



# الحقوق العربية في مضيق هرمز

في ضوء العرف الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

اعداد

طارق بن محمد علي

## مقدمة:

من المبادئ المتفق عليها في القانون الدولي، أن للدولة وحدها حق ممارسة سيادتها على إقليمها<sup>(١)</sup>، ومباشرة اختصاصاتها ووظائفها داخل إقليمها على كل من وما فيه من الأشخاص والأشياء والكيانات المالية وكل ما يتم فيه من أعمال وتصرفات قانونية.

وكما تباشر الدولة حقوق سيادتها على إقليمها الأرضي وما يعلوه من غلاف جوي تباشرها كذلك على المساحات المائية التي تخترق وتتغلغل داخل إقليمها الأرضي والمياه القريبة من سواحلها والتي تسمى بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة<sup>(٢)</sup>.

ويكتنف تحديد مساحات البحر الإقليمي والامتداد القاري والمنطقة المجاورة ومدى سيادة وسلطان الدولة على هذه المناطق البحرية ومدى حق السفن الأجنبية في المرور البريء والعابر في هذه المناطق ومدى حقوق الدولة في ثروات وأسماك قيعان هذه المناطق، الكثير من الغموض والنزاعات الدولية.

(١) السيادة هي السلطة الأصلية غير المحدودة وغير مشروطة للدولة في تحديد اختصاصاتها الحقيقية، أو هي: استثناء جهة الحكم في الدولة بكافة اختصاصات السلطة ومظاهرها، ودونما خضوع لجهة أعلى، ودنما مشاركة من جهة مماثلة أو أدنى، وعلى نحو يجعل من هذه السلطة المطلقة أكمل وأعلى وأشمل سلطة يمكن تصورهما، وهي بهذا الاعتبار تعد عنصراً جوهرياً من عناصر تكوين الدولة، راجع: أ.د. إبراهيم أحمد خليفة الوسيط في القانون الدولي العام - دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية ٢٠١٥م ص ٥٢.

(٢) البحر الإقليمي: مساحة من البحر العالي ملاصقة لشواطئ الدولة تفرض عليها الدولة السطانية سيادتها بالقوة المادية المسلحة شأنه في ذلك شأن الإقليم البري للدولة، حيث كان في الأصل جزء من إقليم الدولة اليابس ولكن المياه غمرته، وقد حددته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بمسافة ١٢ ميلاً بحرياً وأكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وأخذت المملكة العربية السعودية بهذا التحديد وتوجد إلى جواره في اتجاه البحر العالي مسافة أخرى ملاصقة تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات، راجع: أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم - دار النهضة العربية ١٩٧٦ ص ٤٢٧-٤٤٨ بتصرف.

ويمتد هذا الغموض والنزاع الدولي على النظام القانوني للخليج والمضايق وهل تعتبر المضايق<sup>(١)</sup> مياهاً داخلية أو مياهاً دولية وهل تخضع أو لا تخضع لسيادة الدول المجاورة لها، ومدى شرعية إغلاق الدول المتشاطئة معها لإغلاقها في وجه الملاحة الدولية، وما هي حقوق الدول الشاطئية عليها.

ويتناول موضوع هذا البحث بالدراسة والتحليل مضيق هرمز الواقع في جنوب الخليج العربي والذي يفصله عن مياه خليج عمان وبحر العرب من الجوانب التالية:

- (١) الموقع الجغرافي للمضيق، وأحكام القانون الدولي المطبقة عليه.
- (٢) شرعية أو عدم شرعية التهديدات الإيرانية بإغلاقه.
- (٣) المركز القانوني لمضيق هرمز.
- (٤) الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية للمضيق.
- (٥) تدويل المضيق وأثار التدويل على سيادة الدول الشاطئية عليه.
- (٦) مدى خضوع المضيق للسيادة المشتركة للدول المشاطئة له.
- (٧) الحقوق العربية التاريخية على مضيق هرمز.
- (٨) مضيق هرمز بين حقوق السيادة وحقوق المرور البريء والعابر.

## \* أهمية موضوع البحث وأسباب اختياره:

يكتسب موضوع هذا البحث أهميته من الوجوه التالية:

- (١) أنه موضوع الساعة على الساحتين العربية والدولية.
- (٢) الأهمية الإستراتيجية للمضيق والمخاطر الجسيمة الناتجة من إغلاقه.
- (٣) تزايد التهديدات الإيرانية المستمرة بإغلاقه وتأثيراتها على خلق التوتر في المنطقة.

(١) المضيق هو ممر مائي ضيق يفصل بين يابستين ويصل بين بحرين ومن أمثلته مضيق هرمز الذي يفصل بين أراضي سلطنة عمان وأراضي إيران ويصل بين بحر العرب وخليج عمان وبين الخليج العربي، ومضيق باب المندب الذي يفصل بين أرض اليمن وأرض الصومال ويصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي إذا وقع المضيق في إقليم دولة واحدة، بحيث تكون ضفتاه أجزاء من أرض هذه الدولة، فإن مياه هذا المضيق تعتبر مياهاً داخلية للدولة التي يخترق المضيق أرضها مطلق السيادة عليه باعتباره جزءاً من إقليمها.

أما إذا اخترق المضيق أقاليم عدة دول فإن لكل دولة متشاطئة عليه حقوق السيادة على قدر مساحة بحرها الإقليمي (١٢) ميلاً بحرياً) بحيث يبقى منتصف المضيق ممراً بحرياً دولياً، وسيأتي المزيد من التفصيل لهذا الموضوع، راجع: د. مصطفى الحفناوي - قانون البحار الدولي في زمن السلم - مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٦٢ ص ٢٠٣

- ٤) التصرفات الإيرانية غير المشروعة في المياه القريبة من المضيق وأثرها على احتمالات نشوب حرب إقليمية في المنطقة.
- ٥) التأكيد على الحقوق العربية التاريخية في المضيق.
- ولعل أهم سبب لاختيار هذا الموضوع، أنه يعتبر موضوع الساعة في منطقة الخليج العربي، وله أولوية في بيان المركز القانوني للمضيق وضرورات تدويله ووقف الصراعات الدولية حوله.
- \* **خطة البحث:** يحتوي هذا البحث على خمسة مباحث رئيسية على النحو التالي:
- \* **المبحث الأول:** النظرية العامة للخلجان والمضايق وفيه مطلبان:  
المطلب الأول: ماهية الخليج وأحكامه القانونية.  
المطلب الثاني: تعريف المضايق، شروطها، وأنواعها، أهميتها، نظامها القانوني.
- \* **المبحث الثاني:** مضيق هرمز، وفيه ثلاثة مطالب:  
المطلب الأول: الموقع الجغرافي.  
المطلب الثاني: الأهمية الإستراتيجية.  
المطلب الثالث: النظام القانوني
- \* **المبحث الثالث:** السيادة على مضيق هرمز في ضوء التنظيم الدولي المعاصر، وفيه ثلاثة مطالب:  
المطلب الأول: مفهوم السيادة وتطورها مع تطور قواعد التنظيم الدولي.  
المطلب الثاني: القيود التي يضعها القانون الدولي للبحار على السيادة الإيرانية المنفردة على المضيق.  
المطلب الثالث: السيادة المشتركة للدول المتشاطئة على المضيق.
- \* **المبحث الرابع:** تدويل مضيق هرمز، وفيه مطلبان:  
المطلب الأول: ماهية التدويل وأنواعه وأركانه وطبيعته وأسبابه.  
المطلب الثاني: علاقة التدويل بحق السيادة.
- \* **المبحث الخامس:** الحقوق العربية على المضيق، وفيه مطلبان:  
المطلب الأول: ثبوت الحقوق العربية في المضيق بموجب العرف الدولي والموقع الجغرافي والمشاركة الشاطئية.  
المطلب الثاني: ثبوت الحقوق العربية بموجب أحكام القانون الدولي للبحار.
- \* **الخاتمة والنتائج والتوصيات.**

## المبحث الأول

### النظرية العامة للخلجان والمضايق

#### تمهيد:

على الرغم من إقرار الجماعة الدولية لبعض الاتفاقيات الدولية التي تشكل جانباً مهماً للقانون الدولي للبحار في مؤتمر جنيف لقانون البحار لعام ١٩٥٨، وما ألحق به من اتفاقيات خاصة مكملة، وعلى الأخص منها: اتفاقية جنيف لتحديد مسافة البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨، واتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

وعلى الرغم من استهداف القانون الدولي والاتفاقيات المكونة له لتنظيم أحكام السيادة على البحار العالية والبحار الإقليمية والامتدادات القارية والمناطق المجاورة وتنظيم الملاحة الدولية في أنواع المياه المتقدمة، وتنظيم حقي المرور البريء والعاير في أجزاء البحار التي تدخل في نطاق المياه الإقليمية للدول الشاطئية، على الرغم من كل ذلك، إلا أن الخلجان وبخاصة الخلجان التاريخية، وكذا المضايق ما يزال الغموض يكتنف تنظيمها، وما تزال العوامل التاريخية والجغرافية والمصالح الجوهرية المتعارضة تحكم تصرفات الدول الشاطئية على ضفتي الخلجان والمضايق، وما تزال رغبة هذه الدول في ممارسة حقوق السيادة المنفردة أو المشتركة توجه مسارها في سعيها لتقييد حرية الملاحة الدولية في الخلجان والمضايق تحت دعاوي المحافظة على أمنها القومي ومصالحها.

وسوف نعى في هذا المبحث ببحث النظرية العامة للخلجان والمضايق من حيث التعريف بهما وبيان نظامهما القانوني في إطار العرف الدولي والاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال مطلبين على النحو التالي:

- \* **المطلب الأول: ماهية الخليج وأحكامه القانونية:**
- \* **المطلب الثاني: تعريف المضايق وشروطها وأنواعها وأهميتها ونظامها القانوني.**

## المطلب الأول

### ماهية الخليج وأحكامه القانونية

للخليج تعريفان: (أحدهما) جغرافي، (والثاني) قانوني<sup>(١)</sup>.

ووفقاً للتعريف الأول يعرف بأنه: الأجزاء (المناطق) من البحر التي تتداخل أو تتغلغل في الأرض اليابسة من إقليم أو أقاليم الدول الساحلية وتكون التعرجات الطبيعية للساحل وينتج عنها وجود مساحة مائية محاطة بأرض يابسة ذات مدخل واحد تتفاوت مساحته واتساعه يعرف أو يسمى بالمضيق<sup>(٢)</sup>.

وخريطة الخليج العربي تقول بذلك فإنه امتداد لبحر العرب وخليج عمان من جهة الجنوب الشرقي وتحيط به السواحل الإيرانية من الجهة الشمالية وسواحل العراق والكويت والمملكة العربية السعودية والبحرين وقطر والإمارات العربية المتحدة ممتدة من شماله الغربي إلى جنوبه الشرقي، ويقع في مدخله مضيق هرمز المحاط بإيران من جهة الشمال وسلطنة عمان من جهة الجنوب والذي يفصل مياه خليج عمان وبحر العرب عن مياه الخليج العربي.

ووفقاً للتعريف الثاني (القانوني) فإن هذا التعرج الساحلي لكي يوصف بأنه خليج يجب أن يكون تغلغله في الأرض اليابسة أن تكون مساحته مساوية على الأقل لنصف دائرة يكون قطرها الخط الموصل بين منحنى هذا التعرج<sup>(٣)</sup>، وذلك بحيث تصبح مياهه محصورة (محاطة) بالأرض، ويصبح أكثر من مجرد انحناء أو تعرج عادي للساحل، وقد أشارت إلى ذلك المادة السابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام ١٩٥٨.

\* أقسام (أنواع) الخلجان: تنتوع الخلجان تبعاً لما إذا كانت محاطة بأكملها بأرض إقليم دولة واحدة، أو كانت واقعة في أراضي أكثر من دولة إلى نوعين:

(١) خلجان وطنية تقع بالكامل في إقليم دولة واحدة، وتعتبر جزءاً من مياهها الإقليمية الداخلية خاضعاً لسيادتها ولحقها في منع السفن الأجنبية من الإبحار فيها، وحقها في قصر الصيد فيها على مواطنيها، وفي استغلال قيعانها واستكشاف واستخراج المعادن من جوفها.

(١) أ.د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية ص ٣٦٠

(٢) أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٧٦ ص ٤٥٨ بتصرف.

(٣) أي بين النقطتين المتقابلتين من الساحلين الإيراني والعماني عند أضيق جزء من مضيق هرمز.

\* **خلجان دولية (عامة)<sup>(١)</sup>**: وهو الخليج الواقع في أرض أكثر من دولة، أو الذي تحيط بمياهه عدة أقاليم لعدة دول (أكثر من دولة)<sup>(٢)</sup>.

وقد احتوت اتفاقية قانون البحار المنبثقة عن مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ على بعض الأحكام الخاصة بالخلجان الداخلية أو الوطنية، أما الخلجان الدولية أو العامة، وكذلك الخلجان التاريخية (و هي الخلجان التي خضعت للسيادة المشتركة لعدة دول ترتبط مصالحها الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية الحيوية به لقرون زمنية طويلة، نظراً لوضعها الجغرافي وأهميتها الأمنية لهذه الدول، بصرف النظر عن مساحتها أو عرضها أو عمقها أو سعة فتحة مدخلها مثل خليج فونسيكا الواقع على الشاطئ الغربي لأمريكا الوسطى، والذي تحيط به أقاليم لثلاث دول هي: "السلفادور، ونيكاراغوا، وهندوراس" ومثل خليج العقبة قبل احتلال إسرائيل لقريّة أم رشراش الفلسطينية على ساحل الخليج وإنشاء ميناء إيلات الإسرائيلي في ٩ آذار (مارس) ١٩٤٩ بعد توقيع اتفاقية رودس للهدنة في ٢٤ شباط (فبراير) ١٩٤٩ وبالمخالفة لأحكامها وقبل ادعاء إسرائيل بأن خليج العقبة قد أصبح مياهاً دولية، خاضعة لأحكام قانون أعالي البحار.

حيث كان خليج العقبة تحت السيطرة والسيادة العربية الخالصة لكل من مصر والمملكة العربية السعودية وفلسطين والأردن، كما كان خليجاً مغلقاً غير مستعمل في الملاحة الدولية، وقاصر في استعماله على الملاحة الساحلية للدول العربية الأربع المطلة عليه ويشكل أهمية استراتيجية خاصة لهذه الدول وعلى وجه العموم فإن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن قانون البحار لم تتطرق إلى وضع أحكام خاصة بالخلجان العامة والتاريخية، تهرباً من التطرق إلى خليج العقبة وأحالت الموضوع إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة لدراسته، ولا يزال موضوع الخلجان الدولية العامة والخلجان التاريخية غامضاً ويتنازع في فقه القانون الدولي العام اتجاهان:

اتجاه يرى إخضاعها لسيادة الدول المتشاطئة لاستعمالها لمياههما، استعمالاً مستمراً لمدة طويلة، ويرى الاتجاه الثاني مجرد جواز إخضاعها لسيادة الدول الساحلية على أساس ارتباط مصالحها الأساسية وأمنها وسلامتها بالخليج.

(١) د. حسن الراوي - الوضع القانوني لخليج العقبة ومضائق تيران، منشورات مجلة القضاء - نقابة المحامين - العراق ١٩٦٧ ص ١٤.

(٢) وتزيد مساحته عن مساحة دائرة نصف قطرها يساوي ضعف مدى البحر الإقليمي للدولة، راجع: د. عبدالكريم علوان - الوسيط في القانون الدولي العام - مكتبة دار الثقافة عمان/الأردن ١٤١٧ ص ٧٣

## \* الأحكام القانونية للخليج:

يختلف الحكم القانوني للخليج بحسب ما إذا كان واقعاً بالكامل في إقليم دولة واحدة، أو كان واقعاً في أقاليم أكثر من دولة<sup>(١)</sup> وتتبنى هذه التفرقة على:

١. معيار الموقع الجغرافي.
٢. معيار سعة فتحة الخليج التي توصله إلى البحر العام (البحر العالي).
٣. معيار الأحكام القانونية التي يخضع لها.

أما بالنسبة لمعيار الموقع الجغرافي فإن النوع الأول يقع بكامل مياهه وضايفيه داخل إقليم دولة واحدة<sup>(٢)</sup>، بحيث تمتلك جميع المياه التي تقع بين رأس الخليج (فتحته ونهايته) وبين ضفتيه (عرضه واتساعه) على طول الأراضي التابعة لها أي كانت المسافة بينهما وأياً كانت السعة الإجمالية للخليج (اتساعه) وذلك خلافاً للنوع الثاني الذي تحتويه أقاليم أكثر من دولة.

أما بالنسبة لمعيار سعة فتحة الخليج التي توصله بالبحر العام (البحر العالي) فإن الخليج الواقع بأكمله في إقليم دولة واحدة يتنوع إلى نوعين:

(أ) خليج يعتبر في حكم المياه الداخلية ويخضع في ملكيته وفي حقوق السيادة عليه للدولة صاحبة الإقليم وهو الذي لا يتعدى اتساع فتحته ضعف عرض البحر الإقليمي الذي تحدده الدولة صاحبة الإقليم<sup>(١)</sup> لبحرها الإقليمي.

(ب) خليج يعتبر جزءاً من أعالي البحار وهو الذي يتعدى اتساع فتحته أربعة أضعاف عرض البحر الإقليمي الذي تحدده الدولة صاحبة الإقليم، والتي لها الحق في أن يكون لها على كل ضفة من ضفتيه المتقابلتين بحر إقليمي، فإذا كانت الدولة صاحبة الإقليم تحدد بحرها

(١) أ.د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام ص ٣٦١ مرجع سابق.

(٢) أ.د. إبراهيم العناني - البحار المغلقة وشبه المغلقة - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم بجامعة الدول العربية ١٩٧٧ ص ٨٩ بتصرف.

(١) تختلف الدول في تحديد عرض بحرها الإقليمي فالدول الكبرى كالولايات المتحدة وبريطانيا تصر على تحديده بثلاثة أميال بحرية، أما بالنسبة لكل من السعودية ومصر فتحددانه باثني عشر ميلاً بحرياً، وقد جرى العرف الدولي في كثير من معاهدات الصيد الثنائية على تحديده بعشرة أميال بحرية وهو التحديد الذي أقره مجمع القانون الدولي في اجتماع ستوكهولم عام ١٩٢٨ وأخذ به مشروع تقنين لاهاي سنة ١٩٣٠ وقد حددته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة ١٩٥٨ باثني عشر ميلاً بحرياً.



الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً، فإنها تمتلك من مياه الخليج مسافة أربعة وعشرين ميلاً بحرياً من عرض الخليج، فإذا كان عرض الخليج ستين ميلاً بحرياً مثلاً فإن المنطقة الوسطى منه والتي تقدر بستة وثلاثين ميلاً بحرياً تعتبر من أعالي البحار أما المنطقة المتاخمة لكل شاطئ (ضفة) من شاطئيه على مسافة اثني عشر ميلاً فإنها تعتبر بحراً إقليمياً للدولة صاحبة الإقليم تخضع لسيادتها.

وذلك خلافاً للخليج الواقع في أرض أكثر من دولة، فإنه يعتبر من أعالي البحار فيما عدا المنطقة التي تخضع كبحر إقليمي لسيادة كل دولة من الدول الشاطئية المحيطة به، وذلك إذا كان اتساعه يزيد على ضعف البحر الإقليمي المتعارف عليه.

فإذا كان اتساعه يقل عن ذلك امتدت السيادة الإقليمية لكل من الدول المتقابلة الواقعة على شاطئيه المتقابلين إلى منتصف سطح المياه وذلك مع مراعاة حق المرور البريء لكافة السفن، سواء في ذلك سفن الدول الواقعة على الخليج أو السفن الأجنبية المتجهة نحو أي ميناء من موانئ هذه الدول أو الخارجة منها، وعلى سبيل المثال:

فإن خليج العقبة والذي هو الذراع الشرقي للبحر الأحمر يبلغ عرضه من اثني عشر ميلاً بحرياً إلى سبعة عشر ميلاً بحرياً، أما سعة مدخله بين الساحل السعودي والساحل المصري عند مضائق تيران فتبلغ حوالي تسعة أميال بحرية، وأما طول ساحله على الجانب المصري فيمتد إلى حوالي ١٢٥ ميلاً بحرياً وعلى الجانب السعودي ٩٥ ميلاً، وعلى الشاطئ الأردني أربعة أميال، وتحتل إسرائيل ٦ أميال بحرية، وقد ثار الخلاف حول الوضع القانوني لخليج العقبة والمضائق المؤدية إليه منذ أن أصبح لإسرائيل وجود على شاطئه بعد احتلالها لمنطقة أم رشاش الفلسطينية وإنشاء ميناء إيلات الإسرائيلي.

وتمثلت وجهة النظر العربية في اعتبار خليج العقبة بحيرة عربية شبه مغلقة (خليج تاريخي) لا يستخدم في الملاحة الدولية، وأن استخدامه قاصر على الدول العربية المحيطة به، وليس لإسرائيل حق المرور فيه، لأن وجودها على الخليج غير قانوني ولا تبرره قواعد القانون الدولي، لأنه تم باحتلال عسكري لمنطقة أم رشاش بعد إبرام اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل في ٢٤ فبراير (١) ١٩٤٩.

(١) أ.د. إبراهيم العناني - البحار المغلقة وشبه المغلقة ص ٩٣ مرجع سابق وراجع: الأستاذة أ.د. محمد حافظ غانم، أ.د. عائشة راتب، د. بطرس غالي - دراسة حول قضية خليج العقبة - الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والتشريع ص ٣٢ بتصرف.

غير أن هذه الحجج القانونية رغم وجاهتها، لم يلتفت إليها أحد في المجتمع الدولي بسبب الانحياز الأمريكي الأوربي الكامل لإسرائيل، وهو الذي مكن إسرائيل من فرض الأمر الواقع الذي تحول معه خليج العقبة إلى خليج دولي.

## \* الخلجان العربية:

توجد على شواطئ الدول العربية الكثير من الخلجان والجوانات، بعضها تضمه شواطئ دولة واحدة وبعضها تضمه شواطئ أكثر من دولة عربية.

