

النظام القانوني للمضيق الدولي

دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي

إشراف الدكتور

ياسر الحويش

إعداد طالب الدكتوراه

وسام الدين العكلة

كلية الحقوق

جامعة دمشق

الملخص

يعدّ مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن، وقد شكّل منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً هاماً 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.

وما زاد من أهمية المضيق في العصر الحديث اكتشاف النفط في الدول المحيطة به حيث تسيطر هذه الدول على احتياطي نفطي كبير يقدر بـ 730 مليار برميل، كما يمر عبره نحو 40% من شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً وهو ما يشكل نحو 90% من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط فضلاً عن نحو 2 مليون برميل من المنتجات المصفاة تمر عبر هذا المضيق.

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 المطلة على الخليج العربي عدا المملكة العربية السعودية والإمارات العربية وسلطنة عُمان،

ويعد 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 (1737، 1747، 1810، 1929) تزداد قضية مضيق هرمز أهمية مع تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية في حال تعرض المنشآت النووية الإيرانية لأية ضربات عسكرية.

لذلك فإن إغلاق مضيق هرمز وتعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى زعزعة السوق البترولية العالمية مما يدفع إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة، تكون تداعياتها خطيرة على الدول المنتجة والمستهلكة للنفط على حد سواء، وسيسبب ارتفاعاً حاداً في سعر النفط؛ مما يرتب ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية وسيوقع بكثير من دول العالم، فضلاً عن دول المنطقة نفسها خسائر باهظة الكلفة.

مقدمة

يعدّ مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، وقد أدّى دوراً دولياً وإقليمياً مهماً منذ عدة قرون أسهم في تطوير التجارة الدولية، ولم تكن الملاحاة فيه آنذاك خاضعة لمعاهدات دولية بل كانت تخضع لنظام التراخيص الذي لا يفرض شروطاً على السفن ما دام مرورها سريعاً من دون توقف، ونظراً إلى ما يتمتع به هذا المضيق من موقع استراتيجي فقد تعرض عبر التاريخ لأطماع الدول الكبرى بهدف السيطرة عليه، وقد عدّت بريطانيا مضيق هرمز مفترق طرق استراتيجي وتدخلت بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شؤون الدول الواقعة على شواطئه لتأمين مواصلاتها الضرورية.

وما زاد من أهمية المضيق في العصر الحديث هو اكتشاف النفط في الدول المحيطة به حيث تسيطر هذه الدول على احتياطي نفطي كبير يقدر بـ 730 مليار برميل، كما يمر عبره نحو 40% من شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً (أكثر من 17 مليون برميل يومياً)¹ وهو ما يشكل نحو 90 % من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط فضلاً عن نحو 2 مليون برميل من المنتجات النفطية المصفاة تمر عبر هذا المضيق²، كما يكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعدّ بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي، وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج العربي باستثناء المملكة العربية السعودية والإمارات وسلطنة عُمان.

وقضية مضيق هرمز من دون سواها في منظور الجغرافية السياسية (الجيوپوليتيكي) تأخذ أهميتها بحكم موقع المضيق المهم الذي يربط بين الخليج العربي وخليج عُمان، ويعدّ مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضائق الدولية³، لذلك فإنّ إغلاقه وتعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى رفع سعر النفط ارتفاعاً كبيراً مما يترتب ضغوطاً هائلة على الاقتصادات العالمية، ومن ثمّ إبعاد سيناريوهات الضربة العسكرية الأمريكية المحتملة ضد إيران⁴؛ لأنّ استمرار تدفق النفط سيشكل

¹ - 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.

² - International Energy Agency, Oil Market Report, 11 August 2010, p 19.

³ - حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية العدد 82، أيار/مايو 2007.

⁴ - يرى بعض المحللين أنّ إغلاق مضيق هرمز مدة مهما كانت قصيرة سيُسبب ارتفاعاً حاداً في أسعار النفط وسيكون لذلك تأثيرات هائلة في الاقتصاد العالمي، انظر:

عاملاً حاسماً في لجم اندفاع الأمريكيين نحو الخيار العسكري ضد إيران التي أحكمت سيطرتها على المضيق¹. وعدا النفط والغاز، فإن ناقلات وسفن العشرات من دول العالم تمر عبر باب مياه الخليج حاملة من دوله وإليها ما تساوي قيمته تريليونات الدولارات سنوياً، وهو ما يعني أن أي توقف فعلي لحركة التجارة في هذا المضيق سيلحق خسائر باهظة بثير من دول العالم، فضلاً عن دول المنطقة نفسها².

الفرع الأول: التعريف بالمضيق الدولي.

أولاً: التعريف الفقهي للمضيق الدولي:

اتجه الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي في اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي والتعريف الغائي (الوظيفي)، فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين ويصل بحرين، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصف المضيق من الناحية 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 ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لاتفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الأرض).

وقد أضاف الفقيه الفرنسي "شارل روسو" Charles Rousseau شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه³، واصفاً المضايق من وجهة النظر الجغرافية بأنها (كل ممرات بحرية محصورة بين جزأين من الأرض مهما كانت التسميات المستعملة: مضايق، ممرات، قنوات، مجار مائية).

Paul Rogers, Military Action Against Iran: Impact and Effects, Oxford Research Group Briefing Paper Building bridges for global security, July 2010, p 11, Available online: www.oxfordresearchgroup.org.uk.

¹ - حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مرجع سبق ذكره.

² - علي الصراف، مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد؟ دراسة منشورة على موقع ميدل إيست أون لاين الإلكتروني بتاريخ 2-12-2008.

³ - Charles ROUSSEAU, Le droit international public, Dalloz, Paris, Huitième édition, 1976 p 264.

منكور لدى عبد الحق دهي، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن العدد 1581، تاريخ 2006/6/14، متوفرة على الرابط: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

ويرى الفقيه الفرنسي "جلبير جيدل 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)¹.

أما الأستاذ محمد حافظ غانم فقد عرف المضايق بأنها "عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين"² وسار في الاتجاه نفسه الأستاذ علي صادق أبوهيف مؤكداً بأن (الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي توصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضايق، وإما صناعية وتشمل القنوات)³.

وعرفها 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)⁴. ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية عادة، إذ يرى الفقيه « كافاريه Louis Cavare » أن المضيق له صفة جوهرية هي أنه (يصل بين جزأين من أعالي البحر وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية)⁵.

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)⁶.

وفي ضوء تلك الإضافة الفقهية يستبعد من مفهوم المضايق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين عامين والاستعمال للملاحة الدولية⁷، لذا يمكن التأكيد أن التعريف الجغرافي للمضيق الدولي لا يتفق بالضرورة مع تعريفه القانوني، فالمضيق الدولي في

¹ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

² - محمد حافظ غانم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1960، ص 63.

³ - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية عشرة 1975، ص 455.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة من قانون الأمم: قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص 1070.

⁵ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

⁶ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

⁷ - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 100.

الاصطلاح الجغرافي يقصد به (ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة)، في حين أنَّ مفهوم المضيق الدولي في الاصطلاح القانوني ينصرف إلى (كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار)¹، وبناءً على ذلك يمكن أن نستخلص من هذا التعريف عناصر المضيق الدولي وهي (أن يكون قد تكوّن بطريقة طبيعية، وأن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي، وأن يكون موصلاً بين جزأين من أعالي البحار ولا يهتم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، وأن يكون مُستخدمًا في الملاحة الدولية لسفن دول العالم جميعها)².

مما تقدم نخلص إلى أنَّ أهم ما يميز المضيق جغرافية هو أنَّه ممر طبيعي، لذا فهو يختلف في طبيعته عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية، ويتميز المضيق كذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ إنه يصل بين بحر عالٍ وبحر عالٍ آخر أو بين بحر عالٍ وبحر إقليمي³.

ثانياً: التعريف القانوني للمضيق الدولي:

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 يعدُّ من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنَّما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها⁴.

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة 1930 أنَّ المضيق الذي يزيد عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للملاحة الدولية، إلا أنَّ 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

¹ - عبد الحق دهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

² - ولا يعني الاستخدام هنا أن يكون المضيق لازماً للملاحة الدولية ولا غنى عنه للتجارة الدولية، وإنَّما يكفي في ذلك الاستخدام الفعلي للمضيق في شؤون الملاحة الدولية كما هو الحال بالنسبة إلى قضية مضيق كورفو، فالأهمية إنَّما تتركز على قدرة المضيق وليس على حجم الملاحة الدولية التي يخدمها المضيق.

³ - عبد الحق دهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

⁴ - محمد الحاج حمود، "النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز" و"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، 1985، ص 265.

القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية، وقد أخذ بعض الفقهاء بهذا المفهوم لتعريف المضيق الدولي¹.

إلا أنه -في بعض الأحيان- لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني أو كليهما معاً لتعريف المضيق ولا بدّ من إضافة معيار ثالث ألا وهو المعيار الغائي أو الوظيفي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، لذا يذهب الفقه إلى تعريف المضيق وفقاً لهذا المعيار بوصفه ممرّاً 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 إنّ 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 أنّ تحديد درجة الاستعمال الكافية لعدّ مضيق ما "دولياً" قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفة².

وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإنّ المضيق عبارة عن (ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدماً للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء)³.

بعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلته الاتفاقية بعد 29 نيسان/أبريل 1958 وكامتداد لتعريف المضائق فقهيّاً وثبوت ذلك عرفياً عرّفت المادة السادسة عشرة (ف 4) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁴ المضيق بأنّه (الممر المائي الذي يُخدّم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية)⁵، وبعد تطور القانون الدولي للبحار طرأت تعديلات على تعريف المضيق الدولي بحيث أصبح أكثر شمولاً حيث عرّفت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 المضائق الدولية بأنّها (المضائق

¹ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

² - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

³ - بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 81.

⁴ - لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وتمارس الدولة سيطرتها في المنطقة المتاخمة لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية، أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرّها الإقليمي.

⁵ - قيس إبراهيم البدرى، الفئار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد، 2001، ص 87.

المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة¹.

وفي ضوء ما تقدم من وجهات نظر فقهية وما استقر عليه العرف ونصت عليه الاتفاقيات يمكن تقسيم المضائق إلى ثلاثة أصناف²:

الصنف الأول: المضائق التي يجعلها موقعها الجغرافي تصل بين أعالي البحار من جهة ومياه داخلية من جهة أخرى مثل مضيق كرتش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر زوف، وهذا الصنف من المضائق أمّا أن يقع كلياً في إقليم دولة واحدة، أو أن يقع المضيق ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل، ففي الحالة الأولى فإنّ المضيق بطبيعة الحال يقع ضمن إقليم الدولة الساحلية بوصفه جزءاً من بحرهما الإقليمي، وبهذا تمتد عليه سيادة الدولة الساحلية كاملة ويطبق عليه في هذه الحالة نظام المرور البريء، أمّا في الحالة الثانية: فالمضيق لا يصل ولا يتصل بأعالي البحار ويطبق على السفن التي تجتاز المضيق قانون المرور البريء وفق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يكون المرور من جانبها لأنّ هذا الاجتياز هو مرور بريء في المياه الإقليمية.

الصنف الثاني: المضائق التي تصل بين بحر إقليمي لدولة ما والبحار العالية، وفي هذه الحالة تطبق القاعدة العامة التي وردت في المادة السادسة عشرة (الفقرة 4) لاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ويطبق على هذا الصنف من المضائق نظام المرور البريء، وفي تطور لاحق استتنت المادة الخامسة والأربعون (الفقرة 1) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 هذا النوع من المضائق مع عدّ هذا الصنف من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، غير أنّ النقطة (ب) من الفقرة (1) من المادة المذكورة قد أقرت تطبيق نظام المرور البريء على السفن في أثناء تجاوزها هذا النوع من المضائق وليس نظام المرور العابر، وكان لهذا الموقف من الاتفاقية ضغوط ومواقف من قبل دول كثيرة³.

الصنف الثالث: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة

1 - المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² - قيس إبراهيم البديري، الفئران للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد، 2001، ص 87 - 88.

³ - For the positions of the states in the 3ed conference over the law of the sea, see the documents of the conference

اقتصادية خالصة، ومثل هذا النوع من المضايق ينطبق على اجتياز السفن له لأغراض الملاحة الدولية بكل الأنواع نظام المرور العابر¹.

ثالثاً: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي:

اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفو²، وهل يُسمح بالملاحة فيه للسفن الحربية البريطانية؟ علماً بأن هذا المضيق يقع بأكمله في أراضي ألبانيا³، وتتلخص وقائع قضية مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفعيتها على سفينتين حربيّتين تابعتين لبريطانيا⁴ في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 15 أيار/مايو 1946، ونتيجة لذلك بعثت الحكومة البريطانية مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في 2 آب/أغسطس 1946 موضحة فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضايق، داحضة بذلك وجهة نظر ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، ومؤكدة عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، و متمسكة بحقها في المرور البريء في المضايق الدولية التي تكون طرقاً للتجارة البحرية الدولية بين جزأين من أعالي البحار، ووجهت بريطانيا في نهاية المذكرة إنذاراً إلى حكومة ألبانيا بأنه في حال فتحت بطارياتها النار على أية سفينة من السفن البريطانية عند عبورها لمضيق كورفو، فإنها ستعامل بالمثل⁵.

