

THE IMPORTANCE OF LEGAL REGULATION OF NAVIGATION IN THE STRAIT OF HORMUZ THROUGH THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) 1982

أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

م ١٩٨٢

Abeer Ahmed Mohammed Alhemeiri¹ & Ahmad Syukran Baharuddin²

¹ (Corresponding author). Ph.D student, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia (USIM). dr.abeeralhemeiri@gmail.com

² Senior Lecturer, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia (USIM). ahmadsyukran@usim.edu.my

Vol. 12. No. 1
December Issue
2021

Abstract

The study aimed to identify the importance of legal regulation of navigation in the Strait of Hormuz under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. The researcher used the descriptive analytical approach because it is commensurate with the nature and subject matter of the study. The importance of the study is evident in the statement of the importance of the legal aspects of the Strait of Hormuz under the rules of international laws, which must be carefully followed given the strategic importance of the Strait of Hormuz. The study resulted in many results, the most important of which is that the Strait of Hormuz is of great importance in international navigation, in addition to the strategic economic importance is well known. The strait is the only sea passage to the Arabian Gulf region, which is considered one of the most vital areas of the world due to the strategic location from a side, and the huge oil reserves from the other side. The study also indicated that showing the rules related to the strait aims to remove the confusion about the traffic system to make the international maritime traffic much easier. The study also proved that the Strait of Hormuz is an international strait to which the Convention on the Law of the Sea of 1982 applies. As it subjects to the provisions of the Convention, particularly the third part of which, entitled "Straits used for international navigation", in articles 34 to 45.

Keywords: Strait of Hormuz, Legal, Regulation, Navigation, United Nations.

ملخص البحث

هدفت الدراسة إلى التعرف على أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، حيث استخدمت الباحثة المنهج

الوصفي التحليلي لأنه يتناسب مع طبيعة الدراسة وموضوعها، وتوضح أهمية الموضوع في بيان أهمية الجوانب القانونية لمضيق هرمز في ظل قواعد القوانين الدولية التي يجب أن تتبع بدقة نظرًا للأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، وقد أسفرت الدراسة عن عدد من النتائج، من أهمها أن مضيق هرمز يتمتع بأهمية كبيرة في الملاحة الدولية بالإضافة إلى أهميته الاستراتيجية والاقتصادية، فهو الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي التي تعتبر من أهم مناطق العالم حيوية بسبب موقعها الإستراتيجي المهم من جهة ولاحتوائها على مخزون نفطي هائل من جهة أخرى، كما أشارت نتائج الدراسة أن إظهار الأحكام المتعلقة بمضيق هرمز لإزالة اللبس بشأن نظام المرور لتيسير حركة الملاحة الدولية فيه، كما أثبتت نتائج الدراسة أن مضيق هرمز مضيق دولي تنطبق عليه اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، ويخضع للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية خاصة الجزء الثالث منها والذي جاء بعنوان "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية" في المواد من الرابعة والثلاثين حتى الخامسة والأربعين.

الكلمات المفتاحية: مضيق هرمز، التنظيم القانوني، الملاحة، الأمم المتحدة.

مقدمة

يدرك الناظر المتأمل في خريطة العالم بوضوح دور المضائق البحرية في ربط أجزاء العالم مع بعض، فعبّر هذه المضائق تتم الملاحة البحرية العالمية وتعتبر وسائلها المتعددة التي تصدر وسائل النقل في عالم اليوم، كما يدرك كذلك الوضع الجغرافي الخاص الذي يمتاز به المضائق والذي يمكنها من التحكم في الملاحة البحرية وبنحها وضعًا استراتيجيًا وقانونيًا خاصًا، وذلك نتيجة لتقارب سواحلها واختفاء المياه الدولية فيها، وهذا الوضع الجغرافي الذي يمكن الدول المشرفة على المضائق من التحكم والسيطرة عليها جعل القوى البحرية العالمية تتسابق لفرض نفوذها وسيطرتها على هذه المضائق ذات الأهمية والبعد الجيوبوليتيكي الخاص. ومضيق هرمز واحد من المضائق المهمة في العالم حيث يعد الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي وبحار العالم، وعن طريقه ينقل النفط الخليج إلى بقية دول العالم. وبناءً على ذلك سوف تتناول المبحثين التاليين وهما:

١. المبحث الأول: مضيق هرمز (التعريف – الأهمية).

