

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



**المضايق البحرية بين أحكام القانون
الدولي وإشكاليات السلوك السياسي
(دراسة حالة: مضيق هرمز)**

د. محمد بدري عيد

التقرير الاستراتيجي

العدد (٢٢)

يونيو ٢٠٢٢م

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

د. محمد بدري عيد

التقرير الاستراتيجي

العدد (٢٢)

يونيو ٢٠٢٢م

الآراء الواردة في هذه الدراسة لا تعبر بالضرورة عن
اتجاهات يتبناها مركز دراسات الخليج والجزيرة
العربية بجامعة الكويت

الناشر

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
جامعة الكويت
ص.ب: ٦٤٩٨٦ الشويخ (ب) الرمز البريدي: ٧٠٤٦٠ ، الكويت
هاتف : ٢٤٩٨٤٦٣٩ - ٢٤٩٨٤٦٥٨ (+٩٦٥)
البريد الإلكتروني Gulf_center@yahoo.com
الموقع الإلكتروني www.cgaps.ku.edu.kw

حقوق الطبع والنشر محفوظة للمركز
الطبعة الأولى
الكويت - ٢٠٢٢م



أسس مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية بجامعة الكويت في عام ١٩٩٤، بوصفه مركزاً بحثياً يهتم بالبحوث والدراسات العلمية ذات الصلة بالقضايا التي تهتم دولة الكويت ومنطقة الخليج والجزيرة العربية على وجه التحديد، ومنطقة الشرق الأوسط والقضايا الدولية عموماً.

ومن هذا المنطلق يقوم المركز بشكل دوري بإصدار «التقرير الاستراتيجي» الذي يتناول القضايا الاستراتيجية التي تهتم دولة الكويت والمنطقة. ويهدف المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم تحليل استراتيجي للقضايا والمستجدات المتعلقة بأمن المنطقة، ما يمكن أن يساهم في خدمة الباحثين والمهتمين في الشؤون الاستراتيجية. كما يسعى المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم الرؤى والتوصيات اللازمة لصناع القرار السياسي بما يخدم تحقيق المصلحة الاستراتيجية لدولة الكويت.



**أعضاء مجلس إدارة
مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية**

أ.د. رشيد العنزي

نائب مدير جامعة الكويت للأبحاث (رئيس مجلس الإدارة)

د. فيصل أبو صليب

مدير المركز - نائب رئيس مجلس الإدارة

داخل جامعة الكويت

أ.د. فايز منشر الظفيري

قسم المناهج وطرق التدريس - كلية التربية
جامعة الكويت

أ.د. عبد الله محمد الهاجري

عميد كلية الآداب بالإقامة
جامعة الكويت

أ.د. يوسف ذياب الصقر

قسم الفقه المقارن والسياسة الشرعية
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة الكويت

أ.د. عبيد سرور العتيبي

رئيس قسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الكويت



تمهيد:

تُعد قضية المضايق البحرية من أكثر الموضوعات إثارة للجدل والخلاف في الفقه والقانون الدوليين، وذلك بالنظر إلى أن الأهمية الاستراتيجية والسياسية لهذه القضية قد طبعت آثارها على المعالجة القانونية، مما أدى إلى إحاطة الوضع القانوني والنظام المقرر للمرور في المضايق البحرية بالكثير من التناقض والغموض في آن معاً.

وبالرغم من الأهمية الاستراتيجية البالغة لمضيق هرمز؛ باعتباره ممراً دولياً لنحو ٤٠٪ من حجم التجارة اليومية للنفط في العالم، إلا أنه ما يزال يفتقر لوجود نظام قانوني خاص ينظم العبور فيه، وهو الأمر الذي أتاح لبعض الدول المشاطئة له الفرصة؛ لتبني خطاب سياسي يتضمن تهديدات صريحة أحياناً ومبطنة أحياناً أخرى، بإغلاق هذا الممر المائي الحيوي للاقتصاد العالمي أو تعطيل الملاحة فيه.

ومع ما يشهده الخليج العربي ذو الارتباط العضوي بمضيق هرمز من حوادث احتجاز سفن مدنية وتجارية في الآونة الأخيرة؛ مما يهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية، رأى مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية أن يخصص هذا العدد من "التقرير الاستراتيجي"؛ لتسليط الضوء على حقوق والتزامات الدول المشاطئة لمضيق هرمز وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبيان مدى مشروعية التهديدات بإغلاق المضيق من منظور القانون الدولي المعاصر، مع تقديم مجموعة من النتائج والخلاصات ذات الصلة في هذا الشأن.

مدير المركز

د. فيصل أبو صليب

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

يونيو - ٢٠٢٢ م

٩

التقرير الاستراتيجي العدد (٢٢)



رقم الصفحة	المحتويات
١٣	- مقدمة
١٧	- أولاً: تعريف المضايق البحرية الدولية والنظم القانونية الحاكمة للملاحة الدولية فيها.....
٣٦	- ثانياً: النظام القانوني الحاكم للملاحة الدولية في مضيق هرمز
٤٣	- ثالثاً: التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز من منظور القانون الدولي المعاصر.....
٤٧	- خاتمة.....
٥١	- قائمة المراجع العربية والأجنبية.....



مقدمة:

تزايدت منذ مطلع العام الجاري ٢٠٢٢م حوادث توقيف واحتجاز سفن مدنية وتجارية في منطقة الخليج العربي، لاسيما من قبل إيران، التي ساءت العديد من الحجج؛ لتبرير ذلك، باعتبارها أحد الدول المشاطئة للخليج، ومن ثمّ فهي تعمل-وفقاً لخطابها الرسمية المُعلن-على حمايته والحفاظ على أمنه وسلامته.

غير أن تكرار وقوع مثل هذه الحوادث، يزيد من منسوب التوتر وعدم الاستقرار في المنطقة؛ بالنظر إلى ارتباطها بمعطيات حالة الشد والجذب في العلاقات الأميركية-الإيرانية، وما يمكن أن تنطوي عليه من تصعيد قد يقود إلى صدام مباشر غير مرغوب بين واشنطن وطهران.

وفي هذا الإطار، أعلن الحرس الثوري الإيراني في ٢٧ مايو ٢٠٢٢م عن احتجاز ناقلتين يونانيتين في الخليج العربي بدعوى ارتكابهما مخالفات، وذلك بعد أيام من كشف أثينا أنها أوقفت ناقلة كانت تحمل نפטاً إيرانياً مهرباً في خرق للعقوبات الدولية والأميركية على طهران.

وهكذا، فإن «حرب الناقلات» هذه-إن جاز التعبير-من شأنها تهديد أمن وسلامة الخليج العربي.

كما تعمدت إيران من وقت لآخر التهديد بإغلاق مضيق هرمز-المرتبط عضويًا بالخليج العربي-أو تعطيل الملاحة الدولية فيه، وما يعنيه ذلك من

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

تداعيات كارثية محتملة من المنظور الجيواستراتيجي، والجيو اقتصادي، فضلاً عن احتمالات نشوب مواجهة عسكرية جديدة في المنطقة بين طهران من جهة والمجتمع الدولي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى.

تأسيساً على ما تقدم، يعرض هذا التقرير الاستراتيجي لقضية محورية تتمثل في بيان مدى الانسجام ما بين أحكام القانون الدولي وبين تطبيقات الممارسات الدولية فيما يخص المضائق البحرية، بالتركيز على حالة ووضعية مضيق هرمز، الذي يفترق لوجود نظام قانوني خاص ينظم العبور فيه، على الرغم من أهميته الاستراتيجية البالغة؛ باعتباره ممراً دولياً لنحو ٤٠٪ من حجم التجارة اليومية للنفط في العالم.

ويكتسب موضوع هذا التقرير أهميته العلمية من ندرة البحوث والدراسات والرسائل العلمية التي عرضت للنظام القانوني لمضيق هرمز تحديداً حيث تركزت الدراسات السابقة- لاسيما تلك الصادرة باللغة العربية- على معالجة المركز القانوني لمضائق بعينها خاصة مضيق باب المندب، ومضيق تيران وخليج العقبة.

أما المؤلفات والكتابات الأجنبية فقد انصب جل اهتمامها - أو كاد أن يكون كذلك- على تناول المسائل والإشكاليات ذات الصلة بالمضائق التي كانت موضوعاً لنزاعات دولية من قبيل: مضيق ماجلان، والمضائق الدانماركية «السوند، والبلت الكبير، والبلت الصغير»، ومضيق جبل طارق، والمضائق التركية: «الدردينيل والبوسفور».

