

الملاحة الدولية في الخليج العربي

د. فخر زين حسن الناصري^(*)

(*) أستاذ القانون الدولي العام المساعد، كلية الحقوق، جامعة دار السلام الدولية للعلوم والتكنولوجيا، صنعاء.

المقدمة

مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، وأكثرها حركة للسفن إذ تعبر (20-30) ناقله نפט يومياً⁽¹⁾. ويقع مضيق هرمز في منطقة الخليج العربي، حيث يقع العراق وبعض الدول العربية على الخليج العربي، ولكون الخليج العربي يتصل بالمحيط الهندي عن طريق مضيق هرمز، ويتصل خليج العقبة بالبحر الأحمر عن طريق مضائق تيران، ويتصل البحر الأحمر بخليج عدن عن طريق باب المندب، وتطل مراكش على مضيق جبل طارق الذي يصل المحيط الأطلسي بالبحر الأبيض المتوسط. فوقوع العراق وأقطار الخليج العربي على الضفة الغربية من الخليج العربي، واتصاله بالمحيط الهندي عن طريق واحد هو مضيق هرمز الذي يربط بين بحرين عاليتين، ويقع بين أراضي دولتين هما عمان غرباً وإيران شرقاً، وبإمكان أي من الدولتين الأضرار بمصالح الدول الخليجية بما فيها العراق الواقع على رأس الخليج شمالاً عن طريق التحكم في هذا الممر الهام للملاحة الدولية.

للمضايق البحرية تأثير واضح في المواصلات الدولية، إذ تعتبر حلقة وصل بين مختلف البحار، والمضايق المنتشرة في أرجاء المعمورة تختلف في الأهمية بحسب موقعها الجغرافي وأهمية البحار التي توصل بينها، فأهمية مضيق يربط محيطين، كمضيق "ماجلان" تقل كثيراً عن أهمية مضيق يربط محيط ببحر كمضيق "كاليه وجبل طارق" مثلاً.

ولكن حجم المرور في المضيق هو عامل مهم في تحديد أهمية ذلك المضيق وهذا بدوره يعتمد على جملة عوامل، منها العوامل الاقتصادية، فالأهمية الاقتصادية للبحار والدول المحيطة بها تكون

(1) صحيفة الاتحاد الوطني الكردستاني - يومية وسياسية - العراق - أيلول 2005م - ص 3.

عاملاً حاسماً في تحديد تلك الأهمية. كما أن المضيق الذي يشكل المنفذ الوحيد لبحرٍ ما إلى بقية البحار يكون ذا أهمية خاصة، كمضيق هرمز، وجبل طارق، والمضائق الاندونيسية مثلاً.

وإذا وجدت عدة مضائق أو ممرات بحرية تربط بحرين فإن أهمية كل منها تعتمد على مقدار استعماله وأهميته وصلاحيته للمرور. كما أن تغطية مياه المضيق بالبحار الإقليمية للدول المشاطئة له تأثير على النظام القانوني وصلاحيته للملاحة فيه. إذ أن وجود شريط من البحر العالي في المضيق صالح للملاحة لا يدعو إلى تطبيق نظام المضائق عليه، وإنما تطبق قواعد الملاحة في البحر العالي. ولو طبقت قاعدة الاثنى عشر ميلاً عرضاً للبحر الإقليمي من قبل جميع الدول، فإن عدد المضائق التي ستغطيها البحار الإقليمية سيصل إلى (130 مضيقاً). إلا أن بعض هذه المضائق لا يعتبر من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وللمضائق أهمية إستراتيجية خاصة، فالمضيق يوفر للدولة الساحلية إمكانية مراقبة مرور القوات المسلحة للدول الأجنبية عبر المضيق والتحكم في ذلك المرور وقت الحرب أو الأزمات بسهولة.

ولعل محاولة الدول الكبرى منذ بداية العصور القديمة حتى الآن السيطرة على الدول المطلة على المضائق أوضح مثال على ذلك، تلك المحاولات التي أدت إلى نشوب العديد من الحروب والصراعات.

ولقد أثبتت الأحداث منذ بداية النزاع العراقي / الإيراني، أهمية مضيق هرمز - الذي يربط الخليج العربي بالمحيط الهندي - للملاحة الدولية بمرور ناقلات النفط العملاقة والسفن التجارية إلى

الدول الخليجية بما فيها العراق وإيران أطراف النزاع، حيث هددت إيران بغلق مضيق هرمز بوجه الملاحة الدولية، واستخدمت قوات التحالف بالحرب على العراق بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية عام 1991م الخليج العربي مروراً بمضيق هرمز مسرحاً لأساطيلها الحربية لضرب العراق، وتدفق قواتها العسكرية ومعداتها عن طريق البحر، وكذا الحال نفسه عندما شنت الولايات المتحدة وبريطانيا الحرب على العراق في 20 آذار 2003م ومن ثم احتلاله دون تحويل (قرار) من الأمم المتحدة، أي متجاوزين الشرعية الدولية، والذهاب إلى غزو العراق واحتلاله بقرار فردي أمريكي، وتتبعه بريطانيا.

فإن الكيان الصهيوني "إسرائيل" الذي احتفظ باحتكاره النووي في المنطقة من خلال قيامه بضربات استباقية ضد العراق وسوريا، بضرب منشآتهم النووية للأغراض السلمية، لن يتوانى عن فعل الأمر ذاته مع إيران، وإذا ما أقدم هذا الكيان على هذه الخطوة، فإن انتقام إيران سيشعل بدوره حرباً في لبنان، وسيؤدي إلى إغلاق مضيق "هرمز" ويرفع أسعار النفط، فضلاً عن تعرض القوات الأمريكية في أفغانستان والعراق إلى هجمات شرسة⁽¹⁾.

ويخضع تنظيم الملاحة في عدد من المضائق الدولية في الوقت الحاضر إلى عدد من الاتفاقيات الدولية التي عقدت في ظروف تاريخية وسياسية معينة، وتضمنت أحكاماً تتلاءم مع تلك الظروف. وأهم هذه المضائق هي المضائق التركية والمضائق الدنماركية ومضيق جبل طارق. بينما القسم الأعظم من المضائق الدولية لا يزال دون تنظيم قانوني خاص، ويخضع للقواعد العامة.

(1) ريسشاردهاس، ومارتن إنديك- الإستراتيجية الأمريكية الجديد في المنطقة العربية والجوار- ترجمة شيرين حامد فهمي- مجلة شؤون العصر- العدد/ 34- تموز- أيلول 2009م- الجمهورية اليمنية- صنعاء- ص229.

وهذا هو الحال لمضيق هرمز ومضيق باب المندب مثلاً، الذي لم تعقد بشأن الملاحة فيهما

أية اتفاقية دولية حتى الوقت الحاضر، لذا فهما يخضعان أيضاً لنفس القواعد العامة.

وسوف نتناول هذا البحث في فصل واحد، ونقسمه إلى ثلاثة مباحث.

الفصل الأول

الملاحة الدولية عند مدخل الخليج العربي

نقصد بمدخل الخليج العربي، المنطقة المحصورة بين نقطة البداية لمضيق هرمز من جهة عمان وبين نقطة النهاية للجزر القريبة من هذا المضيق من جهة الخليج العربي، أي أن هذه المنطقة تعني على وجه التحديد- مضيق هرمز، وممر جزر طناب فرور.

والواقع أن هذه المنطقة ذات خصائص جغرافية معقدة ومتراصة رتبت أوضاعاً قانونية مهمة، فهناك مضيق هرمز الذي يمثل "عنق الزجاجة" لعموم الوضع الملاحي في الخليج العربي، والمرتكز الرئيس للملاحة في هذه المنطقة موضوع البحث، من جانب، وهناك الممر الملاحي عند جزر طناب- وفرور الذي يعد المرتكز الثاني للملاحة في هذه المنطقة من جانب آخر.

لذا فإن الحديث عن أهمية مضيق هرمز للملاحة يعني أهمية الممر الملاحي الآخر أيضاً، لأن السفن الذاهبة والقادمة من وإلى الخليج العربي لا بد وأن تسلك مساراتها المحددة في كليهما.

لقد تزايدت حركة الملاحة الدولية في هذه المنطقة منذ القرن الماضي بعد اكتشاف النفط وإنتاجه بكميات كبيرة وتصديره إلى مختلف أرجاء العالم، آخذين بنظر الاعتبار الوسيلة الرئيسية في حركة التبادل التجاري الدولي من وإلى الخليج العربي. فعلى سبيل المثال، نجد أن أكبر نشاط لحركة

الملاححة التي شهدها مضيق هرمز كان في النصف الثاني من سبعينات القرن الماضي، إذ قدر عدد الناقلات الضخمة المارة عبره بـ(37) ناقلة يومياً أي بمعدل ناقلة لكل (40) دقيقة تقريباً⁽¹⁾.

إن هذه الأهمية قد تركت انعكاساتها الحادة على طبيعة الأوضاع السياسية في عموم منطقة الخليج العربي التي شهدت مزيداً من التنافس والصراع الدوليين، لذلك كان مضيق هرمز هدفاً مباشراً للقوى العظمى، إذ أن السيطرة على المضيق يعني التحكم في مصير عموم هذه المنطقة، الأمر الذي حدا ببعض هذه القوى الدولية وبالأخص، الولايات المتحدة الأمريكية إلى تركيز جهودها في هذا الجزء من الخليج العربي، من خلال السعي لاستقطاب الدول المشاطئة للمضيق، أملاً في أحكام سيطرتها على هذه المنطقة الحيوية من العالم.

وجاءت وقائع النزاع المسلح العراقي - الإيراني، وعدوان التحالف الأمريكي على العراق عام 1991م، وغزو العراق واحتلاله من قبل أمريكا وبريطانيا عام 2003م، لتؤكد أهمية هذا المضيق من الناحية الإستراتيجية، سواء لأمن الخليج العربي عموماً أم لأمن الملاححة الدولية في الخليج، واتضح ذلك جلياً من خلال ردود الفعل الدولية، إزاء نوايا إيران التي استهدفت عرقلة الملاححة الدولية عند مدخل الخليج العربي، أو إزاء تهديداتها المستمرة لغلق مضيق هرمز، وما حدث أبان عدوان قوى التحالف الذي قاده أميركيا في حربها ضد العراق عام 1991م، وما رافقها من

(1) الأستاذ برزان إبراهيم التكريتي - الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، وتأثيره على أقطار الخليج العربي طبع الدار العربية - بغداد - 1982 - ص 32.

ويشير البعض أن عدد السفن المارة عبر المضيق وصل إلى ما يقارب (400) سفينة يومياً عام 1978م، أي بمعدل سفينة لكل (40) دقيقة تقريباً.

حصار ظالم على العراق لغاية احتلاله في ربيع عام 2003م من خلال سيطرتها على الخليج العربي ومضيق هرمز.

وللتعرف على الملاحة الدولية في الخليج العربي ونظام الملاحة المطبق فيه لابد من

تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث كما يلي:

المبحث الأول: تعريف المضيق الدولي.

المبحث الثاني: الملاحة في مضيق هرمز.

المبحث الثالث: الملاحة في منطقة الممر الملاحي جزر طنب وفرور.

حيث يعتبر جزءاً مكماً لمضيق هرمز لا يمكن فصله عنه.

المبحث الأول

تعريف المضيق الدولي

للمضيق معانٍ عديدة. فالمضيق لغة هو: ما ضاق من الأماكن والأمر⁽¹⁾.

