

مشكلات الملاحة الدولية بمضيق هرمز وفق اطار قواعد القانون الدولي

**Problems of international navigation in the Strait of Hormuz
within the framework of international law**

احمد حازم برع الفهداوي، طالب باحث / تخصص العلوم السياسية، قسم العلوم السياسية،
جامعة الشرق الأوسط - عمان، الأردن

٢٠٢٥/٢/١٥ تاريخ النشر:

٢٠٢٤/١٨ تاريخ القبول:

٢٠٢٤/١٢/٢٩ تاريخ الاستلام:

مشكلات الملاحة الدولية بمضيق هرمز وفق اطار قواعد القانون الدولي

الملخص:

فقد تناولت هذه الدراسة الهيمنة الإيرانية على مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء أحكام القانون الدولي وقد اندرج تحت هذا العنوان الكثير من الموضوعات كالصراع الإيراني الغربي في المنطقة العربية (خاصة الخليجية) و موقف الدول العربية منه ، والآثار المترتبة على إغلاق المضيق والبدائل أمام الدول الخليجية ، ومسؤوليتها الدولية عن ذلك ، وقد بينا بأن المضيق له عدة تعريفات وفقاً للفقه القانوني الدولي فمنهم من يعرفه اعتماداً على الوصف الجغرافي للمضيق ، والآخر يعرفه اعتماداً على المصلحة أو الوظيفة التي يؤديها المضيق للملاحة الدولية ، وكذبك هنالك تعريفات لكل من محكمة العدل الدولية بخصوص تعرضها لنزاع قانوني بين بريطانيا والبانيا بشأن مرور السفن البريطانية دون إذن مسبق من السلطات البالنية في مضيق كورفو عام ١٩٤٩م ، فضلاً عن تعريف المضيق في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ .

الكلمات المفتاحية: مشكلات الملاحة الدولية، بمضيق هرمز، وفق اطار قواعد القانون الدولي.

Abstract:

This study addressed Iranian hegemony over the Strait of Hormuz and its legitimacy in light of international law. This title covers many topics, such as the Iranian-Western conflict in the Arab region (particularly the Gulf region), the Arab states' position on it, the implications of closing the strait, the alternatives available to the Gulf states, and their international responsibility for this. We have demonstrated that the strait has several definitions according to international legal jurisprudence. Some define it based on the geographical description of the strait, while others define it based on the interest or function the strait serves for international navigation. Furthermore, there are definitions provided by the International Court of Justice regarding its exposure to a legal dispute between Britain and Albania regarding the passage of British ships without prior permission from the Albanian authorities in the Corfu Strait in 1949, as well as the definition of the strait in the 1982 Law of the Sea Convention.

Keywords: International navigation problems, the Strait of Hormuz, within the framework of international law.

المقدمة:

يعتبر موضوع المضائق من المواضيع المهمة خاصة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ ، بالرغم من ان هذا المؤتمر قد انعقد اساسا لبحث موضوع اخر هو استغلال الثروات الموجودة بباطن اعلى البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الاقليمية للدول الشاطئية وذلك بدعوى من السفير أرفيد باردو سفر دولة مالطا لدى الامم المتحدة وقد خصصنا هذا البحث لدراسة النظام القانوني لمضيق هرمز خاصة بعد ان تزايدت حدة التصريحات من المسؤولين الإيرانيين بإغلاق هذا مضيق الحيوي والاستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومنها ما اعلنه القائد الاعلى للحرس الثوري الإيراني الجنرال محمد علي جعفر يمن عدم استبعاده اغلاق المضيق في حالة اذا ما وقعت الحرب بينها وبين الغرب ونوه الى ان ذلك سيتحقق الضرر بتندف الطاقة وان هذا يعد شيئا طبيعيا، وستتناول في بحثنا هذا السيطرة الإيرانية واحتمالية اغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء احكام القانون الدولي وقد اندرج تحت هذا العنوان الكثير من الموضوعات منها الصراع الإيراني الغربي في المنطقة العربية وخاصة الخليجية وموقف الدول العربية منه، اضافة الى بيان مفهوم المضيق وبيان انواعه اعتمادا على الوصف الجغرافي ،المصلحة او الوظيفة التي يؤديها المضيق للملاحة الدولية، وكذلك بيان اهمية هذا المضيق الدولي وبيان مدى الخلاف بين الدول الغربية والدول النامية المشاطئة للمضائق والذي سببه الاساسي اهمية المضائق في الحياة الدولية ورغبة الدول الغربية في السيطرة والاستثمار على المضائق و المعارضة الدول النامية له وهو ما ينطبق على مضيق هرمز الدولي والذي يعد اكثرا من غيره في الاهمية وخاصة بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي وتطور حركة التجارة العالمية لنقل البضائع والسلع من والى منطقة الخليج والدول المجاورة له.

مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في التداخل الكبير بين عدة جوانب الاول قانوني من حيث ارتباط مضيق هرمز بنظام قانوني تم وضعه في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ والجانب الثاني هو سياسي يتمثل في التهديد المترافق بإغلاقه او حتى اعاقة حركة الملاحة فيه وارتباط التهديد بالبرنامج النووي الإيراني لمد المفاوضات بشأنه او التهديد به عند تطبيق العقوبات الاقتصادية عليها لرفع اسعار النفط العالمي للضغط على الدول لعدم المشاركة في تطبيق هذه العقوبات وخاصة الدول الاوروبية مستعلة في ذلك الازمة الاقتصادية التي تمر بها دول منطقة اليورو، فضلا عن الجانب الثالث والمتمثل بإيران ويزز موضعها في الانتخابات الأمريكية وفي حالة الانتخابات الإيرانية نزى السيطرة الإيرانية على اغلاق المضيق لجذب اصوات الناخبين الإيرانيين او لفت نظرهم على المشكلات الداخلية .

أهداف الدراسة:

- ١- تهدف الدراسة الى تعريف المضيق سواء من ناحية الفقه القانوني الدولي (المعيار الجغرافي، المعيار الوظيفي). او في حكم محكمة العدل الدولية واتفاقية قانون البحار.
- ٢- بيان انواع المضائق والاحكام المتعلقة بكل نوع من هذه المضائق والنوع الذي يخضع له المضيق.
- ٣- ابراز اهمية المضيق الدولي في الملاحة الدولية وخاصة مضيق هرمز.
- ٤- معرفة النظام الذي يخضع له المرور في المضيق (نظام المرور الحر - نظام العبور العابر - نظام المرور البري) وايهما يخضع له مضيق هرمز .
- ٥- واخيرا تناولنا الهيمنة المترافية من ايران بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعية هذه الهيمنة والمسؤولية المترتبة على ذلك.

أهمية الدراسة :

أهمية عملية :

يمر به حوالي ٤٠٪ من النفط العالمي فضلاً عن السفن المارة بالمضيق والمحمولة بالبضائع والسلع المختلفة المنقولة بحراً على مستوى العالم، كما تظهر أهمية مضيق هرمز في ظل ندرة الموارد والازمة الاقتصادية العالمية التي عانت منها اغلب دول العالم على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية فضلاً عن الازمة الاقتصادية التي تعاني منها منطقة اليورو واحتمال خروج اليونان منها، كمان ان المملكة العربية السعودية تصدر ٨٨٪ من انتاجها النفطي عبر هذا المضيق، والعراق ٩٨٪ والامارات بنسبة ٩٩٪.