٢. المبحث الثاني: التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز.

مشكلة الدراسة

بالرغم من الأهمية الكبيرة التي يتمتع بها مضيق هرمز في حركة الملاحة سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، إلا أن هناك قصور فيما يتعلق بالقوانين الدولية التي فرضت بشأن مواجهة التهديدات بإغلاق مضيق هرمز أو عرقلة حركة الملاحة به، وهو ما يؤدي إلى حدوث اضطرابات في حركة الملاحة الدولية في منطقة الخليج العربي، وبناءً على ذلك ظهرت مشكلة الدراسة وهي: ماهي أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م؟

أهداف الدراسة

يتلخص الهدف الرئيسي للدراسة في التعرف على أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، ويتفرع من هذا الهدف الرئيس عدة أهداف أخرى فرعية، يمكن إنجازها في الآتي:

١. التعرف على ماهية مضيق هرمز وأهميته.
٢. الكشف عن التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز.

أسئلة الدراسة

يتلخص التساؤل الرئيس للدراسة في: ما هي أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م؟، ويتفرع من هذا التساؤل الرئيس عدة تساؤلات أخرى فرعية، يمكن إنجازها في الآتي:

١. ما هي التعريفات المختلفة لمضيق هرمز وبيان أهميته الإستراتيجية؟
٢. ما هي النواحي التنظيمية القانونية للملاحة في مضيق هرمز؟

منهج الدراسة

تسعى الدراسة الراهنة إلى تحقيق العديد من الأهداف من خلال تساؤلات تثيرها الدراسة وتحاول الإجابة عنها في سبيل تحقيق ذلك، فقد استخدمت الباحثة في دراستها المنهج الوصفي التحليلي، بخطواته وإجراءاته والتي تتمثل في جمع البيانات وتحليلها وعرض النتائج وكتابة التقرير النهائي، وذلك لأنه يتناسب مع طبيعة الدراسة وموضوعها.

الدراسات السابقة

أجرى (لعمامري، ٢٠١٦) دراسة هدفت إلى التعرف على التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام

الملاححة الدولية، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن إيران قادرة من الناحية العسكرية أن تقوم بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاححة الدولية، وأن إغلاق إيران لمضيق هرمز أمام الملاححة الدولية يعد عملاً غير مشروع كونه مخالف لقواعد القانون الدولي للبحار، بالإضافة أن التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز لها مبررات سياسية أكثر من ما هي قانونية.

كما أجرى (العلي، ٢٠١٣) دراسة هدفت إلى تحديد ماهية مضيق هرمز، وإلى أي نوع من المضائق ينتمي، فضلاً عن تحديد النظام القانوني الذي ينطبق عليه، وماهي الحقوق التي تتمتع بها الدول التي يقع فيها مضيق هرمز وما هي التزاماتها، والكشف عن حقوق الدول المتشاطئة في الخليج العربي والدول الأخرى بالنسبة إلى السفن التي تمر من خلاله، والطائرات من فوقه، وما حق المرور عليه، هل هو حق مرور بريء أم عابر، وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، أهمها أن مضيق هرمز يعد منطقة صراع دولي بسبب استراتيجيته العسكرية والاقتصادية، وأنه كان ولا يزال موضعاً للصراع الدولي والإقليمي، كما أثبتت الدراسة أن النظام الذي يطبق على المرو في مضيق هرمز هو المرور العابر، أي أنه يجوز للسفن والطائرات بكافة أنواعها المرور بالمضيق، كما أكدت الدراسة أن الدول العربية المطللة على المضيق والدول العربية المتشاطئة غير قادرة على ضمان استقرار وحماية المضيق بسبب ضعفها وعدم قدرتها على حمايته، مما يجعله موضعاً لصراع وتنافس الدول على مر الزمان.