والمضيق من الناحية الجغرافية: هو ممر طبيعي يوصل بين بحرين. ومن ذلك تتكون عناصر

التعريف الجغرافي من:

أولاً: أن يكون جزءاً من البحر غير متكون اصطناعياً.

(1) ابن منظور، لسان العرب - الجزء الأول - بيروت - عام 1956 - ص 209.

ثانياً: أن يكون بعرض محدد يفصل قطاعين من الأرض سواءً كان يفصل قارتين أو قارة وجزيرة أو جزيرتين.

ثالثاً: أن يوصل بين جزأين من البحار بغض النظر عن سعة تلك البحار.

واستناداً إلى هذه العناصر يعتمد "برول"، التعريف الجغرافي التالي المضيق هو: تقلص في

البحر بين أرضين ذو عرض محدود ويربط بحرين لولاه لفصلتهما الأرض في ذلك المكان⁽¹⁾.

وقد اعتمد الفقيه الفرنسي "جيدل" تعريفاً مشابهاً بقوله إن المضيق هو: ممر طبيعي بين

ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويوصل بين جزأين من المجالات البحرية.

إلا أن المفهوم الجغرافي للمضيق لا يتطابق بالضرورة مع مفهومه القانوني.

فتحديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق أو تلك التي يربط بينها أمر ضروري لتحديد

صفته. إذ يجب أن لا يزيد عرض المضيق عن ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة

عليه. فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض، ويتوفر فيه جزء من البحر العالمي على امتداده لا

يعتبر من المضائق. ولا ينطبق عليه نظامها وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالمي، شرط أن يكون ذلك

الجزء صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة؛ إذ قد لا يكون هذا الجزء من المضيق صالحاً للملاحة

لأسباب ملاحية، مما يضطر الملاحة مؤقتاً أو بصورة دائمة إلى المرور عبر البحر الإقليمي للدولة

المطللة عليه. لذلك لا يمكن استبعاد هذا النوع من المضائق بصورة مسبقة من وصف المضائق.

(1) الدكتور محمد الحاج محمود-القانون الدولي للبحار-بغداد-1990-ص190.

ولا يشترط لكي يكون المضيق كذلك أن يكون مغطى بالبحار الإقليمية على امتداده بل يكفي أن يكون كذلك في بعض نقاطه، وكل ذلك يرتبط بعرض البحار الإقليمية للدولة المطلة عليه.

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي عام 1930م أن المضيق الذي يزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوفر فيه قطاع من البحر العالي فإن ذلك القطاع يكون حراً للملاحة الدولية. إلا أنه يوجد استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي وتوفر قطاع من البحر العالي في مكان آخر منه، فإن هذا القطاع يجب أن يعتبر لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدولة المعنية، وقد طبقت بعض الدول هذه الفكرة من الناحية العلمية.

وقد أخذ بعض رجال الفقه الدولي بالمفهوم القانوني للمضيق. فيرى "أوبنهايم" أن المقصود بالمضيق الذي تنطبق عليه قواعد القانون الدولي هو المضيق المكون من البحار الإقليمية والذي يوصل جزأين من أعالي البحار. ويعرف "شارل روسو" المضيق بأنه: الممر البحري الضيق الذي يوصل بحرين حرين.

وقد لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني، أو كليهما لتعريف المضيق، وإنما لابد من إضافة معيار ثالث، وهو المعيار الوظيفي أو الغائي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية وذلك بغض النظر عن طبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق، ومهما كانت البحار التي يصل بينها، أو كثافة أو أهمية تلك الملاحة.

إذ أن المضائق التي توصل جزأين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية لأنها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة معينة بالذات.

وقد حاول بعض رجال الفقه الدولي المزج بين معيارين أو أكثر من المعايير السابقة، لوضع تعريف للمضائق يكون أشمل في معناه من التعاريف التي وردت في كتابات فقهاء آخرين أشرنا إلى بعضهم أعلاه، فقد اعتمد "كافاريه" تعريفاً يتكون من عنصرين أساسيين، الأول: أن يوصل المضيق بين جزأين من البحر العالي. والثاني: أنه - المضيق - يستخدم للملاحة الدولية⁽¹⁾. أما "فاراند" فقد اعتمد معايير ثلاثة - فقد عرف المضيق بأنه: ممر طبيعي بين أرضين يكون:

(أ) بعرض لا يتجاوز 12 ميلاً بحرياً.

(ب) يربط جزأين من البحار العالية أو جزءاً من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية.

(ج) يستخدم للملاحة الدولية.

وقد تبين أن مقدار الاستخدام المذكور في الفقرة (ج) يتحدد بالرجوع إلى عاملين: عدد السفن، وعدد الدول المستخدمة للمضيق.

لقد ذهبت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، بين إلبانيا والمملكة المتحدة في قرار أصدرته في 9 نيسان 1949، حيث عرفت المضيق - بأنه الممر المائي الذي يوصل جزأين من أعالي البحار، والمستخدم لأغراض الملاحة الدولية⁽²⁾. وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين،

(1) الدكتور محمد الحاج حمود - مصدر سابق ص 194

(2) مجموعة الأحكام لعام 1949م - ص 28.

هما: الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه للملاحة الدولية. وهكذا تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك المضائق التي توصل بجزراً عالياً ببحر إقليمي، وقد رجحت المحكمة العامل الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف، وبذلك تكون قد اعتبرت المقياس الأساسي للمضيق هو المعيار الجغرافي.

وعند إعداد لجنة القانون الدولي لمشروع اتفاقية قانون البحار لعام 1956، قررت في المادة/ 17، أن المضائق الدولية هي - المضائق المستخدمة اعتيادياً للملاحة الدولية بين جزأين من البحار العالية. وقد بينت اللجنة في تقريرها أن إضافة كلمة "اعتيادياً" جاء ليجعل النص منسجماً مع قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.

وعند إقرار (الفقرة/ 4 من المادة/ 16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958م حذفت كلمة "اعتيادياً" من مشروع لجنة القانون الدولي، لجعل النص شاملاً للمضائق المستخدمة حالياً وتجنب قصر ذلك على الاستخدام الاعتيادي فقط. وقد أضيفت عبارة "البحر الإقليمي لدولة أجنبية" وبذلك أصبح التعريف كالاتي: المضيق الدولي، هو "الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

وهكذا وسعت الاتفاقية من تعريف المضيق الدولي ليشمل المضائق التي تربط جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الإقليمي، وهو ما يسمى بشرط العقبة، لأنه وضع خصيصاً ليشمل المرور عبر مضائق تيران إلى خليج العقبة⁽¹⁾.

ورغم قبول هذه الإضافة في المؤتمر إلا أنها لا تعدو عن كونها قاعدة اتفاقية لا تلزم إلا الدول المصدقة على الاتفاقية. فهي لم تدخل القانون الدولي عن طريق العرف، ولم يشر إليها الفقه والقضاء الدوليين سابقاً. ولم تذكرها محكمة العدل الدولية في قرارها في قضية مضيق كورفو. ولهذا لم تأخذ لجنة القانون الدولي بهذه الإضافة عند إعداد مشروع عام 1958. وأمام هذا الموقف لا يمكن القول بالأصل العرفي لهذه القاعدة الجديدة.

لقد اهتمت الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار اهتماماً خاصاً بموضوع المضائق الدولية، وقدمت حوله العديد من المشاريع والآراء، ويمكن تقسيم اتجاهات الدول في هذا المؤتمر حول التعريف إلى ثلاثة اتجاهات:

الأول: يشترط أن يكون المضيق الدولي مستخدماً للملاحة الدولية، وموصلاً بين جزأين من البحار العالية.

الثاني: يميز بين نوعين من المضائق الدولية - المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية والتي توصل بين جزأين من البحار العالية، والمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية والتي توصل جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الإقليمي.

(1) ومعلوم أن هناك ما يقرب من عشرين مضيقاً بحرياً ينطبق عليه نفس وصف مضائق تيران.

الثالث: يعتمد معيار السعة، فيقسم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية إلى مضائق يقل عرضها عن ستة أميال، ومضائق يزيد عرضها عن ذلك الحد، ويطبق على كل منهما نظاماً ملاحياً مختلفاً. ويلاحظ على التعريف الذي استقر في المادة (37) من اتفاقية عام 1982م لقانون البحار؛ أنه اعتمد على معيارين أساسيين فقط.

المعيار الأول: هو المعيار الوظيفي أو الغائي، أي أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية ولم يحدد النص درجة الاستخدام المطلوبة لكي يعتبر المضيق الدولي كذلك، كما لم يتضمن الإشارة إلى الصفة "الاعتيادية" للملاحة، وذلك بقصد التوسع في التعريف ليشمل كل المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية مهما كانت درجة الاستخدام.

وبذلك اقترب تعريف الاتفاقية من المفهوم الذي أخذت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.

المعيار الثاني: هو المعيار القانوني، أي تحديد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها. فبالنسبة لطبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق، ميز النص بين المضائق التي توصل جزأين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة، والمضائق التي توصل جزءاً من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي.

وبالنسبة لطبيعة المياه التي يتكون منها المضيق، فقد اشترط النص بصورة ضمنية أن تتكون تلك المياه من البحار الإقليمية للدول المشاطئة. ولم يستثن من هذا الشرط إلا المضائق التي تتوفر فيها شريط من البحر العالي لا يتمتع بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية أو الهيدروغرافية

المتوفرة في البحر الإقليمي للمضيق⁽¹⁾. وفي كل الأحوال لا بد- لكي يكون تعريف المضيق الدولي سليماً من وجهة نظر القانون الدولي- من اعتماد جملة معايير في أن واحد تؤدي بمجموعها إلى تطبيق نظام قانوني معين وهذه المعايير هي:

- (1) معيار جغرافي، مفاده أن يتكون المضيق من ممر مائي طبيعي يوصل جزأين من البحار.
- (2) معيار وظيفي أو غائي، فإنه يشترط في المضيق أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية، بصرف النظر عن كثافة أو أهمية تلك الملاحة، إذ أن المضائق التي توصل جزأين من البحار ولا تستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية، لأنها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات.
- (3) معيار قانوني: يقضي أن لا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه. فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوفر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شرط أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة، وبنفس الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

ويمكن الدمج بين هذه المعايير للوصول إلى تعريف جامع مانع ينطبق على جميع المضائق.

(1) فقد نصت المادة/36- من اتفاقية عام 1982، للبحار- على أنه: "لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية، إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق لأعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق".

وهكذا يمكن القول بأن المضيق الدولي - هو ممر بحري طبيعي يربط بين جزأين من البحار
ومستخدم للملاحة الدولية، بشرط أن لا يزيد اتساعه عن اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول
المطللة عليه.

المبحث الثاني

الملاحة في مضيق هرمز

إن للخصائص الملاحية أهمية بالغة في تحديد الطبيعة القانونية لأي مضيق، وهذا ما
ينعكس بدوره على نوع المرور الملاحي الذي يحكم المضائق. فاتساع أو عرض المضيق، من عدمه
يترك تأثيراً على نوع المرور فيه، مثلما تترك الطبيعة القانونية للبحار التي يوصل بينها المضيق
انعكاساتها على تحديد مركزه القانوني. كما أن للخصائص الجغرافية ذات الصلة بالملاحة دوراً في
تحديد مواقع الممرات الملاحية ونظم تقسيم المرور.