فمن الخلجان والجوانات التي تضمها شواطئ دولة واحدة (في مصر العربية) خليج الطينة، وخليج العرب، وخليج أبو قير، وخليج السلام، وخليج أبو حشيف، وخليج الكنائس أو رأس الحكمة، وهي تقع كلها على البحر الأبيض المتوسط ويضاف إليها خليج السويس وجونة السويس وجونة غبة الزيت وجونة الغردقة، وجونة الصنبعة، وجونة أبي المخارج، وجونة الفول، (رأس بناس) وهي جميعها تقع على البحر الأحمر (وفي ليبيا) خليج سرت، (وفي تونس) خليج الحمامات وخليج قابس وخليج تونس وخليج أبو عزارة، (وفي سوريا) خليج السويدية (وفي الكويت) خليج الكويت.

ومن الخلجان التي تضمها شواطئ أكثر من دولة شاطئية عربية: خليج السلوم على البحر الأبيض بين كل من مصر وليبيا وخليج العقبة على البحر الأحمر وتطل عليه مصر والسعودية والأردن وإسرائيل، وخليج الإسكندرونة وتطل عليه سوريا وتركيا، وخليج عكار وتطل عليه سوريا ولبنان، وخليج عدن وتطل عليه اليمن والصومال، وخليج القمر وتطل عليه اليمن وسلطنة عمان، والخليج العربي وتطل عليه العراق وإيران والكويت ودولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وقطر وتبلغ مساحات (أطوال) الشواطئ العربية عليه: الإمارات العربية بساحل طوله ٨٠٠ كيلو متر بنسبة ٢٤%، ثم المملكة العربية السعودية بساحل طوله ٥٥٠ كيلو متر بنسبة ١٦%، ثم دولة قطر بساحل طوله ٣٨٠ بنسبة ١١%، ثم دولة الكويت بساحل طوله ٢٠٠ كيلو متر بنسبة ٦%، ثم دولة البحرين بساحل طوله ١٣٠ كيلو متر، بنسبة ٤%، ثم سلطنة عمان بساحل طوله ٩٠ كيلو متر بنسبة ٣.٦%، ثم العراق بساحل طوله ١٥ كيلو متر بنسبة ٤.٤%، أما سواحل إيران فتبلغ ١٢٠٠ كيلو متر، بنسبة ٣٦%<sup>(١)</sup> ولم

<sup>(١)</sup> راجع في الخلجان العربية وأطوال سواحل الخليج العربي: أ.د. إبراهيم العناني- البحار المغلقة وشبه المغلقة ص ٩٢ مرجع سابق، د. محمد السعيد إدريس - النظام الإقليمي للخليج العربي - رسالة دكتوراه - مركز دراسات الوحدة

يثر حول معظم هذه الخلجان أية خلافات من حيث تطبيق قواعد القانون الدولي عليها، ما عدا خليج العقبة، بسبب ما أحاط به من أوضاع وظروف سياسية واستراتيجية بعد إقامة إسرائيل لميناء إيلات عليه.

## المطلب الثاني

### النظرية العامة للمضايق

#### "ماهية المضيق وأحكامه القانونية"

المضيق أو البوغاز هو: ممر طبيعي بحري ضيق يفصل بين ضفتين من اليابسة ويصل بين بحرين أو بين جزأين من بحر مفتوح، ويشترط لاعتبار هذا الممر الطبيعي مضيقاً ألا يتجاوز اتساع فتحته ضعف عرض البحر الإقليمي<sup>(١)</sup>، وهذا هو التعريف الجغرافي للمضيق.

إلا أنه يوجد تعريف قانوني للمضيق ينصرف به إلى كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من أعالي البحار<sup>(٢)</sup>، ويشترك التعريفان (الجغرافي والقانوني) في اعتبار المضيق ممر بحري يربط بين بحرين إلا أنهما يختلفان في أن التعريف القانوني اشترط لاعتبار الممر البحري مضيقاً أن يتم استخدامه للملاحة الدولية عادة، وألا يتجاوز عرضاً معيناً وأن يسمح بالاتصال بين بحرين.

وذلك بغض النظر عن طبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق وعن طبيعة البحار التي يصل بينها وعن الاسم الذي يطلق على الممر، وسواء وجد الممر بين جزيرة وإقليم أرضي، أو بين جزيرتين أو بين إقليمين، فالشرط في المضيق أن تكون فتحته طبيعية وليست صناعية وألا يتجاوز اتساع فتحته

العربية بيروت ٢٠٠٠م ص ١٢٦ وراجع: د. عمر زكي غباشي - الوضع القانوني لخليج العقبة- المجلة المصرية للقانون الدولي ١٩٥٧م جلد ١٣ ص ١٣٨.

(١) د. عبدالكريم علوان - ص ٨٣ مرجع سابق،

(٢) د. محمد عمر مدني - القانون الدولي للبحار - معهد الدراسات الدبلوماسية بالرياض ١٤١٧ ص ٢٧

ضعف عرض البحر الإقليمي وأن يحصل بين بحرين<sup>(٣)</sup> وأن يكون مستعملاً لأغراض الملاحة الدولية عادة.

\* **شروط المضيق:** حتى يكون الممر البحري مضيقاً يشترط فيه:

١. أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية، وهذا الشرط يميز المضيق عن القناة التي حفرها الإنسان مثل قناة السويس.

٢. أن يكون ضيقاً بحيث لا تزيد فتحته عن ضعف اتساع البحر الإقليمي (٢٤ ميل بحري).

٣. أن يكون موصلاً بين بحرين عاليين (من أعالي البحار).

٤. أن يكون مستخدماً في العادة في الملاحة الدولية لجميع سفن دول العالم<sup>(١)</sup>.

\* **أنواع المضائق:** يمكننا التفرقة بين عدة أنواع من المضائق منها:

١. المضائق المحلية (الوطنية): وهي التي تقع ضفتها في إقليم دولة واحدة، وتخضع بالكامل

لسيادة هذه الدولة، ويرى معظم فقهاء القانون الدولي أن هذا النوع يعتبر جزءاً من الإقليم

البحري للدولة ويخضع لسيادتها واختصاصها الكامل وحققها في تنظيم الملاحة فيه، حيث

تعتبر مياهه مياهاً داخلية خاضعة لملكية هذه الدولة دون سواها ومن أمثلة هذا النوع

مضيق تيران وقت أن كانت جزيرة تيران خاضعة للسيادة المصرية قبل اتفاقية تسليم

الجزيرة من مصر إلى المملكة العربية السعودية، وكذا بوغازي الدردنيل والبوسفور وقت

أن كان البحر الأسود تابعاً لتركيا وحدها<sup>(٢)</sup>، ولم تتعرض اتفاقيات جنيف للبحار للعام

١٩٥٨ لهذا النوع بما يفيد إقرارها لما يجري عليه رأي الفقهاء بشأنها.

٢. المضائق الموصلة بين بحر عام وبحر مغلق (بحر إقليمي): ومثاله: مضيق جوبال في

مدخل خليج السويس ويصل بين البحر الأحمر وخليج السويس، وهذا الأخير يعتبر بحراً

داخلياً لأنه يقع بأكمله في الأراضي المصرية وتعد شواطئ المضيق أيضاً جزء من

(٣) أ.د. عبد العزيز سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٦٩ ص ٣٤٩.

(١) أ.د. محمد عمر مدني - القانون الدولي للبحار ص ٢٧٠ مرجع سابق.

(٢) أ.د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام ص ٣٦٨ مرجع سابق.

الأراضي المصرية وبالتالي يخضع للسيادة الإقليمية الكاملة لمصر<sup>(٣)</sup>، ولأنه غير مستخدم في الملاحة الدولية ومن ثم فإنه ليس هناك لأحد حق الملاحة فيه. أما إذا كان هذا النوع واقعاً بين أراضي دولتين أو أكثر فإن مياهه تعتبر مياهاً إقليمياً لا داخلية لتلك الدول بحيث يجوز لكل دولة أن تمارس سيادتها في حدود مياهها الإقليمية أي على الجزء المجاور لسواحلها من هذه المياه باعتبارها بحراً إقليمياً<sup>(٤)</sup>.

٣. المضائق الدولية: وهي التي تصل بين بحرين عاليين<sup>(١)</sup> (عامين) مثل مضائق الدردنيل والبوسفور بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود، ومضيق جبل طارق بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض ومضيق ماجلان بين المحيط الهادي والمحيط الأطلنطي ومضيق باب المنديب بين المحيط الهندي والبحر الأحمر.

ويذكر أستاذنا الدكتور علي صادق أبو هيف أن المضيق الموصل بين بحرين حرين (عاليين) إذا وقع كلا من جانبيه في أرض دولة واحدة دون أن يتعدى اتساعه ستة أميال فمياهه إقليمية، وإن كان اتساعه أكثر من ذلك فلا يعتبر منه إقليمياً سوى ثلاثة أميال من كل جانب (وذلك وقت أن كان اتساع البحر الإقليمي ثلاثة أميال بحرية فقط قبل عقد اتفاقية جنيف بشأن مساحة البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ والذي تم تحديده باثني عشر ميلاً بحرياً. على أنه في جميع الحالات يجب أن يكون المرور في المضيق حراً لسفن جميع الدول وليس للدولة صاحبة الإقليم أن تمنع المرور البريء فيه دون داع، إنما لها أن تفرض على هذا المرور من الإجراءات ما تقتضيه سلامتها وسلامة الملاحة ولها حق تحصيل رسوم على المرور مقابل ما تقوم به من عمليات الصيانة وجعل المضيق صالحاً دائماً للملاحة.

(٣) أ.د. إبراهيم العناني - البحار المغلقة وشبه المغلقة ص ٩٥ مرجع سابق.

(٤) أ.د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام ص ٤٥٦ بند ٢٣٨

(١) البحار العالية أو أعالي البحار هي تلك الأجزاء من البحار والمحيطات التي لا تدخل في الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية أي الواقعة فيما وراء المساحات البحرية الآتية: البحر الإقليمي، المنطقة الملاصقة المجاورة أو المتاخمة للبحر الإقليمي، لمنطقة الاقتصادية، الخالصة حتى مسافة مائتي ميل من خط الأساس على الساحل والتي يقاس منها البحر الإقليمي، الامتداد القاري (أي الامتداد الطبيعي للإقليم البري في قاع وما تحت قاع المساحات المائية البحرية المواجهة لشواطئ الدولة.

والقاعدة العامة في أعالي البحار أنها مفتوحة لجميع دول العالم ولا يجوز لأي دولة ادعاء سيادتها على أعالي البحار أو ضم أجزاء منها إلى الامتدادات البحرية الخاضعة لها أو منع دولاً معينة من استخدامها أو قصر الصيد فيها على رعاياها أو إقامة قواعد عسكرية أو إجراء مناورات عسكرية أو تجارب ذرية فيها، راجع: أ.د. أحمد أبو الوفا - كتاب الإعلام بقواعد القانون الدولي - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٤٢١ ح ٧ ص ٥٣، ٥٤ بتصرف.

أما إذا كان المضيق الموصل بين بحرين عاليين واقعاً في أرض دولتين كان لكل منهما السيادة على الجزء المجاور لسواحلها في حدود البحر الإقليمي، أو إلى الخط الأوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق، مع بقاءه في كلتا الحالتين مفتوحاً للمرور البريء لمراكب (سفن) جميع الدول.

ويقرر أستاذنا الدكتور إبراهيم العناني أنه ليس من المقبول بالنسبة لهذه المضايق أن تتحكم فيها الدولة أو الدول المشاطئة لها، بحيث تغلقها في وجه الملاحة الدولية، فإرادة دولة واحدة أو أكثر لا تستطيع أن تحظر المرور في ممرات مائية وجدت بطبيعتها لكي توحد بين منطقتين من البحار العامة، كما أن المصلحة الخاصة لا يقبل أن تكون متعارضة مع المصلحة العامة لجميع الدول، وإنما المقبول هو تنظيم المرور في هذه المضايق بموجب اتفاقيات دولية تحقق التوازن بين المصالح المتضاربة وفقاً للظروف الخاصة بكل مضيق بما يحقق حرية الملاحة وأمن الدول المشاطئة<sup>(١)</sup>.

\* أهمية المضايق: تبدو أهمية المضايق من عدد من الوجوه من أبرزها:

- (١) أنها ممرات طبيعية خلقها الله سبحانه وتعالى لكي توحد بين منطقتين بحريتين تفصل بينهما أرض يابسة فهي بمثابة طرق طبيعية تصل بين أجزاء من المساحات البحرية<sup>(٢)</sup>.
- (٢) أنها وسيلة للعبور من مساحات بحرية إلى مساحات بحرية أخرى.
- (٣) أنها يمكن أن تكون مصدراً من مصادر الإيراد للدولة التي يخترق المضيق إقليمها البري على نحو ما كانت تفعله الدنمارك مع دول بحر البلطيق ١٦٤٥-١٧٤٢م<sup>(٣)</sup>.
- (٤) أنها تخول للدولة التي يقع المضيق في إقليمها عندما تكون في حالة حرب حق ممارسة الرقابة على المرور في المضايق الموجودة في إقليمها نحو ما أقرته اتفاقية مونترية لعام ١٩٣٦ لتنظيم الملاحة في مضايق البوسفور والدردينيل من حق تركيا في تحصين المضايق وفي اشتراط أن يكون المرور فيها متوقفاً على إرادتها<sup>(٤)</sup>.

(١) راجع في شأن الملاحة في المضايق الدولية: أ.د. علي صادق أبو هيف - ص ٣٦٩ مرجع سابق، أ.د. إبراهيم العناني - ص ٩٨ مرجع سابق.

(٢) أ.د. أحمد أبو الوفا - ص ٤٧ مرجع سابق.

(٣) د. مصطفى الحناوي - قانون البحار الدولي ص ٢٠٤ مرجع سابق.

(٤) أ.د. محمد حافظ غانم وآخرون - دراسات حول قضية خليج العقبة ومضيق تيران ص ٢٩ مرجع سابق.

- (٥) أنه وعن طريق المضايق يمكن للدول المشاطئة لها أن تتصل بأعالي البحار مثل العراق التي لا تملك منفذاً بحرياً يوصلها إلى أعالي البحار سوى مضيق هرمز، ومثل الكويت التي لا تملك ساحلاً على أي بحر سوى الخليج العربي ولا تملك ممراً يوصلها إلى أعالي البحار سوى مضيق هرمز<sup>(١)</sup>.
- (٦) إن الاستخدامات الاقتصادية والتجارية للدول المستخدمة للمضيق قد تضيء عليه أهمية استراتيجية حيوية لهذه الدول.
- (٧) إن أهمية البحار التي يصل بينها المضيق وحجم المرور فيه وعدد السفن المارة به وحجم التجارة العالمية العابرة له تضيء على المضيق أهمية خاصة به.
- (٨) إن ارتباط المضيق بمصالح الكثير من الدول، وصراع القوى العظمى على السيطرة عليه تعطي للمضيق أهمية خاصة.
- \* **النظام القانوني للمضايق:** قبل تناول النظام القانوني للمضايق لا بد من الوقوف قليلاً عند ثلاثة مراحل لتطور تدوين قانون البحار بعد الحرب العالمية الثانية:
- (١) المرحلة الأولى: مؤتمر جنيف لقانون البحار ١٩٥٨-١٩٦٠م<sup>(٢)</sup>.
- في تاريخ ١١/١١/١٩٤٧ صدر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ١٧٤ بتشكيل لجنة القانون الدولي التي عهد إليها بتدوين القانون الدولي مع الاهتمام بصفة خاصة بموضوعي (البحر الإقليمي)، (أعالي البحار) وفي عام ١٩٥٦ قدمت اللجنة تقريرها النهائي إلى الجمعية العامة واقترحت عقد مؤتمر دولي لمناقشة القانون الدولي للبحار. واستجابة لهذا الاقتراح دعت الجمعية العامة إلى عقد هذا المؤتمر في ٢١/٢/١٩٥٧ بقرارها رقم ١١/١١٠٥، وبالفعل تم عقد المؤتمر الأول لقانون البحار الدولي في جنيف خلال الفترة من ٢/٢٤ حتى ١٩٥٨/٤/٢٧ بحضور مندوبين عن ٨٦ دولة من بينها المملكة العربية السعودية، وقد كان واضحاً خلال المؤتمر حجم الخلافات العميقة بين الدول الكبرى ذات الأساطيل البحرية الضخمة والدول النامية، وبالرغم من هذه الخلافات فقد أسفر المؤتمر عن إقرار أربع اتفاقيات دولية هي:

(١) د. خليل إسماعيل الحديثي - نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز. ص ٢٥١ مرجع سابق.

(٢) د. منصور بن خضران الداموك - المملكة العربية السعودية وقانون البحار، ط ١ ١٤٢٢ هـ بدون ناشر ص ١٣ بتصرف.

- أ- اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة التي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٤/٩/١٠.
- ب- اتفاقية أعالي البحار التي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٢/٩/٣٠<sup>(١)</sup>.
- ج- اتفاقية الامتداد القاري التي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٤/٩/١٠<sup>(٢)</sup>.
- د- الاتفاقية الخاصة بصيد الأسماك والمحافظة على المصادر الحية في قيعان أعالي البحار التي دخلت حيز النفاذ في مارس ١٩٦٦.
- إلا أن هذا المؤتمر فشل في التوصل إلى اتفاقيات بشأن عرض البحر الإقليمي، وحدود منطقة الصيد الخالصة.
- (٢) مؤتمر جنيف الثاني المنعقد خلال الفترة من ١٧ مارس حتى ٢٦ أبريل ١٩٦٠ وقد دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها رقم ١٢/١٣٠٧ في ١٠/١٢/١٩٥٨ للتوصل إلى اتفاقيات بشأن عرض البحر الإقليمي وحدود منطقة الصيد السمكية إلا أن هذا المؤتمر فشل في التوصل إلى أية اتفاقيات بشأن المشكلتين.
- (٣) مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ١٩٧٣-١٩٨٢ لمراجعة اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨، وإقرار نظام قانوني جديد بموجب اتفاقية ذات صبغة دولية شاملة وقد دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها رقم ٢٨/٣٠٦٧، وعقدت أولى جلساته في نيويورك في الفترة من ٣-١٥ ديسمبر ١٩٧٣ وقد استمر انعقاد هذا المؤتمر تسع سنوات من عام ١٩٧٣-١٩٨٢، وقد تمكن المؤتمر من إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢<sup>(٣)</sup>، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في ١٦/١١/١٩٩٤ وأهم ما يميز هذه الاتفاقية<sup>(٤)</sup>:
- أ- تحديد عرض البحر الإقليمي بما لا يتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً تقاس من خطوط الأساس.
- ب- إقرار حق الدولة الساحلية في إنشاء منطقة اقتصادية خالصة بعرض ٢٠٠ ميل بحري، تباشر عليها حقوقاً سيادية على الموارد الطبيعية الحية وغير الحية.

(١) أ.د. محمد حافظ غانم - محاضرات عن النظام القانوني للبحار - معهد الدراسات العربية العالية بجامعة الدول العربية ١٩٦٠ ص ٢١١.

(٢) أ.د. الشافعي محمد بشير - القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية ص ٢٩٣.

(٣) راجع نص هذه الاتفاقية في ترجمتها العربية في: المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد ٣٨ لعام ١٩٨٣ ص ٢٤٦.

(٤) د. منصور الداموك - المملكة العربية السعودية وقانون البحار الدولي ص ٢١ مرجع سابق.



ج- إقرار مفهوم المرور العابر في المضائق الدولية.  
د- منح الدول الحبيسة غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً المزيد من الحقوق ومع شمولية هذه الاتفاقية ومعالجتها لكثير من الجوانب المتعلقة بقانون البحار إلا أنه لا تزال هناك الكثير من المسائل العالقة والمتنازع بشأنها بين الدول نظراً لتطور استخدامات البحار وضخامة ما تحتوي عليه قيعانها من مصادر وموارد اقتصادية ومعادن وأسماك، وهو الأمر الذي يجعل هذه المسائل والمشكلات جدول أعمال لا ينتهي لاتفاقيات جديدة.  
ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قد قسمت المضائق إلى قسمين: (الأول) المضائق الدولية، (الثاني) المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية خاصة عقدت من زمن بعيد ولا تزال سارية، وكذلك المضائق التي يمر خلالها طرق توجد في البحر العالي أو في منطقة اقتصادية خالصة، وهذان النوعان المتواجدان في التقسيم الثاني لا تسري عليهما الاتفاقية ولا يخضعان للنظام القانوني للمضائق المقرر فيها، وذلك خلافاً للمضائق الدولية التي تخضعها الاتفاقية لأحكامها القانونية.  
لذلك فإننا عندما نعنون بعنوان: النظام القانوني للمضائق فإننا نقصد بها المضائق الدولية الخاضعة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

## \* مفهوم ونطاق النظام القانوني للمضائق<sup>(١)</sup>:

لقد تناولت الاتفاقية السالفة الذكر النظام القانوني للمضائق من زاويتي حق المرور العابر، وحق المرور البريء لجميع السفن من خلال تلك المضائق وبناء على اقتصار تناول الاتفاقية على تنظيم هذين الحقين فقط، فإن النظام القانوني للمضائق يقتصر نطاق تناوله والبحث فيه على حقوق المرور أو العبور فقط، بحيث لا يتعدى هذا النطاق إلى المسائل التالية:

(١) أ.د. أبو الوفا - كتاب الإعلام بقواعد القانون الدولي ، ص ٤٨ مرجع سابق، وراجع: د. منتصور سعيد حمودة - القانون الدولي المعاصر ص ٥٣١ مرجع سابق.