وفي 22 تشرين الأول/أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيّتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان "سوما رينر" و"تولاقي" لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بألغام بحرية، وخلف الحادث 44 ضحية بريطانية، وفي 12 و13 تشرين الثاني/نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغماً أخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا لفحصهما

¹ - قيس إبراهيم البديري، الفئار للقانون الدولي للبحار، مرجع سبق ذكره، ص 88.

² - تعدّ قضية مضيق كورفو أول قضية عرضت على محكمة العدل الدولية بعد إنشائها وأسفرت عن صدور ثلاثة قرارات الأول بتاريخ 25 آذار/مارس 1948، وناقش مسألة اختصاص المحكمة وهو اختصاص نازعت فيه ألبانيا، الثاني: صدر بتاريخ 9 نيسان/أبريل 1949، وهو أهم القرارات الثلاثة وبيت في موضوع القضية، أمّا القرار الثالث فصدر بتاريخ 15 كانون الأول/ديسمبر 1949، وحددت فيه المحكمة مبلغ التعويضات التي يتعين على ألبانيا دفعها لبريطانيا بعد أن أجريت خبرة لتقدير قيمة الأضرار.

³ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

⁴ - وهما ORION و SUPERB.

⁵ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

هناك حيث تبين أنهما 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 25 آذار/مارس 1948 بناءً على اتفاق الطرفين وقررت في 9 نيسان/أبريل 1949 مسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن انفجار الألغام البحرية في المضيق، وما سببته من خسائر وأضرار لأنها لم تعلن عن وجودها، وهي ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية.

وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ قانوني عام مفاده (أنّ 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)¹.

كما عرفت المحكمة في حكمها المذكور المضيق الدولي بأنه (الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادةً لأغراض الملاحة الدولية)، وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في آن واحد هما الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه للملاحة الدولية، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك التي تصل بحراً عالياً ببحر إقليمي.

وقد رجحت المحكمة العامل الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف، فلم تشترط أن يكون المضيق طريقاً ضرورياً بين جزأين من البحر العالي، وإنما يكفي أن يكون كذلك حتى وإن كان طريقاً مفيداً وربما بديلاً فقط.

وبناءً على الظروف والدفع التي أحاطت بالقضية توصلت المحكمة إلى أن القناة الشمالية لكورفو يجب عدّها من صنف الممرات المائية الدولية، ولهذه 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.

¹ - عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

وقد أثار هذا الحكم العديد من التعليقات الصادرة عن فقهاء القانون الدولي، حيث اختلف كل فريق واتخذ موقفاً منه فقد رأى الأستاذ « شارل دوفيشر Charles de Visser » أن الحكم على قيمة أي مضيق في الملاحة الدولية يتوقف على أهمية حركة الملاحة الدولية فيه، كما رأى أن المعايير الواردة في قرار محكمة العدل الدولية ليست شاملة جداً وإنّ هناك أربعة عوامل يجب أن تؤخذ بالحسبان لتحديد أهمية المرور البحري في المضيق وهي (عدد السفن المستخدمة له، ومجموع حمولتها، وقيمة تلك الحمولة، وعدد الأعلام التي ترفعها تلك السفن)¹.

ويتجه الأستاذ " اوكونيل O'Connell " إلى أنّه لا يكفي للحكم على خليج ما بأنه دولي أن يكون موصلاً بين بحرين عاليتين، بل يجب أن ينظر إلى حجم الملاحة الدولية فيه²، أمّا الفقيه الدنمركي " ايريك برول Eric Bruel " فقد انتقد بشدة قرار محكمة العدل الدولية، معتبراً أن مضيق كورفو ليس مضيقاً دولياً وإنّما مجرد ممر جانبي بسيط لا ترقى أهميته لتبرير القيود على حقوق الدولة الشاطئية وأنّ السماح بالمرور بين جزأين من البحر العالي غير كافٍ وكان من الأولى حسب رأيه الأخذ بالحسبان الربط بين بحرين مختلفين كالبحر المتوسط والبحر الأدرياتيكي³.

من خلال ما تقدم يمكننا أن نعرف المضيق 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).

رابعاً: أنواع المرور المقرر في المضيق الدولي.

أجمع الفقه الدولي على وجوب فتح المضائق أمام الملاحة الدولية، وكانت الفكرة أنّه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليتين يجب أن لا تُمنع السفن التجارية من المرور فيه، كما أكد القضاء والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بشأن المضائق عدم جواز إغلاق المضائق في وجه الملاحة الدولية⁴.

¹ - Charles de VISSCHER, Problèmes des confins en droit international, Paris, Pedone, 1969, p 142

مذكور لدى عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره

² - O'Connell, International law, Vol I, 1970, p 447

مذكور لدى عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين مرجع سبق ذكره.

³ - Mohamed NASSEF, Le droit de passage inoffensif, Etude en droit maritime international, Op.

مذكور لدى عبد الحق دهبى، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره . Cit. p 266.

⁴ - نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، مرجع سبق ذكره.

وأما بالنسبة لأنواع المرور المقرر في المضيق الدولي فقد وُضِعَ نظامان للمرور في المضائق الدولية، الأول هو نظام المرور البريء الذي يطبق في المضائق التي تصل البحر الإقليمي لدولة أجنبية بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة¹، ويشمل الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية أو زيارة ميناء يقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من المياه الداخلية وإليها إلى ميناء آخر، وأن يكون المرور متواصلاً وسريعاً مع أماكن التوقف أو الرسو إذا كان هنالك ما يستدعي ذلك.

ويكون المرور بريئاً إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وقد ألزمت كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وتلتزم الدولة الساحلية في هذا النظام بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء أو تعطيل هذا الحق أو عرقلة بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي².

والنظام الثاني هو نظام المرور العابر ويطبق على المضائق التي تصل بحرين عاليتين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ويعني (ممارسة حرية الملاحة أو التحليق لغرض واحد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق) وقد نصت المادة 38 من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار على أنه (يجوز أن يمارس حق المرور العابر "الترانزيت" لغرض المرور من دولة مضائقية أخرى وإليها مع مراعاة شروط دخول تلك الدولة)³.

ويطبق نظام المرور العابر في حال كون المضيق الممر الوحيد، وإلا فيطبق نظام المرور البريء في البحر الإقليمي على المضيق، وفي حال كون المضيق ممراً اختيارياً لا يطبق نظام المرور العابر بل نظام المرور البريء.