إن مثل هذا الترابط الوثيق الصلة بين الخصائص الملاحية والطبيعة القانونية، تدعونا ونحن
بصدد دراسة الملاحة في مضيق هرمز إلى التطرق لهذين الموضوعين في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: الخصائص الملاحية لمضيق هرمز.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمضيق هرمز.

المطلب الأول

الخصائص الملاحية لمضيق هرمز

يربط مضيق هرمز بين مياه الخليج العربي ومياه خليج عمان المؤدية إلى بحر العرب ومن بعده المحيط الهندي، ويفصل هذا المضيق مساحتين من اليابسة، تتمثل الأولى بالسواحل الإيرانية التي تحده من الشمال والشمال الشرقي، أما الثانية فإنها تتمثل بالسواحل العمانية الواقعة في الجنوب والجنوب الغربي منه.

يتحدد موقع المضيق جغرافياً عند مدخله الجنوبي من جهة خليج عمان بنقطة يبلغ اتساعه عندها (30) ميلاً بحرياً، أما من جهة الخليج العربي فيتحدد عند المنطقة القريبة من جزيرة "قشم" على الجهة الإيرانية، وشبه جزيرة "مسندم" العمانية. وأن أضيق نقطة لعرض المضيق هي في المنطقة المحصورة بين النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة "الاراك" الإيرانية، وجزيرة "قوين العظمى" العمانية الواقعة على بعد (8.5) ميلاً بحرياً في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة "مسندم". حيث يتراوح اتساع المضيق عندها ما بين (20.5-20.75) ميلاً بحرياً⁽¹⁾.

ويمتد طول الممر الرئيسي الصالح للملاحة لمسافة تصل إلى (26) ميلاً بحرياً ما بين الجنوب الغربي لجزيرة "الاراك" الإيرانية، وبين جزيرة "بيرفوريتد" "Perforated" على الطريق الشمالي الغربي لجزيرة "مسندم" العمانية، وتوجد مرافئ خارج جزيرة "قشم" لتحميل السفن وتفريغها ورسوها، وفي

(1) الدكتور بديرة عبد الله العوضي - القانون الدولي للبحار في الخليج العربي - مطبعة دار التأليف - الطبعة الأولى - الكويت - 1976 - 1977 - ص 68.

ميناء "بندر عباس" على السواحل الإيرانية أيضاً، وتستخدم إحدى جزر "سلامة وبناتها" "قوين الصغرى" كمنار لإرشاد السفن ليلاً⁽¹⁾.

ومضيق هرمز ممر بحري صالح للملاحة الدولية على جانبي خطة الوسطي حيث لا تتخلل وسطه صخور أو شعاب مرجانية أو جزر تؤثر على أدائه لوظيفته الدولية⁽²⁾. والجزر التي تنتشر على سواحله الجانبية لا تسبب عرقلة للملاحة، حيث يضم الساحل العماني عدة جزر منها ثلاث تدعى جزر "سلامة وبناتها" التي تبعد عن شبه جزيرة "مسندم" مسافة (5، 7، 9) أميال بحرية حسب نقاطها الجغرافية، بالإضافة إلى عدد من الجزر الصغير الأخرى منها جزيرة "أم الغنم" التي لا تبعد عن شبه جزيرة "مسندم" أكثر من (2 / 75) ميلاً بحرياً، وعلى الساحل الإيراني هناك جزر "هرمز، وقشم، ولارك، وهنجام"⁽³⁾.

وعلى الرغم من توفر خصائص ملاحية ملائمة عموماً في المضيق إلا أن هناك بعض الصعوبات التي تعترض، ولو بدرجة محدودة سبيل حركة المرور البحري.

فتيارات المد تحدث في الغالب أمواجاً عالية تسبب إرباكاً لحركة السفن، نظراً لضيق الشقة المائية مع وجود الجزر المحاذي للساحل، والتي تجعل تلك الأمواج البحرية أكثر وضوحاً بالمقارنة مع

(1) د. بدرية العوضي - المصدر نفسه - ص 68

(2) الدكتور محمد رشيد الفيل - الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي في مواجهة التحديات - محاضرات الموسمين الثقافييين السابع والثامن 1974 - 1975م - مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع - الكويت، ص 43-44.

(3) تبلغ مساحة جزيرة هرمز (1 كم2)، وعدد سكانها (3500) نسمة، كما يبلغ طول جزيرة قشم (134 كم)، وعدد سكانها (51) ألف نسمة، ويبلغ طول جزيرة هنجام (10 كم)، وعرضها (3 كم)، أما جزيرة لارك، فيبلغ طولها (5.5 كم)، وعرضها (9 كم).

للمزيد من التفاصيل انظر: الدكتور محمد وصفي أبو مغلي - إيران دراسة عامة - منشورات مركز دراسات الخليج العربي - جامعة البصرة - عام 1985م - ص 59-64.

المناطق البحرية المفتوحة⁽¹⁾. ويتضاعف تأثير حركة المد هذه إذا ما صاحبها هبوب رياح عاتية متأتية من جهة الجنوب الشرقي⁽²⁾. حيث تشكل الرياح والعواطف الترابية ظاهرة عامة، وملحوظة في جميع جهات الخليج العربي، والتي تؤدي بدورها إلى خفض درجة الرؤية والتي تصل في بعض الأحيان إلى أقل من نصف ميل في حالة ظهور الضباب⁽³⁾.

ولا تثير أعماق المياه في المضيق أية صعوبات أمام الملاحة، إذ أن هذه الأعماق تصل إلى (50) قامة بحرية، ويزداد عمق المضيق في الجانب العماني منه أكثر مما هو عليه في الجانب الإيراني⁽⁴⁾ على عكس جهات الخليج العربي الأخرى في الداخل..

كما أن ضيق المساحة المائية عند منطقة مضيق هرمز يساهم بشكل فعال في إحكام السيطرة على حركة الملاحة فيه، وما يعزز ذلك وجود الجزر القريبة التي تشرف بصورة حاسمة على جهات المضيق المختلفة وحركة المرور البحري فيها خصوصاً من جهة اتصاله بالخليج العربي⁽⁵⁾.

وبعد ازدياد كثافة المرور البحري في المضيق وتلافياً للمخاطر التي قد تؤثر على سلامة الملاحة البحرية في هذه المنطقة اعتمدت المنظمة البحرية الدولية "أيمو" ممرين للملاحة فيه، الأول

-
- (1) الدكتور سعدي علي غالب - النقل البحري - دراسة جغرافية النقل - جامعة الموصل - الطبعة الأولى عام 1985 - ص 76.
 - (2) الدكتور عبد خليل فضيل - سيطرة العراق على مياهه الإقليمية ضرورة قومية - مجلة الجمعية العراقية - المجلد الثالث عشر - مطبعة العاني - بغداد - حزيران 1982م - ص 169-170.
 - (3) وتراوح سرعة الرياح ما بين (70-75) كم.
 - انظر: د. محمد متولي - حوض الخليج العربي - مكتبة الأنجلو المصرية - الجزء الثاني - عام 1977 - ص 119-120.
 - (4) د. حسين محمد البحارنه - الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، وضرورة التعاون والتنسيق الإقليمي في مجالات التنمية الاقتصادية لموارد المنطقة - توصيات وبحوث الندوة العلمية لأبعاد التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أقطار الخليج العربي، التي أقامتها جامعة بغداد - 1980م ص 143.
 - (5) الدكتور البحارنه - الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية - المصدر نفسه - ص 151-152.

يتجه شرقاً أي لخروج السفن من الخليج العربي، وبعرض "ميل ونصف الميل"، ويقع بالقرب من الساحل العماني. والثاني متجه غرباً وهو مخصص لدخول السفن إلى الخليج العربي، وبعرض "أربعة أميال ونصف الميل" البحري، في المنطقة التي تقع فيها جزر "سلامة وبناتها"، وبجانب الطريق الأول من الجهة الإيرانية. وهذا الممر يسمح للسفن الداخلة إلى الخليج العربي أن تسلك طريقين، أحدهما يقع جنوب جزر "سلامة وبناتها"، والآخر يقع شمال هذه الجزر، ويسلك عادة من قبل ناقلات النفط العملاقة، والبواخر ذات الغاطس العميق، ومن قبل كثير من البواخر في الأحوال الجوية المسببة لقلّة أو انعدام مدى الرؤية، ويفصل بين مجرى الدخول والخروج شريط عرضه "ميل واحد" لغرض تفادي الاصطدام بين البواخر السائرة في الاتجاهين.

غير أن تعاضم حركة المرور في مضيق هرمز، خصوصاً في النصف الثاني من سبعينات القرن الماضي، دفع سلطنة عمان نحو المبادرة للإعلان في شهر آب 1978، عن رغبتها في نقل تلك الخطوط الملاحية إلى منطقة تقع شمال جزر "سلامة وبناتها"، "2631° شمالاً، و5634° شرقاً"، ضمن المياه التي تعلق الجرف القاري العماني، وقد بررت السلطات العمانية في المذكرة التي بعثتها إلى الدول المعنية هذه الرغبة بما يلي:

(1) تحسين سلامة المرور في مضيق هرمز، وذلك بتحديد الخطوط الجديدة ومنطقة الفصل بينها بشكل يضمن عدم وجود جزر معترضة، ويبعد كافة الأخطار الجغرافية الأخرى عن الملاحة، ويضمن في نفس الوقت أعماقاً كافية للمياه في الخطوط الجديدة، لأبعاد أي احتمال للاصطدام بقاع البحر.

(2) العمل على تحسين وتوسيع مجالات الصيد في منطقة شبه جزيرة "مسندم"، وبالتالي تطوير صناعة الأسماك في المضيق، بعد أن كان مرور السفن يحول دون إمكانية ممارسة عمليات الصيد في جزء كبير من المياه الداخلية العمانية في هذه المنطقة.

(3) إبعاد أخطار التلوث الناتجة عن الحوادث التي تتعرض لها البواخر، والآثار الضارة جداً التي تنشأ عن مثل هذه الحوادث عندما تقع في ممرات ضيقة ومزدحمة بسير السفن، كما هو الحال في مضيق هرمز، ترغب في إيجاد مسافة معقولة بين خطوط الملاحة والشريط الساحلي العماني ليصبح ممكناً اتخاذ خطوات صحية فورية ضد أي تلوث بحري ينتج عن وقوع حادث تلوث من هذا القبيل.

ويمكن بالإضافة إلى تلك المبررات التي جاء بها الإعلان العماني دوافع أخرى أهمها- سلامة الأمن الوطني العماني، من خلال إبعاد منطقة الممرات البحرية عن الساحل العماني، وجزيرة "أم الغنم" التي تقام عليها قاعدة عسكرية متطورة⁽¹⁾.

خصوصاً بعد إدراك عمان بأن الاتجاه الذي يسود على صعيد أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار يرجح احتمال الأخذ بنظام جديد للملاحة يتيح لكافة السفن والطائرات على اختلاف أنواعها المرور والتحليق عبر وفوق المضيق، الأمر الذي يدفع إلى التحسب لاتخاذ إجراءات احترازية

(1) مصطفى نبيل- مضيق هرمز هل يصبح بوابة الحرب العالمية الثالثة- مجلة العربي- العدد/ 256- الكويت- 2 آذار 1980م، ص92، 93.

وسبق لعمان أن اقترحت على دول الخليج العربي مشروع أمن خليجي يتضمن تخصيص مبلغ "مائة مليون دولار" لتأمين حماية مضيق هرمز، وبالتعاون مع ألمانيا الغربية وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية.
للمزيد من التفاصيل انظر: الأستاذ برزان إبراهيم التكريتي- المصدر السابق- ص84.

