قطعه زمین مزروعی محصور با کاربری کشاورزی به مساحت ۱۱۷۷٫۲۵ متر مربع قسمتی از پلاک۳۷۹قری از ۱ اصلی واقع در اراضی غراسران رضوی بخش ۱۰ مشهد مقدس و خریداری از محل مالکیت مشاعی مقامضی محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز محلی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت مقامضی اعتراضی داشته باشندمی توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۳

تاریخ انتشارنوبت اول: ۱۴۰۵/۰۵/۲۹ تا ۱۴۰۵/۰۵/۳۱ تاریخ انتشارنوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۵/۳۱

بنیر باستانی-ترین ثبت اسناد و املاک ناحیه ۲ مشهد



سنگینه **گروه راهبردی – مرتضی فاخری** – در جغرافیای سیاسی خاورمیانه، کمتر نقطه‌ای به اندازه تنگه هرمز توانسته است گره‌گاه اراده دولت‌ها، منافع اقتصادی جهان و پیچیدگی‌های حقوق بین‌الملل باشد. این آبراه باریک که در باریک‌ترین نقطه خود به بیست و یک مایل دریایی می‌رسد، هر روز میزبان عبور نزدیک به هفده میلیون بشکه نفت خام و فرآورده‌های نفتی است و از این حیث، شریان اصلی حیات صنعتی کشورهای پیشرفته و نوظهور به‌شمار می‌رود. با این حال، آنچه این شریان را از دیگر تنگه‌های بین‌المللی مانند باب‌المندب یا مالاکا متمایز می‌سازد، نه فقط وسعت ترافیک دریایی آن، بلکه حضور همزمان چندین لایه از مناقشه، یعنی مناقشه هسته‌ای، تقابل نظامی، تحریم‌های فراگیر و دوگانگی تفسیر حقوق از خصوص ماهیت عبور از آن است. ایران به عنوان یکی از دو دولت ساحلی این تنگه، طی چهار دهه گذشته راهبردی پیچیده و چندوجهی را برای اعمال حداکثری کنترل بر این آبراه طراحی کرده است که نه‌بر پایه انکار حقوق دیگران، بلکه بر اساس بازتعریف نقش خود از «یک قدرت نظامی مداخله‌گر» به «متولی ارائه خدمات دریایی» استوار است. اما پرسش بنیادینی که همواره ذهن حقوق‌دانان، راهبردان نظامی و سیاستمداران را به خود مشغول داشته، این است که این بازتعریف تا چه میزان با قواعد شناخته‌شده حقوق بین‌الملل، به ویژه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاه، سازگار است و آیا جامعه جهانی می‌تواند این الگوی جدید مدیریت آبراه را به عنوان یک عرف نوظهور بپذیرد یا آن را نوعی نقض ماهوی آزادی کشتیرانی تلقی خواهد کرد.

برای ورود به این وادی پرنوسان، نخستین گام، واکاوی دقیق مبانی حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی است. کنوانسیون حقوق دریاه‌ا که در سال ۱۹۸۲ به امضای کشورهای متعدد رسید، در بخش سوم خود، به ویژه مواد ۳۴ تا ۵، رژیم حقوقی مشخصی را برای تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، تدوین کرده است. سنگ‌بنای این رژیم، اصل «عبور ترازینی» است که در ماده ۳۸ کنوانسیون تجلی یافته و به شناورها و هواگردهای تمامی کشورها، اعم از ساحلی و غیرساحلی، اجازه می‌دهد به صورت مستمر، سریع و بدون مانع، از این تنگه‌ها عبور نمایند. این حق به گونه‌ای بنیادین طراحی شده که دولت‌های ساحلی حتی حق تعلیق یا محدودسازی موقت آن را نیز ندارند، مگر در شرایط اضطراری مصرح در ماده ۴ که آن‌هم عمدتاً به ایمنی کشتیرانی و آلودگی زیست‌محیطی بازمی‌گردد و هرگز به ملاحظات سیاسی یا امنیتی تعمیم داده نشده است. از سوی دیگر، دولت‌های حاشیه تنگه از اختیاراتی چون وضع قوانین مربوط به کنترل آلودگی، تنظیم مسیرهای تردد و مدیریت ترافیک دریایی در محدوده آب‌های سرزمینی خود برخوردارند، مشروط بر اینکه این مقررات مانع یا مختل‌کننده اصل عبور ترازینی نباشند. این توازن ظریف میان حق عبور جهانی و اختیارات محلی، هسته مرکزی نظام حقوقی حاکم بر تنگه هرمز را تشکیل می‌دهد.

