

**التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز
ومدى شرعيته
في ضوء أحكام القانون الدولي**

د. عبد القادر محمود الأقرع

مقدمة:

يعد الاهتمام بموضوع المضائق من الأمور المهمة خاصة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م^(١) بالرغم من أن هذا المؤتمر قد انعقد أساساً لبحث موضوع آخر وهو استغلال الثروات الموجودة بباطن أعالي البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الإقليمية للدول الشاطئية وذلك بدعوة من السفير أرفيد باردو سفير دولة مالطا لدى الأمم المتحدة^(٢).

وقد خصصنا هذا البحث لدراسة النظام القانوني لمضيق هرمز خاصة بعد أن تزايدت حدة التصريحات من المسؤولين الإيرانيين بإغلاق هذا المضيق الحيوي والاستراتيجي في منطقة الخليج العربي، ومنها ما أعلنه القائد الأعلى للحرس الثوري الإيراني الجنرال محمد علي جعفرين عدم استبعاده إغلاق المضيق في حالة إذا ما وقعت الحرب بينها وبين الغرب ونوه إلى أن ذلك سيلحق الضرر بتدفق الطاقة وأن هذا يعد شيئاً طبيعياً^(٣).

أولاً: - مشكلة البحث:

تكمن مشكلة الدراسة في التداخل الكبير بين عدة جوانب، الأول قانوني من حيث ارتباط مضيق هرمز بنظام قانوني تم وضعه في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، والجانب الآخر هو سياسي يتمثل في التهديد المتكرر بإغلاقه أو حتى إعاقة حركة الملاحة فيه وارتباط التهديد بالبرنامج

(١) سوف تشير إليها باتفاقية قانون البحار.

(٢) عبد القادر محمود محمد محمود، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لسنة ١٩٨٢م، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة أسيوط، ٢٠٠٨م، وأيضاً،

The united nations convention on the law of the sea ,
International Debates; Sep2012, Vol. 10 Issue 6, p4.

(٣) [http:// www. alraimedia. com/ Airai/ Article. aspx? id= 378883
& date= 17092012](http://www.alraimedia.com/Airai/Article.aspx?id=378883&date=17092012)

النووي الإيراني لمد المفاوضات بشأنه أو التهديد به عند تطبيق العقوبات الاقتصادية عليها لرفع أسعار النفط العالمي للضغط على الدول لعدم المشاركة في تطبيق هذه العقوبات وخاصة الدول الأوروبية مستغلة في ذلك الأزمة الاقتصادية التي تمر بها دول منطقة اليورو، فضلاً عن جانب ثالث وهو إعلامي يحدث كلما اقتربت الانتخابات في الولايات المتحدة أو حتى في إيران يبرز موضوع إيران في الانتخابات الأمريكية وفي حالة الانتخابات الإيرانية نرى التهديد الإيراني بإغلاق المضيق لجذب أصوات الناخبين أو لفت نظرهم عن المشكلات الداخلية.

ثانياً: - فروض البحث:

هناك عدة فروض للبحث منها:

- الاختلاف البين بين الدول الغربية التي تستخدم المضيق وبين الدول المشاطئة للمضيق خاصة إيران وأيضاً الدول الخليجية المجاورة لمضيق هرمز.
- أن الدول الغربية تسعى دائماً إلى التوسع في حرية المرور في المضيق دون عائق أمام سفنها وطائراتها بينما تريد إيران تطبيق إجراءات أكثر على حرية المرور في مضيق هرمز.
- أن التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز مصدره إما الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة التي تدفعها إلى ذلك أو مرده إيران نفسها التي تحاول من خلاله التهديد بإغلاق المضيق لتحقيق أكبر المكاسب في برنامجها النووي أو رفع أسعار النفط ليعود عليها بمكاسب من خلال مبيعاتها للنفط بأسعار مرتفعة.
- أن المتضرر من إغلاق مضيق هرمز ليس طرفاً واحداً بل يتعدد ليصل لإيران نفسها حيث يضعها في عزلة سياسياً واقتصادياً واجتماعياً، فضلاً عن الدول الخليجية المجاورة للمضيق والمصدرة للنفط وأيضاً

الدول المستورة للنفط وخاصة الدول التي ليست لها احتياطات كبيرة من النفط كاليابان والصين وكوريا الجنوبية وإجمالاً فإن الخاسر هو حركة التجارة العالمية ككل.

ثالثاً: - أهداف البحث:

يهدف البحث إلى:

- ١ - تعريف المضيق سواءً من ناحية الفقه القانوني الدولي (المعيار الجغرافي - المعيار الوظيفي) أو في حكم محكمة العدل الدولية واتفاقية قانون البحار وتطبيق كل ذلك على مضيق هرمز.
- ٢ - بيان أنواع المضائق والأحكام المتعلقة بكل نوع من هذه المضائق والنوع الذي يخضع له مضيق هرمز.
- ٣ - إبراز أهمية المضيق الدولي في الملاحة الدولية وخاصة مضيق هرمز.
- ٤ - النظام الذي يخضع له المرور في المضيق (نظام المرور الحر-نظام المرور العابر-نظام المرور البريء) وأيها يخضع له مضيق هرمز.
- ٥ - بيان الحقوق والواجبات التي للدول الشاطئية والمجاورة والمارة بالمضيق ووضع السفن الحربية التي تمر بالمضيق وتطبيق كل ذلك على مضيق هرمز.
- ٦ - تناول التهديد المتكرر من إيران بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعية هذا التهديد والمسؤولية المترتبة على ذلك.

رابعاً: - منهج البحث:

لتحقيق أكبر قدر من معالجة موضوع "التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء أحكام القانون الدولي" سيتم تناول الموضوع من خلال المنهج الاستقرائي من حيث معرفة الواقع العملي لأهمية المضيق ومن تناول أحكام المضيق في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، بما في ذلك السير من العام وهو أحكام المضائق الدولية إلى

الخاص وهو أحكام مضيق هرمز بصفة خاصة، والمنهج الثاني هو المنهج التحليلي الاستنباطي الذي نقوم فيه بعرض الدراسات السابقة والتعقيب عليها بما يلزم بما في ذلك طبيعة التهديد وآثاره والمسؤولية المترتبة عليه.

خامساً: - أهمية البحث:

لا يخفى على دارس أهمية البحار لحركة التجارة العالمية بصفة عامة والمضائق بصفة خاصة وذلك في الوقت الحالي الذي تتسابق فيه الدول الغربية على الاستحواذ على مضيق هرمز الذي كان ولا يزال مسرحاً لكثير من الصراعات الدولية آخرها احتلال إيران لثلاث جزر إماراتية لشد قبضتها على المضيق الحيوي والاستراتيجي الذي يمر به حوالي ٤٠% من النفط العالمي فضلاً عن السفن المارة بالمضيق والمحملة بالبضائع والسلع المختلفة وأيضاً النواحي الأمنية لمنطقة الخليج الحيوية والغنية بالموارد الطبيعية.

وتظهر أهمية مضيق هرمز في ظل ندرة الموارد والأزمة الاقتصادية العالمية والتي عانت منها أغلب دول العالم وعلى رأسها الولايات المتحدة فضلاً عن الأزمة الاقتصادية التي تعاني منها منطقة اليورو واحتمال خروج اليونان منها.

سادساً: - خطة البحث:

يحتوي هذا البحث على ثلاثة مباحث وخاتمة، أما المباحث فنتناول فيها الموضوعات الأساسية وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: ماهية المضيق (المفهوم - الأنواع - الأهمية).

المبحث الثاني: النظام القانوني الدولي للمضائق.

المبحث الثالث: التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز والموقف الدولي منه.

المبحث الأول

ماهية المضيق (المفهوم - الأنواع - الأهمية)

نتناول في هذا المبحث المقصود بالمضيق وأنواعه وأهميته للملاحة الدولية.

المطلب الأول

مفهوم المضيق

نتناول تعريف المضيق في كل من الفقه القانوني الدولي وفي حكم محكمة العدل الدولية واتفاقية قانون البحار.

الفرع الأول

تعريف المضيق في الفقه القانوني الدولي

أولاً: -التعريف الجغرافي للمضيق

يعرف المضيق **strait** جغرافياً بأنه المياه التي تفصل بين إقليمين وتصل بحرين وحتى يشترط انطباق هذا المعنى على المياه أن تتوفر فيها عدة شروط هي:

- ١ - أن تكون جزءاً من البحر.
- ٢ - ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية^(١).

(١) يميل رأي في الفقه إلى التفرقة بين القنوات الصناعية والمضائق شبه الطبيعية إلى ما جاء في نظام الممرات المائية ذات الأهمية الدولية سنة ١٩٢١ الذي اعتبر كل جزء صالح للملاحة بطبيعته من وإلى البحر مضيقاً حتى ولو كان محل أعمال إصلاح، أما الممر المائي الذي لا يصبح صالحاً للملاحة إلا إذا قامت الدول الشاطئية بإعداده لذلك - بإذلة في هذا السبيل جهوداً تفوق ما جادت به الطبيعة- فيعتبر قناة محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٥، ص ٦١.

٣ - أن يكون ممر المياه محدود الاتساع^(١) وهذا يستفاد من معنى المضيق لغوياً بالمضيق أما الفتحات الواسعة فإن الذي يعني بتنظيمها هو قانون البحار وإن اختلف في اتساع فتحة المضيق.

٤ - أن تفصل المياه بين منطقتين من الأرض وتصل منطقتين من البحر بحيث إذا لم توجد لانفصلت المنطقتان البحریتان.