مسبقة لمرور السفن والطائرات الحربية على وجه الخصوص، علماً بأن الممرات المقترحة تقع ضمن نطاق البحر الإقليمي العماني⁽¹⁾.

وبعد دراسات متعددة قامت بها شركات دولية متخصصة بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، والتشاور مع الدول الخليجية الأخرى أقرت المنظمة الدولية "أيمو" المقترحات العمانية في 7 مايو 1979⁽²⁾.

وأصبح مسار الملاحة هو المنطقة المحصورة بين جزر "سلامة وبناتها" من جهة، وبين الساحل الإيراني من جهة أخرى.

ويلاحظ أن الإجراء العماني جاء متوافقاً مع منحي اتفاقية قانون البحار الأخيرة، وخاصة المادة (41) منها والتي تجيز للدول المشاطئة للمضايق تبديل الممرات البحرية، ونظم تقسيم المرور لتنظيم الممرات الملاحية، بعد الإعلان عنها وإقرارها من قبل المنظمة الدولية المختصة "الأيمو"، وأن ترتب على هذا التغير زيادة في طول رحلات السفن.

ولا تخفى أهمية مضيق هرمز للملاحة الدولية على أحد، فهو الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي التي تعتبر من أهم مناطق العالم حيوية بسبب موقعها الإستراتيجي الهام من ناحية، ولاحتوائها على مخزون نفطي هائل من جهة أخرى، فالخليج العربي يعتبر ذراعاً مهماً للمحيط

(1) الدكتور البحارنه- الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية- مصدر سابق- ص151.

(2) الدكتور البحارنه- الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية- المصدر نفسه- ص151.

استغرقت هذه الدراسات فترة عشرين شهراً، وساهم فيها خبراء متخصصون بدراسة أعماق البحار من مؤسسة "دودس هول"، حيث قامت سفن الأبحاث البحرية التابعة لهذه المؤسسة بهذه المهمة التي شاركت بها "الأيمو".
أيضاً أنظر: مصطفى نبيل- المصدر السابق- ص79 وما بعدها.

الهندي، والصراع الحاد عليه جعل من مضيق هرمز مركزاً مهماً في السيطرة عليه والتسلط على عصب النشاط الاقتصادي والعسكري في الخليج العربي بأكمله، وهذا ما حدث فعلاً أبان العدوان الثلاثيني عام 1991م على العراق، من قبل دول التحالف بقيادة أمريكا والصهيونية العالمية، من غلق مضيق هرمز بوجه الملاحة الدولية، ودخول أساطيلها وغواصاتها الحربية وحاملات الطائرات مياه الخليج العربي، وشن العدوان على العراق، وفرض الحصار الاقتصادي عليه، وغزوه واحتلاله في نيسان 2003م من قبل الولايات المتحدة الأمريكية، وحليفاتها بريطانيا.

مما سبق يمكن القول أن مضيق هرمز مضيق دولي يربط جزأين من البحار العالية، ومستخدم للملاحة الدولية، ولا يوجد ممر ملاحي آخر يمكن أن يحل محله، وبذلك ينطبق عليه التعريف الوارد في المادة (37) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، لا يقبل التأويل.

أما بشأن الملاحة في مضيق هرمز، فيما أنها لم تنظم "كلياً أو جزئياً" باتفاقية دولية حتى الوقت الحاضر، فإنها تخضع لنظام المرور العابر⁽¹⁾. الذي يميز مرور جميع السفن والطائرات مروراً سريعاً متواصلاً لغرض العبور دون توقف إلا إذا فرضت حالات الشدة أو القوة القاهرة ذلك. ولا يحق للدولتين المطلتين عليه، أي إيران وعمان، منع هذا المرور أو اشتراط الإذن المسبق لممارسته لأنه حق يمارس وفق الشروط المحددة في الاتفاقية.

إن تطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق هرمز الطبيعة لا يغير الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها، إذ أن الفقرة/1 من المادة/34 من الاتفاقية صريحة في معناها حينما نصت

(1) الدكتورة بدرية عبد الله العوضي-الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار-الكويت-عام 1988-ص 93.

على أن "لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخرى، وضع المياه التي تتشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها" وهذا يعني أن مياه مضيق هرمز تخضع من حيث تحديد طبيعتها القانونية إلى تقسيمات البحار الاعتيادية. أي أن جزءاً منها يعتبر مياهاً داخلية، والجزء الآخر بجزراً إقليمياً، وما زاد عن عرض البحر الإقليمي من الجانبين يعتبر من البحار العالية.

وبذلك تمارس كل من إيران وعمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الإقليمي، وفق الشروط والحدود المقررة في القانون الدولي والاتفاقيات الثنائية المعقودة بين الدولتين.

ويلاحظ في هذا الصدد أن ما جرى عليه التعامل الفعلي بين الدول المطلة على مضيق هرمز، وتلك التي تستعمله لأغراض الملاحة هو احترام حرية مرور جميع السفن دون قيد أو شرط، ولم تشر كتب التاريخ حتى اليوم إلى واقعة معينة منع فيها المرور أو قيدت حريته حتى في زمن النزاع المسلح بين العراق وإيران، باستثناء سفن الدولتين المتنازعتين وفق قواعد "قانون الحرب" وكذلك أبان العدوان الثلاثيني الأمريكي - الصهيوني على العراق عام 1991، الذي أدى إلى السيطرة على مضيق هرمز، ومنع السفن الداخلة والخارجة للعراق، دون غلقه بوجه الملاحة الدولية، وكذلك الحال سيطرة أمريكا على المضيق إبان غزوها واحتلالها للعراق، دون غلقه بوجه الملاحة الدولية. ويمكن القول بوجود عرف دولي مستقر يقضي بحرية المرور عبر مضيق هرمز.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لمضيق هرمز

للمضيق ثلاثة معايير أولهما: مدلول جغرافي، والثاني: قانوني، والثالث: وظيفي.

أولاً: يعرف المضيق جغرافياً "بأنه الممر المائي الطبيعي الذي يوصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من الأرض".

وقد اعتمد اتجاه من الفقهاء هذا المفهوم في تعريفاتهم للمضيق الدولي، من دون تحديد دقيق لاتساعه. فيعتمد الفقيه الفرنسي "جيدل" تعريفاً مشابهاً، بقوله: إن المضيق هو: "ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويوصل بين جزأين من المجالات البحرية"⁽¹⁾.

أما الأستاذ "شارل روسو"، فيذهب إلى القول بأن "المضايق تعني الممرات البحرية الضيقة ولا تخضع لنظام خاص، إلا إذا كانت توصل بين بحرين عاليتين"⁽²⁾.

ويصف "دايتمان" المضيق بأنه "انكماش بين إقليمين ذو عرض محدود يوصل بين بحرين لولاه لانفصلا في ذلك الجزء على الأقل".

ولا يلزم بالضرورة اعتبار كل مضيق وفقاً لمفهومه الجغرافي مضيقاً دولياً من وجهة نظر القانون الدولي، لذلك حاول اتجاه آخر من الفقهاء الجمع بين المعيار الجغرافي والمعيار القانوني، إلا

(1) الدكتور محمد الحاج حمود- القانون الدولي للبحار- مصدر سابق- ص191.

(2) شارل روسو- القانون الدولي العام- ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد- الأهلية للنشر والتوزيع- بيروت- عام 1982، ص263.

أن المفهوم الجغرافي للمضيق لا يتطابق بالضرورة مع مفهومه القانوني، فتحديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق أو تلك التي يربط بينها أمر ضروري لتحديد صفته.

ثانياً: يعرف المضيق من حيث المعيار القانوني فيقضي بأن "لا يزيد اتساع المضيق على ضعف مدى البحر الإقليمي للدولة أو الدول المشاطئة له".

فيذهب الفقيه "أوبنهايم" إلى القول بأن "تطبق قاعدة عدم منع السفن التجارية الأجنبية من المرور عبر المضيق الإقليمي الذي يوصل بين جزأين من أعالي البحار"، ويذهب الأستاذ الدكتور عصام العطية، بأن المضيق "هو ممر مائي طبيعي يصل بين بحرين، ولا يزيد اتساعه عن ضعف عرض البحر الإقليمي"⁽¹⁾.

فيما يذهب اتجاه آخر من الفقهاء إلى الجمع بين المعيارين، الجغرافي والوظيفي فقط.

ثالثاً: المعيار الوظيفي "ينصب على وجوب استخدام المضيق للملاحة الدولية".

ويذهب بهذا الصدد الدكتور الغنيمي إلى أن المضيق الدولي "هو الممر المائي المحصور الطبيعي أو شبه الطبيعي الذي يحتوي مساحات بحرية من المياه الساحلية أو المنطقة الاقتصادية أو البحر العالي، والذي يستخدم للملاحة الدولية سواءً كان لازماً لتلك الملاحة أم لا"⁽²⁾.

(1) الأستاذ الدكتور عصام العطية- القانون الدولي العام- الشركة العراقية للطباعة المحدودة- الطبعة الرابعة- عام 1987، ص258.

وينفس الاتجاه انظر: الدكتور محمد حافظ غانم- مبادئ القانون الدولي العام- مطبعة نضضة مصر- الطبعة الرابعة عام 1964- ص436، بقوله: "المضايق عبارة عن فتحات طبيعية ضيقة تصل بين بحرين، ويشترط لاعتبار الفتحة مضيقاً إلا بتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي".

(2) الدكتور محمد طلعت الغنيمي- الوسيط في قانون السلام- منشأة المعارف بالإسكندرية- عام 1982- ص733.

ويرى الدكتور محمد الحاج حمود، الدمج بين المعايير الثلاثة- الجغرافي والقانوني والوظيفي "الغائي" في تعريف المضيق الدولي، بقوله: "المضيق الدولي: هو الممر المائي الطبيعي الذي يوصل جزأين من البحار، والمستخدم للملاحة الدولية، والذي لا يزيد اتساعه عن اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه"⁽¹⁾.

ويمكننا القول بأننا نعرف المضيق بأنه: "عبارة عن ممر مائي طبيعي يصل بين جزأين من البحار العالية، ولا يتجاوز عرضه ضعف البحر الإقليمي للدولة أو الدول المشاطئة له، والذي يستخدم للملاحة الدولية".

فإذا كان هذا هو واقع الحال بشأن تعريف المضيق على صعيد الفقه الدولي، فإن القضاء الدولي قد أكد من خلال حكم محكمة العدل الدولية، في قضية مضيق كورفو، حيث أكدت المحكمة على عنصرين أساسيين للمضيق الدولي، أولهما: أن يوصل بين جزأين من البحر العالي. وثانيهما: أن يستخدم للملاحة الدولية. حيث رأت المحكمة "أن من المسلم به، وفقاً لقواعد العرف الدولي، بأن للدول الحق وقت السلم أن ترسل سفنها الحربية للمرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزأين من البحر العالي بدون موافقة الدولة الساحلية على أن يكون المرور بريئاً"⁽²⁾.

وفي نفس الاتجاه انظر كلاً من: الدكتور فخري رشيد المهنا- النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز- لعام 1980- ص53.

والدكتور عبد الله شاكر الطائي- النظرية العامة للمضائق مع دراسة تطبيقية على مضائق تيران وباب المندب- مطبعة الاستقلال الكبرى- القاهرة- عام 1974- ص58 وما بعدها.

(1) الدكتور محمد الحاج حمود-مصدر سابق-ص176.

