المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية

اسم المقال: أحكام القانون الدولي للملاحة في المضائق الدولية دراسة تطبيقية على مضيق هرمز
اسم الكاتب: د. نواف موسى الزيديين
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8145
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 08:49 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية جامعة مؤتة ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

أحكام القانون الدولي للملاحة في المضائق الدّولية دراسة تطبيقيّة على مضيق هرمز

د. نواف موسى الزيديين *

تاريخ تقديم البحث: ٢٠٢٠/٧/١٦م. تاريخ القبول: ٢٠٢٠/١١/٢م.

ملخص

اتجهت الأنظار الدولية إلى المضائق وأهميتها بالنسبة لحركة التجارة والتواصل الدّولي، كأداةٍ للتحكّم الاقتصادي خاصةً في فترات الحروب والنزاعات ما بين الدول في العالم، وقد ارتبط التقنين الدولي للمضائق بعد ظهور أهميتها ودورها في التواصل الدولي، والتحكم الاقتصادي؛ لذلك تمّ استحداث قوانين دولية خاصة بالب

حار تهدف إلى إخضاع المضائق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية لاتفاقيّات خاصةٍ حاكمةٍ تُعرَف بمبدأ حرية المرور، بمعنى سماح الدول للسفن الأجنبية بالمرور الحر عبر المضيق بغضّ النظر عن المرور وطبيعته.

لذلك قامت الأمم المتحدة باستحداث قانون البحار لتنهي الجدل حول نظام المرور في المضائق الدولية، وظهور الانتقادات نتيجة خوف الدول المتاخمة للمضيق على سلامتها وأمنها وعلى الرغم من قيام العديد من الدول بالمصادقة على الاتفاقية، إلا أنه لا يزال موضع تساؤل وشكوك من قبل الدول الرافضة لهذا القانون ولم تقم بالمصادقة على الاتفاقية، لذلك فإن إشكالية الدراسة تكمُن في تفسير الغموض واللبس الدائر حول قانون البحار الصادر عام ١٩٨٢.

الكلمات الدالة: قانون دولي، ملاحة، مضائق دولية، مضيق هرمز.

* كلية الحقوق، جامعة مؤتة، الأردن.

حقوق النشر محفوظة لجامعة مؤتة، الكرك، الأردن.

Provisions of International Navigation Law in International Straits: An Applied Study on the Strait of Hormuz

Nawaf Musa Muslim Al Zaydiyin
Mutah University-Jordan

Abstract

International attention has turned to the straits and their importance for the movement of trade and international communication, as a tool for economic control, especially in periods of wars and conflicts between countries in the world. The international legalization of the straits has been linked after the emergence of their importance and role in international communication and economic control. Therefore, international laws on the seas were introduced that aim to subject the international straits used in international navigation to special governing agreements known as the principle of freedom of passage, meaning that states allow foreign ships to pass free through the strait, regardless of the nature of the passage.

Therefore, the United Nations introduced the Law of the Sea of 1982 to end the controversy over the traffic regime in international straits, which led to the emergence of criticism of it as a result of the countries bordering the straits as a result of fear for their safety and security, and despite the fact that many countries ratified the agreement, it remains questionable by the states that reject this law and have not ratified the convention, so the problem of the study lies in the explanation of the ambiguity and confusion surrounding this law.

Keywords: International Law, Navigation, International Straits, Strait of Hormuz

مقدمة:

تعددت ميادين استخدام البحار إلا أن استخدامها كميدان للملاحة التجارية يعد الأهم ويشكل العمود الفقري لاقتصاد الدول في عصر امتاز بالتبادل والترابط بين أعضائها، لذلك تعين إزالة المعوقات والعقبات التي من شأنها عرقلة حرية المرور عبد المضايق مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح الدول السيادية والأمنية والبيئية للدول المطلة على المضيق، مما توجب إيجاد نظام قانوني للمضائق الدولية شريطة أن تحقق التوازن بين المصالح الوطنية لدول المضيق ومصالح دول المجتمع الدولي.

وبما أن الدول لم تجد تعبيراً حقيقياً عن مصالحها في اتفاقية جنيف ١٩٥٨، لذلك قامت بالدعوة إلى إعادة النظر في هذه الاتفاقية حتى تعبر عن الوضع الجديد، لذلك قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة بدعوة مناقشة الاتفاقية، وطالبت اللجنة القانونية في عام ١٩٧٠ بدراسة قانون البحر كمحاولة لإعادة النظر في الاتفاقية، واستمرت اللجنة عشر سنوات في دراسة المسألة حتى خرجت بمشروع عام١٩٨٢ تحت مسمى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر والتي ألغيت بموجبها اتفاقية جنيف، إلا أن هذا القانون لا يزال يواجه الرفض من بعض الدول التي لم تصادق على الاتفاقية موضع تساؤل من قبل العديد من الدول الرافضة لهذا القانون ولم تصدق على الاتفاقية.

ويحتل مضيق هرمز مكانة جيوبوليتيكي (جغرافية- سياسية) بحكم موقعها الذي يربط بين خليج عُمان والخليج العربي، ويعتبر المضيق من الناحية القانونية من المضائق الدولية، وإغلاقه يشكل مشكلة اقتصادية تواجه دول العالم، كون دول الخليج تعتبر من أهم الدول المنتجة والمصدرة للنفط. لهذا جاءت الدراسة الحالية لبيان الجهود الدولية وبيان الأحكام الخاصة بالمضائق وبيان الثغرات القانونية المتعلقة بحق المرور عبر مضيق هرمز.

أهمية الدراسة:

ازدادت أهمية هذه المضائق نتيجة الاختراعات المتلاحقة التي ساهمت في استغلال البحار من خلال الأساطيل التي تم صناعتها كي تجوب البحار، كون الممرات تعتبر منافذ لتلك الأساطيل والسفن تنقلهم من بحر إلى بحر ومن محيط إلى محيط، فاحتلت المضائق أهمية خاصة لدى الدول والمنظمات الدولية، واشتعلت الحروب والنزاعات بين الدول بسبب أهمية تلك المضائق، كحرب عام (١٩٥٦) حين أعلنت مصر نيتها إغلاق مضيق تيران بوجه الملاحة الإسرائيلية، واشترك في تلك الحرب عدة دول مثل فرنسا وإنجلترا وإسرائيل.

وقديماً كانت الدول المجاورة للمضيق تتدعي سيادتها عليه، والتي أدت إلى حدوث العديد من النزاعات بين الدول نتيجة تلك السيادة، وقيام بعض الدول بمنع السفن من المرور في المضائق، بالإضافة إلى قيام بعض الدول بفرض رسوم على السفن العابرة من تلك المضائق مثل الدنمارك التي

كانت تفرض رسوم على البواخر التي تمر في مضايقها، إلى أن تم رفع تلك الرسوم مقابل تعويضات تدفعها الدول وذلك في معاهدة كوبنهاكن (Copenhagen Convention) عام (١٨٥٧) مقابل تعويضات تدفعها الدول المستخدمة لتلك المضائق، ونتيجة زيادة التجارة وزيادة حجمها العالمي، انهارت ادعاءات السيادة المطلقة عليها مما أدى إلى فتح المضائق أمام الملاحة.