أهمية علمية :

تعتبر دولة اليابان من اكبر دول العالم استيراداً للنفط عبر هذا المضيق، وفي حال غلقه فإن العالم سيحرم من تكنولوجيا هذا البلد المتتطور، اضافة الى ان ايران ستكون اكبر الخاسرين من غلق المضيق، لكونها تعتمد عليه في تصدير النفط الخام الى دول اسيا، خاصة الصين اكبر المستوردين منها. ونظراً لهذه الاهمية فان غلق المضيق له انعكاسات تؤدي الى انهيار اقتصادات العديد من الدول.

اسئلة الدراسة:

- ١- هل يعتبر المضيق ملكاً وارثاً لجميع دول العالم؟
- ٢- هل تستطيع اي دولة غلق المضيق بسبب هيمنتها عليه؟
- ٣- ما هو النظام القانوني الواجب تطبيقه في حالة غلق المضيق او قيام اي دولة بتهديد امن المضيق؟
- ٤- ماهي القدرات اللوجستية لإيران لفرض سيطرتها على المضيق ومنع تصدير النفط والبضائع الأخرى؟
- ٥- ماهي الخيارات امام دول الخليج في حالة اعاقة الملاحة في المضيق؟
- ٦- لأي نظام مرور يخضع له المضيق (نظام المرور الحر - نظام العبور العابر - نظام المرور البري)؟

فرضية الدراسة:

الدراسات السابقة:

يوجد الكثير من الدراسات التي تناولت موضوع مضيق هرمز وابراز أهميته من الناحية الاقتصادية والعسكرية والجغرافية والأنظمة القانونية التي يخضع لها المضيق اضافة الى الابعاد الجيوستراتيجية .

بالنسبة لهذه الدراسة فإنها توضح ويعمق بيان الاختلاف بين الدول الغربية والخليجية التي تستخدم المضيق وبين الدول الشاطئية للمضيق خاصة ايران، ومعرفة فيما اذا كان المتضرر من اغلاق هذا المضيق هل هو طرفاً واحداً، ام ان الخاسر هو حركة التجارة العالمية ككل.

حدود الدراسة:

الحدود المكانية : دول منطقة الخليج العربي ، الدول الشاطئية لمضيق هرمز والتي تطل عليه من جهة الشمال ايران في محافظة بندر عباس ومن الجنوب سلطنة عمان في محافظة مسندم، التي تشرف حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار ان مرور السفن يأتي ضمن مياهاها الإقليمية.

الحدود الزمانية : تقتصر الدراسة زمنياً على الفترة منذ سقوط نظام الشاه ولغاية حكم نظام ولاية الفقيه (١٩٧٩-٢٠١٨) وهي الفترة التي بدأتها ايران باتباعها السياسة التوسعية وتصدير الثورة .

محددات الدراسة:

واجهت الباحث صعوبات ليست بالقليلة في البحث عن مصادر موثقة وموضوعية ومتجردة من الميول لأى طرف من الاطراف سواء دول الخليج او الجمهورية الاسلامية الايرانية فيما يخص مضيق هرمز، وذلك ل تكون المعلومات اكثر صدقًا مبعدين فيها عن التناقضات والاصطدامات السياسية كون هذا الموضوع يعتبر حساساً ويخص اطراف كثيرة في المنطقة وغيرها، ومن اجل الارسال على موضوع اكاديمي، استخدم الباحث المصادر المحايدة والدقيقة لهذا الموضوع.

مصطلحات الدراسة:

مشكلات (لغة): جمع مشكلات ومشاكل اي التبس الامر : قضية مطروحة تحتاج الى معالجة، صعوبة يجب تذليلها للحصول على نتيجة ما (معجم المعانى الجامع، ٢٠١٧).

مشكلات (اصطلاحاً): بصفة عامة هي كل موقف غير معهود لا يكفي لحله الخبرات السابقة والسلوك المألف (البستانى، ص ٤٧٧).

ملاحة (اصطلاح): هي علم وتقنية توجيه السفن والطائرات من مكان لأخر وتحديد موقعها (<https://ar.wikipedia.org/wiki/ملاحة>).).

الدولية (لغة): دولي (اسم) اسم منسوب إلى دولة، عالمي ، دولية : اسم منسوب الى دولة، المبدأ القائل بأهمية المصالح المشتركة بين الدول.

دولية (اصطلاحاً): مذهب يقول بأن مختلف المصالح الوطنية يجب أن تكون خاضعة لمصلحة عامة تتحفظُ الحدود القومية، أو مذهب يدعو إلى إقامة اتحاد دولي بين الشعوب.

مضيق هرمز (لغة): المَكَانُ أَوْ الْمَوْضِعُ الصَّيْقُ من شَيْءٍ، قطعة ضَيْقَةٌ من الْبَحْرِ بَيْنَ أَرْضَيْنِ. مَجْرِي مَاءٍ ضَيْقٍ بَيْنَ قَطْعَتَيْنِ مِنَ الْأَرْضِ أَوْ بَيْنَ قَارَتَيْنِ، أَوْ مَمْرُّ يَصِلُّ بَحْرَيْنِ أَحَدُهُمَا بِالْآخَرِ (مُجمَعُ اللُّغَةِ الْعَرَبِيَّةِ الْمُعاصرِ).

مضيق هرمز (اصطلاح): قناة مائية تصل مسطحين مائيين كبيرين ببعضهما وبالتالي فإنها تقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة. مصطلحات مضيق وممر مائي وقناة تستخدم كمرادفات قابلة للتبدل. أغلب المصائق تكون ذات أهمية اقتصادية إذ أنها تكون المنفذ والممر الوحيد لحملة الطرقة البحرية المتجمعة إلى مكان ما. العديد من الحروب قامت بسبب النزاعات على المصائحة والقنوات.

وفق اطار (لغة): تعني طبقاً أو بموجب أو بمقتضى، وفق كذا : حسب كذا، مطابقة بين شيئين :- قام بهذا العمل وفقاً لتعليماته ، - طلب نسخة مفتوحة الأوصاف

الاطار النظري:

أعلن رئيس الولايات المتحدة دونالد ترامب في يوم ٨ مايو عام ٢٠١٨ رسمياً خروج بلاده من الاتفاق النووي مع إيران، وأكد أن الولايات المتحدة سوف تنسحب من خطة العمل الشاملة المشتركة، قائلاً أن هذا ليس اتفاقاً، وأمريكا لا تستطيع تنفيذه أو العمل به كون هذا الاتفاق من جانب واحد وخطير، وأن هذا الاتفاق لم يجلب السلام والهدوء حيث ان الولايات المتحدة رسمياً قد خرطت من الاتفاق النووي مع إيران، وأوضح بأنه سنفرض أعلى مستوىً من العقوبات الاقتصادية على إيران. المملكة المتحدة والمانيا وفرنسا أبدت عدم الرضا لقرار ترامب بالانسحاب من الاتفاقية وحاولت إقناع الرئيس بالبقاء. من بين الدول الثمانى الموقعة على خطة العمل الشاملة المشتركة (الصين وفرنسا وألمانيا والاتحاد الأوروبي وإيران وروسيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) لم يعرب أي منهم عن تأييده لقرار ترامب بالانسحاب. إلا أن رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو قال إنه يؤيد بشكل كامل انسحاب ترامب الجريء من صفقة كارثية