ومن جهة أخرى، تنبع الأهمية العملية للموضوع محل التحليل من كونه يسלט بعض الضوء على إحدى المسائل التي أثارَت - وماتزال تثير - الكثير

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

من الجدل: السياسي والإعلامي؛ ألا وهي ما إذا كانت إيران تستند إلى حجج ومسوغات قانونية، فضلاً عن مبرراتها وادعاءاتها السياسية؛ لتنفيذ تهديداتها المتكررة بالإقدام على إغلاق مضيق هرمز.

وتبدو هذه الأهمية العملية أكثر وضوحاً وجلاءً بالنظر إلى التداعيات التي قد تترتب على إقدام إيران على تنفيذ تهديداتها بإغلاق مضيق هرمز، أو على الأقل إعاقة الملاحة الدولية عبره، في حال تطور التهديدات المتبادلة بينها وبين الولايات المتحدة والغرب عموماً على خلفية برنامجها النووي التي تقول إنه مخصص للأغراض السلمية، ويتمثل أهم وأخطر هذه التداعيات في تزايد احتمالات نشوب نزاع مسلح في المنطقة من خلال توجيه ضربة عسكرية غربية إلى المنشآت النووية الإيرانية، والتي تزداد خطورتها مع احتمالات اشتراك إسرائيل في هذه الضربة العسكرية الغربية المحتملة.

ويحاول هذا التقرير تقديم إجابات شافية على عدة تساؤلات رئيسة متصلة بالقضية محل التحليل، وتتمثل أهم هذه التساؤلات في التالي:

١. هل يحق لإيران، من وجهة نظر القانون الدولي المعاصر، إغلاق مضيق هرمز ومن ثم إيقاف المرور فيه أمام الملاحة الدولية؟ وتحت أي ظروف؟ ووفق أية ضوابط؟

٢. وفي حال توافر هذا الحق القانوني، هل ثمة قيود ترد عليه؟

٣. ما نوعية المسؤولية القانونية الدولية المترتبة على التعسف في استخدام هذا الحق في حال وجوده ابتداءً؟

٤. ما النظام القانوني الحاكم والمنظم للمرور في مضيق هرمز؟ وما حقوق وسلطات وواجبات ومسئوليات الدول المشاطئة له؟

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

٥. ما مسؤولية والتزامات السفن والطائرات والغواصات وغيرها من المركبات عند المرور عبر المضيق؟

٦. ما مسؤولية أجهزة الأمم المتحدة، لاسيما مجلس الأمن الدولي، في حال إغلاق المضيق أو تعطيل الملاحة الدولية فيه؟

٧. هل ثمة عوامل وأسباب موضوعية تشجع - أو تثبط - من عزم إيران وتحدد من قدرتها على تنفيذ تهديداتها بإغلاق مضيق هرمز؟

٨. ما دوافع إيران، في الأصل؛ لإطلاق مثل هذه التهديدات بإغلاق المضيق أو تعطيل الملاحة الدولية عبره؟

في ضوء ذلك، يستعرض التقرير ماهية المضايق البحرية الدولية والتعريف بها حسب الفقه والقضاء الدوليين، وملامح وماهية النظام القانوني الحاكم للملاحة الدولية للمضايق في القانون الدولي المعاصر، مروراً ببيان حقوق والتزامات الدول المشاطئة لمضيق هرمز وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وصولاً إلى مناقشة مدى مشروعية التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، من منظور القانون الدولي، ويختتم التقرير بمجموعة من النتائج والخلاصات العامة ذات الصلة.

أولاً - تعريف المضايق البحرية الدولية والنظم القانونية الحاكمة للملاحة فيها:

تمثل الممرات والمضايق المائية وسلامة استخداماتها والعبور فيها إحدى أهم اهتمامات دول العالم، لاسيما القوى الكبرى، لما لها من وزن مهم في حركة التبادل التجاري الدولي، وبالذات فيما يخص سلامة انسياب النفط - الذي يعد عصب الحياة المعاصرة - بين مناطق الإنتاج والاستهلاك العالمية.

ولما كانت معظم مناطق إنتاج النفط تتمركز بالقرب من معظم المضايق البحرية؛ لذلك أصبحت تشكل صمامات لإمدادات الطاقة، حيث مثلت سلامة المضايق المائية الدولية أحد الهواجس المستمرة لدى القوى العالمية الكبرى منذ القدم وحتى وقتنا الراهن.

لذلك؛ تعتبر المضايق البحرية من أهم النقاط المحورية والحساسة في تمرير النفط الخام من مراكز الإنتاج إلى مواقع البيع والاستهلاك، وفي حالة تعرض هذه الممرات البحرية إلى أى اختناقات أو إغلاق، فإن الأسواق النفطية ستصاب بأزمة إمدادات تؤثر على أسعار البترول ومستوى المخزونات الإستراتيجية في الدول الصناعية الكبرى التى تعتمد بصورة كبيرة على الوقود الأحفوري في توفير مصادر الطاقة.

ولقد كان موضوع المضايق - وما يزال - من أكثر الموضوعات إثارة للجدل والخلاف في فقه القانون الدولي، فالأهمية الاستراتيجية والسياسية طبعت آثارها على المعالجة القانونية، مما أدى إلى إحاطة الوضع القانوني

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

والنظام المقرر للمرور في المضائق بالكثير من التناقض والغموض في آن معاً .

ولذلك، لم يكن مستغرباً أن يحظى موضوع المركز القانوني والنظرية العامة للمضائق باهتمام الفقه الدولي، حيث ظهر حوله الكثير من المؤلفات والرسائل العلمية التي تم إعدادها باللغات: الفرنسية والإنجليزية والعربية.

الجدير بالذكر أنه يوجد في العالم حوالي ٤٣ مضيقاً مائياً توجها السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة، ومن أهم هذه المضائق: مضيق هرمز، مضيق باب المندب، مضيق ملقا، مضيقا الدردنيل والبوسفور، مضيق برينغ، مضيق جبل طارق، ومضيق تيران.

١- تعريف الفقه القانوني للمضيق الدولي:

اتخذ الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي ثلاث اتجاهات رئيسة، هي: التعريف الجغرافي، والتعريف القانوني، والتعريف الغائي / الوظيفي. وبيان ذلك تفصيلاً على النحو التالي:

- التعريف الجغرافي:

المضيق من الناحية الجغرافية هو عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين ويصل بحرين، لذلك يشترط للاتصاف لوصف المضيق من الوجهة الجغرافية عدة شروط أهمها:

أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي، وأن يتم تكوينه بطريقة طبيعية، وأن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الأرض.

وبالتالي، يشترط لتوفر وصف المضيق في المياه:

- أن يكون جزءاً من البحر.

- ألا يكون قد تكون بطريقة صناعية، أي إن المضيق يجب أن يكون مجرى طبيعياً، مع ملاحظة أن تهيئة الممر؛ ليكون صالحاً للملاحة لا تنفي عنه وصف المضيق، طالما كانت تلك التهيئة لم تنطو على إنشاء مبتدأ الممر، بحيث يعتبر قناة مائية.

- أن يكون محدود الاتساع، وقد تفاوتت آراء الفقهاء القانونيين حول تحديد قدر معين لاتساع المضيق، وإن كان الاتجاه الغالب يشترط ألا يتجاوز الاتساع نطاق البحر الإقليمي إذا كان المضيق يشاطئ إقليم دولة واحدة، أو نطاق البحرين الإقليميين حال وقوعه بين إقليميين دولتين.

- أن يفصل بين منطقتين من الأرض وتصل منطقتين من البحار^(١).

وقد أضاف الفقيه الفرنسي «شارل روسو» Charles Rousseau شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه، واصفاً المضائق من وجهة النظر الجغرافية بأنها: «كل ممرات بحرية محصورة بين جزأين من الأرض مهما كانت التسميات المستعملة: «مضايق، ممرات، قنوات، ومجارٍ مائية»^(٢).

١- د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، (القاهرة: دار النهضة العربية، ط١، ١٩٩٥م)، ص ٥٥٤ و٥٥٥.

٢- عبد الحق دهبى، «إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين»، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن، العدد (١٥٨١)، ١٤/٦/٢٠٠٦م:

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

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ويرى الفقيه الفرنسي «جيلبير جيديل» Gilbert Gidel أن المضيق من الناحية الجغرافية هو «ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي»، موضحاً أن المضيق من الناحية القانونية هو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلى بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أو بين جزيرتين أو بين مجموعة من الجزر. أما على صعيد الفقه القانوني العربي، فقد عرف الأستاذ محمد حافظ غانم المضائق بأنها: «عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين»، وسار في الاتجاه نفسه الأستاذ علي صادق أبو هيف مؤكداً أن الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي تصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضائق، وإما صناعية وتشمل القنوات.