¹ - المنطقة الاقتصادية الخالصة: هي "تلك المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ويحكمها نظام قانوني مميز (المادة 55 و 57 من اتفاقية جوايا) وتمتد هذه المنطقة إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي، ولا يجوز أن تمتد أكثر من ذلك" وتعد المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً لا يتجزأ من أعالي البحار ولا تملك الدولة المشاطئة لها إلا مجموعة من الاختصاصات لا تؤثر في الطبيعة القانونية لهذه المنطقة، أي إن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية انظر: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 77، وكذلك محمد عزيز شكري، قانون البحار، الموسوعة العربية، ص 18، متوفر على الرابط الآتي:

<http://www.4shared.com/dir/3606424/ec958298/sharing.html>

² - نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، مرجع سبق ذكره.

³ - المادة 38 من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982.

الفرع الثاني: التعريف بمضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، حيث الخليج العربي من جهة وخليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى¹. ويربط مضيق هرمز مياه البحار العالية لخليج عُمان بمياه البحار العالية للخليج العربي، ويقع المضيق بين إيران في الشمال والشمال الشرقي وعمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لاراك وهينجام، وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعُمان، ويبلغ عرض الطريق إلى المضيق في خليج عُمان في الاتجاه الشمالي نحو 30 ميلاً، ويضيق حتى يصل عرضه إلى 20,75 ميلاً عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة لاراك وجزيرة كوين التي تبعد حوالي 8,50 ميل في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة موزندام، ثم يبلغ العرض في شبه الجزيرة هذه والساحل الشرقي لجزيرة كيشيم نحو 28 ميلاً، في حين يبلغ طول جزيرة كيشيم نحو 60 ميلاً وتقع بموازية الساحل الإيراني مفصولة عنه بواسطة مضيق كلارانس وهو مضيق ضيق ومعقد، أما جزيرة هوجام فيبلغ اتساعها من جانب إلى آخر نحو 5 أميال وتقع بمحاذاة وسط الساحل الجنوبي الشرقي، ويبلغ طول جزيرة لاراك نحو 5,50 ميل وتقع على بعد نحو 4,25 ميل في الاتجاه الجنوبي الشرقي من طرف جزيرة كيشيم، وتعرض الملاحة بعض الصعوبات داخل مضيق هرمز، ولا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل والتفريغ إلا بعض الأرصفة بجانب مدينة كيشم على الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة المسماة باسمها وكذلك بعض الأرصفة عند مدينة بندر عباس في الأراضي الإيرانية، كما لا يوجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها².

ونظراً إلى أن مياه الخليج العربي تُعدّ بحراً شبه مغلق لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربية (العراق، الكويت، قطر، البحرين) التي تُعدّ أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنة بغيرها مثل إيران وريما عُمان والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية التي لها منافذ بحرية خارج مياه الخليج، ومن ثمّ فإنّ صلتها البحرية بالعالم الخارجي لا يمكن أن تقوم إلا عبر مياه مضيق

1 - محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009/03/01.

2 - عبد الله شاكِر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة موجزة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 4-9-2006.

هرمز، لذلك خُصصَ ممران (ذهاباً وإياباً) للملاحة في المضيق وفقاً للخصائص الهيدروغرافية المحددة من قبل (المنظمة الدولية للملاحة البحرية)¹.

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

شكل مضيق هرمز منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً مما جعله عرضةً لأطماع الدول الكبرى، ومحوراً للصراع والتنافس بين دوله من جهة وبين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى².

ويعد مضيق هرمز واحداً من أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن، إذ يعبره أكثر من 40% من نفط العالم بمعدل 200-300 ناقلة نفط يومياً، أي ناقلة كل 6 دقائق في ساعات الذروة³، ويذهب هذا النفط الذي يُشحن طبيعياً من مضيق هرمز باتجاه الشرق إلى آسيا خاصة (اليابان، والصين، والهند)، وباتجاه الغرب عن طريق قناة السويس.

وتأتي الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز في منظور الجغرافية السياسية من الأهمية الإستراتيجية والنفطية لمنطقة الخليج العربي بشكل عام، وقد دفعت الأزمات السياسية التي شهدتها الخليج بعض دول المنطقة إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق في أوقات سابقة، والاستعانة بمد خطوط أنابيب نفط، إلا أنَّ هذه المحاولات بقيت محدودة الأثر خصوصاً بالنسبة إلى استيراد الخدمات والتكنولوجيا والأسلحة، كما قامت إيران بهدف دعم سيطرتها العسكرية على المضيق في زمن الشاه باحتلال الجزر الإماراتية الثلاث بالقوة وهي (أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى) وذلك فور انسحاب القوات البريطانية أوائل السبعينيات⁴، وأقامت فيها قواعد عسكرية للسيطرة على حركة السفن في الجنوب الغربي للمضيق إلى جانب سيطرتها عليها في الشمال بواسطة القاعدة البحرية الإيرانية في مدينة (بندر عباس)⁵.

1 - محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مرجع سبق ذكره.

2 - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب: الاحتمالات والعواقب الإستراتيجية، مركز سبأ للدراسات الإستراتيجية متوفر على الرابط الآتي:

<http://www.shebacss.com/ar/contents.php?cat=34#>

3 - حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مرجع سبق ذكره.

4 - Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 26, 2007, p 3.

5 - حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مرجع سبق ذكره.

وبقي المضيق موضوع رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المضيق لتحقيق تفوقه المنشود والتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي وامتدت الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة ضماناً لوصولها إلى منابع النفط والإشراف على طرق إمداده انطلاقاً من مضيق هرمز الذي تعدّه جزءاً من أمنها الوطني لأنّ تأمين حرية الملاحة فيه مسألة دولية بالغة الأهمية ولاسيما أنّه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية.¹

من هنا فإنّ ثمة مصلحة واضحة للمجموعة الدولية في استمرار انسياب حركة الملاحة في مضيق هرمز وقد تتباين المصالح في العبور عبر هذا الممر المائي الإستراتيجي بين دولة وأخرى، ولكنهم يشتركون جميعاً في كون هذه المصالح حيوية أو مهمة ولها انعكاسات مباشرة لا تخفى على الاقتصاد العالمي.²