وقد أجرى (كوتزمان، ٢٠١٢) دراسة هدفت إلى التعرف على التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، وذلك في ظل ما تقوم جمهورية إيران الإسلامية من تهديدات للسيطرة على مضيق هرمز، وقد استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، وبناءً على ذلك، توصلت الدراسة إلى عدة استنتاجات تشمل أن التهديدات الإيرانية كانت مدفوعة بفرض عقوبات جديدة متعددة الأطراف على الأرجح تستهدف شريان الحياة الاقتصادي لإيران وهو تصدير النفط ومنتجات الطاقة الأخرى، كما استنتجت الدراسة أن القادة الإيرانيون وجهوا تهديدات وتعليقات مماثلة عندما تعرضت صادرات البلاد النفطية للتهديد، ومع ذلك، وكما حدث في الماضي، فإن احتمال حدوث خلل كبير في حركة النقل البحري في المضيق من شأنه أن يضر بالمصالح الإيرانية، كما أن التهديدات الإيرانية لمضيق هرمز يمكن أن تشكل العديد من السيناريوهات التي يمكن حدوثها في إطار الصراع الأمريكي أو الدولي المحتمل مع إيران.

كما أجرى (العلكة، ٢٠١١) دراسة هدفت إلى التعرف على النظام القانوني للمضيق الدولي، وذلك من خلال دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، وقد استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن أهمية قضية مضيق هرمز في ازدياد مستمر بسبب التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيين بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاححة البحرية في حال تعرض المنشأة النووية لأية ضربات عسكرية، وقد استنتجت الدراسة أيضاً أن إغلاق مضيق هرمز وتعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى زعزعة أسواق النفط العالمية مما يدفع إلى حدوث أزمة عالمية

في الطاقة، وتكون تداعيتها خطيرة على الدول المنتجة والمستهلكة للنفط على حد سواء، كما سيسبب ذلك ارتفاعاً حاداً في سعر النفط مما يترتب عليه ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية وسيوقع بكثير من دول العالم.

وقد قام (شنارس، ٢٠١٠) بدراسة هدفت إلى التعرف على تحديد ما إذا كان إغلاق مضيق هرمز خياراً قابلاً للتطبيق باعتباره آلية انتقامية إيرانية، وزيادة العقوبات من المجتمع الدولي والولايات المتحدة، وهجوم من إسرائيل أو الولايات المتحدة، من خلال التحليل الاقتصادي والاستراتيجي والعواقب العسكرية على إيران والولايات المتحدة ومجلس التعاون الخليجي، من حيث التطورات المستمرة في البرنامج النووي الإيراني والذي تسبب في زيادة قلق ليس فقط للولايات المتحدة ولكن لغالبية المجتمع الدولي، بينما تم فرض عدة جولات من عقوبات الأمم المتحدة على إيران، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن الولايات المتحدة أعلنت علناً أنها لا تدعم تطوير إيران للبرنامج النووي وإرادتها، وفرض تدابير للتأكد من أنها توقف هذه التطورات في حين أن هذه التدابير لم يتم تعريفها بوضوح، بالإضافة إلى أن إيران صرحت بأن الأعمال العدائية الدولية في المجتمع، وتحديدًا الولايات المتحدة أو إسرائيل، قد يؤدي إلى إغلاق مضيق هرمز، بينما استخدمت إيران هذا التهديد في الماضي بشكل أساسي في الحرب العراقية الإيرانية، إلا أنها القوة الكاملة لم تؤت ثمارها أبداً.

أوجه الاستفادة من الدراسات السابقة

أشارت معظم الدراسات السابقة إلى الأهمية والتنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز، حيث ساعدت الباحثة في تحديد أهداف الدراسة الحالية، كما استخدمت الدراسات السابقة عدة مناهج مختلفة، مما أفاد في اختيار المناهج المناسبة لأهداف الدراسة الحالية، كذلك كشفت عن أساليب مختلفة في البحث، وقد أفادت أيضاً في تصميم دراستها، واختيار المنهجية العلمية المناسبة، والتي بلا شك أفادت الباحثة في التوصل إلى نتائج هذه الدراسة، وأخيراً أفادت الدراسات السابقة الباحثة في توضيح الأهمية والتنظيم القانوني للملاحة للمضيق في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وما يتعلق بها من جهود دولية، وإقليمية عملت على وضع الأسس القانونية لمكافحة تلك التهديدات.

