

المملكة الأردنية الهاشمية

جامعة عمان العربية

كلية القانون

النظام القانوني لمضيق هرmez

في القانون الدولي العام

**The Legal System of Hermes Strain in the General  
International Law**

إعداد الطالب

فيصل نوري العلي

إشراف الدكتورة

كرمة الطائي

قدمت هذه الرسالة إستكمالاً للحصول على درجة الماجستير في القانون العام

2013

## التفويض

أنا فيصل نوري العلي ، أفوض جامعة عمان العربية بتزويد نسخ من رسالتي

للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص عند طلبها.

الاسم : فيصل نوري العلي.



التوقيع :

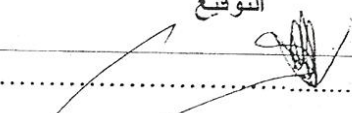
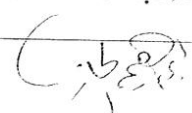

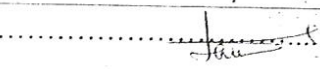
١٤ / ٥ / ٢٠١٢

التاريخ:

## قرار لجنة المناقشة

نوقشت رسالة الماجستير / الطالب فيصل نوري العلي. بعنوان: " النظام القانوني

لمضيّق هرمز في القانون الدولي العام". وقد أجازت بتاريخ / / 2013 .

التوقيع	أعضاء لجنة المناقشة:
	الأستاذ الدكتور  رئيساً
	الدكتور كريمة الطائي عضواً ومشرفاً
	الدكتور نال حوالة عضواً
	الدكتور عضواً

## الشكر والتقدير

الحمد لله الذي بعث فينا محمداً - صلى الله عليه وسلم- هادياً وبشيراً. الحمد لله على ما أسبغ علينا من نعم ظاهرة و باطنه، فلك الحمد يا رب كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك.  
أتقدم بجزيل الشكر والعرفان لأستاذي القدير ومشرفي الفاضل الدكتورة كريمة الطائي لتفضلها بالإشراف على هذه الرسالة، وما بذلته معي من جهد وإرشاد، طوال إعداد هذه الرسالة حتى بدت كما هي عليه، فلها مني كل الشكر والتقدير والاحترام.  
كما أتقدم بالشكر والجزيل والعرفان للسادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الموقرين ، لما سببونه من مقترحات قيمة تهدف إلى الارتقاء بها.  
جزاكم الله جميعاً عني كل خير وسدد على طريق الحق خطاكم

فيصل نوري العلي

## الإهداء

إلى والدي الحبيب أطال الله في عمره  
إلى والدي الغالية أطال الله في عمرها، التي أفهمتني بعفوية صادقة أن العلم هو الحياة، وأنارت أمام  
عيني شموع الأمل.  
أهدي لها رسالتي هذه رمزاً للمحبة والوفاء واعترافاً مني بفضلها عليّ.  
وإلى رفيقة الدرب وزوجتي وأبنائي الأحبة  
وإليكم يا من تزالون بجانبني ترقبون نجاحي وتقدمي، وتقدمون لي كل الوقت... وكل الحب.... وكل  
الدعم....  
إلى إخواني وأخواتي وأصدقائي الأعزاء  
لهم جميعاً أهدي عملي المتواضع هذا  
مع المحبة والعرفان

## فهرس المحتويات

د	الشكر والتقدير .....
هـ	الإهداء .....
و	فهرس المحتويات .....
ح	ملخص الرسالة .....
ط	ملخص الرسالة باللغة الانجليزية .....
1	الفصل الأول مقدمة الدراسة وأهميتها .....
1	أولاً - المقدمة: .....
2	ثانياً - مشكلة الدراسة: .....
2	ثالثاً - عناصر مشكلة الدراسة .....
2	رابعاً - منهجية الدراسة .....
2	خامساً - أهمية الدراسة .....
3	سادساً - حدود الدراسة .....
3	سابعاً - فرضيات الدراسة .....
3	ثامناً - التعريف بالمصطلحات .....
4	تاسعاً - الدراسات السابقة .....
4	عاشراً - مصادر الدراسة: .....
5	الفصل الثاني موقع وأهمية مضيق هرمز .....
6	المبحث الأول الموقع الجغرافي لمضيق هرمز .....
6	المطلب الأول أهمية الموقع الجغرافي لمضيق هرمز .....
14	المطلب الثاني علاقة مضيق هرمز بالمضايق الدولية الأخرى .....
16	المطلب الثالث الطبيعة القانونية لمضيق هرمز طبقاً لموقعه الجغرافي .....
17	المبحث الثاني الأهمية الاستراتيجية العسكرية لمضيق هرمز .....
19	المطلب الأول مضيق هرمز في الفتح الإسلامي .....
23	المطلب الثالث الصراع العربي الإيراني على مضيق هرمز .....
24	المطلب الرابع الصراع الأمريكي الإيراني .....
30	المبحث الثالث الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز .....

38.....	الفصل الثالث أنواع المرور في البحار وتحديد مفهوم المضائق الدولية
39.....	المبحث الأول أنواع المرور في البحار
39.....	المطلب الأول المرور الحر
40.....	وتلتزم دولة العلم بما يأتي:
41.....	المطلب الثاني المرور البريء
42.....	ثانياً: تحديد البحر الإقليمي:
44.....	ثالثاً: واجبات الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمرور البريء:
45.....	رابعاً: الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية:
45.....	خامساً: الولاية المدنية إزاء السفن الأجنبية:
46.....	سادساً: وضعية السفن الحربية:
46.....	المنطقة المتاخمة (المجاورة)
48.....	المطلب الثالث المرور العابر
51.....	وهناك واجبات على السفن والطائرات أثناء المرور العابر يجب التقييد بها منها: <sup>0</sup>
56.....	المطلب الأول موقف الفقه من تحديد المضيق الدولي
61.....	المطلب الثاني تحديد المضيق الدولي طبقاً للاتفاقيات الدولية
65.....	الفصل الرابع حقوق الدول على مضيق هرمز
66.....	المبحث الأول حق الدول بالمرور في مضيق هرمز
66.....	المطلب الأول حق المرور العابر عبر مضيق هرمز
67.....	المطلب الثاني حقوق السفن وواجباتها عند العبور في مضيق هرمز
69.....	المبحث الثاني حقوق الدول المطلة على المضيق وواجباتها
69.....	المطلب الأول حقوق الدول المطلة على المضيق
71.....	المطلب الثاني واجبات الدول المطلة على المضيق
72.....	المطلب الثالث حقوق وواجبات الدولة المشاطئة للمضيق
75.....	الفصل الخامس الخاتمة والنتائج والتوصيات
75.....	أولاً: الخاتمة:
75.....	ثانياً: نتائج الدراسة:
77.....	رابعاً: التوصيات:
79.....	المراجع

## ملخص الرسالة

النظام القانوني لمضيق هرمز

في القانون الدولي العام

إعداد الطالب

فيصل نوري العلي

إشراف الدكتورة

كريمة الطائي

الغرض من هذه الدراسة هو تحديد ما هو مضيق هرمز وإلى أي نوع من أنواع المضايق وتحديد النظام القانوني الذي ينطبق عليه. وما هي الحقوق التي تتمتع بها الدول التي يقع فيها مضيق هرمز وما هي التزاماتها، وحقوق الدولة المتشاطئة في الخليج العربي والدول الأخرى بالنسبة إلى السفن التي تمر من خلاله، والطائرات من فوقه. وما هو حق المرور عليه، هل هو حق مرور عابر أم مرور بريء.

وقد تكونت الدراسة من خمسة فصول أما الفصل فتناول مقدمة الدراسة وأهميتها، أما الفصل الثاني فتناول موقع مضيق هرمز وأهميته، من خلال مبحثين تناول المبحث الأول: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز. المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز. المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية العسكرية لمضيق هرمز.

أما الفصل الثالث فتناول أنواع المرور في البحار وتحديد مفهوم المضايق الدولية من خلال مبحثين تناول المبحث الأول - أنواع المرور بالبحار. والمبحث الثاني - تحديد مفهوم المضايق الدولية. أما الفصل الرابع فتناول حقوق الدول على مضيق هرمز. من خلال مبحثين تناول المبحث الأول - حق الدول بالمرور في مضيق هرمز. والمبحث الثاني - حقوق الدول المطلة على المضيق وواجباتها. وعرض الفصل الخامس. الخاتمة والنتائج. والتوصيات.



# **The Legal System of Hermes Strain in the General**

## **International Law**

**Prepared by:**

**Faysal Nori Alali**

**Supervisor:**

**Dr.Kareema Alta'i**

### **ABSTRACT**

The purpose of this study is to determine what is Hermes Strain and what kind of the Strains it belongs, also to determine the legal system applied on it, what are the rights of enjoyed by the countries in which the Hermes Strain located, and what are the costal countries' rights in the Arab Gulf and the other countries regarding the ships passing through it, and the planes over it, what is the traffic right over it, is it an innocent or causal passage.

The study consisted of five chapters:

The first chapter has dealt with the study introduction, and its importance, the second chapter addressed the location and the importance of Hermes Strain through two sections: the first section addressed the geographic location of Hermes Strain, while the second section the economic importance of Hermes Strain, the third section addressed the strategic and military importance of Hermes Strain.

While the third chapter addressed the passage types in the seas and determining the international stains' concept, through the two section: the first section is about the passage types in the seas, and the second section addressed the determination of the international strains concept.

The fourth chapter addressed the countries rights to pass in the Hermes Strain through two sections: the first section addressed the countries' right to pass in Hermes Strain. The second section addressed the rights and the duties of countries neat the strain. The fifth chapter illustrated the conclusion, results and recommendations.

## الفصل الأول

### مقدمة الدراسة وأهميتها

أولاً - المقدمة:

قال تعالى: " اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (سورة الجاثية، آية: 12). ذلك العناية بالبحار كونها وسيلة اتصال بين البشر ومورداً للرزق والمعيشة.

اهتم المجتمع الدولي بالبحار لأنها أفضل وسيلة للمواصلات بين الدول، وما تحتويه البحار من موارد حية تعد مصدراً مهماً للغذاء البشري والحيواني والنباتي، وكونها تحتوي على كنوز النفط والغاز والمعادن في باطن الأرض التي تغمرها المياه وما فيها من أحجار نفيسة وشعب مرجانية. وتعد الممرات الدولية وبشكل خاص القنوات والمضايق الدولية من أهم المناطق في العالم، كونها تمثل الممرات الوحيدة للتواصل بين البحار ومنفذاً مهماً تنفذ من خلاله السفن، ومن فوقه الطائرات. ويعد مضيق هرمز من أهم هذه الممرات الدولية كونه يربط الخليج العربي بالبحر العربي والمحيط الهندي، وتقر منه أكثر من 40% من النفط في العالم وهو المنفذ الوحيد لثمانى دول سيع منها عربية وأخرى إيران، وبسبب أهميته هذا المضيق، فقد تعرض خلال مراحل تاريخية معينة إلى الاحتلال ولا تزال العديد من الدول تنظر إلى هذا المضيق ليس من باب أهميته الاقتصادية العالمية فحسب، بل من باب أهميته الاستراتيجية العسكرية، ومن أجل إمداد النفط لجميع دول العالم، وضمان السيطرة على هذا المضيق، فإن أكبر الأساطيل الدولية تقيم فيه وحوله إقامة دائمة، مما قد يعرض الدول المتشاطئة في الخليج العربي إلى التدمير. ومن أجل ذلك فقد اهتم القانون الدولي للبحار بالمضايق الدولية ومنها مضيق هرمز. فعقدت اتفاقية قانون البحار، وبعد ذلك وجد المجتمع الدولي أن من الضرورة السير قدماً لتنظيم البحار واستغلالها وتنظيم المضايق الدولية منعاً للحروب، فقد تمكن المجتمع الدولي من خلال منظمة الأمم المتحدة من عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعقودة عام 1982. والتي حددت أنواع المضايق الدولية والحقوق المترتبة عليها. لهذا فإن مضيق هرمز أهمية كبيرة كونه المنفذ الوحيد لسبع دول عربية والمنفذ لإمدادات النفط في العالم. وإن الاهتمام به يعني الاهتمام بحقوق الدول المتشاطئة والدول الأخرى غير المتشاطئة.

## ثانياً - مشكلة الدراسة:

لا بد من تحديد ما هو مضيق هرمز وإلى أي نوع من أنواع المضائق. وإذا ما حددنا نوع مضيق هرمز فإننا ينبغي ان نحدد النظام القانوني الذي ينطبق عليه. وما هي الحقوق التي تتمتع بها الدول التي يقع فيها مضيق هرمز وما هي التزاماتها، وحقوق الدولة المتشاطئة في الخليج العربي والدول الأخرى بالنسبة إلى السفن التي تمر من خلاله، والطائرات من فوقه. وما هو حق المرور عليه، هل هو حق مرور عابر أم مرور بريء. ويتعرض المضيق إلى صراع دولي وإقليمي للسيطرة عليه.

## ثالثاً - عناصر مشكلة الدراسة

تقوم مشكلة الدراسة في الإجابة عن الأسئلة الآتية :

- 1- ما هو مضيق هرمز ووضعه الجغرافي وما هي حدوده ومقياسه ؟
- 2- إلى أي نظام قانوني ينتمي مضيق هرمز؟
- 3- هل يطبق على مضيق هرمز حق المرور العابر أم البريء ؟
- 4- ما هي حقوق وواجبات الدول التي يقع عليها مضيق هرمز ؟
- 5- ما الوسائل التي يمكن بموجبها حماية مضيق هرمز من السيطرة ومنع الملاحه فيه ؟

## رابعاً - منهجية الدراسة

لما كان لمضيق هرمز وضعٌ جغرافي، وتاريخي وقانوني، فإن منهجية الدراسة تتطلب اللجوء إلى المنهج التاريخ الوصفي لوضع مضيق هرمز والنصوص القانونية التي تنطبق على المضيق، وإلى الوضع الجغرافي لموقعه. ومن ثم الدراسة القانونية التحليلية القائمة على العنصر الواقعي لوضعه الجغرافي. لهذا سنعتمد الدراسة الوصفية التحليلية الدولية المقارنة بالمضائق من الأنواع الأخرى، وما يترتب من ذلك من حقوق والتزامات. كما سنعتمد الدراسة الواقعية الميدانية المتبعة في الوقت الحاضر لمضيق هرمز.

## خامساً - أهمية الدراسة

تقوم أهمية الدراسة على أساس أهمية مضيق هرمز وتأثيره على العلاقات الدولية والاتفاقيات التي عقدت بشأنه كاتفاقية البحار لعام 1982، كونه منفذاً لثماني دول، وكونه المنفذ للعديد من الدول منها. كما أنه الممر المهم التي تمر منه أكثر من 40% من نفط العالم،

وتهمر من فوقه الطائرات المدنية القادمة والذاهبة إلى دول الخليج ذلك ان تحديد موقع مضيق هرمز يوضح النظام القانوني الذي ينطبق عليه من بين المضائق الدولية الأخرى، وهذا ما يتطلب معرفة الحقوق والالتزامات المترتبة على المرور من خلاله ومن فوقه. وإذا كان مضيق هرمز يمثل ممراً للعديد من الدول فإنه يعد الشريان الذي يغذي بالنفط والغاز، كما أنه من أهم الموارد الوحيدة للدول الخليجية من حيث استيراد الغذاء والمواد الأساسية. وإن غلقه أو الاعتداء عليه أو إهماله، يعرض شعوب المنطقة إلى التدمير والحصار.

#### سادساً - حدود الدراسة

تكمّن حدود الدراسة في الحدود الموضوعية: تشمل هذه الدراسة النظام القانوني لمضيق هرمز في القانون الدولي للبحار بموجب اتفاقيه قانون البحار لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وحقوق الدول والتزاماتها في مضيق هرمز .

#### سابعاً - فرضيات الدراسة

يمكن أن نوجز فرضيات الدراسة بما يأتي:

1. تطبيق قواعد القانون الدولي للبحار على مضيق هرمز ، وقيام الدول بالتزامات والتمتع بالحقوق الواردة عليها طبقاً للقانون؛
2. حماية دولية لمضيق هرمز تضمن حق مرور السفن عليه والطائرات من فوقه. ومن سيطرة دول عليه بمنازعات لا علاقة لها بدول المنطقة؛
3. استتباب الأمن والاستقرار في مضيق هرمز والخليج العربي ، لضمان إمدادات النفط لدول العالم، وضمان إيرادات الدول الخليجية من المواد الأساسية والغذائية وغيرها بدون عوائق.

#### ثامناً - التعريف بالمصطلحات

- القانون الدولي للبحار: اتفاقية قانون البحار لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛
- المضائق الدولية : ممرات طبيعية دولية ليست من صنع الإنسان تربط البحار؛
- القنوات الدولية : ممرات دولية من صنع الإنسان؛
- حق المرور العابر: حق السفن والطائرات بالمرور بالمضيق؛

- حق المرور البريء: مرور السفن دون الطائرات في بعض المضائق الدولية؛

- الدول المتشاطئة: الدول التي تقع في خليج واحد؛

- المييل البحري: يتضمن 1850 متراً؛

- الدول المطلة على المضيق: الدول التي يقع فيها المضيق.

#### تاسعاً - الدراسات السابقة

دراسة العوضي، عبد الله (2011) التهديدات وانتهاك لحق العبور. تعد التهديدات الإيرانية مؤخراً بغلق مضيق هرمز الدولي أمام الملاحة الدولية وفقاً للقانون الدولي للبحار انتهاكاً لحق المرور العابر لجميع السفن والطائرات في المضائق الدولية في المادة (37 إلى 44) من اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 وتخضع إلى نظام قانون المرور في الضائق.

دراسة العبيدي، ياسر (1990) الوضع القانوني لمضيق هرمز. وهدفت هذه الدراسة إلى بيان الوضع القانوني لمضيق هرمز في ظل اتفاقيات البحار المعقودة منذ العام 1958 وحتى العام 1982، كما هدفت إلى بيان حقوق وواجبات الدول المتشاطئة وغير المتشاطئة والمحيطة بمضيق هرمز.

موقع الدراسة الحالية من الدراسات السابقة:

تناولت الدراسات السابقة العديد من الموضوعات منها النظام القانوني لمضيق هرمز، وكذلك التهديدات وانتهاك حق العبور، وقد تطرقت هذه الدراسات إلى موضوعات تتعلق بالمضائق أما الدراسة الحالية فستبحث النظام القانوني لمضيق هرمز في القانون الدولي العام وبيان أهمية هذا المضيق للدول المحيطة به.

#### عاشراً - مصادر الدراسة:

استخدمت الدراسة مجموعة من المصادر الفقهية المتخصصة وكذلك الأبحاث والدراسات

والمقالات والرسائل الجامعية ذات الصلة بمواضيع الدراسة.

## الفصل الثاني

### موقع وأهمية مضيق هرمز

تمهيد:

يقع مضيق هرمز في منطقة مهمة من بين المضائق والقنوات الدولية، ويتمتع مضيق هرمز بموقع جغرافي متميز بشكل مختلف عن المضائق الدولية، كما أن لمضيق هرمز أهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة ينفرد بها عن المضائق الدولية الأخرى.

ويتمتع مضيق هرمز بموقع متميز من الناحية الجغرافية والاقتصادية والاستراتيجية وهو ما تتضمنه المباحث الآتية:

المبحث الأول: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز.

المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية العسكرية لمضيق هرمز.

## المبحث الأول الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

يتميز مضيق هرمز بموقع جغرافي متميز من بين المضائق الدولية، من نظراً لموقعه الجغرافي، والملاحي.

وستتناول في هذا المبحث دراسة الأهمية الجغرافية لمضيق هرمز من ناحية موقعه المحدد في قانون البحار وأهميته من بين المواقع الدولية الأخرى المرتبطة به في المطالب الآتية:

المطلب الأول: أهمية الموقع الجغرافي لمضيق هرمز.

المطلب الثاني: علاقة مضيق هرمز بالمضائق الدولية الأخرى.

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لمضيق هرمز طبقاً لموقعه الجغرافي.

### المطلب الأول أهمية الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

شهدت العقود الثلاثة الأخيرة تحولاً جذرياً في نظريات الجغرافيا السياسية، وخاصة ما يتعلق منها بقلب العالم، وبعد أن كان ينظر إلى القارة الأوروبية في بداية القرن العشرين على أنها قلب العالم، أصبح الخليج العربي في نهاية القرن العشرين هو قلب العالم، هذا المسطح المائي الذي تبلغ مساحته (233.100) كم<sup>2</sup> ويتراوح عرضه بين (370) كم في حده الأقصى- و(55) كم عند مضيق هرمز وعمقه لا يتجاوز (90) متراً، أما طوله من خليج عمان وحتى شط العرب في العراق فيبلغ حوالي (965) كم، ورغم هذه الأهمية الاستراتيجية فإنه أقرب إلى البحر المغلق، فليس له إلا منفذ واحد يربطه بالمحيطات الكبرى هو مضيق هرمز الذي يشكل عنق الزجاجة للخروج والدخول إلى الخليج العربي، ومن هنا يُعد مضيق هرمز أحد أهم المضائق والممرات المائية في العالم، حيث يربط بين الخليج العربي من جهة، وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، ولذلك يعتبر المنفذ البحري الوحيد للدول المطلة على الخليج العربي فقط، مثل العراق والكويت والبحرين وقطر، كما أنه المنفذ الرئيس لكل من المملكة العربية السعودية التي تطل على الخليج من الشرق والبحر الأحمر من الغرب، وللإمارات العربية المتحدة التي تطل على الخليج وخليج عمان، وسلطنة عُمان التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب، وإيران التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب<sup>(1)</sup>.

(1) حمود، محمد الحاج (1982). النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، ندوة المواصلات في الوطن العربي، بيروت، ص257.



ويدرك الناظر المتأمل في خريطة العالم يدرك بوضوح دور المضائق البحرية في ربط أجزاء العالم مع بعض؛ فعبر هذه المضائق تتم الملاحة البحرية العالمية وتعبّر وسائلها المتعددة التي تنصدر وسائل النقل في عالم اليوم. كما يدرك كذلك الوضع الجغرافي الخاص الذي تمتاز به المضائق والذي يمكنها من التحكم في الملاحة البحرية ويمنحها وضعاً استراتيجياً وقانونياً خاصاً؛ وذلك نتيجة لتقارب سواحلها واختفاء المياه الدولية فيها<sup>(1)</sup>.