الوصف الجغرافي لمضيق هرمز^(٢):

يقع مضيق هرمز " باب السلام " بين دولتين هما عمان وإيران ويعد المنفذ لدول الخليج على أعالي البحار إلى خليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي، ويتراوح اتساع المضيق بين ٣٥ إلى ٦٠ ميلاً بحرياً^(٣) ويوجد بمدخل المضيق عدة جزر هي قشم هنجام - لاراك - هرمز-سلامة وبناتهان - فارور - بني فارد-أبو موسى - طناب الكبرى - طناب الصغرى ناحية الخليج العربي. ويوجد بالمضيق عدة ممرات ملاحية أكبرها يجاور

(١) اختلف في قدر اتساع المضيق وذهب رأي إلى اعتبار وصف المضيق متحققاً طالما كان الاتساع لا يتجاوز نطاق البحر الإقليمي إذا كان المضيق بشاطئ إقليم دولة واحدة أو نطاق البحرين الإقليميين في حالة وقوع المضيق بين دولتين، صلاح الدين عيبر، للقانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠، دار النهضة العربية القاهرة ص ١٥١، وقد أضاف الفقيه الفرنسي «شارل روسو - Charles ROUSSEAU» شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه، معتبراً أن المضائق من وجهة النظر الجغرافية هي كل ممرات بحرية محصورة بين جزأين من الأرض، مهما كانت التسميات المستعملة، مضائق - ممرات - قسوات أو مجاري مائية (étroit , passage maritime , canaux, pertuis , sound) ...، أما الفقيه « ر. ج. ديبوي - René-Jean DUPUY » فقد عرف المضيق الدولي بأنه ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي ومهما كانت تسميته، راجع في ذلك، عبد الحق دهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، الحوار المتمدن - ١٤ يونيو ٢٠٠٦ العدد: ١٥٨١ متوفر على الرابط :

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

(٢) J. Peter Pham : Iran's Threat to the Strait of Hormuz, American Foreign Policy Interests, 32, 2010 , p 65.

(٣) الميل البحري يساوي ١,٨٥٢ كيلومتر.

سلطنة عمان بعرض ٤٢ كيلو متر، وأقصرها في حدود ٣٠ كيلو متر بين جزيرتي لاراك الإيرانية وجزيرة قوين الكبرى^(١).

ويخضع مضيق هرمز لسيادة واختصاص هاتين الدولتين بمقدار بحارها الإقليمية أو إلى الخط الوسط (الحد الفاصل بين المياه الإقليمية للدولتين) لمجري المياه حسب اتساع المضيق، ولكونه يربط بين جزأين من أعالي البحار فإن المرور فيه يكون خاضعاً لحرية الملاحة الدولية دون الحاجة إلى أخذ موافقة مسبقة من أي من الدولتين^(٢).

ويعتبر مضيق هرمز من المضائق الصالحة للملاحة في معظم أجزائه -بالرغم من المخاطر الناتجة عن تيارات المد والجزر داخل المضيق -وقد حددت المنظمة الدولية البحرية ممرين للملاحة، الأول شرقاً تجاه خليج عمان بمحاذاة عمان بعرض (١٠،٥) ميلاً بحرياً، والآخر يتجه غرباً نحو الخليج العربي بعرض (٤،٥) ميلاً بحرياً ويفصل بينهما شريط عرضه (١) ميلاً بحرياً لمنع وقوع المصادمات البحرية بين السفن المارة^(٣).

(١) إبراهيم محمد العناتي، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، شؤون عربية "مصر" ١٩٩٢م - ١٤١٢هـ، العدد ٧٠، ص ١٥٤، تظل على مضيق هرمز من الشمال دولة إيران ومن الجنوب دولة عُمان ويكون الإشراف على حركة الملاحة في المضيق لدولة عُمان حيث يقع ممر السفن ضمن مياهها الإقليمية، ويُعد مضيق هرمز المنفذ البحري الوحيد لكل من العراق والكويت والبحرين وقطر، أما السعودية فإتتها تظل على الخليج من الشرق والبحر الأحمر من الغرب، والإمارات تظل على الخليج وخليج عمان، وعُمان تظل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب، وإيران تظل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب، حمد بن عبد الله الحيدان، تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، جريدة الرياض، العدد ١٥٩٠٨ في ١٣ يناير ٢٠١٢

(٢) عبد الله شامير الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، "القدس العربي" متوفر على الرابط:

<http://www.arraee.com/modules.php?name=News&file=article&sid=14459>.

(٣) خليل إسماعيل الحديثي، تصور عربي للوضع القانوني الدولي لمضيق هرمز، شؤون عربية (مصر)، العدد ٧٨، ١٩٩٤ - ١٤١٥ هـ ص ٥٨.

ثانياً: - التعريف الوظيفي للمضيق:

يري جانب من الفقه^(١) أن المعنى الجغرافي لا يصلح وحده لتعريف المضيق بل لابد من الاعتماد معه على المفهوم الغائي Functional أو الوظيفي "المصلحة"، الذي يعتمد على الموازنة بين مصلحة الدولة الشاطئية للمضيق وبين مصلحة المجتمع الدولي في الملاحة الدولية له، بمعنى أن مصلحة التجارة الدولية البحرية هي العامل المؤثر في تحديد الوضع القانوني الدولي للمضيق^(٢).

وقد عارضت محكمة العدل الدولية هذا الرأي - أهمية المضيق للملاحة الدولية - واكتفت بالاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية وليس على حجم الملاحة الدولية التي يخدمها المضيق وهو ما أخذت به اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م^(٣).

وإذا افترضنا تطبيق هذا المعيار على مضيق هرمز فإننا نجد أن أهميته للملاحة الدولية واضحة لا تشوبها شائبة، حيث تعبر هذا المضيق

(١) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٢) لا تعني المصلحة أن يكون المضيق لازماً للملاحة البحرية ولا غنى عنه للتجارة الدولية وإنما يكفي في ذلك - على هدي من حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو - الاستخدام الفعلي للمضيق في شئون الملاحة الدولية - فالأهمية هنا تركز على قدرة المضيق وليس على حجم الملاحة الدولية التي يخدمها المضيق، وقد اشترطت لجنة القانون الدولي أن يخدم المضيق عادة الملاحة الدولية، وبعبارة ذلك فهي لم تكتف بالخدمة العارضة بل تطلبت أن تكون خدمة جرت بها العادة، محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص ٦٦، على أن مسألة استخدام المضيق في الملاحة ليست بالأمر اليسير فهي مسألة نسبية تعطي لكل عنصر قبل تقرير صفة المضيق، وقد تعرض لها الفقيه الدنمركي "برويل" Bruel من حيث معرفة ذلك من عدد السفن التي تعبر المضيق وحمولتها الكلية وقيمة هذه الحمولة والحجم التقريبي للسفن وما إذا كانت تشمل عدداً كبيراً أو صغيراً من الدول، حيث لا يحكم على تلك الأهمية من خلال عنصر واحد، وهو ما دعاه إلى أن المضائق التي تتوفر لها هذه الصفة ستكون محدودة، جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الثالثة ١٩٩٤، ص ٦٨٣.

(٣) عبد المعز عيد الغفار نجم، مبادئ القانون الدولي العام، ٢٠٠١ - ٢٠٠٢، ص ص ٣٨٣

يوميًا ما بين عشرين إلى ثلاثين ناقلة تحمل ما يصل إلى ثمانية عشر مليون برميل من النفط في حدود ٤٠% من النفط العالمي، فضلاً عن أن دول الخليج تصدر ما يقرب من ٩٠% من النفط الخليجي عبر مضيق هرمز، إضافة إلى أن أغلب المنتجات اليابانية والصينية والكورية وغيرها من الدول تمر عبر المضيق تجاه دول الخليج^(١).

الفرع الثاني

تعريف المضيق في حكم محكمة العدل الدولية

واتفاقية قانون البحار

أولاً: تعريف المضيق في حكم محكمة العدل الدولية

تعرضت محكمة العدل الدولية لنزاع نشب بين بريطانيا وألبانيا بشأن مضيق كورفو عام ١٩٤٩م حيث أكدت المحكمة فيه حرية الملاحة في المضيق الدولي دون إذن سابق من الدول الشاطئية في زمن السلم وليس للدول الشاطئية أن تمنع المرور في المضيق خاصة إذا كان المرور بريئاً سواء كان طريقاً إجبارياً أو اختيارياً وذلك اعتماداً على المعيار الجغرافي في تعريف المضيق^(٢).

وقد كان هناك خلاف كبير بين فقهاء القانون الدولي التقليدي بشأن المرور في المضيق ومن عدم وجود مبدأ عام متفق عليه فيما يتعلق بعملية المرور باستثناء المضائق التي ينظمها اتفاقات خاصة، وقد تلقف الفقه الدولي الحكم السابق لمحكمة العدل الدولية معتبرين إياه كاشفاً عن قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي^(٣).

(١) حمد بن عبد الله اللحيدان، تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، مرجع سابق.

(٢) إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، الجزء الثاني "الدولة" المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة ١٩٩٨ م، ص ١٧٤، ١٧٥.

(٣) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ١٥٤، ١٥٥.

وعند تطبيق كل هذه الاعتبارات السابقة على مضيق هرمز من وصف جغرافي ووظيفي ومن تعريف محكمة العدل الدولية نجدها تنطبق جميعاً على مضيق هرمز بل يتعدى ذلك إلى أنه يوفر للدول الشاطئية للمضيق إمكانية مراقبة السفن والتحكم في ذلك المرور وخاصة في حالة الحرب الذي قد يكون ذلك وبالأعلى أمنها القومي إذا كانت غير قادرة على حماية هذا الموقع الاستراتيجي والاحتفاظ به لصالحها^(١).

ثانياً: - تعريف المضيق في اتفاقية قانون البحار:

تناولت اتفاقية قانون البحار في المادة السابعة والثلاثين نطاق الفرع الثاني من الجزء الثالث المتعلق بالمضيق الدولي بقولها ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

وهي تعني بذلك تطبيق نظام المرور العابر على هذا النوع من المضائق وهو ما نرى تطبيقه على مضيق هرمز الذي يعتبر مضيقاً دولياً يستخدم للملاحة الدولية حيث يقع بين دولتين هما عمان وإيران ويربط بين جزأين من أعالي البحار.

(١) خليل إسماعيل الحديثي، مرجع سابق ص ص ٦١-٦٢.

المطلب الثاني

أنواع المضائق وأهميتها للملاحة الدولية

الفرع الأول

أنواع المضائق

تتعدد المضائق إلى أنواع عدة لكل منها حكم خاص^(١).

أولاً: - المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار:

جرى العرف الدولي على وضع تنظيم خاص بهذا النوع حتى ولو كان هذا المضيق يقع بأكمله في إقليم دولة واحدة، والقاعدة العامة بالنسبة للملاحة أن جميع السفن لها حرية الملاحة أياً كان نوعها وليس للدول الشاطئية إعاقة هذه الحرية، ولكن لها فقط تنظيم الملاحة بالكيفية التي تؤدي إلى تحقيق أمنها وسلامة الملاحة في المضيق وفي هذا الشأن يمكن الإشارة إلى حكم محكمة العدل الدولية بخصوص مضيق كورفو سنالف الذكر^(٢).