بينما عرفها الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأنها مياه تفصل إقليمين وتصل بحرين، وأن الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق. ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق، إذ أن المضيق له صفة جوهرية هي أنه يصل بين جزأين من أعالي البحر وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية^(٣).

٣. وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه منشورة في: مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (٢٧)، العدد الرابع، ٢٠١١م، ص ٣٠٨ - ٣١٢

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ويرى الأستاذ عبد الحق دهبى أن المضيق الدولي عبارة عن ممر مائي طبيعي أو شبه طبيعي يصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يزيد اتساعه على اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه^(٤).

وفي ضوء تلك الإضافة الفقهية يستبعد من مفهوم المضائق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين عامين والاستعمال للملاحة الدولية.

لذا؛ يمكن التأكيد أن التعريف الجغرافي للمضيق الدولي لا يتفق بالضرورة مع تعريفه القانوني، فالمضيق الدولي في الاصطلاح الجغرافي يقصد به «ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة»، في حين أن مفهوم المضيق الدولي في الاصطلاح القانوني ينصرف إلى: «كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار»^(٥).

وبناء على ذلك، يمكن أن نستخلص من هذا التعريف عناصر المضيق الدولي، وهي: أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية، وأن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي، وأن يكون موصلاً بين جزأين من أعالي البحار ولا يهم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، وأن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية لسفن دول العالم جميعها^(٦).

مما تقدم يخلص الباحث للقول بأن أهم ما يميز المضيق جغرافياً هو أنه ممر طبيعي، لذا فهو يختلف في طبيعته عن القنوات التي تمثل ممرات

٤ - عبد الحق دهبى، تعريف إشكالية المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره، ص ٨٨

٥ - المرجع السابق، ص ٢١٢.

٦ - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ط ١، ١٩٩٩م)، ص ١٠٠.

صناعية، ويتميز المضيق كذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ إنه يصل بين بحر عالٍ وبحر عالٍ آخر أو بين بحر عالٍ وبحر إقليمي.

- التعريف القانوني:

من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه؛ فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحًا للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها.

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي عام ١٩٣٠م أن المضيق الذي يزيد عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحًا للملاحة الدولية، إلا أن هناك استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي استخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية، وقد أخذ بعض الفقهاء بهذا المفهوم؛ لتعريف المضيق الدولي.

- التعريف الوظيفي / الغائي:

إلا أنه - في بعض الأحيان - لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني أو كليهما معًا؛ لتعريف المضيق ولا بد من إضافة معيار ثالث ألا

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

وهو المعيار الغائي أو الوظيفي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها.

لذا يذهب الفقه الدولي إلى تعريف المضيق وفقاً لهذا المعيار بوصفه ممراً مائياً ضيقاً يستخدم للملاحة الدولية بين جزأين من المجالات البحرية، ويشترط فيه أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، وطبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق والبحار التي يصل بينها، والاسم الذي يطلق عليه، إذ إن المضائق التي تصل بين جزأين من البحار ولا تُستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية، لأنّها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات، إلا أن تحديد درجة الاستعمال الكافية لعد مضيق ما «دولياً» قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير معرفتها^(٧).

وفي ضوء ما تقدم، فقد أجمع الفقه الدولي على وجوب فتح المضائق أمام الملاحة الدولية، وكانت الفكرة أنّه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليين يجب ألا تُمنع السفن التجارية من المرور فيه، كما أكد القضاء والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بشأن المضائق عدم جواز إغلاق المضائق في وجه الملاحة الدولية.

٧- لا يعني الاستخدام هنا أن يكون المضيق لازماً للملاحة الدولية ولا غنى عنه للتجارة الدولية، وإنّما يكفي في ذلك الاستخدام الفعلي للمضيق في شؤون الملاحة الدولية كما هو الحال بالنسبة إلى قضية مضيق كورفو، فالأهمية إنّما تتركز على قدرة المضيق وليس على حجم الملاحة الدولية التي يخدمها المضيق.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

٢ - تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي:

اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفو^(٨)، وهل يسمح بالملاحة فيه للسفن الحربية البريطانية؟ علمًا بأن هذا المضيق يقع بأكمله في أراض دولة ألبانيا. وتتلخص وقائع قضية مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفعتها على سفينتين حربيّتين تابعتين لبريطانيا في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ ١٥ مايو ١٩٤٦ م، ونتيجة لذلك بعثت الحكومة البريطانية مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في ٢ أغسطس ١٩٤٦ م، موضحة فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضائق، داحضةً بذلك وجهة نظر ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، ومؤكدةً عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، وتمسكةً بحقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تكون طرقًا للتجارة البحرية الدولية بين جزأين من أعالي البحار، ووجهت بريطانيا في نهاية المذكرة إنذارًا إلى حكومة ألبانيا بأنه في حال فتحت بطارياتها النار على أية سفينة من السفن البريطانية عند عبورها لمضيق كورفو، فإنّها ستعامل بالمثل وفي ٢٢ أكتوبر ١٩٤٦ م أرسلت بريطانيا سفينتين حربيّتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان «سوما رينر» و«نولاق» لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بألغام بحرية، وخلف

٨ - تعد قضية مضيق كورفو أول قضية عرضت على محكمة العدل الدولية بعد إنشائها وأسفرت عن صدور ثلاث قرارات الأول بتاريخ ٢٥ مارس ١٩٤٨ م، وناقش مسألة اختصاص المحكمة وهو اختصاص نازعت فيه ألبانيا، الثاني: صدر بتاريخ ٩ أبريل ١٩٤٩ م، وهو أهم القرارات الثلاثة وبيت في موضوع القضية، أما القرار الثالث فصدر بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٩٤٩ م، وحددت فيه المحكمة مبلغ التعويضات التي يتعين على ألبانيا دفعها لبريطانيا بعد أن أجريت خبرة لتقدير قيمة الأضرار.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

الحادث ٤٤ ضحية بريطانية، وفي ١٢ و ١٣ نوفمبر ١٩٤٦م قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغماً أخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا؛ لفحصهما هناك حيث تبين أنّهما من صنع ألماني، كما أثبت التحقيق عبر شهادة الشهود الذين شاهدوا عملية زرع الألغام أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير.

وقد أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً وقد نظرت المحكمة في الموضوع بتاريخ ٢٥ مارس ١٩٤٨م بناء على اتفاق الطرفين، وقررت في ٩ أبريل من عام ١٩٤٩م مسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن انفجار الألغام البحرية في المضيق، وما سببته من خسائر وأضرار لأنّها لم تعلن عن وجودها، وهي ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية.

وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ قانوني عام مفاده: أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها العسكرية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك فليس من حق الدولة الشاطئية أن تمنع المرور في المضائق الدولية في وقت السلم.

كما عرفت المحكمة في حكمها المذكور المضيق الدولي بأنّه «الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادةً لأغراض الملاحة الدولية»، وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في آنٍ واحدٍ هما: الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

للملاحة الدولية، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك التي تصل بحرًا عاليًا ببحر إقليمي.

وقد رجحت المحكمة العامل الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف، فلم تشترط أن يكون المضيق طريقًا ضروريًا بين جزأين من البحر العالي، وإنما يكفي أن يكون كذلك حتى وإن كان طريقًا مفيدًا وربما بديلاً فقط. وبناءً على الظروف والدفوع التي أحاطت بالقضية توصلت المحكمة إلى أن القناة الشالية لكورفو يجب عدها من صنف الممرات المائية الدولية، ولهذا الأسباب لم تقبل المحكمة ادعاء ألبانيا بأن حكومة المملكة المتحدة قد انتهكت سيادة ألبانيا بإرسال سفن حربية في المضيق دون إذن سابق من السلطات الألبانية.^(٩)

ومن خلال ما تقدم، يذهب الباحث لتبني تعريفًا محددًا للمضيق الدولي بأنه: «ممر مائي طبيعي لا يزيد اتساعه عن ضعفي عرض البحر الإقليمي، يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة».

٣- النظام القانوني للمضائق في ظل القانون الدولي العرفي واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م:

أثار المرور في المضائق في ظل القانون الدولي التقليدي خلافًا واسعًا في الرأي بين الفقهاء القانونيين، وعلى الرغم من تعدد وتنوع الآراء الفقهية التي قيل بها في هذا الشأن، فإن الكثيرين من فقهاء القانون الدولي أكدوا

٩- وسام العكلة، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣٣ و ٣٣٤.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

على عدم وجود مبدأ عام متفق عليه بخصوص المرور في المضائق المائية، اللهم إلا المضائق التي ينظم المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة.

وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن « ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء»^(١٠).

وقد ثار الجدل الفقهي في شأن المعيار الحاسم الذي يمكن الاستناد إليه لوصف أحد المضائق بالطابع الدولي، حيث تعددت الآراء بين الأخذ بمعيار الوضع الجغرافي، أو معيار حجم التجارة التي تمر بالمضيق، أو معيار أهميته بالنسبة للملاحة الدولية^(١١).

وقد تلقف الفقه الدولي حكم محكمة العدل الدولية الشهير في قضية مضيق شمالي كورفو، الذي أصدرته عام ١٩٤٩م، للفصل في النزاع بين المملكة المتحدة وألبانيا بشأن المرور في مضيق كورفو، وأقرته الغالبية الساحقة من الفقه، مشيرة إليه بوصفه كاشفاً عن قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي، وذلك على نحو ما ستم الإشارة إليه تفصيلاً في موضع لاحق من هذه الدراسة.

وقد خلصت المحكمة للقول بأن الوضع الجغرافي للمضيق هو المعيار الحاسم، فحيثما يكون المضيق واصلًا بين جزئين من أعلى البحار ومستخدمًا في الملاحة الدولية اعتبر مضيقًا دوليًا، دون التفات إلى ما إذا

١٠ - وسام العلكة، مرجع سبق ذكره، ص ٣١٨.

١١ - لمزيد من التفاصيل حول هذا الجدل الفقهي، انظر كلام من: عادل خالد خرما، مبدأ حرية الملاحة في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٩م، ص ٧١-٧٨. وعبد الله شاكر الطائي، النظرية العامة للمضائق مع دراسة تطبيقية على مضائق تيران وباب المنديب، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٤م.

كان المضيق هو المجرى الملاحي الوحيد الذي يتعين اجتيازه أو ألا يعدو أن يكون طريقاً ملاحياً اختياريًا. أشارت المحكمة إلى أنه بالنسبة لهذه المضايق فإنه: « يكون لجميع السفن بما فيها السفن الحربية الأجنبية الحق في المرور البريء عبر تلك المضايق في وقت السلم دون حاجة إلى ترخيص مسبق من الدولة الساحلية»^(١٢).

أما اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م فإنها لم تخصص مادة مستقلة؛ لمعالجة مسألة المضايق، وأخذت بالتعريف الذي سبق وإن قررته محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية مضيق كوروفو.

فبعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلة اتفاقية جنيف لعام ١٩٦٨م، وكامتداد لتعريف المضايق فقهياً وثبت ذلك عرفياً، اكتفت الاتفاقية بالنص في مادتها السادسة عشرة في شأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، على حق المرور البريء، حيث نصت على أنه « لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضايق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل بين جزء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية»^(١٣).

ويشار في هذا الشأن إلى أن هذا النص ترتب عليه امتناع الدول العربية وفي مقدمتها مصر عن التوقيع على تلك الاتفاقية أو الانضمام إليها، لكونه منح إسرائيل حق المرور البريء في مضيق تيران^(١٤).

١٢ - د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سبق ذكره، ص ٥٥٨.

١٣ - المرجع السابق، ص ٥٥٩.

١٤ - محمد الحاج حمود، « النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز » وارد في المواصلات في الوطن العربي: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٨٥، ص ٢٦٥. وبدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، ١٩٨٨، ص ٨١.

٤ - النظام القانوني للمضايق في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م:

استأثر النظام القانوني للمرور في المضائق باهتمام كبير من جانب اتفاقية ١٩٨٢ م، وكانت أهم معالمه استحداث حق المرور العابر وهو حق وسط بين حق المرور البريء وحق المرور المطلق الذي يطبق في أعالي البحار.

فقد أفردت الاتفاقية الجزء الثالث للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية، حيث تبنت مسلكاً مغايراً ووضعت نظاماً جديداً للمضايق مختلف تماماً عما ورد في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م.

فقد أوجدت الاتفاقية الجديدة ١٩٨٢ م تعريفاً محدداً للمضايق، حيث عرفت المضيق بأنه: «مر مائي طبيعي غير صناعي يفصل بين إقليمين ويصل بين بحرين».

وأقرت في المادة (٣٤) بأن النظام الذي تقرره الاتفاقية في شأن المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية: «لا يمس في نواح أخرى النظام القانوني التي تشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه»، وهو ما يعني أن الاتفاقية لم تنص على تدويل كامل للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية، لكنها استهدفت وضع نظام خاص للمرور عبرها والتحليق فوقها، وفيما عدا ذلك تظل القواعد العامة فيما يتعلق بتكليف حق الدولة الساحلية على تلك المياه مطبقاً ولا يتأثر بنظام المرور المقرر في الاتفاقية (١٥).

١٥ - د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م،

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

وممارسة حق المرور العابر - خلافاً لحق المرور البريء - لا تخضع لرقابة الدولة الساحلية المشاطئة للممر وكذلك فإن الغواصات تستطيع ممارسة هذا الحق وهي غاطسة ويترتب على هذا الحق أيضاً حق الطيران العابر فوق الممر لكل الدول وهي ميزة جديدة لم تكن موجودة قبل اتفاقية ١٩٨٢ م.

ويلاحظ هنا أن حق المرور العابر لا يطبق إلا في حالات أن يكون المضيق واصلًا بين منطقة من البحر العالی أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من البحر العالی أو منطقة اقتصادية خالصة.

أما لو كان المضيق يفصل بين منطقة بحر عالٍ أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر إقليمي لأحد الدول؛ فيكون الحق المستخدم هو حق المرور البريء المذكورة شروطه آنفاً.

وقد ميزت الاتفاقية بين ثلاث طوائف من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وذلك كما يلي:

- المضائق التي يُنظم المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة.
- المضائق التي يُطبق عليها نظام المرور العابر «الترانزيت».
- المضائق التي يُطبق عليها نظام المرور البريء.

وتفصيل ذلك على النحو التالي:

أ) - المضائق التي يُنظم المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة:

حيث استبعدت الاتفاقية في المادة «٣٥/ج» من أحكامها هذه الطائفة من المضائق التي ينظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقيات خاصة قائمة ونافذة منذ زمن طويل.

(القاهرة: دار النهضة العربية، ط٢، ٢٠٠٩م)، ص ١٦٥-١٧٢.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ومن أمثال هذه المضائق: مضيق ماجلان، ومضيق جبل طارق، والمضائق التركية: (الدردييل والبوسفور)، والمضائق الدنماركية: (السوند، البلت الكبير، والبلت الصغير).

(ب) - المضائق التي يُطبق عليها نظام المرور العابر؛

استحدثت الاتفاقية - في المادة (٣٧) - هذا النظام؛ ليطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

ويعد نظام المرور العابر نظاماً وسطاً بين المرور البريء والمرور الحر: «أي المطلق من كل قيد» الذي تمارسه السفن في أعالي البحار.

وقد عرفت المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م المقصود بحق المرور العابر وضوابطه، مشيرة إلى أنه يعني:

- أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق مع ملاحظة أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق؛ لغرض الدخول إلى دول شاطئية للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.

- تمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر في هذه الطائفة من المضائق الذي لا يجوز أن يعاق.

- لا ينطبق المرور العابر إذا كان المضيق مشكلاً من بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق وببر هذه الدولة ويوجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ومن ثمّ، فإنّ المرور العابر لا يسمح للسفينة أو الغواصة بالتوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب خلافاً لما عليه الحال بالنسبة للمرور البريء، كما أنه يتجاوز المرور البريء في إثبات حق التحليق للطائرات في صراحة واضحة وقاطعة وكذلك حق الغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة في عبور المضيق غير مقيدة بضوابط المرور البريء التي تتطلب عبور الغواصات طافية رافعة أعلامها.

كما لا يجوز للدول المشاطئة للمضيق إعاقه المرور العابر في صورته المختلفة تحت مياه المضيق (الغواصات)، فوقها (السفن)، وفي أجوائها (الطائرات)، ومخالفة أي من هذه المركبات للالتزامات التي تفرضها الاتفاقية لا تحول الدولة حقاً في إيقاف المرور العابر كما هو الشأن بالنسبة لحق المرور البريء، لكنها ترتب فحسب للدولة المشاطئة إثارة المسؤولية الدولية عن هذه المخالفة^(١٦).