١. النظام الخاص بمياه هذه المضائق وهل هي مياه دولية أو مياه داخلية.
٢. حقوق السيادة والولاية على المضائق للدول المشاطئة لها.
٣. حقوق الدول المشاطئة على قاع المضائق والغلاف الجوي الذي يعلوها وفي هذا الخصوص تنص الفقرتان أ،ب من المادة ٣٥ من الاتفاقية على: "عدم تأثر المياه الداخلية لدولة المضيق بالمرور فيه، ذلك لأن المياه الداخلية لأية دولة تكون خاضعة لسيادتها، الأمر الذي يحتم عدم استخدامها رغما عنها (إلا إذا أدخلت الدولة في مياهها الداخلية مساحات مائية لم تكن تعتبر كذلك من قبل) كما تنص الفقرة (ب) على أن:  
"النظام الخاص بالمضائق لا يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المطلة على المضيق، بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار".  
وفي هذا الشأن يقول أستاذنا الدكتور محمد طلعت الغنيمي<sup>(٢)</sup>: "رغم أن مياه المضيق قد تعتبر مياهاً داخلية إلا أنها قد تخضع لنظام المرور البريء فالمضيق الذي يفصل بين بحرين عاليين يجب أن يترك للملاحة الحرة البريئة لكافة الدول، حتى ولو كان شاطئاه لدولة واحدة وكانت مياهه إقليمية أو داخلية وهذه نتيجة طبيعية لمبدأ حرية البحار".  
ويذهب أستاذنا الدكتور عبدالعزيز سرحان<sup>(١)</sup> إلى القول بأن القاعدة العامة بالنسبة للملاحة الدولية، أن جميع السفن تتمتع بحرية المرور في المضيق أيًا كان نوعه، وليس لدولة الإقليم أن تعرقل المرور في المضيق، ولكن لها أن تنظم الملاحة فيه بالكيفية التي إلى تؤدي تحقيق أمنها وسلامة الملاحة في المضيق.  
ويضيف أستاذنا الدكتور علي صادق أبو هيف<sup>(٢)</sup> القول بأنه: "ليس للدولة صاحبة الإقليم أن تمنع مرور المراكب الحربية من المضيق منعاً مطلقاً في وقت

(٢) أ.د. محمد طلعت الغنيمي - الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلم) منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٠ ص ١٠٧٣

(١) أ.د. عبدالعزيز محمد سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٦٩ ص ٣٤٩.

(٢) أ.د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٦٦ ص ٤٥٦، وراجع: أ.د. مفيد شهاب - قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية - معهد البحوث والدراسات العربية ١٩٨٩ ص ٥٠٥-٥٠٧ بتصرف.

السلم أو في وقت الحرب، ما لم تكن طرفاً فيها، إنما لها أن تنظم اختراق هذه المراكب للبوغاز وأن تضع على مرورها بعض القيود".

## \* التعريف بالمرور العابر والمرور البريء:

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ مساحة البحر الإقليمي لكل دولة مشاطئة، على المضيق باثني عشر ميلاً بحرياً، وقد نتج عن هذا التحديد أن أصبحت غالبية المضائق على الخريطة الدولية بحاراً إقليمياً للدول المشاطئة عليها<sup>(٣)</sup> ومن المعلوم أن الطبيعة القانونية التي تصدق على البحر الإقليمي هي أنه جزء من إقليم الدولة اليابس تغمره المياه، وهو يخضع لسيادتها شأنه في ذلك شأن إقليمها البري. وينبغي على ذلك:

أن لكل دولة الحق في أن تمارس على بحرها الإقليمي وعلى قاع هذا البحر جميع الحقوق التي تنفرع عن سيادتها وسلطانها فلها على سبيل المثال:

- (أ) قصر الصيد في نطاق بحرها الإقليمي على رعاياها وحدهم.
- (ب) قصر الاستغلال الاقتصادي لقاع هذا البحر على رعاياها<sup>(٤)</sup>.
- (ج) حظر الحرب البحرية على الدول الأخرى في نطاق بحرها الإقليمي كي تبعد الدولة عن شواطئها نتائج مثل هذه الحرب.
- (د) الحق في فرض الرقابة الصحية في نطاق بحرها الإقليمي لمنع اقتراب السفن التي تحمل المواد المشعة والأوبئة والأمراض من شواطئها.
- (هـ) الحق في حظر المرور غير البريء في نطاق بحرها الإقليمي بالنسبة لسفن التجسس الأجنبية (وسفن تهريب المهاجرين غير الشرعيين).
- (و) الحق في ممارسة الاختصاص القضائي (المدني والجنائي) في مواجهة الأعمال التي تقع على السفن في نطاق البحر الإقليمي والتي يكون من شأنها تهديد النظام العام في إقليم الدولة.

(٣) د. محمد عمر مدني - ص ٢٧٧ مرجع سابق.

(٤) د. عبدالكريم علوان - الوسيط في القانون الدولي العام في وقت السلم والحرب ص ٢٨٦ مرجع سابق بتصرف.

ومع إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لتحديد البحر الإقليمي باتني عشر ميلاً بحرياً وما ترتب على ذلك من نتائج، فقد أقرت كذلك مفهوم المرور العابر في المضائق الدولية، فما هو هذا المفهوم؟

\* **مفهوم المرور العابر:** المرور العابر هو<sup>(١)</sup>: العبور السريع المتواصل في المضيق<sup>(٢)</sup> الذي تقوم به السفن أو الطائرات المحلقة في الجو.

\* **ضوابط المرور العابر وفقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية<sup>(٣)</sup>:**

(١) تمتع جميع السفن والطائرات بحرية الملاحة والطيران في مياه وأجواء المضائق التي تشملها الاتفاقية التي تصل بين مساحة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة لدولة شاطئية، أو مساحة من منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار (أي المرور في المضيق ذهاباً وعودة إلى موانئ الدول التي تقع خلفه).

(٢) أن يكون المرور العابر سريعاً ومتواصلاً دون توقف في المضيق إلا بعذر قهري، (قوة قاهرة).

(٣) أن يكون المرور لأغراض الملاحة بعيدة المدى أو لأغراض الدخول إلى موانئ الدول المشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى هذه الدولة.

(٤) التزام السفن والطائرات العابرة للمضيق بالإجراءات التي تطلبها دولة الإقليم ضماناً لأمنها وسلامتها وحفاظاً على سلامة المضيق.

(٥) ألا يترتب على المرور العابر مساساً بالنظام القانوني لمياه المضيق أو بسيادة وولاية الدولة المشاطئة على بحرها الإقليمي وغلافها الجوي حيث تلتزم السفن العابرة بالواجبات التالية:

أ- السير دون إبطاء بالسرعة والطريقة المألوفتين وفقاً للظروف والأحوال البحرية والجوية.

ب- الامتناع عن استعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو الاعتداء على سيادة الدولة المشاطئة للمضيق وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي.

(١) د. منتصر سعيد حمودة - القانون الدولي المعاصر ص ٥٣٤.

(٢) أ.د. محمد عمر مدني - ص ٢٧٩ مرجع سابق.

(٣) أ.د. سمعان فرج الله - وضع المضائق الدولية في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - معهد البحوث والدراسات العربية ص ٤١١-٤١٤

ج- الامتناع عن تلويث مياه المضيق أو تهريب المهاجرين غير الشرعيين أو السلع والبضائع المحظورة.

د- أن ترفع السفينة أو الغواصة علم دولة جنسيتها.

(٦) التزام دولة الإقليم المشاطئة للمضيق بالواجبات التالية:

أ- تعيين ممرات ونظم بحرية لتقسيم وتنظيم حركة مرور السفن لمنع تصادمها واعتماد هذه الممرات والنظم من المنظمة الدولية المختصة والإعلان عن هذه الممرات والنظم بصورة كافية.

ب- إصدار القوانين التي تراها كافية لسلامة الملاحة ومنع التلوث والصيد ومنع تحميل أو إنزال السلع والأفراد والعملات دون تمييز بين السفن ودون إنكار أو إعاقة أو إخلال بحق المرور العابر والإعلان عن هذه القوانين بصورة كافية.

\* تعريف المرور البريء وضوابطه:

المرور البريء حق لجميع السفن الأجنبية وليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة المشاطئة، وهو قيد رتبة العرف الدولي المتواتر يحد من سلطان وسيادة الدولة المشاطئة للمضيق على بحرها الإقليمي ومنطقتها الاقتصادية الخالصة معترف به دولياً ومجمع عليه في العمل وفي الفقه وفي القضاء الدوليين، كما أقرته الفقرة الأولى من المادة ١٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في خصوص البحر الإقليمي بقولها: "السفن التابعة لجميع الدول أن تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي في حدود أحكام هذه الاتفاقية".

والمرور البريء أو المرور غير المهيمن للدولة الشاطئة أو الضار بمصالحها هو: "عبور البحر الإقليمي على صورة من إحدى الصور الثلاث التالية"<sup>(١)</sup>:

(١) أن تتخذ السفينة طريقها في البحر الإقليمي من غير أن تقصد أحد موانئ الدول الشاطئة أو أحد أرصفتها.

(٢) أن تتخذ السفينة طريقها في البحر الإقليمي بقصد الدخول في منطقة المياه الداخلية للدول الشاطئة.

(١) أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم - ص ٤٣٩ مرجع سابق بتصرف.

٣) أن تكون السفينة خارجة من المياه الداخلية للدولة الشاطئية وتعبر البحر الإقليمي لها متجهة إلى البحار الدولية.  
والمقصود بالمرور البريء هو مجرد المرور في المياه الإقليمية في محاذاة الشاطئ للاتجاه إلى مياه دولة أخرى مجاورة أو في الطريق إلى البحر العالي<sup>(١)</sup>.  
وقد أقرت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة عشرة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بحق في السفن حالة المرور البريء في الوقوف أو الرسو إذا صار ذلك ضرورة لازمة من جراء قوة قاهرة أو محنة من جراء الظروف الجوية أو الملاحية أو ما يصيب السفينة من عطب. فإذا لم يكن شيئاً من ذلك وتوقفت السفينة فإن توقفها يثير الشكوك حولها ومن حق الدولة الشاطئية وقتئذ استرداد حقوق سيادتها على مياهها الإقليمية واتخاذ ما تراه مناسباً من إجراءات ضد السفينة<sup>(٢)</sup>.

## \* عناصر البراءة في المرور البريء<sup>(٤)</sup>:

- ١) عدم الإضرار بالسلم الاجتماعي للدولة الشاطئية المترتب على ما تحمله السفينة من أشخاص أو ما تنقله من شحنات محظور دخولها.
- ٢) عدم الإخلال بالنظام العام في الدولة الشاطئية<sup>(١)</sup>.
- ٣) عدم الإضرار بأمن وسلامة إقليم الدولة الشاطئية، وتقتضي هذه العناصر مايلي:
  - أ- أن ممارسة الصيد في البحار الإقليمية للدول الشاطئية لا يعتبر مروراً بريئاً.
  - ب- أن سير الغواصات تحت الماء وبدون رفع علم دولة جنسيتها لا يعتبر مروراً بريئاً.
  - ج- أن عدم احترام السفينة لقوانين ولوائح الدولة الشاطئية لا يعتبر مروراً بريئاً.
  - د- أن من حق الدولة الشاطئية اتخاذ الخطوات الضرورية في بحرها الإقليمي لمنع المرور غير البريء<sup>(٢)</sup>.

(٢) د. حسن الراوي - الوضع القانوني لخليج العقبة ومضايق تيران - ص ٤١ مرجع سابق.

(٣) الفقرة ١ من المادة ١٦ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

(٤) الفقرة ٤ من المادة ١٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ (اتفاقية البحر الإقليمي)،

(١) أ.د. حامد سلطان - ص ٤٤١ مرجع سابق.

(٢) أ.د. الشافعي محمد بشير - ص ٢٨٧ مرجع سابق.

- \* حالات المرور غير البريء<sup>(٣)</sup>: يعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إذا اضطلعت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من النشاطات التالية:
- (١) أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي.
  - (٢) أي مناورة عسكرية أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
  - (٣) أي عمل يستهدف جمع المعلومات ويكون من شأنه الإضرار بدفاع أو أمن الدولة الساحلية،
  - (٤) أي عمل دعائي يستهدف المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
  - (٥) إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها على السفينة.
  - (٦) إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله على السفينة.
  - (٧) تحميل أو إنزال أي عملة أو شخص على نحو منافٍ للأنظمة الجمركية أو الضريبية أو أنظمة الهجرة أو الأنظمة الصحية للدولة الساحلية.
  - (٨) أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير.
  - (٩) أي عمل من أعمال صيد الأسماك.
  - (١٠) الاضطلاع بأنشطة بحثية أو دراسية.
  - (١١) أي عمل يستهدف التدخل في شبكات الاتصالات أو في أي من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
  - (١٢) أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور والخلاصة:
- أن جميع مصادر القانون الدولي<sup>(١)</sup> تتجه نحو تقرير مبدأ المرور الحر في المضائق الدولية والتعبير عنه بحق المرور البريء وحق المرور العابر.

(٣) د. فخري رشيد مهنا - النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز - مطبعة الأديب البغدادية - بغداد ١٩٨٠ ص ١١٧-١١٨ بتصرف.

(١) العرف، العمل الدولي، الفقه، القضاء، الاتفاقيات الدولية والمؤتمرات التي عقدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة.

## المبحث الثاني

### مضيق هرمز

هو: أحد الممرات المائية الطبيعية الضيقة الهامة المستخدمة للملاحة الدولية وبصورة معتادة منذ زمن بعيد، وسوف نجيب في هذا المبحث على سؤالين رئيسيين هما:

(١) باعتبار أن مضيق هرمز مضيق تاريخي<sup>(١)</sup> وممر مائي دولي، فهل يعتبر مضيقاً دولياً أم لا؟

(٢) هل يمكن للدولتين المتشاطنتين عليه (سلطنة عمان وإيران) معاً أو إحداهما إغلاقه في وجه الملاحة الدولية وما هي مشروعية هذا التصرف على فرض حدوثه، وسوف نجيب على هذين السؤالين بالطريق المباشر والطريق الضمني من خلال ثلاثة مطالب على النحو التالي:

- \* المطلب الأول: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز.
- \* المطلب الثاني: الأهمية الإستراتيجية للمضيق.
- \* المطلب الثالث: النظام القانوني لمضيق هرمز.

(١) تعد فكرة المضيق التاريخي امتداداً لفكرة المياه التاريخية التي يمكن اتخاذها كأساس للسيادة العربية الإيرانية المشتركة على مياه الخليج العربي ومضيق هرمز حيث تتأسس السيادة المشتركة على مياه الخليج والمضيق على الاعتبارات التالية:

أ- أن هذه المياه كانت خاضعة لسيادة الدولة الإسلامية التي تفرعت عنها جميع دول الخليج العربي منذ الفتح الإسلامي لبلاد فارس لنحو ألف عام تقريباً

ب- إن المضيق يحمل اسم جزيرة هرمز التي كانت حتى عام ١٥١٥م مملكة تخضع لحكم أسرة عربية من عمان ونجح البرتغاليون في احتلالها عام ١٥١٥م، وفي عام ١٦٣٢ استطاعت القوات البريطانية والفارسية طرد البرتغاليين منها واحتلتها إيران مكان البرتغاليين.



## المطلب الأول

### الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

بحسب الخرائط المرفقة يعتبر الخليج العربي امتداداً للمحيط الهندي وبحر العرب وخليج عمان داخل الأرض اليابسة في قارة آسيا عن طريق مضيق هرمز الذي يصل خليج عمان بالخليج العربي، وهذان الخليجان يفصلان بين السواحل الإيرانية التي تقع إلى جهة الشمال الغربي من الخليجين وبين السواحل العربية التي تقع إلى جهة الجنوب الغربي من الخليجين.

ويعتبر الخليج العربي بحراً داخلياً أو بحيرة مغلقة يقع العراق في شماله الغربي ودول الخليج الست في جنوبه الشرقي وتقع إيران في شماله الشرقي، ويذكر الدكتور محمد رشيد الفيل في كتابه: الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي أن مضيق هرمز لم تتكون فتحته إلا في عصور جيولوجية متأخرة<sup>(١)</sup>.

ويضم المضيق عدداً من الجزر الصغيرة غير المأهولة أكبرها جزيرة قشم الإيرانية وجزيرة لارك، وجزيرة هرمز التي ينسب إليها المضيق، إضافة إلى الجزر الإماراتية الثلاث التي احتلتها إيران بالطرق غير المشروعة وهي: طناب الكبرى، وطناب الصغرى، وأبو موسى.

ويبلغ عرض المضيق نحو خمسين كيلو متر، وعمقه نحو ستين متراً، أما عرض ممري الدخول إليه والخروج منه فيبلغ نحو مئتين بحريين أي ما يعادل ٥.١ خمسة كيلومترات ومائة متر.

ويمثل الجزء الصالح للملاحة في المضيق نحو عشرة كيلومترات من المياه العميقة نسبياً الصالحة لمرور ناقلات النفط، ويقع هذا الجزء داخل المياه الإقليمية لسلطنة عمان، وبمنحها حقوق السيادة والإشراف على حركة الملاحة البحرية في المضيق.

ويعتبر مضيق هرمز من وجهة نظر القانون الدولي للبحار مضيقاً دولياً لأنه يصل بين بحر عالٍ يعتبر امتداداً للمحيط الهندي، وهو بحر العرب وخليج عمان وبين الخليج العربي، ومن ثم فإنه يخضع لمبادئ حرية الملاحة والمرور البريء والمرور العابر.

(١) د. محمد رشيد الفيل - الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي - رابطة الاجتماعيين بدولة الكويت - بدون تاريخ ص ٤١.

وتتألف شواطئ مضيق هرمز الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام الإيرانية وتتألف شواطئه الجنوبية من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موز ندام الواقعة في أقصى الشمال من أراضي سلطنة عمان<sup>(١)</sup>.

ليس هناك موانئ ولا أرصفة للتحميل أو التنزيل في المنطقة إلا بجانب مدينة قشم، وبعض الأرصفة في بندر عباس الإيرانية.

وتبعد جزيرة أبو موسى التابعة لأمانة الشارقة عن مدخل مضيق هرمز بحوالي ١٦٠ كم وتبعد عن ساحل الشارقة ٦٠ كم وعن الساحل الإيراني ٧٥ كم ومساحتها حوالي ٢٠ كم مربع، وأما طناب الكبرى والصغرى التابعتان لأمانة رأس الخيمة فإن الأولى تبعد عن رأس الخيمة بحوالي ٢٠٠ كم ومساحتها لا تتجاوز ٩ كيلو متر مربع وفيها فنان لإرشاد السفن، وأما طناب الصغرى فتبعد حوالي ٩٠ كم عن ساحل رأس الخيمة، وقد احتلت الجيوش الإيرانية الجزر الإماراتية الثلاث في ١٩٧١/١١/٢٨ بالقوة في محاولة منها لفرض السيطرة على مضيق هرمز وعلى الخليج العربي.

ويعتبر مضيق هرمز المنفذ الوحيد للخليج العربي وهمزة الوصل بين مياه الخليج شبه المغلقة وبين البحار العالمية، والمنفذ البحري الوحيد لكل من دولة قطر والبحرين والكويت والعراق، وأحد المنافذ البحرية الرئيسية لكل من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة.

ويتحكم مضيق هرمز في مدن وموانئ الشارقة ودبي وأبو ظبي والدوحة والمنامة والدمام ورأس تنورة والقطيف والظهران وبقين ودخان والسفانية وميناء سعود والجبيل والخفجي والكويت وجزيرة يوبيان وعبدان وشهبورة وبوشهر وبندر عباس وبندر لنجة ورأس الخيمة.

(١) د. فخري رشيد مهنا - ص ١٦٤ مرجع سابق. و(قشم) جزيرة طولها حوالي ٦٠ ميلاً تقع بموازاة الساحل الإيراني، (هنجام) جزيرة اتساعها حوالي ٥ أميال وتقع بمحاذاة الساحل الجنوبي الشرقي لإيران (ولاراك) جزيرة طولها ٥ أميال وتقع على بعد ٤ أميال في الجنوب الشرقي طرف جزيرة قشم.

## المطلب الثاني

### الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز

منذ أغوار زمنية سحيقة ترجع إلى عهد الكنعانيين والفينيقيين والعرب يقطنون السواحل الغربية للخليج العربي من بلاد العراق في شماله إلى عمان في جنوبه الشرقي، وقد عرف هذا الخليج بالخليج العربي عند الرومان واليونان<sup>(١)</sup>.

ومع انتشار الإسلام وفي معركة القادسية في السنة السادسة عشرة من الهجرة وبقيادة سعد بن أبي وقاص تحول الخليج العربي إلى بحيرة عربية إسلامية وفي عهد عبدالملك بن مروان سنة ٩٢ هـ بقيادة محمد بن قاسم الثقفي، ضم العرب إلى سيادة الدولة العربية الضفة الشرقية للخليج العربي بأكملها.

وظلت السيادة العربية على الخليج بما فيه مضيق هرمز حتى سيطر البرتغاليون عليه في عام ١٥٠٨م<sup>(٢)</sup> وقد استمرت السيطرة البرتغالية على الخليج العربي وعلى مضيق هرمز حتى عام ١٦٣٢م عندما انهزم البرتغاليون أمام الجيوش الانجليزية والفارسية والقبائل العربية في هرمز ووقع الخليج والمضيق تحت السيطرة البريطانية والتي استمرت نحو ثلاثة قرون. وقد كانت جزيرة هرمز التي ينسب إليها المضيق والتي تقع في مدخله في القرن السادس عشر مملكة تخضع لحكم أسرة عربية من عمان، ونجح البرتغاليون في احتلالها عام ١٥١٥ وفي عام ١٦٣٢ استطاعت القوات البريطانية والفارسية المشتركة طرد البرتغاليين منها واحتلتها إيران في عهد الشاه عباس الأول وما زالت خاضعة للسيادة الإيرانية منذ ذلك الوقت.

وقد كان مضيق هرمز قبل وبعد الاحتلال البرتغالي ثم البريطاني المنفذ البحري الوحيد للتجارة العالمية من وإلى حوض الخليج العربي.. وتزايدت أهميته الإستراتيجية كمر دولي لأهم مورد من موارد الطاقة العالمية بعد الإنتاج الحقيقي للنفط بعد الحرب العالمية الثانية، حيث تم اكتشاف النفط في البحرين عام ١٩٣٢، وفي الكويت عام ١٩٣٦ وفي السعودية عام ١٩٣٨ وفي قطر عام ١٩٣٩ وبعد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها نشطت شركات النفط العالمية في

(١) د. صبري فارس- الخليج العربي - دراسة في الجغرافيا السياسية - رسالة دكتوراه جامعة بغداد ١٩٧٦ - ص ٣٠

(٢) د. محمد متولي - حوض الخليج العربي - مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٧٥ ص ٦ وما بعدها بتصرف.