أهداف الدراسة:

تكمن أهداف الدراسة فيما يلي:

- التعريف بالمضائق بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص والجهود الدولية لتنظيمها، وبيان الأحكام المتعلقة بالمضائق.
- بيان أهمية المضايق على التجارة العالمية بشكل عام والنفطية بشكل خاص، وما الانعكاسات السلبية على إغلاقها.
- معرفة مدى تأثير التهديدات الإيرانية على الملاحة في مضيق هرمز.
- توضيح الثغرات القانونية في حق المرور عبر المضائق بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص.
- رصد العلاقة بين تطور فكرة المضايق الدولية ومبدأ سيادة الدولة ومبدأ حرية المرور بالمضيق.

إشكالية الدراسة:

أوجدت الأمم المتحدة قانون البحار لعام ١٩٨٢ الخاص بالمرور العابر في المضائق لتنهي الجدل حول ماهية نظام المرور في المضائق الدولية بكونها حلقات الوصل بين دول العالم، وهذا النظام دائم ولا يمكن إيقافه بهدف ضمان حرية الملاحة، مما أدى إلى ظهور الانتقادات له نتيجة خوف الدول المتاخمة للمضيق على سلامتها وأمنها عند مرور الطائرات والسفن في المضيق مروراً عابراً، ونتيجة لأهميته قامت الاتفاقية بتحديد الحقوق والواجبات للدول المحاذية، وأدخلت عليه الاستثناءات لصالح المرور البري ومراعاة مصالح الدولة المحاذية الحيوية، وعلى الرغم من قيام الكثير من الدول بالمصادقة على هذه الاتفاقية إلا أن هذا القانون لا يزال موضع تساؤل من قبل العديد من الدول الرافضة لهذا القانون ولم تصدق على الاتفاقية، فقام الفقهاء والمفسرون في تفسير الغموض واللبس الدائر حول هذا القانون.

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتاريخي والتحليلي، حيث تم اعتماد المنهج الوصفي بهدف تحديد المفاهيم الأساسية، في حين المنهج التاريخي استخدم لمعرفة أصول المفاهيم الخاص بالدراسة، أما المنهج التحليلي فتم استخدامه بهدف تحليل وتفسير ما تضمنته الاتجاهات الفقهية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالمضايق بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص.

هيكل الدراسة:

تحقيقاً لأهداف الدراسة ووصولاً بها إلى غاياتها على الوجه الأكمل، فستكون خطة البحث على النحو الآتي:

المبحث الأول: تعريف المضيق الدولي والجهود الدولية لتنظيمها.

المبحث الثاني: حق المرور العابر للمضيق والتهديد الإيراني.

المبحث الأول: تعريف المضيق الدولي والجهود الدولية لتنظيمها

ساهم الفقه والقضاء الدوليين في وضع قواعد القانون الدولي المتعارف عليه، سواء في مجال قانون البحار بشكل عام أو المضائق بشكل خاص، حيث أن الفقه والقضاء لعبا دوراً هاماً بالمقارنة مع التشريعات الوطنية في إبراز النظريات الناظمة له، وشكلت معظم النظريات الفقهية بالإضافة إلى القرارات الصادرة عن محكمة العدل الدولية أساساً نظرياً ومنظماً للمضائق المستخدمة بالملاحة الدولية.

المطلب الأول: تعريف المضيق الدولي وأنواعها

كان الفقه ينظر للمضائق منظور جغرافي، ولم يكن هناك تمييز بين أنواع المضائق، إلا أنه مع تطور التجارة بين الدول تم اكتشاف الأدوار الجيوسياسية والاقتصادية للمضائق، مما جعل بعض الفقهاء الدوليين التمييز بين المضائق، وفيما يلي تعريف للمضائق حسب الفقه والقضاء ومحكمة العدل الدولية:

الفرع الأول: تعريف المضيق الدولي

اختلفت التعريفات الخاصة بالمضيق الدولي نتيجة اختلاف المعايير التي تم الاستناد عليها في وضع التعريف، وهذا الاختلاف في الكتابات الفقهية والاتفاقات الدولية، بالإضافة إلى محكمة العدل الدولية، بما يمكننا في نهاية الأمر الخروج بتعريف جامع للمضائق وفيما يلي عرض لتلك التعاريف:

أ- التعريف الفقهي للمضيق الدولي:

ينقسم الفقه الدولي لاتجاهين رئيسين في تعريف المضائق الدولية، وهو التعريف الجغرافي والوظيفي، فالتعريف الجغرافي يعتبر المضيق ممراً مائياً يفصل بين إقليمين ويصل بين بحرين، ولتحقيق صفة المضيق وفقا للاتجاه الجغرافي فإنه يتوجب توفر عدة شروط من أهمها[١]:

١. أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وذلك حسب مفهوم القانون الدولي.

(١) العكلة، وسام والحويش، ياسر، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (٢٧)، ٤، ٢٠١١، ص ٣١٠-٣١١.

٢. أن يتم تكوين المضيق بطريقة طبيعية، ويخرج عن تعريف المضيق القنوات التي يقوم الإنسان بحرفها، لتصل بين إقليمين أو بحرين كما في قناة السويس.

ويرى الاستاذ غانم بأن المضائق تعّرف على أنها: "عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين"(١). في حين عرّفها أبو هيف على أنّها: "الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي توصل بحرين وهي أما طبيعية تشمل المضائق، وإما صناعية تشمل القنوات"(٢)

في حين يرى الفقيه مودينج (Mywedding) المضيق بأنه: "مضيق له صفة جوهرية وهي أن يصل بين جزأين من أعالي البحار، وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية"(٣). أما الفقيه Donalt عرّف المضيق على أنه: "ممّر طبيعيّ ضيّق بين أرضين يكون بعرض لا يتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً، ويربط جزأين من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية، ويستخدم للملاحة الدولية".(٤) وقام بعض الفقهاء بالعمل على مزج المعيارين السابقين وقاموا بوضع تعريف شامل للمضائق الدولية، والاتفاق على عنصرين مهمين وأساسيين يتوجب توافرهما: الأول ضرورة أن يصل بين بحرين عامين بحيث تستبعد المضائق التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، والثاني أن يستخدم للملاحة الدولية(٥).

مما سبق يرى الباحث بأن التعريفات الفقهية للمضايق اتفقت على ضرورية أن تصل المضائق بين بحرين وقد تكون مضائق طبيعية أو صناعية ويتم استخدامها في الملاحة الدولية.

ب- التعريف القانوني للمضيق الدولي

أشار المعيار القانوني في تعريف المضيق الدولي إلى ضرورة أن يكون الممر البحري محدود الاتساع، وأن لا يزيد اتساعه عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلّة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوفر فيه شريط من البحر العالي على امتداده، لا يعد من

(١) غانم، محمد حافظ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، القاهرة، ص ١٦.

(٢) أبو هيف، على صادق (١٩٧٥) القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط١٢، ص ٤٥٥.

(4) MONDANGE(A), La Gestion des Ressources en Eau Douce en Droit International, Mémoire de Sèminaire Droit International Public, Universite de Lyon, Septembre 2009, p24. OMI, SHIPS' ROUTEING 2013 EDITION (Addendum January 2015.)

(4) DonatPharand, Canada's Arctic Waters in International Law, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

انظر: الذهبي، عبد الحق، اشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سابق، ص ٢٢.

(٥) العكلة، وسام والحويش، ياسر (٢٠١١) النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٣١٤.

