

العدد الخامس ٢٠٢٠م

مجلة

جامعة جنوب الوادي

الدولية للدراسات القانونية

الوضع القانوني للمضايق الدولية

(دراسة حالة مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية بإغلاقه)

إعداد

أ.م.د/ محمد سعيد حسن الحداد الحتاوى

استاذ مساعد

اكاديمية الشرطة بدبي ، الامارات العربية المتحدة

ملخص الدراسة

هدفت الدراسة الى التعرف على ماهية المضايق الدولية، والأنظمة القانونية المتبّعة فيها، والوقوف على واجبات الدول المشاطئة للمضايق الدولية والتزاماتها، وكذلك واجبات السفن والطائرات أثناء عبورها في المضيق. ومن ثمّ الاستفادة من هذه الدراسة للإجابة عن تساؤل الدراسة المطروح حول الوضع القانوني لمرور السفن عبر مضيق هرمز ومشروعية إيران "كدولة مشاطئة للمضيق" بإغلاقه أو التهديد بإغلاقه.

اعتمد البحث على المنهج التحليلي؛ من خلال بيان المفهوم القانوني للمضيق الدولي، وشرح نصوص اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م المتعلقة بالمضايق الدولية، وبيان الوضع القانوني لمضيق هرمز ومشروعية التهديد بإغلاقه.

وتم تقسيم البحث الى مبحث تمهيدي تناول فيه ماهية المضيق الدولي، ومن ثم مبحث أول ناقش النظام القانوني للمضايق الدولية، أما المبحث الثاني فتم عرض حقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضيق الدولي، و ختمت هذه الدراسة بمبحث ثالث لدراسة حالة مضيق هرمز.

توصلت الدراسة الى عدة نتائج و من أهمها هي اعتبار مضيق هرمز مضيقاً دولياً خاضعاً لقواعد المرور العابر؛ كونه يربط بين جزأين من أعالي البحار، وهما الخليج العربي وخليج عمان، و أن لتهديدات الإيرانية بغلق مضيق هرمز تُعتبر مخالفة لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وكذلك للقواعد العامة، وعليه فنترتب المسؤولية الدولية في حال قيامها بإغلاق مضيق هرمز وإعاقة الملاحة فيه.

Research Summary

The study aimed to identify what international straits are, their legal regulations, the duties and obligations of states bordering international straits, as well as the duties of ships and aircraft as they cross the Strait. The study was then used to answer the question of the study on the legal status of ships passing through the Strait of Hormuz and Iran's legitimacy as a "strait-border state" by closing it or threatening to close it.

The research relied on the analytical approach, by explaining the legal concept of the International Strait, explaining the provisions of the Geneva Convention of 1958, the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 on international straits, and the legal status of the Strait of Hormuz and the legality of the threat to close it.

The research was divided into a preliminary research on what the international strait was, and then the first discussed the legal system of international harassment, while the second research presented the rights and obligations of the states bordering the International Strait, and concluded this study with a third research to study the state of the Strait of Hormuz.

The study reached several conclusions, the most important of which is that the Strait of Hormuz is considered an international strait subject to transit rules; The fact that it links two parts of the high seas, the Arabian Gulf and the Gulf of Oman, and Iran's threats to close the Strait of Hormuz are contrary to the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, as well as general rules, and therefore international responsibility is entailed in the event that it closes the Strait of Hormuz and obstructs navigation there.

مقدمة

تمهيد وتقسيم :

تتقسم المناطق البحرية إلى مساحات وامتدادات مختلفة، فكل منطقة أو مساحة تخضع لنظام قانوني خاص بها، ويميزها عن الأخرى؛ فالبعض من هذه المناطق تخضع لسيادة الدول أو أن للدول الساحلية ولايةً عليها، والبعض الآخر لا تخضع لسيادة الدول، وليس لها ولاية عليها.

ومن أهم وأبرز المناطق البحرية هي المضايق الدولية، وبالأخص مضيق هرمز الدولي الذي يُعد حلقة وصل بين الخليج العربي وخليج عمان، وتزداد أهمية هذا المضيق لأنه يُعدّ منفذًا وحيدًا لتصدير النفط لعدد من الدول؛ هي: الكويت والبحرين والعراق وقطر؛ وذلك نظرًا لطبيعة مياه الخليج العربي الذي يُعدّ بحرًا شبه مغلق^١، فمن دون مضيق هرمز لا تستطيع بعض الدول الخروج إلى العالم الخارجي.^٢

ولقد تعرّض مضيق هرمز للعديد من التهديدات بإغلاقه من جانب إيران كوسيلة للضغط على الولايات المتحدة الأمريكية بشأن الملف النووي الإيراني والعقوبات المقرّرة عليها، ولعل آخر هذه التهديدات كان في شهر أبريل من عام (٢٠١٩م) بعد إلغاء الولايات المتحدة إعفاءات استيراد النفط الإيراني.

وفي ضوء ما تقدم، تقتضينا الحاجة إلى دراسة الوضع القانوني للمضايق الدولية، ومدى سيادة الدول عليها، وحق الملاحة والعبور للسفن الأجنبية، وذلك حتى يتسنا لنا الوقوف على الوضع القانوني لمضيق هرمز وطبيعة الملاحة فيه ومدى سيادة إيران عليه وحققها بالتهديد بإغلاقه من عدمه؟

^١ - عرفت المادة ١٢٢ من قانون الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م البحر شبه المغلق بكونه: "خليجًا أو حوضًا أو بحرًا، تحيط به دولتان أو أكثر، ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة ممر ضيق....".

^٢ - جمال سالم عبدالكريم النعاس، الأبعاد الجيوستراتيجية لغلق مضيق هرمز. دراسة في جغرافيا سياسية، كلية الآداب، جامعة عمر المختار، ٢٠١١م، ص ١٢.

إشكالية البحث:

تكمن إشكالية البحث فيما تثيره الدراسة من التساؤل بوجه عام عن مدى حق الدول المشاطئة للمضايق الدولية بإغلاق المضيق أو التهديد بإغلاقه، وما لذلك من أثر على حركة الملاحة الدولية عبر المضيق، وكذلك التساؤل عن مدى التزام تلك الدول بأحكام اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ذات العلاقة بالمضايق.

أهمية البحث:

تكمن أهمية بحث موضوع الدراسة في التعرف على ماهية المضايق الدولية، والأنظمة القانونية المنبئة فيها، والوقوف على واجبات الدول المشاطئة للمضايق الدولية والتزاماتها، وكذلك واجبات السفن والطائرات أثناء عبورها في المضيق. ومن ثم الاستفادة من هذه الدراسة للإجابة عن التساؤل المطروح حول الوضع القانوني لمرور السفن عبر مضيق هرمز ومشروعية إيران "كدولة مشاطئة للمضيق" بإغلاقه أو التهديد بإغلاقه.

منهجية البحث :

يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي؛ من خلال بيان المفهوم القانوني للمضيق الدولي، وشرح نصوص اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م المتعلقة بالمضايق الدولية، وبيان الوضع القانوني لمضيق هرمز ومشروعية التهديد بإغلاقه.

تقسيم البحث :

سيتم تقسيم البحث الى مبحث تمهيدي نتناول فيه ماهية المضيق الدولي، ومن ثم مبحث أول نناقش النظام القانوني للمضايق الدولية، أما المبحث الثاني نعرض لحقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضيق الدولي، ونختم هذه الدراسة بمبحث ثالث لدراسة حالة مضيق هرمز.