استكشاف المزيد من النفط وفي تصديره من منطقة الخليج العربي عبر مضيق هرمز إلى كافة دول العالم، حيث يمر عبر هذا المضيق حوالي ٤٠% من الإنتاج العالمي من النفط، وحيث تصدر السعودية من خلاله نحو ٨٨% من إنتاجها النفطي ويصدر العراق من خلاله ٩٨% من إنتاجه وتصدر دولة الإمارات العربية المتحدة من خلاله نحو ٩٨% من إنتاجها وتصدر كل من إيران والكويت وقطر والبحرين من خلاله كل إنتاجها النفطي، وذلك بما يفوق ١٧ مليون برميل يومياً.

وحيث تستورد من خلاله اليابان أكثر من ٩٠% من احتياجاتها النفطية، وتستورد الصين من خلاله نحو ٨٠% من احتياجاتها، وتستورد الولايات المتحدة ودول الاتحاد الأوروبي والهند وكوريا وسنغافورة والكثير من الدول الأخرى من خلاله معظم احتياجاتها النفطية ومنها إيطاليا وإسبانيا واليونان وغيرها.

ونظراً لهذه الأهمية الإستراتيجية للمضيق واحتراماً من إقدام إيران على تنفيذ تهديداتها بإغلاقه، فإن العديد من دول الخليج العربي تفكر جيداً، بل اتخذت بعض الخطوات العملية لتصدير إنتاجها من النفط والغاز الطبيعي عبر أنابيب، وبالفعل قامت المملكة العربية السعودية بمد خط أنابيب رأس التنورة، وقامت دولة الإمارات العربية المتحدة منذ عام ٢٠١٢ بمد خط أنابيب، كما تفكر دول الخليج العربي بالاتفاق مع سلطنة عمان بشق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية، وقد تواترت الأنباء عن عزم المملكة العربية السعودية على شق قناة مائية عبر أراضيها تصل ما بين الخليج العربي والبحر الأحمر، وهو مشروع عملاق يستحق مزيد من الدراسة والجرأة في تنفيذه سوف يغير الخريطة السياسية والتجارية والاقتصادية لمنطقة الخليج بأسرها.

\* الأهمية الإقليمية والدولية لمضيق هرمز: يحظى مضيق هرمز بعدد من وجوه الأهمية يمكننا ذكر أهمها فيما يلي:

- (١) أنه يعد المنفذ البحري الوحيد لكل من العراق والكويت والبحرين وقطر ووسيلتها للاتصال بالعالم الخارجي بطريق البحر.
- (٢) أنه ممر دولي للنفط يربط بين منطقة تملك أكبر إنتاج وأكبر احتياطي نفطي في العالم وبين الأسواق العالمية للنفط.

- (٣) أنه ممر لأكبر نسبة من التجارة العالمية في العالم من واردات دول الخليج العربي من الأسلحة الدفاعية ومن المنتجات الصناعية والزراعية والتكنولوجية والسلع الوسيطة والسلع الإنتاجية إذ عن طريقه تمر جميع صادرات وواردات دول المنطقة.
- (٤) أنه من أكثر المناطق الساخنة في العالم التي تشهد صراعاً بين القوى العظمى للسيطرة على المنطقة العربية المحيطة به.
- (٥) أنه وبحكم موقعه الجغرافي يمثل مركزاً فريداً على مسرح السياسة الدولية من حيث تحكمه في مداخل ومخارج جميع دول الخليج العربي وهي من أغنى دول العالم وأكثرها استيراداً لمنتجات الدول الصناعية الكبرى.
- إلا أنه وإن كان مضيق هرمز يشكل أهمية حيوية بالنسبة لدول الخليج العربي السبع المطلة على الخليج فإن هذه الأهمية تختلف من دولة لأخرى فأهميته بالنسبة للعراق والكويت والبحرين وقطر التي لا تملك منفذاً بحرياً يوصلها إلى البحار العالمية سواء، غير أهميته بالنسبة للسعودية وسلطنة عمان التي تمتلك كل منهما منافذ بحرية أخرى متعددة على البحر الأحمر وخليج عمان.
- غير أن أهميته بالنسبة للسعودية تفوق أهمية البحر الأحمر ومضيق باب المندب بالنسبة لها في تصدير إنتاجها من النفط والغاز الطبيعي، لأن معظم حقولها النفطية وأغزرها إنتاجاً تقع على شواطئ الخليج العربي أو تحت مياهه وبصفة خاصة حقول نفط (الخفجي) التي تعد أكبر حقول ساحلية للنفط في العالم، والتي يتم تصديرها إلى الأسواق العالمية عبر مضيق هرمز.
- (٦) أنه يوفر للدولتين المتشاطنتين عليه (سلطنة عمان وإيران) إمكانية مراقبة مرور السفن عبره والتحكم في هذا المرور خاصة في أوقات الحرب.
- (٧) أنه ممر لأكبر نسبة من السفن والبواخر القادمة إلى موانئ المنطقة والخارجة منها ولأكبر حمولة من حمولات الشحن البحري في العالم، حيث تقدر الناقلات العملاقة التي تمر من خلاله يومياً ٣٧ ناقلة في المتوسط أي بمعدل ناقلة عملاقة كل ٤٠ دقيقة وهذا الدور مرشح دوماً للتزايد.

## \* المطلب الثالث

### النظام القانوني لمضيق هرمز

يثور الخلاف بين فقهاء القانون الدولي للبحار حول الطبيعة القانونية لمياه المضيق، متى تعتبر مياهاً داخلية، ومتى تعتبر في حكم المياه الإقليمية للدولة أو للدول المتشاطئة عليه، ومتى تعتبر في حكم مياه البحار العالمية؟

وتحكم الأفكار والدراسات العلمية الخاصة بالنظام القانوني للمضايق اعتبارات جوهرية مؤداها ضرورة التوفيق وتحقيق التوازن بين مصالح الجماعة الدولية في تيسير الملاحة الدولية عبر المضائق، ومصالح الدول المضائقية أو المتشاطئة على المضيق في تحقيق أمنها وسلامة شواطئها<sup>(١)</sup>، وقد انبثق عن هذه الاعتبارات اتجاهان رئيسيان هما:

- (١) اتجاه نحو قرار مبدأ المرور الحر غير المعاق (المرور البريء) بغض النظر عن طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق أو التي يتكون منها، وسواء كان المضيق يصل بين جزأين من البحار العالمية أم يصل بين بحر عال وبحر إقليمي تابع لدولة .
- (٢) واتجاه آخر يسعى إلى ضمان فاعلية تطبيق نظام المرور البريء على المضائق التي تقع ضمن البحار الإقليمية للدول الساحلية، انطلاقاً من مبدأ التمسك بالسيادة الوطنية والحيلولة دون الإخلال بأمن وسلامة واستقرار الدول الساحلية<sup>(٢)</sup>. ويمكن القول بصفة عامة أن كفالة حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، مبدأ مستقر في العلاقات الدولية والقضاء الدولي، فقد توسعت اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ في تحديد مفهوم المضيق الذي يخضع مرور السفن فيه لنظام المرور البريء وذلك عندما قررت المادة ٤/١٦ منها أنه: لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو التي تصل جزء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية.

(١) أ.د. إبراهيم العناني - البحار المغلقة وغير المغلقة، ص ١٠٤ مرجع سابق.

(٢) د. خليل إسماعيل الحديثي - ص ٢٥٦ مرجع سابق.

كما أكدت محكمة العدل الدولية في قضية (كورفو) ١٩٤٩ بشأن النزاع بين إنجلترا وألبانيا حول نظام المرور في المضيق، أن المضيق يعتبر مضيقاً دولياً إذا كان يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدماً في الملاحة الدولية، وأن مثل هذا المضيق يكون في وقت السلم مفتوحاً لكافة السفن بما فيها السفن الحربية دونما حاجة إلى إذن مسبق بالمرور من الدولة الساحلية، وأن هذه السفن تلتزم بأحكام نظام المرور البريء عند عبورها للمضيق<sup>(١)</sup>.

\* **النظام القانوني للمضايق بين اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢<sup>(٢)</sup>:**

لقد ساهمت اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ في إدخال تعديل قانوني على معايير تنظيم المضايق الدولية التي كانت سائدة في إطار القانون الدولي العرفي المعمول بها قبل الاتفاقية.

فإن القانون الدولي العرفي لم يكن يقرر تنظيمًا خاصاً بالمضايق البحرية في شأن حق المرور البريء إلا على المضايق التي توفر في شأنها ثلاثة معايير، اثنان منها ذوا طبيعة جغرافية وهما: ضيق اتساع فتحة المضيق، وأن يصل المضيق بين بحرين عاليين (عامين) وأما الثالثة فذو طبيعة وظيفية تتعلق باستخدامه في الملاحة الدولية، ويمكن القول:

بأن القانون الدولي العرفي كان يشترط لإخضاع المضيق لقواعد قانونية خاصة ثلاثة شروط هي:

(١) ألا يكون اتساع فتحته أكبر من ضعف اتساع البحر الإقليمي للدولة أو للدول المشاطئة له، فإذا كان على سبيل المثال محصوراً بين دولتين ساحليتين مثل مضيق هرمز الواقع بين سلطنة عمان وبين إيران فيجب أن يزيد اتساع فتحته عن ٢٤ ميلاً بحرياً، بحيث يمكن اعتبار الجزء الأوسط من مياه المضيق الواقع بين حدي البحر الإقليمي لكلتا الدولتين، مياهاً دولية تأخذ أحكام مياه البحر العالي، أما المساحات الملاصقة لشاطئ الدولتين فإنها مياه إقليمية تخضع للملاحة فيها لقيود المرور البريء.

(١) أ.د. مقيد محمد شهاب - قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - ص ٥٠٥ مرجع سابق.

(٢) أ.د. سمعان فرج الله - وضع المضايق الدولية في العالم العربي - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - تونس ١٩٨٩ ص ٣٩٢-٣٩٦ بتصريف.

(٢) أما الشرط الثاني الذي كان سائداً في ظل القانون الدولي العرفي قبل اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨، لخضوع الملاحة في المضيق لقيود المرور البريء فهو أن يكون المضيق موصلاً بين بحرين عاليين (عامين) وبمقتضى هذا الشرط فقد خرجت عن نطاق تطبيق أحكام القانون الدولي العرفي عليها ثلاثة أنواع من المضائق هي:

أ. المضائق الموصلة بين بحر عام وبحر داخلي مثل البوسفور والدردينيل زمن أن كانت مياه البحر الأسود كاملة مياهاً داخلية للدولة العثمانية وحدها.  
ب. المضائق الموصلة بين بحر عام وخليجان وطنية مثل مضيق جوبال بين البحر الأحمر وخليج السويس.

ج. المضائق الموصلة بين بحر عام ومياهاً تاريخية مثل مضائق تيران.

(٣) والشرط الثالث هو: أن يكون المضيق مستخدماً في الملاحة الدولية استخداماً معتاداً وذلك بصرف النظر عن كثافة الاستخدام أو عن اعتباره الممر الوحيد الذي يتعين على السفن عبوره واجتيازه.

ومقتضى هذه الشروط الثلاثة، أن المضائق التي يتخلف فيها أحد هذه الشروط بأن تكون فتحها واسعة أو تصل بين جزأين من أعالي البحار أو كانت تستخدم في الملاحة الدولية فإنها كانت تعتبر من وجهة نظر القانون الدولي العرفي مضائق دولية تخضع لقيود مبدأ المرور البريء ولا تحتاج إلى تنظيم دولي خاص بها مثل مضائق جبل طارق وباب المنذب وهرمز.

وقد أدخلت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمي تعديلاً قانونياً على الشرط الثاني وأضفت الصفة الدولية على المضيق الذي يصل بين البحر العالي والمياه الإقليمية لدولة أخرى، وفي خصوص هذا التعديل ورد نص الفقرة الرابعة من المادة السادسة عشرة من الاتفاقية مقررراً أنه: "يجب ألا يكون هناك إيقاف للممر البريء للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية"<sup>(١)</sup>.

وواضح أن هذا التعديل كان لصالح دولة إسرائيل وكان يقصد منه اعتبار مضيق تيران مضيقاً دولياً من حق إسرائيل أن تمارس فيه حق المرور البريء والملاحظ أن هذا

(١) راجع نص الاتفاقية في: أ.د. محمد حافظ غانم - محاضرات عن النظام القانوني للبحار - معهد الدراسات العربية العالية بجامعة الدول العربية ١٩٦٠ ص ٢٣٠



التعديل الذي جاء بصيغة يجب أن لا يكون هناك إيقاف للمرور قد فرض قيماً على سيادة الدول المشاطئة للمضيق، يمتنع عليها بمقتضاه أن توقف المرور البريء في المضيق في الحدود المقررة لذلك البحر الإقليمي.

والخلاصة فيما تقدم أن النظام القانوني للبحر الإقليمي الذي أقرته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ قد قيد مبدأ سيادة الدولة المشاطئة للمضيق على بحرها الإقليمي بقيد وجوب السماح للسفن الأجنبية بالمرور البريء في هذا البحر الإقليمي.

**\* توجهات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ نحو تعدد الأنظمة القانونية للمضايق الدولية:**

توجهت الاتفاقية نحو التفرقة بين طبيعة حق المرور في المياه الإقليمية وطبيعة حق المرور في المضايق الدولية، وقد تعلقت هذه التفرقة بالمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية والتي تفصل بين جزء من أعالي البحار وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول، وبموجب هذه التفرقة فقد أخضعت الاتفاقية نوعية المضايق المشار إليها لقيود النظام القانوني لحق المرور العابر، وذلك خلافاً لأنواع المضايق الأخرى فإنها تخضع لنظام حق المرور البريء المعمول به في البحر الإقليمي.

كما توجهت الاتفاقية نحو إقرار ثلاثة أنظمة قانونية أخرى للمضايق، على النحو التالي:

(١) عدم إخضاع المضايق التي تنظم حقوق المرور فيها كلياً أو جزئياً لاتفاقيات دولية خاصة لأحكامها، وعدم خضوعها لنظام المرور العابر ولا لنظام المرور البريء في المياه الإقليمية مع استمرار خضوعها لأحكام الاتفاقيات الخاصة بها بشرط قيام هذه الاتفاقيات ونفاذها منذ زمن طويل، وذلك مثل المضايق الدنمركية التي تربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال والتي أبرمت بشأنها اتفاقية كوبنهاجن في ١٤ مارس ١٨٥٧، وكذا مضيق ماجلان فيما بين المحيط الهادي والأطلنطي والذي يخضع بمقتضى معاهدة ٢٣ يوليو ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي لحرية المرور مع حظر إقامة قواعد عسكرية على جوانبه وتحييده في وقت الحرب<sup>(١)</sup>.

(٢) إخضاع المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو من منطقة اقتصادية خالصة لإحدى الدول، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة

(١) أ.د. الشافعي محمد بشير - القانون الدولي العام في السلم والحرب ص ٢٩٥ مرجع سابق.



لدولة أخرى، إخضاعها لنظام المرور العابر<sup>(٢)</sup>، والمرور العابر هو العبور السريع المتواصل في المضيق والذي يقتضي من السفن العابرة في المضيق أو الطائرات المحلقة فوقه المرور دون إبطاء وعدم القيام بأي أمر لا يقتضيه عبورها خلال المضيق أو فوقه<sup>(٣)</sup>.  
(٣) إخضاع نوعين آخرين من المضائق لنظام المرور البريء وهما:

أ- المضيق الواقع بين ساحل الدولة المشاطئة وبين جزيرة تابعة لها وفيه ممر بحري مناسب تجاه البحر.

ب- المضائق الموجودة بين قطاع من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، مثل مضيق تيران ومضيق هندوراس بيد أن حق المرور البريء بالنسبة للتوعين السالفين لا يجوز وقف العمل به ووصف حق المرور البريء في هذين النوعين بأنه حق لا يجوز تعطيله أو تعليقه هو خصيصة يتميز بها حق المرور البريء الذي يمارس في تلك المضائق عن ذلك الذي يمارس عادة في البحر الساحلي<sup>(٤)</sup> (الإقليمي).

(٢) د. منتصر سعيد حمودة - القانون الدولي المعاصر - ص ٥٣٣ مرجع سابق.  
(٣) أ. أحمد أبو الوفا - كتاب الإعلام بقواعد القانون الدولي - ص ٤٨ مرجع سابق.  
(٤) أ.د. طلعت الغنيمي - الوسيط في قانون السلام - ص ٧٣٦ مرجع سابق.

## \* النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢:

يتشابه مضيق هرمز مع مضيق باب المندب في عدة وجوه شبه تقوي وترجح من تطبيق نفس النظام القانوني لمضيق باب المندب على مضيق هرمز بطريق القياس، وتتلخص وجوه الشبه بين المضيقين في:

(١) كل منهما يصل بين جزأين من أعالي البحار، فمضيق باب المندب يصل بين البحر الأحمر وهو بحر شبه مغلق (وتعتبر مياهه جزءاً من أعالي البحار)، وبين خليج عدن وهو بحر مفتوح على بحر العرب والمحيط الهندي.

ومضيق هرمز يصل بين الخليج العربي وهو بحر شبه مغلق (وتعتبر مياهه جزءاً من أعالي البحار) وبين خليج عمان وهو بحر مفتوح على بحر العرب والمحيط الهندي.

(٢) يقع كل من المضيقين في المياه الإقليمية للدول المشاطئة لهما، حيث يبلغ عرض مضيق باب المندب ٢٠ ميلاً بحرياً، ويقع بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وبين القارة الأفريقية، ويمتد المضيق إلى المياه الإقليمية لثلاث دول هي: اليمن على الجانب الشرقي وجيبوتي وأثيوبيا على الجانب الغربي، وتشطر جزيرة بريم اليمنية المجرى المائي للمضيق إلى ممرين بحريين: ممر شرقي عرضه ميلان وعمقه أقل من مائة قدم، وممر غربي عرضه تسعة أميال تقريباً وعمقه يجاوز الألف قدم، وتجري الملاحة الدولية عبر هذا الممر الغربي على بعد ميلين فقط من جزيرة بريم اليمنية على بعد سبعة أميال من الساحل الأفريقي<sup>(١)</sup>.

أما مضيق هرمز فيبلغ اتساعه نحو ٥٢ ميلاً بحرياً من الجنوب ونحو ٢١ ميلاً بحرياً من الشمال، وهو بذلك يقع في المياه الإقليمية لكل من سلطنة عمان وإيران، إلا أنه من جهة الساحل العماني أكثر عمقاً منه من جهة الساحل الإيراني، ويقع الممرين الرئيسيين فيه، في المياه الإقليمية لسلطنة عمان.

وهناك الكثير من الجزر القريبة من المضيق والتي يمكن أن تتحكم عن بعد في حركة الملاحة فيه ومن أهم هذه الجزر: جزيرتي طناب الكبرى وطناب الصغرى التابعتان لإمارة رأس الخيمة في دولة الإمارات العربية المتحدة واللذان احتلتها إيران بالقوة عام ١٩٧١ وكذا جزيرة ابو

(١) د. عبدالله شاعر الطائي - النظرية العامة للمضايق - رسالة دكتوراه - كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٧٤ ص ٣٦٦ بتصرف.

موسى التابعة لإمارة الشارقة والتي احتلتها عمان بالقوة غير المشروعة عام ١٩٧١ وما زالت دولة الإمارات تطالب باسترداد جزرها الثلاث باعتبارها أراضي مغتصبة ومحتملة بالقوة المسلحة، كما توجد كذلك بالقرب من مدخل المضيق جزيرة مصيرة العمانية والتي يمكنها كذلك التحكم عن بعد في حركة الملاحة بالمضيق.

(٣) كل من المضيقين يستخدم منذ أقدم العصور في الملاحة الدولية الكثيفة فهما لذلك يعدان من المضائق التاريخية.

وترى هذه الدراسة أن وجوه التشابه بين مضيق باب المنذب وهرمز تسوغ من الناحية القانونية تطبيق النظام القانوني الذي يخضع له مضيق باب المنذب على مضيق هرمز والسؤال المطروح الآن هو:

هل يعتبر مضيق باب المنذب ممراً مائياً دولياً أو إقليمياً، وأي نظام قانوني يطبق عليه؟  
والجواب:

إن مضيق باب المنذب يتكون من مضيقين (أحدهما) صغير لا يتجاوز عرضه ثلاثة أميال بحرية ولا يتجاوز طوله ثلاثة أميال أخرى ويقع بين الأراضي اليمنية وبين جزيرة بريم، ولذلك تعتبر مياهه مياهاً إقليمياً، (والثاني) وهو المضيق الكبير الواقع بين جزيرة بريم اليمنية والسواحل الأفريقية ويتراوح عرضه ما بين عشرة إلى خمسة عشر ميلاً بحرياً تقريباً وتقع أضيق نقطة في عرضه عند النهاية الجنوبية لجزيرة بريم،

وقد كان هذا المضيق قبل اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في شأن تحديد البحر الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً دولياً وليس إقليمياً، حيث كان عرضه يزيد على ضعف مساحة البحر الإقليمي باعتبار البحر الإقليمي ثلاثة أميال بحرية فقط، أما بعد الاتفاقية المشار إليها فقد تحول من كونه مضيقاً دولياً إلى كونه مضيقاً إقليمياً تتقاسم السيادة على مياهه كل من اليمن من الساحل الشرقي وكل من جيبوتي وأثيوبيا من الساحل الأفريقي وذلك بحدود امتداد المياه الإقليمية لكل دولة على المضيق، ومن ثم فإنه يخضع بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لنظام المرور العابر الذي نصت عليه المادة ٣٧ من الاتفاقية، وبناء على ذلك:

فإن نظام المرور العابر هو النظام الذي يطبق على الملاحة الدولية في مضيق هرمز بموجب نص المادة ٣٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وذلك لأن الوصف

الجغرافي (الموقع) والوصف الوظيفي أو المائي للمرور (الملاحة التجارية) والوصف القانوني (دخول مياه المضيق بالكامل في حدود البحر الإقليمي للدولتين المتشاطنتين عليه) يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر<sup>(1)</sup>.

