

المقدمة

يعد 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 ٧٣٠ مليار برميل، كما يمر عبره نحو ٤٠% من شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً وهو ما يشكل نحو ٩٠% من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط فضلاً عن نحو ٢ مليون برميل من المنتجات المصفاة تمر عبر هذا المضيق. 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 عمان، 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 (١٩٢٩، ١٨١٠، ١٧٤٧، ١٧٣٧) 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.

اهمية البحث :

تأتي أهمية البحث في ان مضيق هرمز سيؤدي اغلاقه الى ازمة تجارية كبيرة

هيكالية البحث :

تضمن هذا البحث ثلاثة مباحث ، المبحث الاول التعريف بالمضيق الدولي وتقسم الى مطلبين ، المطلب الاول تعريف الفقه بالمضيق الدولي ، والمطلب الثاني التعريف القانوني للمضيق الدولي ، اما المبحث الثاني فقد تناول الوضع القانوني لمضيق هرمز وتقسم الى مطلبين ، المطلب الاول طبيعة المياه والسيادة عليها ، والمطلب الثاني المركز القانوني لمضيق هرمز ، اما المبحث الثالث فقد تناول احكام المرور العابر في مضيق هرمز وتقسم الى ثلاثة مطالب ، المطلب الاول التعريف بنظام المرور العابر والمطلب الثاني وجبات وحقوق ومسؤولية الدول الشاطئة للمضيق ، المطلب الثالث التهديد بأغلاق مضيق هرمز وانهينا هذا البحث بالخاتمة .

المبحث الاول

التعريف بالمضيق الدولية

نظرا لأهمية المضائق الدولية في الوقت الحاضر حيث تستخدم كطرق مواصلات وكذلك طرق تجارية فان المضيق الدولي يشكل اهمية.

ومن هنا سوف نبين التعريف بالمضيق الدولي وسوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين نخصص الاول الى تعريف الفقه للمضيق الدولي ونخصص المطلب الثاني الى التعريف القانوني ومحكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

المطلب الاول

تعريف الفقه للمضيق الدولي

هناك عدة تعاريف للمضيق الدولي منها هو ممر ضيق يستخدم للملاحة الدولية بين جزئين من المجالات البحرية ويكفي وفقا لوجهه النظر ان يكون الممر المائي الطبيعي مستخدما للملاحة الدولية عادة لكي يكون المضيق دولي وذلك بعض النظر عن طبيعة الارض التي يقع فيها المضيق ومهما كانت البحار التي تصل بينها ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه^(١). وتم تعريفه ايضا انه عبارة عن ممرات مائية طبيعية ضيقه تصل بين رقعتين من اعالي البحار ولا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الاقليمي^(٢).

(١) د. فخري رشيد المهنا - النظام القانوني للملاحة في المضائق وتطبيقاته على مضيق هرمز -

ط ١ - بغداد - ١٩٨٠ - ص ٢٧.

(٢) د. جمال عبد الناصر مانع - القانون الدولي العام - ط ١ - دار الفكر الجامعي - الاسكندرية

- ٢٠١٠ - ص ٥٨٦.

وقد اتجه الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي في اتجاهين رئيسيين هما التعريف الجغرافي والتعريف الفقهي الوظيفي فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين لذلك فانه يشترط بالإنصاف لوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط اهمها ان تكون مياه المضيق جزء من بحر وفقا لمفهوم القانون الدولي وان يتم تكوينها بطريقة طبيعية او ان تكون فتحه المضيق بين منطقتين من الارض ويصل منطقتين من البحر بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الارض وقد اضاف الفقيه الفرنسي شارل روسو شرطاً اخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص بمحكمة واصفا المضيق من جهة نظر الجغرافية بانها كل ممرات قنوات مجار مائي ويرى الفقيه الفرنسي جيلير جيدل ان المضيق من الناحية الجغرافية هو ممر بحري محصور بين جزئين من الارض ومهما كانت طبيعة هذه الارض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي موضحا ان المضيق من الناحية القانونية هو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضا معيناً ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية ومن غير المهم ان تعود هذه المجالات الى بحر واحد او بحرين ولا يهم ايضا اذا كان الممر قائماً بين جزيرة او اقليم او بين جزيرتين او بين مجموعة من الجزر^(١). وتم تعريفه ايضا انه عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين^(٢).

وسار في الاتجاه نفسه الاستاذ علي صادق ابو هيف مؤكدا ان الممرات البحرية هي

-
- (١) د. وسام الدين العكلة _النظام القانوني للمضيق الدولي- مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية- المجلد ٢٧- العدد الرابع - ٢٠١١ - ص ٣١٠ وما بعدها.
- (٢) د. محمد حافظ غانم- محاضرات عن النظام القانوني للبحار _ جامعة الدول العربية- القاهرة- ١٩٦٠- ص ٦٣.

تلك الفتحات التي توصل بحرين وهي اما طبيعية وتشمل المضائق واما اصطناعية وتشمل القنوات^(١).

وهناك تعريف اخر وهو (مياه تفصل اقليمين وتصل بحرين) وان الممر المائي لا يكون مضيقا في القانون الدولي اذا توافرت له الاوصاف الجغرافية للمضيق فحسب بل يجب الى جانب ذلك ان يكون ممرا للمواصلات الدولية غير المتجه الى موانئ على شواطئ ذلك المضيق^(٢). ويستبعد من مفهوم المضائق تلك التي تؤدي الى بحر داخلي مغلق فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين عاميين والاستعمال للملاحة الدولية^(٣).

وتنقسم المضائق من وجهه النظر الجغرافية الى نوعين: الاول يصل الى رقعتين من اعالي البحار مثل مضيق جبل طارق الذي يصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الابيض المتوسط والثاني يصل بين رقعه من اعالي البحار وبحر داخلي مثل مضيق كرتشي الذي يصل بين البحر الاسود وبحر ازوف.

وتختلف فتحه اتساع المضيق فبعضها يتجاوز اتساعه اتساع البحر الاقليمي وبعضها اقل من اتساع البحر الاقليمي ولا يوجد للمضيق حكم واحد في القانون

(١) د. علي صادق ابو هيف- القانون الدولي العام- الطبعة الثانية عشر- منشأ المعارف الاسكندرية-١٩٧٥- ص٤٥٥.

(٢) د. محمد طلعت الغنمي- الاحكام العامة من قانون الامم - قانون السلم- منشأ المعارف الاسكندرية- ١٩٧٠ - ص١٠٧٠ .

(٣) د. عبدالمنعم محمد داود- مشكلات الملاحة البحري في المضائق- منشأ المعارف الاسكندرية-١٩٩٩- ص١٠٠ .