(2) مجموعة الأحكام لعام 1949-مصدر سابق-ص28.

وقد اعتمدت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة لعام 1958، اتجاه المحكمة المذكورة، أساساً في تعريفها للمضيق، بنص المادة (16) الفقرة (4)، من أن المضيق الدولي "هو الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية والذي لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الأجنبية في هذه المضائق".

أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982- فقد عرفت المضائق التي تنطبق عليها الأحكام العامة، بأنها: "المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة". أو "تلك المستخدمة للملاحة الدولية الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين البحر الإقليمي"⁽¹⁾.

واستناداً لهذا التعريف أخذت الاتفاقية الأخيرة صراحة بالمعيارين، الوظيفي "الغائي" الذي يوجب استخدام المضيق للملاحة الدولية، والجغرافي الذي يقضي أن يكون المضيق يوصل بين جزأين من البحار، أما المعيار القانوني فقد أخذت به هذه الاتفاقية "ضمنياً"، حينما استبعدت فئة المضائق التي تحتوي على حيز من مياه منطقة اقتصادية خالصة، أو حيز من بحر عال ملائم للملاحة الدولية، من أحكام المضائق الدولية⁽²⁾.

(1) انظر المادتين (37 و45) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وتنص المادة (37): "ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة". وتنص المادة (45):

1. ينطبق نظام المرور البريء وفقاً لفرع 2 من الجزء الثاني في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ- المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة/ 1 من المادة 38.

ب- أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2. لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق.

(2) انظر: المادة (36)، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

لقد وضعت الاتفاقية نظاماً كاملاً للملاحة في المضائق الدولية. فقسمت المضائق إلى ثلاثة أنواع كما رأينا في هذا البحث، وطبقت نظام المرور العابر على المضائق التي تربط جزءاً من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.. وطبقت المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على النوعين الأخيرين.

لذلك يمكن القول بأن هذا الاتفاقية رجحت المعيار الوظيفي على المعيارين الجغرافي والقانوني، بعد أن أخذت بالمعايير الثلاثة صراحة أو ضمناً⁽¹⁾.

وعلى ضوء ما تقدم فإن تعريف المضيق الدولي "بأنه الممر البحري الطبيعي الذي يربط بين جزأين من البحار، ويستخدم للملاحة الدولية سواءً كان اتساعه لا يزيد على البحار الإقليمية الدولية أو الدول المشاطئة له، أو يتجاوز ذلك المدى بحيز بحري غير ملائم للملاحة الدولية". إن تحديد السمة الدولية "للمضيق"، من وجهة نظر القانون الدولي، لا بد من توافر شروط متداخلة ومتلازمة، وكما يلي:

1- أن يكون المضيق ممراً بحرياً طبيعياً.

فالممر الطبيعي وهو جزء من البحر، يجب أن يكون من نتاج وتكوين الطبيعة سواءً كان صالحاً للملاحة أم أصبح كذلك بفعل تدخل الإنسان، وبالتالي فإن الممر المائي الذي أنشئ أو

(1) يذهب الدكتور محمد الحاج حمود- إلى أن الاتفاقية المذكورة أخذت بالمعيارين الوظيفي والجغرافي.

أنظر: الدكتور محمد الحاج حمود- النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز- مجلة معهد البحوث والدراسات العربية- العدد/ الحادي عشر- مؤسسة الخليج للطباعة والنشر- الكويت- عام 1982م- ص174-175.

حفر بفعل الإنسان لا يعد مضيقاً بل يسمى في هذه الحالة "قناة" وهذه لا تخضع لأحكام المضائق لأنها مكونة اصطناعياً⁽¹⁾.

2- أن يربط المضيق بين بحرين.

إن جانباً من الفقه، كما رأينا فيما سبق ذهب إلى تحديد صفة البحرين التي يوصل بينها المضيق، في حين لم يحدد جانب آخر منه هذه الصفة، كما أن محكمة العدل الدولية، قررت السمة الدولية للمضيق عندما يوصل بين جزأين من أعالي البحار، في حين ذهبت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، إلى أبعد من ذلك عندما أضافت فئة من المضائق، وهي التي توصل بين جزء من أعالي البحار ببحر إقليمي لأحكام المضائق الدولية، وعلى غرارها أخذت اتفاقية البحار لعام 1982، الأخيرة بعد أن اعتبرت المنطقة الاقتصادية الخالصة بحكم أعالي البحار لأغراض الملاحة.

ويتضح من ذلك أن المضائق الدولية التي تتركز فيها مصالح الجماعة الدولية من حيث الحجم والأهمية، هي تلك التي توصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة، وبقدر أقل من الأهمية، المضائق التي توصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي، لذا فإن المضائق التي لا تدخل في

(1) ويذهب الدكتور الغنيمي، إلى القول بأن "الممر المائي الذي لا يصبح صالحاً للملاحة الدولية إلا إذا قامت الدولة الساحلية بإعداده لذلك، باذلة في هذا السبيل جهوداً تفوق ما جادت به الطبيعة، فيعتبر قناة".
انظر: الدكتور محمد طلعت الغنيمي - الوسيط في قانون السلام - مصدر سابق - ص 730.
وانظر كذلك: الدكتور علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الحادية عشر لعام 1975 - ص 414. وبشأن القنوات الدولية، وهي قناة السويس، وقناة بنما، وقناة كيبل.

نطاق هذا التحديد، لا يمكن اعتبارها دولية، ومثالها تلك التي توصل بين بحرين إقليمين، ومن ثم فإنها لا تنظم بموجب القواعد والأحكام الخاصة بالمضايق بل تخضع لسلطان وتنظيم الدولة أو الدول المشاطئة، وذلك لأن أطر المصلحة الدولية في هذه الفئة من المضايق تكاد تكون محدودة.

3- أن تكون اتساع المضيق محدوداً.

يمكن أن يكون هناك إجماع فقهي، على أن المضايق التي يزيد اتساعها عن مدى البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه، لا تنير مشكلة قانونية لكونها بالنتيجة تحتوي على حيز من مياه منطقة اقتصادية خالصة أو حيز من البحر العالي، ومتى ما كان هذا الحيز صالحاً للملاحة فلا مبرر لإخضاعها لنظام خاص، لكون مثل هذه الفئة من المضايق تخضع للمرور الحر عند هذا الحيز. إن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958م، لم تحدد معياراً واضحاً لسعة المضيق الدولي، في حين جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، الأخيرة بأحكام صريحة عاجلت بموجبها الوضع القانوني لمثل هذه المضايق، بنص المادة/ 36 من الاتفاقية، على أنه: "لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق".

والواقع أن هذا النص جاء متماشياً مع التطور الذي حصل في بعض مفاهيم قانون البحار، بما في ذلك الإقرار اتفاقاً بمبدأ الإثنى عشر ميلاً بحرياً كمدى للبحر الإقليمي، ومن ثم بعد الأخذ بمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ونخلص إلى القول إلى أن المضيق الذي تنطبق عليه قواعد وأحكام المضائق الدولية لا بد وأن يكون مغطى بالبحار الإقليمية للدولة أو الدول المشاطئة له، على أن لا يزيد اتساعه عن ضعف مدى البحر الإقليمي، أو يحتوى على حيز لا يغطى بتلك البحار، ولكنه غير صالح للملاحة الدولية نظراً لكون هذا الحيز فاقداً لأهميته للملاحة، وبالتالي لا يرتب أثراً قانونياً آخر.

4- أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية.

شرط أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية، ويعد هذا الشرط العامل الحاسم في إضفاء السمة الدولية على المضيق. فالمر المائي الذي لا يهم مصالح الجماعة الدولية الملاحية، ويقتصر استخدامه على الدول المشاطئة له لا يعد مضيقاً دولياً، أي كان مركزه القانوني أو الجغرافي. نجد أن الفقه الدولي لم يستقر على معيار محدد في هذا الصدد⁽¹⁾.

أما القضاء الدولي، فقد ذهبت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، في تحديد معيارين هما-الموقع الجغرافي، وعدد السفن المارة في المضيق، لتقرير أهميته للملاحة الدولية.

(1) عبد العباس كريم حساني- الملاحة في الخليج العربي- رسالة ماجستير- معهد الدراسات الأسبوية والإفريقية/ جمهورية العراق/ لعام 1988- ص156.

لقد عاجلت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة لعام 1958، موضوع الملاحة في المضائق الدولية في المادة/ 16-الفقرة/ 4، التي تنص على أنه: "لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي، أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

لقد أخذت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، وعلى غرارها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بذات المنحى الذي ذهبت إليه محكمة العدل الدولية، فلم تحدد معياراً واضحاً للاستخدام الدولي للمضائق.

ووفقاً لهذا المنظور فإن المعيار الذي يمكن الركون إليه هو-عدد السفن التي تستخدم ذلك المضيق على وجه الاعتياد، وأهمية البضاعة التي تنقلها والخدمات التي تؤديها تلك السفن أو بتعدد أعلام السفن والطائرات التي تستخدم المضيق.

ومن الناحية العلمية يصعب تصور وجود مضائق لا تستخدم للملاحة الدولية في الوقت الراهن، ولا سيما تلك المحددة بالاتفاقيات الدولية، في ظل التطور التكنولوجي الدولي في مجال المواصلات البحرية والجوية، آخذين بنظر الاعتبار تشعب العلاقات الدولية وتربطها المتواصل على مختلف الأصعدة، خصوصاً وأن المجتمع الدولي القائم حالياً على أساس التنافس والصراع بين الدول الكبرى جعل من البحار مسرحاً لانتشار ونشاط الأساطيل التجارية والعسكرية لتحقيق أهداف وغايات متعددة يأتي في مقدمتها الحفاظ على توازن استراتيجيات القوى الدولية المتصارعة سياسياً واقتصادياً وعسكرياً، ويأتي انفراد الولايات المتحدة الأمريكية كقطب أوحده بعد تفكك الاتحاد

السوفيتي السابق، وشن حروب واحتلال أفغانستان عام 2001م، والعراق عام 2003م، والسيطرة على مياه الخليج العربي.

وخلاصة القول، أن المضائق الدولية لكي تخضع للقواعد والأحكام التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية، تقتضي توافر جميع هذه الشروط مجتمعة فيها...

ونخلص من وراء كل ما تقدم إلى أن مضيق هرمز هو ممر بحري طبيعي يوصل بين أعالي البحار في خليج عمان، وبين أعالي البحار في الخليج العربي، وبعد الأخذ بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، بات هذا المضيق يوصل بين المنطقتين الاقتصاديتين للخليجين المذكورين.

إن هذا المضيق كونه منفذاً بحرياً وحيداً، أي أنه ليس ممراً اختيارياً لبحر شبه مغلق تشاطئه عدة دول، ولم يتحدد وضعه القانوني أو طبيعة الملاحة فيه بموجب اتفاقية إقليمية أو دولية خاصة، لذا فإنه يخضع للقواعد والأحكام العرفية والاتفاقية العامة.

ومضيق هرمز وفقاً لمفهومه الجغرافي، يتحدد على العموم بنقاط انفتاحه الواسعة على جهتيه في الخليج العربي أو خليج عمان، وهو بهذا الوصف يمكن أن يضم في بعض أجزاءه حيزاً من مياه منطقة اقتصادية خالصة. وإذا أخذنا بالمعيار القانوني، على وجه الدقة، نجد أن المضيق يتحدد من هذه الناحية عند النقطة المحصورة بين جزيرة "الراك" وجزيرة "قوين العظمى"، حيث تتراوح سعته بين "20.50-20.75" ميلاً بحرياً، وهي المنطقة المرجحة التي يتداخل فيها البحران الإقليميان لكل من عمان وإيران⁽¹⁾.