والواقع أن نظام المرور العابر هو صيغة توفيقية بين نظام المرور الحر وبين نظام المرور البريء، فإن شرط تواصل المرور وسرعته وعدم التوقف إلا في الحالات القاهرة وتقييد السفينة بالخطط الملاحية التي تضعها الدولة المشاطئة للمضيق وعدم قيامها بأية أنشطة لا تتصل بعملية المرور، اعتبارات تخرج المرور العابر عن نطاق المرور الحر، كما أن هذه القيود والاعتبارات لا ترقى إلى مستوى القيود التي يفرضها نظام المرور البريء وذلك من حيث أن نظام المرور العابر لا يبيح للدولة المشاطئة للمضيق إعاقة المرور فيه، خلافاً للمرور البريء فإن لها سلطة تقديرية في نفي صفة البراءة فيه حفاظاً على مقتضيات أمنها وسلامتها.

## \* موقف دول الخليج العربي من الوضع القانوني لمضيق هرمز:

قدمنا أن مضيق هرمز يقع بين دولتين هما: سلطنة عمان وإيران، ويصل بين جزأين من البحر العالي وهما: مياه البحر العالي للخليج العربي ومياه البحر العالي لخليج عمان، وأن أضيق مساحة لعرضه تبلغ نحو واحد وعشرين ميلاً بحرياً مما يجعل مياهه في حكم البحر الإقليمي لكل من عمان وإيران لكونها لا تتجاوز ضعف البحر الإقليمي للدولتين، وأنه لا يحتوي على مياه يمكن اعتبارها جزءاً من البحر العالي، وأن ممري الدخول منه إلى الخليج العربي والخروج منه إلى خليج عمان الصالحين للملاحة يقعان في البحر الإقليمي لسلطنة عمان ومن ثم لسيادتها واختصاصها الإقليمي.

وقدمنا كذلك أنه استخدم منذ القدم وما زال يستخدم في الملاحة الدولية وأنه الممر الوحيد لبحر شبه مغلق تقع عليه دول عديدة تتصل على طريقه وحده بالعالم الخارجي. وقدمنا كذلك أن هذه المعطيات تجعل من مضيق هرمز مضيقاً دولياً من الوجهتين الجغرافية والقانونية، ولهذا فإنه يخضع في نظامه القانوني للقواعد العامة المستقرة في القانون الدولي حيث لا يوجد في شأن الملاحة الدولية فيه معاهدة دولية خاصة سواء إقليمية دولية.

(1) د. خليل إسماعيل الحديثي - ص ٢٥٧ مرجع سابق بتصرف.

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وهي صلب وجوهر القانون الدولي للبحار والتي يلزم إخضاع مضيق هرمز لأحكامها قد دخلت حيز النفاذ في ١٦/١١/١٩٩٤ ولم تعد مجرد عمل فقهي دولي يحتج به، فحسب وإنما هي اتفاقية تنشئ نظاماً دولياً وتضع قواعد قانونية دولية أمرة لا يجوز لأية دولة التناكر لها أو مخالفتها فإننا نرفض بذلك مطالب الدولتين المتشاطئتين على المضيق (سلطنة عمان وإيران) بإخضاع المضيق لمبدأ أو نظام المرور البريء بوصفه نظاماً يمنحهما حقاً خاصاً يمكنهما من استخدام السلطة التقديرية في تقدير مدى براءة المرور من عدمها ومن ثم عرقلة المرور عبر المضيق لذرائع الحفاظ على الأمن والسيادة والمصالح الخاصة ونرى إخضاع المضيق لنظام المرور العابر الذي هو الأصل الذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة في شأن هذا المضيق، أو لنظام المرور الحر الذي تطالب به دول الخليج العربي الست (السعودية، العراق، الكويت، الإمارات، قطر، البحرين)، بوصفه النظام الذي يتيح لها استخدام المضيق بما يتفق مع مصالحها لا سيما وأن أربع دول منها لا تملك منفذاً بحرياً سواه، وأن الخليج العربي هو بحر شبه مغلق يتحكم فيه مضيق هرمز، ومن غير المقبول أن تتحكم الدولتان المتشاطئتان على المضيق في إعاقة وصولها إلى البحار العالمية، ومن غير المقبول كذلك منح إيران مكانة خاصة في الخليج العربي وفي مضيق هرمز أو تكريس الوضع الفعلي لها في المنطقة بما يمنحها أو يقر لها بمركز تفضيلي لا تستحقه، فهي ليست الدولة الخليجية الوحيدة التي تملك مفاتيح الزعامة الفعلية في المنطقة، وإنما عليها الاعتراف بالمصالح المشروعة والمتكافئة لدول الخليج العربي كافة بوصفها واقعة على بحر شبه مغلق ونبذ فكرة الحصول على وضع تفضيلي في المضيق.

## \* المبحث الثالث

السيادة على مضيق هرمز في ضوء التنظيم الدولي المعاصر

وفيه ثلاثة مطالب:



- \* المطلب الأول: مفهوم السيادة وتطورها مع تطور قواعد التنظيم الدولي.
- \* المطلب الثاني: القيود التي يضعها القانون الدولي للبحار على السيادة الإيرانية المنفردة على مضيق هرمز.
- \* المطلب الثالث: السيادة المشتركة على المضيق للدول المتشاطئة على الخليج.

\* المطلب الأول

## مفهوم السيادة وتطورها مع تطور قواعد التنظيم الدولي

يعرف أستاذنا الدكتور محمود سامي جنينة السيادة بقوله: "حق الدولة في إدارة شئونها الداخلية والخارجية دون أن تخضع فيها لدولة أخرى"<sup>(١)</sup>.

وقريباً من ذلك يرى الأستاذ الدكتور إبراهيم أحمد خليفة، أن السيادة هي: "استئثار جهة الحكم في الدولة بكافة اختصاصات السلطة ومظاهرها دونما خضوع لجهة أعلى، ودونما مشاركة من جهة مماثلة أو أدنى وعلى نحو يجعل من هذه السلطة المطلقة أكمل وأعلى وأشمل سلطة يمكن للمرء أن يتصورها، إذا ما استثنينا سلطة المولى عز وجل"<sup>(٢)</sup>.

ويفرع أستاذنا الدكتور محمد حافظ غانم السيادة إلى فرعين داخلية وخارجية ويعرف السيادة الداخلية بأنها: "حرية الدولة في التصرف في شئونها الداخلية وفي تنظيم حكومتها ومرافقها العامة، وفي فرض سلطانها على كافة ما يوجد على إقليمها من أشخاص وأشياء، وذلك بما يترتب عليه أنه لا يجوز لأنه دولة أو هيئة أخرى أن تباشر سلطانها في إقليم الدولة".

أما السيادة الخارجية فيعرفها بقوله: قيام الدولة بإدارة علاقاتها الدولية وعدم خضوعها في هذا الشأن لأية سلطة عليا، وذلك بما يترتب عليه:

- أ- أن قواعد القانون الدولي العام تنشأ برضا الدول واتفاقها ولا تفرض عليها.
- ب- أنه لا يمكن إكراه الدولة على عرض منازعاتها أمام محكمة دولية.
- ج- أن للدولة أن تلجأ للحرب لكي تفرض إرادتها بالقوة متى أرادت"<sup>(٣)</sup>.

ويرى البعض<sup>(١)</sup> أن السيادة وضع قانوني ينسب للدولة، يمثل ما للدولة من سلطات تواجه به الأفراد داخل إقليمها وتواجه به الدول الأخرى في الخارج، ومن مقتضيات هذا السلطان أن يكون مرجع تصرفات الدولة في مختلف شئونها هو إرادتها وحدها، وفي معرض ما نقله هذا

(١) أ.د. محمود سامي جنينة - القانون الدولي العام - مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر القاهرة ١٩٣٨ ص ١٧٩  
(٢) أ.د. إبراهيم أحمد خليفة - الوسيط في القانون الدولي العام - دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية ٢٠١٥ ص ٥٣  
(٣) أ.د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام - مطبعة نهضة مصر ١٩٦٣ ص ١٤٠  
(١) د. طلال ياسين العيسى - السيادة في مفهومها التقليدي والمعاصر - مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية مجلد ٢٦ العدد الأول ٢٠١٠ ص ٤٦-٥٨



البعض عن علماء القانون العام من تعريفات وآراء يستخلص عدداً من مظاهر وخصائص السيادة من أهمها:

- (١) أن السيادة سلطة دائمة وليست مؤقتة بمدة زمنية محددة.
- (٢) أنها لا يمكن تفويضها للغير أو التصرف فيها أو خضوعها للتقادم.
- (٣) أنها كباقي القيم غير خاضعة للمقاييس المادية فهي وحدة تامة غير قابلة للتجزئة تماماً مثل الحرية والحق والخير وغيرها من القيم.
- (٤) أن مفهومها بدأ يتجه في الوقت الحاضر نحو النسبية.
- (٥) أن مفهومها أعم وأشمل من مفهوم السلطة، فإن حق السيادة هو مصدر لحق السلطة، والسلطة هي ممارسة السيادة، والمفهوم القانوني للسيادة هو اعتبار الدولة أعلى سلطة في إقليمها، أما مفهومها السياسي فيعني القدرة الحقيقية للدولة على رفض للخضوع لأية سلطة أخرى غير سلطتها.

#### \* التمييز بين السيادة القانونية والسيادة السياسية<sup>(٢)</sup>:

السيادة القانونية هي: تعبير عن ما تملكه الدولة من سلطة قانونية عليا في الداخل تتمثل في عدم وجود سلطة موازية أو منافسة لسلطتها وعن ما تملكه من سلطة عليا في الخارج تتمثل في استقلال الدولة وعدم تبعيتها لوحدات سياسية أخرى خارجية والسيادة بهذا المعنى ليست نظرية سياسية بقدر ما هي فكرة قانونية تخول للهيئات الدستورية العامة في الدولة سلطة وضع القوانين وإصدار القرارات العليا واجبة النفاذ<sup>(٣)</sup>.  
أما السيادة السياسية فهي أحد وجوه السيادة الذي يعبر عن سلطة الدولة العليا ومدى سيطرتها الفعلية على مقاليد الأمور داخلها وقدرتها على بناء سلطاتها العامة الثلاثة وتنظيم العلاقات فيما بينها.

#### \* التمييز بين السيادة الإقليمية والسيادة الشخصية:

تعني السيادة الإقليمية: سلطة الدولة المطلقة في ممارسة كافة وظائفها واختصاصاتها على كامل إقليمها البري والبحري والجوي، وعلى كل ما يوجد فيه من كيانات مالية تتطلب حمايتها، وما يقع عليه من أعمال وتصرفات تتطلب تنفيذ قوانين الدولة عليها أو تدخلها.

(٢) أ.د. محمد حسنين مصطفى - سيادة الدولة في ظل القانون الدولي العام - رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الزقازيق/مصر بدون سنة نشر ص ١٥٨-١٥٩

(٣) أ.د. سعيد سالم جويلي-مبادئ القانون الدولي العام ص ١٤٩

أما السيادة الشخصية فتعني سلطة الدولة في تتبع أفراد مواطنيها والمقيمين على إقليمها من الأجانب بأوامرها ونواهيها وإلزامهم بقوانينها وقراراتها، وفي تتبع مواطنيها المقيمين خارج إقليمها ما داموا محتفظين بجنسيتها .

\* **تطور حق السيادة:** لقد خضع حق السيادة باعتباره أحد الحقوق الأساسية للدول المستقلة في طبيعته القانونية وفي مدى وجواز تمتع الدولة أو عدم تمتعها به، لنزاع طويل بين علماء وشراح القانون الدولي العام، حيث انقسموا في هذا النزاع إلى فريقين<sup>(١)</sup>:  
الفريق الأول ويرى أن القانون الدولي لا يمنح حقوقاً للدول ولا لغيرها، وإنما يمنح اختصاصات ووظائف ويوزعها ويحددها ويحدد آثارها بين من يعتبرهم من أشخاص القانون الدولي (الدول والمنظمات الدولية) وإن حق السيادة إلا صفة في الدولة تكتسبها باكتساب شخصيتها الدولية حيث يعتبر الاعتراف بالدولة اعترافاً لها بالصفة السيادية.  
ويرى الفريق الثاني تمتع الدول بنوعين من الحقوق (الأول) حقوق أساسية تتمتع بها الدولة بحكم وجودها كدولة<sup>(٢)</sup> (والثاني) حقوق ثانوية أو مكتسبة تتمتع بها بمقتضى ما تعقده من اتفاقيات دولية ثنائية أو جماعية، أو بمقتضى العرف الدولي.

## \* **حقوق السيادة وتمتع الدول أو عدم تمتعها به:**

بتنازع هذا الحق في فقه القانون الدولي العام اتجاهاً هماً:  
(الاتجاه الأول) وقد ساد هذا الاتجاه وقتما كان ينظر إلى السيادة بالصفة المطلقة غير النسبية، وهذا الاتجاه ينكر على الدول تمتعها بالسيادة المطلقة لأنها تحمل معنى القدرة المطلقة للدولة على التصرف كما تشاء غير خاضعة في تصرفاتها إلا لإرادتها المنفردة واعتبار مصالحها الذاتية.  
(الاتجاه الثاني) ويرى أنصاره جواز بل وأهمية تمتع الدول بحق السيادة وذلك مع التخلي عن نظرية السيادة المطلقة والأخذ بدلاً عنها بنظرية السيادة النسبية التي تسلم بضرورة حرص كل دولة على حقوق الدول الأخرى فيما تأتيه من تصرفات قانونية استناداً إلى

(١) أ.د. محمود سامي جنيبة - ص ١٤٧-١٤٩ مرجع سابق بتصريف.

(٢) ويتمثل في التسليم بحقها في الوجود وفي صيانة نفسها وفي احترام سيادتها واستقلالها، وفي ألا يتدخل أحد في شؤونها وفي الدخول في حرب للدفاع عن سيادتها وأملاتها.

حقوق سيادتها، وأن تتقيد هذه التصرفات بما يفرضه القانون الدولي على كافة الدول من قيود.

## \* القيود التي ترد على حق السيادة النسبية:

(١) قيد احترام حقوق سيادة الدول الأخرى على أقاليمها ورعاياها سواء بالنسبة لرعايا الدول الأخرى المقيمين على إقليم الدولة المستعملة لحقوق سيادتها أو بالنسبة لرعايا هذه الدولة المقيمين على أقاليم الدول الأخرى.

(٢) قيد عدم التدخل في الشؤون الداخلية أو الخارجية للدول الأخرى بما يمس سيادة هذه الدول.

(٣) القيود الناشئة عن المعاهدات الثنائية أو الجماعية التي دخلت فيها الدولة بمحض إرادتها أو التي أرغمت على الدخول فيها، ومثال الأخيرة ما تفرضه اتفاقيات التجارة الدولية متعددة وعديدة الأطراف على أعضاء منظمة التجارة العالمية من التزامات حتى ولو كانت محل اعتراض من الدولة.

(٤) القيود المنصوص عليها في القانون الدولي للبحار والمتعلقة بحقوق المرور الحر والمرور العابر والمرور البريء في المياه الإقليمية والمضايق والقنوات فإن مثل هذه القيود تحد من حرية الدولة في التصرف بمالها من حق السيادة دون أن تعتبر منقصة لها لأنها قيود عامة تشمل جميع الدول.

## \* المطلب الثاني

### القيود التي يضعها القانون الدولي للبحار على حقوق السيادة

#### الإيرانية المنفردة على مضيق هرمز

تتصرف إيران من منطلق تصورها أنها القوة الوحيدة في منطقة الخليج العربي القادرة على فرض إرادتها على جميع دول المنطقة وعلى فرض سيادتها على مياه الخليج العربي ومضيق هرمز، تصرفات غير مشروعة بجميع معايير القانون الدولي للبحار ومن هذه التصرفات:

- (١) رفض الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ والتي تنص على أنه: "يجب ألا يكون هناك إيقاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية" فإن إيران قد صوتت ضد هذه الفقرة رغم أنها تشمل جميع السفن الحربية والتجارية وأن مفهوم المخالفة لنصها يعطي للدولة المشاطئة للمضيق حق وقف المرور غير البريء لأنها صاحبة السلطة التقديرية في تقدير براءة المرور من عدمه، وإذا كانت إيران قد وقعت على هذه الاتفاقية إلا أن هذا التوقيع لم يقترن بعد بالتصديق النهائي عليها<sup>(١)</sup>. وقد جاء هذا الرفض نظراً لأن النص يمنع الدولة المشاطئة للمضيق من فرض أية قيود على نظام المرور البريء.
- (٢) إصرار المندوب الإيراني في جولة مفاوضات كراكاس عام ١٩٧٤ أثناء انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار<sup>(٢)</sup> على المطالبة بـ:

- أ- إقرار نظام المرور البريء (بكافة شروطه وقيوده) للملاحة في المضائق الدولية.
- ب- الدعوة إلى عقد اتفاقية إقليمية تضع نظاماً للملاحة في مضيق هرمز بصفة خاصة والخليج العربي بصفة عامة.

وذلك حيث تسعى إيران من وراء هذين المطالبين للحصول على مكانة خاصة ومتميزة في الخليج العربي بصفة عامة وفي مضيق هرمز بصفة خاصة في ظل اتفاقية إقليمية رغم أن مياه الخليج والمضيق مياهاً تاريخية مستخدمة منذ الأزل في الملاحة الدولية وحيث تسعى

(١) د. خليل إبراهيم الحديثي- ص ٢٥٩ مرجع سابق.  
(٢) والذي دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها رقم ٢٨/٣٠٦٧ والذي انتهى في عام ١٩٨٢ بإقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي دخلت حيز النفاذ في ١٦ نوفمبر ١٩٩٤

إيران إلى منح السفن التابعة للدول الواقعة على الخليج العربي حرية المرور في مضيق هرمز، وتطبيق قواعد وقيود نظام المرور البريء على سفن الدول الأجنبية المبحرة من وإلى موانئ هذه الدول وإعطائها حق تنظيم مرورها وفقاً لسلطتها التقديرية لمدى توفر صفة البراءة من عدمها في هذا المرور.

(٣) إقرار مجلس الشورى الإيراني في ١٢ يوليو ٢٠١٢ مشروع قانون لغلق مضيق هرمز أمام ناقلات النفط المبحرة من وإلى دول الخليج العربي الست الواقعة عليه، والغرض من إقرارها هذا المشروع هو منح المرشد الأعلى للثورة الإيرانية الدعم السياسي الكافي لأي قرار يتخذه بإغلاق المضيق .

(٤) تزايد التهديدات الإيرانية بغلق المضيق رداً على العقوبات التي فرضتها الدول الغربية على صادرات طهران النفطية وحظر الكثير من دول العالم استيراد النفط الإيراني ولم تعد هذه التهديدات رغم أن إيران لا تملك القدرة أو الجرأة على تنفيذها، لم تعد مجرد تصريحات إعلامية، بل صاحبها تصرفات غير مسؤولة وقعت في مياه الخليج وفي مياه خليج عدن ومنها إطلاق النار على بعض ناقلات النفط السعودية وزرع الألغام البحرية في طريق ناقلات النفط.

## \* مفهومنا للقيود محل البحث:

هذه القيود ترد على حقوق السيادة وليس على السيادة الإيرانية على مياهها الإقليمية نفسها، بناء على إمكانية الفصل بين الحقوق النابعة من السيادة وبين السيادة نفسها. وتفرض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على إيران التزاماً مؤداه ضمان حق المرور العابر للسفن الأجنبية في مضيق هرمز دون عرقلة بأية قيود مستمدة من حق السيادة الإقليمية لإيران على مياهها الإقليمية وموody هذا الالتزام هو لزوم تنازل إيران قسرياً عن بعض سيادتها الإقليمية على مضيق هرمز، وذلك لكون المضيق محملاً منذ الأزل بحقوق ارتفاق مرور لصالح الدول المشاطئة للخليج العربي جميعاً، وليس هناك سبب مشروع يورث إيران مضيق هرمز.

وفرض القيود على حقوق السيادة للدول يعتبر أحد التوجهات الجديدة للقانون الدولي العام التي تفرضها المصلحة المشتركة للدول في تبادل منافع المرافق الدولية.

\* ضرورات تطويع مبدأ السيادة لصالح الالتزام بقواعد القانون الدولي العام:



لما كانت القواعد القانونية الدولية أدوات تحكم علاقات الدول وتسوية المشكلات العالقة بينها، فإنه يلزم تطوير مبدأ السيادة لصالح الالتزام بقواعد القانون الدولي، وعلى الدولة أن تنفذ ما التزمت به وبما حملته على عاتقها من التزامات دولية عن طريق موافقتها على المعاهدات التي وقعت عليها وعلى موثيق المنظمات الدولية العالمية التي انضمت إليها والتي أصدرت هذه المعاهدات وطالما تم هذا التنفيذ بعيداً عن الإكراه المادي أو المعنوي فإنه يندرج تحت التعبير عن إرادة الدولة بموجب سيادتها وشخصيتها القانونية<sup>(١)</sup>. إن التعايش السلمي في منطقة الخليج العربي يفرض على إيران احترام مصالح وحقوق دول الخليج العربي الست الأخرى على أساس المساواة في الحقوق التاريخية في مضيق هرمز وفي مياه الخليج، ويحتم عليها تقييد حقوقها ووظائفها السيادية على المضيق بما يكفل مصالح الجميع.

(١) د. مراد جابر مبارك السعداوي - مصير مبدأ السيادة في ظل العولمة - رسالة دكتوراه كلية لحقوق جامعة عين شمس ١٤٢٣هـ ص ٨٤

## \* المطلب الثالث

### السيادة المشتركة على مضيق هرمز للدول المشاطئة

#### على الخليج العربي

إذا كان من خصائص السيادة أنها واحدة لا تقبل التجزئة<sup>(١)</sup> وأنها بحكم الضرورة جزء من شخصية الدولة لأنها تمثل ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية انفرادية فإن هذه الخاصية تنصرف إلى السيادة الداخلية لكل دولة حيث لا يستساغ أن تكون السيادة فيها موزعة بين إدارة محلية وإدارة مركزية، حيث لا مكان في نطاق الدولة الواحدة سوى لسلطة عليا واحدة أيًا كان شكل تنظيمها الدستوري ومهما تعددت الهيئات الحاكمة في الدولة، فإن هذه الهيئات المتعددة داخل الدولة لا تنقسم ولا تتنازع السلطة فيما بينها، رغم أنها تنقسم الاختصاصات التي تمارسها كل هيئة من هذه الهيئات<sup>(٢)</sup>.