وعند تنظيم اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م لموضوع المضائق خصصت له الاتفاقية الجزء الثالث بعنوان "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية" في المواد من (٣٤-٤٥) وقررت الاتفاقية بين حالات ثلاث للمضائق على النحو التالي:

(١) راجع في هذا المعنى،

Farhad Talaie, The legal status of the East Asian Straits of Korea (Tsushima) and Cheju: Navigational perspective, Maritime Studies, No. 99, 1998: 13-23.

(٢) عبد العزيز سرحان، مبادئ القانون الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، ١٩٧٥م، ص

الحالة الأولى: - المضائق التي ينظمها إتفاقات قائمة ونافاذة:

تناولت هذه الحالة المادة (٣/٣٥) من إتفاقية قانون البحار، بأن أحكام المرور في هذه المضائق ينظمه كلياً أو جزئياً إتفاقات دولية تكون قائمة ونافاذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.

ولتطبيق هذا الحكم القانوني الخاص ومن عدم سريان الإتفاقية العامة للبحار على هذا النوع يشترط كما ورد في الفقرة السابقة أن يتعلق هذا الإتفاق بالمرور في المضيق بأكمله أو جزء منه وأن يكون هذا الإتفاق قائماً ونافاذاً منذ زمنٍ طويل بما يفيد سريان العمل وفقاً لهذا التنظيم بصورة مستمرة بحيث يعتبر هذا التنظيم مألوفاً من الدول المعنية وخاصة الشاطئية منها للمضيق^(١).

الحالة الثانية: - المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي تمر بطريق من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة:

نصت عليها المادة (٣٦) من إتفاقية قانون البحار، على عدم انطباق الجزء الثالث المنظم للمضائق الدولية لأي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية حيث ينطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من الإتفاقية بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة والتحكيم، ومثال هذا النوع مضيق باس بأستراليا^(٢).

وننوه إلى أنه قد حدث صراعٌ كبيرٌ بين الدول المتقدمة والدول النامية بشأن النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث

(١) إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص ١٧٥ - ١٧٦.

(٢) Mary George, Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention , Ocean Development & International Law, 33: 2002 , p 190.

ترى الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة، وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة لجميع السفن بما فيها السفن الحربية والطيران، أما الدول المشاطئة لهذه المضائق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه المضائق مع إخضاعها لنظام المرور البريء الذي يحتم الإذن السابق لمرور السفن والطائرات الحربية^(١).

وبالنظر إلى مضيق هرمز نجد أنه يفصل بين إقليمي دولتين هما عُمان وإيران، وتعتبر مياهه بحراً إقليمياً للدولتين معا تمارس كل منهما السيادة على الجانب المجاور لشاطئها، ويربط هذا المضيق بين الخليج العربي وخليج عمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار - بحر عُمان والمحيط الهندي والخليج العربي الذي تقع عليه جميع دول الخليج من الغرب والعراق من الشمال وإيران من الشرق - وهو من الناحية القانونية يدخل في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية قانون البحار، وليس لنظام المرور البريء، الذي تتمسك به كل من إيران وعمان لبتسط سيطرتهما على مضيق هرمز والذي تعارضه بقية الدول الخليجية التي تتمسك بالمرور العابر وفقاً للمادة (٣٨) من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م نظراً لأهمية المضيق الاستراتيجية على الاقتصاد العالمي^(٢).

وبالنظر إلى الأحكام السابقة فإن الملاحة في مضيق هرمز تخضع للقواعد العامة في القانون الدولي، وقد جرى العمل الدولي منذ القدم على حرية المرور عبر هذا المضيق منذ قبل الميلاد دون اعتراض أو عقبات مما يتقرر معه ثبوت عرف دولي في هذا الشأن، ويرى البعض أن التطبيق

(١) وسام الدين العكلة، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي، دار بابل للدراسات والإعلام ٢٢ يناير ٢٠١٢، متوفر على الرابط

www.darbabl.net/show_spfile.php?id=425:

(٢) وسام الدين العكلة، المرجع السابق.

العملي لحرية الملاحة في هذا المضيق يجعل نطاق هذه الحرية يقترب من المفهوم الحديث للمرور البريء الذي لا يمس نظام واستقرار الدول الشاطئية للمضيق^(١).

الحالة الثالثة: - المضائق التي لا تدخل في أي من الحالتين السابقتين:

وضعت اتفاقية قانون البحار لهذه الحالة نظامين مختلفين للمرور في المضائق هذه حسب المناطق البحرية التي يصل المضيق فيما بينها، هما نظاما المرور العابر والمرور البريء.

ثانياً: - المضائق التي لا تصل بين جزأين من أعالي البحار:

هذه المضائق نوعان لكل منهما حكم يتعلق به:

النوع الأول: - المضيق الذي يقع بأكمله في إقليم دولة واحدة ولا يصل بين جزأين من أعالي البحار: تعتبر مياه هذا النوع من المضائق مياهاً داخلية ولهذه الدولة ممارسة سيادتها الكاملة على المضيق.

النوع الثاني: - المضيق الذي يمر بأكثر من دولة ولا يصل بين جزأين من أعالي البحار: وحكم هذا النوع أن لكل دولة ممارسة سيادتها على الجزء من المياه التي تدخل في مياهها الإقليمية^(٢).

(١) إبراهيم محمد العناني، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، مرجع سابق، ص

١٥٤.

(٢) عبد العزيز سرحان، مرجع سابق، ص ٣١٨.

الفرع الثاني أهمية المضيق في الملاحة الدولية

نظراً لأهمية المضيق للملاحة الدولية ترى الدول الكبرى إقرار مبدأ حرية الملاحة من خلال المرور الحر في المضائق بينما تذهب الدول الشاطئية أن لها مصلحة تتطلب فرض القيود المعقولة لحماية أمنها وسلامتها بعدما تطورت القوة العسكرية بين الدول وأصبحت البحار مسرحاً للكثير من العمليات الحربية وتلوث البيئة البحرية الناجمة عن ذلك^(١).

أهمية مضيق هرمز^(٢)

ازدادت أهمية مضيق هرمز بعد اكتشاف النفط وأصبح المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المضيق لتحقيق تفوقه والتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي وقامت بتوظيف الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة لرعاية مصالحها والإشراف على طرق إمداد النفط انطلاقاً من مضيق هرمز الذي تعتبره جزءاً من أمنها الوطني والذي تعتبره أهم الطرق لإمدادات النفط الدولية^(٣).

ولهذه الأهمية يلعب مضيق هرمز دوراً أساسياً في استقرار الاقتصاد العالمي باعتبار أنه يسيطر على أكثر من (٤٠٪) من صادرات النفط الدولية، ولذلك تعد سلامة المضيق أمراً يعني جميع دول العالم خاصة المتقدمة منها، إضافة لدول الخليج باعتبار أن المضيق يعد المنفذ الوحيد لبعض هذه الدول وشبه الوحيد لبعضها الآخر منها^(٤).

(١) جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص ٦٧٨، ٦٧٩.

(٢) J. Peter Pham, OP.CIT, p 65.

(٣) وسام الدين العكلة، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي، مرجع سابق.

(٤) حمد بن عبد الله اللحيدان، تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، مرجع سابق.

ولا تقتصر أهمية مضيق هرمز على صادرات النفط فقط بل تتعداه إلى موضوعات نقل السلع والبضائع، فضلاً عن أهميته السياسية والأمنية للمنطقة التي تعد مرتعاً للكثير من الحروب والمناوشات، ومن ذلك سيطرة إيران على المناطق المجاورة للمضيق واحتلالها لثلاث جزر إماراتية^(١).

المبحث الثاني

النظام القانوني الدولي للمضايق^(٢)

الخلاف بين الدول الكبرى والدول النامية بشأن النظام القانوني الذي يحكم المضيق:

تعتبر حرية الملاحة في المضايق من المبادئ المستقرة في العلاقات الدولية والقضاء الدولي^(٣)، ويعد النظام القانوني للمضايق محوراً للاتفاقية، وأهم جوانبها ويعتبره البعض أنه - في ما احتوى من مبادئ تضمن حرية مرور السفن عبر المضايق بغير عائق أو إيقافه- هو المحرك الرئيس وراء الدعوة لعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وأن ما عداه

(١) خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص ٦٢ - ٦٣، إن إيران باحتلالها جزر- أبو موسى التابعة لإمارة الشارقة وطنب الكبرى وطنب الصغرى التابعتين لإمارة رأس الخيمة- وهذه الجزر الثلاث تقع في مدخل الخليج العربي وبالتالي تسيطر إيران على عنق الخليج العربي لأن مياهها الإقليمية ستمتد من سواحل هذه الجزر تطبيقاً للمعيار الذي تحتسب بمقتضاه المياه الإقليمية حيث تعتبر الجزر الواقعة ضمن المياه الإقليمية للدولة الساحلية بمثابة امتداد لليابسة وتمتد منها المياه الإقليمية (أي أن خط الأساس الذي يقاس منه المياه الإقليمية يبدأ من سواحل هذه الجزر وليس من سواحل الأراضي الإيرانية) ومن هذا المنطق ستجعل إيران لنفسها الإشراف الفعلي على المضيق الخاضع في الأساس لسيادة كل من إيران وعمان. عبد الله شاكِر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، مرجع سابق.

(٢) راجع بشأن الأحكام المنظمة للمضايق في القانون الدولي، جعفر عبد السلام، النظام القانوني للمضايق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد ٣٧، لعام ١٩٨١ ص ١١٩ وما بعدها.

(٣) محمد أحمد رفعت، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٤١٣.

من مسائل كان عطاءً تستر تحته الدول البحرية الكبرى - خاصة الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق - لصياغة قواعد دولية جديدة تكفل ضمان حرية المرور وتحليق الطيران فوق المضائق في وضع يماثل ما هو مطبق من حرية المرور في أعالي البحار^(١).