وهذا الوضع الجغرافي الذي يمكن الدول المشرفة على المضائق من التحكم والسيطرة عليها جعل القوى البحرية العالمية تتسابق لفرض نفوذها وسيطرتها على هذه المضائق ذات الأهمية والبعد الجيوبوليتيكي الخاص.

ونستطيع أن نؤكد الأهمية الجغرافية للمضائق لما توفره من رقابة للدولة الساحلية على حركة المرور، والتحكم في المضيق أثناء الأزمات والحروب، وكذلك تبرز الأهمية من خلال التفكير دوماً من قبل الغزاة بالسيطرة على مثل هذه المضائق ومن أمثلة ذلك معاهدة أترخت بين بريطانيا وإسبانيا عام 1713 للسيطرة على مضيق جبل طارق<sup>(2)</sup>.

ويعتبر مضيق هرمز الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي و بحار العالم، كما أنه بموقعه يشكل منطقة فصل بين منطقتين متباينتين لغوياً ومذهبياً؛ جزيرة العرب والإقليم الإيراني. ثم هو بحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحاً للملاحة طول العام. أما محدودية اتساعه التي تبلغ 21.75 ميلاً بحرياً وفي ظل تحديد دولتي الإشراف عليه عمان و إيران لمياههما بـ 12 ميل بحري؛ فيعني إختفاء المياه الدولية فيه وتمتعه بوضع قانوني خاص يحكم الملاحة فيه، كما ظهرت أهمية مضيق هرمز قديماً وحديثاً، حيث ظهرت المحاولات الأوروبية للسيطرة عليه، فجاؤ البرتغاليون إلى المنطقة بهدف القضاء على المنافسة التجارية التي كان يقودها عرب الخليج، وكانت الوسيلة في ذلك ركوب البحر عبر مضيق هرمز، كما دافع العرب العمانيون من اليعاربة والبوسعيدي عن أمجادهم البحرية وتراثهم وحضارتهم من أجل إبقاء الخليج العربي ومضيق هرمز تحت سيادتهم، ويعد مضيق هرمز المدخل البحري الوحيد إلى دول الخليج العربي،

(1) شهاب، مفيد (1985) دروس في القانون الدولي العام والقانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص45.

(2) حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص257.

وقد زاد من أهميته اكتشاف النفط في المنطقة، وقد وصفه خبراء الطاقة وشركات الملاحة الدولية بأنه "العنق الرئيس للعالم"، ففي كل ثماني دقائق تبحر ناقلة من الخليج وإليه، تمر عبره الاحتياجات العالمية من النفط الخام، وتصل شحنات النفط التي تعبر هذا الممر الاستراتيجي إلى ثلثي إنتاج النفط العالمي ونظراً لموقع المضيق الاستراتيجي؛ لم يستطع الإفلات عبر التاريخ من الأطماع الاستعمارية وصراع الدول الكبرى للسيطرة عليه، فمنذ القرن السابع قبل الميلاد وهو يلعب دوراً دولياً وإقليمياً هاماً أسهم في التجارة الدولية<sup>(1)</sup>.

يمثل مضيق هرمز المصالح الخليجية من جهة، كما يمثل مصالح المجتمع الدولي من جهة أخرى، فمضيق هرمز أحد الممرات البحرية الدولية الهامة، وهو جدير بالبحث والدراسة، كما لا بد من التعرف عليه، وتحليل النظام القانوني الذي يحكم هذا المضيق، ومن المعلوم أن سلطنة عُمان تشرف على هذا الممر من جهة الجنوب، كما تشرف عليه الجمهورية الإيرانية من جهة الشمال<sup>(2)</sup>.

#### أولاً: تعريف المضيق جغرافياً:

ويعرّف الفقه المضيق من الناحية الجغرافية بأنه: "ممر طبيعي يربط بين بحرين"<sup>(3)</sup>.

ويمكن من التعريف السابق أن نستخلص عناصر هذا التعريف وهي:

1- أن يكون المضيق جزءاً من البحر.

2- أن يكون قد تكون بصورة طبيعية.

3- أن يفصل بين قطاعين من الأرض.

كما عرّف الفقيه روسو المضائق بأنها: "ممرات بحرية ضيقة لا تخضع إلى نظام خاص إلا إذا كانت تصل بين بحرين عامين، وعندما يكون المضيق على جانب من السعة بحيث لا تتصل ضفتا البحر الإقليمي بعضها ببعض حيث يؤلف القسم الأوسط بحراً عاماً"<sup>(4)</sup>.

(1) مجلة المستقبل، العدد 167، السنة 1، 3 أيار 1980، ص14، 15.

(2) حسين، ندا حسين (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، ص90.

(3) غانم، محمد حافظ (1960). محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، ص63.

(4) روسو، شارل (1982). الترجمة العربية، الأهلية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص263.

إن دراسة الجوانب التاريخية لمضيق هرمز أمر حيوي من أجل التعرف على أحد أهم الممرات الدولية العالمية، وقد ظهرت أهمية مضيق هرمز قديماً وحديثاً، كما تنافست عليه الكثير من القوة البحرية على مدى العصور، ونشبت صراعات عديدة من أجل السيطرة على مضيق هرمز بين المستعمرين، وبين أبناء المناطق البحرية<sup>(1)</sup>.

ثانياً: موقع مضيق هرمز:

يرتبط الوضع الجغرافي لمضيق هرمز بالوصف الجغرافي لمنطقة الخليج العربي وخليج عمان. فالخليج العربي بحر شبه مغلق. ويعتبر ذراعاً بحرياً للمحيط الهندي، ويربط مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان الذي يعتبر امتداداً لبحر العرب والمحيط الهندي<sup>(2)</sup>. ويقع الخليج العربي جنوب غرب قارة آسيا في منطقة الوصل بين قارات العالم القديم وبين خطي طول 48 درجة و57 درجة شرق جرينتش وخطي عرض 24، 30 درجة شمال خط الاستواء<sup>(3)</sup>.

وتعد الملاحة متعذرة على مقربة من الشواطئ الخليجية لقلة عمق المياه بالإضافة إلى قربها من السواحل الرملية (ما يعرف بظاهرة الحواجز الرملية) والتي تمتد إلى مسافة عدة كيلو مترات، كما تتناثر ظاهرة الشعب المرجانية في الخليج نظراً لدفء مياهه لوقوعها في منطقة خط الاستواء، كما تكثر الجزر في الخليج نتيجة لقلة العمق أو لعوامل طبيعية، أو نتيجة ترسبات،

---

(1) الدغمة، إبراهيم (1983). القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص40.

(2) التكريتي، برزان (1982). الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي وتأثيره على أخطار الخليج العربي والمحيط الهندي، بغداد، ص13-16.

(3) انظر: قلججي، قدرى (1965). الخليج العربي، دار الكتاب العربي، بيروت، ص26. وانظر: فاضل، صدقة يحيى (1988). مضيق هرمز طبيعته وأهميته الاستراتيجية والإقليمية والعالمية، مجلة التعاون، العدد 9، السنة 3 يناير 1988، ص41.

إلا أن البعض الآخر من الجزر الواقعة على الجانب الإيراني، أو في منطقة شبه جزيرة مسند العُمانية، تكونت نتيجة انفصال، أو بسبب الأمواج، أو المجاري المائية الشديدة، التي قطعت الكتلة الجبلية في شبه جزيرة مسندم، أو نتيجة اندفاع تركيبات الملح من الطبقات السفلى في القشرة الأرضية. وعلى الجانب العربي تكونت الجزر العربية: أبو موسى وطنب الكبرى والصغرى. ومياه الخليج ليست عميقة بالقدر الكافي للملاحة الآمنة، حيث تصل الأعماق في بعض الجهات إلى حوالي ثلاثمائة قدم إلا أنها تتدرج في العمق إذا ما اتجهنا من رأس الخليج إلى المضيق<sup>(1)</sup>.

تتكون أبعاد الخليج من 615 ميلاً بحرياً طولاً، ويبلغ عرض أجزائه 210 أميالاً بحرياً ويصل في أدنى أجزائه اتساعاً أقل من 24 ميلاً بحري، ويتضح مما تقدم أن الخليج العربي بحر شبه مغلق منفذه البحري مضيق هرمز الذي يصله بخليج عُمان والمحيط الهندي، ويطل عليه كل من: سلطنة عُمان، دولة الإمارات العربية المتحدة، دولة قطر، دولة البحرين، دولة الكويت، المملكة العربية السعودية، وجمهورية إيران الإسلامية، والجمهورية العراقية<sup>(2)</sup>.

ويربط مضيق هرمز بين البحار العالية لخليج عُمان بالبحار العالية للخليج العربي وهو ممر مائي طبيعي يقع بين جمهورية إيران الإسلامية من جهة الشمال والشمال الغربي وسلطنة عُمان من الجنوب، ويتكون الساحل الشمالي للمضيق من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام أما السواحل الجنوبية للمضيق تتألف من السواحل الغربية والشمالية لشبه جزيرة مسندم وجزيرة سلامة وبناتها<sup>(3)</sup>.

ويبلغ عرض الممر الملاحي الرئيس إلى المضيق من خليج عُمان حوالي (30) ميلاً بحرياً، ويضيق في الاتجاه الجنوبي الغربي حتى يصل إلى اتساع (20.75) ميلاً بحرياً الذي يقع بين جزيرة سلامة وبناتها، وجزيرة لاراك وتبعد جزيرة سلامة (يطلق عليها اسم الملكة العظمى) عن شبه جزيرة مسندم (8.5) ميلاً بحرياً في الاتجاه الشمالي،

(1) الراوي، جابر إبراهيم (1981). الجزر العربية الثلاث وموقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة، وزارة الإعلام العراقية، بغداد، ص 151.

(2) عامر، صلاح الدين (1983). القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 41. وانظر: قلعجي، قنري، مرجع سابق، ص 26.

(3) الصوفي، بدرية (1976). طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي، مطبعة الشباب، الكويت، ص 52.

ثم يصل العرض بينها وشبه جزيرة قشم حوالي (28) ميلاً. ويبلغ عرض المضيق بين جزيرة سلامة والنهاية الشرقية لجزيرة لاراك (22.5) ميلاً بحرياً. والنهاية الغربية للجزيرة (21.5) ميلاً بحرياً. ويتراوح عمق المضيق ما بين (32) إلى (50) قامة بحرية. ويصل العمق عند جزيرة سلامة الصغرى إلى (9) قامات بحرية وبعمرق (14) قامة بحرية عند الجانب الإيراني.

ويقع جزء المضيق الذي لا يزيد اتساعه على (24) ميلاً بحرياً في الاتجاه الشمالي إلى الشمال الغربي من جزيرة سلامة وبناتها. ونشير هنا إلى أن طول المسافة البحرية التي تتداخل فيها منحنيات الحدود البحرية العُمانية الإيرانية داخل منطقة المضيق تصل إلى مسافة (13) ميلاً بحرياً<sup>(1)</sup>.

ثالثاً: الجزر القريبة من مضيق هرمز:

تنتشر حول المضيق مجموعة من الجزر أهمها:

- 1- جزيرة قشم: ويبلغ طولها (60) ميلاً وعرضها (20) ميلاً. وتقع بمحاذاة الساحل الإيراني وجزيرة لاراك ويفصلها عن البر الإيراني مضيق كلارنس (Clarence) وهو مضيق ضيق. ويقطن هذه الجزيرة العرب المنتمون إلى قبائل الساحل العُماني حيث كانت تابعة لسلطان عُمان حتى القرن التاسع عشر عندما احتلها الإيرانيون.
- 2- جزيرة هرمز: تقع إلى الجنوب الشرقي من ميناء بندر عباس ب(11) ميلاً وهي دائرية الشكل قطرها حوالي (5) أميال ويحيط بها حزام من المياه الضحلة<sup>(2)</sup>.
- 3- جزيرة مسندم: هي جزيرة ملاصقة للحافة الشمالية الغربية لرأس رؤوس الجبال (مسندم) تابعة لسلطنة عُمان ويفصلها عن البر ممر ضيق يعرف باسم (فك الأسد) يتسم بالخطورة نظراً لظهور حالي المد والجزر بشكل كبير وتأثره بحالة الرياح ويبلغ طول الجزيرة من الشمال إلى الجنوب ميلين، وأقصى ارتفاع لها 875 قدماً وبها مراس للسفن<sup>(3)</sup>.

(1) حسين، ندا حسين، مرجع سابق، ص 91. مهنا، فخري، مرجع سابق، ص 164.

(2) أسود، فلاح شاكر (1982). أثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربية، ندوة المواصلات في الوطن العربي، بيروت، ص 248-249.

(3) حزما، عادل خالد (1979). مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، القاهرة، ص 201.

4- جزيرة سلامة وبناتها: وهي عبارة عن مجموعة من الجزر الصخرية تقع شمال رأس مسندم أطلق العرب على أكبرها جزيرة سلامة وبنات سلامة على اثنتين من الجزر، بينما أطلق الغربيون على هذه الجزر (كوين ايلاند Queen Iland أو Great Queen و Little Queen)<sup>(1)</sup>. ويبلغ ارتفاع جزيرة سلامة (450) قدماً، أما عرضها فحوالي نصف ميل وتبعد حوالي (8.5) ميلاً بحرياً، أما الجزيرة الصغيرة (بنت سلامة) يبلغ ارتفاعها (168) قدماً. وتبعد حوالي (5) أميال بحرية عن منطقة مسندم.

تعتز الملاحه في مضيق هرمز بعض الصعوبات نتيجة حدوث المد والجزر، خاصة في حالة المد عندما تكون فيها الرياح قوية، تنتج عنها تغييرات مفاجئة في مسار المياه ويوجد في جزيرة سلامة (كوين الصغرى) فناء لإرشاد السفن والمساعدة على الملاحه ليلاً. ولا توجد معالم طبيعية على جانبي المضيق مما يؤدي إلى صعوبة في تحديد البحر الإقليمي، أما عن الملاحه في المضيق فإنها ممكنة في كلا جانبي خط الوسيط خلال المضيق والممرات المقترية منه. وقد عين ممران بحريات للملاحه، هما:

الممر الأول: باتجاه الشرق للخروج من المضيق بعرض ميلين بحريين ويقع شمال شبه جزيرة مسندم ومحاذة جزيرة سلامة وبناتها من الجهة الشمالية أيضاً.

الممر الثاني: يتجه غرباً وهو للدخول إلى الخليج بطول (10) أميال بحرية، وبعرض ميلين بحريين. ويقع إلى الشمال من الممر الأول في أقصى الشمال من جزيرة سلامة وبناتها. ويفصل بين الممرين البحريين شريط بحري بعرض ميلين بحريين وتقع هذه الممرات المائية البحرية ضمن المياه الإقليمية العمانية بموجب اتفاقية الجرف القاري العماني الإيراني<sup>(2)</sup>.

(1) عبد الكريم، عبد الأمير (1990). الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، مركز دراسات العلوم الاجتماعية، جامعة البصرة، العراق، ص52.

(2) البحارنة، حسين محمد (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص91. ويطلق العمانيون على منطقة مضيق هرمز قبة السلامة نسبة إلى جزيرة سلامة وبناتها وهي المنطقة التي تعبر منها السفن بين هذه الجزر وشبه جزيرة مسندم وكانت الرحلة البحرية عبر تلك المنطقة محفوفة بالمخاطر نتيجة لتيارات السد القوية وشدة سرعة الرياح.

وهناك جزر عربية تقع عند مدخل الخليج وهي جزر طنّب كبرى، وطنّب صغرى وأبو موسى. وتسيطر هذه الجزر على مدخل الخليج خارج المضيق بحيث تبعد جزيرة أبو موسى (160) كم عن الساحل الإيراني، بينما تبعد عن ساحل دولة الإمارات (70) كم أما جزر طنّب الكبرى والصغرى فتبعد أن على التوالي (20-90) كيلومتر عن شواطئ رأس الخيمة. من خلال الوصف الجغرافي لمنطقة مضيق هرمز نخلص إلى أنه يقع بين أراضي كل من عُمان وإيران وأن اتساع المضيق في بعض النقاط يقل عن (24) ميلاً بحرياً مما يعني تداخل المياه الإقليمية للبلدين. ويربط هذا المضيق بين جزأين من البحار العالية، خليج عُمان والخليج العربي والمنفذ الوحيد لبحر شبه مغلق.

وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لاراك وهينجام وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعُمان، ويبلغ عرض الطريق إلى المضيق في خليج عُمان في الاتجاه الشمالي حوالي 30 ميلاً، ويضيق حتى يصل عرضه إلى 20,75 ميلاً عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة لاراك وجزيرة كوين التي تبعد حوالي 8,50 ميل في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة موزندام، وتعرض الملاحة بعض الصعوبات داخل المضيق، ولا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل والتنزيل إلا بعض الأرصفة بجانب مدينة كيشم على الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة المسماة باسمها وكذلك بعض الأرصفة عند مدينة بندر عباس الإيرانية، كما لا توجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها<sup>(1)</sup>. ويرى الباحث أن أهمية الجزر الواقعة قرب مضيق هرمز تبدو من كونها تشرف على المضيق، وأن السيطرة عليها يعني السيطرة على المضيق، لهذا فقد تمكنت إيران من احتلال ثلاث جزر، وهي طنّب الكبرى وطنّب الصغرى وأبو موسى من أجل السيطرة على مداخل مضيق هرمز.

---

(1) الطائي، عبد الله شاكر (2006). مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006/49، ص3.

## المطلب الثاني علاقة مضيق هرمز بالمضايق الدولية الأخرى

يتميز الوطن العربي بموقعه وإطلاله على المحيطات والبحار والقارات العالمية، وخاصة تميزه في مجال المواصلات البحرية ومن بين هذه المضايق مضيق جبل طارق ومضيق باب المندب، ذلك أن مضيق هرمز يربط الخليج العربي ببحر عُمان ومضيق جبل طارق الذي يربط المحيط الأطلسي- بالبحر الأبيض المتوسط، وقناة السويس التي تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، ومضايق تيران التي تربط البحر الأحمر بخليج العقبة<sup>(1)</sup>.

من خلال النظر إلى خارطة الوطن العربي، وجد الباحث أن الوطن العربي يحيط بعدة مضايق مهمة، أولها: مضيق هرمز، في أقصى- شرق الوطن العربي، وثانياً: مضيق جبل طارق الذي يقع في أقصى غرب الوطن العربي، وثالثاً: مضيق باب المندب، الذي يقع في أقصى- الجنوب الغربي، أما شمال الوطن العربي، فتقع مضايق تيران في جنوب خليج العقبة، ويقع في موازاة قناة السويس في الأراضي المصرية والتي تختلف عن المضايق الدولية لكون هذه القناة من صنع الإنسان.

وستتناول المضايق المذكورة بشيء من الاختصار:

أولاً: مضيق جبل طارق:

يقع هذا المضيق بين شبه جزيرة أيبيريا شمالاً وشمال إفريقيا جنوباً، ويربط البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي- ويشرف المضيق على كل من المغرب وإسبانيا يبلغ عمقه 300م، وأقصى- مسافة فيه 14 ميل بحري، والدول التي تقع فيه سبع دول وهي كل من (المغرب، الجزائر، تونس، ليبيا، مصر، لبنان، سوريا). دولتان منها من الدول المصدرة للنفط هي الجزائر وليبيا<sup>(2)</sup>.

وتظهر أهمية هذا المضيق العسكرية كونه منفذاً للعديد من الدول الأوروبية وتواجد القطع البحرية الأمريكية والروسية. وبالإضافة إلى أهميتها هذه، فإنه معبرٌ للسفن التجارية وناقلات النفط التي تعبر منه.

(1) مهنا، فخري (1980). النظم القانونية للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية القانون بجامعة بغداد عام 1979، ص40.

(2) للتفاصيل عن مضيق جبل طارق يراجع:

Oliver, James A. (2012). Strait of Gibraltar, Information Architects, London, p.8.



وقد استخدم المضيق من قبل حلف النيتو ضد ليبيا عام 2011، لإسقاط نظام معمر القذافي. وترتبط علاقة مضيق هرمز بمضيق جبل طارق كون مضيق جبل طارق معبراً للسفن المحملة بالنفط التي تمر عبر مضيق هرمز إلى البحر الأحمر ومن ثم إلى الدول الواقعة في القارتين الأمريكيتين. ثانياً: مضيق باب المندب:

يقع مضيق باب المندب بين قارة آسيا وقارة إفريقيا، ويصل البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب، ويقع بين دولتين عربيتين، هما اليمن وجيبوتي، ويبلغ عرضه بين (20-30) ميل بحري من رأس مناهلي الساحل الآسيوي إلى رأس سيام على الساحل الإفريقي، وبقربه جزيرة بريم التابعة لليمن. وتوجد العديد من الجزر بالقرب من الساحل الإفريقي يطلق عليها الأشقاء السبعة<sup>(1)</sup>. لم تكن لمضيق هرمز أهمية قبل فتح قناة السويس عام 1968 التي ربطت البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، وأصبح مضيق باب المندب من المضائق الدولية المهمة، وربط التجارة وتحرك السفن بين الدول الأوروبية وشرق إفريقيا وجنوب آسيا. وبعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي ازدادت أهمية مضيق باب المندب. ونقدر السفن التي تمر عليه أكثر من (21.000) قطعة بحرية سنوياً<sup>(2)</sup>. والسفن التي تعبر مضيق باب المندب غالباً ما تعبر عن مضيق هرمز. غير أن الصراع على مضيق باب المندب يختلف عن الصراع عن مضيق هرمز، فالصراع على المضيق الأول بين إسرائيل عن طريق أثيوبيا وجيبوتي والعرب. أما الصراع على المضيق الثاني فهو بين العرب وإيران وبين إيران والدول الغربية.

وبناءً على ذلك، فإن غلق مضيق هرمز يؤثر بشكل كبير على المضائق الدولية الأخرى.

(<sup>1</sup>) Davies, Charles E. (1992). Global Interests in Arab Gulf, University of Exeter Press, London, p.20.

(<sup>2</sup>) Schwarz, Jurge (2000). Maritime Strategies in Asia, White Lotus Press, London, p.30.

ويراجع عن الأهمية العسكرية لمضيق باب المندب:

U.S. Dept of Defense, Red Sea, Babel Mandeb. Center USGS Branch of Distribution, 1990, p.15.