ويرى جانب من الفقه الدولي، أن تقرير حق المرور العابر لا يجول دون الأخذ بنظام المرور البريء إذا كان المضيق جزءاً من البحر الإقليمي؛ لأن من يملك الأكثر يملك الأقل، حيث يمكن في حالات معينة أن تعلن السفينة أو الغواصة أنها تباشر المرور البريء حال تعرضها لظروف تفرض عليها التوقف أو الرسو في الحالات التي تدخل في إطار المرور البريء^(١٧).

- واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر:

نظمت المادة (٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار واجبات السفن والطائرات في أثناء ممارستها حق المرور العابر إذ نصت على ضرورة

١٦- د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، مرجع سبق ذكره، ص ١٧٦ و ١٧٧.
١٧- انظر في هذا الرأي، المرجع السابق، ص ١٧٩.

أن تمضي السفن دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلقة على المضيق أو سلامتها الإقليمية، وأي مخالفة لذلك تُعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق المتحدة، وعلى السفن المارة مروراً عابراً أن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عمومًا للسلامة في البحر، وكذلك الأمر بالنسبة إلى الطائرات في الجو، وأن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عمومًا؛ لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

أما المادة (٤٠) فقد نصت على عدم جواز قيام السفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي في أثناء مرورها العابر في المضيق بأية نشاطات بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضيق.

- واجبات وحقوق ومسؤولية الدول المشاطئة للمضيق:

أكدت الاتفاقية المذكورة أنه يحق للدولة الساحلية المطلقة على المضيق أن تُعين للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الأنظمة الدولية المقبولة عمومًا، ويجوز لها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

وحيث لا تميز هذه القوانين والأنظمة بين السفن الأجنبية، ولا يجوز أن يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة إنكاراً لحق المرور العابر للسفن، وعند قيام أي سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية بتصرف يخالف هذه القوانين والأنظمة تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية للمضيق نتيجة لذلك،

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

كما يجب على الدولة الساحلية المطلة على المضيق أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يحق لها إيقاف المرور العابر .

من خلال ما سبق يتبين أن اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار التي راعت ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلة على الخليج أو المضيق. ويلاحظ في هذا السياق، أن اتفاقية عام ١٩٨٢م قد شددت على أن الدولة التي تخالف هذه الأحكام تتعرض للمسؤولية الدولية خاصة إذا ترتب على تصرف الدولة المطلة على المضيق إعاقة الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، وقد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي المنوط به الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي.

(ج) - المضايق التي يُطبق عليها نظام المرور البريء:

نصت المادة (٤٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على تطبيق نظام المرور البريء في نوعين من المضايق، هما:

- المضايق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

- المضايق المستثناة في الفقرة الأولى من المادة (٣٨) حيثما يكون المضيق مشكلاً من جزيرة للدولة الشاطئية للمضيق ووبر هذه الدولة ويوجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ولقد نصت الاتفاقية على أنه: « لا يُوقف المرور البريء خلال هذه المضائق»، ما يعني أنه لا يجوز للدول المشاطئة للمضيق إيقاف المبرور البريء في الأحوال التي تخولها عادة ذلك الحق، ما يعني أن المرور البريء في هذه المضائق يتميز عن نظيره في البحر الإقليمي، لكنه في ذات الوقت لا يرقى إلى المرور العابر لاسيما بالنظر إلى وضعية الغواصات التي يتعين عليها وهي تُمارس المرور في تلك المضائق أن تعبره طافية رافعة أعلامها، وكذلك بالنسبة للطائرات - وفقاً لرأي الغالب في الفقه والعمل الدوليين- التي لا يجوز أن تمارس التحليق فوق المضيق إلا بإذن مسبق من الدولة الساحلية، فضلاً عن التوزام السفن بكافة الالتزامات التي تلتزم بها في حال مباشرتها لحق المرور البريء^(١٨).

١٨- المرجع السابق، ص ١٨١ و ١٨٢.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ثانياً - النظام القانوني الحاكم للملاحة في مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي:

١- الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز:

يعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن، إذ يعبره ما بين ٢٠ إلى ٣٠ ناقلة نفط يوميًا بمعدل ناقلة نفط كل ٦ دقائق في ساعات الذروة، محملة بنحو ٤٠٪ من النفط المنقول بحرًا على مستوى العالم.

وبالرغم من وجود أطماع في مضيق هرمز من قبل القوى الكبرى عبر التاريخ؛ لم تكن الملاحة عبره يوماً موضوعاً معاهدة إقليمية أو دولية، إذ كانت تخضع لنظام الترانزيت الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما أن مرورها يكون سريعاً، ومن دون توقف أو تهديد للدول الواقعة عليه، ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه ما دام لا يضر بسلامة الدول الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها.

وقد شكل مضيق هرمز منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً مهماً أسهم في تطوير التجارة الدولية مما جعله عرضةً، لأطماع الدول الأجنبية ومحوراً للصراع والتنافس بين دوله من جهة، وبين الدول الاستعمارية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى.

ومما زاد من أهمية المضيق في العصر الحديث اكتشاف النفط في الدول المحيطة به حيث تسيطر هذه الدول على احتياطي نفطي كبير يقدر ب ٧٣٠

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

مليار برميل، كما يمر عبره نحو ٤٠٪ من شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً وهو ما يشكل نحو ٩٠٪ من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط، فضلاً عن نحو ٢ مليون برميل من المنتجات المصفاة تمر عبر هذا المضيق.

وتنتج الدول الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي: (السعودية والإمارات والكويت وقطر وسلطنة عمان والبحرين) حوالي ١٥ مليون برميل يومياً، وتعتبر أغلب صادراتها مضيق هرمز، ويعتبر مضيق هرمز المنفذ الوحيد للدول المشاطئة للخليج العربي إلى دول العالم، وعن طريقه تمر جميع صادراتها و وارداتها.

ويمر من المضيق نحو ٩٠٪ من النفط السعودي و ٩٨٪ من النفط العراقي و ٩٩٪ من النفط الإماراتي و ١٠٠٪ من النفط الكويتي والقطري. وتعتمد اليابان على المضيق في وصول ٨٥٪ من حاجتها من النفط، وكذلك تعتمد كل من كوريا الجنوبية والهند والصين على المضيق في وصول أكثر من ٧٠٪ من حاجتها من النفط، بينما تعتمد عليه الولايات المتحدة في وصول ١٨٪ من احتياجاتها النفطية^(١٩).

ولقد تأكدت أهمية مضيق هرمز الدولي في الملاحة خلال حربي الخليج الأولى بين العراق وإيران (١٩٨٠ - ١٩٨٨م)، والثانية «حرب تحرير الكويت ١٩٩١م»، على كافة المستويات الدولية والإقليمية.

في ضوء ذلك، تتعاظم أهمية مضيق هرمز في الملاحة الدولية، لاسيما بالنظر إلى حجم وعدد السفن التجارية التي تمر به وتنوع جنسياتها.

١٩. د. عصام عبد الشافي، «مضيق هرمز.. ضرورة البحث عن بدائل استراتيجية خليجية»، صحيفة الوطن الكويتية، ٦/٢/٢٠١٢م.

كما يكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي الواصل بين مياه الخليج العربي شبه المغلقة والبحار الكبرى على المحيط الهندي، وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلّة على الخليج العربي عدا المملكة العربية السعودية والإمارات العربية وسلطنة عُمان. ومن المنظور الجيوبوليتيكي، تكتسب قضية المرور في مضيق هرمز أهميتها بحكم كون المضيق من الناحية القانونية يعد المضايق الدولية، لذلك فإن إغلاقه، أو تعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى رفع سعر النفط ارتفاعاً كبيراً مما يرتب ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية، حيث يعني أن أي توقف فعلي - ولو لفترة زمنية وجيزة - لحركة التجارة في هذا المضيق سيلحق خسائر باهظة يثير من دول العالم، فضلاً عن دول المنطقة نفسها^(٢٠).

٢- الوصف الجغرافي لمضيق هرمز:

يقع المضيق في منطقة الخليج العربي فاصلاً ما بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، فهو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر.

وتطل عليه من الشمال إيران (عند محافظة بندر عباس)، ومن الجنوب سلطنة عمان (عند محافظة مسندم) التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار أن ممر السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية.

20 - International Energy Agency . Oil Market Report, 11 August 2010, p 19.

ويرى بعض المحللين أن إغلاق مضيق هرمز مدة مهما كانت قصيرة سيسبب ارتفاعاً حاداً في أسعار النفط وسيكون لذلك تأثيرات هائلة على الاقتصاد العالمي، وللمزيد من التفاصيل في هذه المسألة، انظر: لواء حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني- الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية العدد ٨٢ - مايو ٢٠٠٧م.