وقد جرى العرف الدولي على تقسيم النظام القانوني للمضائق إلى قسمين، القسم الأول تم تنظيمه باتفاقات دولية^(٢) - وهي التي تهتم الجماعة الدولية - والقسم الآخر لم تنظمه اتفاقات دولية وقد ثار الجدل بشأنه، فالبعض يرى أن القانون الدولي لا يحتوي على نظرية خاصة بالمضائق وبالتالي لا تتمتع بنظام قانوني خاص ينفصل عن أجزاء البحار الأخرى وبذلك يخضع للنظام القانوني للمياه الذي تجري فيه سواء كانت مياه داخلية أم إقليمية أم أعالي البحار.

ومسألة المضائق أثير بشأنها جدلاً كبيراً، وفي النهاية تم التوفيق بين الآراء المتعارضة من خلال تقرير نظام حق المرور العابر في المضائق الدولية كجزء من الصفقة الشاملة^(٣) في مقابل موافقة الدول الكبرى على التوقيع على اتفاقية قانون البحار، والنظام الثاني وهو المرور البريء الذي تم الإبقاء عليه للمضائق التي تربط بين أعالي البحار والبحر الإقليمي للدول الأخرى^(٤).

وبشأن ما يتعلق بمضيق هرمز فقد عبرت إيران عن وجهة نظرها^(٥) والتي تتمثل في أمرين، الأمر الأول وهو العمل على إقرار نظام المرور

(١) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ١٦٥، ١٦٦، وفي هذا المعنى راجع مقال بعنوان:

The united nations convention on the law of the sea, Ibid.

(٢) مثل المضائق التركية والدنماركية وجبل طارق وتيران وللمزيد من التفاصيل حول هذه

المضائق راجع، صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص ١٥٧ وما بعدها.

(٣) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٤) عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص ٣٨٥، ٣٨٦.

(٥) إنشاء انعقاد مؤتمر قانون البحار دورة تاركاس عام ١٩٧٤.

البريء للملاحة في المضائق الدولية وهي تقصد بذلك التطبيق على مضيق هرمز والأمر الآخر العمل على عقد اتفاقات إقليمية لوضع نظام للملاحة في مضيق هرمز بصفة خاصة وللخليج العربي بصفة عامة، وقد أرادت من ذلك فرض سيطرتها على المرور في المضيق بتطبيق المرور البريء وأن من حقها تنظيم الملاحة وإعطائها سلطة تقدير صفة البراءة من عدمه وبصفة خاصة مراقبة السفن الأجنبية التي ترسو في ميناء أم قصر العراقي، وأما عن رأي البلد الآخر المشاطئ للمضيق - عمان - فقد رأى مندوبيها عدم ضرورة إفراد المضائق الدولية بنظام خاص بها لأنها تعد جزءاً من المياه الإقليمية، وبالتالي فإن ما ينطبق على المياه الإقليمية ينطبق على هذه المضائق^(١).

المطلب الأول

نظام المرور البريء في المضائق

نتناول في هذا الموضوع تعريفه والمضائق التي ينطبق عليها:

أولاً: - تعريف المرور البريء:

عرفت المادة (١٨) من اتفاقية قانون البحار المرور البريء بأنه يعني الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دول أخرى، والذي يكون بقصد اجتياز هذا البحر اجتيازاً طويلاً بمحاذاة الساحل دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو البحر العالي دون الإضرار بسلم ونظام وأمن الدولة الساحلية^(٢).

(١) خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق ص ٦٧.

(٢) ووفقاً لذلك يجب أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً غير أن ذلك لا يعني بتاتا التوقف حيث يجوز في حالات الملاحة العادية أو الناتجة عن قوة قاهرة أو حالة شدة مثل تعطل

ثانياً: - المضايق التي يطبق عليها نظام المرور البريء^(١):

ينطبق نظام المرور البريء على المضايق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، وكذلك المضايق المستثناة من المادة (١/٣٨) من اتفاقية قانون البحار، حيث يكون المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيقويين هذه الدولة إذا وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق من أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملاحماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية وهذا ما أوضحتها المادة (٤٥) من اتفاقية قانون البحار^(٢).

وفي مثل هاتين الحالتين لا يجوز للدولة الشاطئية للمضيق أن توقف المرور البريء وهو ما دعا البعض إلى القول بوجود حالة وسط بين المرور البريء في مفهومه العادي وبين المرور العابر فإذا كان المرور البريء في تلك المضايق لا يكون محلاً للإيقاف لأي سبب من الأسباب فإنه سيكون مروراً متميزاً^(٣).

ثالثاً: - عبء إثبات براءة المرور من عدمه:

يقع عبء إثبات براءة المرور من عدمه على عاتق الدولة التي ترفع السفن علمها بسبب أن حالات المرور غير البريء قد وردت على

محركات السفينة أو كمرآة تقديدها عن الحركة مع وجوب أن لا يضر المرور بسلم الدولة الشاطئية أو حسن نظامها أو أمنها أو الإضرار بمصالحها وفي هذه الحالات يعد المرور البريء حقاً ثابتاً للسفن دل عليه العرف المتواتر بين الدول، علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، الإقليم "البريء - البحري - الجوي"، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٧ م ص ٣٦٦

(١) انظر بشأن المضايق التي يطبق عليها المرور البريء وخصائصه "حالاته" جعفر عبد السلام، النظام القانوني للمضايق، مرجع سابق ص ١٢٩ وما بعدها.

(٢) ومن أمثلة هذا النوع من المضايق مضيق مسينا بين إيطاليا وصقلية،

Mary George, Ibid , p 190.

(٣) د صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ١٨١، ١٨٢.

سبيل الحصر في المادة (٢/١٩) من اتفاقية قانون البحار ومن ثم يقع عبء الإثبات على هذه الدولة التي تحمل السفن علمها، وهنالك في إثبات السفن لإحدى هذه الحالات لكي يصبح مرورها غير بريء وفي حالة نفي المسؤولية فيجب على السفينة عبء إثبات أنها لم تقم بهذا الفعل من الأساس وأن ذلك ادعاء من جانب الدولة الشاطئية^(١).

وقد رفضت إيران في مؤتمر جنيف لعامي ١٩٥٨، ١٩٦٠م الفقرة الرابعة من المادة (١٦) من اتفاقية جنيف بخصوص المياه الإقليمية والمناطق المجاورة والتي تقضي بوجود عدم وقف المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية، بالرغم أن هذا النص لا يفرق بين السفن التجارية والحربية وأن مفهوم المخالفة يعني أن الدولة الشاطئية تستطيع وقف المرور غير البريء ولها سلطة تقديرية في هذا الشأن^(٢).

المطلب الثاني

نظام المرور العابر في المضائق^(٣)

أولاً: - المقصود بالمرور العابر:

يعني المرور العابر وفقاً للمادة (٢/٣٨) من اتفاقية قانون البحار ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل

(١) علي إبراهيم، المرجع السابق، ص ٣٧١، ٣٧٢.

(٢) خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٣) خصصت اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م الفرع الثاني من الجزء الثالث لأحكام المرور العابر في المضائق والذي يطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، المادة (٣٧) من اتفاقية قانون البحار.

السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومع تطلب التواصل في العبور وسرعته إلا أن ذلك لا يمنع المرور داخل المضيق لغرض الدخول إلى دولة الشاطئ أو المغادرة أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة^(١).

ومفهوم المرور العابر وفقاً لهذا التعريف لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام وأن المميز له هو أن اتفاقية قانون البحار أرادت تقنينه في تنظيم خاص لحقوق والتزامات تقع على عاتق الدول الشاطئية للمضيق والسفن الأجنبية التي تمارس المرور عبر المضيق^(٢).

ثانياً: - الفرق بين المرور العابر والمرور البريء وأيهما يفضح له مضيق هرمز^(٣)؟

١ - أنه في حالة المضيق الذي يتكون بين جزيرة للدولة الشاطئية وبيبر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية بين البر والجزيرة، فإنه يخضع للمرور البريء..

٢ - المرور العابر يتجاوز المرور البريء في إثبات حق التحليق للطائرات في صراحة ووضوح قاطع حق الغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة في عبور المضيق.

(١) ينطبق هذا على كل من السفن التجارية أو الحربية والغواصات وأيضاً تحليق الطائرات:

Mary George, Ibid , p 194.

(٢) إبراهيم محمد العناني، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، مرجع سابق، ص ١٤٨، ومن أمثلة هذا النوع من المضائق مضيق ملقا وسنغافورة:

Mary George, Ibid, p 190.

(٣) لمزيد من التفاصيل حول المرور العابر والمرور البريء، راجع:

Mary George, Ibid, p 195-197.

- ٣ - لا يسمح المرور العابر للسفينة أو الغواصة بالتوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب عكس المرور البري^٤.
- ٤ - لا يجوز للدول الشاطئية للمضيق إعاقة المرور العابر في أشكاله المختلفة تحت مياه المضيق (الغواصة) أو فوقه (السفينة) أو أجوانه (الطائرة) على خلاف المرور البري^٤.
- ٥ - لا يحول المرور العابر الأخذ بنظام المرور البري^٤ إذا كان لمضيق جزءاً من البحر الإقليمي لأن من يملك الأكثر يملك الأقل، حيث إنه من الممكن تعرض السفن، أو الغواصات لظروف تفرض عليها التوقف، أو الرسو وغير ذلك من الحالات الطارئة^(١).

وبالتطبيق على مضيق هرمز نجد أن الوصف الجغرافي والوظيفي والقانوني للمضيق يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر - وهو صيغة توفيقية بين نظام المرور الحر والمرور البري^٤، وإن كان أقرب إلى المرور الحر - وإن كان لا يجعله يصل إلى حد الحرية المطلقة.

ونظام المرور العابر لا يفرض قيود المرور البري^٤ حيث يسمح بالمرور في المضيق للسفن وتحليق الطائرات في الجو، وبالمرور العابر من قبل الدولة الشاطئية، وبذلك تكون اتفاقية قانون البحار قد حققت بنظام المرور العابر التوازن بين سيادة الدولة الشاطئية في حماية أمنها وبين مصلحة المجتمع الدولي في استخدام المضيق^(٢).