إضافة إلى ذلك ، تقول السعودية، المنافس الإقليمي لإيران، إنها تدعم وترحب بخطوات ترامب نحو الخروج من الصفة. بعدها تزايدت حدة التصريحات من المسؤولين الإيرانيين بإغلاق هذا مضيق الحيوي والاستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومنها ما اعلنه القائد الاعلى للحرس الثوري الايراني الجنرال محمد علي جعفر عدم استبعاده اغلاق المضيق في حالة اذا ما وقعت الحرب بينها وبين العرب ونوه الى ان ذلك سيتحقق الضرب بتدفق الطاقة وان هذا يعد شيئاً طبيعياً، وفي حال تطبيق فرضية اغلاق مضيق هرمز هل يعتبر امرا ذات طابع شرعي في ضوء احكام القانون الدولي، حيث اخذت التصريحات الإيرانية بالتصعيد حول اغلاق المضيق ومنع السفن التجارية والنفطية من المرور بهذا المضيق اثر الانسحاب من الانفاق النووي والعقوبات الاقتصادية التي فرضت على إيران وقال الناطق باسم القيادة المركزية في الجيش الأميركي، بيل إرين، إن البحرية الأمريكية وحلفاءها في المنطقة متأهبون لضمان حرية الملاحة وحرية تدفق التجارة وفقاً للقانون الدولي. وجاءت تصريحات الرئيس الإيراني على هامش زيارته لسويسرا، بمنع شحنات النفط من الدول المجاورة إذا ما استجابت الدول لطلب الولايات المتحدة بعدم شراء نفط إيران. وتزامن ذلك مع تهديدات أطلقها الحرس الثوري الإيراني بأنه مستعد لتطبيق سياسة تمنع صادرات النفط الإقليمية إذا تم حظر مبيعات الخام الإيراني. كما أن الخارجية الأمريكية، قد أعلنت عن أن واشنطن مصممة على دفع إيران لتعديل سلوكها من خلال وقف صادراتها النفطية بشكل تام رغم اعتراض الدول المستوردة. وقال مدير التخطيط السياسي في الخارجية الأمريكية، براين هوك، الذي يدير التفاوض مع حلفاء الولايات المتحدة حول استراتيجية جديدة حيال إيران، إن واشنطن واثقة بوجود ما يكفي من الاحتياطيات النفطية في العالم للاستغناء عن الخام الإيراني، إضافة إلى أن دول الخليج قد وضعت بدائل في حال تم إغلاق المضيق أمامها لمنع صادرتها وهذه خطوة استراتيجية جديدة لعدم تأثير الاقتصاد الخليجي بإغلاق المضيق من عدمه.

الدراسات السابقة

- دراسة العذاري ، تغريد (٢٠١٣)، مضيق هرمز : البديل المتاحة في حال اقفاله دراسة جيوبيوليتية ، كلية التربية الأساسية ،جامعة بابل، العراق . تهدف هذه الدراسة ابراز اهمية مضيق هرمز الذي هو مدار اهتمام العالم نسبة لأهميته الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، والتي تشرف على اكبر مساحة من المضيق هي الجمهورية الاسلامية الايرانية والتي باتت اليوم تستخدمه كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرضها للعقوبات الاقتصادية او التهديد بالحرب .
- ابو دقه، عبير (٢٠١٢)، بعنوان "مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)" يتناول البحث المشكلات التي تتعلق بالنزاعات التي يمكن ان تنشأ نتيجة التعارض او التشابك في الحقوق او الاستخدامات القانونية للمناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية للدولة او الدول الساحلية وهذا المشكلات تقتضي مدى حقوق هذه الدول والتزاماتها ومدى حقوق والتزامات الدول الأخرى غير الساحلية، وأهمية اللجوء الى محاكم التحكيم او محكمة العدل الدولية لتسوية المنازعات المتعلقة بالمناطق البحرية .
- دراسة فضيلة، لغيمة (٢٠١٦)، بعنوان " انظمة المرور في البحار" والتي هدفت الى بيان موقف القانون الدولي في تنظيم مرور السفن والطائرات في البحار وقسمها الى انواع منها المرور الحر والمرور البريء والمرور العابر ، والتي تطرقت اليها اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام ١٩٥٨ ، والتي سلكت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ تقريبا نفس النهج التي سارت عليه الاتفاقية الاولى لعام ١٩٥٨ مع بعض التعديلات والاضافات.
- دراسة العكلة، وسام الدين (٢٠١١)، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي، يتناول البحث من الناحية القانونية طبيعة الية نظام المرور في المضايق الخاضعة لنظام المرور العابر الذي لا تحتاج فيه السفن بما فيها الحربية الى اذن مسبق لعبوره ، ومع ازيداد سخونة الملف الايراني خصوصا بعد فرض مجلس الامن الدولي اربع حزم من العقوبات السياسية والاقتصادية على ايران بموجب القرارات (١٧٣٧، ١٧٤٧، ١٨١٠، ١٩٢٩) تزداد قضية مضيق هرمز

أهمية مع تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولين الإيرانيين بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية في حال تعرض المنشآت النووية الإيرانية لأية ضربات عسكرية. لذلك فان 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 حدا 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 باهضة الكلفة.

الدراسة الحالية وما يميزها عن الدراسات السابقة:

توصلت هذه الدراسة البحثية ان مضيق هرمز هو مضيق دولي تطبق عليه اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م ويخضع للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية خاصة الجزء الثالث منها والذي جاء بعنوان "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية" في المواد الرابعة والثلاثين حتى الخامسة والاربعين.

وقد استفادت هذه الدراسة من الدراسات السابقة في تكوين رؤية وفكرة واضحة عن نظام الملاحة الذي تخضع لها المضائق الدولية ولاحق لأي طرف أن يستخدم تلك الممرات كوسائل ضغط من أجل تحقيق مقاصد أخرى.

الفصل الثاني

الوضع السياسي والجغرافي للمضيق

المبحث الأول : مفهوم المضيق و أهميته الاستراتيجية والاقتصادية في الملاحة الدولية

تناول في هذا المبحث المقصود بالمضيق و أهميته الاستراتيجية والاقتصادية في الملاحة الدولية

المطلب الأول

مفهوم المضيق و أنواعه

تناول تعريف المضيق في كل من الفقه القانوني الدولي وفي حكم محكمة العدل الدولية واتفاقية قانون البحار وبيان انواعه :

الفرع الأول

تعريف المضيق في الفقه القانوني الدولي

أولاً:- التعريف الجغرافي للمضيق

يرى المضيق strait جغرافياً بأنه المياه التي تفصل بين اقليمين وتصل بحرين وحتى يتشرط انطابق هذا المعنى على المياه ان توفر فيها عدة شروط هي :

- ان تكون جزءاً من البحر .
- ان لا تكون بطريقة صناعية .
- ان يكون ممراً محدوداً الاتساع وهذا يستفاد من معنى المضيق لغوياً بالضيق اما الفتحات الواسعة فان الذي يعني يتظيمها هو قانون البحار وان اختلف في اتساع فتحة المضيق .
- ان تفصل المياه بين منطقتين من الأرض وتصل منطقتين من البحر ، بحيث اذا لم توجد لانفصال منطقتان بritis .

ثانياً :- التعريف الوظيفي للمضيق

يرى جانب من الفقه ان المعنى الجغرافي لا يصلح وحدة لتعريف المضيق ، بل لا بد من الاعتماد معه على المفهوم الوظيفي "المصلحة" الذي يعتمد على الموازنة بين مصلحة الدولة الشاطئية للمضيق وبين مصلحة المجتمع الدولي في الملاحة الدولية له ، بمعنى ان مصلحة التجارة الدولية البحرية هي العامل المؤثر في تحديد الوضع القانوني الدولي للمضيق (خليل اسماعيل، ص ٥٨) .