## المطلب الثالث الطبيعة القانونية لمضيق هرمز طبقاً لموقعه الجغرافي

أطلق على المياه التي تلي مضيق هرمز بالخليج العربي أو الخليج، وتطلق إيران عليه بالخليج الفارسي. ويرى الباحث أن لفظ الخليج لا يطلق على هذه المياه طبقاً لقانون البحار<sup>(1)</sup>. فالخليج طبقاً لقانون البحار يتكون من دائرة لا يزيد اتساع قطرها على (24) ميل بحري. وينظر إلى الخليج من جهة فتحته. ففتحة الخليج لا تزيد على (23) ميلاً بحرياً، فإذا زادت فتحته على (24) ميلاً بحرياً لا يعد خليجاً وإنما يعد جزءاً من البحر.

أما إذا كان هذا البحر بفتحة واحدة كما هو الحال بالنسبة للخليج العربي فيطلق عليه طبقاً لقانون البحار بالبحر شبه المغلق. غير أن لفظ الخليج العربي أطلق على هذا البحر شبه المغلق، فليس لنا إلا أن نستخدم لفظ الخليج العربي.

وبذلك فإن التسمية التي يستحقها هذا الجزء من المياه هو البحر شبه المغلق، كما هو الحال بالبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط قبل فتح قناة السويس التي ربطت بينهما.

ولمعرفة الطبيعة القانونية لمضيق هرمز فإن الباحث يرى ضرورة البحث عن المضايق الدولية، وقسم القانون الدولي المضايق الدولية إلى الأنواع الآتية:

- 1- المضايق الداخلية: وهي المضايق المحصورة بين إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها.
- 2- المضايق الوطنية: وهي المضايق المحصورة بين دولة ودولة أخرى مع وجود ممر مائي يصلح للملاحة<sup>(2)</sup>.
- 3- المضايق المحصورة بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية وبين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية<sup>(3)</sup>.

ويرى الباحث أن مضيق هرمز ينتمي إلى النوع الثالث الواردة في المادة (37) من قانون البحار، إذ إنه يربط بين منطقة اقتصادية في الخليج العربي، ومنطقة اقتصادية أخرى وأعالي البحار في البحر العربي.

(1) نص المادة عشرة من قانون البحار.

(2) الفتلاوي، سهيل حسين (2009). قانون البحار، دار الثقافة، عمان، ص150-154.

(3) نصت المادة (37) من اتفاقية قانون البحار على ما يأتي: "تتطبق هذه المادة على المضايق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وآخر جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة".

وطبقاً لهذا الموقع فإن مضيق هرمز يعد مضيقاً دولياً تنطبق عليه أحكام القانون الدولي الخاصة بالمضايق الدولية التي تخضع إلى الملاححة الدولية ويطبق عليها المرور العابر للسفن والطائرات الوارد في المادة (38) من اتفاقية قانون البحار.

وبناءً على ذلك، فإن طبيعة الخليج العربي ينطبق عليها وصف البحر شبه المغلق، وأن طبيعة مضيق هرمز ينطبق عليه وصف المضيق الذي يربط بين بحرين دوليين.

وطبقاً لما سبق، فإن خصائص مضيق هرمز القانونية كما يرى الباحث:

- 1- إنه مضيق لا يقع في دولة واحدة، وإنما يقع بين ثلاث دول، هي الإمارات وسلطنة عُمان من جهة، وإيران من جهة أخرى.
- 2- إن مضيق هرمز يعد البوابة للدول العربية في الخليج العربي، وأنه المنفذ الوحيد، بينما لا يعد هذا المضيق منفذاً وحيداً لإيران.
- 3- إن مضيق هرمز يقع في أكثر منطقة في العالم يوجد فيها الاحتياط النفطي.
- 4- إن النصوص القانونية أوضحت بجلاء حقوق الدول المتشاطئة للمضيق وللدول الأخرى التي تمر سفنها عبر المضيق.

### المبحث الثاني الأهمية الاستراتيجية العسكرية لمضيق هرمز

(الصراع الدولي للسيطرة على المضيق)

مضيق هرمز من صنع الطبيعة وليس من صنع الإنسان كما هو الحال في القنوات الدولية مثل قناة السويس في مصر وقناة بنما في القارة الأمريكية وقناة كييل في ألمانيا. لهذا فإن تاريخ مضيق هرمز يعود إلى تاريخ الكرة الأرضية بشكل عام.

وقضية مضيق هرمز من دون سواها في منظور الجغرافية السياسية (الجيوپوليتيكي) تأخذ أهميتها بحكم موقع المضيق المهم الذي يربط بين الخليج العربي وخليج عمان، ويعد مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضايق الدولية<sup>(1)</sup>، لذلك فإن إغلاقه وتعطيل نقل النفط من خلاله

(1) سويلم، حسام (2007). مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد 82، مايو 2007

قد يؤدي إلى رفع سعر النفط ارتفاعاً كبيراً مما يرتب ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية، ومن ثم إبعاد سيناريوهات الضربة العسكرية الأمريكية المحتملة ضد إيران<sup>(1)</sup>؛ لأن استمرار تدفق النفط سيشكل عاملاً حاسماً في وقت اندفاع الأمريكيين نحو الخيار العسكري ضد إيران التي أحكمت سيطرتها على المضيق<sup>(2)</sup>. وعدا النفط والغاز، فإن ناقلات وعشرات السفن من دول العالم تمر عبر مياه الخليج حاملة من دولة وإليها ما تساوي قيمته تريليونات الدولارات سنوياً، وهو ما يعني أن أي توقف فعلي لحركة التجارة في هذا المضيق سيلحق خسائر باهظة بكثير من دول العالم، فضلاً عن دول المنطقة نفسها<sup>(3)</sup>.

وقد تعرض مضيق هرمز على مر التاريخ البشري إلى العديد من السيطرة الأجنبية والإقليمية، يصعب الإحاطة بها جميعاً في هذه الدراسة، لهذا سنتناول تاريخ مضيق هرمز من عهد الفتح الإسلامي والصراع الأوروبي والسيطرة الأمريكية في المطالب التالية:

المطلب الأول: مضيق هرمز في الفتح الإسلامي.

المطلب الثاني: الصراع الأوروبي على مضيق هرمز.

المطلب الثالث: الصراع العربي الإيراني على مضيق هرمز.

المطلب الرابع: الصراع الأمريكي الإيراني على مضيق هرمز.

---

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

(2) سويلم، حسام، مرجع سابق.

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

## المطلب الأول مضيق هرمز في الفتح الإسلامي

كانت بلاد فارس تسيطر على مضيق هرمز. وقد أحدث ظهور الإسلام في الجزيرة العربية تطوراً ملحوظاً في توجه العرب الملاحية في الخليج العربي<sup>(1)</sup>. فمنذ عهد مبكر، اهتم الرسول صلى الله عليه وسلم بمنطقة الخليج العربي، فأرسل الدعاة إلى بعض مناطق الخليج العربي في محاولة لنشر الإسلام وتوحيد الأرض العربية تحت لوائه. ولاشك في أن اهتمامات الرسول صلى الله عليه وسلم، والخلفاء الراشدين من بعده بمنطقة الخليج العربي تعكس معرفة المسلمين باستراتيجية الخليج العربي وأهميته الجغرافية. وما أن استقر الإسلام في مناطق الخليج العربي حتى بدأ العرب المسلمون يمارسون نشاطاً بحرياً في الخليج العربي. ففي سنة 14هـ/653م أرسل العلاء بن الحضرمي والي البحرين حملة بحرية عبر الخليج العربي حققت نجاحاً واضحاً.

وفي سنة 23هـ/643م أرسل عثمان بن أبي العاص، والي البحري وعمان، حملة بحرية أخرى إلى الخليج العربي. وبتقدم الوقت، زاد النشاط الملاحية العربي الإسلامي: فمنذ خلافة عثمان رضي الله عنه (23هـ/643م. 35هـ/655م)، أخذت طلائع سفن العرب المسلمين تظهر في الهند، ثم تتابع النشاط الملاحية العربي الإسلامي الحربي والتجاري. فقد خرجت سفن عربية من عمان والبحرين وتقدمت نحو مصب نهر مران، وخضع ملك كابل وأدى الجزية للمسلمين سنة (44هـ/664م)، وفتح العرب المسلمون السند في خلافة الوليد (86هـ)، وظهرت وازدهرت في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي عدة مراكز بحرية في مناطق الخليج العربي مثل البحرين ودارين وعمان وصحار والإبلة وغيرها<sup>(2)</sup>.

واستمر الوضع هذا في العهد الأموي. وفي العهد العباسي ارتبطت العاصمة مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بمراكز الملاحة البحرية في الخليج العربي كالإبلة وصحار ودارين. فازدهرت الملاحة البحرية في الخليج العربي، خاصة في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين، نتيجة لحرص بعض خلفاء بني العباس ومسؤولي الدولة على تأمين حاجات الدولة الضرورية والكمالية في المشرق<sup>(3)</sup>.

(1) فوزي، فاروق عمر (2000). الوسيط في تاريخ الخليج العربي في العصر الإسلامي الوسيط، دار الشروق للنشر والتوزيع، ص23.

(2) البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (1959). فتوح البلدان، مصر، مطبعة السعادة، ص89.

(3) الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله باقون بن عبد الله (1957). معجم البلدان، بيروت، دار صادر - دار بيروت، ص349؛ البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر، مرجع سابق، ص96. الحمداني، خالد إسماعيل نايف (د.ت). البحرية الإسلامية في الخليج العربي والمحيط الهندي، خلال العصور الإسلامية، <http://www.attarikh-alarabi.ma>.

وبذل العباسيون جهوداً في تأمين الملاحة البحرية من الأخطار وحماية الموانئ من الغزو والقرصنة وتحصين الموانئ بالماصر وتحصين المدن بالأسوار وسلسلة ضخمة من الحديد تعترض الميناء فتحده من جهة البحر. فقد روى ناصر خسرو "أنه رأى في بعض الموانئ التي زارها سلاسل مربوطة بحائطين داخلين في البحر. فإذا أريد إدخال سفينة إلى الميناء، أرخيت السلسلة حتى تغوص في الماء فتمر السفينة فوقها ثم تسد حتى لا يستطيع عدو المرور منها. وبعد قيام الدولة العثمانية سيطرت على الخليج في الضفة الغربية دول الخليج العربية، وفي القرن التاسع عشر خضعت الضفة الشرقية إلى حكم الإمبراطورية الفارسية<sup>(1)</sup>. بينما خضعت الضفة الشرقية إلى الإمارات العربية. وعلى الرغم من أن ضفتي المضيق هي دول إسلامية، إلا أن الصراع بدأ بين الدولة العثمانية والدولة الفارسية حول الخليج، وهما دولتان إسلاميتان.

ويرى الباحث أن أهمية مضيق هرمز في هذه المرحلة من الفتح الإسلامي كانت تتجسد في إمكانية عبور الجيوش الإسلامية من الجزيرة العربية إلى الهند والسند والصين. لهذا فقد أحكم المسلمون السيطرة على المضيق.

#### الصراع الأوروبي حول مضيق هرمز

خضع الخليج العربي ومضيق هرمز إلى موجات احتلال أوروبية سيطرت عليه، ومن ذلك:

#### أولاً: الصراع العربي البرتغالي:

في فترة التواجد البرتغالي في منطقة الخليج العربي في القرن السادس عشر الميلادي، عمد البرتغاليون إلى إغلاق المضيق أمام حركة التجارة العالمية، مما أفقده أهميته التجارية، والتي استمرت حتى عام 1622م، عندما انهزم البرتغاليون أمام التحالف الأنجلو فارسي، وكانت بداية انحسار النفوذ البرتغالي في منطقة الخليج، وتم فتح المضيق مرة أخرى أمام السفن الملاحية والتجارية فعادت له أهميته من جديد.

(1) السامر، فيصل (1977). الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأوسط، بغداد، ص6؛ الألوسي، عادل محيي الدين (1984). تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري/ أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية والنشر، بغداد، ص23.

ويرى الباحث أن أسباب السيطرة البرتغالية على مضيق هرمز تعود إلى تنامي القوة البحرية البرتغالية التي كانت تجوب العالم، بعد اكتشاف القارة الأمريكية<sup>(1)</sup>، من قبل الأسبان، واكتشاف الشرق من قبل البرتغال بقيادة فاسكو دا جاما. فقد سيطر البرتغال على أجزاء مهمة في العالم في القارة الأمريكية والإفريقية والآسيوية، واحتلوا الهند. وبدأ البرتغاليون بالاتجاه نحو السواحل الشمالية والشمالية الشرقية للقارة الأفريقية فقد وصل هنري الملاح إلى سبتة عام 1415، ووصل آخرون إلى الرأس الأخضر، وقام بارتليمور برحلته عام 1487 حول سواحل أفريقيا الغربية بقصد الوصول إلى الهند<sup>(2)</sup>. كانت النتيجة السريعة والمحققة لرحلة فاسكو دا جاما ثورة في تجارة أوروبا ومجداً عظيماً للبرتغال وبعد وصول البرتغاليين مباشرة إلى الهند صمموا على السيطرة على كل التجارة التي كانت في السابق بأيدي العرب، فأسسوا عدة محطات تجارية وأصبحت البضائع تنقل بالطريق البحري بواسطة السفن فقط، وكان هذا الطريق على الرغم من وجود بعض المصاعب فيه إلا أنه كان طريقاً رخيصاً للتجارة، ومنها توزيع البضائع إلى الأسواق العالمية حيث ترسل البضائع إلى المدن الأوروبية البندقية ومرسيليا وبرشلونة وجنوا بواسطة النقل البحري الرخيص. بدأ الصراع بين العرب والبرتغاليين حول التجارة مع الهند،

(1) كريستوف كولومبوس: رحالة إيطالي مشهور، ينسب إليه اكتشاف العالم الجديد (أمريكا). ولد في مدينة جنوة في إيطاليا ودرس الرياضيات والعلوم الطبيعية (وربما الفلك أيضاً) في جامعة بافيا. عبر المحيط الأطلسي ووصل الجزر الكاريبية في 12 أكتوبر 1492م. لكن اكتشافه لأرض القارة الأمريكية الشمالية كان في رحلته الثانية عام 1498م. بعض الآثار تدل على وجود اتصال بين القاهرة الأوروبية والأمريكية حتى قبل اكتشاف كولومبوس تلك الأرض بوقت طويل. من شخصيته وحي اسم بلد: كولومبيا. للتفاصيل حول اكتشاف القارة الأمريكية والقوة البحرية البرتغالية يراجع: Alder, David A. (1992). Christopher Columbus, Holiday House, London, p.11.

(2) كانت لرحلة فاسكو دا جاما أهمية خاصة لأنه أول من وصل إلى الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح، وقد وضع تحت تصرف دي جاما جميع المعلومات التي تم التوصل إليها وعد كل من وقع عليه الاختيار مجنداً في خدمة ملك البرتغال، وصبح دي جاما معه بعض من له معرفة باللغة العربية أو اللغات الأفريقية وعين لكل سفينة مرشداً ومساعد مرشد ورئيساً للبحارة ومشرفاً وعشرين بحاراً ممتازاً. سارت حملة فاسكو دا جاما بمحاذاة السواحل الغربية ووصلت إلى النهاية الجنوبية للقارة الأفريقية (رأس الزوابع) الذي سماها رأس الرجاء الصالح ثم استدار شمالاً إلى السواحل الشرقية. فكان ذلك نذيراً للتجارة العربية بالاضمحلال إذ كان الطلب الأول للبرتغاليين من حاكم كاليكوت عام 1500 أن يحرم التجار العرب من الإقامة داخل حدود مملكته، ولتحقيق هذه السياسة أسس البرتغاليون مركزاً تجارياً في غوا على الساحل الغربي للهند والذي أصبح منذ سنة 1509 قاعدتهم الرئيسية في شبه القارة واندفعوا أكثر نحو الشرق إلى جزر التوابل (إندونيسيا والملايو) ليؤسسوا المائة السنة التالية احتكاراً لتجارة التوابل مع أوروبا قائماً على المحطة التجارية الكبرى التي أسسوها في مالقا.

ولم تكن العلاقات بين الطرفين ودية قبل هذا التاريخ، ومن القواعد التي اعتمدت البحرية البرتغالية هي السيطرة على مضيق هرمز لمنع الدول العربية من الاتجار مع الهند، ومنع الدول الأوروبية من دخول منطقة الخليج العربي بعد غلق مضيق هرمز. ففي القرن الحادي عشر - الميلادي استطاع البرتغاليون الوصول إلى الخليج والسيطرة عليه وأقاموا العديد من المعاقل والقلاع على سواحله وبقوا في المنطقة قرابة القرنين تمكنوا خلالها وبأساليبهم الاستعمارية من تدمير التجارة العربية<sup>(1)</sup>.

ثانياً: الصراع العربي البريطاني:

عدت بريطانيا منطقة الخليج بشكل عام وهرمز بشكل خاص، مهمة جداً في طريق حماية مستعمراتها في الهند، فلذلك عمدت إلى التدخل الدائم في شؤون المناطق والدول المحيطة به. ففي القرن التاسع عشر احتل الحكم الصفوي الإيراني الفارسي إمارة "لينجا" العربية التي كانت على الشاطئ الشرقي للخليج، مما زاد من مساحة المياه الشرقية عليها إيران اليوم رسمياً، وبهذا أصبح كل الشاطئ الشرقي للخليج - من رأس الخليج إلى باكستان - ملكاً لإيران، بينما يعتبر الجزء الصالح للملاحة في الجهة الأخرى من المضيق تابعاً للسلطنة العمانية، مما يضاعف من الدور الكبير للسلطنة في مسؤوليتها تجاه المضيق تابع للسلطنة العمانية، مما يضاعف من الدور الكبير للسلطة في مسؤوليتها تجاه المضيق، حيث يتكون المضيق من قنوات للملاحة بعرض ميلين لحركة الناقلات في الاتجاهين، إلى جانب منطقة عازلة بعرض ميلين، بينما عرض ممري الدخول والخروج فيه ميلين بحريين أي (10.5 كلم) تعبره الناقلات بمعدل 130 ناقلة نفط يومياً، أي ناقلة كل 6 دقائق محملة بالنفط أي 40% من النفط المنقول بحراً على مستوى العالم<sup>(2)</sup>. وقد استمرت بريطانيا بالسيطرة على الخليج العربي بصفته الشرقية والغربية إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية. وعلى الرغم من أن بريطانيا لم تغلق مضيق هرمز بوجه الملاحة الدولية بسبب العلاقات بين الدول الأوروبية التي سمحت لجميع الدول الأوروبية بالدخول إلى الخليج العربي.

(1) عباس، بد الدين (1984). دراسات في تاريخ الخليج العربي، منشورات ذات السلاسل، ص93.

(2) عرييد، أمال (2012). مضيق هرمز .... الأهمية الاستراتيجية والبدائل، موقع الاتحاد العام لعمال الكويت

<http://www.ktuf.org/alame1> 2012/5/3



## المطلب الثالث الصراع العربي الإيراني على مضيق هرمز

ولعل الحروب التي مرت بها منطقة الخليج في العقود الأخيرة أكسبت هذا المضيق أهمية أخرى، ودائماً ما يقفز في الواجهة عند أي توتر سياسي أو عسكري في المنطقة، والتهديدات المرتبطة به، خاصة من الجانب الإيراني، مثلما حدث في الحرب العراقية الإيرانية خلال الفترة 1980-1988، وقد وضعت لإيران خلال الحرب العراقية - الإيرانية في الثمانينات من القرن العشرين العديد من الألغام البحرية في مضيق هرمز واحدة منها ضربت الباطرة الأمريكية "صموئيل بي روبرتس"<sup>(1)</sup>. وقامت بضرب السفن العراقية المحملة بالنفط التي تعبر عن مضيق هرمز، وفرضت حصاراً على العراق دام ثماني سنوات<sup>(2)</sup>. والتهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، وبالتالي كسر الاقتصاد الخليجي البترولي، أو حتى في المناوشات الأخيرة التي تجمع دائماً إيران بكل من إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية بسبب برنامج إيران النووي وتهديدها المستمر بإغلاق المضيق وعرقلة الحركة التجارية العالمية المرتبطة به<sup>(3)</sup>، مما قد يؤثر على الاقتصاد العالمي ككل، كون أي تدخل عسكري يرتبط بالمضيق سيقفز بأسعار النفط والمواد الأخرى إلى أرقام خيالية. يكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلّة على الخليج العربي باستثناء المملكة العربية السعودية والإمارات وسلطنة عُمان<sup>(4)</sup>.

وقد كانت إيران تحاول السيطرة على مضيق هرمز ودول الخليج العربي في عهد الدولة الإيرانية منذ أن تولى رضا بهلوي الحكم فيها عام 1925، واحتلاله الأحواز في العام المذكور واستلام الحكم من قبل ابنه محمد رضا بهلوي الحكم عام 1941.

(<sup>1</sup>) Luke, Leighton G. (2010). Closing strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal? Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p.2.

(<sup>2</sup>) Iran can't blockade Hormuz, analysts say: <http://www.cbc.ca/news/world/story/2011/12/30/iran-hrmuz-closure-doubful.html>, Dec 30, 2011.

(<sup>3</sup>) القحطاني، عبد القادر بن حمود (2008). أهمية مضيق هرمز، صحيفة العرب، العدد 7339، الأربعاء 16 يوليوي 2008 – الموافق 13 رجب 1429هـ.

(<sup>4</sup>) مظلوم، محمد جمال (2009). مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة المكل خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009/3/1، ص10.

فقد حاولت بجميع الوسائل السيطرة على الخليج وبشكل خاص مضيق هرمز بالتعاون مع بريطانيا ومن ثم الولايات المتحدة الأمريكية. وقد قام باحتلال الجزر العربية الثلاث التابعة للإمارات العربية، وهي طناب الكبرى وطناب الصغرى وأبو موسى عام 1971، الواقعة في مضيق هرمز من أجل إحكام السيطرة على المضيق. وبعد الإطاحة بنظام الشاه عام 1979، وقيام الدولة الإسلامية الإيرانية، فإنها هي الأخرى بدأت بالسيطرة على مضيق هرمز.

### المطلب الرابع الصراع الأمريكي الإيراني

بعد عقد اتفاقية قانون البحار عام 1982، وانضمام إيران إليها، وجميع الدول العربية في الخليج العربي، أصبح مضيق هرمز ممراً دولياً مفتوحاً للدول جميعاً واستخدامها حق المرور فيه، سواء الدول الخليجية أو الدول الأخرى خارج الخليج العربي.