مبحث تمهيدي ماهية المضيق الدولي

تمهيد وتقسيم:

إن المضايق الدولية تعد من أهم تقسيمات المناطق البحرية على المستوى الدولي، وهذه الأهمية تتمحور نحو العديد من الجوانب ومنها الجانب الاقتصادي المتمثل في التجارة الدولية البحرية، وكذلك الجانب السياسي.

ونظراً لتلك الأهمية فلا بد من السعي إلى البحث في ماهية المضايق الدولية لمعرفة مفهومها الصحيح والأحكام المتعلقة بها، بهدف الحفاظ على المضايق والأهمية التي تتمتع بها.

وعلى ضوء ما تقدم، نقسم الدراسة في هذا المبحث الى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: التعريف الفقهي للمضيق الدولي

المطلب الثاني: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

المطلب الثالث: التعريف القانوني للمضيق الدولي

المطلب الأول التعريف الفقهي للمضيق الدولي

اتجه الفقهاء عند تعريف المضايق الدولية الى اتجاهين رئيسين وهما: التعريف الجغرافي للمضيق والتعريف الوظيفي (الغائي) للمضيق.

فالمضيق من الناحية الجغرافية هو "عبارة عن مياه تفصل بين جزئين من اليابسة وتصل بين بحرين". وعليه فانه يشترط توافر عدة شروط لوصف المضيق من الناحية الجغرافية وهي: أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر، أن يكون تكوين المضيق بطريقة طبيعية، أن يكون محدود الاتساع أي أن لفظ المضيق لا يطلق الا إذا كانت فتحته ضيقة. وهذا ما أثير خلاف بين الفقهاء نحو تحديد اتساع المضيق، ولكن الرأي الراجح هو أن يكون المضيق بعرض بحرين إقليمين عندما يكون واقعاً بين إقليمين دولتين، وبما لا يتجاوز عرض البحر الإقليمي عندما يكو المضيق مشاطناً لدولة واحدة.^١

أما بالنسبة للمفهوم الوظيفي (الغائي) للمضيق فانه يجب أن يستخدم للملاحة الدولية بغض النظر عن حجم هذه الملاحة واهميتها، وبالتالي فانه يستبعد من وصف المضيق الدولي كل مضيق يستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات.^٢

١- د. أبو الخير أحمد عطية عمر، القانون الدولي العام، أكاديمية شرطة دبي، ٢٠١١، ص ٣٠٢، ٣٠١.

٢- عبد الحق دهبي، إشكالية تعريف المضايق بين الفقه والقضاء الدوليين، الحوار المتمدن، ٤ يونيو ٢٠٠٦م،

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>. آخر دخول ١٦ مايو ٢٠٢١م.

المطلب الثاني

تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

عرفت محكمة العدل الدولية المضيق الدولي في قضية مضيق كورفو الشهيرة (The Corfu Channel Case) ، حيث أشارت الى أن المضيق الدولي هو الممر المائي الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار ويستخدم عادة لأغراض الملاحة الدولية. وأضافت المحكمة الى أنه من المعترف به عمومًا ووفقًا للعرف الدولي أن للدول في وقت السلم الحق في إرسال سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي تربط بين جزأين من أعالي البحار وذلك دون إذن مسبق من الدولة المشاطئة للمضيق، شريطة أن يكون المرور بريئًا. ما لم تنص اتفاقية دولية أخرى بخلاف ذلك، مع التأكيد بأنه لا يحق للدولة المشاطئة أن تمنع مثل هذا المرور عبر المضائق في وقت السلم.^١

بالإضافة إلى ذلك، أشارت محكمة العدل صراحة الى أنه لا عبء بأهمية أو حجم الملاحة الدولية لاعتبار المضيق دوليًا، بل العبء بالعامل الجغرافي وهو حيث أن يربط بين جزأين من أعالي البحار وحقيقة استخدامه للملاحة الدولية.^٢

^١ محكمة العدل الدولية، قضية مضيق كورفو (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ضد ألبانيا)، القرار الصادر في قرارها الصادر في ٩ إبريل ١٩٤٩، (I.C. J. Reports 1949, P. 4) ص ٢٨.

^٢ - المرجع السابق.

المطلب الثالث

التعريف القانوني للمضيق الدولي

تم تعريف المضيق الدولي في مؤتمر تقنين القانون الدولي لعام ١٩٣٠م، على أنه الناحية القانونية لكي يصبح هذا الممر البحري مضيقاً دولياً؛ فإنه يشترط أن يكون محدود الاتساع، وأن لا يزيد اتساع هذا المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدول التي تُطلّ عليه، وبالتالي فإن زاد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة؛ فإنه لا يُعدّ مضيقاً دولياً، ولا ينطبق عليه النظام الخاص بالمضايق الدولية بل يخضع لأحكام أعالي البحار.^١ ويستثنى من ذلك إذا كان مدخل أو مخرج المضيق أو منطقة فيه تقل عن ضعف البحر الإقليمي فإن هذه المنطقة (المستثناة) تُعتبر من البحر الإقليمي للدولة.^٢

وعلى إثر التطورات القانونية والاهتمام بتقنين قانون البحار، بيّنت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة المقصود بالمضيق الدولي، حيث نصّت على حرية المرور البريء للسفن الأجنبية في المضيق الدولي؛ فنصت المادة (١٦) (٤) على أنه لا يجوز تعطيل حقّ السفن الأجنبية من المرور البريء في المضايق التي تُستخدم للملاحة الدولية، والتي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية.

ويُلاحظ بأن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم تتصّ صراحة على تعريف المضيق الدولي، بل بيّنت حالات المرور البريء في المضايق الدولية التي تتوافر فيها الشروط الآتية:

^١ - مؤتمر تقنين القانون الدولي لعام ١٩٣٠م، جنيف، ١٩ أغسطس ١٩٣٠م، ١٣٣:

[https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-
VEN.pdf](https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-
VEN.pdf).

آخر دخول: ١٥ يناير ٢٠٢٠م

^٢ - عبد الحق دهي، المرجع السابق.

١. الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار، أو جزء من أعالي البحار وجزء من البحر الإقليمي.

٢. أن يستخدم هذا المضيق للملاحة الدولية.

وبعد التطور الذي طرأ على قانون البحار أشارت المادة (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م لتعريف المضيق الدولي عند الحديث عن حق المرور العابر فنصت على أنه ينطبق حق المرور العابر على "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

ومما سبق يمكننا تعريف المضيق الدولي بأنه عبارة عن ممر مائي طبيعي، يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء منها ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة، محدود الاتساع بحيث لا يزيد اتساعه عن ضعف البحر الإقليمي عندما يكون المضيق مشاطناً لدولة واحدة ويكون بعرض بحرين إقليميين عندما يكون واقعاً بين دولتين.