الدولي حيث ان الوضع القانوني للمضايق يختلف بحسب ما اذا كان بأكمله يقع في اقليم دولة واحدة او تطل عليه اكثر من دولة وبحسب ما اذا اكان المضيق من الاتساع بحيث يضم في وسطه مساحه من اعالي البحار ام لا فاذا كان المضيق واقعا في اقليم دولة واحدة بحيث يكون حافظاه اجزاء من اراضي هذه الدولة ولا يصل بين جزئيين من اعالي البحار فان مياه هذا المضيق تعتبر داخلية وللدولة مطلع السيادة على المضيق كجزء من اقليمها تباشر عليه اختصاصاتها ولها ان تنظم الملاحة فيه بطريقة التي تراها متفق مع مصالحها وقد تقرر حرية الملاحة في المضيق او تقيدتها بشروط او على اساس المعاملة بالمثل وقدّر تقصرها على السفن الوطنية واذا كان المضيق اتطل عليه اكثر من دولة فان لكل دولة ان تباشر سيادتها على جزء من مياه المضيق في حدود المدى المحدد للمياه الاقليمية وعند وقوع تداخل او اختلاط الابعاد يرسم خط فاصل بينها وتعين الحدود باتفاق بين الدول التي تشترك في المضيق ولكل منها ان تمارس اختصاصها الاقليمي على الجزء التابع لها منه وتنظم الملاحة فيه بما يحقق مصالحها^(١).

المطلب الثاني

التعريف القانوني للمضيق الدولي

من الناحية القانونية يجب ان يكون المضيق الدولي محدود الاتساع اي لا يزيد اتساعه على ضعف عرض مساحة البحر الاقليمي للدولة او الدول المطلة عليه

(١) د. جمال عبد الناصر مانع_ مصدر سابق - ص ٥٨٦ وما بعدها.

فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شروط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي شريطه أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الأمنية بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها^(١). وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن ممر مائي يصل بين جزئيين من أعالي البحار وتستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء^(٢).

وقد عرف الدكتور قيس إبراهيم المضيق بأنه (الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العالي بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية)^(٣).

وقد اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفو وكان حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام ١٩٤٩ يمكن أن ينطوي على بعض الفائدة في هذه المسألة . في هذه القضية دفعت البانيا أمام محكمة العدل الدولية بأن مرور السفن الحربية البريطانية يوم ٢٢ أكتوبر ١٩٤٦ في مضيق كورفو الذي يقع جزئياً في مياهها الإقليمية بدون الحصول

(١) د. محمد الحاج حمود- النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز- وارد في المواصلات في الوطن العربي- بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابه المهندسين العراقيين ونقابه المعلمين في الجمهورية العراقية- ط٢- مركز دراسات الوحدة العربية الاسكندرية- ١٩٨٥-ص٢٦٥.

(٢) د. بدريه عبدالله العوضي- الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار- جامعه الكويت- ١٩٨٨- ص٨١.

(٣) د. قيس إبراهيم البدي- الفئار للقانون الدولي للبحار- دار الكتب- بغداد- ٢٠٠١- ص٨١

على ترخيص مسبق من الحكومة اللبنانية قد الحق الضرر سيادتها والرد على هذا الدفع اوضحت المحكمة انه من المعترف به عموما ويتفق مع العرف الدولي ان الدول تتمتع في زمن السلم الملاحة الدولية لوصول جزئيين من اعالي البحار بدون الحصول على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية بشرط ان يكون المرور بريئا والدولة الساحلية ليس لها الحق في منع هذا المرور خلال المضائق في زمن السلم مالم تنص اي اتفاقية دولية خلاف ذلك واضافه المحكمة ان (مضيق شمال كورفو يدخل في طائفة الطرق البحرية التي لا يمكن للدولة الساحلية ان تمنع المرور عبرها في زمن السلم) لذلك لا يمكن ان تقبل المحكمة حجة البانيا التي تدفع بان (الحكومة البريطانية تضر بسيادتها اللبنانية عندما تمر السفن الحربية بالمضيق دون الحصول على ترخيص مسبق من الحكومة اللبنانية^(١)).

واظهرت محكمة العدل الدولية وجود عرف دولي يقضي بحرية الملاحة البحرية لجميع السفن في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية. وذلك بصدد حكمها في النزاع الذي ثار بين البانيا والمملكة المتحدة . ونظرا لأهمية هذه القضية باعتبارها السابقة القضائية الاولى من نوعها ولما اشتمل عليها الحكم من حجج قانونية ففي ٩ كانون الاول ١٩٤٦ سلمت الحكومة البريطانية بعض الملاحظات الى الحكومة اللبنانية عن طريق مندوب البانيا بلفارد حول الحوادث التي وقعت في مضيق كورفو. وقد ذهبت محكمة العدل الدولية في تعريف المضيق الدولي تحديد صفة المضيق بكونها مستخدما عادة للملاحة الدولية وان يصل بين جزئيين من البحر العالي وذلك بمناسبه حكمها بشأن قضية مضيق كورفو فقد كان على المحكمة ان

(١) د. محمد عبدالرحمن الدسوقي- المرور البري للسفن الحربية الاجنبية في البحر الاقليمي- منشورات الحلبي الحقوقية - ٢٠١٢- ص٥٦ وما بعدها .

تقرر في ادعاء البانيا بان المملكة المتحدة قد خرقت سيادتها بأرسال سفن حربية في المضيق بدون اذن سابق من سلطات البانيا حيث قررت رد في رأي المحكمة انه من المقرر بصورة عامة ووفقا للعرف الدولية ان للدول في زمن السلم الحق في ارسال سفنها الحربية في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من البحر العالي بدون اذن من سلطات الدول الساحلية اذا كان المرور بريئا وليس للدول الساحلية في حالة عدم وجود اتفاقية دولية ان تمنع المرور في زمن السلم اما بالنسبة للمعيار الذي اعتمدته المحكمة في تقرير كون المضيق دوليا فقد كان موقعه كموصل بين جزئين من البحار العالية وحقيقة كونه مستخدم للملاحة الدولية^(١).

وقد اكدت محكمة العدل الدولية على مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية ، حيث قضت انه من المقرر عموما ان من حق الدولة في زمن السلم ان تمر سفنها عبر المضائق التي تربط بين جزئين من اعالي البحار والتي تستخدم الملاحة الدولية وذلك دون حاجة لاذن مسبق من الدول الشاطئية خاصة اذا كان المرور بريئا. وليس للدول المضائق ان تمنع هذا المرور في المضيق وقت السلم مالم يوجد اتفاق مخالف . وقد قضت المحكمة بان مضيق كورفو في البانيا يعتبر في اعداد المضائق التي تفتح باستمرار للملاحة الدولية . وذكرت المحكمة ان المرجع الاساسي في تحديد المضيق الدولي هو الذي يفتح باستمرار للملاحة الدولية، هو الوضع الجغرافي للمضيق وهو كون المضيق يصل بين جزئين من اعالي البحار ويستعمل للملاحة الدولية بغض النظر عن مدى اهمية الملاحة الدولية او درجة كثافة المرور فيه او كونه طريق ضروري للمرور ام اختياري يمكن استخدام طريق اخر بدلا منه

(١) د. فخري رشيد المهنا - مصدر سابق - ص ٣٢ .