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ويبلغ عرض المضيق ٥٠ كم (٣٤ كم عند أضيق نقطة) وعمقه ٦٠ م فقط، ويبلغ عرض ممري الدخول والخروج فيه ميلين بحريين (أي ٥, ١٠ كم) (٢١).

ويضمُّ المضيق عددًا من الجزر الصغيرة غير المأهولة أكبرها جزيرة قشم الإيرانية وجزيرة لارك وجزيرة هرمز، إضافةً إلى الجزر الثلاثة المتنازع عليها بين إيران والإمارات: (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى).

وتتكون شواطئ المضيق الجنوبية من الجزء الغربي الشمالي من شبه جزيرة سندم والجزء الشمالي لسلطنة عمان وجزر سلامة وبناتها (جزيرة سلامة والقوين الكبرى والصغرى)، أما الشاطئ الشمالي فيتكون من الجزء الشرقي من جزيرة قشم وجزر لارك وهنجام.

من جهة أخرى، يبلغ عرض القناة الملاحية في مضيق هرمز نحو ٦ أميال (٦, ٩ كم)، ويحدد مسار «القناة الملاحية» بناء على اعتبارات فنية تمثل عادة المجرى الأعمق والأنسب للملاحة ضمن مياه المضيق. وتتوزع الأميال الستة المخصصة للقناة الملاحية إلى ثلاثة أقسام متساوية، عرض كل جزء منها ميلين (٢+٢+٢ ميل) بناء على النظام الدولي المعتمد باسم «نظام العزل المروري (Traffic Separation Scheme)»، حيث تم تحديد قناة مخصصة للدخول إلى مياه الخليج، وقناة مخصصة للخروج من منطقة الخليج، وقناة ثالثة تتوسط وتفصل بين مسار الدخول والخروج؛ لعزل أو فصل مسيرة السفن ومنع حوادث الاصطدام وتنظيم مسيرة الاتجاه الملاحي.

٢١. موسوعة ويكيبيديا الحرة، الرابط الإلكتروني:

http://ar.wikipedia.org/wiki/%D%85%9D%8B%6D8%9A%D82%9_%D%87%9D%8B%1D%85%9D%8B2

وتقع القناة الملاحية بشكل كامل ضمن المياه الإقليمية لسلطنة عُمان، ولا يقع أي جزء منها في المياه الإقليمية لإيران، وتقوم السلطات العمانية بإدارة حركة العبور وتنظيمها، من خلال موقع رادار خاص (Link Quality Indicator) في أعلى نقطة من شبه جزيرة «رأس مسندم» يتولى عملية مراقبة وتنظيم حركة المرور عبر المضيق.

وكون «القناة الملاحية» تقع ضمن المياه الإقليمية لسلطنة عُمان، فإن أية محاولة لإغلاق أو عرقلة حرية الملاحة عبر المضيق، تستوجب إغلاق هذه القناة بشكل أساسي، وهذا يعني اختراق السيادة العمانية والقيام بأعمال عدوانية داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى^(٢٢).

٣. النظام القانوني الحاكم للملاحة في مضيق هرمز:

لم تكن الملاحة يوماً عبر مضيق هرمز موضوعاً لاتفاقية دولية أو إقليمية، حيث ظلت الملاحة البحرية عبر المضيق تخضع لنظام المرور العابرة (الترانزيت) الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما كان مرورها سريعاً ومتواصلاً، ولا يمثل تهديداً للدول المشاطئة للمضيق.

ويفصل مضيق هرمز بين إقليمي دولتين هما: سلطنة عمان وإيران، ويرأوح اتساعه بين ٢٠: ٣٠ ميلاً بحرياً، لذلك فإن مياهه تعد بحراً إقليمياً لكل من عمان وإيران، وتمارس كل منهما سيادتها على الجانب المجاور لإقليمها.

كما يربط مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي تصل بين بحرين عامين هما: بحر عمان

٢٢ - د. عصام عبد الشافي، مرجع سبق ذكره.

والمحيط الهندي والخليج العربي الذي تقع عليه دول الخليج جميعها 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 بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للبحار وليس لنظام المرور البريء.

ونظراً إلى أن مياه الخليج العربي تُعد بحراً شبه مغلق لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربية: «العراق، الكويت، قطر، البحرين» التي تعد أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنة بغيرها مثل إيران وربما عُمان والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية التي لها منافذ بحرية خارج مياه الخليج.

ومن ثم فإن صلتها البحرية بالعالم الخارجي لا يمكن أن تقوم إلا عبر مياه مضيق هرمز، لذلك حُصص ممران: ذهاباً وإياباً للملاحة في المضيق وفقاً للخصائص الهيدروغرافية المحددة من قبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية.

كما يتبين من ذلك، أن مضيق هرمز يقع بين أراضين دوليتين هما: إيران وعمان، وفي الوقت نفسه يربط جزأين من مياه البحار العالية وهي خليج عُمان ومياه الخليج العربي، لذلك تنطبق عليه حالة المضيق الذي يقع بين أراضين دوليتين؛ فيكون في هذه الحالة خاضعاً لسيادة الدول الساحلية واختصاصها بمقدار بحارها الإقليمية أو إلى الخط الوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق.

ولما كان اتساع المضيق يراوح ما بين ٢٠ و ٣٢ ميلاً بحرياً فإنه يقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية، ولكونه يربط بين جزأين من البحار العالية فإنه يخضع لمرور الملاحة الدولية، المرور العابر، دون الحاجة إلى أخذ إجازة مسبقة من الدولتين الساحلتين.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

غير أن إيران وسلطنة عمان تتمسكان بسريران نظام المرور البريء) الذي يضمن لهما السيطرة على المضيق، وحماية أمنهما من الأخطار التي قد تنتج عنه، في حين أن بقية الدول الخليجية الأخرى تتمسك بحق المرور العابر طبقاً للمادة (٣٨) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر، ويعني ذلك إتاحة الحق في المرور دون إعاقة أو توقف.

وبذلك، يعد مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضائق الدولية التي تخضع لنظام المرور العابر الذي لا تحتاج فيه السفن، بما فيها الحربية، إلى إذن مسبق لعبوره.

ومع ازدياد سخونة الملف النووي الإيراني خصوصاً بعد فرض مجلس الأمن الدولي أربع حزم من العقوبات: السياسية والاقتصادية على إيران بموجب القرارات: (١٧٣٧، و١٧٤٧، و١٨١٠، و١٩٢٩)، تصاعد الجدل القانوني حول المضيق، لاسيما في ضوء تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية في حال تعرض المنشآت النووية الإيرانية لأية ضربات عسكرية محتملة.

وفي ضوء ما تقدم، فإن إغلاق المضيق أو من تعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى زعزعة السوق البترولية العالمية مما يدفع إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة، وهو الأمر الذي ستكون تداعياتها خطيرة على الدول المنتجة والمستهلكة للنفط على حد سواء، إذ سيسبب ارتفاعاً حاداً في سعر النفط؛ مما يرتب ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية، فضلاً عن تحمل دول المنطقة خسائر باهظة الكلفة^(٢٣).

-23 Leighton G. Luke, Closing the Strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal?
Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p 2.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ثالثاً - التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز من منظور القانون الدولي المعاصر:

تهدد إيران بإغلاق مضيق هرمز وقطع شريان الملاحة النفطية فيه كلما توترت علاقاتها مع الغرب وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية، وبوجه عام، تنطلق هذه التهديدات من عدة اعتبارات، في مقدمتها: الإشراف الإيراني المباشر على مضيق هرمز من جهة الشمال، وإحداثيات المضيق التي تمكن إيران من القيام بإغلاقه أو تعطيل الملاحة به بسهولة بفضل امتلاك البحرية الإيرانية للسفن الاعتراضية والزوارق البحرية المزودة بالصواريخ والقاذفات المضادة للسفن، حيث تمتلك طهران ٣ غواصات روسية الصنع من طراز « كيلو»، كما يعتقد على نطاق استخباراتي واسع أن لديها القدرة الفائقة على زرع الألغام، فضلاً عن سيطرتها على جزر صغيرة تصلح لشن هجمات سريعة ومؤثرة في الوقت ذاته^(٢٤).

وثمة تداعيات سلبية محتملة في حال إغلاق مضيق هرمز، إذ إنه لن تحدث فقط أزمة اقتصادية عالمية خانقة، بل سيرتفع سعر البرميل إلى أكثر من مائتي دولار؛ الأمر الذي سينعكس بدوره على أسعار كل السلع الأخرى سواء كانت أساسية أو من الكماليات.