المبحث الأول النظام القانوني للمضايق الدولية

تمهيد وتقسيم:

قد يثور تساؤل مهم حول الطبيعة القانونية لنظام المرور عبر المضايق الدولية، هل هو مروراً عابراً أم هو مرور بريئاً؟

وعلى ضوء ما تقدم، نقسم الدراسة في هذا المبحث الى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: لمحة إجمالية حول النظام القانوني للمضايق الدولية

المطلب الثاني: المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور العابر

المطلب الثالث: المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور البريء

المطلب الأول

لمحة إجمالية حول النظام القانوني للمضايق الدولية

لا شك أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، تُعتبر من الاتفاقيات الأساسية في تنظيم البحار بما يحقق المصالح الدولية، ويحافظ على حقوق الدول الساحلية؛ حيث تم تقسيم البحار وتنظيم عملية المرور البريء؛ كما سبقت الإشارة إليه.

ونظرًا للحاجة الماسة لتنظيم جديد يواكب المتغيرات، ويعالج الفجوات ويسدّ الثغرات رأت الدول الحاجة لتنظيم قانوني جديد. فعقدت الجمعية العامة مؤتمرها الثالث عام ١٩٧٣م واستمر قرابة العشر سنوات إلى أن تم الانتهاء من صياغة الاتفاقية ودخلت مرحلة التوقيع على الاتفاقية في عام ١٩٨٢م، وحيز النفاذ في عام ١٩٩٤م. وبلغ عدد الأطراف الموقعة على الاتفاقية (١٦٨) من مختلف الدول.^١

وقبل الاعتماد النهائي لبنود الاتفاقية والتعديل على أحكام اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م؛ دخلت الدول الملاحية الكبرى، ومنها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفييتي وكندا وإنجلترا واليابان مفاوضات مع الدول المشاطئة للمضايق؛ حيث نتجت المفاوضات عن وجهات نظر مختلفة وفقًا للمصالح المتباينة للدول.

فالدول المشاطئة، وعلى رأسها اليمن وإيران واسبانيا والمغرب؛ أصرت على استمرار العمل بأحكام اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وخضوع المضيق لنظام المرور البريء، مستهدفة بذلك مصالحها المختلفة.

أما الدول العربية، وعلى رأسها دول الخليج العربي، فشددت على أهمية حرية مرور الناقلات والسفن، درءًا لأي خطر قد يواجه الملاحة من دول معينة كإيران (بعد احتلالها

^١ - انظر موقع الأمم المتحدة.

https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#1، مايو ٢٠٢١م.

الجزر الإماراتية الثلاث: طناب الكبرى، وطناب الصغرى، وأبو موسى)، وإعاقة مرور الناقلات والسفن^١.

وأما بالنسبة للدول الكبرى فقد سعت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي لإقناع الدول بتبني نظام آخر جديد، وهو حرية الملاحة والتخليق فوق المضائق^٢. وبيّنت الأسباب التي تبرّر تبني هذا النظام وإلغاء نظام المرور البريء في المضائق، وكانت على النحو الآتي:

١- اشترطت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م في المرور البريء بأن لا يضرب بسلم أو أمن الدولة الساحلية، أو حُسن النظام فيها، ومؤدى ذلك أن تقوم الدول الساحلية بفرض رقابة على السفن مما قد يؤدي إلى إعاقة ملاحتها.

٢- اشترطت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، مرور الغواصات طافية.

٣- لا يتمتع نظام المرور البريء بحرية الملاحة الجوية فوق البحر الإقليمي^٣.

لم يحظ هذا النظام المقترح بترحيب بعض الدول، وتمسكت بنظام المرور البريء مع السماح بإضافة بعض الأحكام التي تستوجب إضافتها.

أصرّت الولايات المتحدة الأمريكية على مقترحها، وعند بداية المؤتمر الثالث للأمم المتحدة طرحت مشروعاً يتبنى نظام المرور غير العائق لضمان حرية ملاحه السفن الأجنبية والغواصات والطائرات. حظي هذا المشروع باستحسان بعض الدول له، وبقي عدد قليل متمسكاً بنظام المرور البريء.

وعند انعقاد دورة جنيف لعام ١٩٧٥م تم الاستقرار على نظام جديد، وهو المرور العابر، والذي يمنح كافة السفن الأجنبية حرية الملاحة، وبعد هذا الاستقرار أيدت الدول

١- د. أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص ٣٠٤-٣٠٥.

٢- د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، (١٩٨٣م)، ص ١٤٩.

٣- د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ١٥٤.

أهمية تعديل أحكام المرور في المضائق، وإضافة أحكام جديدة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.^١

وعلى الرغم من تبني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م نظاماً جديداً، وهو المرور العابر - كما سنبينه لاحقاً - إلا أنه حافظ على حق الدولة الساحلية في أجزاء المياه التابعة لها، ولم يمسّ به، فقد نصت المادة (٣٤) الفقرة الثالثة من الاتفاقية على أنه: "١ - لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقررة في هذا الجزء، في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي والقاعي وباطن أرضه. ٢ - تمارس الدولة المشاطئة للمضايق سيادتها وولايتها رهناً بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى".

^١ - د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ١٥٥-١٥٦.

المطلب الثاني

المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور العابر

ينطبق حق المرور العابر على المضايق التي تصل بين بحرين عاليين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين^١، وتتمتع السفن والطائرات الأجنبية في المضيق بحق المرور العابر الذي لا يُعاقب^٢. ومن الملاحظ أن المادة (٣٨) من الاتفاقية نصت على عبارة "المرور العابر الذي لا يُعاقب"، ولم تنص على منع المرور؛ وذلك لأن كلمة "يعوق" تشير إلى أن أي إجراء يمنع المرور فهو يُعيقه أيضاً^٣.

ويشترط لكي تمارس السفن الأجنبية حرية الملاحة في المضيق، ولكي يكون للطائرات حرية التحليق؛ أن يكون الغرض الوحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق. وذلك دون الإخلال بإمكانية الدخول إلى الدولة المشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، وفقاً للشروط التنظيمية التي وضعتها الدولة للدخول^٤.

نصت المادة (٣٩) (١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على واجبات السفن والطائرات أثناء ممارستها لحرّقها في المرور العابر، وهي كالتالي:

١. المضي سريعاً دون إبطاء خلال الإبحار في المضيق أو التحليق فوقه.
٢. الامتناع عن استعمال القوة أو التهديد بها ضد سيادة الدولة الساحلية، أو أمنها أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى تمثل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي.
٣. الامتناع عن جميع الأنشطة غير الضرورية لممارسة حق العبور، إلا إذا دعت إلى ذلك قوة قاهرة.

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٧).

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٨) (١).

^٣ - Burke, Karin M, 'Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea' (1983) 9 Yale J. World Pub. Ord. 389, 402.

^٤ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٨) (٢).

علاوةً على ذلك، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نصّت على أن حق المرور العابر لجميع السفن والطائرات دون تمييز بينهم على أساس الوجهة أو العلم أو نوع السفينة أو البضائع. ويظهر ذلك جلياً من خلال نص المادة ٣٨ (١) من الاتفاقية حين نصّت على أنه "تتمتع جميع السفن والطائرات" بحق المرور العابر.

على الرغم من أن الاتفاقية منحت السفن والطائرات حقّ المرور العابر؛ إلا أن ذلك لا يعني الانتقال من سيادة الدولة وحقّها في فرض قوانينها وأنظمتها في الحفاظ على مصالحها وأمنها، وكذلك حيازتها لمياهها الإقليمية وباطنها وللجو.^١

فبالنسبة للسفن فقد نصت المادة (٣٩) (٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على واجباتها أثناء ممارستها لحقها في المرور العابر، وهي كالتالي:

١. الامتثال للأنظمة والممارسات الدولية المعمول بها للسلامة البحرية، بما فيها إجراءات منع المصادمات في البحر.