وهذا لا يمنع الدولة التي يخترق المضيق اقليمها من ان تتخذ ما تراه من الاجراءات الدفاعية للحفاظ على سلامتها وامنها كان تحدد عدد السفن الحربية التي يسمح لها باجتياز المضيق وشروط مرور هذه السفن في المضيق او توقفها فيه ، ولها ان تصدر لوائح ملاحية تنظم حركة المرور في المضيق خصوصا وان الملاحة في المضايق تكون في بعض الاحيان محفوفة بالأخطار^(١).

يلاحظ ان المحكمة اعتبرت المضيق مهماً للملاحة الدولية على اساس موقعه وحجم السير العابر فيه. حيث قدم ممثل المحكمة المتحدة للمحكمة المعلومات التالية بخصوص الفترة من اول نيسان ١٩٣٦ لغاية ٣١ كانون الاول ١٩٣٧ الاعداد الكلية للبواخر الراسية في ميناء كورفو بعد اول قبل المرور في القناة خلال سنة وتسعه اشهر العدد الكلي للسفن كان ٢٨٨٤ / واعلامها اليوناني والاطالي. الروماني اليوغسلافي. الالباني. والبريطاني واعلمت المحكمة بان التجربة البريطانية استخدمت القناة بانتظام لمدة تسع سنوات او اكثر وكذلك استعملت من قبل بحرية من دول اخرى وبناء على هذا الظروف توصلت المحكمة الى ان القناة الشمالية لكورفو يجب اعتبارها من صنف الممرات المائية الدولية لهذا الاسباب لم تقبل ادعاء البانيا حكومة المملكة المتحدة قد انتهكت سيادة البانيا بأرسال سفن حربية في المضيق دون اذن مسبق من السلطات الالبانية... ومن الجدير بالذكر ان البانيا لم تنازع في كون قناة كورفو الشمالية مضيق بالمعنى الجغرافي الا انها رفضت عد تلك القناة من صنف الطرق الدولية والتي يتقرر فيها حق المرور على اساس انها ذات

(١)د. جمال عبد الناصر مانع - مصدر سابق - ص ٥٩١ .

اهمية ثانوية وليست ممرا ثانويا في البحر العالي وهي تستعمل للملاحة المحلية فقط من وإلى موانئ كورفو وسارند وعلى هذا نجد ان المحكمة عدت الممر المائي مضيقا دوليا اذا كان مستخدما للملاحة الدولية عادة بين جزئيين من البحر العالي^(١).

ويتضح مما تقدم ان مضيق هرمز هو مضيق دولي وفق التعاريف السابقة الذكر حيث ان مضيق هرمز هو مضيق دولي ويربط بين دولتين ايران وعمان ويستخدم في النقل والمواصلات وكذلك في التجارة الدولية وله اهمية خاصة في المجال الدولي.

(١) د. فخري رشيد المهنا_ مصدر سابق_ ص ٣٢ وما بعدها .

المبحث الثاني

الوضع القانوني لمضيق هرمز

نظرا لأهمية مضيق هرمز يربط بين دولتين هما إيران وعمان وهنا تتور مشكلة طبيعة المياه وسيادة الدولة عليه وكيفية الوضع القانوني لمضيق هرمز حيث اهمية مضيق هرمز يتطلب منا تقسيم هذا المبحث الى مطلبين الاول الى طبيعة المياه والسيادة عليها ونخصص المطلب الثاني الى المركز القانوني لمضيق هرمز.

المطلب الاول

طبيعة المياه والسيادة عليها

من دراسة الوضع الجغرافي لمضيق هرمز تبين لنا انه ممر مائي طبيعي ضيق يقع بين اقليم دولتين. وانه يصل المياه البحر العالي للخليج العربي بمياه البحر العالي لخليج عمان. وان طبيعة المياه القانونية للمضيق تتحدد تبعا لموقعه واتساعه. فاذا كان واقعا في اقليم دولة واحدة ولا يزيد اتساعه عن ضعف البحر الاقليمي وكان واصلًا بحريين عاليين فان مياهه تكون مياهها اقليمية وتخضع تلك المياه لسيادة الدولة الساحلية واختصاصاتها. اما اذا زاد عن ضعف البحر الاقليمي فان الزيادة تعتبر جزء من البحر العالي اما اذا كان المضيق واقعا بين اقليم دولتين واكثر فان مياهه تعتبر اقليمية ايضا للدول الساحلية اذا لم يتجاوز اتساعه ضعف البحر الاقليمي. وتمتد بحارها الاقليمي لتلك الحدود. يعتبر الباقي جزء من البحر العالي. اذا زاد اتساعها عن ضعف البحر الاقليمي يلاحظ بانه وفي حال من الاحوال لا يمكن اعتبار مياه المضيق الذي يصل جزئين من البحر العالي او البحر الاقليمي لدوله من الدول مياهها الداخلية^(١).

(١) د. فخري رشيد المهنا- مصدر سابق- ص ٢٠٥.

وان طبيعة المياه لمضيق هرمز يطبق عليها ما يطبق عادة على البحار من تقسيمات فهناك جزء منها تعتبر مياهاً داخلية واخر بحر اقليمياً وما يفوق البحر الاقليمي يعتبر جزءاً من البحار العالية وبناء عليه تمارس ايران وسلطنه عمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الاقليمي وفق قواعد القانون الدولي وتنص الفقرة الاولى وفق المادة الرابعة عشر حول النظام القانوني للمياه التي تشكل مضايق مستخدمه للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء من نواح اخرى للنظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضايق ولا ممارسه الدول المشاطئه للمضايق لسيادتها او ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن ارضها حسب هذه المادة فان نظام الملاحة المعتمدة في مضيق هرمز وهو نظام المرور العابر لا يعتبر من الصيغة القانونية للمياه التي يتألف منها المضيق يستنتج من ذلك ان تنظيم الملاحة في المضيق يقع على عاتق ايران وسلطنه عمان^(١).

ومن الملاحظة مضيق هرمز نجد انه من المضايق التي تقع بين اقليم دولتين حيث انه يقع بين عمان وايران وانه يصل بين جزئين من البحر العالي وهما مياه البحر العالي للخليج العربي ومياه البحر العالي لخليج عمان وان اتساعه يتراوح بين ٣٠ ميلاً و ٣٤ / ٣ ميلاً^(٢).

المطلب الثاني

المركز القانوني لمضيق هرمز

يقصد بمركز القانوني لمضيق هرمز الصفة القانونية له من حيث مدى اعتباره مضيقاً دولياً او لا وطبيعة النظام القانوني الذي يخضع له ومن خلال الدراسة له

(١) د. علي ناصر ناصر. مضيق هرمز والصراع الامريكي الايراني- دار الفارابي- بيروت ٢٠١٣- ص ٦١.

(٢) د. فخري رشيد المهنا - مصدر سابق- ص ٢٠٦.