وبناءً على ذلك أصبح مضيق هرمز تحكمه القوانين الدولية وليس لأية دولة حق قانوني بغلق المضيق أو السيطرة عليه. غير أن الصراعات السياسية الدولية بين الدول الغربية وإيران حول تملك إيران المفاعلات النووية والخشية منها في صنع القنابل النووية إعادة الصراع للهيمنة على مضيق هرمز من جديد.

وقد قامت إيران ما بعد احتلال العراق عام 2003 بإنشاء عدة مفاعلات نووية على أراضيها من قبل الاتحاد الروسي. مما أثار الغرب واللجنة الدولية للطاقة النووية. وهددت إيران بأن ضرب مفاعلاتها سيدفعها بضرب إسرائيل بصواريخ موجهة وستقوم بغلق مضيق هرمز. وأدى ذلك إلى حدود أزمة سياسية بين الغرب وإيران.

وقد فرض مجلس الأمن الدولي أربع حزم من العقوبات السياسية والاقتصادية على إيران بموجب القرارات (1737، 1747، 1810، 1929) والتي قد تمهد لما بعدها من قرارات أخرى تُصعد من حجم العقوبات ونوعيتها إذا لم تستجب إيران لشروط المجتمع الدولي بإيقاف عمليات تخصيب اليورانيوم وإعادة معالجته، تزداد قضية مضيق هرمز

أهمية مع تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية، وزعزعة السوق البترولية العالمية في حال تعرضها إلى أية ضربات عسكرية من الدول التي تترصد لها بسبب برنامجها النووي<sup>(1)</sup>.

(1) شلي، يوسف (2006). أمريكا والعجز في حسم الملف الإيراني، خيارات الحرب الكارثية، مجلة العصر، تاريخ 2006/7/6.

فعقب حزمة من العقوبات الدولية أقرها مجلس الأمن على إيران خلال شهر يوليو 2011، تتضمن فرض قيود صارمة لحصول إيران على أية مكونات لتطوير الصواريخ القادرة على حمل رؤوس نووية، وفرض حظر على استثمارات إيران الخارجية، والتعاملات المالية للبنوك الإيرانية، أعلنت إيران أخيراً عن إنتاجها أول قذيفة للوقود النووي محلي الصنع، وإحاقه بمفاعل الأبحاث النووية في طهران، في محاولة لإثبات مضيها قدماً في برنامجها النووي.

تزامن ذلك الإعلان مع فرض عقوبات أمريكية منفردة أكثر تشدداً تستهدف القطاع النفطي الإيراني، ومطالبة الشركات بالاختيار ما بين التعامل مع القطاع المالي والمصرف المركزي الإيراني والقطاع الاقتصادي والمالي الأمريكي، وأخرى أوروبية قيد الدراسة من حيث توقيت الدخول في حيز التنفيذ، وتستهدف هي الأخرى القطاع النفطي الإيراني وتحظر استيراد منتجاته. الأمر الذي دفع بدوره إيران إلى التلويح بوقفها القديمة، مهددة بإغلاق مضيق هرمز، ومهاجمة السفن الأمريكية، فيما سارعت الولايات المتحدة وبريطانيا إزاء هذا التهديد إلى التأكيد أنهما لن تقفا مكتوفتي الأيدي، إذا ما قامت إيران بتنفيذ هذه الخطوة، فقد قال الجنرال مارتين ديمبسي -رئيس لجنة رؤساء الأركان العامة في القوات المسلحة الأمريكية أن إيران قادرة على إغلاق المضيق، إلا أن الولايات المتحدة "ستتخذ الإجراءات لفتحها من جديد"<sup>(1)</sup>.

ويرى العديد من الباحثين بأن إيران في حال تعرضت إلى هجمات عسكرية من قبل إسرائيل أو الولايات المتحدة أو من قبل تحالف دولي تقوده الأخيرة ربما لن تتمكن من ممارسة سياسة ضبط النفس التي ميزت سلوكها السابق خصوصاً خلال حرب الخليج الأولى في الثمانينيات من القرن الماضي وربما سيدفعها ذلك إلى اتخاذ قرار بإغلاق مضيق هرمز وقطع إمدادات النفط إلى العالم، ففي عام 2006 حذر علي خامنئي من أن "إيران لن تكون البائدة في الحرب، ولكن إذا ما تعرضت إلى هجوم من الولايات المتحدة أو تمت معاقبتها على خلفية برنامجها النووي فإن إمدادات النفط في المنطقة ستكون في خطر"<sup>(2)</sup>.

---

(<sup>1</sup> Hormuz Strait important toward entire world economic climate, <http://www.srockcitynews.com/hormuz-strait-important-towards-entire-world-economic-climate/7268>, January 07, 2012.

ويراجع أيضاً: مكرم، رانيا (2012). دوافع التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، مركز الدراسات الدولية، تصدر عن دار الأهرام، الثلاثاء 10-1-2012.

(<sup>2</sup>) Talmadge, Caitlin (2008). Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol.33, No.1, Summer 2008, p.88.

وتشير تقارير أجهزة المخابرات الغربية إلى أن إيران وضعت خطة من أجل الاستيلاء على المضيق وإغلاقه في أقصر وقت ممكن إذا ما نشبت حرب بينها وبين الولايات المتحدة. معتمدة في ذلك على أن الحرس النووي يمتلك 700 موقع ميناء ومرسى وجزيرة ونقاط مختلفة، وذلك على طول الضفة الشرقية للخليج العربي، يستخدمها عادة للتهريب، وفي أوقات الضرورة قد يستخدمها لأغراض عسكرية في اعتراض السفن الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق، وهو أمر بديهي إذا ما نشبت الحرب وذلك بواسطة ما يملكه من زوارق صواريخ وزوارق انتحارية، أو عبر زرع الألغام البحرية على جنبات المضيق<sup>(1)</sup>. وهو ما دفع بعض دول الخليج العربي إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق بسبب الأزمات السياسية التي أثارها في فترات سابقة، في حين قامت إيران في زمن الشاه باحتلال الجزر الإماراتية الثلاث بالقوة أوائل السبعينيات بهدف دعم سيطرتها العسكرية على المضيق<sup>(2)</sup>. وقامت إيران بعدة مناورات عسكرية في الخليج العربي<sup>(3)</sup>.

(1) سويلم، حسام (2007). مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد 82، مايو 2007، ص 1.

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

ويراجع أيضاً: السعدي، حمدي (2008). مضيق هرمز بين الاستعداد الخليجي للدفاع والتهديد الإيراني، 2008/8/10، موسوعة الرشيد: <http://www.alrashead.net>.

(3) كشفت إيران خلال المناورات البحرية التي أجرتها قوات الحرس الثوري والبحرية النظامية عن عدة تطورات أجرتها على أنظمة التسليح البحرية، ترتبط معظمها، بخطط العمليات تجاه مضيق هرمز. ففي المناورة (الرسول الأعظم 1) التي جرت في مارس 2006 كشفت إيران عن تطوير الغواصة الصغيرة (قادر) والتي بإمكانها شن عمليات إنزال مجموعات كوماندوز لمهاجمة قواعد وأهداف بحرية معادية وذلك بمساعدة تقنية من كوريا الشمالية، وفي هذه المناورة البحرية التي شارك فيها 17000 عنصر من الحرس الثوري، ومتطوعي الباسيج والشرطة الإيرانية، إضافة إلى 1500 سفينة وطائرة قتال ومروحيات وصواريخ، وامتدت من أقصى شمال الخليج وحتى مدينة (شاه بهار) الساحلية جنوباً وتقع على مسافة 40 كم من بحر العرب، كشفت إيران عن الصاروخ بحر/ بحر (الحوث) الذي يمكن إطلاقه من قطع بحرية أو قواعد ساحلية، وهو مخصص لتدمير السفن الحربية والغواصات تحت الماء، ويسير بسرعة 100 متر/ ثانية- أي أربعة أضعاف سرعة أي سفينة حربية (5) 2 متر/ ثانية)، كما يمكن تفادي رصده بالسونار، وذكرت المصادر الإيرانية أنه يتفوق على الصاروخ الروسي الممائل (شاكفاك - v3) الذي صنع عام 1995، كما تم أيضاً اختبار إطلاق طائرة مائية لا يمكن رصدها بالرادار، وتستخدم في تنفيذ مهام انتحارية ضد السفن المعادية. هذا بالإضافة لاختبار صواريخ ساحلية تم تطويرها ذاتياً في إيران مثل الصاروخ (كوتر) المضاد للسفن. حسام، سويلم، مرجع سابق، ص 2.

وفي مناورات (الرسول الأعظم-2) التي جرت في أكتوبر 2006، اختبرت بحرية الحرس الثوري الإيراني أنواعاً مختلفة من صواريخ ساحلية (أرض / بحر)، / وصواريخ بحرية (بحر/بحر) بينها الصواريخ (كوثر، نور، ونصر-) حيث أعلن مسئولون عسكريون إيرانيون عن زيادة مدى هذه الصواريخ من 120 كم إلى 170 كم لتغطي منطقة الخليج كلها وبحر عمان، بحيث أصبحت كلها تحت السيطرة البحرية الإيرانية<sup>(1)</sup>.

تشير تقارير مخبرية إلى أن الولايات المتحدة أكملت استعداداتها لشن عملية عسكرية ضد إيران، ولم يبق سوى تحديد الموعد وحشدت مجموعتي حاملتي طائرات في الخليج قوامها 35 قطعة بحرية، بينها حاملة الطائرات (أيزنهاور) والأخرى (ستينس)، وبذلك تضاعف حجم المقاتلات في الخليج إلى حوالي 150 مقاتلة، هذا بالإضافة إلى حوالي 50 مقاتلة أخرى F-15، F-16 في القواعد الأرضية في دول الخليج وتركيا، إلى جانب توقع إشراك ما لا يقل عن 40 مقاتلة B-1، B-2، B-52 سوف تنطلق رأساً من قواعدها الجوية في الولايات المتحدة وبريطانيا ودييجوجارسيا بالمحيط الهندي. وقد أفادت مصادر أمريكية أن اتفاقاً تم إبرامه بين الولايات المتحدة وقطر لتوسيع قاعدة (العديد) العسكرية المتمركزة فيها مقاتلات F-117 (الشبح).

ومن المتوقع أن يكون تأمين مضيق هرمز ومنع إيران من إغلاقه أحد الأهداف الاستراتيجية للعملية العسكرية المتوقع أن تقوم بها الولايات المتحدة ضد إيران. ذلك أن منع إيران من اللجوء إلى وسائلها العسكرية لشن عمل استباقي ضد القوات الأمريكية في المنطقة أو عمل انتقامي إذا ما أخذت القوات الأمريكية المبادرة بتوجيه ضربة عسكرية ضد إيران، سيكون في صميم أهداف ومهام القوات الأمريكية التي ستوجه الضربة الأولى..

إن قراراً إيرانياً بإغلاق مضيق هرمز في حالة تعرضها إلى عملية عسكرية من جانب الولايات المتحدة وإسرائيل أو كليهما من شأنه أن يخلق كارثة اقتصادية عالمية. لذلك فإن النظرة الإيرانية القائمة على الإدراك

(1) الحجاوي، سمير (2010). المناورات الإيرانية، التحول إلى "حرب العصابات"، شبكة الجزيرة، بتاريخ 6 أيار/مايو 2010.

بأن عرض قدرتها على إلحاق أذى بالمصالح الاقتصادية الأمريكية والغربية في مياه الخليج كفيلاً بردع واشنطن وغيرها عن التفكير بالخيار العسكري. ولقد كانت هذه الرسالة واضحة عندما أجرى الإيرانيون اختباراتهم على الصواريخ البحرية في منطقة مضيق هرمز وليست أية منطقة أخرى، مؤكدين أن إيران تريد أن تقول للغرب أن ضربتهم للمنشآت النووية الإيرانية سيقابله تحرك عسكري من قبلها ضد السفن المتجهة عبر مضيق هرمز، وأن إيران لديها القدرة التكنولوجية العسكرية على إلحاق أذى كبير بسفنهم وسفن حلفائهم في هذه المنطقة، ناهيك عن إيقاف 20 - 30 ناقلة نفط يومياً، وبما سيؤدي إلى رفع أسعار برميل النفط لأكثر من 100 دولار، وما قد يترتب على ذلك من ارتفاع أسعار وسائل النقل والمنتجات الاستهلاكية المصنفة أضعاف ما هي عليه حالياً، وتتسبب في كارثة اقتصادية واجتماعية ستعاني منها الدول الكبرى والصغرى على السواء، أشبه بأزمة الكساد العالمي في ثلاثينيات القرن الماضي والتي كانت من أسباب نشوب الحرب العالمية الثانية.

تبنّت دول الخليج العربية المصدرة للنفط خطة طوارئ لتطبيقها في حالة إغلاق الملاحة في مدخلي الخليج والبحر الأحمر. وهذه البدائل لم تكن وليدة البارحة بسبب تصاعد المخاطر الجيوسياسية في المنطقة نتيجة صراع محتمل بين الولايات المتحدة وإيران، وإمّا وضعت على مدار أكثر من عقدين، واعتمد وزراء النقل في الدول الست الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي مشروع خطة الطوارئ عبر منافذ دول المجلس في حالة إغلاق منفذي مضيق هرمز وباب المندب، ينقل النفط عبر خطوط أنابيب إلى الدول المجاورة وبما يتجاوز مضيق هرمز بالالتفاف حوله<sup>(1)</sup>.

لا شك أنّ إغلاق مضيق هرمز سيجعل دول العالم جميعاً- المنتجة للنفط والمستهلكة له على حد سواء- مخنوقة اقتصادياً، حيث سيكون من الصعب على الدول المنتجة للنفط تعويض ما يُنقل عبر مضيق هرمز من نفط يصل إلى 18 مليون برميل يومياً وبالسّعة المطلوبة إلى الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً من النفط وتعتمد عليه في تسيير عجلة الصناعة والنقل لديها، وإذا ما تمّ إغلاق المضيق لفترة قصيرة ربما ستكون النتائج السلبية محدودة، ولكن إذا تمّ إغلاقه لفترة طويلة نسبياً

(1) سويلم، حسام، مرجع سابق، ص4.

فإن الآثار السلبية ستكون كبيرة على الاقتصاد العالمي وخاصةً الاقتصاديات التي لا تزال تعاني من الأزمة العالمية، ومن المتوقع أن يرتفع سعر برميل النفط إلى أكثر من 150 دولار في حين ذهب خبراء نفطيون إلى أن سعر البرميل ربما سيصل إلى نحو 250 دولاراً، وحتى في حال تمت إعادة فتح المضيق فإن عودة أسعار النفط إلى وضعها الطبيعي ستتطلب فترة طويلة<sup>(1)</sup>.

من جهتها لا تستهين الإدارة الأمريكية والمخططون الاستراتيجيون في وزارة الدفاع (البنتاغون) بمثل هذه التهديدات، ومن المؤكد أن تأمين مضيق هرمز ومنع إيران من إغلاقه أو تهديد حركة الملاحة عبره سيكون أحد الأهداف الاستراتيجية للعمليات العسكرية المتوقع أن تقوم بها الولايات المتحدة ضد إيران. وعليه ستركز البحرية الأمريكية على تدمير البحرية الإيرانية ودفاعاتها الساحلية بشكل كامل لمنعها من تهديد الملاحة في مياه الخليج أو إغلاق مضيق هرمز، وهذا الأمر تُحضر له البحرية الأمريكية منذ العام 2002 بعدما أجرت "حرباً افتراضية" بواسطة الكومبيوتر لمعرفة قدرة إيران على الرد واستيعاب الهجمات الأمريكية ومحاولة تقييم عواقب أي هجوم بحري إيراني في المضيق، وخلصت إلى أن إيران قد تتمكن من إلحاق خسائر فادحة بالبحرية الأمريكية أو ربما تدميرها لذا سيكون عليها تحقيق أهدافها بسرعة وفي وقت قياسي للحد من الخسائر المتوقع أن تُلحقها الزوارق الإيرانية السريعة والمتفجرة والغواصات التي يقودها الانتحاريون، والألغام المضادة للسفن الأمريكية وناقلات النفط وقد قامت الولايات المتحدة بتزويد سفنها الحربية العاملة في الخليج بأجهزة رادار تُمكنها من رصد الأهداف الصغيرة كافة، وتسليح سفنها بمدافع سداسية وقذائف عنقودية وانشطارية للتعامل مع هجمات منسقة من قبل مجموعات القوارب الإيرانية<sup>(2)</sup>.

إن إغلاق مضيق هرمز أو التهديد به هي مسؤولية من المفترض أن يتحملها العالم وأن تضطلع بمواجهتها عدة أطراف دولية باعتبار أن تداعياتها كبيرة ومؤثرة على المستوى الإقليمي والعالمي والمحلي لذا يجب أن يتحرك الجميع بمسؤولية دولية جماعية

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

(2) Luke, Leighton G. (2010). Closing strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal? Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p.3.

فأي خطأ بسيط قد يؤدي إلى كارثة من الوزن الثقيل على العالم فبدون النفط تتوقف المصانع وإن توقفت المصانع مات الناس جوعاً وبرداً وتلوثت المياه والأجواء، ولا يوجد بديل عن النفط إلا الطاقة الشمسية المحرومة منها دول أوروبا أساساً أو بالتالي العودة إلى زمن الفحم الأسود ونتمنى أن يجتمع العقلاء لتتجنب حرباً هرمزية جديدة لأن الحروب تستهلك الحاضر وتستدين من المستقبل وتدمر إنجازات الدول والشعوب وتحل العدوانية محل الإنسانية<sup>(1)</sup>.

ويرى الباحث أن غلق مضيق هرمز سيجلب الدمار للعالم بسبب قطع توريد الطاقة التي تعد الأساس في الحياة الإنسانية بجميع أنواعها، وآثارها. وترتبط أهمية مضيق هرمز بأهمية الخليج العربي، ذلك أن اقتصاد هذه الدول يقوم على عامل النفط وحده. وأن البحث عن وسائل أخرى قد لا تكون بمنأى عن عدوان ذاتها. كما أنه سيلحق أضراراً مادية وبشرية لدول الخليج العربي. وعلى الرغم من أن مضيق هرمز منطقة بحرية مَحِيّدة لا يجوز غلقه بوجه السفن التجارية والعسكرية الدولية إلا أن إيران قامت في عام 1981 بغلقه ضد السفن الداخلة والخارجة إلى العراق سواء أكانت سفناً تجارية أم بحرية. وقامت بضرب العديد من السفن التجارية العراقية.

### المبحث الثالث الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز

من خلال دراسة الوضع الجغرافي والتاريخي لمنطقة مضيق هرمز اتضح مدى أهميته في الملاحة الدولية من حيث الموقع الجغرافي والاستراتيجي والاقتصادي المتميز، باعتباره حلقة اتصال تجاري بين الشرق والغرب.

وقد تزايدت أهمية المضيق، بحيث أصبح من أهم المضائق الدولية ولا شك أن أهميته متصلة اتصالاً وثيقاً بأهمية الخليج ومخزونه النفطي الكبير، وتشير دراسة عمانية إلى "أن أهمية المضيق لا تكمن فقط في النفط وإنما في تجارة العالم مع المنطقة أيضاً". وأن سلامة الملاحة البحرية وأمنها في المحيط الهندي قد ارتبط في الأزمنة القديمة والوسطى والحاضرة بأمن وسلامة الملاحة في مضيق هرمز"<sup>(2)</sup>.

(1) المعاينة، صالح لافي (2012). من أين جاءت أهمية مضيق هرمز...؟، دراسة منشورة في صحيفة الرأي الأردنية، بتاريخ الثلاثاء 24 يناير 2012.

(2) الياسين، غازي رشيد (1980). مضيق هرمز والعدوان الإيراني، السلسلة الثقافية، دار القادسية للطباعة، بغداد، ص 27-36.



كما وتشكل الدول المطللة على الخليج مجتمعة أكبر منتج للنفط الخام في العالم بحيث تنتج ما يقارب من (64%) من الإنتاج العالمي وتصدر الجزء الأكبر من الإنتاج بما يقارب (90%) نظراً لعدم وجود صناعات بتروكيماوية ضخمة. ويصدر نفط الخليج بواسطة ناقلات النفط العملاقة عبر مضيق هرمز ويقدر عدد السفن العابرة يومياً بحوالي (80) ناقلة<sup>(1)</sup>.

فيما يبلغ احتياطي النفط لدول الخليج (364.1) مليون برميل، أي ما نسبته (45%) من مجموع الاحتياطي العالمي في العام 2009، والذي أصبح في العام 2011 يمثل ما نسبته (64%) من الاحتياطي العالمي. إن هذا الإنتاج الضخم من النفط والمخزون الاستراتيجي يكشف عن السبب الحقيقي للصراع على منطقة الخليج العربي بالنسبة للدول الكبرى، حيث إن للنفط أهمية بارزة في دول أوروبا وأمريكا واليابان، إذ يتحكم في الاستراتيجية الدولية، ويتضح مما سبق مدى الأهمية التي يوليها العالم للخليج العربي ومضيق هرمز بالذات ويشير خبراء الاستراتيجية الدولية إلى أنه "إذا كان العالم أشبه برميل بارود فإن مضيق هرمز فتيل هذا البرميل، وإنه يهدد بتفجير العالم"<sup>(2)</sup>.

أجمع خبراء اقتصاديون وأمنيون أن أي تدخل عسكري في المضيق الاستراتيجي الواقع عند مدخل الخليج قد يضاعف أسعار النفط خلال ساعات قليلة، ويوجه ضربة للاقتصاد العالمي، ولو حدثت هجمات على الملاحة التجارية في الممر المائي الدولي الذي تتقاسم إيران سواحلها فسيعطل صادرات النفط من أكبر منتجي منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك)، ويضرب الاقتصاديات المنتعشة لدول الخليج، وأن أية محاولة لإعاقة تدفق النفط عبر الممر ستكون لها ارتدادات في جميع أنحاء العالم، ومن شأن إغلاق الممر أمام الملاحة التجارية أو شن هجمات على ناقلات نفط مارة فيه أن يرفع أسعار النفط لتقترب من أعلى معدلاتها. إن تزايد التصدير الكمي من النفط عبر مضيق هرمز إلى العديد من دول العالم أدى إلى زيادة دخل هذه الدول من واردات النفط، وبسبب ازدياد الطلب على المواد الضرورية لتطور الاقتصادي والاجتماعي وطلبات السلاح، وازدياد الطلب على المستوردات لسد حاجة الأسواق فإن ذلك ساهم في أن تبقى الملاحة عبر مضيق هرمز مفتوحة دون عوائق،

(1) نبيل، مصطفى (1983). مثلث الخطر مضيق هرمز، باب المندب، جبل طارق، دار الكلمة والنشر، بيروت، ص53.