٢. الامتثال للأنظمة والممارسات الدولية المعمول بها لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه. وأما بالنسبة لواجبات الطائرات أثناء ممارستها لحقها في المرور العابر فنصت المادة (٣٩) (٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م عليها وهي كالتالي:

١. مراعاة قواعد وأنظمة الطيران المدني والمطبّقة على الطائرات المدنية، وتراعي إجراءات السلامة الملاحية، وكذلك بالنسبة للطائرات الحكومية عليها مراعاة نفس الإجراءات.

١. رصد الذبذبات اللاسلكية الموجهة من قبل السلطة الدولية المختصة لمراقبة الحركة الجوية، وكذلك الذبذبات اللاسلكية الدولية لحالات الشدة والطوارئ.

أما فيما يتعلق بالغواصات فلم تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على واجباتها أثناء المرور في المضائق الدولية التي تخضع لنظام المرور العابر. لذا اختلف الفقهاء في وجوب أن تُبحر الغواصات طافية أم غامرة في المياه خلال أثناء المرور العابر ذهب أصحاب الرأي الأول إلى أن الغواصات أثناء عبورها في المضائق يُسَمَح لها بالعبور مغمورة دون إلزامها أن تكون طافية على سطح الماء؛ وذلك لأن إغفال المادة

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٤).

(٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م عن ذكر واجبات الغواصات لم يكن عن طريق الإهمال، بل هو مقصود للسماح للغواصة بالمرور مغمورة في المياه أثناء المرور العابر، ويؤكدون بأن المادة (٢٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م ألزمت الغواصات بالإبحار طافية ورافعة لعلّمها أثناء ممارسة حق المرور البريء، وبالتالي فإغفال ذكر نفس الحكم للغواصات أثناء المرور العابر دليل على عدم الإلزامية.^١

أصحاب الرأي الثاني يرون أن مرور الغواصات مغمورة في المياه يُعدّ انتقاصاً من سيادة الدولة الساحلية، وبالتالي لا يمكن السماح للغواصات بالمرور مغمورة في المضائق من غير النص على ذلك صراحة في الاتفاقية، إضافة إلى ذلك فإن المادة (٣٩) (١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م نصت على واجبات السفن والطائرات أثناء ممارستها لحقها في المرور العابر، ومنها: أن تمتنع عن استعمال القوة أو التهديد بها ضد سيادة الدولة الساحلية أو أمنها أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى تمثل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي. وبالتالي فيصعب على الدولة الساحلية القيام بوظيفتها في مراقبة وتقييم المرور العابر إذا كان بصورة سرية في أعماق المياه.^٢

^١ -Burke, Karin M, 403.

^٢ -Ibid 404

المطلب الثالث

المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور البريء

على الرغم من أن نظام المرور العابر هو النظام المطبق عند العبور في المضايق الدولية إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م أوردت عدة استثناءات على عدة مضايق وطبقت عليها نظام المرور البريء وهي على - كما سنبينه لاحقاً- المضايق المكونة من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وبرّ هذه الدولة،^١ وكذلك على المضايق التي تصل جزءاً من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي لدولة ساحلية،^٢ والمضايق التي يمر بها طريق من طرق أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة،^٣ و المضايق المنظمة باتفاقيات دولية خاصة.^٤

وفيما يتعلق بنظام المرور البريء فقد أكدت المادة (١٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أن من حق السفن الأجنبية المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدول الساحلية، ومن ثمّ عرّفت المادة (١٨) (١) من نفس الاتفاقية حق المرور البريء على أنه: ملاحه السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية؛ وذلك لغرض معين. ومن ثمّ بيّنت المادة السالفة الذكر صور هذا المرور على أنه:

١. اجتياز البحر الإقليمي للدولة الساحلية من دون الدخول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية أو التوقف في مرسى أو في ميناء يقع خارج المياه الداخلية.
٢. التوجّه إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية أو الخروج منها، أو التوقّف في أحد مراسي الدولة أو موانئها أو مغادرته.

ومن ثمّ بيّنت الفقرة الثانية من المادة (١٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م الشرط المهم في حقّ المرور البريء على أن يكون سريعاً متواصلًا، وهذا لا

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٨) (١)

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٥) (١) (ب)

^٣ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٦).

^٤ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٥) (ج)

يمنع من التوقف أو الرسو لحالات الضرورة كالتزود بالوقود أو غيرها من مقتضيات الملاحة، أو تقديم مساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات. ومن تمَّ أُرِدَتِ المادة (١٩) من نفس الاتفاقية شرطاً آخر وهو عدم المساس بنظام وأمن وسلامة الدولة الساحلية والالتزام بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م وغيرها من قواعد القانون الدولي.

لم تكتفِ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م بِذِكْرِ شرط ضرورة عدم المساس بنظام وأمن وسلامة الدولة الساحلية، بل تعدت إلى أن أوضحت الحالات التي يمكن اعتبار فيها مرور السفينة يُعدّ مساساً بنظام وأمن وسلامة الدولة الساحلية، وهي كالآتي:

١. استخدام القوة أو التهديد بها ضدّ سلامة وسيادة الدولة الساحلية وسلامة إقليمها واستقلالها السياسي، أو أيّ صورة من صور انتهاك مبادئ الأمم المتحدة.
 ٢. أيّ مناورات أو تدريبات عسكرية مسلّحة.
 ٣. جَمْع معلومات تَضُرُّ بَدْفَاع وأمن الدولة الساحلية.
 ٤. أيّ عمل دعائيّ يمسّ بَدْفَاع وأمن الدولة الساحلية.
 ٥. إطلاق أيّ طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
 ٦. إطلاق أيّ جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
 ٧. تحميل أو إنزال أيّ سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقواعد الدولة الساحلية ونظامها.
 ٨. جميع أنواع التلوّث المقصود والخطير.
 ٩. صيد الأسماك.
 ١٠. البحث والمسح.
 ١١. التّدخل في أعمال شبكات المواصلات أو منشآت الدولة أو مراقبتها.
 ١٢. أي نشاط آخر ليس له دخل بالمرور البريء.^١
- وبالنسبة للغوّاصات والمركبات الأخرى الغاطسة؛ فيجب عليها أن تبحر طافية على سطح البحار وأن تُظهِر عَمَّ الدولة التي تنتمي إليها.^١

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (١٩).

وبعد الانتهاء من بيان نظام المرور البريء فسنلقي الضوء المضايق الدولية والتي يطبق عليها حق المرور البريء.

أولاً: المضيق المكوّن من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وير هذه الدولة :-

نصت المادة (٣٨) (١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أن نظام المرور العابر "لا ينطبق على المضيق المشكل بجزيرة للدولة المشاطئة وير هذه الدولة. ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائمًا بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية". ويطبق على هذا النوع من المضايق نظام حق المرور البريء.^٢

يطلق على هذا النوع من المضايق "استثناء ميسينيا"، والسبب الرئيسي في ذلك أن إيطاليا هي التي تقدّمت بمقترح تطبيق نظام المرور البريء على مضيق "ميسينيا"، والذي يتشكل من ساحل إيطاليا وجزيرة صقلية الإيطالية.^٣

وهناك مضايق أخرى لها نفس الخصائص كمضيق "بيمبا"، ومضيق "زنجبار"؛ فالأول يتشكل من ساحل تنزانيا وجزيرة "بيمبا التنزانية"، والثاني يتشكل من ساحل تنزانيا أيضًا وجزيرة "زنجبار التنزانية".^٤

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٢٠).