ومن ثم فإن خاصية وحدة السيادة لا تتصادم ولا تتعارض مع إمكانية قيام سيادة مشتركة لمجموعة من الدول على مياه خليج أو مضيق واحد.

#### \* التأريخ لفرض السيادة على البحار:

يذكر أستاذنا الدكتور حامد سلطان<sup>(٣)</sup> في معرض بيانه للعنصر البحري من إقليم الدولة عدداً من المقدمات التي تضع تسجيلاً تاريخياً لفرض سيادة الدول على البحار العالية والإقليمية نقتطف منها المقدمات التالية:

- (١) أن الإقليم البحري ليس من العناصر الأساسية التي يتوقف عليها وجود الدولة فهناك دول لا تطل أراضيها على أي بحر من البحار مثل سويسرا والمجر.
- (٢) أن البحار ظلت لفترات طويلة من الزمان وسيلة للإبحار والاتصال والملاحة التجارية لا موضعاً للسيطرة أو السيادة يمارس الملاحة فيها من يشاء ومن يستطيع.

(١) أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم - ص ٧٧٠ مرجع سابق.

(٢) د. عدنان نعمة - السيادة في ضوء التنظيم الدولي المعاصر - رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٧٨ ص ٩١.

(٣) أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم ص ٤١٨-٤٢٧ بتصرف مرجع سابق.

- (٣) أن البحار بطبيعتها غير قابلة للحيازة ولا تخضع إلا لقانونها الطبيعي.
- (٤) إن فكرة امتداد سيادة الدول على البحار قد نشأت وتأسلت مع الحروب الصليبية ضد الإسلام والمسلمين بدءاً من سنة ١١٨٧م.
- (٥) أن السند القانوني التاريخي لفرض السيادة على البحار يتمثل في المرسوم الذي أصدره بابا الكنيسة الكاثوليكية في سنة ١٤٥٤م والذي منح فيه هنري الملاح أمير البرتغال حق احتلال وحيازة الأقاليم والجزر والبحار التي يكتشفها وفرض سيادته عليها.
- (٦) إن أول معاهدة دولية قسمت ملكيات البحار المكتشفة بين البرتغال وإسبانيا هي معاهدة (ترود ديسيلاس) المنعقدة في ٩ يونيو سنة ١٤٩٤م والتي كانت تصديقاً على المرسوم الذي أصدره البابا (اسكندرس السادس) في ٤ مايو سنة ١٤٩٣م.
- (٧) أن هذه المعاهدة قد فتحت الباب واسعاً أمام الكثير من الدول التي تحوز الأساطيل البحرية القوية، لادعاء السيادة على أجزاء كبيرة من البحار العالية والمحيطات ومن ذلك: ادعاء (البندقية) للسيادة على البحر الأدرياتيكي وإدعاء (جنوا) للسيادة على بحر ليجوريا، وادعاء الدنمارك والسويد للسيادة على البحر البلطقي، وادعاء البرتغال للسيادة على المحيط الهندي كله، وعلى المحيط الأطلنطي جنوب خليج مكسيكو، وادعاء إسبانيا للسيادة على المحيط الهادي وعلى خليج مكسيكو.
- (٨) أنه ترتب على ظاهرة ادعاء السيادة على أجزاء كبيرة من البحار العالية والمحيطات نشأة اتجاه دولي معارض يطالب بحرية البحار وإخراجها من السيطرة ومن نطاق سيادة بعض الدول عليها.
- (٩) أن الملكة إليزابيث ملكة بريطانيا قد تزعمت هذا الاتجاه المعارض رافضة أن يكون لإسبانيا حق انفرادي مانع فيما يتعلق بالملاحة والتجارة أو الاستعمار، وأن البحر بمقتضى قانون الشعوب ملك مشترك للجميع ما عدا تلك الأجزاء التي يمكن حيازتها فعلاً، وأن البابا ليس سيد العالم وأن ما يهبه لا يقوم على أساس من القانون.
- (١٠) أن موقف الملكة إليزابيث واعتمادها على الحجج القانونية في رفض فكرة السيادة على البحار قد أفسح المجال لفقهاء القانون الدولي في بحث الموضوع، ففي سنة ١٦٠٩م أخرج (أبو القانون الدولي) جروسبوس بحثه الذائع الشهرة (البحر الحر) للدفاع عن حق مواطنيه





- في هولندا في ارتياد البحار الخاضعة لإسبانيا والبرتغال، وقد استند جروسيوس في دفاعه عن حرية البحار إلى حجتين أساسيتين في نظره وهما:
- أ- أن البحر غير قابل للحيازة الفعلية ومن ثم فإنه لا يمكن أن يكون محلاً لسيادة أي دولة من الدول.
- ب- أن الطبيعة لا تمنح حقاً لأي كائن في أن يمتلك الأشياء التي يستطيع أن يستعملها الجميع من غير ضرر ولا ضرار، والتي هي بطبيعتها لا تفنى ولا تقبل الفناء وتكفي الجميع.
- (١١) أن بحث الفقيه القانوني جروسيوس قد فتح المجال أمام الباحثين الآخرين للرد عليه ومنهم (جنتليس) في سنة ١٦١٣، (وسلندن) في بحثه البحر المغلق في سنة ١٦٣٥م.
- (١٢) أنه قد نشأ عن هذا الخلاف الفقهي وجود مدرستان مختلفتان متعارضتان (إحدهما) تدعو إلى وجوب تحرير البحار من السيادة (والأخرى) تدافع عن إبقاء البحار خاضعة للسيادة الوطنية.
- (١٣) إن السجال بين المدرستين انتهى في القرن الثامن عشر إلى حرية البحار والتمييز بين ما يخضع منها لسيادة الدولة أو لرقابتها، وما هو بطبيعته عام مشترك بين الدول جميعاً وإلى التمييز بين البحر الإقليمي، والمنطقة الملاصقة والامتداد القاري من جهة وبين البحر العالي من جهة أخرى.

\* السيادة على مضيق هرمز في ضوء التنظيم الدولي المعاصر:

ما أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حتى نشأت بين الكتلتين الشرقية والغربية ما يعرف بالحرب الباردة<sup>(١)</sup> التي تمخضت عن النظام الدولي المعروف بنظام القطبية الثنائية<sup>(٢)</sup>.

وفي عام ١٩٩٠ انتهت الحرب الباردة وظهرت سياسة الوفاق بين القطبين المتسمة بمحاولات إيجاد التعاون بينهما ومحاولات تخفيض الترسانة النووية للقطبين وبعد تفكك الاتحاد السوفيتي السابق ظهر نظام عالمي جديد يسيطر عليه قطب واحد هو الولايات المتحدة الأمريكية، وتهيمن سياساته على ثلاثة أجهزة دولية رئيسية هي: مجلس الأمن الدولي، صندوق النقد الدولي، ومنظمة التجارة العالمية. وقد كان لهذه المتغيرات الدولية انعكاسات كبيرة على مفهوم ونطاق السيادة الداخلية والخارجية لكافة دول العالم من أهمها:

- (١) زيادة تدخل دولة القطب الأبعد في الشؤون الداخلية والخارجية للدول.
- (٢) زيادة تدخل مجلس الأمن الدولي في شؤون الدول وفقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة أو ما يعرف بنظام الأمن الجماعي.
- (٣) مولد نظرية تدويل السيادة وهي النظرية التي تسمح للنظام الدولي الجديد بمساءلة ومعاينة الدول في حال مخالفتها لقواعد القانون الدولي في ممارسة حقوقها السيادية والقيام بتصرفات ضارة بالدول الأخرى عن طريق التعسف والتشدد في التمسك بحقوق سيادتها.
- (٤) كما كان لهذه المتغيرات الدولية أثر بارز في تقديم المصلحة العالمية على المصالح الخاصة للدول، وتوجيه مبدأ السيادة من كونه مرادفاً للاستقلال التام للدولة إلى كونه أحد مظاهر التعايش السلمي المتكافئ بين الدول بوصفها أعضاء في مجتمع دولي واحد تتعايش في إطار القانون الدولي وتلتزم بأوامره<sup>(٣)</sup>.

(١) الحرب الباردة: حالة عداء غير مسلح يستخدم فيها كل طرف كافة أدوات الحرب السياسية والاقتصادية والثقافية والإعلامية ضد الطرف الآخر مع تجنب المواجهة المسلحة بين الطرفين، إلا عن طريق الحروب بالوكالة التي تقوم بها أطراف أخرى تابعة للقطبين نيابة عنهما بدعم منهما، راجع: د. محمد السيد سليم - تطور السياسة الدولية في القرنين التاسع عشر والعشرين - دار النهضة الجديدة بالقاهرة ٢٠٠٨ ص ٥٦٩ بتصرف.

(٢) القطبية الثنائية نظام دولي وجد قبل تفكك الاتحاد السوفيتي، كانت تسيطر عليه القوتان الأكبر في العالم وكان يتحالف مع كل منهما عدد من الدول الأقل قوة المتوافقة في أيدولوجيتها الاقتصادية والثقافية مع الحليف الرئيس، راجع: أ.د. إسماعيل صبري مقلد- العلاقات السياسية الدولية (النظرية والواقع) ٢٠٠٢ ص ٤٧-٥٤ بتصرف.

(٣) أ.د. صلاح الدين عامر - قانون التنظيم الدولي - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٩٨ ص ٤٣٦-٤٤٠ بتصرف.

## والخلاصة فيما تقدم:

إن سيادة الدولة في ظل التنظيم الدولي الجديد وما صاحبه من متغيرات دولية وما نشأ عنه من مولد نظرية تدويل السيادة (نظام الأمن الجماعي<sup>(1)</sup>) قد أخذت في التراجع حيث لم تعد مطلقة كما كانت في الماضي بل أصبحت مقيدة لصالح مصالح الجماعة الدولية، ومن ثم فإنه يمتنع على أية دولة الآن التمسك بمبدأ السيادة على إطلاقه في ظل هذه التطورات والمتغيرات العالمية، لأنه لم يعد خاضعاً لاختيار الدولة وحدها، بل أصبح يخضع لاعتبارات المحافظة على السلم والأمن الدوليين، وقد أصبحنا نرى ونشاهد عدداً من الاختراقات الدولية التي تقرها الأمم المتحدة ومجلس الأمن وتضفي عليها الطابع القانوني لمبدأ السيادة الوطنية للدول، ومن أهم هذه الاختراقات:

- ١- التدخل الدولي في الشؤون الداخلية للدول لنزع أسلحة الدمار الشامل.
- ٢- التدخل الدولي في شؤون الدول لمنعها من امتلاك تقنيات تصنيع السلاح النووي.
- ٣- التدخل الدولي في شؤون الدول لحماية حقوق الإنسان والمرأة والأقليات.
- ٤- التدخل الدولي في شؤون الدول تحت حجة مكافحة الإرهاب والقضاء على التطرف.
- ٥- التدخل العسكري بموافقة مجلس الأمن تحت ذريعة اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تهديد الأمن والسلم الدوليين.

وترى هذه الدراسة أن التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الأجنبية من وإلى موانئ الدول الخليجية من شأنه أن يخلق نوعاً جديداً من الحرب الباردة بين إيران وجاراتها العربيات.

وأن إقدام إيران على الإغلاق الفعلي للمضيق من شأنه أن يشعل حرباً إقليمية، دفاعاً عن الوجود والمصالح ضد هذا التصرف غير المشروع، فإن الممرين العميقين الصالحين للملاحة في المضيق، ينضويان في البحر الإقليمي لسلطنة عمان ويخضعان لسيادتها، ولا يخضعان للسيادة الإيرانية وليس من حق إيران المساس بهما ولا التعرض للملاحة فيهما، وإغلاقها لهما يعد اعتداءً سافراً ومباشراً على المصالح الاقتصادية والتجارية لدول الخليج العربي الست المشاطئة للخليج.

(<sup>1</sup>) الأمن الجماعي يعني أمن الجماعة الدولية بأسرها وهو نظام دولي تقع مسئولية تحقيقه على مجلس الأمن باعتباره نائباً عن الجماعة الدولية وقد تكفل الفصل السابع من ميثاق عام الأمم المتحدة ببيان كيفية أدوات تحقيقه.

وترى الدراسة من باب تحقيق توازن القوى<sup>(١)</sup> في المنطقة إخضاع المضيق للسيادة المشتركة لدول الخليج العربي الثمانية (سلطنة عمان، إيران، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، قطر، الكويت، العراق) حتى إذا ما أقدمت إحدى هذه الدول على إغلاق المضيق اعتماداً على تفوقها العسكري جابهت بجمع لا يقهر من الآخرين، ويؤيد هذا المقترح من الأسباب ما يأتي:

(١) أن المضيق كان خاضعاً تاريخياً لسيطرة جميع الدول الخليجية قبل نشأة فكرة سيادة كل دولة شاطئية على بحرهما الإقليمي وذلك دون اعتراض من جانب الدولتين المتشاطئتين عليه.

(٢) أن لجميع دول الخليج العربي حقوقاً تاريخية على المضيق يجب أن تحترم ويحافظ عليها كما كانت أبداً بموجب الاستعمال الطويل.

(٣) أن المرور في المضيق هو أحد حقوق الارتفاق المقررة عليه لصالح الخليج العربي، ومن المعلوم أن حقوق الارتفاق حقوق عينية متفرعة عن حق الملكية ومقررة على مال الغير، وتخول صاحبها الانتفاع بمال الغير، ولما كانت مياه الخليج العربي مياهاً إقليمية للدول المشاطئة له وكانت مياه المضيق امتداداً لها إلى البحر العالي، فإن المرور في المضيق يعتبر حق ارتفاق مقرر عليه لصالح الخليج العربي.

(٤) إن حق الارتفاق هذا هو:

- أ- حق مقرر لصالح الخليج العربي على المضيق.
- ب- أنه يشكل قيماً على حقوق سيادة الدولتين المتشاطئتين على المضيق.
- ج- أنه لا يعطي لدول الخليج الست الهيمنة على إقليم الدولتين المتشاطئتين على المضيق.

- د- أن الغرض منه غرض اقتصادي تجاري لخدمة أغراض تجارية.
- ه- أنه حق ارتفاق سلبي تتعهد بمقاواة الدولتان المتشاطئتان على المضيق بالامتناع عن القيام بأية تصرفات من شأنها عرقلة المرور العابر في المضيق.

(١) توازن القوى: نظام دفاعي جماعي لا توجد بين أطرافه قوة قادرة على أن تسود بصورة مطلقة، أو أن تفرض إرادتها وقوانينها على الآخرين، راجع: د. محمد علي العويني - العلاقات الدولية المعاصرة - مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٨٢ ص ٥٨ بتصرف.

و- أنه حق له نظائر عديدة في القانون الدولي، فقد نصت معاهدة فرساي بين الحلفاء وألمانيا على عدة حقوق ارتفاق إيجابية وسلبية منها: تعهد ألمانيا بعدم إقامة تحصينات على الشاطئ الشرقي لنهر الراين وعدم القيام بمناورات عسكرية أو وضع قوات مسلحة عليه، وإعطاء بولونيا التسهيلات اللازمة لمواصلاتها داخل ألمانيا. راجع في هذا المعنى: أ.د. محمد رامي جنيبة - القانون الدولي العام ص ٢٤٠-٢٤٤

(٥) أن السيادة العربية على مضيق هرمز ظلت ثابتة في عهود الاحتلال اليوناني والبرتغالي والانجليزي، كما أن حرية الملاحة ظلت طوال هذه العهود مكفولة ومتاحة بصفة دائمة لجميع دول الخليج العربي.

(٦) أنه لا يوجد اتفاقية إقليمية خاصة بشأن مضيق هرمز، وإنما جرى العرف منذ أحقاب زمنية بعيدة على إخضاعه للسيطرة والسيادة المشتركة لجميع دول الخليج.

(٧) إن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي، كما سمحت في المادة الأولى منها للدولة الساحلية أن تمت سيادتها إلى ما بعد إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى حزام من البحر متاخم لشواطئها يعرف بالبحر الإقليمي وأن تمارس حقوق سيادتها عليه. فإن المادة الأولى نفسها قد قيدت ممارسة حق السيادة على البحر الإقليمي بعدم الإخلال بالأحكام الخاصة بمواد الاتفاقية الأخرى خاصة وأن قواعد القانون الدولي الأخرى عامة ومن أبرز هذه القواعد:

"ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن أعالي البحار من أن: "الدول التي ليس لها شواطئ يجب أن يكون لها منفذ للبحر لكي تمارس حرية الملاحة في أعالي البحار بقدر متساو مع الدول الساحلية" ونحن نفهم من هذا النص ما يلي:

أ- أن هذا الالتزام الواقع على الدولة الساحلية بتوفير منفذ بحري للدول الحبيسة التزام وجوبي ولا يخضع لأي سلطة تقديرية للدولة الساحلية.

ب- أن نطاق هذا الالتزام هو التساوي في حق الوصول إلى أعالي البحار بين الدول الساحلية والدول الحبيسة، وهذا التساوي جاء في النص بلفظ مطلق يحتمل التساوي في السيادة والتساوي في الملاحة والمرور في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

ج- أن مضيق هرمز يعتبر المنفذ البحري الوحيد لأربع دول حبيسة في منطقة الخليج العربي وهي: (العراق، الكويت، قطر، البحرين) وقد أوجبت المادة الثالثة من اتفاقية



أعالي البحار السالفة الذكر على الدولتين المشاطنتين لمضيق هرمز جعل المضيق منفذاً بحرياً لهذه الدول للوصول إلى أعالي البحار بعبارة تعطي لهذه الدول مشاركة الدولتين المشاطنتين للمضيق في حقوق السيادة عليه، ومن ثم: فإنه لا يحق للدولتين المشاطنتين للمضيق التمسك بممارسة حقوق السيادة على بحريهما الإقليميين بناء على اتفاقية دولية ورفض التسليم بحقوق الدول الحبيسة على الخليج العربي في الوصول إلى البحار الدولية العالية عبر المضيق الذي يمارسان حقوق سيادتهما عليه تنفيذاً لاتفاقية دولية أخرى صادرة عن نفس جهة إصدار الاتفاقية الأولى.

\* المبحث الرابع

تدويل مضيق هرمز

قدمنا أن مضيق هرمز مضيق دولي لتوفر شروط المضيق الدولي فيه من حيث كونه يخضع للنظام القانوني المقرر في المضايق الدولية، وأن الملاحاة فيه تخضع لنظام المرور العابر، وليست هذه المعاني هي جوهر بحثنا في هذا المطلب وإنما جوهر بحثنا هو تدويل السيادة القانونية على المضيق كمخرج من مأزق السيادة المنفردة المطلقة التي تريد إيران فرضها على المرور في المضيق مراعاة لمصالحها الخاصة فقط دون مصالح الدول الأخرى.

ونعني بتدويل السيادة القانونية على المضيق ترك سلطة تحديد شروط وقواعد وأحكام ونطاق المرور في المضيق لهيئة دولية محايدة مثل محكمة العدل الدولية أو الجمعية العامة للأمم المتحدة، أو لجنة القانون الدولي أو أية هيئة دولية يتم التوافق عليها بين الدول المعنية بالمضيق، وذلك باعتبار أن النظام القانوني للمرور في مضيق هرمز شأن قانوني متنازع حوله وينبغي تحويله إلى أمر دولي ومعالجته بصفة دولية.

وسوف نبحت موضوع تدويل السيادة القانونية على مضيق هرمز من خلال مطلبين رئيسيين على النحو التالي:

- \* المطلب الأول: ماهية التدويل ودواعيه وطبيعته القانونية.
- \* المطلب الثاني: علاقة التدويل بحقوق السيادة.

## \* المطلب الأول

### ماهية التدويل ودواعيه وطبيعته القانونية

ماهية التدويل: يمكن تعريف التدويل الذي تعنيه هذه الدراسة بأنه:

إخضاع السيادة القانونية<sup>(١)</sup> لمضيق هرمز لنظام قانوني تضعه إدارة دولية محايدة لتفادي خضوعه لتعسف دولة معينة في استعمال حقوق سيادتها الإقليمية عليه<sup>(٢)</sup>. كما يمكننا تعريفه بأنه: إخراج المسائل القانونية المتعلقة بالملاحة في مضيق هرمز من مجال حقوق السيادة الإقليمية للدولتين المتشاطنتين عليه ومعالجتها بموجب نظام قانوني خاص بالمرور (الملاحة) عبر المضيق تضعه هيئة دولية محايدة.

وعليه: فإن التدويل الذي نعنيه لا علاقة له بإقليم الدولتين المتشاطنتين على المضيق ولا بسيادتهما الإقليمية على أعماقه وإنما هو مجرد قيود على تصرفاتهما القانونية المتعلقة بالملاحة الدولية وحقوق المرور فيه<sup>(٣)</sup>.

## \* فكرة تدويل السيادة في ميثاق عام الأمم المتحدة:

إننا ومن خلال تحليل الأهداف التي نصت عليها المادة الأولى من ميثاق عام الأمم المتحدة نستطيع أن نستشف تبني الميثاق لفكرة تدويل السيادة وذلك من خلال النص على أن الميثاق يهدف إلى:

(١) المحافظة على السلام الدولي باتخاذ إجراءات جماعية للحيلولة دون وقوع ما يهدد السلام ويقع أي عدوان ويفض أي نزاع قد يؤدي إلى تهديد السلام.

(١) وليس السيادة الجغرافية أو الإقليمية.  
(٢) وذلك لتأمين للمصالح المشتركة للدول التي يشكل المضيق أهمية استراتيجية واقتصادية وتجارية لها ويقطع دابرا لتنازع حول حقوق السيادة عليه.  
(٣) راجع في هذا المعنى د. خليل سامي علي مهدي - النظرية العامة للتدويل في القانون الدولي- رسالة دكتوراه - كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٩٧ ص ١٩٤-١٩٧، وراجع كذلك: أ. أنمار نايف قاسم - أثر نظام التدويل على مبدأ سيادة الدولة - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ٢٠١٣ ص ١٩-٢٠ بتصرف.