وجد انه اولاً ممر مائي طبيعي ضيق وثانياً انه يصل بين جزئين من البحر العالي وثالثاً يستخدم منذ القدم وما زال مستخدماً للملاحة الدولية رابعاً انه ذو اهمية اقتصادية كبيرة لدول العالم. صغيرة يمر معظم نفط الخليج العربي والذي يشكل اضعم احتياطي في العالم وخامساً انه ممر وحيد لبحر سبه مغلق تقع عليه دوله عديده ويكون المضيق محل اتصالها بالعالم الخارجي وهذا الوضع يعطيه اهميه خاصه من وجهه نظر القانون الدولي وقد ظهرت هذه الفكرة في المؤتمر الثالث لقانون البحار حيث عالجها النص الموحد. والنص المنقح في المادة (١٢٩) بقولها لأغراض هذا الفصل يعني ((البحر المغلق او شبه مغلق)) خليجاً او بحراً تحيط به دولتان او اكثر ويتصل بالبحار المفتوحة بواسطه منفذ ضيق او يتألف كلياً او اساساً من البحار الاقليمية او المناطق من الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين او اكثر)) وقد كان قسم هذه المادة (١٣٣) من النص الموحد وقد اشارت مناقشات كثيرة في دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار بين الوفود وقدمت عدة مقترحات بشأنها فقد اقترح مندوب يوغسلافيا عدة تعديلات لأغراض هذا القسم البحر المغلق او شبه المغلق يعني الخليج الحوض او البحر المحاط لدولتين او اكثر يرتبط بالبحار بفتحه او يشكل جزئياً او كلياً من البحار الاقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين او اكثر)) (وايده مندوب الجزائر ويوغسلافيا وسنغافورة وايران))^(١).

ويستخدم المضيق للملاحة الدولية ويعد من اهم طرق المواصلات وهو طريق مهم لنقل النفط التي تنتجها الدول الواقعة على الخليج العربي الى الموانئ الأوربية وطبقاً لقواعد القانون الدولي فان المرور في المضيق مسموح به لكل السفن بصرف النظر عن جنسيتها.

(١) د. فخري رشيد المهنا_ مصدر سابق_ ص ٢١١ وما بعدها.

وقد طبق النظام القانوني الذي جاءت به الفقرة الرابعة المادة (١٦) من اتفاقيه جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ والتي اشارت الى عدم جواز ايقاف المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية وحددت تلك المضائق التي تصل بين جزء من اعالي البحار بجزء اخر من اعالي البحار او البحر الاقليمي لدولة اجنبية وهذا يعني ان نظام المرور البريء يطبق على مثل هذه المضائق في وقت السلم كمضيق هرمز وهذه القواعد قررتها محكمة العدل الدولية عند نظرها النزاع الذي قام بين بريطانيا والبنان بشأن المرور في مضيق كورفو لعام ١٩٤١ ومن الشروط الاساسية لاعتبار المضيق كذلك ان يكون ممراً طبيعياً وليس اصطناعياً فقد قررت محكمة العدل الدولية في قرارها بشأن المصايد النرويجية البريطانية لعام ١٩٥١ ان مضيق (inderelea) لا يعتبر مضيق دولياً ولا يعد وان يكون طريقاً من طرق الملاحة الدولية وهو نظام جديد يختلف كما اورده في اتفاقية جنيف حيث سمحت الاتفاقية الجديدة بعبور السفن الحربية في تلك المضائق دون عائق وقد سعت الدول الكبرى بالأخص الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الامريكية خلال مراحل الاولى لعقد المؤتمر الامم

المتحدة الثالث لقانون البحار وخلال مراحل دوراته المختلفة لضمان حرية المرور في المضائق الدولية وحرية الطيران فيها وكان الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الامريكية الى تحديد البحر الاقليمي بأثني عشر ميلاً بحرياً على ان يقترن ذلك بحرية الملاحة والطيران في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية^(١). يرتبط مضيق هرمز بين خليج عمان والخليج العربي اي انه بين البحر العالي لخليج عمان والبحر

(١) د. جابر ابراهيم الراوي_ القانون الدولي للبحار_ ط١_ جامعة بغداد_ سنة ١٩٨٩_

ص١٠٣ وما بعدها.

العالي للخليج العربي وهذا يعني انه يربط بين قطاعين من اعالي البحار بما ان عرض المضيق في بعض المناطق لا يتجاوز ٢٤ ميلاً بحراً وذلك يغطي البحر بين الاقليمين للدولتين المتقابلتين (ايران وعمان) وبالتالي لا تتوفر فيه اجزاء من البحار العالية قد تشكل ممراً بحرياً واذا اخذنا بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فان المضيق سيربط بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لخليج عمان والمنطقة الاقتصادية لخليج العربي.

عليه القول ان مضيق هرمز هو مضيق دولي يربط بين جزئين من اعالي البحار ويستخدم للملاحة الدولية ولا يوجد ممر بحري اخر يمكن ان يحل محله لكون الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي ولذلك ينطبق عليه م (٣٧) من قانون البحار وبما ان الملاحة فيه غير منظمه بموجب اتفاقيه دولية خاصه فأنها تخضع لنظام المرور العابر المنصوص عليها في المواد ٣٨ و٣٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والذي يختلف عن نظام المرور البريء والحر^(١).

وقد وضع مندوب العراق اقتراحه بتعديل عنوان الجزء وجعل قاصراً على البحار شبه المغلقة فقط ذلك لان البحر المغلق هو مفهوم جغرافي يعني ان البحر الذي لا منفذ له على بحر اخر سوى كان بحر عالياً او بحر مغلق او شبه مغلق هذا والبحر المغلق يعتبر مياهها داخلية خاضعة للسلطات الكاملة للدولة المشاطئ من جميع الوجه ولتلك الدول ان تتفق فيما بينها على تنظيمه وقد اخذ النص المركب بتعريف البحر شبه المغلق في المادة ١٢٢ بنفس ما ذهب اليها المادة ١٢٩ من النص المقنع نفسه ومن غير تعديل يذكر ومهما تكن تعريفات التي جاءت في المشاريع المقدمة من الدول التي اوردها النص الموحد المقنع والمركب فأنها جميعاً تنطبق

(١) د. علي ناصر _ مصدر سابق _ ص ٥٦ وما بعدها.

على حال الخليج العربي وعليه فان الخليج العربي يعتبر بحرا شبه مغلق منفذ الوحيد عن طريق هرمز. وهذا الوضع يعطي المضيق اهمية خاصة للملاحة. ويجعله من صنف المضايق الدولية هذا بالإضافة الى الشروط الاخرى التي استقر عليها الفقه والقضاء والاتفاقيات الدولية والمؤتمرات. وهنا تمكن عله اخضاع مثل هذه الممرات لنظام خاص وله ايضا يعود امر تحدد سلطة الدولة على بحرها اقليمي ولذلك وجدنا الفقه والقضاء والمؤتمرات تستخدم المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بدلا من استخدامها المصطلح المضايق الدولية وعلى هذا الاساس يمكن القول بان مضيق هرمز مضيق دولي لتحقيق الشروط التي يتطلبها القانون الدولي فيه وعليه يخضع لقواعد القانون الدولي العام.