المضائق ولا ينطبق عليها شروط نظامها، بل ينطبق عليه شروط نظام أعالي البحر العالي، شريطة أن يكون صالحاً للملاحة الاعتيادية الأمنية كاملة وبالخصائص الملاحية نفسها.[١]

وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن: "ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البري". وفي ذلك عرفت المادة (٤/١٦) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للمضيق على أنه: "الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحث الإقليمي لدولة أجنبية"[٢]، وطرأ تعديلات على هذا التعريف مع تطور القانون الدولي، ليصبح أكثر شمولاً وتحديداً، وهو ما يظهر في المادة (٣٧) بالقول: "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة أو جزءاً آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"[٣].

في حين عرفت محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في ٩ إبريل ١٩٤٩ المضيق الدولي بأنه "الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادة لأغراض الملاحة الدولية"[٤].

ومن خلال القرار الصادر من محكمة العدل الدولية يمكن أن نستخلص منه بأنه المحكمة قد رجّحت في قرارها العامل الجغرافي على العامل الوظيفي عند وضعها التعريف حين رفضت اعتبار أهمية المضيق أو حجم المرور للملاحة الدولية باعتباره معياراً حاسماً [٥]. ويتفق الباحث مع تعريف محكمة العدل الدولية كون التعريف شامل من حيث العامل الجغرافي والوظيفي للمضيق.

(1)Marie-Laure BONIFASSI, MontegoBay : 30 ans après Marie-Laure BONIFASSI

انظر العلكة، وسام الدين (٢٠١١) النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٣١٠.

(٢) اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨.

(٣) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢.

(4)Marie-Laure BONIFASSI, MontegoBay: 30 ans après Marie-Laure BONIFASSI Appropriation et exploitation des espaces maritimes: Etat des lieux, droit, enjeux, centre d'études supérieures de la marine 2012, p 175.

(٥) الجنابي، هديل، النظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، مجلة الطريق للتربية والعلوم الاجتماعية، المجلد (٦)،٢، ٢٠١٩، ص ١١٦.

الفرع الثاني: أنواع المضائق الدولية ومرورها المقرر

إنّ فهم نظرية المضائق الدولية، يتوجب علينا التركيز على المعايير القانونية والجغرافية والاقتصادية كافة، التي توصل إليها الفقهاء والقضاء والقانون الدولي والوطني معاً، والتي تنطلق من اعتبارات محددة لصالح فئات معينة من الدول قد تكون مضائقية أو غيرمضائقية، وفيما يلي عرض لأنواع المضائق الدولية وأحكام مرورها:

أولاً: أنواع المضائق الدولية

اختلف الفقه الدولي في تقسيم المضائق لعدة أنواع، حيث أن البعض منهم اعتمد المعيار الجغرافي والبعض الآخر اعتمد المعيار القانوني، ومنهم من جمع بين المعيارين(١)، كما يرى الفقه بأن مصلحة الجماعة الدولية تتركز على المضائق الواصلة بين جزأين من أعالي البحار، والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية الموصلة بين جزء من أعالي البحار ومياه إقليمية لدولة أخرى(٢)، لذا توجب علينا الفصل بين المضائق الدولية والمضائق المحلية، والتي يمر بها سفن الدولة صاحبة المضيق فقط، لذلك توجب علينا تحديد كل نوع من أنواع المضائق وكما يلي(٣):

١- المضائق الواقعة في المياه الداخلية لدولة: وهي المضائق التي تقع بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها، وهي أيضاً المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يتم فيه قياس البحر الإقليمي بالإضافة إلى أقليم الدولة البري، ومثل هذا النوع من المضائق يحق للدولة منع السفن من الدخول إليها، ما لم يوجد اتفاقية بين دولة المضيق وبين دولة السفينة تقضي السماح للسفن بالمرور.

٢- المضايق البعيدة عن الدول المحاذية: وهي المضائق التي تقع خارج البحار الإقليمية بوصفها مياه من أعالي البحار أو مياه منطقة اقتصادية، ومثل هذه المضائق يكون المرور فيها لأسباب قاهرة، وذلك لعدم وجود منفذ آخر، ولو وُجِد لما أجاز استخدامها، مثل مضيق هرمز في الخليج العربي.

٣- المضايق المتفق عليها بين الدول المحاذية: ويقصد بها المضائق التي تم بموجبها اتفاقيات بين الدول المحاذية الخاصة بالعبور فيها، وخضوعها لنظام المرور الذي يقام بين الدول المحاذية

(١) الأقرع، عبدالقادر، التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٧٢)، القاهرة، ٢٠١٦، ص ١٦٩.

(٢) فاروق صادق، مباحث في القانون الدولي للبحار، منشورات زين الحقوقية، لبنان، ٢٠١٥، ص ٦٩.

(٣) بهلول، حميدة، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الجزائر، ٢٠٠٩، ص ٧٨.

والدول التي يقع فيها المضيق، بغض النظر عن قانون البحار لعام ١٩٨٢ الواردة في اتفاقية الامم المتحدة، والتي نظمت قواعد المرور.

٤- المضائق الوطنية: وهي المحصورة بين جزء من دولة أو عدة دول مع توفر طريق صالح للمرور يؤدي لمنطقة اقتصادية أو أعالي البحار، إذ يعوض هذا المضيق الطريق الصالح للملاحة.

٥- المضائق المحصورة بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها: ويقع بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها مع وجود طريق آخر يمكن المرور منه للمنطقة الاقتصادية أو أعالي البحار مثل مضيق مسينا بين ساحل ايطاليا وجزيرة صقلية، وهنا يحق للدولة منع حق المرور وذلك وفقاً لنص المادة (١/٣٩) أو الاتفاق مع الدولة التي يقع فيها المضيق بإقليمها بالمرور منه حتى وإن كان هناك طريق صالحة للملاحة[١].

٦- المضائق التي تربط بين البحار: وهذا النوع من المضائق يربط بين جزء من منطقة اقتصادية أو من أعالي البحار، وجزء آخر من منطقة اقتصادية أو أعالي البحار مثل مضيق جبل طارق، وينقسم هذا إلى نوعين:

أولاً: ممرّات أو فتحات تؤدي إلى بحر داخلي: بمعنى أن يصل بين رقعة من أعالي البحار وبحر داخلي، وهنا تخضع للدولة الساحلية وتعتبر مياه اقليمية، ولها الحق في تنظيم الملاحة حسب مصالحها. وفي حال كانت تطل على دولتين أو أكثر تعتبر بحراً إقليمياً، وليس مياه وطنية مثل مضيق هرمز[٢].

ثانياً: ممرات تصل بين بحرين عاليين، وهو يحق للسفن التجارية أو الحربية بالمرور البري دون عائق أو ترخيص من الدولة المحاذية.

ثانياً: أحكام المرور العابر بمضيق هرمز

عرفت المادة (٢/٣٨) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار عام ١٩٨٢ المرور العابر على أنه: "ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق".[٣] أما المادة(٣٧) من ذات الاتفاقية المتعلقة بقانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢ فقد حددت نظام المرور

(١) المادة (١/٣٩) قانون البحار لعام ١٩٨٢، الامم المتحدة. وانظر الدويك، مسلم، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٠١,

(٢) تقرير محكمة العدل الدولية بتاريخ ١/اب/ ٢٠٠١. وانظر أيضاً: الدويك، مسلم، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلي الحقوقية، مرجع سابق، ٢٠١١.

(٣) اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. وأنظر أيضاً عبد المنعم، محمود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٩، ص ١٤٢.