ولا شك في أنّ الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز سوف تتزايد بشكل مهم وبارز مع تزايد أهمية منطقة الخليج العربي، وبحسب وكالة معلومات الطاقة الأميركية فإنّ النفط المنتج في الخليج (الذي تنتج دول مجلس التعاون وحدها ثلاثة أرباعه) شكل نسبة أكبر من الإنتاج العالمي مقارنة بالنسبة التي يُشكّلها اليوم. وبحسب تقرير المستقبل المرتقب للطاقة الدولية 2006 الصادر عن إدارة معلومات الطاقة فإنّه من المتوقع أن يصل إنتاج نفط الخليج إلى نحو 28,3 مليون برميل/ يومياً بحلول العام 2010، و31,1 مليون برميل/ يومياً بحلول 2020، و36,8 مليون برميل/ يومياً بحلول 2030، وهذا سيزيد قدرة الإنتاج النفطي الخليجي إلى 33% من المجموع العالمي بحلول 2020 (107,6 مليون برميل/ يومياً) و36% بحلول 2030 (123,3 مليون برميل/ يومياً).³

كذلك وحسب التقديرات ذاتها فإنّ أهمية الخليج كنسبة مئوية من مجموع الصادرات العالمية ستزيد أيضاً على الأرجح، وسيزيد الحجم الكلي لصادرات الخليج من 22,5 إلى 34,3 مليون برميل/ يومياً. وفضلاً عن استمرار الاعتماد الأميركي والأوروبي على إمدادات الطاقة الخليجية، فإنّ كلاً من الصين واليابان والهند وباكستان لديها بالمثل مصالح قومية حيوية في المنطقة، وهي تعتمد بشدة على نفط الخليج.⁴

¹ - من الموسوعة الحرة "ويكيبيديا".

² - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب، الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مرجع سبق ذكره.

³ - Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 26, 2007, p 3.

⁴ - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب، الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مرجع سبق ذكره.

من خلال ما سبق يتبين أن مضيق هرمز يقع بين أراضي دولتين هما إيران و عُمان، وفي الوقت نفسه يربط جزأين من مياه البحار العالية وهي خليج عمان ومياه الخليج العربي، لذلك تنطبق عليه حالة المضيق الذي يقع بين أراضي دولتين 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 20 و 32 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 الساحلتين¹، غير أن إيران وسلطنة عُمان تتمسكان بسيريان 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 (38) من اتفاقية 1982 لقانون البحار الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر، ويعني ذلك إتاحة الحق في المرور دون إعاقة².

ثانياً: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز:

سبق أن ذكرنا أن مضيق هرمز يفصل بين إقليمي دولتين هما عُمان وإيران، ويراوح اتساعه بين 20 إلى 30 ميلاً بحرياً، لذلك فإن مياهه تعدّ بحراً إقليمياً لكل من عُمان 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 عُمان 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.

وخلال مناقشة الأحكام القانونية للمضائق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وقبل التوقيع على الاتفاقية الجديدة حدث صراع بين الدول الكبرى والدول النامية حول النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية وقد وافقت الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة إلى السفن جميعها بما فيها السفن الحربية والطيران، أمّا الدول المشاطئة لهذه المناطق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية

¹ - عبد الله شاكر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، مرجع سبق ذكره.

² - محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مرجع سبق ذكره.

الدولية وإخضاعها لنظام المرور البريء الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات التجارية دون السفن والطائرات الحربية التي يشترط لمروها الإذن المسبق¹.

وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار واعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وبين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، وأوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق، وحقوق وواجبات الدول الساحلية المطلية عليه، وتنطبق هذه الأحكام على مضيق هرمز².

الفرع الثالث: أحكام المرور العابر في مضيق هرمز

أولاً: التعريف بنظام المرور العابر

يعدُّ نظام المرور العابر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل، وقد استخدمت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار تعبير "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية³.

وقد عرفت الفقرة الثانية من المادة (38) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 المرور العابر بأنه (ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق)⁴، وبموجب هذا النظام تتمتع السفن والطائرات جميعها دون تمييز سواء أكانت تجارية أم غير تجارية أم حربية بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يُعاقد. وتفسير المرور العابر هو أن تمارس السفن حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق، ولا يمنع ذلك من الدخول إلى الدولة الساحلية المطلية على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدول، ولا يمس نظام المرور خلال المضيق النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها

¹ - الأحكام القانونية الدولية للملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز، دراسة موجزة منشورة بتاريخ 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2009 على موقع جامعة الملك سعود الإلكتروني على الرابط الآتي:

<http://blogs.ksu.edu.sa/noufandaseel/2009/11/30/147>

² - المواد (34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ - إبراهيم الغناني، قانون البحار، الجزء الأول المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، ط (1) دار الفكر العربي، القاهرة 1985، ص 179.

⁴ - المادة 38 من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982.

ولا ممارسة الدول الساحلية المطلّة على المضيق لسيادتها وولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه¹.

أمّا المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد حددت نطاق تطبيق نظام المرور العابر إذ أشارت إلى أنّ هذا النظام يُطبق على المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

وخلال المؤتمر الثالث لقانون البحار ناقشت لجنة الخبراء العرب التي شكّلت لدراسة موضوعات قانون البحار ما أوصى به مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم 2978 لعام 1972 بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان². وخلال المناقشات برز رأيان، الأول يدعو للموافقة على نظام المرور العابر كما هو مقترح أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار³، أمّا الرأي الثاني فقد طالب بالأخذ بنظام المرور البريء في هذه المضائق بما يترتب عليه من اشتراط الإذن المسبق بالنسبة إلى مرور السفن الحربية مع استبعاد الإشارة إلى نظام تحليل الطائرة لخضوعه لاتفاقية شيكاغو 1944.

وتجدر الإشارة إلى أنّ نظام المرور العابر لا يطبق على المضيق المشكل بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبين الرقعة الأرضية الرئيسية لهذه الدولة إذا كان موجوداً في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً للمرور بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية المحددة من قبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية، فهذا النوع من المضائق يسري عليه نظام المرور البريء⁴.

ثانياً: واجبات السفن في أثناء مرورها في مضيق هرمز:

نظمت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار واجبات السفن والطائرات في أثناء ممارستها حق المرور العابر إذ نصت على ضرورة أن تمضي السفن دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلّة على المضيق أو سلامتها الإقليمية، وأي مخالفة لذلك تُعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في

¹ - الأحكام القانونية الدولية للملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز، مرجع سبق ذكره.

² - قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 2978 بتاريخ 1972/9/13.

³ - إبراهيم الغناني، قانون البحار، الجزء الأول، مرجع سبق ذكره، ص 181.

⁴ - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 142.

ميثاق المتحدة، وعلى السفن المارة مروراً عابراً أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، وكذلك الأمر بالنسبة إلى الطائرات في الجو، وأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه¹.

أما المادة 40 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 للمضيق².