(2) جريدة القبس الكويتية، عدد 2860، في 2/5/1980، ص12.

كما ازدادت عوائد دول الخليج العربي من واردات النفط والتي يتم تصديرها عبر مضيق هرمز حيث بلغت عوائد الدول المصدرة للنفط أوبك إلى (115) بليون دولار، كان نصيب كل من السعودية وإيران والكويت والعراق (69) بليون دولار، وكان نصيب دولة الإمارات وقطر وسلطنة عُمان (3.82) بليون دولار<sup>(1)</sup>.

وتتمركز معظم مناطق إنتاج النفط في العالم بالقرب من المضائق البحرية؛ لذلك فهي تشكل صمامات لإمدادات العالم والدول الصناعية تحديداً بالطاقة، وكثيراً ما يتسبب ذلك في نشوب صراعات بين الدول للهيمنة على هذه الممرات البحرية؛ لضمان عدم تعرض مصالحها إلى التوقف في حالة السيطرة عليها من قبل الأعداء، ويوجد في العالم حوالي 43 مضيقاً مائياً تجوبها السفن التجارية، وناقلات النفط العملاقة ويهددها القراصنة، ويقع مضيق هرمز في منطقة الخليج، ويفصل بين مياه الخليج العربي من جهة، ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، وتطل عليه من الشمال جمهورية إيران الإسلامية، ومن الجنوب سلطنة عمان التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار أن ممر السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية، ويعتبر المضيق في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار، ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه ما دام لا يضر - بسلامة الدول الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها، ويكتسب مضيق هرمز أهميته؛ لكونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج الواصل بين مياه الخليج العربي شبه المغلقة والبحار الكبرى على المحيط الهندي، وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلّة على الخليج عدا المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان<sup>(2)</sup>.

ومن الأدلة على أهمية مضيق هرمز، ازدهار التجارة بين تجار الخليج والصينيين فقد كانوا يتجهون إلى بغداد فيركبون الفرات إليها ثم دجلة إلى "الإيله" ومنها يقلعون إلى عمان، والسند، والهد والصين، وبالعكس أيضاً، وهذا دليل على أهمية الملاحة عبر مضيق هرمز على مر التاريخ<sup>(3)</sup>.

(1) مدني، محمد عمر (1987). الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مجلة التعاون، السنة 2، العدد 8، تشرين أول 1987، ص 19.

(2) شهاب، مفيد مرجع سابق، ص 34.

(3) الهيبي، صبري فارس (1984). مضيق هرمز والحرب العراقية الإيرانية، الجغرافيا السياسية، مجلة التوثيق الإعلامي، المجلد الثالث، العدد الأول والثاني، ص

يتضح مما سبق أن مضيق هرمز له أهمية اقتصادية واستراتيجية واضحة ويعد شريان العالم الاقتصادي وذلك بسبب تزايد تصدير النفط عبر هذا المضيق ولعل أكبر شاهد على الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لمضيق هرمز حرب الخليج، وكذلك التصدير المعاكس في دول الخليج من مواد وبضائع وأغذية وتكنولوجية.

ويمكن من خلال النقاط التالية إبراز الأهمية لمضيق هرمز وكما يلي<sup>(1)</sup>:

- 1- إن جميع الصادرات والواردات من وإلى موانئ الخليج تمر عبره .
  - 2- النسبة الكبيرة من تجارة البترول الدولية التي تمر عبره، وما تمثله دوله من ضخامة الإنتاج والاحتياطي العالمي .
  - 3- الدور الذي لعبه في فترات تاريخية سابقة في الربط بين الشرق و الغرب.
- ويعد مضيق هرمز أحد الممرات النفطية والتجارية الدولية، والذي يربط بين أكبر مستودعات النفط والسوق العالمية من ناحية، كما يعد من أكثر المضائق والممرات الدولية البحرية ازدحاماً بحركة الناقلات، بذلك فإن للعديد من الدول سواء المصدرة منها أو المستوردة مصلحة واضحة في انسياب حركة الملاحة في هذا الممر والمضيق الهام والحيوي، ومن الأمثلة التي تبرز أهمية النفط المار عبر مضيق هرمز بعد توقف تدفقه إلى دول العالم أجمع بسبب حرب رمضان 1973، وهذا يبين أهمية المضيق للعالم العربي حيث يعد مضيق هرمز من أكثر الممرات العالمية البحرية استخداماً<sup>(2)</sup>. ويقترب مضيق هرمز من أكثر دول العالم كثافة وحضارة كصين والهند واندونيسيا واليابان وأستراليا، وجميع دول جنوب شرقي آسيا، كما أن مضيق هرمز يرتبط بأكثر المحيطات في العالم كالمحيط الهندي ويقترب من المحيط الهادي، ويعد نقطة وصل بين قارات العالم، كالقارة الآسيوية والإفريقية والأسترالية، ويقترب من القارة الأوروبية والأمريكيتين.

وفيما يلي توضيح لبعض الإحصائيات التي توضح الاحتياط النفطي لدول الخليج وكذلك الصادرات والواردات العالمية مقارنة مع دول الخليج العربي مقدرة بليون دولار وإنتاج النفط لدول الخليج العربي مقدراً بألف برميل يومياً واحتياطي النفط لدول الخليج العربي من الاحتياطي العالمي واحتياطي الغاز لدول الخليج العربي (بليون متر مكعب).

(1) البحارنة، حسين محمد، مرجع سابق، ص93.

(2) القاسمي، خالد محمد (1987). الخليج العربي في السياسة الدولية قضايا ومشكلات، دار الثقافة العربية، الشارقة، ص23-35.

الجدول (1)  
الاحتياطي النفطي لدول الخليج إحصائية لسنة 2011

الدولة	بليون برميل	العمر بالسنوات
السعودية	151.4	79
الكويت	67.4	125
العراق	34	71
المحايدة	6.3	67
إيران	63	59
أبو ظبي	29	80
دبي	1.5	44
قطر	5.7	62
عمان	6.8	75
المجموع	364.1	

جدول (2)

الصادرات والواردات العالمية مقارنة مع دول الخليج مقدره بليون دولار 2011

إجمالي الصادرات العالمية	إجمالي صادرات دول المجلس	الأهمية النسبية %	إجمالي واردات العالم	إجمالي واردات دول المجلس	الأهمية النسبية %
1864	147	7.9	1980	50	2.5

إجمالي التجارة العالمية	إجمالي تجارة المجلس	النسبة %
3844	197	5.1

جدول (3)

إنتاج النفط لدول الخليج العربية مقدراً بـ(ألف برميل يومياً) بموجب إحصائية عام 2011/2010

الدولة	2010	2011
سلطنة عمان	416	490
دولة قطر	402	296
دولة الإمارات	1142	1202
دولة الكويت	1160	1017
دولة البحرين	42	42
الجمهورية العراقية	1222	1427
المملكة السعودية	4091	3333

جدول (4)

احتياطي النفط لدول الخليج العربية حيث بلغت (64%) من الاحتياطي العالمي

الدولة	2009	2010	2011
سلطنة عمان	2.8	3.5	4.0
دولة الإمارات	32.8	32.5	33
دولة الكويت	66.8	92.7	92.5
دولة البحرين	0.2	0.2	0.16
الجمهورية العراقية	65.0	65.0	65.0
المملكة السعودية	168.9	171.7	171.5
دولة قطر	3.3	3.4	3.3

جدول (5)

احتياطي الغاز لدول الخليج العربية (بليون متر مكعب)

الدولة	2009	2010	2011
دولة الإمارات	883	906	929
دولة البحرين	210	206	201
المملكة السعودية	3533	3610	3544
الجمهورية العراقية	921	921	921
دولة قطر	4249	4249	4193
دولة الكويت	879	1038	1037
سلطنة عمان	80	209	170

المصدر: النشرة الاقتصادية، مجلس التعاون لدول الخليج العربية (الأمانة العامة، العدد الأول، 2011).

ونخلص مما سبق إلى أن مضيق هرمز هو مدار اهتمام العالم اليوم نسبة لأهميته الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، فهو يعتبر من أهم الممرات المائية التي تعبره ناقلات النفط الخليجي إلى معظم دول العالم، وقد أصبح الشريان الحيوي الذي يمدّها بالطاقة ويعود بالازدهار والثراء على كل الدول المطلة عليه والتي لها منافذ عليه كدول الخليج العربي، والمشرفة على أكبر مساحة من مضيقه كالجمهورية الإسلامية الإيرانية التي تستخدمه اليوم كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرّضت إلى عقوبات اقتصادية أو هُدّدت بالحرب فإنها ستسعى جاهدة إلى إغلاق المضيق أمام عبور جميع السفن والناقلات النفطية والبوارج الحربية، مستعرضة قوّتها الدفاعية العسكرية بمناورات على مياهه تبرز من خلالها تطوّر سفنها وزوارقها الحربية وكفاءة أسطولها الحربي المجهّز بالطائرات والصواريخ البعيدة المدى، وقدرتها على تلغيم أعماق المضيق ومنع البوارج الكبرى من التقدّم نحو أراضيها، مهدّدة كل دول الخليج والعالم في حال تعرّضها إلى أي حرب على منشآتها النووية التي تمدّ بلادها بالطاقة، أو فرض مزيد من العقوبات الاقتصادية الدولية عليها والتي هُدّدت ركائز حياتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

وقد شكّل المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى بعد اكتشاف النفط في دول المنطقة المحيطة به، حيث كان الاتحاد السوفيتي- سابقاً- يطمح للوصول إلى السيطرة على جميع منافذ المضيق لتحقيق تفوّقه المنشود في السيطرة العالمية بعد استحواذه على ثروات النفط لمنطقة الخليج، وبالمقابل كانت عين أمريكا على المستعمرات البريطانية في الخليج بعد تحرّرها من نفوذ بريطانيا المسيطرة على ثروات بلاد الهند وفارس والتي استقلت عنها بعد الحرب العالمية الثانية، فأصبحت المنطقة ملاذ أمريكا وحلمها الاستراتيجي في السيطرة على كل المنطقة بثرواتها الطائلة من نطف ومعادن وغيرها، فأنشأت علاقات استراتيجية مع دول المنطقة الخليجية ونشرت أساطيلها العسكرية والتجارية والنفطية في مياه بحر الخليج والمحيط الهندي، مسيطرة بذلك على مياهه مع بعض الأساطيل البريطانية ودول حلف الأطلسي لحماية ناقلاتها النفطية وأمن الملاحة في المضيق.

## الفصل الثالث

### أنواع المرور في البحار وتحديد مفهوم المضائق الدولية

تمهيد:

يعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، وقد لعب دوراً دولياً وإقليمياً هاماً منذ عدة قرون أسهم في تطوير التجارة الدولية، ولم تكن الملاحة فيه آنذاك خاضعة إلى معاهدات دولية بل كانت تخضع إلى نظام الترانزيت الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما أنّ مرورها يكون سريعاً من دون توقف. ويكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلّة على الخليج العربي باستثناء المملكة العربية السعودية والإمارات وسلطنة عُمان.

ومن الناحية القانونية فإنّ مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، حيث الخليج العربي من جهة وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى.

ولمزيد من التوضيح سيتم تناول هذا الفصل من خلال المبحثين التاليين:

المبحث الأول: أنواع المرور بالبحار.

المبحث الثاني: تحديد مفهوم المضائق الدولية.



## المبحث الأول أنواع المرور في البحار

يختلف المرور في البحار من منطقة إلى أخرى. فالمرور في أعالي البحار وأجزاء من المنطقة الاقتصادية يطلق عليه بالمرور الحر. والمرور في المضائق التابعة لدولة وفي القنوات الدولية يطلق عليه بالمرور البريء. وهناك مرور آخر يطلق عليه بالمرور العابر. وسنتناول هذه الأنواع من المرور في المطالب التالية.

### المطلب الأول المرور الحر

كانت البحار منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية ، وذلك كونها سبيلا للاتصال ومصدراً للرزق والغذاء ، ويكفي للتدليل على ذلك أن الدراسة الحديثة تعتبر أن مصدر التغذية للأجيال القادمة تكمن في قاع البحار وما تحتها ( التراث الإنساني المشترك)، أهمية كهذه وردت في القرآن الكريم حيث جاء ذكره في مواضع كثيرة منها ما جاء في سورة إبراهيم الآية 32 « وسَخَّرْ لَكُمْ الْفَلَكَ لتجري في البحر بأمره وسَخَّرْ لَكُمْ الأنهار ». وأهمية كهذه هي التي تجعله محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية ، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات وإخضاعها إلى سيادتها على أساس قابليتها للحيازة ، وعلى هذا وجد ملوك بريطانيا واسبانيا وبرتغاليا إذ كانوا يصفون أنفسهم بملوك البحار ، وتبعاً لهذه المزاعم فقد اتجه الفقه الدولي منذ بداية القرن 17 إلى الانتصار لفكرة مضادة ، فالفقيه الهولندي (غروسويسوس Grotius) نادى بالبحر المفتوح وحرية الملاحة في البحار لمواجهة آراء الفقهاء الإنجليز فيما يتعلق بالبحار المغلقة.<sup>1</sup>

وتتمثل في تلك الأجزاء من البحار والمحيطات التي لا تشملها المنطقة الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ، ولا المياه الأرخيبيلية.

وأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية ، وتخضع إلى مبدأ "الملاحة الحرة" وكذلك حرية التحليق إضافة إلى حرية وضع الخطوط المغمورة وحرية إقامة الجزر الاصطناعية ، وحرية صيد الأسماك ، وحرية البحث العلمي ، وهناك قواعد دولية تحكم البحار العالية وتعتبر بمثابة نظام قانوني لها ، وهذه جملة منها:

1. تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية.

<sup>1</sup> حسين، ندا حسين (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، ص 65.

2. عدم جواز إخضاع أي جزء من أعالي البحار إلى سيادة دولة معينة.

وحُدّد الوضع القانوني للسفن في أعالي البحار بالمادة 92 من الاتفاقية بنصها على ما يأتي:

1. تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة إلى ولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا إذا تم النص على خلاف ذلك في معاهدة أخرى أو في مقتضى- نصوص في هذه الاتفاقية ، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما ، أو أثناء وجودها في ميناء الزيارة إلا في حالة نقل حقيقي في الملكية أو في التسجيل.

2. لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياهما وفقا لاعتبارات الملاءمة أن تدعي لنفسها أية جنسية من هذه الجنسيات أمام أية دولة أخرى ، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية<sup>(1)</sup>.

وتلتزم دولة العلم بما يأتي:

1. تمارس كل دولة ممارسة فعلية لولايتها أو للولاية والرقابة في الشؤون الإدارية أو التقنية أو الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

2. وعلى كل دولة بوجه خاص:

أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها والصفة الخاصة لهذه السفن.

ب) وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها.

3. تتخذ كل دولة بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور:

أ) بناء السفن ومعداتها وصلحياتها للإبحار.

ب) تكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم وتدريبهم آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.

ج) استخدام الإشارات والمحافظات على الاتصالات ومنع المصادمات.

أما فيما يتعلق بالسفن الحربية في أعالي البحار فلها حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة

العلم ، ونفس القول بالنسبة للسفن المستخدمة في مهمات حكومية ( غير تجارية).

(<sup>1</sup>) مهنا، فخري (1980). النظم القانونية للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية القانون بجامعة بغداد عام 1979، ص53.

الاختصاص الجزائي في مجال المصادمات والحوادث الملاحية<sup>(1)</sup>:

1. في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار تؤدي إلى مسؤولية جنائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، ولا يجوز أن تتقدم أية دعوى جنائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.
2. في المسائل التأديبية تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص.....المختصة بعد إتباع الطرق القانونية الواجبة ب.....سحب هذه الشهادة حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.
3. لا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمراً باحتجاز السفينة أو احتباسها حتى لو كان ذلك على ذمة التحقيق.

المطلب الثاني المرور البريء

أولاً: مفهوم حق المرور البريء:

حق المرور السلمي – أو البريء - هو حق السفينة في أن تمر عبر المياه الإقليمية للدولة ما دون أن يعلق ذلك على إرادة الدولة الشاطئية ، والحكمة في تقرير هذا الحق هو أن دول العالم أجمع لها مصلحة مشروعة وملحة في أن تمكن من استعمال البحار للأغراض المشتركة.<sup>(2)</sup>

وكان حق المرور في العصر- السالف مقررًا بالنسبة لليابسة كذلك باعتبار أنها قاعدة من قواعد القانون الطبيعي ثم تقلص هذا الحق من على اليابسة أمام حق السيادة و لكنه ظل باقياً بالنسبة للبحر .

وقد عرفت المادة 1/15 من المشروع المقترح حالياً للمرور البريء في البحر الإقليمي، فقالت أنه يعني (( أ — اجتياز ذلك البحر دون دخول المياه الداخلية أو زيادة مرفق من مرافق مرفأ أو ميناء يقع خارج المياه الإقليمية .

(<sup>1</sup>) الفتلاوي، سهيل حسين (2009). قانون البحار، دار الثقافة، عمان، ص123.

(<sup>2</sup>) غانم، محمد حافظ (1960). محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، ص59.

ب - أو التوجه إلى أو من المياه الداخلية أو إلى أو من مثل هذا المرفق المرفئ أو المينائي (وقد يكون من الأذوق أن نقول "مرفق المرفأ أو الميناء " ذاك ")).

ولم يثر خلاف في الفقه أو في العمل الدولي حول مفهوم المرور البرئ حيث يعني مرور السفن بصورة لا تضر بمصالح الدول الساحلية ...

هناك قيد قد يرد على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي يتمثل في حق المرور البريء ويعني: حق السفن التابعة للدول الأخرى في العبور بالبحر الإقليمي مادام هذا العبور يتسم بالبراءة والمقصود بها أن السفن الأجنبية خلال عبورها البحر الإقليمي للدولة الساحلية لا تلحق أضراراً بمصالح هذه الأخيرة من العبور ، ويكون ذلك بإحدى الصور الآتية<sup>(1)</sup>:

1. اتخاذ السفينة لطريقها في البحر الإقليمي من غير أن تقصد ميناء أو رصيفاً تابعاً للدولة الساحلية.

2. اتخاذ السفينة لطريقها في البحر الإقليمي قاصدة المياه الداخلية للدولة الساحلية.

3. اتخاذ السفينة لطريقها خارجة من المياه الداخلية إلى أعالي البحار.

وبالنسبة للمادة 17 من اتفاقية قانون البحار فإن جميع سفن الدول سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية تتمتع بهذا الحق خلال مرورها عبر البحر الإقليمي، وقد حددت هذا الحق بنصها على أن يكون المرور بريئاً مادام لا يضر- بالسلم للدولة الساحلية أو بحسن نظامها و أمنها ، كما حددت هذه المادة الحالات التي لا يكون فيها المرور بريئاً ومثال ذلك أن تقوم السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بأي تهديد بالقوة أو باستعمالها ضد سلامة الدولة الساحلية ، أو أي نشاط آخر لا تكون له علاقة بالمرور.

ثانياً: تحديد البحر الإقليمي:

لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً تقاس من خط الأساس وهو الخط الفاصل بين المياه الداخلية والإقليمية ، ويتمثل وفقاً للمادة 5 من الاتفاقية في :  
«.....أنه حد أدنى جَزَر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية.<sup>(2)</sup>

(1) الدغمة، إبراهيم (1983). القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص26.

(2) التكريتي، برزان (1982). الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي وتأثيره على أخطار الخليج العربي والمحيط الهندي، بغداد، ص22.

وهناك حالات خاصة للمرور البريء في المياه الدولية:

1. الخلجان: ( جمع خليج ) والخليج هو منطقة من البحر تتغلغل في الشاطئ نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل بحيث يكون بشكل نصف دائرة أو أكثر ، وقطر هذه الدائرة يتمثل في فتحتي التغلغل ، ووفقا للمادة 10 الفقرة 1 فإنه يراد بالخليج... (انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل ، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم خط عبر مدخل ذلك الانبعاث)، وفي الفقرة 4 من ذات المادة ورد فيها: (إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز 34 ميلا بحريا، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين ، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياهها داخلية)، لا تنطبق الأحكام الآتية الذكر على ما يسمى بـ " الخلجان التاريخية " ولا في أية حالة ينطبق عليها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 07.

2. المياه الداخلية : تبعا لما سبق فإن المياه الداخلية هي التي تقع بين اليابسة وخط الأساس وحكمها حكم اليابسة ، وباختصار يمكن القول بأن البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية للدولة الساحلية تكون عنصرا من العناصر التي يتكون منها إقليم الدولة ككل ، وتبعا لذلك فإن الدولة تمارس اختصاصاتها على هذا العنصر وكذلك على الأشخاص بما لها من سيادة ، ولكن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي يرد عليها حق مقرر للسفن الأجنبية وهو حق " المرور البريء " وقد حددت المادة 18 من قانون البحار معنى المرور ، وفي كل الأحوال فإن المرور يكون متواصلا وسريعا وإن كان يشتمل على التوقف و الرسو لكن فقط بقدر ما يكون له من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة شدة.

أما معنى براءة المرور فقد حددتها المادة 19 حيث تضمنت الفقرة 01 أنه : « يكون المرور بريئا مادام لا يضر- بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها » . وحددت الفقرة 02 من ذات المادة الحالات التي لا يكون فيها المرور بريئا وهي:

أ/ أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ب/ أية مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

- ج/ أي عمل يهدف إلى جمع معلومات بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- د/ أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- هـ /إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
- و/ إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
- ز/ تحميل أو إنزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- ح/ أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطر يخالف هذه الاتفاقية.
- ط / أي من أنشطة صيد السمك .
- ي/ القيام بأنشطة بحث أو مسح.
- ك/ أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
- ل/ أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.
- وفيما يتعلق بالمركبات الغاطسة والغواصات فيجب أن تبحر فيه رافعة علمها.