وهذا ما أكدته فرنسا من ضرورة تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز، ومن ضرورة التزام إيران بالقانون الدولي والسماح بحرية الملاحة في المضيق الذي يعد مضيقاً دولياً يحق لكافة السفن العبور والملاحة الدولية بصرف النظر عن جنسيتها^(٣).

(١) صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ١٧٥ - ١٧٦.

(٢) خليل إسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص ٧٣.

(٣) مقال بعنوان، أمريكا، لن تسمح بتعطيل الملاحة في هرمز، ٤ صفر ١٤٣٣هـ/٢٩-١٢-٢٠١١م، متوفر على الرابط:

المطلب الثالث

حقوق وواجبات الدول الشاطئية للمضيق^(١)

هناك عدة حقوق وواجبات تلتزم بها الدول ومنها:

أولاً: - حق الدول الشاطئية للمضيق في تعيين الممرات البحرية وتقسيم حركة المرور:

نصت على هذا الحق المادة (٤١) من اتفاقية قانون البحار بأنه من حق الدول الشاطئية للمضيق في تعيين ممرات ملاحية وتقرر من النظم ما يكفل تقسيم حركة المرور لتعزيز سلامة العبور، وهناك مجموعة من الضوابط تحكم هذا الحق وضعت ذات المادة وهي^(٢):

- ١ - أن تعيين هذه الممرات وتلك النظم يجب أن يكون خاضعاً لما هو ضروري لتعزيز سلامة مرور السفن.
- ٢ - يجوز عند الضروري تغيير هذه الممرات وتلك النظم لتحل محلها ممرات ونظم أخرى.
- ٣ - مطابقة هذه الممرات والنظم للأنظمة الدولية المقبولة عموماً.
- ٤ - ضرورة اعتماد هذه الممرات والنظم قبل تعيينها أو استبدالها أو تقريرها مقترحاتها من المنظمة الدولية.
- ٥ - تعاون الدول الشاطئية في حالة تعددها في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.
- ٦ - وضع هذه الممرات والنظم من الدول الشاطئية في خرائط واضحة يتم الإعلان عنها.
- ٧ - ضرورة احترام السفن المارة لهذه الممرات ونظم تقسيم حركة الملاحة.

(١) Mary George, Ibid, p 195.

(٢) المادة (٤١) من اتفاقية قانون البحار، وراجع، صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص ١٧٨ - ١٧٩.

ثانياً: - إصدار القوانين والأنظمة لحماية أمنها وتحسين الخدمات الملاحية في المضيق:

للدول الشاطئية وفقاً للمادة (٤٢) من اتفاقية قانون البحار، الحق في إصدار القوانين والتنظيمات لحماية أمنها ونظامها ضد أي عمل ضار محتمل من تقرير المرور البريء في أي مجال حددته الاتفاقية، مثل سلامة المرور، أو حماية الكابلات وخطوط الأنابيب أو المحافظة على الموارد الحية للبحار، أو منع مخالفة الأنظمة المتعلقة بصيد الأسماك، أو منع التلوث إضافةً لحقها - الدول الشاطئية - في وقف المرور البحري في المضائق الخاصة لهذا النظام^(١).

هذا بالإضافة إلى التعاون بين الدول الشاطئية والدول المستخدمة للمضيق لصيانة وتحسين الخدمات الملاحية فيه والعمل على منع التلوث من السفن وخفضه^(٢).

وبالنظر الفاحصة نجد أن القيود الواردة على المرور البريء تعد من الحقوق المعطاة للدول الشاطئية، إذ يعد كل قيد في حقيقة الأمر حقاً للدول الشاطئية للمضيق، ومن هذه الحقوق حق الدولة الشاطئية في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع هذه الأنشطة الضارة^(٣).

ثالثاً: - حقوق وواجبات الدول الشاطئية على مضيق هرمز^(٤):

باعتبار أن مضيق هرمز مضيق دولي ويخضع لنظام المرور العابر، فإن ذلك لا يغير من النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها المضيق ولا يؤثر في ممارسة الدول الشاطئية للمضيق لسيادتها على هذه المياه،

(١) جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٦٩٠، ٦٩١.

(٢) المادة (٤٣) من اتفاقية قانون البحار، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ص ١٨٠-١٨١.

(٣) جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٦٩٠.

(٤) راجع بشأن التزامات الدول الشاطئية، جعفر عبد السلام، النظام القانوني للمضائق، مرجع سابق ص ١٣٤ وما بعدها.

وقاعها وباطن هذا القاع وعلى حيزها الجوي، كما يجب أن يمارس حق المرور العابر في إطار مراعاة القوانين واللوائح التي تفرضها الدول الشاطئية للمضيق للحفاظ على أمنها وسلامتها، والقواعد الأخرى للقانون الدولي ومن أهمها الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدول الشاطئية للمضيق، أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي^(١).

أما بالنسبة للواجبات الملقاة على عاتق الدول الشاطئية لمضيق هرمز - إيران وعمان - فيقع عليهما التزام بتعيين الممرات الملاحية المتطابقة مع الأنظمة الدولية المنوه عنها سلفاً، وعليهما اعتماد القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر المتعلقة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة الملاحة البحرية دون تمييز بين السفن المارة بالمضيق، وعند قيام أي سفينة أو طائرة بتصرف يخالف هذه القوانين والأنظمة تحمل تبعات الأضرار والخسائر التي تلحق بالدولة الشاطئية، فضلاً عن التزام الدولتين بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لهما علم به يهدد الملاحة أو التحليق عبر المضيق أو فوقه^(٢)، فضلاً عن امتناع إيران بالتهديد بإغلاق المضيق أمام الملاحة الدولية.

رابعاً: - واجبات السفن والطائرات عبر أو فوق المضيق:

وفقاً للمادة (١/٣٩) من اتفاقية قانون البحار، لا يتحقق نظام المرور العابر دون التزامات تفرض على السفن والطائرات أثناء مرورها العابر^(٣) ومن هذه الالتزامات:

(١) خالد أحمد عثمان، النفط وإيران والمركز القانوني لمضيق هرمز (١) " طهران تهديد بوقف تدفق ١٧ مليون برميل من النفط عبر الخليج " الاقتصادية الإلكترونية، العدد ٤٧٨٧، ١٩ نوفمبر ٢٠٠٦، متوفر على الرابط:

http://www.aleqt.com/2006/11/19/article_65506.html?related

(٢) وسام الدين العكلة، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي، مرجع سابق.

(٣) عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص ٣٨٨

١ - المرور دون إبطاء عبر المضيق أو فوقه.

٢ - الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الشاطئية، والواقع كما ذهب رأي أن هذا الالتزام ليس له قيمة قانونية كبيرة والسبب في ذلك أنه التزام عام يفرضه القانون الدولي العام وميثاق الأمم المتحدة^(١).

٣ - الامتناع عن أي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع.

فضلاً عن التزام السفن المارة مروراً عابراً على وجه الخصوص بالامتناع إلى كل من الأنظمة، والإجراءات، والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر والالتزام بالإجراءات والممارسات الدولية المقبولة لمنع التلوث الناتج عن السفن ومكافحته^(٢)، ونرى أن هذا الالتزام يصب في مصلحة السفن المارة نفسها.

أما بالنسبة للطائرات فتلتزم، بمراعاة قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والتي تطبق على الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة، وأن ترصد هذه الطائرات الذنبية اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المعنية دولياً بمراقبة الحركة الجوية أو الذنبية اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

وأما عن الحكمة من إيراد قواعد متفضلة للمرور العابر بعيداً عن المرور البريء ومحاولة وضع أحكام خاصة به، فقد ذهب رأي في الفقه^(٣) إلى أنه أطال التفكير في مدلول النصوص وخرج بنتيجة تبدو هائلة، وهي أن الفارق الحقيقي بين المرور البريء والمرور العابر في هذه الحالة يدور

(١) جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص ٦٩٢.

(٢) المرجع السابق، ص ٦٩٣.

(٣) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص ٨٧.

حول حق التحليق حيث يحيط الشك في ممارسة الطائرات لحق المرور البريء بينما يتأكد لها بالنسبة للمرور العابر.

وعن واجبات السفن والطائرات المارة عبر أو فوق مضيق هرمز، فنجد تطبيق ذات الأحكام السابقة الوارد في المادة (٣٩) فضلاً عن الأحكام الوارد في المادة (٤٠) من اتفاقية قانون البحار التي تقضي بامتناع السفن عن القيام بعمليات البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أثناء مرورها العابر إلا بإذن من سلطات الدولة الشاطئية لمضيق هرمز.

المبحث الثالث

التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز والموقف الدولي منه

نتناول تحت هذا المبحث عدة موضوعات منها طبيعية الصراع الإيراني الغربي، والتهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز-أسبابه ودوافعه، ومدى قدرة إيران على إغلاق المضيق، والآثار المترتبة على إغلاق المضيق-والبدائل أمام دول الخليج في حالة إغلاق المضيق وأخيراً المسؤولية الدولية المترتبة على إغلاق مضيق هرمز.

أولاً: - طبيعة الصراع الإيراني الغربي والموقف العربي منه^(١):

بدأ الصراع الإيراني الغربي في اعتقادي مع بداية الثورة الإسلامية الإيرانية وسقوط شاه إيران، غير أن سقوط الشاه - حليف الولايات المتحدة- لم يكن هو السبب الرئيس نظراً لسقوط أنظمة أخرى كانت موالية للمغرب، ولكن الأمر هنا يختلف لكون إيران دولة نفطية وتطل على الخليج

(١) انظر في الصراع الإيراني الأمريكي تطبيق قانون البحار ومضيق هرمز:

Mark J Valencia, Dampening Conflict Potential in the Strait of Hormuz. Detail Only Available , Maritime Studies, No. 158, Jan/Feb 2008: 22-24.

العربي وأغلب دوله نفطية فضلاً عن حدود إيران الممتدة من باكستان إلى أفغانستان إلى دول الاتحاد السوفيتي السابق وتركيا والعراق.

ولم يقتصر هذا الصراع -الإيراني الغربي- على الملف الإيراني النووي، حيث يعد هذا الملف غطاءً للقضايا الكبرى التي تثير قلق الغرب وعلى رأسه الولايات المتحدة، وأهم هذه القضايا هو طبيعة النظام الإسلامي القائم في إيران والذي بدأ باتهيار نظام الشاه ووصول آية الله الخميني إلى طهران وإطلاقه حملة ضد الولايات المتحدة معتبراً إياها الشيطان الأكبر^(١).