وقد عارضت محكمة العدل الدولية هذا الرأي، أهمية المضيق للملاحة الدولية ، واكتفت بالاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية وليس على حجم الملاحة الدولية التي يخدمها المضيق وهو ما اخذت به اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ .
واذا افترضنا تطبيق هذا المعيار على مضيق هرمز فلنجد ان اهمية للملاحة الدولية واضحة لا تشوبها شائبة، حيث تعبّر هذا المضيق يومياً ما بين ٢٠ - ٣٠ ناقلة تحمل ما يصل الى ١٨ مليون برميل من النفط في حدود ٤٠ % من النفط العالمي ، فضلاً عن ان دول الخليج تصدر ما يقرب من ٩٠ % من النفط الخليجي عبر مضيق هرمز ، اضافة الى ان اغلب المنتجات تمر عبره من والى دول الخليج (مصدر سابق) .

الفرع الثاني

تعريف المضيق في حكم محكمة العدل الدولية واتفاقية قانون البحار

أولاً:- تعريف المضيق في حكم محكمة العدل الدولية

تعرضت محكمة العدل الدولية لنزاع شب بين بريطانيا والبانيا بشأن مضيق كورفو عام ١٩٤٩ حيث أكدت المحكمة فيه حرية الملاحة في المضيق الدولي دون اذن سابق من الدول الشاطئية في زمن السلم وليس للدول الشاطئية ان تمنع المرور في المضيق خاصة اذا كان المرور بريئاً سواء كان طريراً اجبارياً او اختيارياً وذلك اعتماداً على المعيار الجغرافي في تعريف المضيق .

وقد كان هناك خلاف كبير بين فقهاء القانون الدولي التقليدي بشأن المرور في المضيق ومن عدم وجود مبدأ عام متطرق عليه فيما يتعلق بعملية المرور باستثناء المضائق التي تتضمنها اتفاقيات خاصة ، وقد اعتبر الفقه الدولي الحكم السابق لمحكمة العدل الدولية اياه كافياً عن قاعدة من قواعد القانون الدولي العربي (بدريه عبدالله، ٢٠٠٨)

وعند تطبيق كل هذه الاعتبارات السابقة على مضيق هرمز من وصف جغرافي ووظيفي ومن تعريف محكمة العدل الدولية نجدتها تطبق جميماً على مضيق هرمز بل يتعدى ذلك الى انه يوفر للدول الشاطئية للمضيق امكانية مراقبة السفن والتحكم في ذلك المرور وخاصة في حالة الحرب الذي قد يكون ذلك وبالأعلى من امنها القومي اذا كانت غير قادرة على حماية هذا الموقع الاستراتيجي والاحتفاظ به لصالحها (مصدر سابق) .

ثانياً:- تعريف المضيق في اتفاقية قانون البحار

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

وهي تعني بذلك تطبيق نظام المرور العابر على هذا النوع من المضائق وهو ما نرى تطبيقه على مضيق هرمز الذي يعتبر مضيقاً دولياً يستخدم للملاحة الدولية حيث يقع بين دولتين هما عمان وايران ويربط بين جزأين من اعلى البحار (ابراهيم محمد، ص ٢٢) .

الفرع الثالث

أنواع المضائق

تتعدد المضائق الى انواع عدة لكل منها حكمه الخاص

أولاً:- المضائق التي تصل بين جزأين من اعلى البحار

جرى العرف الدولي على وضع تنظيم خاص بهذا النوع حتى ولو كان هذا المضيق يقع بأكمله في اقليم دولة واحدة ، والقاعدة العامة بالنسبة للملاحة ان جميع السفن لها حرية الملاحة أيا كان نوعها وليس للدول الشاطئية اعاقة هذه الحرية ، ولكن لها فقط تنظيم

الملاحة بالكيفية التي تؤدي الى تحقيق أمنها وسلامة الملاحة في المضيق وفي هذا الشأن يمكن الاشارة الى حكم محكمة العدل الدولية بخصوص مضيق كورفو سالف الذكر (ابراهيم محمد، ص ٢٢).

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

الحالة الاولى :- المضائق التي تتنظمها اتفاقيات قائمة ونافذة

تناولت هذه الحالة المادة (٣/٣٥) من اتفاقية قانون البحار ، بأن احكام المرور في هذه المضائق ينظمها كلياً او جزئياً اتفاقيات دولية تكون قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق .

ولتطبيق هذا الحكم القانوني الخاص ومن عدم سريان الاتفاقية العامة للبحار على هذا النوع يشترط كما ورد في الفقرة السابقة ان يتعلق هذا الاتفاق بالمرور في المضيق بأكمله او جزء منه وان يكون هذا الاتفاق قائماً ونافذاً منذ زمن طويل بما يفيد سريان العمل وفقاً لهذا التنظيم بصورة مستمرة بحيث يعتبر هذا التنظيم مأولاً من الدول المعنية وخاصة الشاطئية منها للمضيق (وسام الدين، ٢٠١٢).

الحالة الثانية:- المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي تمر بطريق من اعلى البحار او المناطق الاقتصادية الخالصة نصت عليها المادة (٣٦) من اتفاقية قانون البحار، على عدم انطباق الجزء الثالث المنظم للمضائق الدولية لأي مضيق مستخدم للملاحة الدولية اذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في اعلى البحار او طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر ما مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية حيث ينطبق على هذه الطرق الاجزاء الاخرى ذات الصلة من الاتفاقية بما في ذلك الاحكام المتعلقة بحرية الملاحة والتحلیق ، ومثال هذا النوع مضيق باس بأستراليا .

وننوه الى انه قد حدث صراع كبير بين الدول المتقدمة والدول النامية بشأن النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث ترى الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة، وخاصة لنظام المرور العابر بالنسبة لجميع السفن، بما فيها السفن الحربية والطيران واما الدول المشاطئة لهذه المضائق فكانت تسعى الى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه المضائق مع اخضاعها الى نظام المرور البريء الذي يحتم الاند السماقي لمرور السفن والطائرات الحربية (وسام الدين، ٢٠٠٨). فمضيق هرمز يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية قانون البحار وليس لنظام المرور البريء كونه من الناحية القانونية يدخل في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزئين من اعلى البحار او منطقتين اقتصاديتين خالصتين. وتعتبر مياه هذا المضيق بحراً اقليمياً بين سلطنة عمان وجمهورية ايران وتمارس كل من الدولتين السيادة على الجانب المجاور لشاطئها.

وبالنظر الى الاحكام السابقة فان الملاحة في هذا المضيق تخضع للقواعد العامة في القانون الدولي، وقد جرى العمل الدولي منذ القدم على حرية المرور عبر هذا المضيق منذ قبل الميلاد دون اعتراض او عقبات مما يقرر معه ثبوت عرف دولي في هذا الشأن، ويرى البعض ان التطبيق العملي لحرية الملاحة في هذا المضيق يجعل نطاقها يقترب من المفهوم الحديث للمرور البريء الذي لا يمس نظام واستقرار الدول الشاطئية للمضيق (بدريه عبدالله، ٢٠٠٨)

الحالة الثالثة : المضائق التي لا تدخل في اي من الحالتين السابقتين:

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

ثانيا : المضائق التي لا تصل بين جزئين من اعلى البحار:

لهذه المضائق نوعان لكل منهما حكم يتعلق به :

النوع الاول: المضيق الذي يمر بأكثر من دولة ولا يصل بين جزئين من اعلى البحار وحكم هذا النوع ان لكل دولة ممارسة سيادتها على جزء من المياه التي تدخل في مياها الاقليمية .

النوع الثاني : المضيق الذي يقع بأكمله ضمن نطاق او اقليم دولة واحدة ولا يصل بين جزأين من اعلى البحار ، تعتبر مياه هذا النوع من المضائق مياهاً داخلية ولهذه الدولة ممارسة سيادتها الكاملة على المضيق .