العابر إذ أشارت بأن هذا النظام يطبق على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من المنطقة الاقتصادية أو من أعالي البحار وجزء آخر من منطقة اقتصادية أو أعالي البحار[١]. في حين نظمت المادة (٣٩) من اتفاقية قانون البحار واجبات الطائرات والسفن في أثناء ممارستها حق المرور العابر حيث أنها نصت على ضرورة أن تمضي السفن دون إبطاء عند مرورها المضيق وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال ضد سيادة الدولة الساحلية التي تطلق على المضيق وضمان سلامتها الإقليمية، وأي مخالفة يعتبر انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي، كما على السفن المارة مروراً عابراً أن تمتثل للإجراءات والأنظمة والممارسات الدولية للسلامة في البحر[٢].

أما المادة (٤٠) فقد نصت: "ليس للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي في أثناء مرورها العابر في المضيق أية نشاطات بحث أو مسح دون أذن سابق من الدول المحاذية للمضايق"[٣].

مما سبق يرى الباحث بأنه وبناء على هذا النظام فإن السفن والطائرات جميعها تتمتع دون تمييز سواء أكانت تجارية أم غير تجارية بحق المرور العابر ولا يجوز إعاقتها، ويفسر المرور العابر على أنها ممارسة السفن حرية الملاحة والعبور المتواصل السريع في المضيق، ولا يمنعها ذلك من دخول الدولة الساحلية التي تطل على المضيق ومغادرتها والعودة منها، مع ضرورة مراعاة شروط الدخول لتلك الدول، ولا يمسّ نظام المرور خلال المضيق النظام القانوني للمياه.

المطلب الثاني: الجهود الدولية لتنظيم الملاحة في المضايق الدولية

تخضع المضائق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية والتي عرفتها المادة (٣٧) على أنها المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، لاتفاقيات خاصة حاكمة والتي تعرف بمبدأ حرية المرور بمعنى سماح الدول للسفن الأجنبية بالمرور الحر عبر المضيق بصرف النظر عن طبيعة هذا المرور، والبعض يفسر هذه الحرية باعتبارها إخضاع المرور للتنظيم الدولي، في حين ذهب البعض الآخر إلى أنها تقضي بأنه ليس للدولة الاقليمية الحقّ أن تعرقل المرور عبر المضيق، ومن ثم فلا

(١) المادة (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) المادة (٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

(٣) المادة (٤٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

يوجد هناك معنى واضح متفق عليه لمبدأ حرية المرور، إلا أنه يمكن أن نرصد بشكل عام وجود عنصرين أساسيين لهذا المبدأ[١]:

العنصر الأول: وهو الالتزام القانوني للدول بالسماح للسفن بالمرور الحر وعدم وضع عراقيل أو عقبات أو أي موانع قانونية تمنع السفن الأجنبية من استعمال الممرات المائية[٢].

العنصر الثاني: وهو يتعلق بالجانب الفني للمرور، من حيث منع وضع المعوقات المادية أمام العبور وتحسين وتطوير الممر المائي والمحافظة على تسهيلات استعماله على النحو الملائم[٣].

ويرى الباحث بأنه على الرغم من الحرية التي تم منحها للسفن بالعبور الحر إلا أنتلك الحرية ليست على إطلاقها، بل تم تحديدها وتحجميها بالعديد من الالتزامات الواقعة على السفن المارةعبر الممر المائي، تُلزم السفن بضرورة الالتزام بقواعد قانونية منظمة له وعدم القيام بأي تصرف من شأنه الإضرار بمصالح وأمن الدولة المحاذية، وفيما يلي أهم الجهود الدولية التي ساهمت في تنظيم الملاحة بالمضائق الدولية[٤]:

١. تنظيم المرور في المضايق البحرية وفقا للاتفاقيات الدولية:

تعد اتفاقية جنيف لقانون البحار الصادرة عام ١٩٥٨، أولى الاتفاقيات الدولية التي أقر فيها مبدأ حرية المرور البرّي للسفن الأجنبية عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية، التي تربط بين جزأين من أعالي البحار، وفي عام ١٩٧٣ تم عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والذي وجدت فيه العديد من الدول فرصة سانحة للمطالبة بإعادة النظر في أحكام اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لقانون البحار التي لم تشارك في صياغتها، وذلك لخضوعها في تلك الفترة للاستعمار، كما كانت الدول تأخذ على القواعد الواردة في هذه الاتفاقية أنها قاصرة على توفير القواعد القانونية اللازمة للدولة الساحلية التي تمكنها من مكافحة التلوث البحري، والقضاء على مشكلة الصيد غير المنظم والغير قانوني التي تقوم

(١) عامر، صلاح الدين، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٣١.

(٢) البحريني، علي، خانداني، بهروز، دراسة حرية العبور من المضايق وإمكانية غلق مضيق هرمز بموجب القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٢٤٢.

(٣) حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص١٤١.

(٤) على صراف، مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد، موقع ميدل ايست أونلاين الإلكتروني، ٢٠٠٨، ص٩٨. وأنظر أيضاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

بها الأساطيل الأجنبية أمام السواحل الوطنية، مما أسفر عن ظهور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢[١].

٢. أنواع المرور في المضيق الدولي:

يقسم القانون الدولي المرور في المضائق إلى نوعين[٢]:

أ- نظام المرور البري: وهذا النظام مطبق في المضائق التي تصل ما بينبحر إقليمي لدولة أجنبية بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، شريطة عدم الدخول في المياه الداخلية، ويكون المرور بريًا في حال كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية وأمنها، وتلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض شروط من شأنها حرمان السفن الأجنبية من المرور البري أو تعطيله بأي شكل من الأشكال. وأشارت المادة (٢٢) الحالات التي يحق للدولة الساحلية فرض شروط على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البري[٣]؟

ب- نظام المرور العابر: وهذا النوع من المرور يخص المضائق الواصلة بين بحرين عاليين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ويقصد بذلك حرية الملاحة بهدف العبور المتواصل السريع عبر المضيق، ويطبق هذا النوع من المرور في حالة أن يكون المضيق هو الممر الوحيد، بينما إذا كان المضيق ممراً اختيارياً فإنه يكون مروراً برياً [٤]. وهذا ما أكدت عليه المادة (٣٨) من قانون البحار الصادر عام ١٩٨٢.

مما سبق يرى الباحث بأن الاتفاقيات المختلفة وأحكام القضاء ذات الصلة أكدت على وجوب مرور السفن التجارية عبر المضائق الموصلة بين بحرين عاليين وعدم جواز إغلاقها في وجه الملاحة، بهدف تشجيع التجارة بين الدول، وحرصاً على مصالح الدول الاقتصادية.

المبحث الثاني: أحكام القانون الدولي للملاحة في مضيق هرمز

أقرّ القانون الدولي مبدأ حرية المرور للسفن في جميع الدول عبر البحار والمحيطات، باستثناء الممرات والمضايق حيث فرض عليها قيوداً سواء على الدولة صاحبة الإقليم أو السفن المارة، وذلك لأهمية المرور عبر المضائق، وحاولت العديد من الدول ضبط مسألة المرور لتتوافق ومصالحها

(١) عدنان، سلمى، مضيق هرمز بين الأهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، مجلة شواطئ الصادرة عن قيم الإعلام والعلاقات العامة في جامعة البصرة، العراق، العدد(صفر)، ٢٠٠٨، ص ٢٥٨.

(٢) مناصرية، زهره، حق المرور عبر المضايق والقنوات الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الجزائر، ٢٠١٦، ص ٨٩.