(1) تأخذ كل من الدولتين إيران وعمان، بمدى (12) ميلاً بحرياً كامتداد لبحرهما الإقليمي.

أما بقية أجزاء المضيق بعد هذه المنطقة فيمكن اعتبارها بداية قياس المنطقتين الاقتصاديتين الخالصتين لجهتي الخليج العربي وخليج عمان.

وجدير بالملاحظة أن الممرات البحرية، ونظم تقسيم المرور قد حددت في هذه المنطقة التي تلتقي فيها المعايير الثلاثة للمضيق الدولي-الجغرافي-القانوني-الوظيفي "الغائي"، وأن كانت هذه الممرات واقعة في نطاق البحر الإقليمي العماني.

أما الطبيعة القانونية لمياه المضيق فإنها تتحدد وفقاً للمادة/ 34 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تقضي على انه:

1- "لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدولة المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه، وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

2- "تمارس الدولة المشاطئة للمضائق سيادتها وولايتها رهناً بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى".

وإذا كانت دول الخليج تكاد تكون متفقه على أن مضيق هرمز يخضع لأحكام الاتفاقيات العامة⁽¹⁾؛ فإن دولية هذا المضيق، من حيث أهميته وضرورته للملاحة الدولية، لم تكن في وقت ما محلاً لجدل أو لخلاف. كما لم يتغير من أمر هذا المضيق شيء عندما

(1) الدكتورة بدرية العوضي - مصدر سابق - ص 55.

أصبح بموجب اتفاقية قانون البحار الأخيرة يوصل بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، بعد أن كان بموجب اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي يوصل بين جزأين من أعالي البحار، إذ كما قلنا سابقاً أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ما زالت تحتفظ بسمة كونها جزء من أعالي البحار.

بيد أن التغير الذي طرأ على الوضع القانوني للملاحة في هذا المضيق هو خضوعه لنظام المرور العابر، الذي جاءت فيه الاتفاقية الأخيرة لقانون البحار، بعد أن كان يخضع لنظام المرور البريء قبل هذه الاتفاقية نظراً لكونه يوصل بين منطقتين اقتصاديتين، ومستخدماً للملاحة الدولية، ومغطى بالبحرين الإقليميين لكل من سلطنة عمان وإيران، وبالتالي فإن المركز القانوني للمضيق، ينسجم وأحكام المادتين "37 و38" من اتفاقية قانون البحار الأخيرة لعام 1982.

وإذا كان مضيق هرمز، هو المركز الرئيس للملاحة عند مدخل الخليج العربي، فهناك منطقة مرور، جزر طناب فرور، في هذا المدخل أيضاً، والتي تؤثر وتتأثر بطبيعة الملاحة في المضيق المذكور، لذا لا بد من دراسة الوضع القانوني للملاحة في هذه المنطقة، وهذا ما سيكون موضوع المبحث الثالث.

المبحث الثالث

الملاحة في منطقة جزر طناب-فرور

بالقرب من مضيق هرمز، لجهة الخليج العربي، يتناثر العديد من الجزر، والتي لم تعد تشكل عقبات ملاحية طبيعية فحسب، بل أنها باتت تثير مشاكل قانونية مختلفة، سواء على صعيد الملاحة

أو على صعيد تحديد المجالات البحرية بين الدول المتقابلة في الخليج العربي، بالإضافة إلى ما أثارته وما زالت تثيره هذه الجزر، من مشاكل سياسية بين دول الخليج، ومن أهم هذه الجزر التي تهيمن استراتيجياً على المسار الملاحي الدولي عند مدخل الخليج، على وجه التحديد، هي جزر "طنب الكبرى وطنب الصغرى" ثم "فرور الكبرى وفرور الصغرى" "نابي فرور"، و"أبي موسى" و"سري".

إن تحديد الوضع القانوني للملاحة في منطقة الجزر هذه يتطلب بالضرورة النظر لما تنفرد به هذه المنطقة من خصائص ملاحية مميزة وما يترتب على ذلك من آثار قانونية، وهذا الأمر يدعونا إلى البحث على غرار الأسلوب الذي اعتمدهنا لدراسة الملاحة في مضيق هرمز، في الخصائص الملاحية، والطبيعة القانونية لهذه المنطقة، لكي ننتهي من خلالهما إلى تحديد نوع المرور الملاحي فيهما.

ونتناول ذلك في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: الخصائص الملاحية لمنطقة جزر طنب-فرور.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمنطقة جزر طنب-فرور.

المطلب الأول

الخصائص الملاحية لمنطقة جزر طنب-فرور

أن تناطر الجزر وقرب بعضها من بعض، جعل الملاحة في هذه المنطقة محفوفة بالمخاطر بسبب وجود هذه العقبات الملاحية، حيث نجد أن جزيرة "أبي موسى" تبعد عن مضيق هرمز ما

يقارب "86" ميلاً بحرياً، ولا تفصل بينهما وبين جزيرة "طنب الكبرى" إلا مسافة "27" ميلاً بحرياً، ولا تبعد عن إمارة الشارقة إلا مسافة "40" ميلاً بحرياً، وعن الساحل الإيراني "51" ميلاً بحرياً، والمياه بالقرب من هذه الجزيرة ذات أعماق عالية⁽¹⁾ وهي جزيرة مأهولة بالسكان.

في حين تبعد جزيرة "طنب الكبرى" عن جزيرة "قشم" الواقعة في مضيق هرمز مسافة (14.5) ميلاً بحرياً، وعن "طنب الصغرى"، مسافة (7.5) ميلاً بحرياً، وهي مأهولة بالسكان، بعكس الجزيرة الأخيرة "طنب الصغرى"⁽²⁾.

وتبعد جزيرة "طنب الكبرى" عن الساحل الإيراني مسافة تتراوح بين (24 إلى 26) ميلاً بحرياً، في حين تبعد جزيرة "فرور الكبرى" عن هذا الساحل، أي الإيراني، مسافة ما بين (19-20) ميلاً بحرياً⁽³⁾.

(1) الدكتور عبد المنعم عبد الوهاب- جغرافية العلاقات السياسية، دراسة وتحليل تطبيق لعلم الجيوبوليتكس والجغرافية السياسية- وكالة المطبوعات- الكويت- تاريخ، بلا - ص294-298.

(2) الدكتور سالم سعدون- جزر الخليج العربي- دراسة في الجغرافية الإقليمية- دار الحرية للطباعة- بغداد عام 1981- ص176، 180.

- احتلت إيران جزر "طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبي موسى"، بتاريخ 30 / 12 / 1971م على أثر انسحاب بريطانيا من الخليج، على الرغم من أن تاريخ هذه الجزر يؤكد هويتها العربية، حيث كانت تعود لدولة الإمارات العربية المتحدة.
- للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع، انظر كلاً من:

الدكتور طاهر موسى عبد- الاحتلال العسكري الإيراني، لجزر أبي موسى، طناب الكبرى- طناب الصغرى، منشورات وزارة الإعلام العراقية- عام 1983- ص10 وما بعدها.

الدكتور جابر إبراهيم الراوي- الجزر العربية الثلاثة، موقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة- دار الحرية للطباعة- بغداد عام 1981م.

(3) لقد لاحظنا أن أبعاد هذه الجزر عن الساحل التي تحدثت عنها المصادر كانت متضاربة من مصدر لآخر، لذلك اعتمدنا قياس تلك الأبعاد على الخرائط الموجودة لدى مديرية المساحة العسكرية العراقية لعام 1982، توخياً للدقة.

أما جزيرة "فرور الصغرى"، فتبعد عن جزيرة "فرور الكبرى" مسافة (8) أميال بحرية، وهي غير مأهولة بالسكان، ويوجد فيها فنار لإرشاد السفن يظهر على ارتفاع (530) قدماً من هياكل البرج الذي يرتفع ما يقرب من (57) قدماً من أعلى نقطة في الجزيرة، والتي هي عبارة من تل ذي قاعدة صخرية ترتفع (37) متراً عن مستوى سطح البحر⁽¹⁾.

إن اقتراب هذه الجزر من بعضها البعض، على النحو السالف الذكر، أضع على السفن المارة فرصة المناورة التي تتطلبها ضرورات الملاحة، نظراً لضيق الممرات البحرية فيما بينها، وهو أمر أدى إلى وقوع حوادث ملاحية متعددة في هذه المنطقة⁽²⁾.

وإزاء هذا الواقع عمدت المنظمة البحرية الدولية "أيمو"، إلى تحديد ممرات ملاحية دولية لتأمين سلامة الملاحة في هذه المنطقة، وجاء تحديد هذه الممرات الملاحية في مناطق تتوافر فيها أعماق مياه ملائمة تتراوح ما بين (30-50) قامة⁽³⁾.

بحيث أصبحت جزر "طنب الكبرى وطنب الصغرى و فرور الكبرى"، سلسلة فاصلة بين ممري الذهاب والإياب وبالتالي فإن هذه الجزر باتت تشرف بصورة حاسمة على هذين الممرين، لذا أصبحت هذه الممرات جوهرية للملاحة الدولية، حيث لا تماثلها أجزاء أخرى من حيث الخصائص

(1) الدكتور سالم سعدون - مصدر سابق - ص 53، ص 176.

(2) سبق وأن حصل ارتطام أحد السفن المارة في هذه المنطقة بجزيرة "طنب الكبرى"، بعد أن أخطأ ربانها في تقدير أبعاد المسار الملاحية، وعلى الرغم من كون هذا الريان أدرك وقوعه بالخطأ لاحقاً محاولاً استدراكه إلا أنه لم يفلح في تفادي وقوع الحادث لانعدام فرصة المناورة.

أنظر: أحمد علي سبتي وهيفاء جنيدي خلف الله - حالة الملاحة في الخليج العربي - منظمة الأقطار العربية المصدرة للبتول - مجلة النفط والتعاون العربي - المجلد الرابع - العدد الأول - لعام 1978 من 167.

(3) الدكتور عبد المنعم محمد داود - القانون الدولي للبحار - منشأة المعارف بالإسكندرية - عام 1999 - ص 145.

الملاحية لاسيما فيما يخص أعماق المياه والتي كما أوضحنا آنفاً، تزداد عمقاً بالقرب من الساحل الإيراني أكثر مما هي إليه بالجانب العربي في داخل الخليج، بالإضافة إلى انتشار الجزر والشعاب المرجانية في الجانب الأخير أيضاً.

لذلك فإن الجزر القريبة من ممري الذهب والإياب في هذه المنطقة هي جزيرة "سري" التي تبعد (7.5) ميلاً بحرياً عن ممر المغادرة، وجزيرة "فرور الصغرى" التي تبعد عنه (5) أميال بحرية، وجزيرة "قيش" التي تبعد عنه (15) ميلاً بحرياً، وجزيرة "أبي موسى" التي تبعد عنه (7) أميال بحرية⁽¹⁾.

أما ممر الدخول، وكما أشرنا إلى ذلك سابقاً، فإنه ينحصر ما بين جزر "طنب الكبرى، وطنب الصغرى، وفرور الكبرى" من جهة، والساحل الإيراني من جهة أخرى.