الا انه يلاحظ ان قواعد القانون الدولي التي تخضع لها المضايق تكون امام اتفاقية كما هو الحال المضايق التركي والدنماركية وميض جبل طارق ومضيق ماجلان والقواعد العامة التي تستقر في هذا القانون^(١).

شهدت منطقة الخليج العربي بخاصة منطقة مضيق هرمز التي تعود في جزئها الشرقي الى سلطنة عمان صراعا متواصلا بين القبائل العربية اهالي المنطقة المذكورة وبين الدول الاستعمارية البحرية آنذاك (كالبرتغال والفرس وبريطانيا وهولندا وفرنسا) وذلك منذ مطلع القرن الثامن عشر حق الوقت الحاضر وذلك لأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز الذي يصل بين مياه الخليج العربي والعالم الخارجي. وبعد مضيق هرمز ممرا طبيعيا حيث يقع بين سلطنة عمان التي تحده من الجنوب وايران التي تحده من الشمال والشمال الغربي تقريبا وتتكون شواطئ المضيق الجنوبية من الجزء الغربي الشمالي وبنا لها (جزر سلامه والقوين

(١) د. فخري رشيد المهنا-مصدر سابق- ص ٢١٦ وما بعدها .

الكبرى والصغرى اما الشاطئ الشمالي فيتكون من الجزء الشرقي من جزيرة قثم وجزر لاراك وهنجام . ويبلغ اتساع المضيق في مناطقه المختلفة من (٢٦ ميلاً بحرياً) في الاتجاه الشمالي اما في الاتجاه الجنوبي حيث يأخذ اتساعه في التناقص حتى يصل الى اتساع (٢١ ميلاً بحرياً) ثم تسيع مره اخرى في المنطقة المحصورة بين جزيرة قثم وشبه جزيرة مسندب على الشاطئ الايراني حيث يصل اتساع الى ٢٨ ميلاً بحرياً الى جانب الممر الرئيسي يوجد ممر اخر يدعي مضيق كلارانس وطولها ٢٨ ميلاً وعرضها متساو واقصى عرض له هو ٢٠ ميلاً وهذا المضيق يقع في الجانب الايرانية وتقع على مقربه من المضيق جزر طناب الكبرى وطناب الصغرى وابو موسى التي استولت عليه القوات المسلحة الايرانية وضمتها الى السيادة الايرانية بالقوة خلافا لقواعد القانون الدولي تعود جزيرتي طناب الكبرى والصغرى الى اماره رأس الخيمة وتعود جزيرة ابو موسى للشارقة^(١).

اولت منظمة الامم المتحدة عنايتها لوضع البحار وتنظيم شؤون الملاحة البحرية وذلك عن طريق لجان القانون الدولي التي أنشأتها عام ١٩٤٧ وبعد انشأه الامم المتحدة ظهرت منظمات دولية عديدة تعني بالشؤون البحرية مثل منظمة الامم المتحدة للتغذية والزراعة (الفاو Faو) ذات الاختصاص في موضوع الصيد والمنظمة البحرية الدولية (OMI) ذات الاختصاص في موضوع الملاحة والنقل البحري وقد ابدت المنظمات الاقليمية اهتماما في هذا المجال كالاتحاد الاوربي حيث لعب دورا مهما في توجيه العناية الى شؤون الصيد وحماية البيئة ومكافحة وتقديم القروض لتحسين صناعة السفن وبدأت حركة التدوين الشامل لقانون البحار ومن ضمنه المضايقات الدولية في عهد عصبة الامم وحتى قبل ذلك من خلال اراء الفقهاء

(١) د. جابر ابراهيم الراوي- مصدر سابق- ص ١٠٢ .

الدوليين او من خلال معاهد وجمعيات القانون الدولية التي نشأت قبل عصبه الامم في قرن التاسع عشر حيث كان لها العديد من الآراء حول الملاحة في المضائق الدولية واسهم فيما القضاء الدولية خصوصا مع قضية مضيق كورفو التي وقعت بين البانيا وبريطانيا عام ١٩٤٦ في وضع قواعد الملاحة في المضائق الدولية ونشير هنا الى ان هناك اتفاقيات دولية خاصة تهتم بالملاحة في بعض المضائق الخاصة كمضائق التركية والدنماركية ومضيق ماجلان ومضيق جبل طارق ما يهمننا هنا الوضع القانوني لمضيق هرمز والاحكام والقواعد القانونية المطبقة على هذا الممر المائي الاستراتيجي^(١).

يلاحظ ان المحكمة اعتبرت المضيق مهما للملاحة الدولية على اساس موقعه وحجم السير العابر فيه حيث قدم ممثل المملكة المتحدة للمحكمة المعلومات التالية بخصوص الفترة من اول نسيان ١٩٣٦ لغاية ٣ كانون اول ١٩٣٧ (الاعداد الكلية للبواخر الرأسية في ميناء كورفو بعد اول قبل المرور في القناة خلال سنة وتسعه اشهر العدد الكلي للسفن كان ٢٨٨٤ واعلامها اليونانية .والايطالي .الروماني .اليوغسلافي . الالباني والبريطاني... واعلمت المحكمة بان البحرية البريطانية استخدمت القناة بان انتظام لمد ٩ سنوات او اكثر وكذلك استعملت من قبل بحرية من دول اخرى... وبناء على هذا الظروف توصلت المحكمة الى ان القناة الشمالية لكورفو يجب اعتبارها من صنف الممرات المائية الدولية لهذه الاسباب لم تقبل ادعاء البانيا حكومة المملكة المتحدة قد انتهكت سيادة البانيا سفن حربية في المضيق دون اذن سابق من السلطات الالبانية.. ومن الجدير بالذكر ان البانيا لم تتنازع في كون قناة كورفو الشمالية مضيق بالمعنى الجغرافي الا انها رفضت عد تلك القناة من

(١)د. علي ناصر ناصر - مصدر سابق - ص ٧٨ وما بعدها.

صنف الطرق الدولية والتي تقرر فيها حق المرور على اساس انها ذات اهمية ثانوية والى موانئ كورفو وساندا وعلى هذا نجد ان المحكمة عدت ذات الممر المائي مضيقا دوليا اذا كان مستخدم للملاحة الدولية عادة بين جزئيين من البحر العالي^(١). ويتضح مما تقدم للوضع القانوني لمضيق هرمز ان طبيعة المياه والسيادة عليها تتحدد لموقعه واتساعه وتخضع تلك المياه الى سيادة واختصاص الدولة الساحلية وان المركز القانوني لمضيق هرمز بانه يستخدم منذ القدم للملاحة الدولية ويعد من اهم طرق المواصلات الدولية وهو طريق نقل مهم لنقل النفط.

(١) د. فخري رشيد المهنا - مصدر سابق - ص ٣٢ وما بعدها .