اما آنچه این معادله ساده را به معمای لاینحل تبدیل می‌کند، وضعیت خاص ایران در قبال این کنوانسیون است. ایران، علی‌رغم امضای کنوانسیون در سال ۱۹۸۲، هرگز آن را به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسانده است و به همین دلیل، خود را ملزم به تمامی مفاد آن نمی‌داند. این موضع، اگرچه در موقعیتی منحصربه‌فرد قرار می‌دهد، زیرا می‌تواند با استناد به قاعده حقوق معاهدات که در کنوانسیون وین در این باره به صراحت آمده، تعهدات ناشی از یک معاهده را صرفاً برای دولت‌های عضو الزام‌آور بداند. در مقابل، آمریکا که خود از امضاکنندگان کنوانسیون نیست اما رویه دیرینه‌ای در دفاع از آزادی کشتیرانی دارد، و همچنین اتحادیه اروپا و بسیاری از دولت‌های آسیایی، بر این باورند که حق عبور ترازینی نه صرفاً یک تعهد قراردادی، بلکه بخشی از عرف بین‌الملل محسوب می‌شود که برای همه اعضای جامعه بین‌المللی، فارغ از عضویت در کنوانسیون، لازم‌الاجراست. این اختلاف بنیادین در مبنای حقوقی، یعنی تعارض میان عرف و معاهده، زمینه‌ساز اصلی منازعات بعدی بوده و به ایران اجازه داده است تا با تکیه بر عدم تصویب، از زیر بار برخی تعهدات سنگین بگریزد و در عین حال، از مزایای دیگر حقوق دریاه، از جمله بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی در خلیج فارس و دریای عمان، بهره‌مند شود. این رفتار دوگانه، هرچند از منظر حقوق معاهدات قابل توجیه است، اما از منظر اخلاق حقوقی و انصاف بین‌المللی، قابل‌تأمل است. این موضوع، به نوبت خود، به «گریش سلیقه‌ای» از قواعد بین‌المللی تعبیر کرده‌اند.

با وجود این چارچوب حقوقی شکننده، ایران در عمل راهبرد متفاوتی را در پیش گرفته که نه تنها مبتنی بر انکار حقوق دیگران نیست، بلکه سعی دارد با ارائه خوانشی نو از اختیارات دولت ساحلی، کنترل خود را در قبالین نوعی و خدماتی تعریف نماید. جرقه اصلی این استراتژی را می‌توان در بازه زمانی جنگ ایران و عراق و سپس دهه ۱۳۹۰ و تشدید تنش‌های هسته‌ای جست‌وجو کرد، اما نقطه عطف آن، طراحی و اجرای طرح «سازمان منطقه تنگه هرمز» در سال‌های اخیر است. بر اساس این طرح، ایران مدعی می‌شود که به دلیل افزایش حجم تردد، نبود علائم هشداردهنده کافی و بروز حوادث متعدد زیست‌محیطی ناشی از برخورد شناورها، ضرورت دارد تا یک نهاد تخصصی، مسئولیت تعیین مسیرهای دریایی امن، مدیریت ترافیک در ساعات اوج تردد، عملیات امداد و نجات سریع و پایش مستمر

کند؛ حرکتی که بسیاری از تحلیلگران غربی در اندیشه‌دهایی چون چتم هاوس و شنسورای روابط خارجی، آن را «نوآوری حقوقی در شرایط اضطرار» نامیده‌اند، هرچند در نهایت آن را موفق نمی‌دانند.