(٢) تنمية العلاقات الطيبة بين الشعوب على أساس احترام مبدأ المساواة بين الدول فالنص على اتخاذ إجراءات جماعية والنص على احترام مبدأ المساواة بين الدول في السيادة إشارتان إلى تقييد مبدأ السيادة المطلقة للدول وإلى إخضاع هذه السيادة المطلقة لقواعد التنظيم الدولي، وإلى إمكانية مساءلة الدول عند تعسفها في ممارسة حقوق سيادتها.

## \* دواعي تدويل السيادة القانونية على مضيق هرمز:

- ترجع حاجة دول منطقة الخليج العربي السبع إلى تدويل المضيق إلى الاعتبارات التالية:
- (١) تجنب مخاطر التمدد الإيراني والهيمنة والسيطرة الإيرانية على دول المنطقة المترتبة على التحكم في المنفذ البحري الوحيد والاستراتيجي لدول الخليج العربي إلى البحار العالمية وتحاشي استبدال الاحتلال البريطاني والبرتغالي للمضيق باحتلال آخر إيراني جديد.
  - (٢) إقرار السلم والأمن الإقليمي والدولي ودفع شبح الحرب الذي يهدد المنطقة من حين إلى آخر، وإنهاء الحرب الباردة بين طرفي الصراع في المنطقة والحد من سباق التسلح وإخضاع المضيق لنظام قانوني دولي ثابت ومستقر بموجب اتفاقية دولية<sup>(١)</sup>.
  - (٣) ما يمثله المضيق من أهمية اقتصادية وتجارية للعالم بأسره باعتباره المنفذ البحري الوحيد لإمداد العالم بنفط الخليج ولتصدير دول العالم لمنتجاتها إلى دول الخليج العربي المستورد الصافي للكثير من المنتجات الزراعية والصناعية.
  - (٤) توافق التدويل مع مبادئ وقواعد القانون الدولي وعدم مساسه بالسيادة الإقليمية للدولتين المتشاطنتين على المضيق.

## \* الطبيعة القانونية لتدويل السيادة القانونية على المضيق:

نقصد بالطبيعة القانونية لتدويل السيادة القانونية على مضيق هرمز الأساس الفني أو القانوني الذي يستند إليه قيام هذا التدويل والذي يتمثل في:

ما تضعه الجهة المحايدة التي يتم تشكيلها بقرار من الأمم المتحدة من قواعد وأحكام لنظام قانوني ثابت ودائم للملاحة عبر المضيق والذي يتم إقراره والتصديق عليه بقرار من

(١) راجع في نفس المعنى أ.د. محمد حافظ غانم -مبادئ القانون الدولي العام - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٧٢ ص ٢٣١-٢٣٣ بتصرف.

المنظمة<sup>(١)</sup> الدولية لاكتسابه الصفة الملزمة لجميع دول العالم صاحبة المصلحة في المرور في المضيق.  
ولما كان ميثاق عام الأمم المتحدة بمنزلة الوثائق الدستورية الخاصة، فإن ما يصدر عنها من قرارات تشريعية يكون بمثابة المعاهدات الدولية الشارعة متعددة الأطراف.

## \* المطلب الثاني

### علاقة التدويل بمبدأ سيادة الدولة

إن المتغيرات الدولية المتسارعة، والمصالح الدولية المتنامية والمتشعبة والتي أفرزت وتمخضت عن قيام التنظيم الدولي الجديد، إنما هي أمور تدعو إلى بناء نظري جديد لمفهوم السيادة ينتقل بها من كونها سلطة عليا ومطلقة ونهائية داخل مجتمع الدولة لا تراعي إلا تحقيق المصالح الذاتية الخاصة لدولتها بل وتقف عائقاً أمام تحقيق المصالح الدولية العامة، وذلك بما تقرره الدولة من حرية مطلقة في تصريف شئونها الداخلية والخارجية بإرادتها المنفردة ودون الخضوع لأي إرادة أخرى.

وهو الأمر الذي لا يستقيم مع ضرورة وجود مبادئ ومعايير دولية تحد من حقوق السيادة وتجعلها أكثر انسجاماً وتوافقاً مع المصالح الدولية العامة<sup>(١)</sup>. إذ على الدولة أن تخضع وتلتزم وتنفذ ما يلزم من نظم دولية ضرورية للحفاظ على المصالح الدولية العامة وعلى الأمن والسلم الدوليين، وذلك في نفس الوقت الذي تمارس فيه سلطاتها لتحقيق مصالحها الذاتية، خاصة وأن الحروب في الوقت الحاضر ذات آثار تدميرية واسعة، وأن القضايا الدولية المعاصرة لم يعد يجدي في حلها الحلول الفردية أو الانفرادية لأنها تتعدى حدود الدول بل والأقاليم في كثير من الأحيان<sup>(٢)</sup>.

<sup>(١)</sup> وليس بتوصية، لأن التوصية لا تلزم الدولة التي لم تقبلها.

<sup>(٢)</sup> د. محمد حسنين مصطفى - سيادة الدولة في ظل القانون الدولي العام - رسالة دكتوراه - كلية الحقوق جامعة الزقازيق/ مصر ٢٠١١م ص ٦٧٧ بتصرف.

<sup>(٣)</sup> وليس أدل على ذلك من تفشي قضايا ظاهرة الإرهاب والهجرة غير الشرعية.

فإنه تحت تأثير هذه المتغيرات تضطر معظم دول العالم إلى التخلي عن المفهوم التقليدي للسيادة والانخراط في مفهومها الجديد الذي يوفق بينها وبين ضرورات الالتزام بتحقيق المصالح الدولية العامة المشتركة والمتبادلة ومسايرة التطور الهائل في العمل الدولي المشترك.

وترى هذه الدراسة ضرورة تطويع مبدأ السيادة لصالح التدويل أو لصالح الالتزام بقواعد القانون الدولي، والموافمة بينها وبين الأسس القانونية للالتزام بقواعد قانون الأمم والشعوب بحكم كونه القانون الطبيعي الذي تسري أحكامه على كافة الدول.

**\* التدويل وتقليص مظاهر السيادة القانونية على المضيق في إطار التنظيم الدولي الجديد:**  
لقد استطاع التنظيم الدولي الجديد التأثير على كثير من المفاهيم القانونية المترابطة مثل: المصلحة العامة الدولية، ومفهوم المسؤولية الدولية<sup>(١)</sup> - الدومين المحفوظ للدولة، الدومين الدولي العام، وحقوق السيادة إلى غير ذلك من المفاهيم.  
وقد درج التنظيم الدولي الجديد على تقليص الدومين المحفوظ للدولة<sup>(٢)</sup> لصالح دعم الدومين الدولي العام<sup>(٣)</sup>، فتعاضم بذلك مسؤولية الدولة تجاه المجتمع الدولي وتزايد القيود الواردة على سيادتها.  
وتأسيساً على ذلك، فإن الحقوق السيادية وفقاً للمفهوم التقليدي للسيادة والتي كانت الدولة تتمتع حيالها بحرية الاختيار باعتبارها دوميناً محفوظاً لها قد بدأت تنقلص، بمقتضى اعتبارات المصلحة العامة الدولية، وتحول إلى

(١) المسؤولية الدولية تعني: مساءلة أي شخص من أشخاص القانون الدولي عن أي عمل أو واقعة أو سلوك أو تصرف غير مشروع دولياً يلحق ضرراً بشخص دولي آخر ويقع انتهاكاً للالتزام دولي أو مخالفة لقواعد القانون الدولي وإلزامه بإزالة آثار هذا الضرر إما بالتعويض أو الترضية أو إعادة الحال إلى ما كان عليه. راجع: أ.د. صلاح الدين عامر - مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ص ٧٢٦-٧٣٦ وراجع كذلك: أ.د. صلاح هاشم محمد - المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية - رسالة دكتوراه - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٩٠ ص ٨٠-٨٧.

(٢) الدومين المحفوظ للدولة: مجالات الشؤون الداخلية والخارجية التي تكون الدولة بشأنها غير مقيدة بأية التزامات دولية، والتي يسمح للدولة بحرية التصرف فيها والتي تخرج عن نطاق اختصاص القضاء الدولي، والتي لا تثير اهتمام المجتمع الدولي والتي تتم تفعيلاً لقواعد قانونية. راجع: د. محمد حسنين مصطفى - سيادة الدولة في ظل القانون الدولي العام - رسالة دكتوراه ص ٣٩٩ بتصرف.

(٣) الدومين الدولي العام: هو تعبير يرمز إلى كافة المسائل التي تشغل اهتمام المجتمع الدولي دون تحديد طالما كانت تؤثر بطريق مباشر أو غير مباشر على الأمن والسلم الدوليين أو تتعلق بالتعاون بين الشعوب في كافة مجالات التعاون والتي يلزم تنظيمها بقواعد قانونية دولية أمرة، المرجع السابق ص ٤٠٤ بتصرف.

اختصاصات محدودة قانوناً<sup>(١)</sup>، تلتزم الدولة في ممارستها بمراعاة الشرعية الدولية وبالمسئولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالدول الأخرى نتيجة لهذه الممارسات غير الشرعية.

## \* وصفوة القول فيما تقدم:

أن المجتمع الدولي الآن يعيش في عصر الحفاظ على توازن القوى، عصر استهداف تحقيق الأمن الجماعي، عصر استهداف قيام تعاون اقتصادي وتجاري بين الأمم تحقيقاً لرفاهية جميع الشعوب، عصر لم تعد فيه كل دولة على انفرادها قادرة على القيام بمقتضيات المصلحة الدولية العامة، وأنه عصر العولمة السياسية والاقتصادية والثقافية

(١) يعرف أستاذنا الدكتور محمد حافظ غانم - اختصاص الدولة بأنه: السلطات القانونية المستمدة من القانون الدولي العام، والتي بمقتضاها يكون للدولة حق مباشرة نشاط قانوني وفقاً لأحكام ذلك القانون. واختصاص الدولة وفقاً لهذا المفهوم لا ينسجم مع فكرة السيادة الوطنية بمعناها القديم، الذي يفيد القدرة المطلقة للدولة على التصرف كما تشاء وعدم خضوعها لغير إرادتها، ولكنه يتفق مع التطور الحديث لقواعد القانون الدولي العام ومع قصر معنى السيادة في الوقت الحاضر على استقلال الدولة الداخلي أو الخارجي في حدود الخضوع للقانون الدولي العام.

على أنه ينبغي النظر في الوقت الحاضر إلى اختصاصات الدولة أو إلى حقوق سيادتها باعتبارها مستمدة من القانون الدولي، وأن الدولة تمارس هذه الاختصاصات أو تلك الحقوق تحت رقابة تباشرها الدول أعضاء المجتمع الدولي وكذلك المنظمات الدولية في حدود اختصاصاتها راجع: أ.د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام ص ٢٩٨-٢٩٩، ويضيف الأستاذ الدكتور إبراهيم أحمد خليفة القول بأنه: يمكن أن يقيد الاختصاص الإقليمي لصالح أشخاص القانون الدولي الآخرين دون أن يترتب على ذلك تأثير على سيادة الدولة، حيث تظل السيادة مع هذه القيود كاملة، وذلك على عكس ما يتصوره البعض، وترجع هذه القيود إلى أسباب كثيرة من أهمها:

- ١- تطور المجتمع الدولي وتطور العلاقات فيما بين أعضائه.
- ٢- تطور قواعد القانون الدولي العام والتنظيم الدولي.
- ٣- تزايد دور المنظمات الدولية في الحفاظ على الأمن والسلم الدوليين وحماية المصالح الدولية المشتركة والمتبادلة والتوفيق بين سياسات الدول، وجميع هذه الأسباب تؤدي إلى آثار سلبية على سيادة الدول واختصاصاتها المحلية والإقليمية والدولية وذلك مع إمكانية وجود أسباب جديدة يترتب عليها زيادة القيود على سيادة الدول واختصاصها الإقليمي والحد من عموميتها. راجع في ذات المضمون: أ.د. إبراهيم أحمد خليفة - الوسيط في القانون الدولي العام ص ٣٣-٣٥ مرجع سابق يتصرف.



التي تستلزم تقليص مظاهر السيادة وتحجيم الدومين المحفوظ لجميع الدول لصالح ولحساب الدومين الدولي العام<sup>(٢)</sup>. وترى الدراسة أن مقترحها بتدويل السيادة القانونية على مضيق هرمز إنما هو قيد قانوني على تصرفات الدولتين المشاطنتين للمضيق، الضارة بالملاحة الدولية فيه، أو المقيدة للحقوق التاريخية لدول الخليج العربي في المرور العابر للسفن الداخلة إلى موانئها أو الخارجة منها، قيد تقتضيه المصالح الاقتصادية والتجارية العالمية والإقليمية والخاصة، وذلك باعتبار مياه المضيق تراثاً مشتركاً للإنسانية ومياهاً تاريخية خضعت لسيطرة جميع الدول الخليجية قبل وبعد الفتح الإسلامي لبلاد فارس وحازت اعترافاً دولياً دائماً بذلك، وهذا القيد القانوني ليس موجهاً إلى السيادة الإقليمية أو إلى السيادة الشخصية للدولتين المتشاطنتين على المضيق.

(٢) راجع في ذات المضمون: أ.د. محمد طلعت الغنيمي - التنظيم الدولي منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٤ ص ٦٩ وما بعدها، وراجع كذلك: أ.د. مصطفى سلامة حسين - تطور القانون الدولي العام - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٩٢ ص ٢٢٣ وما بعدها، وراجع كذلك: برتران بادي - عالم بلا سيادة- ترجمة لطيف فرج - مكتبة الشروق بالقاهرة ٢٠٠١ ص ١٩٣ وما بعدها بتصرف.

## \* المبحث الخامس

### الحقوق العربية على مضيق هرمز

يرى غالبية شراح القانون الدولي العام أن للدولة باعتبارها شخصية قانونية من أشخاص القانون الدولي العام التمتع بطانفتين أساسيتين من الحقوق (إحدهما) حقوق سياسية أو أولية تتمتع بها الدولة بحكم وجودها كدولة مستقلة ذات سيادة ومعترف بها دولياً (والثانية) حقوق ثانوية مكتسبة تتمتع بها بمقتضى ما تعقده من معاهدات ثنائية أو جماعية أو بمقتضى العرف الدولي ولعل من أهم الحقوق الأساسية ما يلي:

(١) حق الدولة في البقاء وفي استمرارية الحياة وفي حماية نفسها ودفع اعتداءات الآخرين عليها، وصيانة أمنها وشعبها من كافة المخاطر بكل الوسائل المتاحة لديها بما في ذلك حق الضرورة أو حق الدفاع الشرعي عن النفس الذي يعطي للدولة كل العذر في أن تدفع بالقوة الاعتداء الواقع عليها ودفع العدوان بعدوان مثله.

(٢) حق التمتع بحقوق السيادة على قدم المساواة مع كافة الدول، باعتبار أن كل الدول متساوية قانوناً في أن تتمتع بسيادتها كاملة احتراماً لشخصيتها الدولية.

ولما كانت الحقوق التاريخية العربية على مضيق هرمز تندرج تحت هذين النوعين من الحقوق، ولما يشكله إغلاق المضيق في وجه الملاحة الدولية من وإلى موانئ الدول العربية المشاطئة للخليج العربي من خنق لهذه الدول وحبس لها عن الوصول إلى البحار العالية وحيلولة لوصولها واتصالها بالعالم الخارجي عن طريق البحر ومن إهدار كلي لمصالحها الاقتصادية الأساسية، كان لزاماً علينا بيان وتأصيل هذه الحقوق وتأكيد مشروعية الدفاع عنها بكافة الوسائل السلمية والقانونية ونرى أن يتم ذلك من خلال مطلبين على النحو التالي:

\* المطلب الأول: ثبوت الحقوق العربية في المضيق بموجب العرف الدولي والموقع الجغرافي والمشاركة الشاطئية.

\* المطلب الثاني: ثبوت الحقوق العربية بموجب أحكام القانون الدولي للبحار.

## \* المطلب الأول

### ثبوت الحقوق العربية في مضيق هرمز

#### بموجب العرف الدولي<sup>(١)</sup> والموقع الجغرافي والمشاركة الشاطئية

قدمنا أن مياه مضيق هرمز هي الامتداد الطبيعي لمياه خليج عدن وبحر العرب وخليج عمان والخليج العربي، وأنها جزء لا يتجزأ من هذه المياه، ومن المعلوم أن مياه البحار العالية غير قابلة للتملك لعدم إمكانية حيازتها ومن ثم فإنها لا تخضع للقواعد الخاصة بالملكية، وكل ما للدول من حقوق عليها فاقصر فقط على حقوق الانتفاع والاستعمال والارتفاق.

ومن الثابت جغرافياً أن الخليج العربي امتداد طبيعي للمحيط الهندي وهو بحر شبه مغلق أو داخلي محصور بين ثماني دول وكان على مر العصور التاريخية السحيقة ممراً مائياً يصل الشرق بالغرب عن طريق الرقعة اليابسة التي تصله بالبحر الأبيض المتوسط عبر الأراضي العراقية والسورية، وأن طوله يزيد قليلاً على ٦٥٠ ميلاً وأما عرضه في أقصى أجزائه اتساعاً فيبلغ ٢١٠ ميل، وفي أقل أجزائه اتساعاً عند مضيق هرمز لا يتعدى ٢٥ ميلاً<sup>(٢)</sup>، وأن منفذه الوحيد الذي يربط مياهه بمياه خليج عمان ثم بمياه بحر العرب ثم بمياه خليج عدن والمحيط الهندي هو مضيق هرمز.

ومن الثابت تاريخياً أنه قد أقامت على شواطئ الخليج العربي أولى التجمعات البشرية بداية من الكنعانيين ثم الفينيقيين ثم العرب، وقد ظل ولقرون عديدة طريقاً مهماً من طرق التجارة الدولية حيث خرجت منه السفن العربية إلى الصين والهند وأفريقيا وأوروبا محملة بالتوابل والعمور والحريز واللؤلؤ والأحجار الكريمة، وقد ظل الطابع العربي مهيمناً على الخليج العربي قبل وبعد ميلاد المسيح عليه السلام إلى أن ظهر الإسلام، ولم ينقض القرن الأول الهجري حتى تحول الخليج العربي إلى بحيرة عربية إسلامية حيث تم تطهير ضفافه في معركة القادسية في السنة السادسة عشرة للهجرة بقيادة سعد بن أبي وقاص، وحيث تم تحرير المنطقة الشرقية للخليج وضمها إلى

<sup>(١)</sup> العرف الدولي هو مجموعة من القواعد القانونية غير المدونة التي توجد وتستقر نتيجة تكرر إتباع أشخاص القانون الدولي لسلوك أو تصرف معين بصورة مضطربة ومستمرة خلال فترة زمنية طويلة دون اعتراض من أحد حتى يستقر في عقيدة المجتمع الدولي مشروعية التصرف ولزومه وحق أصحابه فيه وعدم مشروعية الاعتراض عليه.  
<sup>(٢)</sup> د. فخري رشيد مهنا - النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز ص ١٦٣ مرجع سابق.



الخطيرة العربية عام ٩٢ هـ على يد محمد بن قاسم الثقفي في خلافة عبدالملك بن مروان، والتي تحول الخليج العربي بعدها إلى أكبر قواعد الدولة العربية الإسلامية البحرية، وقد كان ذلك إيذاناً بانطلاق الأساطيل التجارية العربية تجوب جميع البحار والمحيطات ذهاباً وإياباً من وإلى الموانئ الخليجية<sup>(١)</sup>، وقد استمرت السيادة والسيطرة العربية الكاملة على مياه الخليج وعلى مياه مضيق هرمز إلى أن جاء الاستعمار البرتغالي ثم الانجليزي مع بدايات القرن السادس عشر الميلادي، وكان التحالف المشنوم بين الانجليز وبين شاه إيران عباس الأول عام ١٦٣٢ لطرده البرتغاليين من مضيق هرمز ومنطقة الخليج العربي.

إلا أنه وبالرغم من زيادة النفوذ الإيراني على مضيق هرمز فقد ظلت مياه الخليج والمضيق مياهاً تاريخية تتقاسم السيادة عليها جميع دول الخليج الثمانية بما فيها إيران استناداً إلى نظرية الحقوق التاريخية وبحكم الموقع الجغرافي والمشاركة الشاطئية على شواطئ الخليج العربي مع إقرار الجميع بعدم الفصل بين مياه الخليج ومياه المضيق وبالإقرار بأن مياه المضيق امتداد طبيعي لمياه الخلجان المحيطة به، ومع الاعتراف الدولي بالسيادة المشتركة لجميع دول الخليج العربية وإيران على مياه الخليج والمضيق معاً، حيث كانت جميع الدول الخليجية ترى أن مياه الخليج والمضيق مياهاً وطنية داخلية أو إقليمية دون اعتراض من أحد، وحيث كانت السيادة المشتركة لجميع دول المنطقة على مياه الخليج والمضيق سيادة واقعية ومعلنة وعبر فترات زمنية طويلة ومتصلة لها وزنها واعتبارها ودون اعتراض من أية دولة إقليمية أو أجنبية على مباشرة دول الخليج لهذه السيادة خلال الفترات المكونة للسند التاريخي للحقوق العربية على المضيق وذلك بما يقتضي أن يحقق انتفاء هذا الاعتراض ما يسمى بالتسامح العام.

ومن المعلوم أن إيران لم تثر أزمة ممارسة حقوق سيادتها على بحرها الإقليمية المناصف لمضيق هرمز إلا بعد اشتداد وطأة الحصار الاقتصادي الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية على إيران وأن إيران ما زالت تعترف بالحقوق التاريخية العربية على مضيق هرمز بدليل أن القانون الذي صوت مجلس الشورى الإيراني بالموافقة عليه في ٢١ يوليو ٢٠١٢ أقر فقط إغلاق المضيق أمام ناقلات النفط الأجنبية (غير الخليجية) التي تدخل أو تخرج من الموانئ

(١) د. أمين سعيد - الخليج العربي تاريخه السياسي ونهضته الحديثة - دار الكتاب العربي مصر ص ١٢-١٣ بتصرف.



البحرية المطلة على الخليج العربي، وذلك رداً على العقوبات التي فرضتها القوى الغربية على صادرات طهران النفطية وحظر استيراد النفط الإيراني.