المطلب الثاني : اهمية المضيق ومستقبل الوضع الاستراتيجي والاقتصادي في الملاحة الدولية والخليج العربي
تناول في هذا المطلب كل من الامثلية التي يتمتع بها المضيق ومستقبله من كلا الجانبين الاستراتيجي والاقتصادي وفق نظام الملاحة الدولية

الفرع الاول

اهمية المضيق الاستراتيجية في الملاحة الدولية والخليج العربي:

نظراً لأهمية المضيق للملاحة الدولية ترى الدول الكبرى اقرار مبدأ حرية الملاحة من خلال المرور الحر في المضائق، بينما تذهب الدول الشاطئية ان لها مصلحة تتطلب فرض القيود المعقولة لحماية منها وسلامتها بعدما تطورت القوة العسكرية بين الدول واصبحت البحار مسرحاً للكثير من العمليات العربية وتلوث البيئة البحرية الناجمة عن ذلك.

اهمية مضيق هرمز :

ازدادت اهمية مضيق هرمز بعد اكتشاف النفط واصبح المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق الوصول الى المضيق لتحقيق تفوقه والتتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة الى اطلاق اساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي وقامت بتوطيد الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة لرعاية مصالحها والاشراف على طرق امداد النفط انتلاقاً من مضيق هرمز الذي تعتبره جزءاً من امنها الوطني والذي تعتبره من اهم الطرق لإمدادات النفط الدولية. وفي حال تم اغلاق المضيق فانه سيسبب برفع سعر برميل النفط من ٤٠٠ - ٢٠٠ دولار أمريكي في حالة إغلاق إيران مضيق هرمز أمام عبور ناقلات النفط، لكن هذا شيء مستبعد لأنه يعد إعلان حرب من قبل إيران ضد الولايات المتحدة وأوروبا والصين، مما يعد انتحراراً.
ولهذه الاهمية يلعب مضيق هرمز دوراً أساسياً في استقرار الاقتصاد العالمي باعتبار انه يسيطر على أكثر من ٤٠٪ من صادرات النفط الدولية، ولذلك تعد سلامة المضيق امراً يعني جميع دول العالم خاصة المتقدمة منها، اضافةً لدول الخليج باعتبار ان المضيق يعد المنفذ الوحيد لبعض هذه الدول وشبه الوحيد لبعضها الاخر منها (عبدالعزيز سرحان، ص ٣١٨)

ولا تقصر اهمية مضيق هرمز على صادرات النفط فقط بل تتجاوزه الى موضوعات نقل السلع والبضائع، فضلاً عن أهميته السياسية والأمنية للمنطقة التي تعد مرتعاً للكثير من الحروب والمناوشات، ومن ذلك سيطرة ایران على المناطق المجاورة للمضيق واحتلالها لثلاث جزر اماراتية.

الفرع الثاني: مستقبل الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي:

الملفت للانتباه هو ان الولايات المتحدة الامريكية لا تبدوا بدورها في وضع يوفر لها الدخول في مواجهة عسكرية مع ایران، ففي فترة الانتخابات الرئاسية الامريكية الاخيرة كانت الولايات المتحدة اكثر حرصاً على عدم التصعيد في الخارج او التسبب في ازمة اقتصادية يمكن ان ينتج عنها اي ارتفاع محتمل في اسعار النفط، والسبب وراء هذا التجنب من الدخول في وضع التصعيد او المواجهة يمكن في اعتبارين الاول منهما هو ان مواجهة من هذا النوع يمكن ان تحول الى حرب عسكرية مفتوحة تكون اضرارها على دول الخليج بالدرجة الاولى كونها تعتمد بشكل رئيسي على استخدام المضيق لتصدير نفطها الى دول العالم، اي ان الصراع العسكري المحتمل على مضيق هرمز الذي يمكن ان يتشعب في حالة اقدام ایران على اغلاقه ربما يتتطور الى حرب شاملة تبدوا عواقبها غير محسومة. والاعتبار الثاني هو ان اسرائيل لن تجد فرصة تحقق فيها هدفها بالهجوم على المفاعل النووية الايرانية، هذا ومما تقدم بالذكر فان الوضع في المضيق لن

يستقر امره كون ايران تستخدeme ورقة ضغط لتحقيق ما تؤل اليه من مطامح وتقديم تنازلات من الجانب الامريكي من جهة والجانب الخليجي من جهة اخرى.

الفرع الثالث: التواجد الامريكي في الخليج العربي واثره على حركة الملاحة في المضيق:

الاستراتيجيات الامريكية والغربية

ان القوة الروسية المتواجدة في المناطق الشائعة في رأس الرجاء الصالح ومضيق ملقا، وغيرها تهدد الولايات المتحدة الامريكية كون الاخيرة تعتمد على نفط الخليج العربي ومروره عبر مضيق هرمز الى الاسواق العالمية، حيث ان مضيق هرمز يعتبر من اكثر المناطق صلاحية لهذا التهديد.

الكل يعرف بان المضيق بصورة عامة ضيق ويستحيل فيه المناورة للناقلات الكبيرة، الامر الذي يؤدي الى سهولة تلغيم او اغلاق تلك الممرات واغراق عدد من الناقلات العملاقة من قبل الجانب الايراني ، وهذا يجعل مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية ليس ممرا دوليا عاما فحسب ، بل استراتيجيا لكونه صمام امان دولي، ويعتبر المضيق ممرا دوليا اقتصادي واستراتيجي في منطقة الخليج العربي.

الولايات المتحدة تعرض عن عدم رغبتها في اللجوء الى استخدام القوة في حال تم حظر مرور السفن في المضيق، لأن العمليات العسكرية ستعرض امن تلك السفن الى الخطر، فضلا عن الاعتبارات السياسية والقانونية الدولية، ومن المؤكد ان يؤدي التدخل العسكري الى توقيف تصدير النفط والبضائع والسلع عبر مضيق هرمز ، فللولايات المتحدة الامريكية لديها عدة مصالح في الخليج العربي ترغب في تحقيقها متمثلة ب:

- الحصول على النفط بأسعار تناسب مع رغبتها.
- الوصول دون عائق الى اسوق دول الخليج العربي.
- فرض السيطرة لعدم بروز اي قوة اقليمية تهدد المصالح الامريكية في الخليج العربي.
- ديمومة استقرار المنطقة وبهذا تضمن اسرائيل امنها.

ان وجود قوى عظمى ممثلة بالولايات المتحدة الامريكية يشكل مصدر قلق وتهديد حقيقي لإيران، كون ايران تريد الهيمنة بشكل او باخر على المضيق وبهذا تخضع لها دول مجلس التعاون الخليجي من حيث الجانب الاقتصادي.

الفصل الثالث

التنظيم القانوني للممرات والمضايق المائية

المبحث الاول : النظام القانوني الدولي للمضايق

يعتبر الخلاف بين الدول الكبرى والدول النامية بشأن النظام القانوني الذي يحكم المضيق وتعتبر حرية الملاحة في المضايق من المبادئ الاساسية المستقرة في العلاقات الدولية والقضاء الدولي والتحكيم الدولي. وبعد النظام القانوني للمضايق محورا للاتفاقية وأهم جوانبها، بما تحتويه من مبادئ تضمن حرية مرور السفن عبر المضايق بغير عائق او ايقافه وهو المحرك الرئيس وراء الدعوة لعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وما عداه من مسائل كان عطاءا تستتر تحته الدول البحرينة الكبرى وخاصة الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتي السابق، لسياسة قواعد دولية تكفل ضمان حرية المرور تحليق الطيران فوق المضايق في وضع يماثل ما هو مطبق من حرية المرور في اعلى البحار. وقد جرى للعرف الدولي على تقسيم النظام القانوني للمضايق الى قسمين:

القسم الاول: تم تنظيمه باتفاقيات دولية وهي التي تهم الجماعة الدولية .