ثالثاً: واجبات الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمرور البريء:

القاعدة العامة المحددة في المادة 24 أن على الدولة الساحلية أن لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي ، وممتنع بصورة خاصة بفرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به ، أو التمييز القانوني أو الفعلي ضد سفن أية دولة أو ضد السفن التي تحمل بضاعة إلى دولة أخرى أو منها أو لحسابها ، وأيضا أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة عبر بحرها الإقليمي تعلم بوجوده.

وهناك التزامات أخرى حددتها المادة 26 من قانون البحار تتمثل في عدم جواز فرض رسوم على السفن لمجرد مرورها عبر بحرها الإقليمي ، ويمكن أن تطلب رسوم بالنسبة للسفن التي تقدم لها خدمات شريطة أن يكون هذا الإجراء غير تمييزي.<sup>(1)</sup>

(1) الراوي، جابر إبراهيم (1981). الجزر العربية الثلاث وموقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة، وزارة الإعلام العراقية، بغداد، ص103.

رابعاً: الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية:

وفقاً للمادة 27 فإنه لا ينبغي للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة إلا في الحالات الآتية:<sup>1</sup>

1. إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
2. إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
3. إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
4. إذا كانت هذه التدابير اللازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

ولكن يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التي تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية. خامساً: الولاية المدنية إزاء السفن الأجنبية:

وفقاً لنص المادة 28 فإنه لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحوّل دون اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة ، كما لا يجوز للدولة الساحلية القيام بإجراءات التنفيذ ضبط السفينة أو احتجازها لغرض أية دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤولين التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية ، ولكن يمكن للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات التنفيذ لغرض أية دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة به أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مضيق هرمز طبيعته وأهميته الاستراتيجية والإقليمية والعالمية، مجلة التعاون، العدد 9، السنة 3 يناير 1988، ص55.

<sup>2</sup> الصوفي، بدرية (1976). طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي، مطبعة الشباب، الكويت، ص63.

سادساً: وضعية السفن الحربية:

السفينة الحربية هي تابعة للقوات المسلحة لدولة ما ، وتحمل العلاقات الخارجية المميزة التي لها جنسية هذه الدولة ، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل الحكومة المالكة لتلك السفينة ، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع إلى قواعد الانضباط للقوات المسلحة النظامية.

وفي حال عدم امتثال أية سفينة حربية إلى قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي أو تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال إلى تلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة بحرها الإقليمي على الفور.

وفي حالة ما إذا تضررت الدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال السفن الحربية أو الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية تابعة لدولة أخرى فإن المسؤولية الدولية تتحملها دولة العلم. ومما سبق يعتبر كاستثناءات واردة على حصانة السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية ( مثال يخت ملكة بريطانيا).

المنطقة المتاخمة (المجاورة)

فللدولة الساحلية الحق في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف ب "المنطقة المتاخمة " وهذا الحق يتمثل في السيطرة اللازمة من أجل:

1. منع خرق القوانين والأنظمة الجمركية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

2. المعاقبة على أي خرق القوانين والأنظمة المذكورة أعلاه إذا حصل هذا الخرق داخل الإقليم أو في البحر الإقليمي.

وفيما يتعلق بحدود المنطقة المتاخمة فإنه لا يجوز أن تمتد إلى أبعد من 34 ميلاً بحرياً تقاس

من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.<sup>(1)</sup>

(1) عامر، صلاح الدين (1983). القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص26.



أما مبدأ حق المرور البريء في المياه الإقليمية والاختصاص الجزائي يعتبر هذا المبدأ أصلاً من القواعد العرفية ويمكن الاستدلال على ذلك من الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949 حين أخذت بمبدأ المرور البريء لجميع السفن في زمن السلم على النحو التالي:

1- المرور البريء حق للسفن الحربية والخاصة على السواء في زمن السلم.

2- على الدول أن تمتنع عن كل ما من شأنه عرقلة المرور البريء للسفن ومن جانب آخر تناولت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي وللمنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي لسنة 1958 حق المرور البريء في البحر الإقليمي في مواد متعددة فنجد المادة 14 تنص على أنه: 1- تتمتع السفن التابعة لمختلف الدول التي تطل على البحر والدول التي لا تطل على البحر، بحق المرور البريء في البحر الإقليمي. 2- والمرور هو حق الملاحة في البحر الإقليمي سواء أكان ذلك لعبور هذا البحر دون الدخول في المياه الداخلية أم للدخول في المياه الداخلية، أم للسير في البحر عند الخروج من المياه الداخلية. 3- ويتضمن المرور أيضاً حق الوقوف أو إلقاء المرسى، ولكن ذلك عندما يكون التوقف أو الرسو نتيجة حوادث ملاحية غير عادية أو حينما تفرضه على السفينة حالة قهرية أو استغاثة ويكون حق المرور في هذا النطاق فقط. 4-

ويعتبر المرور بريئاً طالما أنه لا يهدد سلم الدولة الساحلية أو النظام والأمن فيها، ويجب أن يتم طبقاً لأحكام هذه المواد وللقواعد الأخرى في القانون الدولي. 5- ولا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريئاً إذا أخلت هذه السفن بأحكام القوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية وتنشرها بغرض تحريم الصيد للأجانب في بحرها الإقليمي. 6- ويجب على الغواصات أن تطفو أثناء مرورها فوق سطح الماء.

الاختصاص الجزائي على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي. تنص المادة 19 من اتفاقية جنيف عام 1958 على أنه لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة الاختصاص الجزائي على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر البحر الإقليمي من أجل اعتقال أي شخص أو إجراء أي تحقيق فيما يتعلق بجريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الأحوال التي حددتها المادة أعلاه، وهي الحالات التالية

أ- إذا امتدت آثار الجريمة ونتائجها إلى الدولة الساحلية . ب- أو إذا كانت الجريمة التي وقعت  
تعتبر بطبيعتها مما يهدد الأمن أو يخل بسلم البلد أو يمس النظام في البحر الإقليمي. ج- أو إذا طلب  
ربان السفينة أو قنصل الدولة التي تحمل السفينة علمها ) بفتح جميع الأحرف أي علم السفينة يحدد  
جنسيتها فإذا كان العلم الألماني مرفوعاً على ظهر سفينة فجنسية السفينة ألمانية) وهكذا . د- أو إذا كانت  
تلك الإجراءات لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث المرور العابر

يعتبر نظام المرور العابر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام  
1982 ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل، وقد استخدمت المشروعات التي نوقشت في  
المؤتمر الثالث لقانون البحار تعبير "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي  
سادت مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية<sup>(2)</sup>.

وعرفت الفقرة الثانية من المادة 38 من الاتفاقية المرور العابر بأنه "ممارسة حرية الملاحة  
والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق"<sup>(3)</sup>، وهذا يعني أن المرور العابر يشمل  
السفن والطائرات بينما لا يجوز للطائرات أن تمر من فوق المضيق الذي يمر عليه نظام المرور البريء  
وبموجب هذا النظام تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو  
حربية بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يُعاقب، بمعنى أن المرور العابر هو أن تمارس السفن والطائرات  
حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق، ولا يمنع ذلك من الدخول  
إلى الدولة الساحلية المطلة على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك  
الدول، ولا يمس نظام المرور خلال المضيق النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها ولا ممارسة الدول  
الساحلية المطلة على المضيق لسيادتها وولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

<sup>1</sup> سويلم، حسام (2007). مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية،  
مجلة مختارات إيرانية، العدد 82، مايو 2007.

<sup>(2)</sup> العناني، إبراهيم (1985). قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، ط (1)  
دار الفكر العربي، القاهرة، ص 179.

<sup>(3)</sup> المادة 38 من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982.

أما المادة 37 من الاتفاقية فقد حددت نطاق تطبيق نظام المرور العابر حيث أشارت إلى أن هذا النظام يُطبق على المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. وخلال المؤتمر الثالث لقانون البحار ناقشت لجنة الخبراء العرب التي تمّ تشكيلها لدراسة موضوعات قانون البحار ما أوصى به مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم 2978 لعام 1972 بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان<sup>(1)</sup>.

وخلال المناقشات برز رأيان، الأول يدعو للموافقة على نظام المرور العابر كما هو مقترح أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، أما الرأي الثاني فقد طالب بالأخذ بنظام المرور البريء في هذه المضائق بما يترتب عليه من اشتراط الإذن المسبق بالنسبة لمرور السفن الحربية مع استبعاد الإشارة إلى نظام تحليق الطائرة لخضوعه لاتفاقية شيكاغو 1944. وتجدر الإشارة إلى أن نظام المرور العابر لا يطبق على المضيق المشكل بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبين الرقعة الأرضية الرئيسة لهذه الدولة إذا كان موجوداً في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً للمرور بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية المحددة من قبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية فهذا النوع من المضائق يسري عليه نظام المرور البريء<sup>(2)</sup>.

ونظمت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واجبات السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر في المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز حيث نصت على ضرورة أن تمضي السفن والطائرات دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلّة على المضيق أو سلامتها الإقليمية،

(1) قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 2978 الصادر بتاريخ 13/9/1972.

(2) داود، المنعم محمد (1999). مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص142.

وأية مخالفة لذلك تُعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق المتحدة وعلى السفن المارة مروراً عابراً أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، وكذلك الأمر بالنسبة للطائرات في الجو، وأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه<sup>(1)</sup>.

أما المادة 40 فقد نصت على عدم جواز قيام السفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي أثناء مرورها العابر في المضيق بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضيق<sup>(2)</sup>.

والمضيق من الناحية الجغرافية هو عبارة عن ممر مائي دولي يفصل بين يابستين ويصل بين بحرين ، ومن أمثله : جبل طارق ، باب المندب ، تيران ( البحر الأحمر وخليج العقبة) ، واتفاقية قانون البحار لم تضع قواعد عامة لكل المضائق الدولية ولنظام المرور فيها ، وإنما ميزت بين ثلاثة أنواع من المضائق كما سنرى ، حيث المادة 35 استتنت المضائق التي ينظم المرور فيها بكيفية كلية أو جزئية بمقتضى اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن بعيد ، وقد قررت الاتفاقية نظام المرور العابر في المضائق الدولية غير المستثناة من تطبيق الجزء الثالث من الاتفاقية ، كما أن هذا النص ينطبق فقط على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة .

ووفقاً للمادة 38 من اتفاقية قانون البحار فإنه تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها فيما سبق بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يُعاق ، إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق ووبر هذه الدولة ، ووُجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية.

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

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

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

والمرور العابر هو أن يمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة مجاورة وجزء آخر من أعالي البحار ، ولكن العبور المتواصل والسريع لا يمنع الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرة لها.

وهناك واجبات على السفن والطائرات أثناء المرور العابر يجب التقيد بها منها: (1)

1. يجب أن تمر دون إبطاء سواء خلال المضيق أو فوقه.
  2. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو استعمالها ضد الدولة المشاطئة للمضيق.
  3. أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع ، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- وهناك واجبات أخرى على السفن فقط تتمثل في:

1. يجب أن تمتثل للأنظمة والإجراءات للسلامة في البحر.
  2. يجب أن تمتثل للأنظمة والإجراءات المتعلقة بمنع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه.
- وفي مقابل ذلك هناك واجبات يقرها قانون البحار على الدول المشاطئة للمضايق تتمثل عموماً في عدم إعاقتها للمرور العابر وكذلك قيامها بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الإبحار أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ، وفي كل الأحوال لا يمكن لها القيام بغلق المضيق أمام المرور العابر.
- المرور عبر المضايق الدولية التي تصل بين أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية:

هذه المضايق وفقاً للمادة 45 فإنه ينطبق عليها نظام المرور البريء شرط عدم قيام الدولة المشاطئة للمضيق بوقف المرور البريء خلال المضيق ( إسرائيل واستعمال لتيران للوصول إلى ايلات).

إن مبدأ المرور العابر الذي أتت به الاتجاهات الحديثة إنما يسمح بمرور كافة السفن والطائرات إلا أنه فيما يتعلق بالإجابة عن هذا السؤال وفقاً لنص معاهدة السلام فإن الأمر يختلف وتكون حرية الملاحة والتحليق قاصرة على النشاط التجاري البحري أو الجوي للأسباب الآتية (2):

(1) حزماء، عادل خالد (1979). مبدأ حرية الملاحة في المضايق الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، القاهرة، ص122.

(2) شهاب، مفيد (1985) دروس في القانون الدولي العام والقانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص58.

(1) إن ظاهر النص لم يطلق حرية الملاحة لكافة السفن والطائرات صراحة ؛ لاسيما وأن نص المادة الخامسة ورد في معاهدة السلام وهو ما يقتضي انطباق أحكامها في ظروف لا تهدد السلام .وعلى ذلك يكون من غير المقبول استخدام المضيق بطريقة تنافي السلام ، مثل تسيير سفن حربية أو تحليق طائرات حربية بدون قيد أو شرط ، أو القيام بمناورات عسكرية من جانب السلطات الإسرائيلية أو غيرها .ومن هنا، يمكن القول بأن من حق مصر – دون أن يكون في ذلك خروج على معاهدة السلام – أن تخطر قبل مرور السفن الحربية أو الشحنات العسكرية أو النووية الخطرة عبر مضيق تيران ؛ لأن مياهه مصرية إقليمية خاضعة للسيادة المصرية وبالتالي فمن حق مصر- اتخاذ ما تراه من إجراءات لحماية سيادتها والحفاظ عليها وفقا لما يقرره القانون الدولي من حقوق في هذا الشأن .ويتفق ذلك مع المبادئ التي قررتها الفقرة الأولى من المادة (34) من اتفاقية قانون البحار بأن نظام المرور خلال المضيق لا يمس النظام القانوني للمياه التي يتشكل فيها هذا المضيق ولا ممارسة الدول المشاطئة له لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاع وباطن أرضه.

(2) إن إقرار حرية الملاحة والطيران لكافة السفن والطائرات التي عنها المرور العابر اقتصر على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية وتصل بحاراً عالية ، فإذا ما ارتضتها الأطراف في تيران فإن ذلك يكون مقيداً بما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 من أحكام أهمها عدم التهديد باستخدام القوة أو استخدامها بما يخالف أحكام ميثاق الأمم المتحدة.

(3) تنظم المعاهدة خفض ونزع تسليح منطقة المضائق والخليج بما فيها المطل الإسرائيلي على خليج العقبة ، يقصد منه إبعاد هذه المياه عن أسباب الصراع الدولي ويكون لازمه جعل مرور السفن والطائرات الحربية غير الخاصة بدول خليج العقبة أمراً لا مبرر له على الإطلاق.

(4) مرور السفن والطائرات الحربية الأجنبية ينطوي على احتمالات أخطر من قيامها بمناورات في المنطقة أو وقوع حوادث تصادم مما يحمل الدول الشاطئية أعباء إضافية في مواجهة تلك المخاطر ، وستكون تلك الأعباء لصالح القوى الأجنبية فقط.

وبناء على ذلك يرى الباحث أنه ليس للدول حق المرور الحر على مضيق هرمز، فليس لها حق التوقف والصيد وإنشاء الجزر الصناعية والبث الإذاعي وغيرها من يحق لها في أعالي البحار، وإنما يحق للدول حق المرور العابر بالمرور المستمر للسفن والطائرات.

أما إذا كانت الفتحة أكثر من (24) ميلاً بحرياً فإن هذا الموقع لا يعد مضيقاً وأن الزيادة على (24) ميل بحري تعد مروراً حراً دولياً. ذلك أن السفن الداخلة فيه لا تمس المياه الإقليمية للدول المطلة على الممر المائي الدولي.

وتناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المواد من 34 إلى 45 تنظيم الوضع القانوني للمضايق الدولية، وأعطت الاتفاقية للدولة الشاطئية للمضيق حق تعيين ممرات بحرية للملاحة أو نظم لتقسيم حركة المرور وإحلال أخرى محلها، وبذلك بالاتفاق والتعاون مع المنظمات الدولية المختصة على أن يتم الإعلان عنها مسبقاً. وتلتزم السفن المارة مروراً عابراً في هذه الممرات البحرية وبتنظيم وتقسيم حركة المرور التي أعلنت عنها الدول الشاطئية (المادة 41).

ويكون للدول الشاطئية صياغة اللوائح والقوانين التي تكفل سلامة الملاحة في المضائق ومنع التلوث ومنع الصيد وتحميل أو إنزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الشاطئية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، على أن يتم الإعلان سلفاً عن هذه القوانين (المادة 42) وينبغي على الدولة الشاطئية أن تتعاون على إقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة، ومن البديهي أن يقابل ذلك رسوم تفرضها الدولة الشاطئية على المرور في المضيق، ويكون لمصر هذا الحق فيما يخص مضيق تيران باعتبار أن مياهه خاضعة للسيادة المصرية.<sup>(1)</sup>

والمرور في مضيق هرمز، ليس مروراً حراً وإنما هو المرور العابر الذي نظمته اتفاقية قانون البحار عام 1982. فلا تدفع الرسوم والضرائب على السفن والطائرات التي تمر من خلاله، ولا يستلزم مرورها أخذ موافقة الدول المتشاطئة على المضيق، إنما مجرد أن تطبق الدول التزاماتها الخاصة بالمرور العابر عند مرورها في المضيق.

(1) حسين، ندا حسين (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، ص44.

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

يفصل مضيق هرمز بين إقليمي دولتين هما عُمان وإيران، ويتراوح اتساعه ما بين 20 إلى 30 ميلاً بحرياً، لذلك فإن مياهه تعتبر بحراً إقليمياً لكل من عُمان وإيران، وتمارس كل منهما سيادتها على الجانب المجاور لإقليمها. كما يربط مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي تصل بين بحرين عامين هما بحر عُمان والمحيط الهندي والخليج العربي الذي تقع عليه جميع دول الخليج من الغرب والعراق من الشمال وإيران من الشرق، وهو من الناحية القانونية يدخل في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع إلى نظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وليس لنظام المرور البريء<sup>(1)</sup>. وخلال مناقشة الأحكام القانونية للمضائق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وقبل التوقيع على الاتفاقية المذكورة أعلاه حدث صراع بين الدول الكبرى والدول النامية حول النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث وافقت الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة لجميع السفن بما فيها السفن الحربية والطيران، أما الدول المشاطئة لهذه المضائق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية وإخضاعها لنظام المرور البريء الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات التجارية دون السفن والطائرات الحربية التي يشترط مرورها بالإذن المسبق<sup>(2)</sup>،

(1) مظلوم، محمد جمال (2009). مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة المكل خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009/3/1.

(2) الأحكام القانونية الدولية للملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز، دراسة موجزة منشورة بتاريخ 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2009 من خلال موقع جامعة الملك سعود الإلكتروني، متوفرة على الرابط التالي: <http://blogs.ksu.edu.sa/noufandaseel/2009/11/30/147>



إلا أنّ الاتفاقية اعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، وأوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق، وحقوق وواجبات الدول الساحلية المطلة عليه، وتنطبق هذه الأحكام على مضيق هرمز<sup>(1)</sup>.

### تحديد مفهوم المضائق الدولية

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

ومما زاد من أهمية المضيق في العصر – الحديث هو اكتشاف النفط في الدول المحيطة به إذ تمتلك هذه الدول أعلى احتياطي نفطي كبير يقدر ب 730 مليار برميل، كما يمر عبره نحو 40 % من سفن النفط العالمية المنقولة بحراً (أكثر من 17 مليون برميل يومياً)<sup>(2)</sup> وهو ما يشكل نحو 90 % من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط فضلاً عن نحو 2 مليون برميل من المنتجات النفطية المصفاة تمر عبر هذا المضيق<sup>(3)</sup>، كما يكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي، وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج العربي. وسناقش موقف الفقه الدولي والقضاء الدولي وما تضمنته الاتفاقيات الدولية.

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

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

(3) International Energy Agency ،Oil Market Report, 11 August 2010, p 19.

## المطلب الأول موقف الفقه من تحديد المضيق الدولي

اتجه الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي إلى اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي والتعريف (الوظيفي)، فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين ويصل بحرين، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط أهمها (أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي، وأن يتم تكوينه بطريقة طبيعية، وأن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتين واتصلت الأرض).

وقد أضاف الفقيه الفرنسي "شارل روسو" Charles Rousseau شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه<sup>(1)</sup>، واصفاً المضايق من وجهة النظر الجغرافية بأنها (كل ممرات بحرية محصورة بين جزأين من الأرض مهما كانت التسميات المستعملة: مضايق، ممرات، قنوات، مجارٍ مائية). ويرى الفقيه "جيلبير جيديل" Gilbert Gidel أن المضيق من الناحية الجغرافية هو (ممر بحري الفرنسي- محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي) موضحاً أن المضيق من الناحية القانونية هو (كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلى بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أو بين جزيرتين أو بين مجموعة من الجزر)<sup>(2)</sup>.

(1) Charles ROUSSEAU ،Le droit international public, Dalloz ،Paris ،Huitième édition ،1976, p 264.

مذكورة لدى دهبي، عبد الحق (2006). إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة على موقع الحوار، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن العدد 1581، تاريخ 2006/6/14،

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

(2) دهبي، عبد الحق، مرجع سابق.

أما الأستاذ محمد حافظ غانم فقد عرف المضائق بأنها "عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين"<sup>(1)</sup>. وسار في الاتجاه نفسه الأستاذ علي صادق أبو هيف مؤكداً بأن (الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي توصل بحرين وهي أما طبيعية وتشمل المضائق، وإما صناعية وتشمل القنوات)<sup>(2)</sup>. وعرفها الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأنها (مياه تفصل إقليمين وتصل بحرين) وأن (الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق)<sup>(3)</sup>. ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية عادة، إذ يرى الفقيه " كافاريه " Louis Cavare " أن المضيق له صفة جوهرية هي أنه (يصل بين جزأين من أعالي البحر وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية)<sup>(4)</sup>.