وقد تطور الصراع الغربي الإيراني خاصة في المرحلة الحالية التي تمر بها المنطقة العربية من ثورات أدت إلى فوز التيارات الإسلامية بأغلبية مقاعد البرلمانات ووصول البعض منها إلى سدة الحكم، ومن احتمال التقارب بين إيران وهذه التيارات لخلق قاعدة شعبية لها ومن عدم اعتمادها على تحالفات الحكومات أو الحكام كما هو الحال مع سوريا^(٢).

أما عن الموقف العربي من هذا الصراع فهناك اتجاهان، الأول يرى ضرورة الوقوف إلى جوار كل من يعادي الولايات المتحدة لمحاولاتها الدائمة لإذلال الدول العربية وعدم وقوفها تجاه قضاياها واستغلالها

(١) الصراع العربي -الإسرائيلي... والأميركي -الإيراني أزماتان حادثان تهددان الأمن والاستقرار... إقليمياً ودولياً، جريدة الرأي، العدد ١١٤٩٣ - ١٩/١٢/٢٠١٠، عرض كتاب التحالف السوري -الإيراني والمنطقة للنائب السابق للرئيس السوري عبد الحليم خدام،

<http://www.alraimedia.com/alrai/ArticlePrint.aspx?id=244755>

(٢) رانيا مكرم، دوافع التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، مجلة السياسة الدولية ١٠ يناير ٢٠١٢م، اعترفت إيران ولأول مرة على لسان القائد الأعلى للحرس الثوري الإيراني بوجود أفراد من الحرس الثوري الإيراني ولكن مهمتهم تقتصر على العمل كمشترشرين فقط للنظام في سوريا، وترى أن ذلك لا يخدم قضية الشعب السوري الذي يناضل من أجل التحرر من النظام القمعي الذي يمارسه الرئيس السوري بشار الأسد وأعوانه ضد الشعب يعاونه في ذلك النظام الإيراني.

لثرواتها ودعمها الكامل لإسرائيل^(١)، والاتجاه الثاني، يرى أنه تجاه الفراغ السياسي في الدول العربية فإنه يجب عند توجيه ضربة عسكرية لإيران من الولايات المتحدة أن تكون هذه الضربة قاسمة للقوة الإيرانية^(٢).

على أن الموقف العربي في أحياناً كثيرة نجده غامضاً نظراً للهيمنة الأمريكية ومحاولتها توظيف الموقف العربي العام ضد إيران - وهو ما حدث بالفعل - حيث أصبحت إيران عدواً ظاهراً للعالم العربي^(٣)، ومن ناحية أخرى يكاد ينعقد الإجماع العربي على رفض التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز وهو ما عبرت عنه العراق في جامعة الدول العربية^(٤)، ولهذا تعمل الدول الخليجية على توحيد سياساتها وأنظمتها فيما بينها لتوحيد كلمتها من خلال دخولها في اتحاد خليجي لمنع السيطرة الإيرانية على المنطقة العربية^(٥).

(١) نود أن نشير أنه من الأمثلة على الدعم الأمريكي لإسرائيل ما جاء مؤخراً في برنامج إعادة انتخاب الرئيس الحالي أوباما - لولاية ثانية - في الخامس من سبتمبر ٢٠١٢ من حذف عبارة "القدس عاصمة إسرائيل" والتي سببت له الحرج أمام الحزب الجمهوري وخوفاً من عدم دعم اللوبي الصهيوني له مما أدى إلى تدخل الرئيس أوباما شخصياً لإضافة العبارة ضمن برنامجه الانتخابي، وفي هذا دلالة واضحة على مدى الارتباط اللا محدود بين الدولتين على حساب القضايا العربية.

(٢) <http://www.alittihad.ae/details.php?id=86495&y=2012&article=full>
عبد الله الأشعل، العالم العربي بين إيران والولايات المتحدة، مختارات إيرانية - العدد ٨٠ - مارس ٢٠٠٧م، متوفر على الرابط:

<http://acpss.ahram.org.eg/ahram/2001/1/1/CIRN44.HTM>
(٣) عبد الله الأشعل، إيران والخليج: رؤية للمستقبل المنظور وأبعادها الاستراتيجية، مختارات إيرانية - العدد ٨٦ سبتمبر ٢٠٠٧، متوفر على الرابط:

<http://www.albainah.net/index.aspx?function=Item&id=19311&lang=>
(٤) عبد الله شاكر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، "القدس العربي" متوفر على الرابط:

<http://www.arrae.com/modules.php?name=News&file=article&sid=14459>
(٥) حمد بن عبد الله اللحيان، اتحاد دول الخليج العربية، جريدة الرياض، العدد ١٥٨٨٧ في ٢٣ ديسمبر ٢٠١١.

ثانياً: - التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز^(١):

تهدد إيران بصفة متكررة بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية ويمثل هذا التهديد ضرراً بالغاً بالاقتصاد العالمي وسوف يرتد على إيران نفسها وعلى الدول المتقدمة - خاصة المستورة للنفط - وعلى دول الخليج العربي الذي يمثل لها المضيق أهمية بالغة ومنفذاً لتصدير تخطيها واستيراد بضائعها وسلعها، كل هذا يدعو إلى تناول هذا التهديد بشيء من التفصيل.

١- أسباب التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز:

تهدد إيران بإغلاق مضيق هرمز خاصة في ظل احتمال توجيه ضربة عسكرية لها من الولايات المتحدة تستهدف منشآتها النووية^(٢) والرد الإيراني باستهداف القواعد الأمريكية في كل من البحرين وقطر وأفغانستان^(٣)، مما زاد من اهتمام دول العالم ومتابعيها لتصريحات إيران بإغلاق المضيق أو حتى عرقنتها للملاحة فيه لتحقيق أكبر المكاسب حول ملفها النووي^(٤).

ومن جهة أخرى تستخدم إيران موضوع النفط كسلاح اقتصادي تلوح به عند مفاوضاتها حول برنامجها النووي خاصة مع الدول الكبرى الأعضاء الدائمة في مجلس الأمن كروسيا والصين لتقوية علاقاتها معها لإطالة أمد المفاوضات حول برنامجها النووي، ومن أن توقيع العقوبات

(١) للمزيد حول ماذا لو أغلقت إيران مضيق هرمز انظر،

What If? Iran Closes Hormuz: Full Text Available Emerging Markets Monitor, 1/16/2012, Vol. 17 Issue 39; p1-17, 4p

(٢) عبد الله شاكر الطائي المرجع السابق.

(٣) Ali Akbar Dareini , Iran threatens attacks on US bases in event of war, Associated Press. AP Top News Package, 09/23/2012.

(٤) J. Peter Pham : Iran's Threat to the Strait of Hormuz, OP.CIT, p 64.

الاقتصادية عليها سيؤدي إلى إغلاق المضيق في وجه ناقلات النفط المارة عبر هذا المضيق^(١).

ومن الأسباب الأخرى هو التخويف السياسي لدول الخليج ومن ذلك ما قام به البرلمان الإيراني بالتصويت على ما أطلق عليه قانون إغلاق مضيق هرمز، بالرغم من أن البرلمان لا يملك صلاحيات كبيرة في مجال السياسة الدفاعية والخارجية الإيرانية، ويعد مثل هذا القانون نوعاً من أنواع التهديد السياسي الهدف منه تصعيد الأجواء في منطقة الخليج العربي^(٢)، فضلاً عن زيادة التخوف الموجود لدى منطقة الخليج من المد الشيوعي لترويج إيران مذهبها الطائفي في المنطقة العربية^(٣).

٢- مدى قدرة إيران على إغلاق مضيق هرمز^(٤):

(١) خالد أحمد عثمان: النفط والبرنامج النووي الإيراني، الاقتصادية الإلكترونية ٢١ ديسمبر ٢٠٠٦ العدد ٤٨١٩، الرابط:

http://www.aleqt.com/2006/12/21/article_7368.html?related

(٢) مقال بعنوان: إغلاق مضيق هرمز لم يعد مخيفاً،

<http://www.alquds.com/news/article/view/id/373713>

وراجع مقال تحليلي بشأن التهديد الإيراني بضرب منشآت النفط السعودية لزعة استقرار أسواق النفط العالمية:

Joshua R. Itzkowitz Shifrinson and Miranda Priebe, A Crude Threat, The Limits of an Iranian Missile Campaign against Saudi Arabian Oil, International Security, Summer 2011, Vol. 36 Issue 1, p167-201.

(٣) أنس محمود الشيخ مظهر: إيران في مهب ريح ثورات المنطقة، الجريدة الكويتية ١٢-شوال-١٤٣٢هـ-١٠-سبتمبر-٢٠١١م، متوفر على الرابط:

<http://www.albainah.net/index.aspx?function=Item&id=42470&lang=>

(٤) راجع في تقييم التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز،

Caitlin Talmadge, International Security; Summer 2008, Vol. 33 Issue 1, p82-117, 36p.

والبعض يتناول ثلاثة افتراضات بشأن التهديد الإيراني الأول أن إيران لا تستطيع إغلاق المضيق، والثاني وهو قدرة القوات الغربية على جعل المضيق مفتوحاً أمام الملاحة الدولية من خلال استخدام قوتها الفائقة، والثالث أن إيران غير قادرة عسكرياً على إغلاق المضيق، للمزيد حول هذه الافتراضات راجع:

Daniel Dolan, Rethinking The Strait Of Hormuz , U.S. Naval Institute Proceedings, 0041798X, May 2012, Vol. 138, Issue 5.

هناك اتجاهان في هذه المسألة، الاتجاه الأول، يشكك في قدرة إيران على إغلاق المضيق ويرجع ذلك لعدة أسباب منها اتساع المضيق إذ تعد أضيق نقطة فيه نحو ٣٥ كيلو متراً وغاية ما يمكن أن تقوم به إيران هو إبطاء الحركة في المضيق، وهناك شواهد على ذلك حربها مع العراق^(١)، ومحاولاتها اليائسة لإعاقة الملاحة في المضيق وتصدي البحرية الأمريكية لها خلال عدة ساعات فضلاً عن الدعم الأوروبي للولايات المتحدة من ذلك إرسال بريطانيا لأقوى سفنها الحربية المدمرة "اتش" أم اس ديزينغ" المزودة بأحدث رادار بحري في العالم لأول مهمة لها في الخليج العربي^(٢).