غير أن هذه التفرقة وإن كان لها من حيث الظاهر ما يبررها من وجهة النظر الإيرانية إلا أنها ضارة جداً بمصالح دول الخليج العربي العربيات بل بالمصالح الإيرانية ذاتها، فقد سبق أن ذكرنا أن ٨٨% من صادرات النفط السعودي و٩٨% من صادرات النفط العراقي، ٩٩% من صادرات النفط الإماراتي وكل إنتاج النفط الكويتي والقطري والبحريني بل والإيراني تمر عبر المضيق محمولة على ناقلات نفط أجنبية وذلك بما يتجاوز ١٧ مليون برميل نفط يومياً وبما يتجاوز ٤٠% من إنتاج النفط العالمي. والخلاصة:

أن هذا الرد الإيراني على العقوبات الاقتصادية المفروضة على إيران يعتبر في ذاته عدواناً سافراً ومباشراً على الحقوق العربية التاريخية في مياه المضيق بل وإنكاراً لهذه الحقوق بما يعطي لهذه الدول الحق في الدفاع الشرعي عن مصالحها الحيوية التي هي جزء لا يتجزأ من وجودها وكيانها.

## \* المطلب الثاني

ثبوت الحقوق العربية في مضيق هرمز

### بموجب أحكام القانون الدولي للبحار

قدمنا أن القانون الدولي للبحار يضم بين جوانحه عدداً من الاتفاقيات الدولية الصادرة عن الأمم المتحدة ومن أبرز هذه الاتفاقيات:

(١) اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ الثلاث بشأن أعالي البحار، وبشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، وبشأن الامتداد القاري<sup>(١)</sup>.

(٢) اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ بشأن قانون البحار الدولي كما قدمنا بأنه لولا أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي قد أقرت توسيع البحر الإقليمي من ثلاثة أميال إلى اثني عشر ميلاً بحرياً لظل منتصف المضيق الذي يبلغ عرضه في أضيق نقطة منه بين جزيرة لاراك وجزيرة كوين العظمى  $20\frac{3}{4}$  ميلاً<sup>(٢)</sup> (عشرين ميلاً وثلاثة أرباع الميل) جزءاً من أعالي البحار غير داخل في البحر الإقليمي للدولتين المتشاطئتين عليه (سلطنة عمان وإيران) وغير خاضع لسيادة أي من الدولتين، إلا أن هذه الاتفاقية قد ترتب عليها دخول المضيق بكامل عرضه في جزء كبير من طوله الواقع بين خليج عمان والخليج العربي، في البحر الإقليمي للدولتين، كما قدمنا كذلك بأن أيّاً من الاتفاقيات الدولية المؤلفة لقواعد القانون الدولي للبحار لم تنظر إلى مضيق هرمز إلا على أنه ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادة ومنذ القدم في الملاحة الدولية وأنه لا يوجد بشأنه اتفاقيات خاصة أو إقليمية منظمة لحق المرور فيه، وأنه المنفذ الوحيد لبحر شبه مغلق هو الخليج العربي ويعتبر جزءاً منه، وأن مياهه امتداد طبيعي لمياه الخليج

(١) بحسب تعريف المادة الأولى من اتفاقية الامتداد القاري يعرف بأنه: الجزء من قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي وذلك إلى عمق مائتي متر أو أبعد تبعاً لعمق المياه المتاخمة ويقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق، راجع أ.د. محمد حافظ غانم - محاضرات عن النظام القانوني للبحار ص ٢٣٧ مرجع سابق.

(٢) د بديرية العوضي - القانون الدولي للبحار في الخليج العربي - مطبعة دار التأليف الكويت ١٩٧٦ ص ٦٧-٦٧

العربي وخليج عمان والمحيط الهندي ومن ثم فإنها لا تعتبر مياهاً داخلية لأي من الدولتين المتشاطئتين عليه، وأنه لكل ذلك:

يعتبر مضيقاً دولياً لتوفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لدخوله في نطاق المضائق الدولية، ومن ثم فإنه يخضع للنظام القانوني المقرر لحرية الملاحة في المضائق الدولية، ويجب إلا يعتري حرية الملاحة فيه أية قيود فوق ما تدعو إليه الحاجة من تنظيم الدولة الساحلية للمرور فيه دون أن يكون لها حق في منعه أو في اشتراط حصول السفن على إذن مسبق.

## \* الأحكام القانونية التي أقرتها الاتفاقيات الدولية بشأن المرور في مضيق هرمز:

(١) أقرت المادة ٣٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ نظام المرور العابر في مضيق هرمز وذلك بحكم كونه مضيقاً دولياً، وليس نظام المرور البريء المطبق على المياه الإقليمية، وذلك بما يكفل حرية الملاحة عبر المضيق أمام جميع السفن التجارية بما فيها ناقلات البترول في وقت السلم، وجميع السفن الحربية في وقت الحرب، حيث تخضع المضائق الدولية في وقت الحرب لقواعد الحرب والحياد وليس نظام المرور العابر أو المرور البريء.

وذلك مع ملاحظة أن حق المرور العابر الذي أقرته المادة ٣٧ المشار إليها قد قيده وضبطته المواد ٣٨، ٣٩، ٤٠، ٤١، ٤٢ من الاتفاقية نفسها فيما يتعلق بواجبات السفن المستخدمة للمضيق الدولي وحقوق الدول المشاطئة لها في المحافظة على بقائها وأمنها واستقرارها وصيانة بينتها البحرية، وأنه يلزم مراعاة هذه القيود والضوابط والالتزام بها من الجانبين.

(٢) أقرت المواد ٦٩، ٧٠، ١٢٤، ١٢٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ منح الدول عبر الساحلية (الحيبيسة) والدول المتضررة جغرافياً من قيود وضوابط المرور في المضائق الدولية المزيد من الحقوق التي تكفل لها قدراً كبيراً من حرية المرور في المضائق.

(٣) جاء إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لمنح الدول الحبيسة المزيد من الحقوق في حرية المرور في المضائق تأكيداً على ما أقرته المادة الثالثة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ من أن: الدول التي ليس لها شواطئ، يجب أن يكون لها منفذ للبحر



لكي تمارس حرية الملاحة في أعالي البحار بقدر متساو مع الدول الساحلية، وذلك بأن تلتزم الدولة الساحلية بمنح الدولة الحبيسة حرية المرور في أراضيها، وأن تمنح السفن التي ترفع علم الدولة الحبيسة نفس المعاملة المطبقة على سفنها، وكذلك منح السفن الأجنبية التي تقصد الدخول إلى موانئ الدولة الحبيسة نفس هذه المعاملة. وإذا كان لنا من كلمة أخيرة في هذا الشأن فإننا نقول: إنه ليس من المقبول أن تتحكم في المضائق ذات الأهمية الإستراتيجية في الملاحة الدولية دولة أو دولتين متشاطئتين على المضيق، بحيث تغلق المضيق في وجه الملاحة الدولية فإن إرادة دولة واحدة أو اثنتين لا تستطيع حظر المرور في ممرات وجدت بطبيعتها لتوصيل وتوحيد المساحات البحرية في البحار العالية.

وصلى الله وسلم وبارك على نبينا محمد وآله وصحبه أجمعين.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين.

## الخاتمة

أشرنا في مقدمة هذا البحث إلى مبدأ سيادة الدولة على إقليمها البحري وما يكتنف هذا الإقليم من غموض ومنازعات دولية تمتد آثارها إلى المساحات البحرية المكونة لهذا الإقليم بما فيه من مضايق.

وركزنا الدراسة في هذا البحث على مضيق هرمز الذي أصبح يثير إشكالات كثيرة متعلقة بمركزه ونظامه القانوني والسيادة عليه والحقوق العربية التاريخية فيه.

وبعد بيان أهمية موضوع البحث قسمناه إلى مقدمة وخمسة مباحث وخاتمة تناولنا في المبحث الأول النظرية العامة للخلجان والمضايق حيث فصلنا القول في ماهية الخليج وأحكامه القانونية وفي تقسيم الخلجان إلى وطنية ودولية وتعريف كل نوع منهما، ثم تناولنا الأحكام القانونية للخلجان وفقاً لمعايير الموقع الجغرافي وسعة فتحة الخليج والأحكام التي يخضع لها، ثم ذكرنا نبذة مختصرة عن الخلجان الواقعة في أراضي دولة واحدة من الدول العربية أو بين دولتين أو أكثر منها.

ثم فصلنا القول في ماهية المضيق وأحكامه القانونية وانتهينا إلى أن للمضيق تعريفين أحدهما جغرافي والثاني قانوني مع ذكر كلا التعريفين، ثم انتقلنا إلى بيان شروط المضيق وأنواعه حيث قسمناه إلى: مضيق محلي أو وطني ومضيق موصل بين بحر عام وبحر إقليمي ومضيق دولي مع ذكر تعريف كل نوع، ثم ذكرنا ثمانية وجوه لأهمية المضايق، وانتقلنا إلى بيان النظام القانوني للمضايق متتبعين في البداية المراحل الثلاث التي مر بها تدوين قانون البحار بعد الحرب العالمية الثانية وما انتهت إليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من أحكام خاصة بالمضايق ثم أوضحنا مفهوم ونطاق النظام القانوني للمضايق وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وذكرنا طرفاً من تعليقات فقهاء القانون الدولي العرب عليها.

ثم انتقلنا إلى التعريف بالمرور العابر والمرور البريء من حيث المفهوم والضوابط والعناصر والأحوال.

وفي المبحث الثاني وتحت عنوان: مضيق هرمز تناولنا ومن خلال ثلاثة مطالب الموقع الجغرافي لمضيق هرمز بحسب الخرائط المعتمدة لمنطقة الخليج العربي محددين في ذلك طول

المضيق وعرضه والجزر الواقعة داخله ومن حوله وموقعه من خليج عمان ومن الخليج العربي والموانئ البحرية العربية الواقعة من خلفه على الخليج العربي.

ثم انتقلنا إلى بيان الأهمية الإستراتيجية والإقليمية لمضيق هرمز منذ أن كان الخليج العربي بحيرة عربية مغلقة إلى عصور الاحتلال البرتغالي والبريطاني للخليج والمضيق معاً إلى أن تحالف شاه إيران عباس الأول مع البريطانيين لطرد البرتغاليين عام ١٦٣٢م وزيادة النفوذ الإيراني في المنطقة وعلى المضيق إلى أن تم اكتشاف واستخراج النفط من شواطئ وأعماق الخليج العربي وأصبح المضيق الممر البحري الوحيد لصادرات النفط الخليجي إلى دول العالم ولم يغب عنا مع ذكر الأهمية الإستراتيجية للمضيق ذكر سبعة من وجوه الأهمية الإقليمية له.

ثم انتقلنا في المطلب الثالث إلى بيان النظام القانوني لمضيق هرمز والاعتبارات الفقهية المحددة لهذا النظام ولأحكام المرور فيه، ودور اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في تحديد هذا النظام وتوجهات الاتفاقية الأخيرة نحو تعدد الأنظمة القانونية للمضاييق الدولية، وقد خلصنا في هذا المطلب بعد بيان أوجه الشبه بين مضيق هرمز ومضيق باب المندب إلى أن المادة ٣٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قد أقرت تطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق هرمز، وقد عقبنا على ذلك ببيان موقف دول الخليج العربي من الوضع القانوني للمضيق.

\* وفي المبحث الثالث وتحت عنوان السيادة على مضيق هرمز في ضوء التنظيم الدولي المعاصر تناولنا بالمبحث ومن خلال ثلاثة مطالب مفهوم السيادة وتطورها مع تطور قواعد التنظيم الدولي، كما تناولنا القيود التي يضعها القانون الدولي للبحار على السيادة الإيرانية المنفردة على مضيق هرمز واقترحنا قيام سيادة مشتركة على المضيق للدول المتشاطئة على الخليج ومن أهم نقاط البحث التي توقفنا عندها في هذا المبحث ما يلي:

- مفهوم السيادة وتطوره .
- التمييز بين السيادة القانونية والسيادة السياسية
- التمييز بين السيادة الإقليمية و السيادة الشخصية
- تطور حق السيادة .
- حق السيادة في تمتع الدول أو عدم تمتعها به
- القيود التي ترد على حق السيادة النسبية

- القيود التي يضعها قانون البحار على حقوق السيادة الإيرانية المنفردة على المضيق.
  - مفهومنا للقيود محل البحث.
  - ضرورات تطويع مبدأ السيادة لصالح الالتزام بقواعد القانون الدولي العام.
  - السيادة المشتركة على المضيق للدول المتشاطئة على الخليج.
  - التأريخ لفرض السيادة على البحار.
  - السيادة على مضيق هرمز في ضوء التنظيم الدولي المعاصر.
- \* وفي المبحث الرابع** وتحت عنوان: تدويل مضيق هرمز وبعد بياننا لمقصودنا من التدويل قسمنا المبحث إلى مطلبين تناولنا في أولهما مفهوم التدويل ودواعيه وطبيعته القانونية وانتبهنا في مفهومنا للتدويل إلى أنه يعني: إخضاع السيادة القانونية على المضيق لنظام قانوني تضعه هيئة دولية محايدة لتفادي خضوعه لتعسف دولة معينة في استعمال حقوق سيادتها الإقليمية عليه، وأنه لا علاقة له بإقليم الدولتين المتشاطئتين على المضيق ولا بسيادتهما الإقليمية على أعماقه وإنما هو مجرد قيود على تصرفاتهما القانونية المتعلقة بالملاحة الدولية وحقوق المرور فيه. وقد كان لزاماً علينا التعرض لبيان الأمور التالية:
- فكرة تدويل السيادة في ميثاق عام الأمم المتحدة.
  - دواعي تدويل السيادة القانونية على مضيق هرمز.
  - الطبيعة القانونية لتدويل السيادة القانونية على المضيق.
  - علاقة التدويل بمبدأ السيادة.
  - التدويل وتقليص مبادئ السيادة القانونية على المضيق في إطار التنظيم الدولي الجديد.
- \* وفي المبحث الخامس** وتحت عنوان الحقوق العربية على مضيق هرمز وبعد بياننا لأنواع الحقوق التي تتمتع بها الدولة باعتبارها شخصاً قانونياً من أشخاص القانون الدولي قسمنا المبحث إلى مطلبين، تناولنا في أولهما ثبوت الحقوق العربية في مضيق هرمز بموجب العرف الدولي والموقع الجغرافي والمشاركة الشاطئية، وتناولنا في المطلب الثاني ثبوت الحقوق العربية في المضيق بموجب نصوص القانون الدولي للبحار في اتفاقيتي جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن أعالي البحار وبشأن البحر الإقليمي وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والأحكام القانونية التي أقرتها هذه الاتفاقيات بشأن المرور في مضيق هرمز وقد توصلنا إلى النتائج التالية:
- \* نتائج البحث:**

- (١) أن مضيق هرمز من جنس المضائق الدولية لتوفر شروط المضيق الدولي فيه
  - (٢) أنه ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم منذ الأزل وحتى الآن في الملاحة الدولية وفي مرور التجارة الخارجية من وإلى دول الخليج العربي من خلاله باعتباره المنفذ البحري الوحيد لبحر شبه مغلق
  - (٣) أن العرف الدولي جرى منذ الأزل على حرية الملاحة فيه دون قيد أو شرط .
  - (٤) ثبوت الحقوق العربية التاريخية في مياه المضيق باعتبارها امتداداً طبيعياً لمياه الخليج العربي وخليج عمان.
  - (٥) استقرار العرف الدولي على إخضاع المضيق والخليج العربي للسيادة المشتركة لجميع الدول المتشاطئة على الخليج.
  - (٦) الاعتراف الإيراني التاريخي بالحقوق العربية على مياه المضيق دون أي منازعات سابقة.
- \* أبرز التوصيات:

- ونستطيع من خلال هذا البحث التوصية بما يأتي:
- ١- إخضاع الملاحة في المضيق لمبدأ المرور العابر بقيوده وضوابطه الدولية.
  - ٢- تطويع السيادة على المضيق لصالح السيادة المشتركة للدول المتشاطئة على الخليج.
  - ٣- تدويل السيادة القانونية على سطح مياه الخليج.
  - ٤- ضرورة الاعتراف الدولي بالحقوق العربية التاريخية على مياه المضيق.

## قائمة بأهم مراجع البحث

- (١) أ.د. إبراهيم أحمد خليفة- الوسيط في القانون الدولي العام - دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية ٢٠١٥م.
- (٢) أ.د. إبراهيم العناني - البحار المغلقة وشبه المغلقة - من منشورات المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - جامعة الدول العربية ١٩٧٧.
- (٣) أ.د. أحمد أبو الوفا - الإعلام بقواعد القانون الدولي - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٤٢١هـ جزء ٧
- (٤) أ.د. إسماعيل صبري مقلد - العلاقات السياسية الدولية (النظرية والواقع) ٢٠٠٢م.
- (٥) د. أمين سعيد - الخليج العربي (تاريخه السياسي ونهضته الحديثة) دار الكتاب العربي.



- ٦) د. أنمار نايف قاسم - أثر نظام التدويل على مبدأ سيادة الدولة - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ٢٠١٢م.
- ٧) د. بدرية العوضي - القانون الدولي للبحار في الخليج العربي - مطبعة دار التأليف الكويت.
- ٨) د. برتراي بادي - عالم بلا سيادة - ترجمة لطيف فرج - مكتبة دار الشروق ٢٠٠١/.
- ٩) أ.د. حامد سلطان - القانون الدولي العام في وقت السلم - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٧٦.
- ١٠) د. حسن الراوي - الوضع القانوني لخليج العقبة ومضائق تيران - من منشورات مجلة القضاء - نقابة المحامين - العراق ١٩٦٧.
- ١١) د. خليل إسماعيل الحديثي - نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز - من منشورات المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - تونس ١٩٨٩.
- ١٢) د. خليل سامي علي مهدي - النظرية العامة للتدويل في القانون الدولي، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٩٧.
- ١٣) أ.د. سعيد سالم جويلي - مبادئ القانون الدولي العام.
- ١٤) أ.د. سمعان فرج الله - وضع المضائق الدولية في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية.
- ١٥) أ.د. الشافعي محمد بشير - القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية
- ١٦) د. صبري فارس - الخليج العربي دراسة في الجغرافيا السياسية - رسالة دكتوراه جامعة بغداد ١٩٧٦.
- ١٧) أ.د. صلاح الدين عامر - قانون التنظيم الدولي - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٩٨.
- ١٨) أ.د. صلاح الدين عامر - مقدمة لدراسة القانون الدولي العام دار النهضة العربية بالقاهرة ٢٠٠٢م.
- ١٩) د. طلال ياسين العيسى - السيادة في مفهومها التقليدي والمعاصر - مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية مجلد ٢٦ العدد الأول ٢٠١٠م.
- ٢٠) أ.د. عبدالعزيز سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٦٩.
- ٢١) أ.د. عبدالكريم علوان - الوسيط في القانون الدولي العام مكتبة دار الثقافة عمان/ الأردن ١٤١٧هـ.

- ٢٢) د. عبدالله شاكِر الطائي - النظرية العامة للمضايق - رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٧٤.
- ٢٣) د. عدنان نعمة - السيادة في ضوء التنظيم الدولي المعاصر- رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٩٧٨.
- ٢٤) أ.د. علي صادق أبو هيف- القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٢٥) د. علي غنام - الخليج العربي بغداد ١٩٧٥.
- ٢٦) د. عمر زكي غباش - الوضع القانوني لخليج العقبة المجلة المصرية للقانون الدولي ١٩٧٥.
- ٢٧) د. فخري رشيد مهنا - النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز - مطبعة الأديب البغدادية، بغداد ١٩٨٠.
- ٢٨) د. محمد السعيد إدريس- النظام الإقليمي للخليج العربي- رسالة دكتوراه مركز دراسات الوحدة العربية بيروت ٢٠٠٠م.
- ٢٩) د. محمد السيد سليم- تطور السياسة الدولية في القرنين ١٩، ٢٠، دار النهضة الجديدة بالقاهرة ٢٠٠٨.
- ٣٠) أ.د. محمد حافظ غانم - أ.د. عائشة راتب، د. بطرس غالي - دراسة حول قضية خليج العقبة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والتشريع.
- ٣١) أ.د. محمد حافظ غانم- مبادئ القانون الدولي العام مطبعة نهضة مصر ١٩٦٣.
- ٣٢) أ.د. محمد حافظ غانم- محاضرات عن النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية بجامعة الدول العربية ١٩٦٠.
- ٣٣) أ.د. محمد المجذوب - محاضرات في القانون الدولي العام - الدار الجامعية بيروت.
- ٣٤) أ.د. محمد طلعت الغنيمي -الأحكام العامة في قانون الأمم - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٣٥) أ.د. محمد طلعت الغنيمي - التنظيم الدولي- منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٤.
- ٣٦) أ.د. محمد علي العويني - العلاقات الدولية المعاصرة، مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٨٢.
- ٣٧) د. محمد عمر مدني- القانون الدولي للبحار معهد الدراسات الدبلوماسية بالرياض ١٤١٧هـ.
- ٣٨) د. محمد متولي- حوض الخليج العربي - مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٧٥.
- ٣٩) أ.د. محمود سامي جنيئة- القانون الدولي العام، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر بالقاهرة.

- (٤٠) د. مراد جابر مبارك السعداوي- مصير مبدأ السيادة في ظل العولمة – رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة عين شمس مصر ١٤٢٣هـ.
- (٤١) د. محمد رشيد الفيل- الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي، رابطة الاجتماعيين بدولة الكويت- بدون تاريخ نشر.
- (٤٢) د. مصطفى الحفناوي- قانون البحار الدولي في زمن السلم- مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٦٢.
- (٤٣) د. مصطفى سلامة حسين- تطور القانون الدولي العام – دار النهضة العربية بالقاهرة ١٩٩٢.
- (٤٤) أ.د. مفيد شهاب – قانون البحار الجديد- معهد البحوث والدراسات العربية ١٩٨٩.
- (٤٥) د. منتصر سعيد حمودة - القانون الدولي المعاصر – دار الفكر الجامعي بالإسكندرية ٢٠٠٩.
- (٤٦) د. منتصر بن خضران الداموك- المملكة العربية السعودية وقانون البحار الدولي ط١- ١٤٢٢هـ بدون ناشر.