المبحث الثالث

احكام المرور العابر في مضيق هرمز

ان مضيق هرمز يمثل طريق مواصلات وتجارة بين ايران وعمان ونظرا لأهمية المضيق من الناحية الدولية الضروري التعرف على احكام المرور في المضيق وكذلك التهديدات التي تأتي من الدول لهذا المضيق

ومن هنا سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين نخصص الاول الى التعريف بنظام المرور العابر والمطلب الثاني الى التهديد بأغلاق مضيق هرمز.

المطلب الاول

التعريف بنظام المرور العابر

يعد نظام المرور العابر من الانظمة التي استحدثتها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ولم يكن من الانظمة الملاحية المعروفة من قبل وقد استخدمت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار يعتبر قانون البحار كمحاولة لتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وقد عرفت الفقرة الثانية من المادة ٣٨ من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المرور العابر بانه(ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق وبموجب هذا النظام تتمتع السفن والطائرات جميعها دون تمييز سواء كانت تجارية ام غير تجارية ما حرية بحق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعلق وتفسير المرور العابر هو ان تمارس السفن حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق^(١).

(١) د. وسام الدين العكله- مصدر سابق- ص ٣٢٣ .

لا ينطبق المرور العابر على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في حالة وجود طريق بحار عالية او طريق بحر منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر ممثل للصلاحيات المضيق للملاحة من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ويمكن تطبيق المرور العابر ضمن طرق المياه العالية او الطريق الذي يمر بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وهو ما نصت عليه المادة ٢٦ من الاتفاقية الجديدة ولا يمس نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لنظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدولة المحاذية للمضائق لسيادتها واختصاصها القائي على مثل هذه المياه والمجال الجوي وقاعها وباطن ذلك القاع وهذا يعني ان نظام المرور العابر لا يؤثر على حق الدولة في فرض سيادتها لاستغلال او استكشاف قاع المضيق وما تحت القاع واستخدام المضيق لأغراض الملاحية وغيرها كاستغلال المياه في توليد الطاقة الكهربائية مثلا بالإضافة الى خضوعها الى الولاية القضائية للدولة . وهو ما نصت عليه الفقرة الاولى من المادة الرابعة والثلاثين على ان تمارس الدولة الشاطئ للمضيق سيادتها وولايتها القضائية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية اي ان تكون سيادتها على مياه المضيق وقاعه وماتحت القاع مقيدة بالنصوص الواردة في هذه الاتفاقية في مواقع متعددة ويطبق المرور العابر على كافة السفن التي تستخدم تلك المضائق كما يطبق على الطائرات التي تطير فوقها سوى كانت تجارية او حربية وفقا للمادة الثامنة والثلاثون من الاتفاقية وأشارت المادة الثامنة والثلاثون الى ان اي نشاط في المضائق لا يدخل تحت نظام المرور العابر يخضع لأحكام هذه الاتفاقية ويقصد به المرور في المضائق الاخرى التي يطبق عليها حق المرور البري^(١).

(١) د. جابر ابراهيم الراوي - مصدر سابق - ص ٩٩ .

المرور العابر هو العبور المتواصل السريع اي مرور جميع الطائرات والسفن بكافة انواعها ودون تميز بين الدول مرورا متواصلًا سريعًا لفرض عبور المضيق فقط بمعنى انه لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة او القوة القاهرة والمرور العابر حق وليس رخصة لذا لا تتوقف ممارسته على ارادة الدولة الساحلية بل بالعكس على تلك الدولة ان تمتنع عن عرقلته وان تقوم بالإعلان عن اي خطر يهدد الملاحة والطيران وقد ألزمت المادة ٣٩ من الاتفاقية جميع السفن والطائرات اثناء ممارستها حق المرور العابر . ان تمتنع اي تهديد بالقوة او اي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئ للمضيق او سلامتها الاقليمية او استغلالها السياسي . ان تتمثل الانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر بما في ذلك الانظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر وان تتمثل ايضا للأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. وعلى الطائرات ان تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل الطيران المدني. الدولية ومنعت المادة ٤٠ السفن الاجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري المسح الهيدروغرافي ان تقوم اثناء مرورها العابر باي أنشطة بحث او مسح دون اذن سابق من الدول المشاطئ للمضيق كما ألزمت المادة ٤٣ الدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئ له ان تتعاون فيما بينها من اجل اقامة وصيانته مما يلزم من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة وغير ذلك من التحسينات لمعونة الملاحة الدولية والتعاون لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه^(١).

(١) د. عصام العطية. القانون الدولي العام _المكتبة القانونية بغداد- سنة ٢٠١٢- ص ١٨٥ .

لقد حاول وضع النص الخاص بالمرور العابر التوفيق بين الاتجاهات المتعارضة ولذلك كان نص الفقرة الثانية من المادة الثامنة والثلاثين موفقا فعرفت المرور العابر بأنه ممارسة حرية الملاحة والتحليق فقط فوق هذا الجزء لغرض المرور السريع المتواصل في مضيق بين جزئين من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة وجزء اخر من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة غير ان تطلب كون المرور متواصلا وسريعا لا يمنع من المرور عبر المضيق لغرض الدخول الى دولة شاطئية للمضيق او الخروج منها او العودة اليها مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدولة وهذا النص يشير الى ان المرور العابر هو المرور المتواصل الذي لا يمكن اعاقته في المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء اخر من البحار ومنطقة اقتصادية خالصة وقد وضعت بعض القيود على المرور العابر فالشرط الاخر من الفقرة الثانية من المادة الثامنة والثلاثين ينص على المرور العابر المتواصل السريع لا يمنع من المرور عبر المضائق للدخول الى دولة شاطئية للمضيق او الخروج منها والعودة اليها مع مراعاة الشروط التي وضعتها الدول الشاطئية للدخول اليها كما ان الفقرة الاولى من المادة ٣ نصت على انه لا ينطبق المرور العابر في المضيق اذا كان هذا المضيق مشكل بجزيرة للدولة الشاطئية ومحدد للمضيق وارض الدولة وكان موجود في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية او في المنطقة الاقتصادية الخالصة ملائم من حيث الخصائص الملاحية فاذا وجد مثل هذا الطريق فلا يجوز للسفن الاجنبية ان تمر مرورا عابرا في المضيق المشكل بالجزيرة ذلك لان الطريق هو الذي باتجاه البحر يعني الغرض المطلوب وهو تسهيل الملاحة الدولية^(١). تتمتع جميع السفن الاجنبية وطائراتها في المضائق بحق المرور العابر في المضائق الدولية ولا يجوز للدولة او الدول الواقعة فيها المضيق ان تعيق حق المرور العابر ويتميز المرور العابر بان

(١) د. جابر ابراهيم الراوي. مصدر سابق. ص ٩٧ وما بعدها .