وأما الاتجاه الثاني، فيذهب إلى قدرة إيران على إغلاق مضيق هرمز، حيث ترى إيران أنه من السهل عليها إغلاق المضيق إذا ما دعت الضرورة لذلك^(٣)، وأيضاً تهديد نائب الرئيس الإيراني محمد رضا رحيمي، بإغلاق المضيق في حالة فرض عقوبات غربية على صادرات النفط الإيرانية^(٤)، بالإضافة إلى إشارة تقارير استخباراتية غربية عن وجود خطة

وهناك من يذهب إلى القول بأن إيران ليس لديها خطة لإغلاق مضيق هرمز،

Kuwait Times, Iran has no plan to shut Hormuz. Source :Kuwait Times (Kuwait), October 30, 2012, 3pp.

(١) أنس بن فيصل الحجري، في سبيل ثقافة نفطية.. النفط وأهم المضائق المائية العالمية (١)

من (٢)، الاقتصادية الإلكترونية، ٢٧ مايو ٢٠٠٨ العدد ٥٣٤٢ متوفر على الرابط:

http://www.aleqt.com/2008/05/27/article_12591.html?related

(٢) رانيا مكرم، مرجع سابق، وهناك بعض الخبراء من يذهب إلى إغلاق المضيق من الصعب

تقنياً القيام به،

Experts say Iran would find closing Hormuz's strait difficult - Al-Arabiya TV , BBC Monitoring International Reports, July 8, 2008 Middle East.

(٣) خالد أحمد عثمان، سلاح النفط والتهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، الاقتصادية

الإلكترونية ٨ يناير ٢٠١٢ العدد ٦٦٦٣ متوفر على الرابط:

http://www.aleqt.com/2012/01/08/article_614267.html?related

(٤) Gladstone, Rick, Noise level rises over Iran threat to close Strait of Hormuz , New York Times 29 Dec. 2011: PNA(L). From Academic OneFile.

إيرانية للاستيلاء على المضيق في أقصر وقت إذا ما قامت حرب مع الولايات المتحدة، اعتماداً على امتلاك الحرس الثوري الإيراني سبعمائة موقع ميناء ومرسى وجزيرة ونقاط مختلفة على طول الضفة الشرقية للخليج العربي- يستخدمها عادة للتهريب- وفي أوقات الضرورة قد يستخدمها لأغراض عسكرية لاعتراض السفن الحربية والتجارية ونساقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق، فضلاً عن تملكه من زوارق صواريخ وزوارق انتحارية، أو زرع الألغام البحرية في المضيق^(١).

٢- الآثار المترتبة على التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز^(٢):

أ - إن التهديد بإغلاق مضيق هرمز له تبعات كبيرة ليست على الدول المصدرة للنفط فقط بل تمتد على إيران التي تستورد من الدول المجاورة نحو ٤٠% من البنزين، ومن أن إغلاق المضيق يعني إعلان حالة الحرب ضد الدول المستوردة للنفط الخليجي وليس بمقدور إيران تحمل عواقبها^(٣)، فضلاً عن أن تضرر إيران نفسها التي تمر صادراتها من النفط عبر هذا المضيق، والذي سيتوقف بطبيعة الحال، وتقدر مبيعاتها من النفط بما يعادل ثلثي الميزانية وفي هذا أشد الخطر على إيران^(٤).

(١) حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني-الأمريكي، مختارات إيرانية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٨٢ مايو ٢٠٠٧ م متوفر على الرابط:

<http://acpss.ahram.org.eg/ahram/2001/1/1/CIRN50.HTM>

(٢) راجع في تقييم العواقب الاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية لإغلاق إيران لمضيق هرمز،

Brenna L Schnars, The idle threat? an assessment of the economic, military and strategic consequences of an Iranian closure of the Strait of Hormuz, Monterey, California Naval Postgraduate School 2012-03-14.

(٣) خالد أحمد عثمان، النفط والبرنامج النووي الإيراني، مرجع سابق.

(٤) Dolan, Daniel, Rethinking The Strait Of Hormuz, U.S. Naval Institute Proceedings, May 2012, Vol. 138 Issue 5, p40-46.

ب - على إيران أن تتويها كمجموعة من فصائلها الثورية إذا ما تقدمت على
إخلاق المشيخ منها انكشاف الأمريكي لعقول الذلقة ومنشأها ومسواتي
تصايرها وخطوطها ككله إلى الخارج بما سوف يسويها بالرأسة الاقتصادية
والتصايرية على إيران (١) فضلاً عن أن قوتها لا تستغنى بساقي جمال
الكون الاثريتها مما ذهبت إلى تلك التصاير الثورية في العالمين الغربيين
الذين لهم اليد الطولى في العالمين الغربيين والشرقيين، إضافة إلى أن
التيارات الثورية في إيران

ب - إن هذا الأمر لا يقتضي ضرورة إلغاء النظام السياسي في إيران
شأنه ما تأملناه إسرائيل والدول الغربية لأن ذلك سيقود إلى تسريح الهياكل
والتشريعات التي تقوم عليها إيمان الإعمار في هذه الدول (٢) فضلاً عن رفض
التشديد الإيراني على إيران من أن يكون النظام السياسي في إيران
إيران (٣)

هناك من يرى أن إخراجنا من هذا الموضع الذي نحن مجموعة من الفئاح
أولها اجتماعنا معارنا في هذا ما سيقود على الاقتصاد العالمي وسيفقد
توازنه وأن هذا الأمر سيقود إلى تسريح الهياكل التي تقوم عليها
وتكون هذه الاعتماد على النفط - في حالة ارتفاع أسعاره - والاستثمار
في مجال البحث والتطوير لإيجاد بدائل ومصادر طاقة جديدة وأمنية،
وهذا ما سيقود إلى تسريح على كثير من دول الخليج معاً فضلاً عن
أن الدول الغربية لا تراهن على إيجاراتها ومستقبلها وهي تصنع البدائل

(١) حسام سويدي، مرجع سابق.

(٢) رانيا مكرم، مرجع سابق.

(٣) محمد بن عبد الله الحيدان، من فكرة الأزمة الاقتصادية العميقة التي نحن فيها، دراسة

التي أجريتها في ١٩٨٦ في ١٩ ديسمبر ١٩٨٦.

(٤) عبد الله حسن، فلسطين، ١٩٨٢، ص ١٠٠، مقتطف من المجلد ١٠، العدد ١٠، سنة ١٩٨٤.

والحلول لمسألة إغلاق المضيق والتي قد تصل إلى حد استخدام القوة العسكرية لمنع ذلك^(١).

هـ - أما عن آثار إغلاق المضيق على الدول المصدرة للنفط فإن ذلك سيشكل صعوبة عليها في إيجاد البدائل لتعويض ما ينقل عبر المضيق الذي يصل إلى ثمانية عشر مليون برميل يومياً وبالسعة المطلوبة وخاصة إلى الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً كاليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية^(٢).

رابعاً: - البدائل أمام المملكة العربية السعودية ودول الخليج الأخرى عند إغلاق مضيق هرمز^(٣):

هناك عدة بدائل أمام دول الخليج العربي منها:

أ - إنشاء خط أنابيب بين إمارتي الشارقة والفجيرة من خلاله يتم نقل البترول بالسفن من موانئ الدول المصدرة إلى إمارة الشارقة حيث يتم تفريغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثم تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته دون المرور بمضيق هرمز.

ب - تقوم دول الخليج مجتمعة بمد خط أنابيب يربط هذه الدول بالمكان المناسب على الساحل العماني من بحر العرب، أو عبر الإمارات إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان^(٤).

(١) حمد بن عبد الله اللحيان، تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، مرجع سابق.

(٢) حسام سويلم، مرجع سابق، وأيضاً انظر،

Ed Blanche, Sidestepping the Strait , Middle East. Apr2012, Issue 431, p32-35.

(٣) للمزيد راجع، Ed Blanche, Ibid.

(٤) حمد بن عبد الله اللحيان، تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، مرجع سابق.

ج - دراسة اقتراح (الدكتور راشد أبا نمي رئيس مركز السياسات النفطية والتوقعات الاستراتيجية) بإنشاء قناة تمر بمحاذاة مضيق هرمز، للتقليل من أهمية التهديدات الإيرانية لدول الخليج بإغلاق المضيق، عن طريق شق قناة تمر من خلال الممرات المائية الطبيعية في محافظة مسندم العمانية، وهذا المقترح بشق القناة سيختصر المسافة التي تقطعها الناقلات التي تستخدم مضيق هرمز، وفي هذا توفير لكل من الوقت والوقود المستخدم من قبل هذه الناقلات، فضلاً عن تخفيض رسوم التأمين الباهظة، إضافة إلى أن هذه القناة ستكون مملوكة بالكامل لدولة خليجية وهي سلطنة عمان والتي ستقع ضمن مياهها الداخلية^(١).

وفي اعتقادي أن هذا المقترح الأخير من الأهمية بمكان ولكننا أمام وضع قانوني يخضع له مضيق هرمز والذي يعد من المضائق الدولية والذي يخضع فيه المرور لنظام المرور العابر والذي من أهم سماته حرية المرور والملاحة دون عائق من الدول الشاطئية وخاصة إيران، لأنه حتى وإن تم إنشاء قناة موازية للمضيق فإنه حيال الموقف الإيراني وتهديده بإغلاق المضيق فسوف نجد ذات الموقف بالتهديد أيضاً بضرب القناة الجديدة الموازية له - ولذا أجد من المناسب البحث عن التطبيق السليم للوضع القانوني لمضيق هرمز ومحاولة تطبيق اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م التي تنظم المرور العابر وحرية الملاحة في المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز.