(٣) اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٤) بهلول، حميدة، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص٩٧.

الاستراتيجية، حيث تم ذلك من خلال اتفاقية ١٩٥٨، والذي سرعان ما تحول للمطالبة بنظام جديد يوفر حرية الملاحة دون قيد، والذي تم في اتفاقية ١٩٨٢، واستحداث نظام المرور العابر والذي يطبق على طائفة من المضائق الدولية.

المطلب الأول: تعريف مضيق هرمز والوضع القانوني له

الفرع الأول: التعريف بمضيق هرمز:

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين من البحار العالية، حيث يقع مضيق هرمز في الجزء الشرقي للخليج العربي، والجزء الشمالي الغربي لخليج عُمان، تطل عليه عُمان جنوباً، وتطل عليه إيران شمالاً وشرقا، وفي مدخل المضيق يوجد عدة جزر باتجاه الخليج العربي، وهذه الجزء التي تتحكم بالممرات الملاحية الرئيسة، ويبلغ عرض أكبرها حوالي (٢٦) ميلاً بحرياً[١] ويعتبر مضيق هرمز المنفذ الوحيد للخليج العربي، ويربط نفسه بين البحار العالية لمياه الخليج العربي وخليج عمان، حيث أن المضيق هو المنفذ الوحيد للخليج العربي التي يؤدي إلى البحار المفتوحة بخليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي، ومياه المضيق تدخل بأكملها في البحر الإقليمية للدوليتن المحاذية له، وتأخذان معياراً ١٢ ميلا في تقسم بحرهما الإقليمي وفق اتفاقية (١٩٨٢) [٢]، كما يصل المضيق بين جزء من أعالي البحار وجزء من المناطق الاقتصادية الخاصة، لذلك ينطبق على مضيق هرمز وصف المضيق الذي يقع بين أراضي دولتين، وفي هذه الحالة يكون خاضعاً لسيادة الدولة الساحلية واختصاصها حسب اتساع المضيق، ولكون مضيق هرمز يربط بين جزأين من البحار العالية، لذلك فإن المضيق يخضع لقواعد المرور العابر للملاحة الدولية، بمعنى عدم حاجة السفن للحصول على إذن مسبق، وهذا ما تصر عليه بقية دول الخليج على حقها بالمرور العابر دون أية إعاقة[٣].

وتزداد أهمية مضيق هرمز كونه المنفذ الوحيد للعديد من الدول مثل الكويت وقطر والعراق والبحرين، والتي تعاني من نقص المنافذ البحرية على عكس الإمارات والسعودية وإيران، كما يزيد أهمية مضيق هرمز هو أنه يقع في منطقة الخليج العربي والذي يعد أهم منطقة في العالم لإنتاج النفط، حيث يقدر عدد الشحنات العابرة بمضيق هرمز ما يزيد عن ٤٠٪ من نفط العالم[٤].

(١) حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ١٤٩.

(٢) المادة (٣) من قانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) الفتلاوي، سهيل، موسوعة القانون الدولي – القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص١١٦,

(٤) سويلم، حسام، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني– الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مرجع سابق، ص ٨٢.

مما سبق يتبين بأن مضيق هرمز يعتبر صمام أمني رئيسي للطاقة كما يعتبر ممراً هاماً للنفط فهو بمثابة المنفيذ البحري الوحيد للدول المصدرة للنفظ، كما يمثل المضيق موقعاً جغرافياً اقتصادياً وسياسياً مميزاً، لذلك احتل أمن الخليج ومضيق هرمز أبعاداً محلية وإقليمية ودولية، وتنافس الدول الكبرى على هذه المنطقة الاستراتيجية.

الفرع الثاني: الوضع القانوني للمضيق

قبل أن نتطرق للوضع القانوني للمضيق يتوجب علينا أن نشير إلى عدة نقاط رئيسية تخص المرور في المضيق وكما يلي:

أولاً: الممر الصالح للملاحة بمضيق هرمز هو الممر الواقع بين جزيرة لاراك (Larac Island) وبين شبه جزيرة مسندم العمانية، والذي يبلغ طوله (١٥) ميلاً وعرضه يصل إلى (٢٦) ميلاً، إلا أن شركة الملاحة تفضل استخدام الممر الصغير والذي يقع بين جزيرة قوين الصغرى واحدى جزر مسندم والذي يبلغ طوله (١١) ميلاً وعرضه (٥) أميال[١].

ثانياً: تنص المادة (١٦) من اتفاقية جنيف تنص على عدم إيقاف المرور البري للسفن المستخدم للممرات المستعملة بهدف الملاحة الدولية، والذي ينطبق على مضيق هرمز[٢].

ثالثاً: صدور قرار من جامعة الدول العربية ينص على حرية الملاحة في مضيق هرمز، تحت رقم(٢٩٧٨) عام ١٩٧٣، والذي نتج عنه قبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان[٣].

رابعاً: عدم وجود اتفاقيات إقليمية نظمت المرور بالمضيق، وبالتالي فإنه يخضع لأحكام القانون الدولي للبحار.

مما سبق فإنه يمكن القول بأن النظام القانوني المستخدم في المضيق هو نظام المرور العابر والذي تناولته اتفاقية (١٩٨٢) ويخضع للأحكام الواردة في الجزء الثالث والذي يتعلق بالمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية (المادة ٣٤-٤٥). وكان لانعدام وجود اتفاقية إقليمية بين الدول المعنية والمحاذية تنظم الملاحة فيه، أصبح مضيق هرمز يخضع لقواعد الملاحة الدولية، وأصبح بعد اتفاقية عام (١٩٨٢) يطبق عليه نظام المرور العابر شريطة أن يكون المرور سليماً والتزام السفن العابرة له بالقيود المنصوص عليها بالاتفاقية، ويحق للدول المحاذية للمضيق إبرام اتفاقيات مع الدول المطلة على

(١) الجنابي، هديل، النظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، مرجع سابق، ص ١١٨.

(٢) فاروق صادق، مباحث في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٧٤.

(٣) الأقرع، عبدالقادر، التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته، مرجع سابق، ص ١٧٦.

الخليج وغيرها من الدول المهتمة بالمرور من المضيق شريطة ألّا يُمسّ بالمبادئ العامة للمرور عبر المضائق وعدم التمييز بين الدول[١].

كما حددت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ الملاحة داخل المضيق، بهدف ضمان حرية الملاحة فيها، حيث عرفت الفقرة الثانية من المادة (٣٨) المرور العابر على أنه: "ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق"، بموجب هذا النظام يحق لجميع السفن والطائرات سواءً كانت تجارية أم غير تجارية أم كانت حربية بالمرور الحر بالمضيق، ولا يجوز إعاقتها، شريطة ألّا يمس النظام القانوني للمياه التي يتشكّل منها ولا يحدّ الدولة الساحلية المطلّة على المضيقفي تطبيق سيادتها، كما نصت المادة (٣٩) بأنه على السفن والطائرات أثناء المرور: "أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، والامتناع عن التهديد أو استعمال القوة ضد سيادة الدولة المحاذية للمضيق وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي".

وقد عبرت الدول العربية كذلك عن موقفها في توصيات مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم٢٩٧٨ لعام ١٩٧٢ بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان، إلا أنه في إطار مناقشة لجنة الخبراء العرب التي تشكلت لدراسة موضوعات قانون البحار، برز رأيان بشأن تلك الحرية: الأول يرى ضرورة الأخذ بنظام المرور العابر كما هو مقترح أمام مؤتمر الأمم المتحدة، أما الرأي الثاني طالب بنظام المرور البري عبر هذه المضائق[٢].