یکی از ظرفیت‌ترین ابعاد این راهبرد، همکاری فنی و منطقه‌ای با سلطنت عمان است. عمان به عنوان دومین دولت ساحلی تنگه هرمز، همواره نقشی میانه‌رو و بی‌طرفانه در مناقشات منطقه داشته و ارتباطات نزدیکی با هر دو سوی میدان یعنی ایران و آمریکا حفظ کرده است. در چندین نوبت، مقامات دو کشور از تشکیل کمیسیون مشترک دریایی برای بررسی مسائل ناوبری و ایمنی در تنگه خبر داده‌اند. در این چارچوب، ایران پیشنهاد داده است که بخشی از هزینه‌های مدیریت ترافیک و کنترل آلودگی، به صورت مشترک با عمان دریافت و هزینه شود و حتی استانداردهای تعیین مسیرها نیز با تأیید کارشناسان عمانی صورت گیرد. این ابتکار عمل، اگرچه به مرحله اجرایی کامل نرسیده، اما از دو جهت برای ایران حیاتی است. نخست اینکه با حضور عمان، اتهام «یک‌جانبه‌گرایی» از ایران زدوده می‌شود و کنترل به یک اقدام دو یا چندجانبه منطقه‌ای تبدیل می‌گردد که در حقوق بین‌الملل از مشروعیت بیشتری برخوردار است. دوم اینکه عمان به عنوان کشوری که بسیاری از استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی را پیاده کرده، می‌تواند پوشش فنی و تخصصی مناسبی برای اقدامات ایران فراهم آورد و – و از یک اقدام صرفاً سیاسی – امنیتی، به یک اقدام تخصصی –

مهندسی تبدیل کند. هرچند که هنوز جزئیات دقیق این همکاری به صورت شفاف منتشر نشده و عمان نیز به دلیل حفظ روابط حسنه با غرب، محتاطانه با آن برخورد کرده، اما همین طرح اولیه نشان می‌دهد که ایران به خوبی از اهمیت «مشروعیت‌سازی از طریق مشارکت» آگاه است و نمی‌خواهد در قامت یک قدرت یک‌تازه‌در تنگه ظاهر شود که با تمام جهان در تقابل است.

با وجود این پوشش حقوقی و منطقه‌ای، جامعه بین‌الملل، به ویژه آمریکا و متحدان اروپایی آن، همچنان این استراتژی را نامشروع و مغایر با عرف دریانوردی می‌دانند. استدلال اصلی آنان بر دو محور اس‌اس استوار است. محور اول، به بستر وقوع این اقدامات بازمی‌گردد. آن‌سان معتقدند وقتی همان دولتی که شناورهای تجاری را در آب‌های بین‌المللی تهدید به توقیف یا هدف‌گیری می‌کند، اعلام می‌دارد که برای ایمنی آن شناورها خدمات ارائه خواهد داد، این ادعا در عمل با پارادوکسی آشکار مواجه است. به عبارت دیگر، منبع تهدید و منبع ایمنی، یکسان است و این وضعیت از نظر حقوقی، قاعده «عدم سوءاستفاده از حق» را نقض می‌کند. محور دوم، به اصل تفکیک ناپذیری عبور ترازینی مربوط است. بر اساس رویه قضایی و دکترین حقوقی، عبور ترازینی نباید مشروط به انجام هیچ تشریفاتی باشد. دولت ساحلی باشد، چه رسد به ثبت نام، دریافت کد و پرداخت هزینه. هرگونه شرط‌گذاری، حتی اگر با عناوین خدماتی همراه شود، خلاف روح ماده ۳۸ و ۳۹ کنوانسیون تلقی می‌شود. در این راستا، قطعنامه‌های متعدد مجمع عمومی سازمان ملل و گزارش‌های دبیرکل این سازمان در سال‌های اخیر، بدون نام بردن مستقیم از ایران، بر لزوم احترام کامل به



عبور بی‌مانع در تنگه‌های بین‌المللی تأکید کرده و هرگونه اقدام دولت‌های ساحلی در محدودسازی آن را محکوم کرده‌اند. البته این محکومیت‌ها غالباً جنبه اخلاقی و سیاسی داشته و تاکنون نتوانسته‌اند یک مکانیسم الزام‌آور قضایی مانند ارجاع به دیوان بین‌المللی دادگستری را شکل دهند، زیرا خود آمریکا به عنوان اصلی‌ترین معترض، عضو کنوانسیون نیست و ظرفیت طرح دعوی علیه ایران را در آن دیوان ندارد و از سوی دیگر، شورای امنیت نیز به دلیل وتوی احتمالی، قادر به صدور قطعنامه عملی علیه ایران نبوده است.