خامساً: -المسؤولية الدولية الناجمة عن مخالفة النظام القانوني للمضيق

هناك مسؤولية دولية تقع على الدول المشاطئة للمضيق عند مخالفتها للأحكام السابقة^(٢)، وعلى وجه الخصوص إعاقة الملاحة في

(١) مقال بعنوان، إسكات التهديدات الإيرانية.. مقترح بإنشاء قناة موازية لـ «هرمز» الاقتصادية الإلكترونية ١٤ يناير ٢٠١٢ العدد ٦٦٦٩، الرابط:

http://www.aleqt.com/2012/01/14/article_616001.html

(٢) يرى البعض عدم كفاية المسؤولية المنصوص عليها في الجزء الثالث من اتفاقية قانون

المضيق حيث يحق لمجلس الأمن الدولي التدخل المباشر للمحافظة على الأمن الجماعي الدولي في أي نزاع يخل بالسلم والأمن الدوليين، ولا تستطيع أية دولة أن تمنعه بحجة عدم التدخل في شؤونها الداخلية، لأن هذا التدخل يكون لصالح المجتمع الدولي، وله أيضاً اتخاذ ما يراه مناسباً من تدابير سياسية أو اقتصادية ضد الدولة التي تهدد الأمن الدولي وإذا رأى أن هذه التدابير غير العسكرية لا تفي بالغرض فله اتخاذ التدابير العسكرية بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة^(١).

ووفقاً لذلك يجب على الدول المشاطنة لمضيق هرمز التقيد بمتطلبات تيسير الملاحة الدولية بما يرتب عدم إعاقة مرور السفن الأجنبية عبر المضيق في إطار القواعد القانونية الدولية المقررة، وعلى الدولتين الإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة أو التحليق عبر أو فوق المضيق تكون على علم به، وهذا الأمر لا يقتصر على الدولتين فقط بل يمتد إلى كافة الدول المطلة على الخليج العربي والدول المستخدمة للمضيق^(٢).

ويجب على جميع الدول احترام المرور العابر للسفن في مضيق هرمز طالما لا تخرج هذه السفن عن التزاماتها المقررة في القانون الدولي حتى في أثناء الحروب، لأن الحرب عمل غير مشروع من الناحية القانونية ويتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة، ولا يمكن الاستناد إلى تصرف غير مشروع لتبرير تصرفات غير مشروعة كعرقلة الملاحة، أو منعها في مضيق هرمز^(٣).

(١) الأحكام القانونية الدولية للملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز، موقع جامعة الملك سعود، مرجع سابق، أيضاً وسام الدين العكلة، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي، مرجع سابق.

(٢) إبراهيم محمد العناتي، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، مرجع سابق، ص ١٥٥.

(٣) إبراهيم محمد العناتي، النظام القانوني لمضيق هرمز، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العددان الأول والثاني السنة الثلاثون يناير ويوليو ١٩٨٨ ص ٢٢، أيضاً، بدرية عبد الله العوضي، حق المرور في مضيق هرمز الدولي شأن دولي، مجلة القبس الكويتية، العدد

ومن ثم فإن التهديد بين الحين والآخر من المسؤولين الإيرانيين بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية سواءً في السابق إبان الحرب الإيرانية العراقية، أو الوقت الحالي، وخاصة في ظل الأزمة على الملف النووي الإيراني بينها وبين الغرب بما يؤثر على حركة النفط في ظل احتياج بعض الدول، أو لرفع أسعار النفط بطريقة لا تقدر عليها اقتصادات الدول العالمية^(١)، بما يترتب عليه المسؤولية الدولية وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ويدعو إلى التدخل مباشرة من مجلس الأمن لوقف هذا التهديد.

أما عن الاختصاص القضائي بنظر المنازعات المتعلقة بالمضيق، فإنه ينعقد إما لمحكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار، لأن المحكمة الأولى أنشئت بموجب ميثاق الأمم المتحدة، وأن المحكمة الدولية لقانون البحار هي المختصة بتفسير وتطبيق اتفاقية قانون البحار، هذا من حيث الشكل، أما المضمون فينعقد الاختصاص بنظر المنازعات المتعلقة بالمضيق لأيٍّ منهما إذا اتفق طرفا النزاع على ذلك، وهو ما يؤيده القاضي الدولي اللبناني بالمحكمة الدولية لقانون البحار جوزيف عقل^(٢).

١٣٨٦٤ الصادر ٢٠١٢/١/٥، نصت المادة (٤٤) من اتفاقية قانون البحار على واجبات

الدول المشاطئة للمضائق بقولها " لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يوقف المرور العابر".

(١) انظر في التهديد بإغلاق مضيق هرمز، وسام الدين العلكة: النظام القانوني للمضيق الدولي - دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد الرابع ٢٠١١، ص ٣٢٦ وما بعدها.

(٢) قاضٍ في المحكمة الدولية لقانون البحار يستعرض ظاهرة القرصنة، هناك تجييش للسفن الحربية في المنطقة وتخطيط لإرسال قوى بحرية جديدة، جريدة الدستور، العدد رقم ١٤٥٦٨٠ السبت ٢٢ ذو الحجة ١٤٢٩هـ.

خاتمة البحث

أولاً: - ملخص البحث:

تم في هذا البحث تناول " التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء أحكام القانون الدولي " وقد اندرج تحت هذا العنوان الكثير من الموضوعات نتناولها باختصار على هذا النحو:

الصراع الإيراني الغربي في المنطقة العربية خاصة الخليجية وموقف الدول العربية منه

التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز (أسبابه ومدى قدرة إيران على تنفيذ التهديد بإغلاق المضيق والآثار المترتبة على إغلاق المضيق والبدائل أمام الدول الخليجية، ومسؤوليتها الدولية عن ذلك).

تعريف المضيق وبيان أنواعه، ونرى هنا تعدد التعريفات في الفقه القانوني الدولي فمنهم من يعرفه اعتماداً على الوصف الجغرافي للمضيق، والآخر يعرفه اعتماداً على المصلحة أو الوظيفة التي يؤديها المضيق للملاحة الدولية، وهناك تعريفات لكل من محكمة العدل الدولية بخصوص تعرضها لنزاع قانوني بين بريطانيا وألبانيا بشأن مرور السفن البريطانية دون إذن مسبق من السلطات الألبانية في مضيق كورفو عام ١٩٤٩م، فضلاً عن تعريف المضيق في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م.

بيان مدى أهمية المضيق الدولي ومدى الخلاف بين الدول الغربية والدول النامية المشاطئة للمضايق والذي سببه الأساسي أهمية المضايق في الحياة الدولية ورغبة الدول الغربية في السيطرة والاستئثار على المضايق ومعارضة الدول النامية له وهو ما ينطبق على مضيق هرمز الدولي والذي يعد أكثر من غيره في الأهمية خاصة بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، وتطور حركة التجارة العالمية من نقل البضائع والسلع من وإلى منطقة الخليج والدول المجاورة له.

إبراز النظام القانوني للمضايق، وقد ظهر خلاف بين الدول الغربية والدول النامية بشأن النظام الذي يخضع له المضيق وهل هو نظام المرور الحر (الذي يسمح بالمرور عبر المضيق دون قيود)؟ أم المرور البريء (له قيود معينة)؟ أم المرور العابر (حالة وسط بين المرور الحر والمرور البريء) هذا النظام الأخير هو الذي استقرت عليه الجماعة الدولية في مؤتمر قانون البحار لسنة ١٩٨٢م؟

توضيح الحقوق والواجبات الملقاة على عاتق كل من الدول الشاطئية والمارة والمجاورة للمضيق

إظهار الأحكام المتعلقة بمضيق هرمز لإزالة اللبس بشأن نظام المرور لتيسير حركة الملاحة الدولية فيه.

توصل البحث لنتيجة أن مضيق هرمز هو مضيق دولي تنطبق عليه اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، ويخضع للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية خاصة الجزء الثالث منها والذي جاء بعنوان "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية" في المواد من الرابعة والثلاثين حتى الخامسة والأربعين.

خاتمة:- نتائج البحث:

- ١ - تعدد التعريفات التي قيلت بشأن المضيق.
- ٢ - أهمية مضيق هرمز للملاحة الدولية، وخاصة بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي.
- ٣ - اختلاف النظام القانوني للمضايق وفقاً لنوعه، وأن لكل نوع نظاماً قانونياً خاصاً به وخاضعاً له.
- ٤ - اعتبار مضيق هرمز مضيقاً دولياً يخضع لنظام المرور العابر الذي أقرته اتفاقية قانون البحار.
- ٥ - هذا النظام - المرور العابر - يعطي حرية أكبر من نظام المرور البريء لحرية الملاحة للسفن المارة في المضيق وتخليق الطائرات فوقه.

٦ - هذا النظام السابق أيضاً لا يغفل حقوق الدول الشاطئية للمضيق حيث يكون لها حقوق وسلطات تمارسها لتنظيم الملاحة في المضيق وحماية أمنها الوطني.

الخلاصة: - توصيات البحث:

على ضوء ما ورد بالبحث وما احتواه من نتائج، فإن الباحث يوصي بعدة توصيات على النحو التالي:

١ - اعتماد التعريف الخاص بالمضيق الدولي في اتفاقية قانون البحار وتطبيقه على مضيق هرمز الدولي.

٢ - التأكيد على أن النظام الذي يخضع له مضيق هرمز هو نظام المرور العابر الذي يخضع له المضيق الدولي، وليس نظام المرور البريء حفاظاً على حرية حركة الملاحة الدولية.

٣ - انطلاقاً من التوصية السابقة يجب على الدول الشاطئية لمضيق هرمز الالتزام بأحكام المرور العابر.

٤ - ليس لإيران الحق في التهديد المتكرر وغير المبرر بإغلاق المضيق لخضوعه لنظام حرية الملاحة " المرور العابر " المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار.

٥ - أن الحل لدول الخليج ليس في البحث عن بديل لمضيق هرمز بإنشاء قناة موازية له تمر عبر دولة عمان، ولكن يكمن في ضرورة تطبيق ما ورد باتفاقية قانون البحار بشأن المضيق الدولي، والالتزام به من كل الدول الأطراف (الشاطئية والمستخدمة والمجاورة للمضيق).

٦ - نظراً لكثرة التهديدات بإغلاق مضيق هرمز من جانب إيران، فإن الباحث يوصي بتشكيل لجنة دائمة على مستوى عال من التمثيل من الجانبين الخليجي والإيراني هدفها إزالة الخلافات بينهما حتى لا تصل إلى حد إغلاق المضيق المهم أو حتى إعاقة الملاحة فيه لما له من أهمية مشتركة للجانبين.