وستصاب الدول المصدرة للنفط بانتكاسة كبيرة؛ لأنه سيتوقف صادرات نפט المملكة العربية السعودية بنحو ٨٠٪، وصادرات العراق بنحو ٩٠٪، ودولة

٢٤. محمد بدري عيد علي، أثر أحداث ١١ سبتمبر على الترتيبات الأمنية في منطقة الخليج العربي « ١٩٩٠ - ٢٠٠٧م»، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٠م، ص ٢١٩ و ٢٢٠.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

الإمارات العربية المتحدة بنحو ٩٥٪، وقطر والكويت بنحو ١٠٠٪، وحتى تصدير النفط الإيراني سينخفض بنحو ٥٠٪^(٢٥). يضاف إلى ذلك توقف كل المستوردات القادمة إلى منطقة الخليج من: الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسنغافورة وتايوان.

وحتى في حال لم تقدم إيران على غلق مضيق هرمز، فإنها تستطيع أن تعوق حركة المرور. والسيناريو المرعب هنا هو أن تبدأ بتفتيش كل ناقلة نفط عملاقة تبحر عبر منطقة الفصل الغربي، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط^(٢٦). وقد لا يعتبر هذا عملاً عسكرياً، فضلاً عن أن القانون غير واضح فيما يتعلق بالتأثير^(٢٧).

وقد لا تفكر طهران في إغلاق مضيق هرمز، من منطلق أنها تستفيد منه بدرجة كبيرة، أو تجنباً للإشكاليات القانونية المرتبطة بهذا الإغلاق، ولكن يمكنها أن تعوق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الإجراءات الرقابية والتفتيشية للناقلات النفطية، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط.

وبعد أن أطلقت إيران تهديداتها بإغلاق مضيق هرمز في حال تعرضها لأي عمل عسكري تقوم به الولايات المتحدة الأمريكية أو حلفائها،

٢٥. د. صالح بكر الطيار: «ماذا لو أفلتت إيران مضيق هرمز؟»، صحيفة الحياة الشرق الأوسط اللندنية، ٢٠١٢/١/١٨ م.

٢٦. لذلك بادرت بعض دول المنطقة التي قد تتضرر اقتصادياتها في حال إغلاق المضيق إلى اتخاذ تدابير احترازية تحسباً لهذا السيناريو، فعلى سبيل المثال اعلن العراق - الذي تمر ٧٠٪ من صادراته النفطية عبر مضيق هرمز، عن اتخاذه إجراءات بديلة من قبيل تأمين التصدير عن طريق خطي النقل السوري (ميناء بانباس) واللبناني (ميناء طرابلس) والعمل على إنشاء خط تصديري ناقل عن طريق الأردن (ميناء العقبة) بطريقة الاستئجار وكذلك العمل على تشغيل (خط ينبع) عن طريق المملكة العربية السعودية. وللمزيد من التفاصيل في هذا الخصوص، انظر: تصريحات الناطق الرسمي باسم مجلس الوزراء العراقي علي الدباغ، وكالة رويترز للأنباء، ٢٠١٢/٣/١٧ م.

٢٧. يقول هذا السيناريو بعض حكام الخليج من أمثال حاكم إمارة الفجيرة الشيخ محمد الشرقي، النظر في ذلك: نص الحوار الذي أجرته معه صحيفة «إيلاف» الإلكترونية، ٢٢٣/١/٢٠١٢ م.

اتجه البعض للتركيز على الأبعاد القانونية لهذه التهديدات، وذكر تيار من الفقهاء القانونيين أنه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢م، يعد مضيق هرمز «ممرًا مائيًا دوليًا»، وهذا التوصيف لا يمنح الدول المطلة على المضيق حقوق السيادة الكاملة، ولا تمتلك الدول المطلة حق إغلاق الممر المائي، أو التدخل في حرية الملاحة عبر مياهه، أو إعاقة ومنع السفن من استخدام الممر والملاحة بجميع أجزائه، بغض النظر عن هوية السفينة العابرة (علمها المرفوع) أو طبيعة مهمتها (عسكرية أو مدنية)، وتحت أي ظرف من الظروف.

ومن هنا فإن الممر المائي الدولي «المضيق» يعد ملكًا للمجتمع الدولي ومسؤولية ضمان حرية الملاحة من خلاله هي مسؤولية دولية، بالتعاون مع الدول المطلة عليه.

لذا؛ فإن محاولة إغلاق مضيق هرمز أو التدخل بحرية وأمن الملاحة عبر مياهه، تعد من الأفعال التي تهدد الأمن والاستقرار الدوليين، وتقع تحت طائلة الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، الذي تمت صياغته تحت عنوان: «فيما يتخذ من الأعمال في حالات تهديد السلم والإخلال به ووقوع العدوان».

وإذ تؤكد المادة (٣٩) من الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة على مسؤولية مجلس الأمن الدولي في التعامل مع الأفعال التي تعد خرقاً مادياً وتهديداً للسلم الدولي، حيث نصت على: «يقرر مجلس الأمن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو إخلال به أو كان ما وقع عملاً من أعمال العدوان، ويقدم في ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقاً لأحكام المادتين: ٤١ و ٤٢ لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه»^(٢٨).

٢٨ - نص المادة (٣٩) من ميثاق الأمم المتحدة.

وتنص المادة (٤١) على: «لمجلس الأمن أن يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير التي لا تتطلب استخدام القوات المسلحة لتنفيذ قراراته، وله أن يطلب إلى أعضاء «الأمم المتحدة» تطبيق هذه التدابير، ويجوز أن يكون من بينها وقف الصلات الاقتصادية والمواصلات الحديدية والبحرية والجوية والبريدية والبرقية واللاسلكية وغيرها من وسائل المواصلات وقفًا جزئيًا أو كليًا وقطع العلاقات الدبلوماسية»^(٢٩).

بينما تنص المادة (٤٢) على: «إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها في المادة ٤١ لا تفي بالغرض أو ثبت أنها لم تف به، جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية والبرية من الأعمال ما يلزم لحفظ السلم والأمن الدولي أو لإعادته إلى نصابه. ويجوز أن تتناول هذه الأعمال المظاهرات والحصر والعمليات الأخرى بطريق القوات الجوية أو البحرية أو البرية التابعة لأعضاء الأمم المتحدة»^(٣٠).

٢٩ - نص المادة (٤١) من ميثاق الأمم المتحدة.

٣٠ - نص المادة (٤٢) من ميثاق الأمم المتحدة.

خاتمة:

في ضوء ما عرض له هذا التقرير من نقاش واستعراض لمرييات القانون والفقهاء الدوليين، يمكن أن نخلص إلى النتائج والخلاصات العامة التالية:

- ثمة إجماع الفقهاء الدولي على وجوب فتح المضائق البحرية أمام الملاحة الدولية، وكانت الفكرة في ذلك أنه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليين يجب ألا تُمنع السفن التجارية من المرور فيه، كما أكد القضاء والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بشأن المضائق عدم جواز إغلاق المضائق في وجه الملاحة الدولية.

- يطبق نظام (المرور العابر) في مضيق هرمز بصفته أحد المضائق البحرية الدولية، وفقاً للتعريفات الراجعة في الفقه والقضاء الدوليين، فضلاً عن الممارسة الدولية المتواترة التي تجعل منه ممراً للملاحة الدولية- وذلك استناداً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م، وهو النظام الذي لا تحتاج فيه السفن، بما فيها الحربية، إلى إذن مسبق للمرور فيه.

فمن الناحية القانونية يدخل مضيق هرمز في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للبحار وليس لنظام المرور البريء.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

ولما كان مضيق هرمز بين إقليميّ دولتين هما: سلطنة عمان وإيران، يفصل لذلك فإن مياهه تعد بحرًا إقليميًا لكل من عمان وإيران، وتمارس كل منهما سيادتها على الجانب المجاور لإقليمها.

ولما كان اتساع المضيق يراوح ما بين ٢٠ و ٣٢ ميلًا بحريًا فإنه يقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية، ولكونه يربط بين جزأين من البحار العالية فإنه يخضع لمرور الملاحة الدولية، المرور العابر، دون الحاجة إلى أخذ إجازة مسبقة من الدولتين الساحليتين.