ويرى الأستاذ عبد الحق دهبى أن المضيق الدولي عبارة عن (ممر مائي طبيعي أو شبه طبيعي يصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يزيد اتساعه على اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه)<sup>(5)</sup>. وفي ضوء تلك الإضافة الفقهية يستبعد من مفهوم المضائق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين عامين والاستعمال للملاحة الدولية<sup>(6)</sup>، لذا يمكن التأكيد أن التعريف الجغرافي للمضيق الدولي لا يتفق بالضرورة مع تعريفه القانوني، فالمضيق الدولي في الاصطلاح الجغرافي يقصد به (ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة)،

---

(1) غانم، محمد حافظ (1960). محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، القاهرة، ص 63.  
(2) أبو هيف، علي صادق (1975). القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية عشر، ص 455.  
(3) الغنيمي، محمد طلعت (1970). الأحكام العامة من قانون الأمم: قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 1070.

(4) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

(5) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

(6) داود، عبد المنعم محمد (1999). مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 100.

في حين أن مفهوم المضيق الدولي في الاصطلاح القانوني ينصرف إلى (كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار) <sup>(1)</sup>، وبناء على ذلك يمكن أن نستخلص من هذا التعريف عناصر المضيق الدولي وهي (أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية، وأن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي، وأن يكون موصلاً بين جزأين من أعالي البحار ولا يهم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، وأن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية لسفن دول العالم جميعها) <sup>(2)</sup>. مما تقدم نخلص إلى أن أهم ما يميز المضيق جغرافية هو أنه ممر طبيعي ليس من صنع الإنسان، لذا فهو يختلف في طبيعته عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية، ويتميز المضيق كذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ إنه يصل بين بحر عالٍ وبحر عالٍ آخر أو بين بحر عالٍ وبحر إقليمي <sup>(3)</sup>.

اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفو <sup>(4)</sup>، وهل يسمح بالملاحة فيه للسفن الحربية البريطانية؟ علماً بأن هذا المضيق يقع بأكمله في أراضي ألبانيا <sup>(5)</sup>، وتتلخص وقائع قضية مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفعيتها على سفينتين حربيتين تابعتين لبريطانيا في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 15 أيار/مايو 1946، ونتيجة لذلك بعثت الحكومة البريطانية مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في 2 آب/أغسطس 1946 موضحة فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضائق، داحضةً

(1) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

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

(3) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

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

(5) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

بذلك وجهة نظر ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، ومؤكدةً عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، وتمسكةً بحقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تكون طرقاً للتجارة البحرية الدولية بين جزأين من أعالي البحار، ووجهت بريطانيا في نهاية المذكرة إنذاراً إلى حكومة ألبانيا بأنه في حال فتحت بطارياتها . النار على أية سفينة من السفن البريطانية عند عبورها لمضيق كورفو، فإنها ستعامل بالمثل<sup>(1)</sup>.

وفي 22 تشرين الأول/أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان "سوما رينز" و"نولاق" لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بألغام بحرية، وخلف الحادث 44 ضحية بريطانية، وفي 12 و13 تشرين الثاني/نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغماً أخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا لفحصهما هناك حيث تبين أنهما من صنع ألماني، كما أثبت التحقيق عبر شهادة الشهود الذين شاهدوا عملية زرع الألغام أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير.

وقد أُحيل النزاع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً وقد نظرت المحكمة في الموضوع بتاريخ 25 آذار/مارس 1948 بناء على اتفاق الطرفين وقررت في 9 نيسان/أبريل 1949 مسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن انفجار الألغام البحرية في المضيق، وما سببته من خسائر وأضرار لأنها لم تعلن عن وجودها، وهي ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية.

وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ قانوني عام مفاده (أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمُعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها العسكرية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي— بخلاف ذلك فليس من حق الدولة الشاطئية أن تمنع المرور في المضائق الدولية في وقت السلم)<sup>(2)</sup>.

(1) المرجع نفسه.

(2) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

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

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

وبناء على الظروف والدفع التي أحاطت بالقضية توصلت المحكمة إلى أن القناة الشمالية لكورفو يجب عدها من صنف الممرات المائية الدولية، ولهذه الأسباب لم تقبل المحكمة ادعاء ألبانيا بأن حكومة المملكة المتحدة قد انتهكت سيادة ألبانيا بإرسال سفن حربية في المضيق دون إذن سابق من السلطات الألبانية.

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

ويتجه الأستاذ "اوكونيل O'Connell" إلى أنه لا يكفي للحكم على المضيق ما بأنه دولي أن يكون موصلاً بين بحرين عالين، بل يجب أن ينظر إلى حجم الملاحة الدولية فيه<sup>(2)</sup>، أما الفقيه الدهمري "ايريك برول Eric Bruel" فقد انتقد بشدة قرار محكمة العدل الدولية،

(<sup>1</sup>) Charles de VISSCHER (1969). Problèmes des confins en droit international, Paris, Pedone, 1969, p 142.

مذكور لدى: دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

(<sup>2</sup>) O'Connell, International law, vol.1, 1970, p447.

مذكور لدى: دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

معتبراً أن مضيق كورفو ليس مضيقاً دولياً وإمّا مجرد ممر جانبي بسيط لا ترقى أهميته لتبرير القيود على حقوق الدولة الشاطئية وأن السماح بالمرور بين جزأين من البحر العالي غير كافٍ وكان من الأولى حسب رأيه الأخذ بالحسبان الربط بين بحرين مختلفين كالبحر المتوسط والبحر الأدرياتيكي<sup>(1)</sup>. من خلال ما تقدم يمكننا أن نعرف المضيق الدولي بأنه ( ممر مائي طبيعي لا يزيد اتساعه عن ضعفي عرض البحر الإقليمي، يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة). وينبغي أن يكون عرض المضيق في أضيق منطقة لا تزيد على 24 ميلاً بحرياً على أساس أن لكل دولة مطلة على المضيق بحر إقليمي لا يزيد على 12 ميلاً بحرياً. وأن دخول السفن في المياه الإقليمية لأي من الدول المطلة على المضيق لا يتطلب أخذ موافقة تلك الدولة بسبب تمتع هذه السفن بحق المرور العابر. أما إذا زادت الفتحة على (24) ميلاً بحرياً فلا يعد هذا الممر مضيقاً. ذلك أن ما زاد على 24 يعد مياهاً دولية يحق للسفن المرور الحر فيها.

### المطلب الثاني تحديد المضيق الدولي طبقاً للاتفاقيات الدولية

من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على 24 ميلاً بحرياً أي لا يزيد على البحر الإقليمي للدول المطلة عليه ولكل دوله مياه إقليمية لا تزيد على 12 ميلاً بحرياً ، فلكل دولة مطلة عليه 12 ميلاً بحرياً فعندما تجمع المياه الإقليمية للدولتين، ينبغي لا يزيد على 24 ميلاً بحرياً فإذا زاد عن ذلك فإن هذه الزيادة تعد مياهاً دوليه، ولا يعد ذلك مضيقاً، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها، وإمّا ينطبق عليه نظام المرور في البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها<sup>(2)</sup>.

(<sup>1</sup>) Mohamed NASSEF, Le droit de passage inoffensive, Etude en droit maritime international, Op.

مذكور لدى: دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

(<sup>2</sup>) حمود، محمد الحاج (1985). النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز " واردة في المواصلات في الوطن العربي: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية، الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، 1985 ، ص 265.

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة 1930 أن المضيق الذي يزيد عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للملاحة الدولية، إلا أن هناك استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أية نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي استخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية، وقد أخذ بعض الفقهاء بهذا المفهوم لتعريف المضيق الدولي<sup>(1)</sup>.

إلا أنه - في بعض الأحيان - لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني أو كليهما معاً لتعريف المضيق ولا بد من إضافة معيار ثالث ألا وهو المعيار الغائي أو الوظيفي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، لذا يذهب الفقه إلى تعريف المضيق وفقاً لهذا المعيار بوصفه ممراً مائياً ضيقاً يستخدم للملاحة الدولية بين جزأين من المجالات البحرية، ويشترط فيه أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، وطبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق والبحار التي يصل بينها، والاسم الذي يطلق عليه، إذ إن المضائق التي تصل بين جزأين من البحار ولا تُستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية، لأنها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات، إلا أن تحديد درجة الاستعمال الكافية لعد مضيق ما "دولياً" قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفتها<sup>(2)</sup>.

وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن (ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور وهذا التحديد يختلف عما هو معمول به في الوقت الحالي<sup>(3)</sup>).

(1) دهبى، عبد الحق، مرجع سابق.

(2) المرجع نفسه.

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



بعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلته الاتفاقية بعد 29 نيسان/أبريل 1958 وكامتداد لتعريف المضائق فقهيًا وثبوت ذلك عرفياً عرفت المادة السادسة عشرة (ف 4) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958<sup>(1)</sup> المضيق بأنه (الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية)<sup>(2)</sup>، وبعد تطور القانون الدولي للبحار طرأت تعديلات على تعريف المضيق الدولي بحيث أصبح أكثر شمولاً حيث عرفت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 المضائق الدولية بأنها (المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة)<sup>(3)</sup>.

وفي ضوء ما تقدم من وجهات نظر فقهية وما استقر عليه العرف ونصت عليه الاتفاقيات يمكن تقسيم المضائق إلى ثلاثة أصناف<sup>(4)</sup>:

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

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

(2) البدري، قيس إبراهيم (2001). الفنار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد، ص 87.

(3) المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(4) البدري، قيس إبراهيم، مرجع سابق، ص 87-88.

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

الصنف الثالث: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومثل هذا النوع من المضايق ينطبق على اجتياز السفن له لأغراض الملاحة الدولية بكل الأنواع نظام المرور العابر<sup>(2)</sup>.

---

(<sup>1</sup>) For the positions of the states in the 3ed conference over the law of the sea, see the documents of the conference.

(<sup>2</sup>) البدرى، قيس، مرجع سابق، ص 88.

## الفصل الرابع

### حقوق الدول على مضيق هرمز

سبق القول إن المضائق الدولية التي تقع بين منطقتين بحريتين، أما أن يخضع هذا المضيق إلى دولة واحدة ويطبق عليه نظام المرور البري، وأما أن يقع بين دولتين أو أكثر وفي هذه الحالة يطبق عليه المرور العابر.

ومضيق هرمز من المضائق الدولية التي تفصل بين منطقتين بحريتين ويقع على عدة دول. وللدول المتشاطئة وغير المتشاطئة حق المرور في هذا المضيق. وستناول حقوق الدولة وواجباتها عند المرور في مضيق هرمز.

المبحث الأول حق الدول بالمرور في مضيق هرمز

المطلب الأول حق المرور العابر عبر مضيق هرمز

نظام المرور العابر هو مبدأ جديد وقانون البحار، والاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة عبر المضائق. ويعتبر نظاماً وسطاً بين المرور الحر والمرور البري، ويطبق هذا النظام على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي يوضحها الفرع الثاني من الجزء الثالث في معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ولا يمس حق المرور العابر بالنظام القانوني للمياه أو السيادة الوطنية للدول.

وعرفت المادة (37) من الاتفاقية النطاق البحري الذي ينطبق عليه هذا النظام بأنه "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"<sup>(1)</sup>. وتعتبر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تطوراً جديداً في مجال القانون الدولي من حيث تطبيق هذا النظام، ومثابة قاعدة جديدة في مجال قانون البحار أقرتها الاتفاقية وتلاصق هذه المنطقة البحر الإقليمي وتمتد لمسافة 200 ميل بحري<sup>(2)</sup>.

وقد حددت المادة (36) من الاتفاقية المضائق التي لا ينطبق عليها هذا النظام وهي "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر عبر منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية"<sup>(3)</sup>. وأضافت المادة (1/38) من الاتفاقية استثناء على تطبيق نظام المرور العابر عندما يكون المضيق مشكلاً بجزيرة ويوجد طريق آخر في أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة يماثل الممر داخل المضيق، ونصت على "أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطنة للمضيق وبين هذه الدولة ووجد في اتجاه لبحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية".

(1) أبو الوفا، أحمد (1989). القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص360.

(2) انظر نص المادة (37) من الاتفاقية. وانظر: المر، عوض محمد (د.ت). المرور البري، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، ص34. مهنا، فخري رشيد (1980). النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، بغداد، ص96.

(3) انظر نص المواد (36، 37، 38) من الاتفاقية.

إن نظام المرور العابر ينطبق على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية ولو كان الطريق الملاحي يقع جزئياً أو كلياً ضمن البحر الإقليمي للدولة المشاطئة للمضيق.

ينظم المرور العابر (وفق معايير ومقاييس موضوعية من حيث طبيعة الملاحة والخصائص الملاحية) ولا يخضع بالتالي إلى تقدير الدولة المشاطئة للمضيق أو لتقدير قبطان السفينة<sup>(1)</sup>.

والمرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض العبور المتواصل السريع في المضيق. (المضي— دون تأخير) من أجل اجتياز المضيق والمرور فيه للوصول إلى جزء آخر من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة. وقد عرفت المادة (2/38) من الاتفاقية "المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة". وممارسة المرور العابر يكون عبر المضائق التي نظمتها المادة (37) من الاتفاقية، يتطلب كما ذكرنا المرور المتواصل السريع ويمكن أن يمارس من أجل العبور إلى إقليم دولة أخرى مشاطئة للمضيق أو مغادرتها على أن تراعى شروط الدخول إلى الإقليم المذكور في مختلف الأحوال<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني حقوق السفن وواجباتها عند العبور في مضيق هرمز

نمت الاتفاقية على حق جميع السفن والطائرات في المرور العابر عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بموجب نص المادة (37) من الاتفاقية، ويتوجب على الدولة المشاطئة للمضيق عدم إعاقة الملاحة الدولية (المرور العابر) وهذا النظام يعطي الغواصات والمركبات الغاطسة حق العبور. وقد حرصت الدول البحرية الكبرى على ضمان وضع هذا النص لمصالحها الاستراتيجية في المادة (1/38) "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (37) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب"<sup>(3)</sup>.

(1) انظر نص المواد (1/37، 38) من الاتفاقية.

(2) انظر نص المادة (2/38-3).

انظر: المر، عوض محمد، مرجع سابق، ص34-35.

- عبد السلام، جعفر (1981). قواعد العلاقات الدولية في القانون الدولي والشريعة الإسلامية، ط1/1، مكتبة السلام العالمية، ص581.

- العناني، إبراهيم محمد (1985). قانون البحار، دار الفكر العربي، القاهرة، ص415.

(3) انظر: نصوص المواد (1/38-37).

ومن خلال دراستنا للمادة (39) من الاتفاقية نجد أنها قد قيدت السفن والطائرات عند

ممارسة حق المرور العابر بالالتزامات التالية:

1. المضي دون إبطاء عبر المضيق.
2. الامتناع عن أي تهديد باستعمال القوة ضد السيادة والسلامة الإقليمية، وأمن الدولة المضائقية، أو القيام بأي عمل يعد خرقاً لميثاق الأمم المتحدة<sup>(1)</sup>.
3. الامتناع عن أي نشاط لا يتطلبه المرور العابر إلا إذا كان بسبب قوة قاهرة أو ظروف.
4. مراعاة أحكام الاتفاقية.
5. الالتزام بالأنظمة والإجراءات الدولية المتعلقة بالسلامة العامة ومنع التصادم البحري.
6. الالتزام بالأنظمة والإجراءات الخاصة بمنع التلوث البحري وخفض السيطرة عليه.
7. على الطائرات مراعاة أنظمة منظمة الطيران الدولية والمحافظة على السلامة العامة.
8. على الطائرات رصد الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل المنظمة الدولية لمراقبة الحركة الجوية وحالات الشدة (الظروف الطارئة).

كما إن المادة (40) من الاتفاقية منعت سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي من القيام بأية أعمال أثناء ممارسة المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ويتطلب القيام بذلك أخذ الإذن من قبل الدول المتشاطئة للمضيق، حيث إن القيام بمثل تلك الأعمال يعرض السلامة العامة إلى المخاطر، ويهدد أمن وسلامة الدول المتشاطئة<sup>(2)</sup>.

إن تطبيق هذا النظام مع المرور (المرور العابر) يتطلب من الدول المتشاطئة للمضيق عدم التمييز بين إعلام السفن من أجل ضمان هذا الحق لجميع السفن والتأكد من عدم إعاقته.

(<sup>1</sup>) انظر المادة (39).

- أبو الوفاء، أحمد، مرجع سابق، ص 362.

- الراوي، جابر إبراهيم (1982). القانون الدولي الجديد للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، ص 97-99.

- مهنا، فخري رشيد، مرجع سابق، ص 101.

(<sup>2</sup>) انظر نص المادة (40).

## المبحث الثاني حقوق الدول المطلة على المضيق وواجباتها

يتوجب على الدول المشاطئة لمضيق هرمز ( إيران، سلطنة عُمان) أن تُعيّن للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، ويجوز لها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري. ولا تميز هذه القوانين والأنظمة بين السفن الأجنبية، ولا يجوز أن يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة إنكاراً لحق المرور العابر للسفن، وعند قيام أية سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية بتصرف يخالف هذه القوانين والأنظمة تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية للمضيق نتيجة لذلك كما يتوجب على الدول الساحلية المطلة على المضيق أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يحق لها إيقاف المرور العابر<sup>(1)</sup>.

من خلال ما سبق يتبين أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تمّ اعتمادها في 30 نيسان/أبريل 1982 راعت ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلة على المضيق. وأنّ الدولة التي تخالف هذه الأحكام تتعرض إلى المسؤولية الدولية خاصة إذا ترتب على تصرف الدولة المطلة على المضيق إعاقة الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، وقد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي المنوط به الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي.

## المطلب الأول حقوق الدول المطلة على المضيق

منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الدول المضائقية حقوقاً وألزمتها بواجبات من أجل إقامة التوازن بين مصالح الدول المستخدمة لحق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ومصالح الدول المضائقية.

أولاً: أنواع حقوق الدول المطلة على المضيق:

(1) المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

نصت المادة (41) من الاتفاقية على حقوق الدول المشاطئة للمضيق في اتخاذ الإجراءات التالية:

- 1- تعيين الممرات البحرية ووضع نظم فصل الحركة من أجل ضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية.
  - 2- أ- تغيير الممرات البحرية وأنظمة فصل الحركة بأخرى كلما اقتضت الظروف لذلك شريطة الإعلان عنها، وبموجب شروط المنظمة الدولية (أمكو)<sup>(1)</sup>.  
ب- أن تحيل الدولة المضايقية مقترحاتها إلى المنظمة الدولية (أمكو) قبل تعيين الممرات، أو نظم فصل الحركة، أو استبدالها.
  - 3- بتعيين على الدول المضايقية التنسيق فيما بينها، والتعاون حول ما جاء في الفقرة أعلاه وبالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.
  - 4- أن تبين الدول المتشاطئة بوضوح الممرات البحرية ونظم فصل الحركة في خرائط يعلن عنها وذلك قبل القيام بتغيير الممرات ونظم الفصل.
  - 5- على السفن الالتزام بما تعلنه الدول المضايقية حول الممرات البحرية، ونظم تقسيم الحركة<sup>(2)</sup>.
- كما أعطت المادة (42) من الاتفاقية للدول المشاطئة للمضايق حق وضع القوانين والأنظمة

بشأن المرور العابر في الحالات التالية:

- 1- سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البحري.
- 2- منع التلوث البحري وخفضه، والسيطرة عليه.
- 3- منع الصيد البحري وحمل أدواته.
- 4- منع التحميل أو الإنزال المخالف للأنظمة الجمركية أو الضريبية، أو أنظمة الهجرة، أو الأمور الصحية.

(<sup>1</sup>) انظر نص المادة (1/38) من الاتفاقية، والمادة (41) من الاتفاقية.

- العناني، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص417.

أمكو: هي اختصار للمنظمة الاستشارية الدولية البحرية" وهي منظمة دولية مختصة بتعيين الممرات البحرية وطرق الفصل هي البحار وتختصر بالكلمات (أمكو - AMCO).

(<sup>2</sup>) انظر نص المادة (41) من الاتفاقية.

- عامر، صلاح الدين (1983). القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص162-163.

- العناني، إبراهيم محمد (1984). القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، ص417.



5- على السفن الأجنبية عند ممارسة هذا الحق الالتزام بالقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة المضايقية.

6- تتحمل دولة علم السفينة أو الطائرة أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المضايقية إذا أخلت السفينة أو الطائرة التي تتمتع بالحصانة السياسية بقوانين وأنظمة الدولة المضايقية<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني واجبات الدول المطلة على المضيق

نصت الاتفاقية في المواد (43، 44) من الاتفاقية على الواجبات المفروضة على الدول المتشاطئة

للمضيق، وإلزامها باتخاذ الإجراءات التالية:

- 1- إقامة وصيانة ما يلزم من الوسائل، وتيسير الملاحة وضمان السلامة في المضيق.
- 2- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه.
- 3- عدم إقامة الملاحة (المرور العابر) الدولية.
- 4- الإعلان عن المخاطر التي تهدد الملاحة الدولية، أو التحليق فوق المضيق.
- 5- عدم إيقاف المرور العابر في المضيق.
- 6- الإعلان عن القوانين والأنظمة ونظم فصل الحركة التي تضعها.
- 7- عدم التمييز بين جنسية سفن الدول التي تعبر المضيق وقد نصت الاتفاقية على هذين الشرطين الأخيرين في المادة (2/42 و3)<sup>(2)</sup>.

نظام المرور العابر هو نظام وسط بين نظام المرور الحر ونظام المرور البري جاء نتيجة الخلاف بين الدول المضايقية من جهة والدول الأخرى من ناحية ثانية للتوفيق بين النظامين لوضع نظام ثالث وسط عرف باسم حق المرور العابر.

(1) المر، عوض محمد، مرجع سابق، ص397 وما بعدها.

(2) انظر: المر، عوض، محمد، مرجع سابق، ص397.

- خليل، عمرو عبد الفتاح (1980). مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص37-39.
- الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص97-99.
- انظر نص المادة (43-44).

نصت المادة (34) من الاتفاقية أن نظام المرور المقرر في هذا الجزء لا يمس النظام القانوني للمياه ولا ممارسة الدول المشاطئة لسيادتها أو ولايتها رهن بمراعاة الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، ويفهم من هذا النص للدولة المشاطئة للمضييق ممارسة حقوق السيادة الوطنية والحفاظ على الأمن والسلامة مع عدم الإخلال بهذا النظام، كما منحت الاتفاقية الدولة المضايقة حق تنظيم الملاحة عبر المضائق.