این بن‌بست حقوقی و سیاسی، عملاً به ایران اجازه داده است که در یک فضای خاکستری به فعالیت خود ادامه دهد؛ نه به طور کامل از سوی نهادهای بین‌المللی به رسمیت شناخته شود و نه با یک اقدام قاطع قهری مواجه گردد. بسیاری از ناظران، از جمله تحلیلگران موسسه بین‌المللی مطالعات استراتژیک در لندن، معتقدند که ایران به خوبی از این فضا بهره‌برداری کرده و در حال تثبیت یک «عرف منطقه‌ای» جدید در خلیج فارس است که در آن، کنترل دریایی نه از طریق حاکمیت کامل، بلکه از طریق مدیریت عملیاتی و با پشتوانه منطقه‌ای پیگیری می‌شود. این عرف جدید، اگرچه با موازین کلاسیک حقوق دریاه‌ا هماهنگ نیست، اما در صورت تداوم برای چند دهه و

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

کهنه‌ترین گذرگاه در انتظار قاعده جدید

واکاوی راهبرد ایران در تطبیق عملیات دریایی هرمز با موازین جهانی

پذیرش ضمنی توسط بازیگران منطقه‌ای، می‌تواند به تدریج به بخشی از رویه‌های قابل قبول تبدیل شود. در این میان، نقش عمان و تا حدی قطر که روابط تجاری نزدیکی با ایران دارند، در عادی‌سازی این رویه بسیار کلیدی است. آنچه این عرف را از یک اقدام یک‌جانبه صرف خارج می‌کند، پذیرش آن توسط دولت‌های حاشیه جنوبی خلیج فارس به عنوان یک واقعیت عملی است، هرچند که این پذیرش اغلب با آکاره و بدون اعلام رسمی انجام می‌شود.

در همین راستا، باید به ایسن نکته ظرفیت نیز اشاره کرد که استراتژی ایران، پیش از هر چیز، یک استراتژی «قناعی» نیست، بلکه یک استراتژی «واقعیت‌سازی» است. ایران با ایجاد یک وضعیت عملی در عرصه دریا، سعی دارد به جامعه جهانی بقبولاند که شرایط تغییر کرده و نظم جدیدی در تنگه در حال شکل‌گیری است. این رویکرد که ریشه در نظر بهای روابط بین‌الملل مانند «واقعیت‌سازی از طریق اقدام» دارد، در موارد دیگری مانند الحاق کریمه توسط روسیه با اقدامات چین در دریای جنوبی چین نیز مشاهده شده است. البته ایران در تنگه هرمز از ظرفیت حقوقی و منطقه‌ای بیشتری نسبت به آن موارد برخوردار است، زیرا حضور آن به عنوان دولت ساحلی، یک واقعیت جغرافیایی انکارناپذیر است و هرگونه مدیریت تنگه بدون مشارکت آن، عملاً ناممکن به نظر می‌رسد. بنابراین، برخلاف برخی موارد دیگر که اقدامات یک دولت به عنوان اشتغال‌گرای تلقی شده، در اینجا ایران می‌تواند ادعا کند که صرفاً از حقوق حاکمیتی خود در آب‌های ساحلی‌اش استفاده می‌کند، هرچند که این حقوق با تفسیر موسع همراه شده باشد. این تفاوت بنیادین، به استراتژی ایران مشروعیت‌زدایی‌ناپذیری بخشیده که نمی‌توان آن را به سادگی محکوم و کنار گذاشت. از دیدگاه حقوق داخلی ایران نیز، این اقدامات بر اساس قوانین مصوب مجلس و آیین‌نامه‌های اجرایی سازمان بنادر و دریانوردی صورت می‌گیرد که خود را موظف به تأمین ایمنی عبور و مرور و حفاظت از محیط زیست دریایی می‌داند. مقامات قضایی ایران نیز در چند نوبت، توجیه شناساورهای متخلف را نه به دلیل عبور از تنگه، بلکه به دلیل نقض قوانین زیست‌محیطی یا ورود غیرمجاز به آب‌های سرزمینی اعلام کرده‌اند. این چارچوب حقوقی داخلی، هرچند از منظر بین‌المللی چندان مقبول نیست، اما به دولت ایران این امکان را می‌دهد که اقدامات خود را با یک نظام منسجم و مبتنی بر قانون ارائه دهد و از ابتدایی‌ترین اتهامات یعنی خودسری و بی‌قانونی در امان بمانند. همچنین، تشکیل دادگاه‌های ویژه رسیدگی به تخلفات دریایی در استان هرمزگان، نشانه دیگری از تلاش ایران برای نهادینه‌سازی کنترل خود از طریق کاتال‌های قضایی و اداری است.