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المادة (٤٥) (١) (أ).

^٣ - Jon M. Van Dyke, Transit Passage Through International Straits, (2008),

CHIRCOP_F12_175-232.indd, 194

<https://www.law.hawaii.edu/sites/www.law.hawaii.edu/files/content/Faculty/Strait100308.pdf>

آخر دخول ١٦ يناير ٢٠٢٠م.

^٤ - نفس المرجع السابق.

ثانياً: المضيق الذي يصل جزءاً من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي لدولة ساحلية :-

نصت المادة (٤٥) (١) (ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أن نظام المرور البريء هو الذي يطبق على المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي لدولة أجنبية.

ويسمى هذا النوع من المضائق "بالمضيق المسدود"، ويكون في الحالات التي تتصل فيه مياه أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ببحر إقليمي؛ بحيث يحدّ هذا المضيق دولة ساحلية واحدة أو أكثر، ويكون نهاية هذا المضيق طريق مسدود أو محاط بساحل الدولة الساحلية.^١ ومثال على ذلك "مرر هاربور هد" " Harbor Head " Passage".

ثالثاً: المضيق الذي يمر به طريق من طرق أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة :-

نصت المادة (٣٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنه إذا وُجِدَ في المضيق المستخدم للملاحة الدولية طريق من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه لا يخضع لنظام المرور العابر، بل تنطبق عليه الأحكام الخاصة بحرية الملاحة والتطبيق. وتشكل هذه الصورة في المضائق الدولية التي يزيد اتساعها عن ٢٤ ميلاً بحرياً.^٢

رابعاً: المضيق المنظم باتفاقيات دولية خاصة :-

نصت المادة (٣٥) (ج) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أن نظام الملاحة الدولية المنظم في الاتفاقية لا يمس النظام المعمول في المضائق الدولية

^١- Schachte, William L. Jr, 'International Straits and Navigational Freedoms'(1993) 24 Ocean Dev. & Int'l L. 179, 184.

^٢- William Schachte, Jr, International straits and navigational freedoms, 185

التي تنظمها (كليًا أو جزئيًا) اتفاقيات دولية خاصة. وأضافت نفس المادة عدة شروط للعمل في النظام المنظم من قبل اتفاقيات دولية، وهي كالاتي:

١. أن تكون اتفاقية دولية.
 ٢. أن تكون هذه الاتفاقية قائمة ونافذة منذ زمن طويل.
 ٣. أن تكون هذه الاتفاقية متصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضايق.
- ومن الأمثلة الشهيرة على المضايق المنظمة باتفاقيات دولية خاصة هما مضيق البوسفور والدردينيل، والذي كانت تسيطر عليه تمامًا تركيا، إلا أنه في عام ١٧٧٤م أُجبرت روسيا تركيا على توقيع معاهدة كوتشوك-كيناردجي (Kuchuk-Kainardji)، وبعدها بريطانيا العظمى لفتح المضيق بداية للسفن التجارية، ومن بعدها لعدد محدود من السفن الحربية، وظل ذلك الوضع قائمًا إلى أن تم عقد اتفاقية مونترو (MONTREUX) عام ١٩٣٦م، والتي تنظم مضيق البوسفور والدردينيل.^١

وفرقت هذه الاتفاقية بين المرور في حالة السلم والحرب، ففي حالة السلم، تتمتع السفن التجارية بحرية تامة للمرور والملاحة في المضيق، نهارًا وليلاً، وتحت أي علم، وبأي نوع من البضائع دون تمييز.^٢ أما في حالة الحرب فيتم التفريق بين كون تركيا طرف في الحرب من عدمه، فإذا كانت تركيا ليست طرفًا في الحرب فإن حرية الملاحة والعبور لا يدخل عليها أي تعديل أو شروط أخرى عن وقت السلم.^٣ أما إذا كانت تركيا طرفًا في الحرب، فإن السفن التجارية التي لا تنتمي للدولة العدو تتمتع بحرية العبور والملاحة في المضيق؛ بشرط ألا تساعد العدو بأي شكل من الأشكال.^٤

^١ Cundick, R. Palmer, 'International Straits: The Right of Access' (1975) 5 Ga. J. Int'l & Comp. L. 107, 124-125.

^٢ - اتفاقية مونترو ١٩٣٦م، المادة (٢).

^٣ - اتفاقية مونترو ١٩٣٦م، المادة (٤).

^٤ - اتفاقية مونترو ١٩٣٦م، المادة (٥).

المبحث الثاني حقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضيق

نصت اتفاقية الأمم لقانون البحار ١٩٨٢م على الالتزامات المترتبة على عائق الدول المشاطئة للمضيق، وكذلك على حقوقها، وذلك ضماناً لتطبيق نظام المرور العابر بسلامة، ومن دون إعاقة ومن دون إضرار بسيادة وسلامة الدول المشاطئة للمضيق.

وعلى ضوء ما تقدم، نقسم الدراسة في هذا المبحث الى مطلبين:

المطلب الأول: حقوق الدول المشاطئة للمضيق

المطلب الثاني: التزامات الدول المشاطئة للمضيق

المطلب الأول حقوق الدول المشاطئة للمضيق

أولاً: تقسيم حركة المرور في المضائق الدولية

نصت المادة (٤١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أن للدول المشاطئة تعيين ممرات بحرية للسفن أثناء عبورها في المضائق الدولية، وكذلك لها الحق في إقرار نظام لتقسيم حركة المرور؛ وذلك تعزيزاً لسلامة السفن أثناء عبورها في المضيق، ويجب أن تكون هذه الممرات متوافقة مع الأنظمة الدولية المعمولة بها، ويجب أن يسبق العمل بنظام تقسيم حركة المرور الحصول على اعتماد من المنظمة الدولية المختصة. وبعد اعتماد هذه الممرات المائية، وقبل العمل بها يجب أن توضح هذه الممرات في خرائط يتم الإعلان عنها الإعلان الواجب. وفي حال وقوع مياه المضيق بين دوليتين أو أكثر فإن هذه الدول تتشاور فيما بينها لتقسيم الحركة في المضيق.

ثانياً: سنّ قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر :-

منحت المادة (٤٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م الحق للدول المشاطئة للمضايق الدولية بسنّ قوانين وأنظمة تتعلق بحركة المرور البحري في المضايق الدولية، على أن تتناول هذه الأنظمة أحد المواضيع التالية:

١. سلامة الملاحة البحرية في المضايق، بالإضافة إلى تنظيم حركة المرور فيها.
 ٢. منع التلوث البيئي وفقاً للأنظمة المعمول بها دولياً.
 ٣. منع الصيد.
 ٤. تحميل أو إنزال أيّ بضاعة أو شخص أو عملة؛ خلافاً لقوانين الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- وعلى الرغم من حرية الدولة الشاطئية بسنّ الأنظمة بما يتناسب وقوانينها إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ألزمت الدول بعدم التمييز بين السفن الأجنبية، وكذلك عدم إعاقة المرور العابر أو الإخلال به^١ وفي حال اختراق سفينة أجنبية للأنظمة المعمول بها في الدولة الساحلية مسببة بذلك ضرراً للبيئة البحرية أو فعلها كان يُشكّل تهديداً لهذه البيئة؛ جاز للدولة الساحلية اتخاذ ما تراه مناسباً من تدابير تنفيذية مناسبة^٢.