أما فيما يتعلق بالتزامات الدول الساحلية على المضيق، فهي تتعلق بتنظيم حركة الملاحة عبر المضيق بما يتوافق مع الأنظة الدولية المتعارف عليها، ولها الحق في أن تعتمد قوانين خاصة وأنظمة تتعلق بالمرور العابر تضمن بها سلامة الملاحة في مضيقها، بشرط عدم قيام الدولة بالتمييز في تطبيق هذه القوانين حسب السفينة الأجنبية ودولتها، ودون محاباة للدولة المالكة، وألّا تعيق حرية المرور العابر للسفن[٣].

وفي حال قيام السفينة بمخالفة القوانين، فإنه يتوجب على دولة السفينة تحمّل مسؤولياتها وتعويض الخسائر التي نتجت عن الضرر الذي لحق بالدولة الساحلية، كما يتوجب على الدولة الساحلية في حال

(1)LaPêche Côtier Et Artisanale Au Maroc, Rapport Statistiques Octobre 2015, O.N.P, (En Ling), p 210.

(٢) قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم ٢٩٧٨ لعام ١٩٧٢، وانظر أيضاً: مناصرية، زهره، حق المرور عبر المضايق والقنوات الدولية، مرجع سابق، ص ٩٤.

(٣) مناصرية، زهره، حق المرور عبر المضايق والقنوات الدولية، مرجع سابق، ص ٩٥.

علمها بوجود خطر محتمل قد يهدد الملاحة داخل المضيق الإعلان عنه، ولا يحق للدولة حق إيقاف المرور العابر تحت أي ظرف(١).

وفي ذلك حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادر عام (١٩٨٢) حقوق الدول الساحلية التي تطل على الخليج أو المضيق، كما ركزت على حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة في الملاحة الدولية، أما فيما يتعلق بالمسؤولية الدولية في المضيق، فقد راعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلة على الخليج أو المضيق. وفي حال مخالفة الدولة أحكام المسؤولية الدولية وبشكلٍ خاصٍ إذا ترتّب على تصرف الدولة المطلّة على الخليج أو المضيق إعاقة الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، قد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي الذي من مسؤولياته الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي(٢).

كما نظمت الاتفاقية الصادرة عن الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار في المادة (١/٣٩) الواجبات الملقاة على عاتق السفن عند استخدامها المضيق وحقها بالمرور العابر، شريطة الحفاظ على أمن وسلامة الدول المحاذية، وضرورة مرور السفن المتواصل دون الإبطاء، والامتناع عن القيام بأي تصرف من شأنه تهديد سيادة الدولة الساحلية وأمنها وسلامتها الإقليمية، وأن أي تعدٍ يعتبر مخالفاً ومنتهكاً لمبادئ القانون الدولي وقواعد الميثاق، وكذلك ضرورة الامتثال لقوانين وإجراءات تنظيم الملاحة المقبولة دولياً أو التي أقرتها الدولة صاحبة الاختصاص كقوانين عامة. كما نصت المادة (٤٠) من ذات الاتفاقية أنه لا يجوز للسفن القيام بأية نشاطات بحثية أو مسحية بما في ذلك سفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي دون إذن مسبق من الدولة المحاذية للمضيق. كما أنه عند قيام أي سفينة تتمتع بحصانة السيادة بتصرف يخالف القانون والالتزامات الواقعة عليها فإنه دولة علم السفينة تتحمل أي ضرر أو خسارة يلحق بالدولة الساحلية للمضيق جراء مخالفة الالتزامات والقوانين وهذا ما أكدت عليه قرار محكمة العدل الدولية في حكم صادر لها في قضية مضيق كورفو(Corfou) عام ١٩٤٩م. حين نص القرار على أنه: "أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم

(١) المادة (٢/٢٤) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) البحريني، علي، خانداني، بهروز، دراسة حرية العبور من المضايق وإمكانية غلق مضيق هرمز بموجب القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٢٣٥.

في عبور سفنها الحربية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدول المحاذية، شريطة أن يكون المرور بريّاً"[١]

مما سبق يرى الباحث بأنه في حال مباشرة مجلس الأمن وفقاً لميثاق الأمم المتحدة لاختصاصه في حفظ الأمن الجماعي، فإن له الحق والسلطة بالتدخل المباشر بأي نزاع يخلّ بالسلم والأمن الدوليين، ولا يحق لأي دولة أن تمنعه، كون تدخلها ينصب في مصلحة المجتمع الدولي. كما يحق لمجلس الأمن أن يتخذ كل ما يراه مناسباً من وسائل سياسية واقتصادية ضد أي دولة تهدد الأمن والسلم الدوليين، في حال رأى مجلس الأمن أن التدابير غير العسكرية غير كافية ولا تفي بالغرض فإن له الحق باتخاذ إجراءات ذات طابع عسكري.

المطلب الثاني: الموقف الإيراني بإغلاق مضيق هرمز

تعتمد إيران على مبدأ أساسي في عبور مضيق هرمز وهو نظام العبور البري، وذلك استناداً لاتفاقيات جنيف الصادرة عام (١٩٥٨)، والتي تعتبر إيران طرفاً فيها، والتمسك بأن هذا المبدأ هو جزءاً من القانون الدولي العرفي، وهذا النظام يؤكد على أن كل السفن لها الحق بالعبور في المضيق شريطة ألّا تتسبب بأي ضرر لإيران، ومن وجهة نظر إيران بأنه يحق لها أن توقف أي سفينة من عبور المضيق في حال اعتقاد إيران بأن السفينة قد تسبب ضرراً[٢].

وقامت إيران بفرض نظام المرور البري في مضيق هرمز، ولتحقيق هذا النظام قامت باعتراض دخول غير مصرّح به لسفينة أمريكية عام (٢٠١٥) والاصطدام مع قارب تابع للقوات الأمريكية واعتقال ركابها، بالإضافة إلى اعتقال خمسة بريطانيين دخلوا المضيق بشكل غير قانوني عام (٢٠٠٩).

وبرزت قضية مضيق هرمز كورقة هامة بيد إيران للضغط على الأطراف الدولية ووقوفها إلى جانب المصالح الإيرانية في ظل الأزمة النووية المحتدمة بينها وبين أمريكا، وتزداد تلك القضية أهميّةً مع تزايد التهديدات التي يطلقها الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة الدوليّة، وتكررت التهديدات بعدة مناسبات منذ الثمانينات من القرن الماضي إبان الحرب الإيرانية– العراقية، وتجددت بعد فرض مجلس الأمن الدولي عدة عقوبات اقتصادية وسياسية بموجب قرارات (١٧٣٧، ١٧٤٧، ١٨١٠، ١٩٢٩). وأثارت هذه التهديدات العديد من التساؤلات والمخاوف لدى دول الجوار،

(١) موجز الأحكام والفتاوي والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، ١٩٩١، منشورات الأمم المتحدة، St/LEG/SERF/1 ص٢.

(٢) العكلة، وسام والحويش، ياسر، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٣٢١.

والتي ستتأثر بشكل مباشر من إغلاق مضيق هرمز، وخصوصاً فيما يتعلق بتدفق النفط من دول الخليج إلى الأسواق العالمية(١).