ولقد توصل الدكتور الضحاك إلى أن استعمال مصطلح الغوصات، والمركبات الغاطسة في المادة (20) من الاتفاقية لتغريب حق المرور البري بينما استعمل مصطلح السفن والطائرات في المادة (1/38) من الاتفاقية لتقرير حق المرور العابر<sup>(1)</sup> مما يعني خروج الغوصات والمركبات الغاطسة عن القاعدة. إن الخطوة المتمثلة في الملاحة الغاطسة لعبور المضيق تكمن في أن الغوصات والمركبات تسير بالقوة النووية وتحمل مواد خطيرة على البيئة البحرية والبرية، ولا يمكن أن تعرض الرقابة عليها وهي غاطسة مما يعني تهديداً للسيادة وأمن الملاحة والدولة الساحلية.

وفي اعتقادنا، وبموجب نصوص المواد (34 و44) فإن حق المرور العابر لا يشمل مرور الغوصات والمركبات الغاطسة تحت سطح البحر، ولو كان يشمل ذلك لورد بالنص عليه. وبالتالي تخضع إلى نظام المرور العابر وهي فوق سطح البحر، وهو ما ينطبق عليه في نظام المرور البري، إلا أن هذا العبور لا يخضع إلى تقدير الدولة المشاطئة للمضييق، كما هو الحال في حالة ممارسة المرور البري.

### المطلب الثالث حقوق وواجبات الدولة المشاطئة للمضييق

#### الفرع الأول: حقوق الدول المضايقة

تعتبر حقوق الدولة المشاطئة للمضييق الخاضع لنظام المرور البري هي نفس حقوق الدولة على بحرها الإقليمي، وهذه الحقوق نصت عليها المادة (21) من الاتفاقية بوضع القوانين والأنظمة في الأمور التالية:

- 1- سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البري.
- 2- حماية وسائل الملاحة والتسهيلات الملاحية.

(<sup>1</sup>) انظر:

Amin, Sayyed Hassan (1981). International and Legal Problems of the Gulf (Middle East and North African Studies Press Limited, London), pp.48-49.

- 3- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- 4- صون المواد الحية وغير الحية.
- 5- منع خرق أنظمة الدولة المتعلقة بمصادر الأسماك.
- 6- البحث العلمي البحري، وأعمال المسح الهيدروغرافي<sup>(1)</sup>.
- 7- منع خرق الأنظمة الجمركية، الضريبية، أو الهجرة أو الصحة.
- 8- على السفن الأجنبية مراعاة قوانين وأنظمة الدولة المضايقية، والأنظمة الدولية لمنع التصادم البحري.

ونصت الاتفاقية أن للدولة الساحلية أن تفرض على السفن التي تمارس المرور البري اتباع الممرات البحرية، ونظم فصل الحركة، ومنحتها الحق في منع السفن التي تدار بالطاقة النووية، أو تحمل مواد نووية من المرور في هذه المنطقة<sup>(2)</sup>.

كما منحت المادة (25) من الاتفاقية للدولة الساحلية حق اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق لشروط دخول السفن أو التوقف المينائي خارج المياه الداخلية، وحق الدولة المضايقية في إيقاف الملاحة عبر المضيق مؤقت في قطاعات محددة في البحر الإقليمي كلما كان ذلك الإيقاف ضرورياً لحماية أمن الدولة المضايقية.

### الفرع الثاني

#### واجبات الدولة المطلة على المضيق

ألزمت الاتفاقية الدولة المضايقية عند القيام بتغيير الممرات البحرية أو نظم فصل الحركة بالالتزامات التالية:

- 1- اتباع توصيات المنظمات الدولية.
- 2- توضيح القنوات المستخدمة للملاحة الدولية.
- 3- بيان الخصائص المميزة للسفن والطرق (الممرات).
- 4- بيان كثافة حركة المرور.

(<sup>1</sup>) سنجر، فكري أحمد (1978). مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء الصراع العربي الإسرائيلي وأحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص767 وما بعدها.

(<sup>2</sup>) انظر نص المادة (21). انظر نص المادة (23 و25) من الاتفاقية.

- 5- توضيح حدود الممرات ونظم الفصل بموجب خرائط وتأمين النشر الواجب لذلك.
- 6- الامتناع عن إعاقة المرور البري للسفن الأجنبية، أو فرض الشروط عليها، أو التمييز فيما بينها وأن تعلن عن الأخطار الملاحية التي تعلم بوجودها، وعدم فرض رسوم على المرور البري إلا مقابل خدمات تقدمها الدولة المضايقية<sup>(1)</sup>.
- 7- حماية البيئة البحرية في المضيق وعدم رمي النفايات التي تعيق المرور فيه.
- 8- عدم إقامة منشآت في الممرات الصالحة للملاحة في المضيق ومنع وقوف السفن لعرقلة المرور.
- 9- يعد المضيق منطقة دولية مُحيّدة لا يجوز أن تخضع إلى إجراءات عسكرية بالنسبة للدول المطلة عليه أو الدول الأخرى. ولا يجوز إجراء مناورات عسكرية فيه.
- 10- لا يجوز غلق المضيق لأي سبب كان ومنه الملاحة فيه.
- 11- عدم جواز عرقلة الملاحة الجوية بالنسبة للطائرات التي تمر من فوق المضيق.

---

(<sup>1</sup>) حول مزيد من التفاصيل من نظام المرور البري انظر:

- الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص 99-100.
- العناني، إبراهيم محمد، القانون الدولي، مرجع سابق، ص 436-441.
- عامر، صلاح الدين، مرجع سابق، ص 87-102.
- المر، عوض محمد، مرجع سابق، ص 354-355، 514-551.
- انظر: نص المواد (22، 24، 25/3) من الاتفاقية.

## الفصل الخامس

### الخاتمة والنتائج والتوصيات

#### أولاً: الخاتمة:

لعبت المضائق دوراً مهماً في العلاقات الدولية نظراً لخصوصيتها في الوصل بين القارات والمحيطات، وثار حول الملاحة فيها العديد من المنازعات، فالمضائق ممرات بحرية ضيقة تربط بين البحار وتفصل بين جزأين من اليابسة، ومن خلال دراسة موضوع الرسالة، يمكن التوصل إلى العديد من الاستنتاجات والخلاصات.

ومن خلال استعراض للنظرية العامة للمضائق تبين لنا أنها قد ظهرت في أوضاع مختلفة من حيث اتصالها بالمياه الإقليمية أو مناطق أعالي البحار، أو من ناحية اتساع فتحاتها ومدى أهميتها سواء بالنسبة للدول المضائقية أو كمرر بالنسبة للملاحة الدولية ومدى ارتباط المصالح الحيوية للمجتمع الدولي ببعضها.

وفي ضوء بحث عدد من التعريفات للمضائق التي انطلق كل واحد منها من زاوية تختلف عن الأخرى، وجدنا من المفيد أن نجتهد رأينا لوضع تعريف شامل للمضائق مسترشدين بالتعريفات السابقة مجتمعة واضعين نصب أعيننا أوجه القصور والانتقادات التي وجهت إلى كل منها ونرى بأن التعريف الشامل للمضيق يتمثل في أنه "ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزأين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية ولا يزيد اتساعه على اتساع البحر الإقليمي للدول أو الدولة المضائقية".

#### ثانياً: نتائج الدراسة:

أولاً: تبين لنا من خلال دراستنا لمضيق هرمز، أنه منطقة صراع دولي بسبب استراتيجيته العسكرية والاقتصادية، وأنه كان ولا يزال موضعاً للصراع الدولي والإقليمي.

ثانياً: النظام الذي يطبق على المرور في مضيق هرمز هو المضيق العابر. وهذا يعني بأنه يجوز للسفن والطائرات بكافة أنواعها المرور بالمضيق.

ثالثاً: أن الدول العربية المطلة على المضيق والدول العربية المتشاطئة غير قادرة على ضمان استقرار وحماية المضيق بسبب ضعفها وعدم قدرتها على حمايته، مما يجعله موضعاً لصراع وتنافس الدول على مر الزمان.

ثالثاً: التنظيم القانوني للمضيق:

أ- تبين لنا عند محاولتنا لتطبيق القواعد القانونية على المضائق الدولية، إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد صنفت المضائق إلى قنوات ثلاث:

1- المضائق المنظمة باتفاقيات خاصة، وهي مهما كانت خصائصها الملاحية والهيدروغرافية، تخضع لنظام قانوني اتفاقي خاص يحكم الملاحة فيها ولا يخضع إلى القواعد العامة.

2- المضائق التي يزيد اتساعها عن عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيها طريق ملاحي في أعالي البحار يماثل الخصائص الملاحية والهيدروغرافية للممر الأخلاقي داخل المياه الإقليمية.

3- المضائق التي تصل بين بحرين عامين أو منطقتين اقتصاديتين أو تربط بين جزء من البحار العالية بجزء آخر من المياه الإقليمية.

ب- وفي ضوء هذا التصنيف السالف الذكر عملت بشكل خاص تطبيق تلك القواعد على المضائق العربية بصفة خاصة وبعض المضائق الدولية أيضاً.

ج- تبين عند دراستنا لمضيق تيران أنه فيما يتعلق بتطبيق المادة (2/5) من اتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية ثبت لنا أنه لغايات تنظيم الملاحة في هذا المضيق بموجب الاتفاقية المذكورة فإن ذلك يتطلب مشاركة الدول العربية الأخرى وهي الأردن والسعودية، كما كان لنا ملاحظات جوهرية كنا قد أبديناها على تطبيق هذه الاتفاقية وردت في متن الرسالة.

د- وأثناء دراستنا تبين لنا أن من الضرورة بمكان التوضيح بالقدر المناسب بأنظمة المرور المقررة وفقاً للاتفاقيات الدولية والتي تتمثل في ثلاثة نظم، والتي هي نظام المرور البري ونظام المرور الحر ونظام المرور العابر وهذا النظام الذي استحدثته الأسرة الدولية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والذي كان نتاجاً لمساومات دارت إبان المفاوضات بين وفود الدول والذي يعتبر كما رأينا نظاماً توفيقياً بين طروحات الدول أثناء المناقشات، كما تبين لنا أن هنالك بعض القضايا التي لم تتناولها الاتفاقيات السابقة بشكل مباشر وواضح إلا أن الاتفاقية الأخيرة عملت على تلافي ذلك القصور وكان لنا توضيح حول تقدير نظام المرور العابر بيناه عند بحث هذا النظام.

هـ - أصبح من المناسب ابتداءً لإعطاء صورة واضحة عن هذا الموضوع في دراسة موجزة للوضع الجغرافي، والوضع التاريخي، وكذلك للأهمية الدولية للمضيق علماً بأنه تتوافر فيه عناصر إضافة إلى العناصر المستقرة في المضائق الأخرى في ضوء التعريفات العامة للمضائق. كما قمنا باستعراض وتحليل وجهات نظر الدول المطلة على الخليج فيما يتعلق بنظام الملاحة عبر مضيق هرمز.

و- ونظراً للأهمية الاقتصادية والأمنية للمضيق التي ترتبط ارتباطاً مباشراً وعضوياً بأمن واقتصاد الدول الخليجية كان من المفيد جداً أن نسلط الضوء على مدى هذه العلاقة التي تربط بين أمن مضيق هرمز وصلته بأمن الخليج والدول المطلة عليه من خلال تناول بعض القضايا العملية التي ظهرت في الآونة الأخيرة إبان الحرب العراقية الإيرانية والتي من أبرزها:

– التهديد بغلق المضيق من قبل إيران وممارستها العملية في هذا الميدان التي تحلت في الاعتداءات على السفن التجارية للدول المحايدة وزرع الألغام البحرية.

وفي هذا السياق قامت العديد من الدول الخليجية بطرح مشاريع لتوفير الأمن وتأمين الملاحة في الخليج العربي من أبرزها:

أ. المشروع التقني العماني.

ب. المشروع السعودي.

ج. المشروع العراقي.

رابعاً: التوصيات:

يوصي الباحث ما يأتي:

1. جعل منطقة الخليج العربي ومنطقة جنوب القارة الآسيوية منطقة خالية من أسلحة الدمار الشامل، فلا بد للمجتمع الدولي من أن يتخذ الإجراءات القانونية لمنع كل من إيران وباكستان والهند من حيازة أسلحة الدمار الشامل.

2. إخلاء الخليج العربي وخليج عمان من كافة التواجد العسكري الوطني أو الأجنبي.

3. ضرورة الضغط على إيران بإعادة الجزر العربية الثلاث إلى الإمارات العربية المتحدة.

4. ضرورة عقد اتفاقات خاصة بين الدول المطلة على الخليج العربي تمتع فيها استخدام القوة المسلحة ضد بعضها.

5. ضرورة صدور إعلان دولي يقضي- بتأكيد تحييد مضيق هرمز من أية منازعات بين الدول، وأنه لا يجوز استخدامه لأغراض عسكرية ضد أية دولة.
6. التأكيد على جميع السفن التي تستخدم مضيق هرمز بحماية البيئة البحرية وعدم السماح للسفن التي لا تلتزم بحماية البيئة البحرية من المرور عبر المضيق. وأن تضع الأجهزة الخاصة بحماية البيئة البحرية عند مرورها في المضيق.



## المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

2. أبو الوفا، أحمد (1989). القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة.
3. أبو هيف، علي صادق (1975). القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، الطبعة الثانية عشر.
4. أسود، فلاح شاكرا (1982). أثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربية، ندوة المواصلات في الوطن العربي، بيروت.
5. الألوسي، عادل محيي الدين (1984). تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري/ أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية والنشر، بغداد.
6. البحارنة، حسين محمد (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة.
7. البدري، قيس إبراهيم (2001). الفنار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد..
8. البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (1959). فتوح البلدان، مصر، مطبعة السعادة.
9. التكريتي، برزان (1982). الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي وتأثيره على أخطار الخليج العربي والمحيط الهندي، بغداد.
10. الحجاوي، سمير (2010). المناورات الإيرانية، التحول إلى "حرب العصابات"، شبكة الجزيرة، بتاريخ 6 أيار/مايو 2010.
11. حزما، عادل خالد (1979). مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، القاهرة.
12. حسين، ندا حسين (1980). الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق.
13. الحمداني، خالد إسماعيل نايف (د.ت). البحرية الإسلامية في الخليج العربي والمحيط الهندي، خلال العصور الإسلامية، <http://www.attarikh-alarabi.ma>.

14. حمود، محمد الحاج (1982). النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، ندوة المواصلات في الوطن العربي، بيروت.
15. حمود، محمد الحاج (1985). النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز " وارد في المواصلات في الوطن العربي: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية، الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، 1985 .
16. الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله باقون بن عبد الله (1957). معجم البلدان، بيروت، دار صادر - دار بيروت.
17. خليل، عمرو عبد الفتاح (1980). مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
18. داود، المنعم محمد (1999). مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية.
19. الدغمة، إبراهيم (1983). القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة.
20. دهبي، عبد الحق (2006). إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة على موقع الحوار، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن العدد 1581، تاريخ 2006/6/14، متوفر على الرابط: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>
21. الراوي، جابر إبراهيم (1981). الجزر العربية الثلاث وموقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة، وزارة الإعلام العراقية، بغداد.
22. الراوي، جابر إبراهيم (1982). القانون الدولي الجديد للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد.
23. روسو، شارل (1982). الترجمة العربية، الأهلية للنشر والتوزيع، القاهرة.
24. السامر، فيصل (1977). الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأوسط، بغداد.
25. السعدي، حمدي (2008). مضيق هرمز بين الاستعداد الخليجي للدفاع والتهديد الإيراني، 2008/8/10، موسوعة الرشيد: <http://www.alrashead.net>.

26. سنجر، فكري أحمد (1978). مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء الصراع العربي الإسرائيلي وأحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة.
27. سويلم، حسام (2007). مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد 82، مايو 2007.
28. شكري، محمد عزيز، قانون البحار، الموسوعة العربية، ص18، متوفر على الرابط:  
<http://www.4shared.com/dir/3606424/ec958298/sharing.html>
29. شلي، يوسف (2006). أمريكا والعجز في حسم الملف الإيراني، خيارات الحرب الكارثية، مجلة العصر، تاريخ 2006/7/6.
30. شهاب، مفيد (1985) دروس في القانون الدولي العام والقانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة..
31. الصراف، علي (2008). مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد؟ دراسة منشورة على موقع ميدل إيست أون لاين الإلكتروني بتاريخ 2008/12/2.
32. الصوفي، بدرية (1976). طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي، مطبعة الشباب، الكويت.
33. الطائي، عبد الله شاکر (2006). مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006/49.
34. عامر، صلاح الدين (1983). القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة 26.
35. عباس، بد الدين (1984). دراسات في تاريخ الخليج العربي، منشورات ذات السلاسل.
36. عبد السلام، جعفر (1981). قواعد العلاقات الدولية في القانون الدولي والشرعية الإسلامية، ط1/1، مكتبة السلام العالمية.
37. عبد الكريم، عبد الأمير (1990). الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، مركز دراسات العلوم الاجتماعية، جامعة البصرة، العراق.
38. عرييد، آمال (2012). مضيق هرمز.... الأهمية الاستراتيجية والبدائل، موقع الاتحاد العام لعمال الكويت <http://www.ktuf.org/alamel> 2012/5/3
39. العناني، إبراهيم (1985). قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، ط (1) دار الفكر العربي، القاهرة.

40. العناني، إبراهيم محمد (1984). القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة.
41. العوضي، بدرية عبد الله (1988). الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت.
42. غانم، محمد حافظ (1960). محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة.
43. الغنيمي، محمد طلعت (1970). الأحكام العامة من قانون الأمم: قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية.
44. الفتلاوي، سهيل حسين (2009). قانون البحار، دار الثقافة، عمان.
45. فوزي، فاروق عمر (2000). الوسيط في تاريخ الخليج العربي في العصر الإسلامي الوسيط، دار الشروق للنشر والتوزيع.
46. القاسمي، خالد محمد (1987). الخليج العربي في السياسة الدولية قضايا ومشكلات، دار الثقافة العربية، الشارقة.
47. القحطاني، عبد القادر بن حمود (2008). أهمية مضيق هرمز، صحيفة العرب، العدد 7339، الأربعاء 16 يوليوي 2008 - الموافق 13 رجب 1429هـ.
48. قلعجي، قدرى (1965). الخليج العربي، دار الكتاب العربي، بيروت، ص26. وانظر: فاضل، صدقة يحيى (1988). مضيق هرمز طبيعته وأهميته الاستراتيجية والإقليمية والعالمية، مجلة التعاون، العدد 9، السنة 3 يناير 1988.
49. مجلة المستقبل، العدد 167، السنة 1، 3 أيار 1980، ص14، 15.
50. مدني، محمد عمر (1987). الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مجلة التعاون، السنة 2، العدد 8، تشرين أول 1987.
51. المر، عوض محمد (د.ت). المرور البري، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة.
52. مضيق هرمز طبيعته وأهميته الاستراتيجية والإقليمية والعالمية، مجلة التعاون، العدد 9، السنة 3 يناير 1988.
53. مظلوم، محمد جمال (2009). مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة المكل خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009/3/1.

54. المعاينة، صالح لافي (2012). من أين جاءت أهمية مضيق هرمز..؟، دراسة منشورة في صحيفة الرأي الأردنية، بتاريخ الثلاثاء 24 يناير 2012.
55. مكرم، رانيا (2012). دوافع التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، مركز الدراسات الدولية، تصدر عن دار الأهرام، الثلاثاء 10-1-2012.
56. مهنا، فخري (1980). النظم القانونية للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية القانون بجامعة بغداد عام 1979.
57. نبيل، مصطفى (1983). مثلث الخطر مضيق هرمز، باب المندب، جبل طارق، دار الكلمة والنشر، بيروت.
58. الهيتي، صبري فارس (1984). مضيق هرمز والحرب العراقية الإيرانية، الجغرافيا السياسية، مجلة التوثيق الإعلامي، المجلد الثالث، العدد الأول والثاني.
59. الياسين، غازي رشيد (1980). مضيق هرمز والعدوان الإيراني، السلسلة الثقافية، دار القادسية للطباعة، بغداد.

1. Alder, David A. (1992). Christopher Columbus, Holiday House, London, p.11.
2. Amin, Sayyed Hassan (1981). International and Legal Problems of the Gulf (Middle East and North African Studies Press Limited, London), pp.48-49.
3. Charles de VISSCHER (1969). Problèmes des confins en droit international, Paris, Pedone, 1969, p 142.
4. Charles ROUSSEAU 'Le droit international public, Dalloz, 'Paris, 'Huitième édition, '1976, p 264.
5. Cordesman, Anthony H. (2007). Iran, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 26, 2007, p.3.
6. Davies, Charles E. (1992). Global Interests in Arab Gulf, University of Exeter Press, London, p.20.
7. Hormuz Strait important toward entire world economic climate, <http://www.srockcitynews.com/hormuz-strait-important-towards-entire-world-economic-climate/7268>, January 07, 2012.
8. International Energy Agency 'Oil Market Report, 11 August 2010, p 19.
9. Iran can't blockade Hormuz, analysts say: <http://www.cbc.ca/news/world/story/2011/12/30/iran-hrmuz-closure-doubful.html>, Dec 30, 2011.
10. Luke, Leighton G. (2010). Closing strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal? Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p.2.
11. Mohamed NASSEF, Le droit de passage inoffensive, Etude en droit maritime international, Op.

12. O'Connell, International law, vol.1, 1970, p447.
13. Oliver, James A. (2012). Strait of Gibraltar, Information Architects, London, p.8.
14. Rogers, Paul (2010). Military Action Against Iran: Impact and Effects, Oxford Research Group Briefing Paper Building bridges for global security ,July 2010, p 11, Available online: [www.oxfordresearchgroup.org.uk](http://www.oxfordresearchgroup.org.uk)
15. Schwarz, Jurge (2000). Maritime Strategies in Asia, White Lotus Press, London, p.30.
16. Talmadge, Caitlin (2008). Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol.33, No.1, Summer 2008, p.89.
17. Talmadge, Caitlin (2008). Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol.33, No.1, Summer 2008, p.88.
18. U.S. Dept of Defense, Red Sea, Babel Mandeb. Center USGS Branch of Distribution, 1990, p.15.