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٢) (٢).

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٢٣٣).

المطلب الثاني التزامات الدول المشاطئة للمضيق

أولاً: ضمان سلامة وسلاسة الملاحة الدولية

نصت المادة (٤٣) (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنه على الدول المشاطئة العمل على ضمان سلامة وسلاسة الملاحة البحرية، وذلك بإقامة وصيانة ما يلزم لتيسير الملاحة المرور وسلامتها وتقديم كل ما يتطلب لمعاونة الملاحة الدولية.

ثانياً: منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه

نصت المادة (٤٣) (ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنه على الدول المشاطئة العمل على منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. فعلى الدول المشاطئة أن تَسُنَّ قوانين وأنظمة لتحقيق ذلك، بالإضافة إلى اتخاذ كافة التدابير اللازمة لذلك.

ثالثاً: الإعلان المناسب عن الأخطار التي تهدد الملاحة الدولية.

نصت المادة (٤٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنه على الدول المشاطئة أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة البحرية، وتكون على علم به، ولم تكتفِ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالإعلان عن الأخطار البحرية، بل تعدى ذلك إلى الأخطار التي تهدد الطائرات التي تُحلّق داخل المضيق أو فوقه.^١

رابعاً: المحافظة على المرور العابر

نصت المادة (٤٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنهم واجب يقع على عاتق الدول المشاطئة، ألا وهو المحافظة على المرور العابر وعدم إعاقته أو وقفه.

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٤).

المبحث الثالث دراسة حالة مضيق هرمز

تمهيد وتقسيم:

بعد الحديث عن ماهية المضايق الدولية، وأنواع العبور فيها، وحقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضايق الدولية، سيتناول هذا المبحث تطبيق ما سبق ذكره على مضيق هرمز؛ للوقوف على نظام المرور فيه، ومدى مشروعية تهديد إيران بإغلاقه.

وعلى ضوء ما تقدم، نقسم الدراسة في هذا المبحث الى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: الوضع القانوني لمضيق هرمز

المطلب الثاني: التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز

المطلب الثالث: المسؤولية الدولية لإيران في حال إغلاق مضيق هرمز

المطلب الأول الوضع القانوني لمضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار، وهما الخليج العربي وخليج عمان، ويتراوح اتساعه بين ٢٠ ميلاً بحرياً و ٣٢ ميلاً بحرياً، ويحده من الناحية الشمالية والشمالية الشرقية إيران، وأما من الناحية الجنوبية فسلطنة عمان، وبالتالي فإنه يقع بين دولتين شاطئيتين، ويخضع لسيادتهما؛ باعتبار أن مياه مضيق هرمز مياه إقليمية لدولتي إيران وعمان.^١

في ظل غياب اتفاقيات خاصة متعلقة بالملاحة البحرية في مضيق هرمز، ظل مضيق هرمز معتمداً على قواعد العرف الدولية، ولقد سبق أن أشرنا إلى أنه نتيجةً للتطورات القانونية والاهتمام بتقنين قانون البحار، بيّنت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ما هو المقصود بالمضيق الدولي، وما هو نظام العبور فيه؛ حيث نصت المادة (١٦) (٤) منه على أنه لا يجوز تعطيل حق السفن الأجنبية من المرور البريء في المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية، والتي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وبالتالي كان نظام المرور في مضيق هرمز هو المرور البريء.

وبعد التطور الأخير في نظام العبور في المضائق الدولية، ووفقاً لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م أصبح نظام المرور العابر هو الذي يجب تطبيقه في المضيق الدولي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين.^٢

وبالرجوع إلى طبيعة تكوين مضيق هرمز الجغرافية؛ للوقوف على أحكام المرور فيه، نجد أن مياهه تُعدّ بحرًا إقليمياً لكل من دولتي إيران وعمان؛ باعتبارهما دولتين مشاطئتين، ومن ثمّ فإنه يحقّ لكلّ منهما ممارسة حقهما من حيث السيادة على الاتجاه المجاور

^١ - وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضائق الدولية. دراسة مطبقة على مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية، العدد (٤)، المجلد (٢٧)، سنة ٢٠١١م، ص ٣٢٢.

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٧).

لإقليمها، وكذلك نجد أنه يربط بين جزأين من أجزاء البحار العالية (الخليج العربي وخليج عمان)، وبالتالي فإن هذا المضيق يخضع لقواعد المرور العابر، والمنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، والذي يجيز للسفن والطائرات العبور من دون الحاجة لإذن مسبق من قبيل الدولتين الساحليتين، بشرط أن يكون سريعاً متواصلًا.^١

وبما أنه يُعتبر مضيقاً دولياً فإنه يترتب على عاتق إيران وسلطنة عمان عدة التزامات دولية، ويترتب على أيّ منهما المسؤولية الدولية في حال انتهاك هذه الالتزامات الدولية؛ أولاً: يجب على الدولتين ضمان سلامة وسلاسة الملاحة البحرية، وذلك بإقامة وصيانة ما يلزم لتيسير مرور الملاحة وسلامتها، وتقديم كل ما يتطلب لمعاونة الملاحة الدولية.^٢ ثانياً: على الدولتين العمل على منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.^٣ ثالثاً: يجب الإعلان المناسب عن أيّ خطر يهدد الملاحة البحرية، وتكون الدولتان أو إحدهما على علم به، وليس الإعلان عن الأخطار التي تهدد الملاحة البحرية فحسب، بل يشمل ذلك أيضاً الأخطار التي تهدد الطائرات التي تحلق داخل المضيق أو فوقه.^٤ أما الالتزام الرابع والأهم فهو المحافظة على حق المرور العابر، وبالتالي لا يجوز لأيّ من الدولتين إعاقة المرور العابر أو وقفه أو التهديد بإيقافه.^٥

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٧).

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٣) (أ).

^٣ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٣) (ب).

^٤ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٤).

^٥ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٤).

المطلب الثاني

التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز

في ظل أزمة الملف النووي الإيراني والعقوبات الاقتصادية المفروضة عليها من أمريكا، هدّدت إيران بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية الدولية.

ولا شك أن هذه التهديدات تُشكّل مخاوف وتساؤلات عديدة من قِبَل الدول ذات المصلحة والتي تُستخدم مضيق هرمز لأغراض التجارة والصناعة، وخاصة فيما يتعلق بالنفط الخليجي؛ حيث يعتبر مضيق هرمز هو الممر البحري الوحيد لعدة دول مصدرة للنفط، وهي (الكويت، البحرين، العراق، وقطر). ليس ذلك فحسب، بل تعطيل خروج النفط الخليجي إلى الأسواق العالمية سيترتب عليه ارتفاع السعر العالمي للنفط، مما سيؤثر على اقتصاد الدول الكبرى ودول العالم، لذلك فإن قضية إغلاق مضيق هرمز لقي اهتماماً واسعاً من قِبَل أعضاء المجتمع الدولي؛ لما له من تأثير كبير على كافة المجالات السياسية والقانونية والجغرافية والاقتصادية وغيرها.