كان وما زال للموقع الاستراتيجي لمضيق هرمز دور كبير في اهتمام العالم، على الأصعدة كافة القانونية والسياسية والجغرافية، واكتسبت التهديدات الصادرة من إيران الأهمية القصوى كون ناقلات النفط تمرّ بقرب الجزر التي تسيطر عليها إيران، بالإضافة إلى امتلاك إيران قواعد بحرية ضخمة تسهم في زيادة قدرتها على مرور السفن بالمضيق، ولقد أولت إيران الاهتمام بقواتها البحرية وتمكينها وتطويرها والعمل على امتلاكها أحدث الأسلحة والأنظمة البحرية، وزادت في عدد مناوراتها البحرية والعسكرية وتقوية دفاعاتها الجوية، كما ركّزت إيران على تطوير القوارب الصغيرة بتجهيزها بصواريخ سطح–سطح أو راجمات كاتيوشا أو مدافع رشاشة عملاقة لشنّ هجمات سريعة، كما تعاونت مع كوريا الشّمالية في تطوير غوّاصة صغيرة يمكنها شن عمليات إنزال لمجموعات كوماندوز لمهاجمة أهداف وقواعد بحرية معادية، وامتلاك إيران صواريخ بحر–بحر مخصصة لتدمير السفن الحربية والغواصات المتواجدة تحت الماء والتي يمكن تفادي رصدها بالسونار(٢) بهدف إعاقة الملاحة في المضيق وإنهاك القوات البحرية الأمريكية والغربية المجهزة للحروب التقليدية(٣).

ويخضع مضيق هرمز لقواعد قانون البحار الصادر عام (١٩٨٢)، والتي لم توقع عليه الولايات المتحدة الأمريكية، كما أن إيران لم تصادق عليه أيضاً، وأنها غير ملزمة بتطبيقها، الذي فتح باب التفسيرات والاجتهادات حول النظام القانوني الواجب تطبيقه بالمضيق.

مما سبق يرى الباحث بأنّما زاد الأمور تعقيداً في مضيق هرمز هو خضوع المضيق طوال السنوات السابقة لنظام الترانزيت الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما مرورها كان بشكل سريع دون تهديد أو توقف، وهو ما قد أصبح بمثابة عرف اعتادت عليه السفن والدول عند مرورها بالمضيق، بالإضافة إلى عدم وجود معاهدة دولية أو إقليمية ينظم الملاحة في مضيق هرمز.

(١) عمران، نعيمة، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، مرجع سابق، ص ٦٧.

(٢) يوسف، شلي، أمريكا والعجز في حسم الملف النووي، خيارات الحرب الكارثية، مجلة العصر، ٢٠٠٦، ص٧. وانظر أيضاً، محمد حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب، الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مركز سبأ للدراسات الاستراتيجية، ٢٠٠٨، ص٩.

(٣) عمران، نعيمة، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، مرجع سابق، ص ٦٧.

ولقد أصدر مجلس الأمن العديد من الأحكام والقرارات في حالات مماثلة والخاصة بقيام إيران بالتهديد بإغلاق المضيق وكما يلي[١]:

- أصدر مجلس الأمن قرار برقم (٥٤٠) في عام ١٩٨٣ عقب قيام إيران بالتهديد بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، ونص القرار الصادر على التأكيد بحرية الملاحة في مضيق هرمز من وإلى جميع دول العالم، وعلى إيران احترام هذا الحق[٢].
- أصدر مجلس الأمن قرار رقم (٥٥٢) عام ١٩٨٤، تضمن القرار موقف المجتمع الدولي من حرية الملاحة في الممرات الدولية، والسماح للسفن التجارية بحرية المرور، ودعا القرار إيران إلى ضرورة مراعاة المبادئ التي وردت في القرار[٣].

وفيما يتعلق بالحكم القانوني المتعلقة بالتهديدات الإيرانية، فإن كافة القواعد القانونية سواء العرفية أو الاتفاقيات الدولية أو قرارات مجلس الأمن وأحكامه أكدت على حرية الملاحة عبر المضايق والممرات المائية، وعلى عدم مشروعية التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، لما للإغلاق من سلبيات وأضرار بمصالح الدول الاقتصادية[٤].

يرى البعض بأن إيران قادرة على عرقلة الملاحة عبر المضيق، خصوصاً بعد قيامها بتطوير قدراتها العسكرية البحرية، بينما الاتجاه الثالث يحذر من فكرة التهديد بإغلاق المضيق حتى ولو كان مؤقتًا ولفترة قصيرة نظرًا لما سيحدثه من تداعيات اقتصادية سلبية تمتد آثارها لفترات زمنية طويلة[٥].

في حين يرى الباحث بأن إيران غير قادرة على الإغلاق الفعلي للمضيق، بل تقوم باستخدام التهديد بإغلاق المضيق كورقة ضغط على الجانب الأمريكي والغربي حتى يتم تخفيف العقوبات الاقتصادية على إيران، والخلاص من الحصار التجاري المفروض عليها.

(١) عدنان، سلمى، مضيق هرمز بين الأهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، مرجع سابق، ص ٢٦١,

(٢) بهلول، حميدة، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص١٠٢.

(٣) قرار مجلس الأمن رقم (٥٥٢) عام ١٩٨٤.

(٤) بهلول، حميدة، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص١٠٧.

(٥) قرارات مجلس الأمن رقم _١٧٣٧ الصادر بتاريخ ٢٩/مارس/٢٠٠٦، وقرار رقم (١٧٤٧) بتاريخ٢٤/مارس/٢٠٠٧، وقرار رقم (١٧١٠) بتاريخ ٢٥/ابريل/٢٠٠٨، وقرار مجلس الأمن رقم (١٩٢٩) بتاريخ ٩/يونيو/٢٠١٠.

الخاتمة:

مما لا شك فيه أن للمضائق البحرية أهمية كبيرة في حياة الشعوب كونها أداة رئيسة في عمليات النقل والمواصلات بين الأمم، ولذلك سعى المجتمع الدولي الى تنظيم استغلال هذا المورد الهام، ووضع القواعد الناظمة له، وقد احتل موضوع تنظيم الملاحة في المضايق الدولية مكاناً مهماً وبارزاً نظراً لما لهذه المضائق من تأثير فاعل في سير العمليات الملاحية عبر البحار، وما تشكله من حلقات وصل رئيسة فيما بينها.

ونتيجة التطور التكنولوجيّ الهائل في وسائط النقل بعد الحرب العالمية الثانية وما رافقه من تقدم ملموس في الأنشطة التجارية والعسكرية وتطور الاستراتيجية البحرية لدى الدول أسهم ذلك في تطور النظام القانوني الملاحي للمضائق الدولية، وهذا يبدو جلياً من خلال القواعد التي تم أرستها الممارسات العرفية والاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ التي منح الكثير من المضائق الصفة الدولية والتي لم تكن تخضع لهذه الصفة من قبل، كما قامت بالتوسع في مفهوم المرور عبر المضائق الدولية من حق المرور البري إلى حق المرور العابر الذي يعتبر في رأي البعض الأقرب إلى نظام المرور الحرّ في أعالي البحار.

ويعد استخدام البحار كميدان للملاحة التجارية بين الدول هو الأهم على الإطلاق، ويعتبر العمود الفقري لاقتصاديات الدولة، لذلك كان يتوجب على المجتمع الدولي إزالة اللبس والغموض والمعوقات التي تعرقل حرية الملاحة عبر المضائق، من خلال إيجاد نظام ملاحي خاص بالمضائق الدولية يحقق العدالة بين مصالح الدول الوطنية من جهة ومصالح المجتمع الدولي من جهة أخرى.