حيث تتضح أهمية المنطقة لعموم الطريق الملاحي في الخليج العربي، والذي يمتد من فنار جزيرة "سلامة" في مضيق هرمز إلى فنار "طنب"، في هذه المنطقة، حيث يتحدد اتجاهه جنوب (250) غرباً، والذي يبلغ طوله (87) ميلاً بحرياً أولاً، ثم من فنار "طنب" إلى فنار "ستيفيانك"، واتجاهه شمال (285) غرباً، وطوله (100) ميل بحري-ثانياً، ويرتبط فنار "ستيفيانك" بفنار "شط العرب" مروراً بفناري "كبييل وشول" باتجاه (302 °) غرباً، وحتى مسافة (63) ميلاً بحرياً، ثم يتجه شمالاً (311°) غرباً-ثالثاً⁽²⁾.

لذلك لا بد من دراسة الطبيعة القانونية لمنطقة الممرات البحرية هذه.

(1) الدكتور عبد المنعم محمد داود- المصدر نفسه- ص146.

(2) الدكتور عبد المنعم محمد داود- مصدر سابق- ص147.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لمنطقة جزر طناب-فرور

كما أشرنا إلى أن الملاحة باتت تتأثر بفعل عامل انتشار الجزر في هذه المنطقة، ولغرض إدراك أبعاد هذا التأثير فلا بد من إعطاء فكرة سريعة عن الأثر القانوني المترتب على وجود هذه الجزر، وانعكاساته على الملاحة، من الناحية العملية في هذه المنطقة.

ففي أرجاء الخليج العربي عموماً تتناثر أكثر من (130) جزيرة مختلفة الأحجام⁽¹⁾.

والواقع أن معظم هذه الجزر لم تكن محط اهتمام دول الخليج المشاطئة إذ كانت بمثابة مساحات مشاعة، تعد من العوامل المسهلة للملاحة الشراعية، وبالذات ملاحه الصيد، ويأوي إليها صيادو الأسماك، وغواصو اللؤلؤ إلا أن هذا الأمر لم يستقر على حاله، إذ مع بداية القرن العشرين ظهرت ملامح خلافات بين بعض دول الخليج بشأن عائدية عدد من الجزر ولاسيما المأهولة بالسكان منها.

(1) هناك من يقول أن عدد هذه الجزر يصل إلى (126) جزيرة.

انظر: الدكتور سالم سعدون- مصدر سابق- ص31.

وهناك من يقول أن عدد هذه الجزر يبلغ (130) جزيرة.

انظر: الدكتور عبد المنعم وهاب- الاستثمارات النفطية في الخليج العربي وعلاقتها بتغير المفاهيم للمياه الإقليمية- مجموعة البحوث، المقدمة للندوة العلمية العالمية الأولى لمركز دراسات الخليج العربي- الكتاب الثاني- جامعة البصرة- عام 1975- ص119.

فيه يشير الدكتور إبراهيم العناني- إلى أن عدد الجزر العربية يبلغ فقط (118) جزيرة، وموزعة كالتالي: البحرين، (30)، الإمارات العربية المتحدة (60)، السعودية (13)، قطر (6)، عمان (5)، الكويت (4).

انظر: الدكتور إبراهيم العناني- النظام القانوني للجزر- في مؤلف- قانون البحار الجديد والمصالح العربية- جامعة الدول العربية- معهد البحوث والدراسات العربية عام 1977- ص114.

ومما زاد من نزوع الدول المشاطئة للخليج إلى الاستئثار بهذه الجزر؛ ظهور النفط في هذه المناطق المغمورة القريبة منها، بالإضافة إلى ما يحتويه البعض من هذه الجزر من ثروات معدنية هامة، من جهة، وتبلور الأثر القانوني للجزر في تحديد المجالات البحرية، من جهة أخرى.

إن كل ذلك أدى إلى انعقاد مؤتمر الدمام 1952، لبحث الخلافات القائمة بين عدد من الدول العربية الخليجية، بصدد عائدة بعض الجزر، وخلال هذا المؤتمر أكدت المملكة العربية السعودية أن استخدام الجزر لأعمال الصيد وغيرها كان مشاعاً لجميع عرب الخليج دون التقييد بالجنسيات⁽¹⁾.

ومن الواضح أن موقع هذه الجزر بالنسبة لمضيق هرمز يؤثر على الملاحة المارة من وإلى الخليج العربي بشكل مباشر، بحيث لا تستطيع السفن المارة عبر المضيق إلا أن تمر في منطقة الجزر. وهذا ما دفع منظمة "الأممو"، إلى رسم الممرات الملاحية في هذه المنطقة بصورة تجعل منها استمراراً للممرات المقررة في مضيق هرمز، لذا فإن منطقة الجزر لا يمكن أن تعتبر إلا جزءاً متمماً لمضيق هرمز تخضع لنفس نظام الملاحة المطبق، أو في أبعد الاحتمالات، تشكل هذه المنطقة مضيقاً دولياً مستقلاً يربط "... بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة". وبذلك لا يختلف من حيث النظام القانوني فيه عن بقية المضائق الدولية من هذا النوع.

(1) في هذا المعنى، أنظر: الدكتور سالم سعدون- المصدر السابق- ص34.

فالطريق المار بين الجزر، هو ممر طبيعي يوصل بين جزأين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، ومستخدم للملاحة الدولية، ولا يتوفر خارجه ممر آخر للملاحة الدولية له نفس الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، ولا يتوفر فيه حيز من البحر العالي. ولا ينفي صفة المضيق عن هذا الممر كونه واقعاً بين جزر. فهناك عدد كبير من الممرات الواقعة بين الجزر والتي تعتبر من المضائق الدولية، ومنها على سبيل المثال: مضيق "شوين" الواقع بين الجزر اليابانية والجزر الكورية، ومضيق "الوند" الواقع بين جزيرة سومطرة، وجزيرة جاوة، ومضيق "بونيفاسيو"، الواقع بين جزيرة كورسيكا وجزيرة ساردينا⁽¹⁾.

لذا ينطبق وصف المضائق التي تربط جزأين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية على هذه المنطقة. وفي كلتا الحالتين تخضع الملاحة فيها إلى نظام المرور العابر لا إلى نظام المرور البريء المطبق في البحر الإقليمي العادي.

وتجدر الإشارة إلى أن التصريحات التي سجلتها كل من إيران، وسلطنة عمان، والعراق، حول الملاحة في المضائق الدولية عند توقيعها على اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

فقد ميز التصريح الإيراني، في فقرته الأولى، بين بعض أحكام الاتفاقية التي تعتبر تدويناً لقواعد عرفية مستقرة، وبين أحكام الاتفاقية الأخرى، والتي تم التوصل إليها "نتيجة جهد توفيقى"، والتي لا تعتبر تعبيراً عن عرف موجود. وبالاستناد إلى المادة (34)، من اتفاقية فينا لقانون

(1) الدكتور محمد الحاج حمود- مصدر سابق- ص256.

المعاهدات لعام 1969، التي تقول: "إن المعاهدة لا تخلق التزامات أو حقوق للدول الأخرى دون موافقتها". ولهذا فإنها ترى أن الأحكام التي لا تشكل عرفاً لا تلزم إلا أطراف الاتفاقية.

وتشير بشكل خاص إلى الأحكام المتعلقة بحق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة

للملاحة وإلى فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، وإلى كل القضايا المتعلقة بمنطقة قيعان البحار.

ورغم صحة هذا الرأي من الناحية النظرية، إلا أنه لا يطابق الواقع في تحديده للمواضيع التي

لا يرى فيها عرفاً. خاصة فيما يتعلق بحق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية،

والذي يعتبر ما ورد بشأنه في الاتفاقية عرفاً، وهذا ما أظهرته مناقشات المؤتمر الثالث للبحار⁽¹⁾.

وجاء في تصريح سلطنة عمان، حول المرور البريء، أن المواد (34، 38-45) من

الاتفاقية الأخيرة لا تمنعها من اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية "مصالحها في السلم والأمن" ويبدو

أن عمان تهدف من وراء هذا التصريح إلى إخضاع مضيق هرمز الذي تقع الممرات الملاحية فيه

ضمن مياهاها الداخلية والإقليمية، إلى نظام المرور البريء الوارد في الفقرة 1 من المادة/ 38، وفي

المادة/ 45.

ولكن يبدو أن عمان غير موفقة في هذا التصريح. إذ لا يمكن إخضاع مضيق هرمز، لنظام

"الفقرة 1 من المادة/ 38"، لأنه لا يمكن أن يعتبر مضيقاً، "مشكلاً من الإقليم القاري لدولة

وجزيرة عائدة لها، عندما يوجد في الجانب الآخر طريق بديل". كما لا تنطبق عليه أوصاف المادة/

45، لأنه يربط جزأين من البحر العالي أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة.

(1) الدكتور محمد الحاج حمود- مصدر سابق- ص258.

وبما أن مضيق هرمز، هو مضيق مستخدم للملاححة الدولية، ويطبق فيه نظام المرور العابر، وفق المواد (34 و 37 و 38)⁽¹⁾. لذا فإن من الصعوبة فهم التصريح العماني عند إشارته إلى المادة/ 45.

كما لا تفهم الإشارة في التصريح إلى الحق في "اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية مصالحها في السلم والأمن"، طالما أن المواد (37-44)⁽²⁾. لا تعطي للدولة المشاططة مثل هذا الحق.

ويفهم التصريح العماني في ضوء القلق الناجم عن الوضع الجغرافي لمضيق هرمز، وقرب ممراته الملاحية من سلطنة عمان، إلا أن هذا لا يكفي لتغيير النظام المنطبق على هذا المضيق. ويأتي التصريح العراقي في مواجهة التصريحين الإيراني والعماني المشار إليهما في أعلاه، من كون العراق يقع في نهاية الخليج العربي شمالاً، الأمر الذي يدفعه إلى المطالبة بالمزيد من حرية المرور، ومعارضة أية سلطات تمنح للدول المضائقية. ويتلخص التصريح العراقي، بتطبيق نظام المرور العابر المطبق على

(1) المادة/ 34، من اتفاقية البحار لعام 1982- تنص: "1- لا يمس المرور خلال المضائق المستخدمة للملاححة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاططة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه. 2- تمارس الدول المشاططة للمضائق لسيادتها أو ولايتها رهنأ بمراعاة هذا الجزء، وقواعد القانون الدولي الأخرى".

المادة/ 38 الفقرة (1- 2- 3) من الاتفاقية، تنص على: 1- تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة/ 37، بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق، إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاططة للمضيق وبيد هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية. 2- 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، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاططة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة. 3- يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعاً لما في هذه الاتفاقية من أحكام أخرى منطبقة".

(2) المادة/ 44 من الاتفاقية، تنص: "لا تعيق الدول المشاططة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التخليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يوقف المرور العابر".

المضائق التي تربط جزئين من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة على المرور في الممرات البحرية بين الجزر الواقعة بالقرب من تلك المضائق؛ إذا كانت تلك الممرات محددة من قبل المنظمة الدولية المختصة، وتم فيها الملاحة القادمة من وإلى تلك المضائق.

ويقصد بهذا التصريح تطبيق نظام المرور العابر على المرور قرب الجزر الواقعة في مدخل الخليج العربي وبعد مضيق هرمز مباشرة.