وما يزيد الأمر تخوفاً أن جانباً من مضيق هرمز يُعتبر بحرًا إقليمياً لإيران، وقريباً كذلك من قواعد إيران البحرية، مما يشكّل قوة قادرة على إعاقة الملاحة البحرية فيه، وذلك مما حدا بإيران إلى تحديث قواتها وأسلحتها البحرية، وتقوية دفاعاتها الجوية، وأظهرت المناورات العسكرية البحرية الأخيرة لإيران مقدرة القوات العسكرية الإيرانية على تنفيذ أي هجوم على أي سفينة حربية، وكذلك ناقلات النفط والسفن التجارية؛ مما يؤدي إلى تعطيل حركة الملاحة.¹

وللإجابة عن التساؤل حول مدى مشروعية تهديد إيران بإغلاق مضيق هرمز؟ فإنه يجب القول بأن كافة القواعد القانونية -على اختلاف مصادرها- تؤكد على حرية الملاحة الدولية في المضائق الدولية، وبالتالي لا يمكن لأي دولة قانوناً أن تغلق المضائق الدولية، بما فيها مضيق هرمز.

¹ - وسام الدين العكلة، مرجع سابق، ص ٣٢٧.

فالعُرف الدولي - كما أشارت إليه محكمة العدل الدولي في قضية مضيق كورفو - أعطى للسفن حرية الإبحار عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وذلك دون إذن مسبق من الدولة المشاطئة للمضيق، شريطة أن يكون المرور بريئاً. ما لم تنص اتفاقية دولية أخرى بخلاف ذلك، ولا يحق للدولة المشاطئة أن تمنع مثل هذا المرور عبر المضائق الدولية.^١

وبعد تقنين قانون البحار جاءت الاتفاقيات الدولية لتؤكد هذا الحق (بالرغم من اختلافه بين البريء والعابر) .

فبالنسبة لاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة نصت المادة (١٦) (٤) على أنه لا يجوز تعطيل حق السفن الأجنبية من المرور البريء في المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية، والتي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية. وبعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وأكدت على حق السفن والطائرات الأجنبية المرور العابر خلال المضيق الدولي.^٢ ليس ذلك فحسب، بل أكدت الاتفاقية صراحة على وجوب ضمان الدول المشاطئة لسلامة وسلامة الملاحة البحرية^٣، والمحافظة على حق المرور العابر بحيث لا يجوز لأي دولة إعاقة أو وقفه أو التهديد بإيقافه.^٤

وبالتالي فإن إغلاق مضيق هرمز يُشكّل انتهاكاً صارخاً للقواعد الدولية بشكل عام ولاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م بوجه خاص.

تبع ذلك أحكام قرارات من مجلس الأمن بعدم مشروعية إغلاق مضيق هرمز أو غيره من المضائق الدولية.

^١ محكمة العدل الدولية، قضية مضيق كورفو (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ضد ألبانيا)، القرار الصادر في قرارها الصادر في ٩ أبريل ١٩٤٩م، (I.C. J. Reports 1949, P. 4) ص ٢٨.

^٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٣٨) (١).

^٣ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٣) (أ).

^٤ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٤).

فسبق مجلس الأمن أن أصدر القرار رقم ٥٤٠ لعام ١٩٨٣م ضد التهديدات الإيرانية بغلق مضيق هرمز؛ حيث أكد بمقتضاه على حرية الملاحة الدولية داخل مياه الخليج العربي، وضرورة احترام هذا الحق.^١ وفي ١٩٨٤م أصدر مجلس الأمن قراراً آخر رقم ٥٥٢ مُعبّرًا فيه عن موقف المجتمع الدولي من حق الملاحة الدولية ومرور السفن التجارية، كما وجّه هذا القرار إيران بضرورة احترام ما ورد في هذا القرار.^٢

^١ - قرار مجلس الأمن رقم ٥٤٠ بتاريخ ٣١ أكتوبر ١٩٨٣م بشأن الحرب القائمة بين إيران والعراق، وما يترتب عليها من تهديد للملاحة الدولية. وثيقة رقم S/RES/١٩٨٣/٥٤٠

^٢ - قرار مجلس الأمن رقم ٥٥٢ بتاريخ ١ يونيو ١٩٨٤م ردًا على شكوى مقدمة من دول مجلس التعاون بشأن الاعتداءات الإيرانية على السفن التجارية المتّجهة من وإلى الكويت والمملكة العربية السعودية. وثيقة رقم S/RES/١٩٨٤/٥٥٢

المطلب الثالث

المسؤولية الدولية لإيران في حال إغلاق مضيق هرمز

تتمسك إيران بعدم تصديقها على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م؛ لتتحلل من المسؤولية الدولية تجاه أحكام هذه الاتفاقية، إلا أن ذلك لا يُعفيها من المسؤولية الدولية؛ وذلك للأسباب الآتية:

أولاً: حرية الملاحة في المضايق الدولية يُعتبر عرفاً دولياً، وهو يُعتبر مصدرًا من مصادر القانون الدولي، وبالتالي فإن إغلاق المضيق الدولي يُعتبر مخالفًا للعرف الدولي.

ثانياً: نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على وجوب المحافظة على حق المرور العابر في المضايق الدولية، وعدم جواز إعاقته أو وقفه^١. وبالرغم من عدم تصديق إيران على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م إلا أنها لا يمكنها التحلل عن الالتزامات الواردة فيها؛ حيث نصّت الاتفاقية في ديباجتها على أنها أقامت نظاماً قانونياً واجب التطبيق على جميع البحار والمحيطات، وبالتالي فهي مُلزّمة لجميع الدول سواء كانت طرفاً في الاتفاقية أم لا.^٢

وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي في النظر في النزاع المتعلق بإعاقعة المرور في مضيق هرمز؛ فالمحكمة المختصة هي إما محكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار. فيما يتعلق بالمحكمة الأولى فيما أن إيران طرف في الأمم المتحدة، وأن جميع الدول المتضررة طرف في الأمم المتحدة كذلك فإنه يحق للدول اللجوء إلى محكمة العدل الدولية،^٣ والعائق الأكبر في اختصاص محكمة العدل الدولية هو أن اختصاصها

^١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٤٤).

^٢ - هناك طائفة من المعاهدات الدولية ترتب أثرها على غير الأطراف من دون الحاجة الى رضاهم من جانبها، كالمعاهدات التي تكفل تسيير المرافق العامة الدولية. د. أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص ١٤٥.

^٣ - النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، المادة (٣٥) (١).

اختياري، ويجب موافقة الدول الأطراف على عرض المسألة على المحكمة، وهو ما يُستبعد من جهة إيران.

أما بالنسبة للمحكمة الدولية لقانون البحار؛ فالأصل أن الدول الأطراف في النظام الأساسي فيها هي المعنية بعرض المنازعات التي تتعلق بموضوع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، إلا أن النظام الأساسي للمحكمة قد وسَّع هذا الاختصاص ليشمل دولاً أخرى أطرافاً في اتفاقية أو معاهدة أخرى بشرط أن يتناول الموضوع موضوع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م^١، وبالتالي فيمكن الاتفاق على النزاع المتعلق بمضيق هرمز أمام المحكمة الدولية لقانون البحار؛ إلا أن التجارب تُفيد باستحالة ذلك وخاصة من جهة إيران.