للطائرات ايضا حق العبور في الجو الذي يعلو المضيق ذلك لان المضيق الذي يربط بين منطقة اقتصادية خالصة او اعالي البحار وبين منطقة اقتصادية خالصة او اعالي البحار يعد المنفذ الوحيد لمرور السفن والطائرات وطبقا للمادة ٤١ من اتفاقية قانون البحار تلتزم الدول المشاطئه للمضيق ان تقوم بتعين ممرات بحرية في المضيق ووضع نظام المرور بموجب تعليمات تصدرها الدول المشاطئه حسب موقع المرور الذي يقع في اقليمها البحري وقد حددت المادة ٣٩ من اتفاقية قانون البحار التزام السفن والطائرات اثناء ممارستها حق المرور العابر بما يلي :

- أ- السفن والطائرات: يشمل المرور العابر السفن والطائرات.
- ب- العبور بسرعة: ان تعتبر السفينة والطائرات بالسرعة المعتدلة دون التوقف.
- ج- عدم ارتكاب فعل من افعال العدوان وقد حدد قرار الجمعية العامة المرقم ٣٣١٤ والمؤرخ في ١٤ كانون الثاني ١٩٧٤ الاعمال التي تعد عدوانا
- د- الامتناع عن ارتكاب اي فعل غير معتاد والامتنال لنظام المرور^(١).

تتمتع جميع السفن الاجنبية وطائراتها في المضائق بحق المرور العابر في المضائق الدولية ولا يجوز للدولة او الدول الواقع فيها المضيق ان تعيق حق المرور العابر ويتميز المرور العابر بان للطائرات ايضا حق العبور في الجو الذي يعلو المضيق ذلك لان المضيق الذي يربط بين منطقة اقتصادية خالصة او اعالي البحار وبين منطقة اقتصادية خالصة او اعالي البحار يعد المنفذ الوحيد لمرور السفن والطائرات وتلتزم السفن والطائرات بالمرور في السرعة المعتدلة وعدم ارتكاب اي فعل من افعال العدوان والامتناع عن ارتكاب اي فعل غير معتاد والامتنال لنظام المرور للدول

(١)د. سهيل حسين الفتلاوي- موجز القانون الدولي العام- ط١- دار الثقافة للنشر والتوزيع-

بيروت- ص ٢٦٢ وما بعدها .

المطلة على المضيق وتطبيق الانظمة العالمية وعدم اجراء بحوث اثناء العبور وان تعبر القواصات وهي طافيه^(١) .

المطلب الثاني

واجبات وحقوق ومسؤولية الدول المشاطئه للمضيق

للدولة الساحلية المطلة على المضيق ان تعين للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الانظمة الدولية المقبولة عموما. ويجوز لها ان تعتمد قوانين وانظمة بشأن المرور العابر تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ولا تميز هذه القوانين والانظمة بين السفن الاجنبية ولا يجوز ان يكون الاثر العملي لتطبيق هذه القوانين والانظمة انكارا لحق المرور العابر للسفن وعند قيام اي سفينة او طائرة تتمتع بالحصانة السيادية بتصرف يخالف هذه القوانين والانظمة تتحمل الدولة علم السفينة او دولة تسجيل الطائرة اي خسارة او ضرر يلحق بالدولة الساحلية للمضيق نتيجة لذلك. كما يجب على الدولة الساحلية المطلة على المضيق ان تقوم بالإعلان المناسب عن اي خطر يكون لها علما به يهدد الملاحة او التعليق داخل المضيق او فوقه ولا يحق لها ايقاف المرور العابر.

يتبين ان اتفاقية الامم المتحدة الجديدة لقانون البحار التي اعتمدت في ٣٠ ابريل ١٩٨٢ راعت بممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية وحقوق الدولة الساحلية المطلة على الخليج او المضيق وان الدولة التي

(١) د. سهيل حسين الفتلاوي- موسوعة القانون الدولي للبحار- ط١- دار الثقافة للنشر والتوزيع- ٢٠٠٩- ص١٥٤ .

تخالف هذه الاحكام تتعرض للمسؤولية الدولية وقد يؤدي ذلك الى تدخل مجلس الامن الدولي المنوط به الحفاظ على الامن الجماعي الدولي^(١).

وطبقا للمادة ٤١ من اتفاقية قانون البحار تلتزم الدول او الدولة المشاطئه للمضيق بما يأتي :

أ- تعيين ممرات بحرية في المضيق وهي خطوط ملاحية تتبعها للسفن الداخلية والخارجية من المضيق وان تحدد الخطوط الصالحة للملاحة والمناطق الخطرة التي يتطلب من السفن الابتعاد عنها.

ب- وضع نظام المرور بموجب تعليمات تصدرها الدول المشاطئه بحسب موقع المرور الذي يقع في اقليمها البحري وان تحدد المناطق المسموح بالمرور والمناطق التي تمنع المرور بها لأسباب امنية او بسبب خطورتها على الملاحة .

ج- ان تكون الممرات والنظم المرورية مطابقة للأنظمة الدولية المقبولة عموما.

د- عندما ترى الدول المشاطئه للمضيق تعديل الممرات البحرية وانظمة المرور او استبدالها عليها ان تشعر المنظمة الدولية المختصة بغيت اعتمادها.

هـ- تتعاون الدول المشاطئه للمضيق فيما بينها مع المنظمة الدولية المختصة لتحديد ممرات المرور ونظم تقسيم المرور للمضيق.

و- تضع الدول المشاطئه للمضائق الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تحددها بموجب خرائط يعلن عنه بشكل واضح.

ز- اوجبت المادة ٤٤ من اتفاقية قانون البحار على الدول المشاطئه عدم اعاقا المرور العابر بالمضيق وتقوم بأشعار السفن عن اي خطر يهدد الملاحة او التحليق داخل المضيق او فوقه. وان الدول المشاطئه على المضيق تستطيع

(١) د. وسام العكلة- مصدر سابق- ص ٣٢٥.

ح- التخلص من التزاماتها اتجاه المضيق التي تقع عليه بان تقلل من طول بحرهما الاقليمي^(١)

المطلب الثالث

التهديد بأغلاق مضيق هرمز

حدد المسؤولون والايروانيون بأغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من المناسبات خاصة ان الحرب الايرانية - العراقية في الثمانينات وكانت التهديدات الايرانية ردود فعل عنيفة عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا المرفأ البحري الذي لا غنى عنه للملاحة في الخليج العربي واليوم وفي ظل الازمات المحتممة في المنطقة وخصوا الازمة النووية بين ايران والغرب تبرز قضية 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 ان تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة بشكل دراماتيكي جدا وفي قلب حملته في هذه المنطقة اي مواجهة استراتيجية من العالم لذلك يثير الوضع الذي سيؤول اليه مضيق هرمز تساؤلات حاسمة بشأن تدفق النفط الى الاسواق العالمية ففي حال اغلاق المضيق سيجد العالم نفسه مخنوقا نفطيا ولا سيما الدول التي لا تملك مخزونا استراتيجيا كافيا لمناسبه كالصين والهند واليابان وكوريا وغيرها . بعكس الولايات المتحدة ودول الاتحاد الاوربي التي يكفي مخزونها النفطية مدة تصل الى اربعة اشهر ناهيك عن ان اغلاق هذا المضيق الحيوي سيؤدي الى رفع اسعار النفط بشكل جنوني مما يضع ضغوطا هائلة لا تطاق على الاقتصاديات العالمية ومع ازدياد

(١) د. سهيل حسين الفتلاوي_ مصدر سابق_ ص ١٥٥ وما بعدها.