النتائج:

- على الرغم من وجود عدد من القواعد القانونية الناظمة لحركة الملاحة الدولية في المضائق، إلا أنها لا تنفذ على نحو كافٍ لردع الدول، وعدم القيام بأي تصرف سيؤدي لإعاقة حركة التجارة عبر هذه المضائق.
- وفقا لميثاق الأمم المتحدة يتولى مجلس الأمن مسؤولية حماية الأمن والسلم الدوليين بما فيها الأمن المائي والذي يتضمن المرور الحرّ والآمن عبر هذه الممرات، إلا أنه على أرض الواقع فإن تطبيق تلك المسؤولية وما يلحقها من جزاءات تخضع لمبدأ توازن القوى بين الدول، بل أن بعض الدول تستخدم حق النقض الفيتو الذي يكسبها حصانة تجاه تلك المسؤولية.
- تعتبر إيران إغلاق مضيق هرمز ورقة ضغط مهمة جداً في رفع العقوبات الاقتصادية عنها، وتمتلك إيران القدرة العسكرية ما يمكنها من إغلاق المضيق، ولديها معرفة كاملة بالأضرار التي يمكن أن تنجم عن هذا التصرف، والذي قد يترتب عليه خسائر عسكرية واقتصادية وحدّة في الرد

الأمريكي والغربي، لذا فإنه من المتوقع ألا تلجأ إلى هذا التصرف إلا عندما يحدث اعتداءات عسكرية عليها، كما سيكون إغلاق المضيق خاضع لمنطق التدرج وليس الإغلاق النهائي مرة واحدة.

التوصيات:

- نوصي المجتمع الدولي بضرورة أن يكون عادلاً ومنصفاً في التعامل مع القضايا الدولية كافة، ويتوجب على الدول المطلّة على مضيق هرمز التفاوض مع بعضها بعضاً ووضع ترتيبات أو اتفاقيات فيما بينها تنظم الملاحظة في المضيق وانسيابها بما يحقق مصلحة جميع الدول.
- يجب إعادة النظر في حق بعض الدول في استخدام الفيتو عند مخالفتها للقواعد القانونية الدولية الناظمة للملاحة في المضائق.
- ضرورة توصل المجتمع الدولي مع إيران لحل يرضي الطرفين على جميع القضايا التي تضر بالمجتمع الإقليمي والدولي، ورفع العقوبات عنها لما للعقوبات من تأثير سلبي على الاقتصاد الإيراني، والذي يجعل إيران تهدد بين الحين والآخر بإغلاق المضيق.
- ضرورة تطبيق القواعد الخاص بتنظيم حركة الملاحة في المضائق بكل حياديّة وعدم إخضاعها لتوازن القوى بين الّدول.

References:

Ibrahim Al-Anani, Law of the Sea, General Principles - Maritime Navigation - Maritime Fishing, Arab Thought House, Jordan, 1985.

Abu Haif, Ali Sadiq, Public International Law, knowledge facility, Alexandria, twelfth Edition, 1975.

Judgments, nonbinding legal opinion and Orders of the International Court of Justice, 1991, United Nations Publications, St / LEG / SERF / 1, p. 2.

Al-Aqra', Abdul-Qader, The Iranian Threat to Close the Strait of Hormuz and the Extent of Its Legitimacy, The Egyptian Journal of International Law, Volume (72), Cairo, 2016.

Al-Bahraini, Ali, Khandani, Bahrouz, Investigating the Freedom of Crossing from the Straits and the Possibility of Closing the Strait of Hormuz Under the International Law, Strategic Studies Group for the Humanities and Islamic Sciences, Issue (1), 2017.

Bahloul, Hamida, The Legal System for Transit Traffic in the Light of the United Nations Convention on the Law of the Sea in 1982, Algeria, 2009.

Al-Janabi, Hadeel, The International Legal System of the Strait of Hormuz and its Importance in the Oil Trade, Al-Tareeq Journal for Education and Social Sciences, Volume (6), 2, 2019.

Homoud, Mohammad Al-Hajj, The International Law of the Sea, Oman, The House of Culture for Publishing and Distribution, Amman, 2008.

Doreif, Abdul-Elah, The Status of Straits Used for International Navigation between the Requirements of International Law and the Changes of the International Relationship, A Case Study of the Strait of Gibraltar, Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies, Germany, 2017.

Doweik, Muslim, The Sea in International Law, Al-Hilli Law Publications, Beirut, 2011.

Thahabi, Abdul-Haq, the problem of defining international straits between international jurisprudence and justice, published research, Civilized Dialogue, No. 1581, 2006.

Amer, Salah Al-Deen, The International Law of the Sea, a study of the most important provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea in1982, Arab Renaissance House, Cairo.

Abdul-Mon'eim, Mahmoud, The Problems of Maritime Navigation in the Arab Straits, Knowledge Facility, Alexandria, 1999.

Adnan, Salma, the Strait of Hormuz between strategic importance and the risk of international conflicts, Shawati' Journal issued by the department of media and public relations at the University of Basra, Iraq, Issue (0), 2008.

Al-Okla, Wissam, and Al-Hawaish, Yassir, The Legal System of the International Straits, An Applied Study on the Strait of Hormuz in Light of the Provisions of International Law, Damascus University Journal of Economic and Legal Sciences, Volume (27), 4, 2011.

Ali Sarraf, the Strait of Hormuz, is it accepted to remain under threat, Middle East online website, 2008.

Emran, Na'ima, the Strait of Hormuz, the necessity of ensuring freedom of navigation in it and its importance for Arab navigation, Research paper submitted to the University of Sharjah, 2008.

Sweilem, Hossam, the Strait of Hormuz in the core of the Iranian-American conflict, Al-Ahram Center for Strategic Studies, The Iranian Selections Journal, Issue (82), 2007.

Ghanim, Mohammad Hafeth, Lectures about the legal system of seas, League of Arab States, Cairo.

Farouq Sadiq, Topics in the International Law of the Sea, Zain Human Rights Publications, Lebanon, 2015.

Mohammad Haidar, the Strait of Hormuz at the Edge of War, Strategic Prospects and Consequences, Saba' Center for Strategic Studies, 2008.

Manasriyah, Zahra, The Right to pass through international straits and channels, Al-Wafa' Legal Library, Algeria, 2016.

Youssef, Shelli, America and inability to resolve the nuclear file, catastrophic war options, Al-Asr Journal, 2006.

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

Geneva Convention on the Territorial Sea and Adjacent Area for the year 1958.

MONDANGE(A), La Gestion des Ressources en Eau Douce en Droit International, Mémoire de Sèminaire Droit International Public, Universite de Lyon, Septembre 2009.

La Pêche Côtier Et Artisanale Au Maroc, Rapport Statistiques Octobre 2015, O.N.P, (En Ling).

Marie-Laure BONIFASSI, Montego Bay: 30 ans après Marie-Laure BONIFASSI Appropriation et exploitation des espaces maritimes: Etat des lieux, droit, enjeux, centre d'études supérieures de la marine 2012.

OMI, SHIPS' ROUTEING 2013 EDITION (Addendum January 2015.)

DAILLIER(P)et PELLE(A), Droit International Public ,5 Édition, DELTA, L.G.D.J, Paris, 1994.