- يترتب على ما سبق، أنه لا يحق لإيران أو غيرها من الدول المشاطئة لمضيق هرمز إغلاقه في وجه الملاحة البحرية الدولية، أو حتى مجرد تعطيلها بأي شكل من الأشكال، ولأي سبب من الأسباب، وإلا تعرضت للمسئولية الدولية من جهة تهديد السلم الدولي وتعريض الاقتصاد العالمي للأزمات، ما يجعلها تقع تحت طائلة العقوبات والتدابير التي نص عليها ميثاق الأمم المتحدة في الفصلين: السادس والسابع، وما يعنيه ذلك من إمكانيات تدخل مجلس الأمن الدولي وفق هذه النصوص الدولية؛ لمنع إعاقة الملاحة الدولية في أحد أهم الممرات والمضايق المائية في العالم قاطبة.

- ويتصل بذلك، نتيجة أخرى مؤداها، عدم جواز إقدام إيران على إيقاف أو تعطيل حتى نظام المرور البريء في الجزء من مضيق هرمز الذي يقع في نطاق مياهها الإقليمية، حيث تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أنه: « لا يوقف المرور البريء في تلك المضائق الدولية»، وكل ما يكون بوسع الدولة المشاطئة، وهي هنا إيران، هو تحريك وإثارة المسئولية الدولية بحق المخالفين فحسب.

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

-تمسك كلٌّ من إيران وسلطنة عمان بسريان نظام (المرور البريء) الذي يضمن لهما السيطرة على المضيق، وحماية أمنهما من الأخطار التي قد تنتج عنه، في حين أن بقية الدول الخليجية الأخرى تتمسك بحق المرور العابر طبقاً للمادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر، ويعني ذلك إتاحة الحق في المرور دون إعاقة أو توقف.

- من المنظور الاستراتيجي (السياسي - العسكري)، نجد أن هناك صراع مصالح كبير بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية، تهدد فيه إيران بغلق المضيق وهذا منافي لقوانين الملاحة العابرة.

- على الرغم من امتلاك إيران للقدرة على إغلاق مضيق هرمز فإنها، على الأرجح، لن تقدم على القيام بهذه الخطوة لاعتبارات عدة، أهمها: التداعيات الكارثية التي ستلحق بالاقتصاد الإيراني جراء هذا الإغلاق، حيث يعتبر المضيق رتتها النفطية التي تمر به أكثر من ٦٥٪ من صادراتها النفطية إلى العالم.

إضافة إلى أن الإغلاق سيكون بمثابة دعوة مجانية من طهران للغرب؛ لتوجيه ضربة عسكرية إليها، ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها في حلف الناتو، لن يقدموا على تحريك عتادهم العسكرية إلى الخليج لمجرد إحباط محاولة إغلاق مضيق هرمز، بل في الأغلب سيتم استثمار هذه الفرصة المواتية لتوجيه ضربات عسكرية «ذكية» إلى المنشآت النووية الإيرانية.



قائمة المراجع العربية والأجنبية



أولاً - المراجع العربية:

١- الوثائق:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م.
- ميثاق هيئة الأمم المتحدة.
- النشرة الشهرية لصحيفة « لويديز لست » المتخصصة في النقل والشحن البحري العالمي، عدد يناير ٢٠١٢ م، ترجمة مؤسسة الفكر العربي، نشرة «أفق» الإلكترونية، مارس ٢٠١٢ م.

٢- الكتب:

- الدغمة، إبراهيم محمد، القانون الدولي الجديد للبحار، (القاهرة، دار النهضة العربية - ط ١، ١٩٩٨ م).
- داوود، عبد المنعم محمد، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ط ١، ١٩٩٩ م).
- داوود، عبد المنعم محمد، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، (الإسكندرية: منشأة المعارف، بدون سنة نشر).
- عامر، صلاح الدين، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، (القاهرة: دار النهضة العربية، ط ١، ١٩٩٥ م).

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

- عامر، صلاح الدين، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، (القاهرة: دار النهضة العربية، ط ٢، ٢٠٠٩م).

٣- الرسائل العلمية (الدكتوراه والماجستير):

أ) - رسائل الدكتوراه:

- الطائي، عبد الله شاكر، النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على مضائق تيران وباب المندب، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٤م.

- العكلة، وسام الدين، النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه منشورة في: مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (٢٧)، العدد الرابع، ٢٠١١م.

- خرما، عادل خالد، مبدأ حرية الملاحة في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٩م.

ب) - رسائل الماجستير:

- عيد، محمد بدري، أثر أحداث ١١ سبتمبر على الترتيبات الأمنية في منطقة الخليج العربي (١٩٩٠ - ٢٠٠٧م)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٠م.

المضايق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

٤- المقالات الأكاديمية:

- الطائي، عبد الله شاكر، «مضيق هرمز وتأثيرات إغلاقه على الاقتصاد الدولي»، دراسة منشورة في: صحيفة القدس العربي، ٤/٩/٢٠٠٦م.
- الطيار، صالح بكر: «ماذا لو أقفلت إيران مضيق هرمز؟»، صحيفة الشرق الأوسط اللندنية، ١٨/١/٢٠١٢م
- حيدر، محمد سيف: «مضيق هرمز على حافة حرب: الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية»، سلسلة بحوث ودراسات استراتيجية، العدد (٣٤)-ديسمبر ٢٠١١م، (صنعاء: مركز سبأ للدراسات الاستراتيجية).
- دهبي، عبد الحق، «إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين»، مجلة الحوار المتمدن، العدد (١٥٨١)، ١٤/٦/٢٠٠٦م.
- سويلم، حسام: «مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني الأمريكي»، مجلة مختارات إيرانية، العدد (٨٢)، مايو ٢٠٠٧م، (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام).
- عبد الشافي، عصام: «مضيق هرمز.. وضرورة البحث عن بدائل استراتيجية خليجية»، صحيفة الوطن الكويتية، ٦/٢/٢٠١٢م.
- عيد، محمد بدري: «إغلاق مضيق هرمز: خيارات دول الخليج»، سلسلة بحوث وأوراق تقدير موقف، مركز الجزيرة للدراسات، ٢٩/١/٢٠١٢م.
- محمد، بدور زكي: «بين هرمز وتيران تاريخان مختلفان»، صحيفة «إيلاف» الإلكترونية، ٢/١/٢٠١٢م.

المضائق البحرية بين أحكام القانون الدولي وإشكاليات السلوك السياسي (دراسة حالة: مضيق هرمز)

٥- المؤتمرات والندوات العلمية والحلقات النقاشية:

- حمود، محمد الحاج، « النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز»، ورقة بحثية منشورة ضمن أعمال ندوة «المواصلات في الوطن العربي»، مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت: ط ٢، ١٩٨٥م).
- عمران، نعيمة حمد، « مضيق هرمز وضرورة حماية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية»، ورقة بحثية غير منشورة، جامعة الشارقة، ٦ ديسمبر ٢٠٠٨م.

٦- المواقع الإلكترونية:

- المضايق العربية صمامات إمدادات الطاقة ونقاط صراع الدول الكبرى، موقع الرياض الإلكتروني، ٢٥ / ٤ / ٢٠١١م، الرابط:

www.alriyadh.com

- موسوعة مقاتل من الصحراء الإلكترونية، « أمن الممرات البحرية العربية - مضيق هرمز وأمن الخليج»، الرابط:

[http:// www.moqatel.com/openshare/behoth/siasia2/hurmoz andamnalkhalej/sec07.doc_cvt.htm](http://www.moqatel.com/openshare/behoth/siasia2/hurmoz_andamnalkhalej/sec07.doc_cvt.htm)

- موسوعة «ويكيبيديا» الحرة.

ثانياً. المراجع الأجنبية:

1. Adel Mirza :(Bypassing the Strait of Hormuz), MEED, vol 56, NO,03,2012, Dubai, U.A.E, pp 22-23.
2. Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 26, 2007.
3. Leighton G. Luke, Closing the Strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal? Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p 2.
4. Paul Rogers, Military Action Against Iran: Impact and Effects, Oxford Research Group Briefing Paper Building bridges for global security, July 2010, p 11, Available on-line: www.oxfordresearchgroup.org.uk.



قواعد النشر في سلسلة التقرير الاستراتيجي يصد تنهياً

- أن يكون موضوع التقرير الاستراتيجي معنياً بالقضايا الاستراتيجية التي تهم دولة الكويت في المقام الأول، ودول منطقة الخليج والجزيرة العربية بشكل عام.
- ألا تقل عدد صفحات التقرير عن (١٥) صفحة (٣٧٥٠ كلمة).
- أن توضع الهوامش والمصادر العلمية والمراجع وفق المعايير البحثية المعتمدة.
- يمنح الباحث (١٠) نسخ من الإصدار.
- يمنح الباحث مكافأة مالية مقدارها (١٥٠ دينار كويتي).