بالإضافة إلى ذلك فإن مجلس الأمن هو الجهاز التنفيذي للأمم المتحدة، والذي يُعهد إليه اختصاص المحافظة على السلم والأمن الدوليين، وبالتالي فإن مجرد التهديد بإغلاق مضيق هرمز يُجيز لمجلس الأمن التحرك واتخاذ ما يراه مناسباً من تدابير سياسية أو اقتصادية، وله كذلك أن يلجأ إلى التدابير العسكرية وفقاً للفصل السابع إذا رأى أن ذلك هو الأجدر بوقف تهديد الأمن والسلم الدوليين.

^١ - النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، المادة (٢٢).

الخاتمة

تعرّضنا في هذه الدراسة إلى ماهية المضيق الدولي، وحقوق والتزامات الدولة المشاطئة للمضايق الدولية، وفي الأخير تم تطبيق جميع ما تمّت مناقشته على مضيق هرمز، ومن خلال الدراسة وصلنا على عدة نتائج، أهمها:

- مرّ تعريف المضيق الدولي بعدة مراحل مهمة، وانتهى بتعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م؛ حيث نصت المادة (٣٧) من الاتفاقية على أن المضيق الدولي هو الذي يُستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين بحرين عاليتين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين.
- يطبّق نظام المرور العابر في المضايق الدولية، ويُستثنى من ذلك المضيق المكون من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وبر هذه الدولة، والمضيق الذي يصل جزءاً من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي لدولة ساحلية؛ حيث يطبق فيهما نظام المرور البريء، أما المضيق الذي يمر به طريق من طرق أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة فإنه يخضع لحرية الملاحة والتحليق المطبق في أعالي البحار.
- من أهم ما يُميّز حقّ المرور العابر عن حقّ المرور البريء هو أن في حقّ المرور العابر يمنح السفن الأجنبية حرية الملاحة في المضيق والطائرات حرية التحليق، أما في المرور البريء فللسفن وحدها حقّ المرور دون الطائرات، وكذلك يجب أن تُبجّر الغواصات طافية في المرور البريء في حين لا يتطلّب ذلك في المرور العابر.
- وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م التزامات على عاتق الدول المشاطئة للمضايق الدولية، من أهمها: المحافظة على المرور العابر وعدم إعاقته أو وقفه، وكذلك ضمان سلامة وسلاسة الملاحة الدولية، ومنع التلوث من السفن وخفضه، والسيطرة عليه، والإعلان المناسب عن الأخطار التي تُهدّد الملاحة الدولية.
- يُعتبر مضيق هرمز مضيقاً دولياً خاضعاً لقواعد المرور العابر؛ كونه يربط بين جزأين من أعالي البحار، وهما الخليج العربي وخليج عمان.

- التهديدات الإيرانية بغلق مضيق هرمز تُعتبر مخالفة لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وكذلك للقواعد العامة، وعليه فتنترتب المسؤولية الدولية في حال قيامها بإغلاق مضيق هرمز وإعاقة الملاحة فيه.

قائمة المراجع

الكتب والمجلات :-

١. جمال سالم عبدالكريم النعاس، الأبعاد الجيوستراتيجية لغلق مضيق هرمز. دراسة في جغرافيا سياسية، كلية الآداب، جامعة عمر المختار، ٢٠١١م.
٢. د. أبو الخير أحمد عطية عمر، القانون الدولي العام، أكاديمية شرطة دبي، ٢٠١١.
٣. د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، (١٩٨٣م)، ص ١٤٩.
٤. عبدالحق دهبي، إشكالية تعريف المضايق بين الفقه والقضاء الدوليين، الحوار المتمدن، ٤ يونيو ٢٠٠٦م، <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>.
٥. وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضايق الدولية. دراسة مطبقة على مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية، العدد (٤)، المجلد (٢٧)، سنة ٢٠١١م، ص ٣٢٢.
6. Burke, Karin M, 'Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea'(1983) 9 Yale J. World Pub. Ord. 389.
7. Cundick,R.Palmer, 'International Straits: The Right of Access' (1975) 5 Ga. J. Int'l & Comp. L. 107.
8. Jon M. Van Dyke, Transit Passage Through International Straits, (2008), CHIRCOP_F12_175-232.indd, 194 <https://www.law.hawaii.edu/sites/www.law.hawaii.edu/files/content/Faculty/Straits100308.pdf>
9. Schachte, William L. Jr, 'International Straits and Navigational Freedoms'(1993) 24 Ocean Dev. & Int'l L. 179.

أخرى :-

١. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.
٢. اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.
٣. قرار مجلس الأمن رقم ٥٤٠ بتاريخ ٣١ أكتوبر ١٩٨٣م بشأن الحرب القائمة بين إيران والعراق، وما يترتب عليها من تهديد للملاحة الدولية. وثيقة رقم S/RES/١٩٨٣/٥٤٠.
٤. قرار مجلس الأمن رقم ٥٥٢ بتاريخ ١ يونيو ١٩٨٤م ردًا على شكوى مقدمة من دول مجلس التعاون بشأن الاعتداءات الإيرانية على السفن التجارية المتجهة من وإلى الكويت والمملكة العربية السعودية. وثيقة رقم S/RES/١٩٨٤/٥٥٢.
٥. محكمة العدل الدولية، قضية مضيق كورفو (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ضد ألبانيا)، القرار الصادر في قرارها الصادر في ٩ إبريل ١٩٤٩، (I.C. J. Reports 1949, P. 4).
٦. مؤتمر تقنين القانون الدولي لعام ١٩٣٠م، جنيف، ١٩ أغسطس ١٩٣٠م، ١٣٣:
https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf.
٧. موقع الأمم المتحدة.
https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mt_dsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#1
٨. النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.
٩. النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

الفهرس

٤٠٩	ملخص الدراسة
٤١٠	مقدمة
٤١٣	مبحث تمهيدي : ماهية المضيق الدولي
٤١٤	المطلب الأول : التعريف الفقهي للمضيق الدولي
٤١٥	المطلب الثاني : تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي
٤١٦	المطلب الثالث : التعريف القانوني للمضيق الدولي
٤١٨	المبحث الأول : النظام القانوني للمضايق الدولية
٤١٩	المطلب الأول : لمحة إجمالية حول النظام القانوني للمضايق الدولية
٤٢٢	المطلب الثاني : المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور العابر
٤٢٥	المطلب الثالث : المضايق التي يُطبَّق عليها نظام المرور البريء
٤٣٠	المبحث الثاني : حقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضيق
٤٣٠	المطلب الأول : حقوق الدول المشاطئة للمضيق
٤٣٢	المطلب الثاني : التزامات الدول المشاطئة للمضيق
٤٣٣	المبحث الثالث : دراسة حالة مضيق هرمز
٤٣٤	المطلب الأول : الوضع القانوني لمضيق هرمز
٤٣٦	المطلب الثاني : التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز
٤٣٩	المطلب الثالث : المسؤولية الدولية لإيران في حال إغلاق مضيق هرمز
٤٤١	الخاتمة
٤٤٣	قائمة المراجع
٤٤٥	الفهرس