لقد كان احتلال إيران للجزر العربية "الطنب وأبي موسى" عام 1971، وادعاء السيادة عليها بشكل مخالف لوقائع التاريخ ولقواعد القانون الدولي، يعود بالدرجة الأولى إلى رغبتها في إحكام السيطرة على الممر الملاحي في هذه المنطقة والمتمم للممر الملاحي في مضيق هرمز. وهذا ما يؤكد صحة وأهمية الموقف العربي المطالب بعودة هذه الجزر إلى السيادة العربية.

ويمكن القول بوجود عرف دولي مستقر نتيجة التعامل الطويل يقضي باحترام حرية الملاحة في مضيق هرمز، والممر المتمم له بين الجزر، وأن الاتجاه الذي استقر في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وفي اتفاقية عام 1982، يقضي باحترام هذه الحرية باسم "المرور العابر"، وأن أهمية المضيق للملاحة العربية والدولية تجعل من الواجب على الدول العربية جميعاً وإيران الحرص على احترام هذا النظام الملاحي.

الخاتمة

يقع العراق في الجزء الشمالي للخليج العربي، وكذلك تطل إيران عليه من الشمال والشرق أيضاً، وتقع بعض الدول العربية عليه. ويقع مضيق هرمز في منطقة الخليج العربي، ويفصل ما بين مياه الخليج العربي من جهة، ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى.

إن المنطقة المحصورة بين نقطة البداية لمضيق هرمز من جهة عمان وبين نقطة النهاية للجزر القريبة من هذا المضيق من جهة الخليج العربي، أي أن هذه المنطقة تعني "مضيق هرمز وممر جزر طناب-فرور" وهي التي تربط بين بحرين عالين ويفصل بين أراضي دولتين هما إيران شرقاً وعمان غرباً، وبإمكان أي منهما الإضرار بمصالح الدول الخليجية عن طريق التحكم بهذا الممر الاستراتيجي.

الواقع أن هذه المنطقة تتمتع بخصائص جغرافية معقدة رتبت أوضاعاً قانونية مهمة. فمضيق هرمز، يمثل الممر الملاحي الوحيد في الخليج العربي، ويعتبر المرتكز الرئيس للملاحة في هذه المنطقة، ويتممه الممر الملاحي عند منطقة "جزر طناب-فرور"، والذي يعتبر المرتكز الملاحي الثاني.

لذا فإن الحدث عن أهمية مضيق هرمز للملاحة يعني أهمية الممر الملاحي الآخر لمنطقة جزر طناب-فرور أيضاً لأن سفن الذهاب والإياب من وإلى الخليج العربي، لابد وأن تسلك الطرق المحددة في كليهما.

لقد ازدادت حركة الملاحة الدولية في المنطقة بعد اكتشاف النفط في القرن الماضي، وإنتاجه وتصديره إلى مختلف أرجاء العالم. ولهذا شهدت هذه المنطقة تنافساً وصراعاً دوليين، حيث كان مضيق هرمز هدفاً مباشراً للقوى العظمى وبالذات الولايات المتحدة الأمريكية.

إن تغطية مياه المضيق بالبحار الإقليمية للدول المشاطئة له تأثير على النظام القانوني للملاحة فيه. إذ أن وجود شريط من البحر العالي في المضيق صالح للملاحة لا يدعو إلى تطبيق نظام المضائق عليه. وإنما تطبق قواعد الملاحة في البحر العالي شرط أن يكون صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة. وللمضائق أهمية إستراتيجية خاصة، فالمضيق يوفر للدولة الساحلية أو الدول المطلة عليه إمكانية مراقبة سفن الدول الأجنبية بما فيها الحربية المارة عبر المضيق، وإمكانية التحكم في هذا المرور، خاصة أثناء الحروب والأزمات، وكما هو الشأن في مضيق هرمز حيث هددت إيران بغلقه بوجه الملاحة الدولية أبان نزاعها مع العراق، وكذلك استخدمت قوات التحالف الثلاثيني بقيادة الولايات المتحدة هذا المضيق للدخول إلى الخليج العربي، واستخدامه قاعدة بحرية للسفن والغواصات وحاملات الطائرات، للعدوان على العراق في كانون الثاني 1991. وكذلك فرض الحصار الاقتصادي عليه منذ أغسطس آب 1990 ولغاية غزو واحتلال العراق في أبريل نيسان 2003م، من خلال التحكم والسيطرة على مضيق هرمز الذي يعتبر المنفذ البحري الوحيد لدول المنطقة ومن ضمنها العراق.

ونخلص من وراء ذلك بأن مضيق هرمز، هو ممر بحري طبيعي يوصل بين أعالي البحار في خليج عمان، وبين أعالي البحار في الخليج العربي، وبعد الأخذ بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بات هذا المضيق يوصل بين المنطقتين الاقتصاديتين للخليجين المذكورين.

إن هذا المضيق - كونه منفذاً بحرياً وحيداً وليس ممراً اختيارياً لبحر شبه مغلق تشاطئه عدة دول ولم يتحدد وضعه القانوني أو طبيعة الملاحة فيه بموجب اتفاقية إقليمية أو دولية خاصة - يخضع للقواعد والأحكام العرفية والاتفاقية العامة.

بيد أن التغيير الذي طرأ على الوضع القانوني للملاحة في مضيق هرمز هو خضوعه لنظام المرور العابر الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار الأخيرة، بعد أن كان يخضع لنظام المرور البريء قبل هذه الاتفاقية، نظراً لكونه يوصل بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين ومستخدماً للملاحة الدولية، ومغطى بالبحرين الإقليميين لكل من سلطنة عمان وإيران، وبهذا فإن المركز القانوني للمضيق ينسجم وأحكام المواد "1/34 و 37 و 38"، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، والتي أشرنا لها فيما سبق التي تقضي بتطبيق نظام المرور العابر عليه.

مصادر البحث

أولاً: المصادر العربية:

أ- الكتب:

- (1) الأستاذ برزان إبراهيم التكريتي-الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، وتأثيره على أقطار الخليج العربي - طبع الدار العربية-بغداد-1982.
- (2) ابن منظور، لسان العرب-الجزء الأول-بيروت-عام 1956م.
- (3) الدكتور محمد الحاج حمود-القانون الدولي للبحار-بغداد عام 1990م.
- (4) الدكتورة بدرية عبد الله العوضي-القانون الدولي للبحار في الخليج العربي-مطبعة دار التأليف-الطبعة الأولى-الكويت-عام 1976-1977م.
- (5) الدكتور محمد وصفي أبو مغلي-إيران، دراسة عامة-منشورات مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة-عام 1985م.
- (6) الدكتور سعدي علي غالب-النقل البحري-دراسة جغرافية النقل-جامعة الموصل-الطبعة الأولى عام 1985م.

- (7) الدكتور محمد متولي-حوض الخليج العربي-مكتبة الأنجلو المصرية-الجزء الثاني-عام 1977م.
- (8) الدكتورة بدرية عبد الله العوضي-الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار-الكويت عام 1988.
- (9) شارل روسو-القانون الدولي العام-ترجمة: شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد-الأهلية للنشر والتوزيع-بيروت-عام 1982م.
- (10) الأستاذ الدكتور عصام العطية-القانون الدولي العام-الشركة العراقية للطباعة المحدودة-الطبعة الرابعة-عام 1987م.
- (11) الدكتور محمد حافظ غانم-مبادئ القانون الدولي العام-مطبعة نهضة مصر-الطبعة الرابعة-عام 1964م.
- (12) الدكتور محمد طلعت الغنيمي-الوسيط في قانون السلام-منشأة المعارف بالإسكندرية-عام 1982م.
- (13) الدكتور فخري رشيد المهنا-النظام القانوني للملاححة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز-لعام 1980م.

- (14) الدكتور عبد الله شاعر الطائي-النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على مضايق تيران وباب المندب-مطبعة الاستقلال الكبرى-القاهرة-عام 1974م.
- (15) الدكتور علي صادق أبو هيف-القانون الدولي العام-منشأة المعارف بالإسكندرية-الطبعة الحادية عشر-عام 1975م.
- (16) الدكتور عبد المنعم عبد الوهاب-جغرافية العلاقات السياسية، دراسة وتحليل تطبيق لعلم الجيوبوليتكس والجغرافية السياسية-وكالة المطبوعات-الكويت-بلا تاريخ.
- (17) الدكتور سالم سعدون-جزر الخليج العربي، دراسة في الجغرافية الإقليمية-دار الحرية للطباعة-بغداد-عام 1981م.
- (18) الدكتور طاهر موسى عبد-الاحتلال العسكري الإيراني، لجزر أبي موسى-طنب الكبرى-طنب الصغرى، منشورات وزارة الإعلام العراقية-عام 1983م.
- (19) دكتور جابر إبراهيم الراوي-الجزر العربية الثلاثة، موقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة-دار الحرية للطباعة-بغداد-عام 1981م.
- (20) الدكتور عبد المنعم محمد داود-القانون الدولي للبحار-منشأة المعارف بالإسكندرية-عام 1999م.

(21) الدكتور إبراهيم العناني-النظام القانوني للجزر- في مؤلف-قانون البحار الجديد والمصالح العربية-جامعة الدول العربية-معهد البحوث والدراسات العربية-عام 1977م.

ب-الرسائل العلمية:

- عبد العباس كريم حساني-الملاحة في الخليج العربي-رسالة ماجستير معهد الدراسات الأسيوية والإفريقية/ جمهورية العراق / عام 1988م.

ج-البحوث والمقالات:

(1) الدكتور محمد رشيد الفيل-الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي في مواجهة التحديات-محاضرات الموسمين الثقافي-السابع والثامن-1974-1975م-مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع-الكويت.

(2) الدكتور حسين محمد البحارنه-الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، وضرورة التعاون والتنسيق الإقليمي في مجالات التنمية الاقتصادية لموارد المنطقة-جامعة بغداد-عام 1980م.

(3) الدكتور عبد المنعم وهاب-الاستثمارات النفطية في الخليج العربي، وعلاقتها بتغير المفاهيم للمياه الإقليمية-مجموعة البحوث المقدمة للندوة العلمية العالمية الأولى لمركز دراسات الخليج العربي-الكتاب الثاني-جامعة البصرة-عام 1975م.

د-المجلات والصحف:

- (1) صحيفة الاتحاد الوطني الكردستاني-جمهورية العراق-أيلول 2005م.
- (2) ريتشارد هاس ومارتن أنديك-ترجمة شيرين حامد فهمي-الإستراتيجية الأمريكية الجديدة في المنطقة العربية والجوار-مجلة شؤون العصر-العدد 34-تموز-أيلول 2009م. الجمهورية اليمنية-صنعاء.
- (3) الدكتور عبد خليل فضيل-سيطرة العراق على المياه الإقليمية ضرورة قومية-مجلة الجمعية العراقية-المجلد الثالث عشر-مطبعة العاني-بغداد-حزيران 1982م.
- (4) مصطفى نبيل-مضيق هرمز هل يصبح بوابة الحرب العالمية الثالثة-مجلة العربي-العدد/ 256-الكويت-2 آذار 1980م.
- (5) الدكتور محمد الحاج حمود-النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز-مجلة معهد البحوث والدراسات العربية-العدد/ الحادي عشر-مؤسسة الخليج للطباعة والنشر-الكويت-عام 1982م.

(6) أحمد علي سبتي وهيفاء جنيدي خلف الله-حالة الملاحة في الخليج العربي-منظمة الأقطار

العربية المصدرة للبتروول-مجلة النفط والتعاون العربي-المجلد الرابع-العدد الأول-لعام

1978م.

هـ) الوثائق القانونية الدولية:

(1) مجموعة الأحكام-لعام 1949م.