ثالثاً: واجبات وحقوق ومسؤولية الدول المشاطئة للمضيق:

للدولة الساحلية المطلة على المضيق أن تُعَيِّن للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، ويجوز لها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري. ولا 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 لذلك³، 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 العابر⁴.

من خلال ما سبق يتبين أن اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار التي اعتُمدت في 30 إبريل 1982 راعت ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلة على الخليج أو المضيق. وأن الدولة التي تخالف هذه الأحكام تتعرض للمسؤولية الدولية خاصة إذا ترتب على تصرف الدولة المطلة على المضيق إعاقه الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، وقد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي المنوط به الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي.

¹ - المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² - المادة 40 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ - المادة 42 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁴ - المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

رابعاً: التهديد بإغلاق مضيق هرمز.

هدد المسؤولون الإيرانيون بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من المناسبات خاصةً إبّان الحرب الإيرانية - العراقية في الثمانينيات¹، وكانت للتهديدات الإيرانية ردود فعل عنيفة عبّرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا المرفأ البحري الدولي الذي لا غنى عنه للملاحة في الخليج العربي واليوم وفي ظل الأزمات الكثيرة المحتملة في المنطقة، وخصوصاً الأزمة النووية بين إيران والغرب، تبرز قضية مضيق هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية والنفطية والاستراتيجية، تسهم في خلق التباسات كبرى للقوى الفاعلة في منطقة الخليج العربي جميعها، فالحوادث في الخليج يمكن أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة بشكل دراماتيكي جداً، وفي قلب أي مواجهة مُحتملة في هذه المنطقة الاستراتيجية من العالم، لذلك يُثير الوضع الذي سيؤول إليه مضيق هرمز تساؤلات حاسمة بشأن مسألة تدفق النفط إلى الأسواق العالمية، ففي حال إغلاق المضيق سيجد العالم نفسه "مخنوقاً" نفطياً، ولاسيما الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً كافياً لمُدِّد مناسبة كالصين والهند واليابان وكوريا وغيرها، بعكس الولايات المتحدة ودول الاتحاد الأوروبي التي يكفي مخزونها النفطي مدة تصل إلى أربعة أشهر ناهيك عن أن إغلاق هذا المضيق الحيو سيؤدي إلى رفع أسعار النفط بشكل جنوني مما يضع ضغطاً هائلاً لا تُطاق على الاقتصادات العالمية².

ومع ازدياد سخونة الملف النووي الإيراني خصوصاً بعد فرض مجلس الأمن الدولي أربع حزم من العقوبات السياسية والاقتصادية على إيران بموجب القرارات (1737، 1747، 1810، 1929) التي قد تمهد لما بعدها من قرارات أخرى تُصعد من حجم العقوبات ونوعيتها إذا لم تستجب إيران لشروط المجتمع الدولي بإيقاف عمليات تخصيب اليورانيوم، وتزداد قضية مضيق هرمز أهمية مع تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية، وزعزعة السوق البترولية العالمية مما قد يدفع إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة، تكون

¹ - وضعت إيران خلال الحرب العراقية - الإيرانية في الثمانينيات العديد من الألغام البحرية في مضيق هرمز واحدة منها ضربت الباخرة الأمريكية صموئيل بي روبرتس راح ضحيتها نحو 30 فرداً من طاقم الباخرة، انظر:

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.

² - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب، الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مرجع سبق ذكره.

تداعياتها خطيرة على الدول المنتجة والمستهلكة للنفط¹ في حال تعرضها لأية ضربات عسكرية من الدول التي تتربص بها بسبب برنامجها النووي².

ومن الناحية النظرية والعملية تكتسب التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أهمية استراتيجية لا لبس فيها، فطرق الشحن وناقلات النفط تمرّ بالقرب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تسيطر عليها في الخليج وكذلك قواعدها البحرية الكبرى، وهذا يجعلها في موضع مثالي لإعاقة مرور السفن في المضيق، لذلك أعطت إيران أولوية كبرى لتحديث قواتها البحرية بصورة مستمرة والتركيز بشدة على الأنظمة البحرية الجديدة وزيادة نشاطاتها التدريبية ومناوراتها العسكرية وتحسين موانئها وتقوية دفاعاتها الجوية، فقد أظهرت المناورات العسكرية للبحرية الإيرانية خلال السنوات الأخيرة أنها تستعد لحرب عصابات بحرية تعتمد على قوارب صغيرة وسريعة مسلحة بصواريخ سطح - سطح جواله أو طوربيدات أو راجمات صواريخ كاتيوشا أو مدافع رشاشة من أجل شن هجمات كر وفر سريعة فضلاً عن هجمات انتحارية ضد السفن الحربية الكبيرة (مدمرات فرقاطات، حاملات طائرات، سفن إمداد) وضد ناقلات النفط والسفن التجارية، وذلك من أجل إعاقة حركة الملاحة وإتھاك القوات البحرية الأمريكية والغربية المجهزة للحروب التقليدية³.

وكشفت إيران خلال المناورات البحرية التي أجرتها قوات الحرس الثوري والبحرية النظامية عن عدة تطورات أجرتها على أنظمة التسليح البحرية ترتبط معظمها بخطط العمليات تجاه مضيق هرمز، ففي المناورة (الرسول الأعظم 1) التي جرت في آذار/مارس 2006 كشفت إيران عن تطوير الفوارة الصغيرة (قادر) التي بإمكانها شن عمليات إنزال مجموعات كوماندوز لمهاجمة قواعد وأهداف بحرية معادية وذلك بمساعدة تقنية من كوريا الشمالية، وفي هذه المناورة كشفت إيران عن الصاروخ بحر/ بحر (الحوث) المخصص لتدمير السفن الحربية والغواصات تحت الماء ويسير بسرعة 100 متر/ ثانية - أي أربعة أضعاف سرعة أي سفينة حربية - كما يمكن تفادي رصده بالسونار. كما تم أيضاً

¹ - يوسف شلي، أمريكا والعجز في حسم الملف الإيراني، خيارات الحرب الكارثية، مجلة العصر، 7-6-2006.

² - يرى بعض المحللين أن إيران في حال تعرضت لهجمات عسكرية من قبل إسرائيل أو الولايات المتحدة أو من قبل تحالف دولي تقوده الأخيرة ربما لن تتمكن من ممارسة سياسة ضبط النفس التي ميزت سلوكها السابق خصوصاً خلال حرب الخليج الأولى في الثمانينيات من القرن الماضي وربما سيدفعها ذلك إلى اتخاذ قرار بإغلاق مضيق هرمز وقطع إمدادات النفط إلى العالم، ففي عام 2006 حذر آية الله علي خامنئي من أن "إيران لن تكون البادئة في الحرب، ولكن إذا ما تعرضت لهجوم من الولايات المتحدة أو تمت معاقبتها على خلفية برنامجها النووي فإن إمدادات النفط في المنطقة ستكون في خطر"، انظر:

Caitlin Talmadge, Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol. 33, No. 1 (Summer 2008) p.88.

³ - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب، الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مرجع سبق ذكره.

اختبار إطلاق طائرة مائية لا يمكن رصدها بالرادار، وتستخدم في تنفيذ مهام انتحارية ضد السفن المعادية، فضلاً عن اختبار صواريخ ساحلية طوّرت ذاتياً في إيران مثل الصاروخ (كوتر) المضاد للسفن.

كما تميزت مناورات (الرسول الأعظم 5) التي أجرتها القوات البحرية الإيرانية والحرس الثوري الإيراني في نيسان/أبريل 2010 بخفة الحركة والسرعة، حيث تم تجريب عدد من الصواريخ والقذائف، واستخدام زوارق آلية دون طواقم يمكنها مهاجمة السفن في الخليج، فضلاً عن التدريب على منع الخصوم من إيجاد جسر شرق مضيق هرمز يؤثر في القوات البحرية الإيرانية أو يمكنه من التحكم بالمضيق¹. كما تمت تجربة خمسة أنواع جديدة من صواريخ (بر - بحر و بحر - بحر) المحلية الصنع خلال المرحلة الأخيرة من المناورات².

وفي هذا الشأن قال رئيس لجنة الأمن القومي والسياسة الخارجية في مجلس الشورى الإيراني علاء الدين بروجردي إنَّ المناورات أثبتت بأنَّ الجمهورية الإسلامية تتمتع بقوة ردع تمكنها من حماية نفسها، مشيراً إلى رسالتين أساسيتين من هذه المناورات، الأولى موجّهة لدول الجوار وفحواها أنَّ أمن المنطقة مسؤولية يقع على عاتق دولها، أمّا الرسالة الثانية فهي موجّهة للولايات المتحدة وبريطانيا وإسرائيل مفادها أنَّ إيران تمتلك قدرة الدفاع عن هذه المنطقة وأنَّ اللجوء إلى الخيار العسكري لحل القضايا العالقة مع الجمهورية الإسلامية خيار خطأ وكادت طهران قد أعلنت رسمياً أنَّ الهدف من هذه المناورات هو تعزيز قوة الدفاع عن منطقة الخليج وعن مضيق هرمز.

وتشير تقارير استخباراتية غربية إلى أنَّ إيران وضعت بالفعل خطة من أجل الاستيلاء على مضيق هرمز وإغلاقه في أقصر وقت ممكن إذا ما نشبت حرب بينها وبين الولايات المتحدة، معتمدة في ذلك على امتلاك الحرس الثوري الإيراني لعشرات (إن لم يكن المئات) المواقع التي تراوح بين موانئ ومراسٍ وجزر ونقاط مختلفة على طول الضفة الشرقية للخليج لاعتراض السفن الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق³.

من جهتها لا تستهين الإدارة الأميركية والمخططون الاستراتيجيون في وزارة الدفاع (البنتاغون) بمثل هذه التهديدات ومن المؤكد أنَّ تأمين مضيق هرمز ومنع إيران من إغلاقه أو تهديد حركة الملاحة عبره سيكون أحد الأهداف الاستراتيجية للعملية العسكرية المتوقعة أن تقوم بها الولايات

1 - سمير الحجاي، المناورات الإيرانية. التحول إلى "حرب العصابات"، موقع الجزيرة الإخباري بتاريخ 6 أيار/مايو 2010.

2 - وكالات الأنباء، بتاريخ 2010/4/26.

3 - حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مرجع سبق ذكره.

المتحدة ضد إيران. وعليه ستركز البحرية الأميركية على تدمير البحرية الإيرانية ودفاعاتها الساحلية بشكل كامل لمنعها من تهديد الملاحة في مياه الخليج أو إغلاق مضيق هرمز، وهذا الأمر تحضر له البحرية الأميركية منذ العام 2002 بعدما أجرت " حرباً افتراضية " بواسطة الكمبيوتر لمعرفة قدرة إيران على الرد واستيعاب الهجمات الأميركية ومحاولة تقييم عواقب أي هجوم بحري إيراني في المضيق. وخلصت إلى أن إيران قد تتمكن من إلحاق خسائر فادحة بالبحرية الأميركية أو ربما تدميرها؛ لذا سيكون على البحرية المذكورة تحقيق أهدافها بسرعة وفي وقت قياسي للحد من الخسائر المتوقع أن تلحقها الزوارق الإيرانية السريعة والمتفجرة والغواصات التي يقودها الانتحاريون، والألغام المضادة للسفن الأميركية وناقلات النفط. وقد قامت الولايات المتحدة بتزويد سفنها الحربية العاملة في الخليج بأجهزة رادار تمكنها من رصد الأهداف الصغيرة كلها، وتسليح سفنها بمدافع سداسية وقذائف عنقودية وانشطارية للتعامل مع هجمات منسقة من قبل مجموعات القوارب الإيرانية.

ومع أن الإيرانيين يدركون تمام الإدراك الصعوبة البالغة التي تكتنف أي محاولة من قبلهم لإغلاق مضيق هرمز، والاحتفاظ بالإغلاق مدة طويلة في وجه التدابير التي ستقوم بها القوات البحرية الأميركية، فإن أي قرار إيراني يقضي بإغلاق المضيق، ومن ثم اندلاع مواجهة عسكرية شرسة غير مضمونة العواقب بين أميركا وإيران من أجل السيطرة عليه، من شأنهما أن يلحقا أبلغ الضرر بالاقتصاد العالمي والاقتصاد الإيراني المتعثر أصلاً¹ فسعر برميل النفط سيرتفع إلى أرقام قياسية غير مسبوقة، وسيترتب على ذلك ارتفاع مواز في أسعار وسائل النقل والمنتجات الاستهلاكية المصنعة أضعاف ما هي عليه حالياً، وهذا الأمر سيولد ضغطاً هائلاً على الاقتصاديات العالمية، ناهيك عن أن إغلاق مضيق هرمز واستمراره مدة طويلة ستكون لهما انعكاسات مباشرة وخطيرة على الاقتصاديات الخليجية، فإلى جانب توقف صادرات النفط فإن الواردات الخليجية من السلع والبضائع سوف تتوقف هي الأخرى، وتفادياً لمثل هذه العواقب الاستراتيجية الوخيمة، يؤكد الخبراء أنه ينبغي تزويد الأسواق العالمية بنحو 18 مليون برميل من النفط يومياً، وهذا يعني أن احتمال إغلاق المضيق سيتطلب استخدام طرق بديلة أطول، وهذه الطرق محدودة الآن بأنبوب شرقي - غربي يبلغ سعته 5 مليون برميل/ يومياً تقريباً، ويمر عبر المملكة العربية السعودية إلى مرفأ ينبع، وكذلك خط أبقيق - ينبع للغاز الطبيعي السائل الذي يمر عبر أراضي المملكة إلى البحر الأحمر.