سخونة الملف النووي الايراني خصوصا بعد فرض مجلس الامن الدولي اربع حزم من العقوبات السياسية والاقتصادية على ايران^(١).

وقد قامت ايران بتهديدها في اغلاق مضيق هرمز عندما تصاعدت حدت الحرب الكلامية بين ايران والولايات المتحدة في الاسابيع الاخيرة كان رد ايران بتشريع امريكي بمعاقبة من يشتري النفط الايراني هو تهديد بأغلاق مضيق هرمز الذي يمثل اهمية بالغة لصادرات النفط الخليجية في جميع الاحتمالات يعد هذا الموقف من ايران بمثابة تهديدا جوف وقد عرف المجتمع الدولي ان تهديد ايران بغلق مضيق هرمز ذي الاهمية الاستراتيجية هو مجرد خدعة ويعرف ايضا كما تعرف الحكومة الايرانية انه اذا كانت ايران ستغلق فستحرم نفسها من القدرة على تصدير النفط ومن دون مبيعات النفط لن تستطيع ايران ان تجد تمويلا وقد ينهار اقتصادها في ايجاز سوف يضر غلق المضيق بإيران بصورة اكبر من اي عقوبات يمكن ان تحلم ادارة اوباما بفرضها عليها وقد يبدو ان تهديد ايران بأغلاق مضيق هرمز بعيد الاحتمال حيث سيؤثر على نحو بالغ الخطورة على قدرة ايران على تصدير النفط وسيضر باقتصادها الضعيف بالفعل والمتعثر في ظل نظام من العقوبات الصارمة^(٢).

يتضح مما تقدم بعد البحث في احكام المرور العابر في مضيق هرمز ان المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق اي مرور جميع السفن والطائرات بكافة انواعها وان واجبات وحقوق ومسؤولية الدول المشاطئه للمضيق بشأن المرور العابر يتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ولا تميز بين القوانين والانظمة بين السفن الاجنبية.

(١) د. وسام الدين العكله- مصدر سابق- ص ٣٢٦.

(٢) د. محمد علي حافظ- مجلة العرب الدولية- العدد ١٥٩٦ لسنة ٢٠١٢- ص ١.

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 ينقل عبر مضيق هرمز من نفط يصل إلى ١٨ مليون برميل يومياً وبالسريعة المطلوبة إلى الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً من النفط وتعتمد عليه في تسيير عجلة الصناعة لديها، وإذا ما تم إغلاق المضيق مدة قصيرة ربما ستكون النتائج السلبية محدودة، ولكن إذا تم إغلاق المضيق مدة طويلة نسبياً فإن الآثار السلبية لذلك ستكون كبيرة في الاقتصاد العالمي وخاصةً الاقتصاديات التي لا تزال تعاني من الأزمة العالمية.

النتائج :

١- من المتوقع أن يرتفع سعر برميل النفط إلى ١١٥-١٠٠ دولار، وحتى في حال أُعيد فتح المضيق فإن عودة أسعار النفط إلى وضعها الطبيعي ستطلب مدة طويلة

٢- إن 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،

٣- أن 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 سيترتب على ذلك مضاعفة حجم الكارثة الاقتصادية والاجتماعية لإيران .

التوصيات :

١- إنّه من الأفضل للأطراف المعنية كلّها أن تدرك بأن 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،

٢- ضرورة اتخاذ دول الخليج موقفاً واضحاً تجاه البرنامج النووي الإيراني والتهديدات الأمريكية بتوجيه ضربة عسكرية ضد المنشآت النووية الإيرانية، فضلاً عن التفاوض والشراكة بين دول المنطقة المطلّة على مضيق هرمز لوضع ترتيبات أو اتفاقات سياسية واقتصادية وأمنية بين تلك الدول تنظم حركة الملاحة فيه وانسيابها بما يخدم اقتصاداتها والاقتصاد العالمي ككل.

المصادر :

• القرآن الكريم

- أ- د. بدرية عبدالله العوضي - الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار - جامعه الكويت - ١٩٨٨.
- ب- د. جابر ابراهيم الراوي - القانون الدولي للبحار - ط١ - جامعة بغداد - سنة ١٩٨٩
- ج- د. جمال عبد الناصر مانع - القانون الدولي العام - ط١ - دار الفكر الجامعي - الاسكندرية - ٢٠١٠ -
- د- د. سهيل حسين الفتلاوي - موجز القانون الدولي العام - ط١ - دار الثقافة للنشر والتوزيع - بيروت
- هـ- د. عبد المنعم محمد داود - مشكلات الملاحة البحري في المضائق - منشأ المعارف - الاسكندرية - ١٩٩٩
- و- د. عصام العطية. القانون الدولي العام - المكتبة القانونية بغداد - سنة ٢٠١٢
- ز- د. علي صادق ابو هيف - القانون الدولي العام - الطبعة الثانية عشر - منشأ المعارف - الاسكندرية - ١٩٧٥.
- ح- د. علي ناصر ناصر. مضيق هرمز والصراع الامريكي الايراني - دار الفارابي - بيروت ٢٠١٣
- ط- د. فخري رشيد المهنا - النظام القانوني للملاحة في المضائق وتطبيقاته على مضيق هرمز - ط١ - بغداد - ١٩٨٠.
- ي- د. قيس ابراهيم البديري - الفنار للقانون الدولي للبحار - دار الكتب - بغداد - ٢٠٠١
- ك- د. محمد الحاج حمود - النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز - وارد في المواصلات في الوطن العربي - بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابه المهندسين العراقيين ونقابه المعلمين في الجمهورية العراقية - ط٢ - مركز دراسات الوحدة العربية الاسكندرية - ١٩٨٥.
- ل- د. محمد حافظ غانم - محاضرات عن النظام القانوني للبحار - جامعة الدول العربية - القاهرة - ١٩٦٠

م- د. محمد طلعت الغنمي-الاحكام العامة من قانون الامم - قانون السلم-منشأه المعارف الاسكندرية- ١٩٧٠ .

ن- د. محمد عبدالرحمن الدسوقي- المرور البري للسفن الحربية الاجنبية في البحر

الاقليمي- منشورات الحلبي الحقوقية - ٢٠١٢

س- د. محمد علي حافظ- مجلة العرب الدولية- العدد ١٥٩٦ لسنة ٢٠١٢

ع- د. وسام الدين العكلة _النظام القانوني للمضييق الدولي- مجلة جامعة دمشق للعلوم

الاقتصادية والقانونية- المجلد ٢٧- العدد الرابع - ٢٠١١ .