با این وصف، نمی‌توان از چالش‌های جدی فسرآوری این استراتژی چشم پوشید. مهم‌ترین چالش، واکنش احتمالی ائتلاف‌های بین‌المللی برای ایجاد یک نظام موازی کنترل ترافیک است. در سال‌های اخیر، ایده تشکیل «گارد دریایی بین‌المللی» در تنگه هرمز با محوریت آمریکا، بریتانیا و استرالیا به طور جدی مطرح شده است که هدف آن، تأمین امنیت کشتیرانی بدون اتکا به سیستم کنترل ایران است. اگر این ائتلاف به یک ساختار عملیاتی منسجم تبدیل شود، عملاً سیستم ایران را به حاشیه می‌راند و مشروعیت آن را بیش از پیش زیر سؤال می‌برد، زیرا شناساورها می‌توانند از مسیرهای پیشنهادی این ائتلاف پیروی کرده و نیازی به ثبت‌نام در سازمان ایران نداشته باشند. چنین تحولی، ضربه مهلکی به استراتژی ایران وارد خواهد کرد و آن را در موقعیت انفعالی قرار خواهد داد. از سوی دیگر، پیشرفت فناوری‌های ناوبری مستقل و استفاده از ماهواره‌های ردیابی، می‌تواند نیاز به سیستم‌های مدیریتی محلی را کاهش داده و شناورها را قادر سازد بدون اتکا به نهادهای ساحلی، مسیر خود را ایمن‌تر طی کنند. این تغییرات تکنولوژیک، می‌تواند استقلال ایران را مبنی بر ضرورت ارائه خدمات، تضعیف کرده و آن را به یک ادعای کاملاً سیاسی تبدیل نماید.

با نگاهی به آینده، آنچه مسلم است این که تنگه هرمز به یک کارزار دائمی برای آزمون مرزهای حقوق بین‌الملل بدل خواهد شد. ایران مسیر خود را با دقت و با بهره‌گیری از تمامی ابزارهای حقوقی، نظامی و دیپلماتیک ادامه خواهد داد و سعی خواهد کرد با همکاری عمان و سایر دولت‌های منطقه، سیستم خود را تثبیت کند. در مقابل، قدرت‌های غربی نیز به دنبال راه‌هایی برای بی‌اثر کردن این سیستم هستند، بدون اینکه وارد یک درگیری نظامی تمام‌عیار شوند که هزینه‌های آن را برای اقتصاد جهانی غیرقابل تحمل است. در چنین وضعیتی، پیروزی نهایی از آن کسی خواهد بود که بتواند رویه‌ای را ایجاد کند که در بلندمدت، به عنوان یک هنجار جدید در منطقه پذیرفته شود. تا آن زمان، تنگه هرمز همچنان به عنوان آزمایشگاهی زنده برای سنسجش انعطاف‌پذیری حقوق بین‌الملل در برابر اراده دولت‌های منطقه‌ای و منافع قدرت‌های بزرگ باقی خواهد ماند. آنچه امروز به عنوان یک اقدام چالش‌برانگیز از سوی ایران تلقی می‌شود، ممکن است فردا به عنوان الگویی برای مدیریت سایر تنگه‌های حساس جهان مانند باب‌المندب یا تنگه تایوان مورد بررسی قرار گیرد. از ایسن رو، جامعه بین‌المللی، نهادهای حقوقی و صاحب‌نظران علوم سیاسی، ناگزیر از رصد دقیق ایسن فرایند و تدوین چارچوب‌های نظری جدیدی هستند که بتواند همزمان با اقتدار دولت‌های ساحلی و آزادی کشتیرانی جهانی سازگار باشد. این همان چالشی است که نه فقط برای ایران یا آمریکا، بلکه برای کل نظم حقوقی پس از جنگ سرد، یک آزمون سرنوشت‌ساز است که به ششمار می‌رود و نتیجه آن، می‌تواند برای دهه‌ها، هندسه قدرت در یکی از حساس‌ترین نقاط کره زمین را تعیین کند.