القسم الثاني: لم تتوطمه اتفاقيات دولية وقد ثار الجدل بشأنه فالبعض يرى ان القانون الدولي لا يحتوى على نظرية خاصة بالمضائق وبالتالي لا تتمتع بنظام قانوني خاص ينفصل عن اجزاء البحار الاخرى وبذلك يخضع للنظام القانوني للمياه التي تجري فيه سواء كانت المياه داخلية او اقليمية او اعلى البحار (عبدالقادر محمود، ٢٠٠٨)

وبشأن ما يتعلق بمضيق هرمز فقد عبرت ايران عن وجهة نظرها التي تتمثل في امررين، الامر الاول هو العمل على اقرار نظام المرور البريء للملاحة في المضائق الدولية وهي تقصد بذلك التطبيق على مضيق هرمز، والامر الثاني العمل على عقد اتفاقيات اقليمية لوضع نظام للملاحة في مضيق هرمز بصفة خاصة وللخليج العربي بصفة عامة، وقد ارادت من ذلك فرض سيطرتها على المرور في مضيق بتطبيق المرور البريء وان من حقها تنظيم الملاحة واعطائها سلطة تدبير صفة البراءة من عدمه وبصفة خاصة مراقبة السفن الاجنبية التي ترسوا في ميناء ام قصر العراقي، وأما عن رأي البلد الآخر المشاطئ للمضائق كسلطنة عمان فقد رأى مندوبيها عدم ضرورة افراد المضائق الدولية بنظام خاص بها لأنها تعد جزءا من المياه الاقليمية وبالتالي فان ما ينطبق على المياه الاقليمية وينطبق على هذه المضائق(مصدر سابق).

المطلب الاول: انظمة استغلال واستخدام الممرات المائية في المضيق

الفرع الاول : انظمة المرور في المضائق:

الفرع الثاني: نظام المرور البريء في المضيق:

تعريف المرور البريء :

عرفت المادة ١٨ من قانون البحار للمرور البريء بأنه يعني الملاحة النشطة المعتادة والمتوصلة للسفن الاجنبية خلال البحر الاقليمي الخاضع لسيادة دول اخرى والذي يكون بقصد اجتياز هذا البحر اجتيازا طويلا بمحاذاة الساحل دون دخول المياه الداخلية او التوقف في مرسى او مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية او التوجه الى المياه الداخلية او الخروج منها نحو البحر العالي دون الاضرار بسلام ونظام وامن الدولة الساحلية .

المضائق التي يطبق عليها نظام المرور البريء :

يطبق نظام المرور البريء على المضائق التي تصل بين اجزاء من اعلى البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية وكذلك المضائق المستثناة من المادة (١/٣٨) من اتفاقية قانون البحار، حيث يكون المضيق مشكلا بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق وبين هذه الدولة اذا وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق من اعلى البحار او طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية الهيدروغرافية وهذا ما اوضحته المادة ٤٥ من اتفاقية قانون البحار، وفي مثل هاتين الحالتين لا يجوز للدولة الشاطئية للمضيق ان توقف المرور البريء وهو مادعي البعض الى القول بوجود حالة وسط بين المرور البريء في مفهومه العادي وبين المرور العابر فاذا كان المرور البريء في تلك المضائق لا يكون محلا للإيقاف لأي سبب من الاسباب فإنه سيكون مرورا متميزا (ابراهيم محمد، ١٩٨٨).

الفرع الثالث: نظام المرور العابر في المضيق:

وفقا المادة ٢/٣٨ من اتفاقية قانون البحار ممارسة حرية الملاحة والتحلیق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من اعلى البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء اخر من اعلى البحار او منطقة اقتصادية خالصة ومع تطلب التواصل في العبور وسرعة الا ان ذلك لا يمنع المرور داخل المضيق لغرض الدخول الى دولة الشاطئية او المغادرة او العودة منها مع مراعاة الشروط لدخول تلك الدولة، ومفهوم المرور العابر وفقا لهذا التعريف لا يختلف عن المفهوم الحر في مفهومه العام وان المميز له

هو ان اتفاقية قانون البحار ارادت تقنية في تنظيم خاص لحقوق والتزامات تقع على عاتق الدول الشاطئية للمضيق والسفن الاجنبية التي تمارس المرور عبر مضيق هرمز .

الفرع الرابع: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء وايهمما يخضع له مضيق هرمز :

- انه في حالة مضيق الذي يتكون بين جزيرة للدولة الشاطئية وعبر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في اعلى البحار او في طريق منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية بين البر والجزيرة، فانه يخضع للمرور البريء .
- المرور العابر يتجاوز المرور البريء في اثبات حق التحليق للطائرات في صراحة ووضوح قاطع حق الغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة في عبور المضيق .
- لا يسمح المرور العابر للسفينة او الغواصه بالتوقف او الرسو الاي سبب من الاسباب عكس المرور البريء .
- لا يجوز للدول الشاطئية للمضيق اعاقة المرور العابر في اشكاله المختلفة تحت مياه المضيق (الغواصه او فوقه السفينة) او اجوائه (الطائرة) على خلاف المرور البريء .
- لا يحول المرور العابر لأخذ بنظام المرور البريء اذا كان للمضيق جزءا من البحر الاقليمي لأنه من يملك الأكثر يملك الاقل حيث انه من الممكن تعرض السفن او الغواصات لظروف تعرض عليها التوقف او للرسو غير ذلك في الحالات الطارئة(بدريه عبدالله، ٢٠٠٨).

وبالتطبيق على مضيق هرمز نجد ان الوصف الجغرافي والوظيفي والقانوني للمضيق يجعله خاضعا لنظام المرور العابر وهو صيغة توافقية بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء وان كان اقرب الى المرور الحر وان كان لا يجعله يصل الى حد الحرية المطلقة، ونظام المرور العابر لا يفرض قيود المرور البريء حيث يسمح بالمرور في المضيق للسفن وتحليق الطائرات في الجو وبالمرور العابر للدول الشاطئية وبذلك تكون اتفاقية قانون البحار قد حفقت بنظام المرور العابر التوازن بين سيادة الدول الشاطئية في حماية امنها وبين مصلحة المجتمع الدولي في استخدام المضيق وهذا ما اكنته فرنسا من ضرورة تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز ومن ضرورة التزام ايران القانون الدولي والسامح بحرية الملاحة في المضيق الذي يعد مضيقا دوليا يحق لكافة السفن العبور والملاحة الدولية بصرف النظر عن جنسيتها (خليل اسماعيل، ١٩٩٤).

عبأ اثبات براءة المرور من عدمه :

يقع اثبات براءة المرور من عدمه على عاتق الدولة التي ترفع السفن علمها بسبب ان حالات المرور غير البريء وقد وردت على سبيل الحصر في المادة (٢/١٩) من اتفاقية قانون البحار ومن ثم يقع عبئ اثبات على هذه الدولة التي تحمل السفن علمها. وهنا يكفي اثبات السفن لإحدى هذه الحالات لكي يصبح مرورها غير البريء وفي حالة نفي المسؤولية فيجب على السفينة عباء اثبات انه لم تقم بهذا الفعل عن الاساس وان ذلك ادعاء من جانب الدولة الشاطئية، وقد رفضت ايران بمؤتمر جنيف العالمي لعام ١٩٥٨ – ١٩٦٠ الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية جنيف بخصوص المياه الاقليمية والمناطق المجاورة والتي تقضي بوجوب عدم وقف المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعلى البحار وجزء اخر من اعلى البحار او البحر الاقليمي لدولة اجنبية بالرغم من ان هذا النص لا يفرق بين السفن التجارية والبحرية، وان مفهوم المخالفة يعني ان الدولة الشاطئية تستطيع وقف المرور غير البريء ولها سلطة تقديرية في هذا الشأن (جعفر عبدالسلام، ص ٦٩٢).