¹-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 3.

الخاتمة:

لا شك أن إغلاق مضيق هرمز سيجعل دول العالم جميعاً - المنتجة للنفط والمستهلكة له على حد سواء مخنوقة اقتصادياً، إذ سيكون من الصعب على الدول المنتجة للنفط تعويض ما يُنقل عبر مضيق هرمز من نفط يصل إلى 18 مليون برميل يومياً وبالسعر المطلوبة إلى الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً من النفط وتعتمد عليه في تسيير عجلة الصناعة لديها، وإذا ما تمَّ إغلاق المضيق مدة قصيرة ربما ستكون النتائج السلبية محدودة، ولكن إذا تمَّ إغلاق المضيق مدة طويلة نسبياً فإن الآثار السلبية لذلك ستكون كبيرة في الاقتصاد العالمي وخاصة الاقتصاديات التي لا تزال تعاني من الأزمة العالمية، ومن المتوقع أن يرتفع سعر برميل النفط إلى 100-115 دولار، وحتى في حال أُعيد فتح المضيق¹ فإنَّ عودة أسعار النفط إلى وضعها الطبيعي ستتطلب مدة طويلة² إلى جانب ذلك فإنَّ إيران ستتأثر هي الأخرى جراء إغلاق مضيق هرمز لأنها تعاني بالفعل من مشكلات نفطية إلى جانب سوء حالة منشآتها النفطية التي لا تجد استثمارات كافية لصيانتها وتحديثها بسبب العقوبات الدولية المفروضة عليها، كما أنَّ إقدام إيران على إغلاق مضيق هرمز سيزيد من حدة رد الفعل الأمريكي، وقد تلجأ الطائرات الأمريكية إلى قصف حقول النفط في إيران ومنشآته وموانئ تصديره وخطوط نقله إلى الخارج بهدف تدمير الاقتصاد الإيراني وضرب عصب الحياة فيه حيث سيعترب على ذلك مضاعفة حجم الكارثة الاقتصادية والاجتماعية لإيران.

لذلك يمكن القول: إنَّه من الأفضل للأطراف المعنية كلها أن تدرك بأنَّ إغلاق مضيق هرمز ستكون له تداعيات سياسية واقتصادية وأمنية وعسكرية كبيرة تشمل أغلب الدول بما فيها إيران، وهو ما يتطلب إخراجها من أوراق اللعبة السياسية بين إيران والغرب بقيادة الولايات المتحدة، وضرورة اتخاذ دول الخليج موقفاً واضحاً تجاه البرنامج النووي الإيراني والتهديدات الأمريكية بتوجيه ضربة عسكرية ضد المنشآت النووية الإيرانية، فضلاً عن التفاوض والشراسة بين دول المنطقة المطلة على مضيق هرمز لوضع ترتيبات أو اتفاقات سياسية واقتصادية وأمنية بين تلك الدول تنظم حركة الملاحة فيه واتسبابها بما يخدم اقتصاداتها والاقتصاد العالمي ككل.

¹ - يرى بعض المحللين أنَّ إعادة فتح مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية وتنظيفه من الألغام الإيرانية قد تتطلب نحو شهر وربما أكثر انظر:

Caitlin Talmadge, 'Closing Time', Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol. 33, No. 1 (Summer 2008), p 89.

² - 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 3.

المراجع

المراجع العربية:

- 1- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، ط (1) دار الفكر العربي القاهرة، 1985، ص 179.
- 2- الأحكام القانونية الدولية للملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز، دراسة موجزة منشورة بتاريخ 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2009 على موقع جامعة الملك سعود الإلكتروني على الرابط <http://blogs.ksu.edu.sa/noufandaseel/2009/11/30/147> الآتي
- 3- بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 81.
- 4- حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد 82 مايو 2007.
- 5- سمير الحجاوي، المناورات الإيرانية.. التحول إلى حرب العصابات، موقع الجزيرة الإخباري في 6 أيار/مايو 2010.
- 6- عبد الحق دهي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن العدد 1581، تاريخ 2006/6/14، متوفرة على الرابط: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>
- 7- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية عشرة 1975، ص 455.
- 8- علي الصراف، مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد؟ مقالة منشورة على موقع ميدل إيست أون لاين الإلكتروني بتاريخ 2008-12-2.
- 9- عبد الله شاكر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة موجزة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006-9-4.
- 10- عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- 11- قيس إبراهيم البدر، الفنار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد، 2001، ص 87.
- 12- محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009/03/01.
- 13- محمد الحاج حمود، النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، ورد 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، 1985، ص 265.
- 14 - محمد حافظ غاتم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1960.
- 15 - محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب: الاحتمالات والعواقب الإستراتيجية، مركز سبأ للدراسات الإستراتيجية متوفر على الرابط الآتي:
<http://www.shebacss.com/ar/contents.php?cat=34#>
- 16 - محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة من قانون الأمم: قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970.
- 17 - محمد عزيز شكري، قانون البحار، الموسوعة العربية، متوفر على الرابط الآتي:
<http://www.4shared.com/dir/3606424/ec958298/sharing.html>
- 18 - نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، ورقة بحث مقدمة إلى جامعة الشارقة / كلية الهندسة، بإشراف الدكتور زاهر الخطيب، منشورة بتاريخ 06 كانون الأول / ديسمبر 2008.
- 19 - يوسف شلي، أمريكا والعجز في حسم الملف الإيراني. خيارات الحرب الكارثية، مجلة العصر، 6-7-2006.

المراجع الأجنبية:

- 1- International Energy Agency ، Oil Market Report, 11 August 2010.
 - 2- 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,
 - 3- Caitlin Talmadge، Closing Time، Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz International Security, Vol. 33, No. 1 (Summer 2008.)
 - 4- Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 26, 2007.
- Paul Rogers, Military Action Against Iran: Impact and Effects, Oxford Research Group Briefing Paper Building bridges for global security، July 2010, Available online: www.oxfordresearchgroup.org.uk.

الموسوعات والاتفاقيات والصحف:

- 1 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- 2 - اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- 3 - اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في 7 كانون الأول سنة 1944.
- 4 - الموسوعة الحرة " ويكيبيديا ".
- 5 - وكالات الأنباء

تاريخ ورود البحث إلى مجلة جامعة دمشق 2011/1/23.