المطلب الثاني: حقوق والتزامات الدول الشاطئية للممرات المائية

هناك عدة حقوق والتزامات تلتزم بها الدول ومنها :-

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

نص على هذا الحق المادة (٤١) من اتفاقية قانون البحار بأنه من حق الدول الشاطئية للمضيق في تعين ممرات ملاحية وتقرر من النظم ما يكفل تقسيم حركة المرور لتعزيز سلامة العبور، وهناك مجموعة من الضوابط تحكم هذا الحق وضعته هذه المادة وهي :

- ١- ان تعين هذه الممرات وتلك النظم يجب ان يكون خاصاً لما هو ضروري لتعزيز سلامة مرور السفن .
- ٢- مطابقة هذه الممرات والنظام للأنظمة الدولية المقبولة عموماً .
- ٣- يجوز عند الضروري تغيير هذه الممرات وتلك النظم لتحل محلها ممرات ونظم اخرى .
- ٤- ضرورة اعتماد هذه الممرات والنظام قبل تعينها او استبدالها او تغيير مقرراتها من المنظمة الدولية.
- ٥- وضع هذه الممرات والنظام من الدول الشاطئية في خرائط واصحة يتم الاعلان عنها .
- ٦- تعاون الدول الشاطئية في حال تعددتها في صياغة المقترنات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة .
- ٧- ضرورة احترام السفن المارة لهذه الممرات ونظم تقسيم حركة الملاحة .

ثانياً:- اصدار القوانين والأنظمة لحماية امنها وتحسين الخدمات الملاحية في المضيق:-

للدول الشاطئية وفقاً للمادة (٤٢) من اتفاقية قانون البحار، الحق في اصدار القوانين والتنظيمات لحماية امنها ونظمها ضد اي عمل ضار محتمل من تقرير المرور البريء في اي مجال حدته الاتفاقية، مثل سلامة المرور او حماية الكابلات وخطوط الانابيب، او منع مخالفة الانظمة المتعلقة بصيد الاسماك، او منع التلوث اضافة لحق الدول الشاطئية في وقف المرور البحري في المضائق الخاصة لهذا النظام.

هذا بالإضافة الى التعاون بين الدول الشاطئية والدول المستخدمة للمضيق لصيانة وتحسين الخدمات الملاحية فيه والعمل على منع التلوث من السفن وحفظه.

وبالنظرية الفاحصة نجد ان القيود الواردة على المرور البريء تعد من الحقوق المعطاة للدول الشاطئية، اذ يعد كل قيد في حقيقة الامر حقاً للدول الشاطئية للمضيق، ومن هذه الحقوق حق الدول الشاطئية في اتخاذ الاجراءات اللازمة لمنع هذه الانشطة الضارة.

ثالثاً:- حقوق وواجبات الدول الشاطئية على مضيق هرمز:

باعتبار ان مضيق هرمز مضيق دولي وي الخاضع لنظام المرور العابر، فأن ذلك لا يغير من النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها المضيق ولا يؤثر في ممارسة الدول الشاطئية للمضيق لسيادتها على هذه المياه، وقاعدتها وباطن هذه القاع وعلى حيزها الجوي، كما يجب ان يمارس حق المرور العابر في اطار مراعاة القوانين واللوائح التي تفرضها الدول الشاطئية للمضيق للحفاظ على امنها وسلامتها، والقواعد الأخرى للقانون الدولي ومن اهمها الامتناع عن اي تهديد بالقوة او اي استعمال لها ضد سيادة الدول الشاطئية للمضيق، او سلامتهاإقليمية او استقلالها السياسي.

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

-رابعاً: واجبات السفن والطائرات عبر او فوق المضيق:

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

١- المرور دون ابطاء عبر المضيق او فوقه.

٢- الامتناع عن اي تهديد بالقوة او اي استعمال لها ضد سيادة الدولة الشاطئية، والواقع كما ذهب رأي ان هذا الالتزام ليس له قيمة قانونية كبيرة والسبب في ذلك أنه التزام عام يفرضه القانون الدولي العام وميثاق الامم المتحدة.

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

فضلاً عن التزام السفن المارة مروراً عابراً على وجه الخصوص بالامتثال الى كل من الانظمة، والإجراءات، والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر، بما في ذلك الانظمة الدولية لمنع المصادرات في البحر والالتزام بالإجراءات والممارسات الدولية المقبولة لمنع التلوث الناتج عن السفن ومكافحته، ونرى ان هذا الالتزام يصب في مصلحة الدول المارة نفسها.

اما بالنسبة للطائرات فلتلزم بمراعاة قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والتي تطبق على الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة، وان ترصد هذه الطائرات النبذة اللاسلكية المحددة من السلطة المعنية دولياً بمراقبة الحركة الجوية او النبذة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

وأما عن الحكمة من ابراد قواعد منفصلة للمرور العابر بعيداً عن المرور البريء ومحاولة وضع احكام خاصة به، فقد ذهب رأي في الفقه الى انه اطال التفكير في مدلول النصوص وخرج بنتيجه تبدو هازلة، وهي ان الفارق الحقيقي بين المرور العابر والمرور البريء في هذه الحالة يدور حول حق التحقيق حيث يحيط الشك في ممارسة الطائرات لحق المرور البريء بينما يتتأكد لها بالنسبة للمرور العابر. وعن واجبات السفن والطائرات المارة عبر او فوق مضيق هرمز، فوجد تطبيق ذات الاحكام السابقة الواردة في المادة (٣٩) فضلاً عن الاحكام الواردة في المادة (٤٠) من اتفاقية قانون البحار التي تقضي بامتناع السفن عن القيام بعمليات البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أثناء مرورها العابر الا بأدنى من سلطات الدولة الشاطئية لمضيق هرمز (عبدالقادر محمود، ٢٠٠٨).

الفصل الرابع

هيمنة الدول الشاطئية على مضيق هرمز

المبحث الاول : المواقف الاقليمية والدولية من هيمنة على مضيق هرمز

تتناول تحت هذا المبحث عدة موضوعات منها طبيعة الصراع الايراني الغربي والهيمنة الايرانية بإغلاق مضيق هرمز اسبابه ودوافعه ومدى قدرة ايران على اغلاق المضيق والاثار المترتبة على اغلاق المضيق والبدائل امام دول الخليج في حالة اغلاق المضيق واخيراً المسؤولية الدولية المترتبة على مضيق هرمز.

اولاً : طبيعة الصراع الايراني الغربي والموقف العربي منه :

بدأ الصراع الايراني الغربي في اعتقادى مع بداية الثورة الاسلامية الايرانية وسقوط شاه ايران ، غير ان سقوط الشاه حليف الولايات المتحدة الامريكية لم هو السبب الرئيس نظراً لسقوط اخرى ، كانت موالية للغرب ولكن الامر هنا يختلف لكون ايران دولة نفطية وتطل على الخليج العربي واغلب دوله نفطية ، فضلاً عن حدود ايران الممتدة من باكستان الى افغانستان والى دول الاتحاد السوفيتي السابق وتركيا والعراق ولم يقتصر هذا الصراع الايراني الغربي على الملف النووي الايراني حيث يعد هذا الملف غطاء للقضايا الكبرى التي تشيرقلق الغرب وعلى رأسه الولايات المتحدة الامريكية، وأهم هذه القضايا هو طبيعة النظام الاسلامي القائم في ايران والذي بدأ بانهيار نظام الشاه ووصول الخميني الى طهران واطلاقه حملة ضد الولايات المتحدة الامريكية معتبراً ايها بالشيطان الاكبر.

وكان الموقف العربي من هذا الصراع تمثل باتجاهين، الاول يرى ضرورة الوقوف الى جوار كل من يعادي الولايات المتحدة الامريكية لمحاولتها الدائمة لإذلال الدول العربية وعدم وقوفها تجاه قضيائهما واستغلال ثروتها ودعمها الكامل لإسرائيل،اما الاتجاه الثاني فيرى انه اتجاه الفراغ السياسي في الدول العربية فانه يجب عند توجيهه ضربة عسكرية لإيران من الولايات المتحدة الامريكية ان تكون هذه الضربة قاسمة للقوة الإيرانية (وسام الدين، ٢٠١٢).

المطلب الاول

ادوات الدول الشاطئية للهيمنة على مضيق هرمز والموقف الدولي منها

تهدد ايران بصفة متكررة بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية ويمثل هذا التهديد ضررا بالغا بالاقتصاد العالمي وسوف يرتد على ايران نفسها وعلى الدول المتقدمة خاصة المستوردة للنفط وعلى دول الخليج العربي الذي يمثل لها المضيق اهمية بالغة ومنفذًا لتصدير نفطها واستيراد بضائعها وسلعها.

ولا : امام دول الخليج عند اغلاق المضيق:

هناك بدائل عده منها انشاء خط انباب بين امارتي الشارقة والفجيرة ومن خلاله يتم نقل البترول بالسفن من موانئ الدول المصدرة الى امارة الشارقة حيث يتم تزويده ونقله عبر الانباب الى ساحل امارة الفجيرة على خليج عمان ومن ثم تحميده بالسفن مرة اخرى الى جهته دون المرور بمضيق هرمز . وتقوم هذه الدول الخليجية مجتمعة بمد خط انباب يربط هذه الدول بالمكان المناسب على الساحل العماني من بحر العرب او عبر الامارات الى ساحل امارة الفجيرة على خليج عمان.

ثانياً: المسؤولية الدولية الناجمة عن مخالفة النظام القانوني للمضيق :

هناك مسؤولية دولية تقع على الدول المشاطئة للمضيق عند مخالفتها للأحكام السابقة وعلى وجه الخصوص اعاقة الملاحة في المضيق حيث يحق لمجلس الامن الدولي التدخل المباشر على الامن الجماعي الدولي لأي نزاع يخل بالسلم والامن الدوليين ولا تستطيع اي دولة ان تمنعه بحجة عدم التدخل في شؤونها الداخلية . لأن هذا التدخل يكون لصالح المجتمع الدولي وله ايضا اتخاذ ما يراه مناسبا من تدابير سياسية او اقتصادية ضد اي دولة تهدد الامن الدولي ، وهنالك تدابير غير عسكرية لا تتفق بالغرض وهناك عسكرية تنص بموجب الفصل السابع من ميثاق الامم المتحدة ووفقا لذلك يجب على الدول المشاطئة للمضيق القيد بمتطلبات تيسير الملاحة الدولية بما يرتب عدم اعاقة مرور السفن الاجنبية عبر المضيق في اطار القواعد القانونية الدولية (مصدر سابق).

المطلب الثاني : التهديدات المتكررة بإغلاق مضيق هرمز

لوحت ايران اكثر من مرة وعلى رأسها الرئيس حسن روحاني بإغلاق المضيق امام ناقلات النفط ردا على العقوبات الاقتصادية المتكررة التي تفرضها واشنطن من خلال تقليلها ل الصادرات النفط الإيرانية إلى صفر ، واضعة بذلك مهلة امام الشركات والدول لوقف تعاملاتها النفطية مع ايران اثر انسحاب امريكا من الاتفاق النووي.

دول الخليج العربي والعراق التزموا الصمت تجاه التهديدات المتكررة كون هذه الدول المصدرة الاكبر عبر هذا المضيق، وما يثير الدهشة تعتبر هذه الدول المصدرة المتضرر الاكبر في حال قيود طهران بتنفيذ مخططاتها.

ردت المملكة العربية السعودية بانها مستعدة بتعويض النقص المتوقع في امدادات النفط العالمية . وبموازاة التهديد الإيراني وضع الرئيس الأمريكي دونالد ترامب ضغوطا على منظمة (أوبك) الدول المصدرة للنفط، وذلك لزيادة صادراتها النفطية لسد النقص، انتهت السياسة الأمريكية مبدأ التصعيد مع ايران ، واكدت باسلاح البحرية الأمريكية مستعدا وجاهزا لضمان حرية الملاحة وتذبذب حركة التجارة بصورة انسابية عبر مضيق هرمز.

الخاتمة :

بيان مدى أهمية المضيق الدولي ومدى الخلاف بين الدول المشاطئة للمضائق وبين الدول الغربية والذي سببه الاساسي اهمية المضائق في الحياة الدولية ورغبة الدول الغربية في السيطرة والاستثمار على المضائق ومعارضة الدول النامية له وهو ما ينطبق على مضيق هرمز الدولي والذي يعد اكثرا من غيره في الاهمية خاصة بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي وتطور حركة التجارة العالمية من والى منطقة الخليج والدول المجاورة له.

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

توضيح الحقوق والواجبات الملقاة على عاتق كل من الدول الشاطئية والمارة والمجاورة للمضيق . اظهار الاحكام المتعلقة لمضيق هرمز لإزالة اللبس بشأن نظام المرور لتسهيل حركة الملاحة الدولية فيه . توصلت دراستنا البحثية ان مضيق هرمز هو مضيق دولي تطبق عليه اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م ويخضع للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية خاصة الجزء الثالث منها والذي جاء بعنوان " المضائق المستخدمة للملاحة الدولية " في المواد الرابعة والثلاثين حتى الخامسة والاربعين .

قائمة المصادر

- الحديثي، خليل اسماعيل، تصور عربي للوضع القانوني الدولي لمضيق هرمز، شؤون عربية (مصر) العدد ٧٨ ، ١٩٩٤ ، ص .٥٨
- العناني، ابراهيم محمد، النظام القانوني لمضيق هرمز، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العددان الاول والثاني ، ١٩٨٨ ، ص ٢٢
- العوضي، بدرية عبدالله، حق المرور في مضيق هرمز الدولي شأن دولي ، مجلس القبس الكويتية.
- عبدالسلام، جعفر، مبادئ القانون الدولي العام ، ص ٦٩٢ .
- رفعت، محمد احمد، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص ٤١٣ .
- سرحان، عبدالعزيز، مبادئ القانون الدولي، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٥ ، ص ٣١٨ .
- نجم، عبد المعز عبدالغفار، مبادئ القانون الدولي العام ، ٢٠٠١-٢٠٠٢ ، ص ٣٨٣-٣٨٤ .
- محمد، عبدالقادر محمود، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الامم المتحدة للبحار سنة ١٩٨٢ م ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة اسيوط، ٢٠٠٨ .
- العكله، وسام الدين، مضيق هرمز بيت التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي ، دار بابل للدراسات والاعلام ٢٢ يناير .٢٠١٢
- بطرس البستانى ، محـيط المـحيـط ، طـ٣ ، بيـرـوت ، ١٩٩٣ ، ص ٤٧٧ .