أوجه الاختلاف بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية

اختلفت طبيعة الهدف العام والأهداف الفرعية للدراسة، وكذلك المفاهيم على الرغم من الاتفاق حول خصائصها، وقد ركزت الدراسة الحالية على توضيح الأهمية والتنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وبيان ما يجب اتباعه على المستوى الدولي والمستوى الإقليمي لدول مجلس التعاون الخليجي على حد سواء، كما ساعدت في سد الثغرات التي تعوق الجهد الدولية في ظل

قواعد القانون الدولي للبحار والتي تتصدى للتهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق، وبينت الفجوة التي لم تسد في الدراسات السابقة، وهي عدم تعرضها إلى الأهمية والتنظيم القانوني للملاحة في المضيق في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

ما يميز الدراسة الحالية بين الدراسات السابقة

تنوع وشمول الدراسة الحالية، خاصة وأنها تختلف عن الدراسات السابقة والتي تناولت جزئيات معينة من الأهمية والتنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز، فتتفق الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة من حيث الأهداف في بعض متغيرات الدراسة وأهمية التطرق لآليات التعاون الدولي والإقليمي لمكافحة تلك التهديدات، ومواجهة الاختلالات في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

المبحث الأول: مضيق هرمز (التعريف-الأهمية)

تعدد التعريفات لمضيق هرمز فيطلق عليه أحياناً هرمز نسبة لجزيرة هرمز، وأحياناً أخرى يطلق عليه مضيق سلامة، وتأتي هذه الأهمية من كون المضيق بوابة الخليج العربي نحو العالم الخارجي وتمر عبه التجارة بين دول لعالم ودول الخليج العربي والتي تمثل نسبة عالية من حجم التجارة العالمية حالياً بالنظر إلى ارتفاع القوة الشرائية لتلك الدول وتزايد دخلها النفطي ونهضتها الصناعية والعمرانية، وعلى هذا الأساس فإن أهمية المضيق تأتي من أهمية الخليج استراتيجياً وسياسياً واقتصادياً.

المطلب الأول: ماهية مضيق هرمز

١. تعريفه

يوجد العديد من المسميات لمضيق هرمز، فيعرف بأنه مضيق هرمز نسبة للجزيرة (هرمز) التي تقع على مسافة كيلومترين من السواحل الإيرانية (فاضل، ١٩٨٨)، كما يعرف أيضاً باسم مضيق (سلامة) (www.masandam.com)، وذلك في إطار تاريخي حيث أن الجزيرة بعيدة عن المضيق وبناءً على ذلك فإن التسمية الأصح هي مضيق سلامة.

ويعد مضيق هرمز الرابط الوحيد بين الخليج والمياه المفتوحة لبحر العرب والمحيط الهندي، ويقع بين إيران ومنطقة صغيرة منفصلة من سلطنة عمان في شبه الجزيرة العربية، كما يبلغ طول المضيق الذي يُقاس على طول خط الوسط حوالي مائة وأربعة أميال، ولكنه يضيق إلى عشرين ميلاً بحرياً فقط في الطرف الشمالي الشرقي بين جزيرة لارك على الجانب الإيراني، والكووين على الجانب العماني (Wen, 2010).

ومضيق هرمز هو الممر المائي الضيق الذي يشكل مدخل الخليج الفارسي من خليج عمان وفي النهاية بحر العرب. يبلغ عرضه في أضيق نقطة منه ٢٢ ميلاً بحرياً ويقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية، ويحتوي

المضيق على ممران للشحن واحد في كل اتجاه، كما يبلغ عرض كل منها ميلين ويفصل بينهما مسافة عازلة تبلغ ميلين (Ratner, 2018).

ولا شك أن المياه في المضيق تكون أكثر عمقاً في الجانب العربي، وليس في الجانب الإيراني، ووفقاً لذلك فإن البواخر التي تدخل من طريق الغرب تبخر في عمق ٢٨٨ قدم بعيداً عن جنوب شرق رأس دبا ب ١٢ ميلاً إلى الجنوب، و ٥٥ ميلاً إلى جنوبي غرب جزيرة القوين، وبعد ذلك تتجه البواخر إلى الممر بين جزيرة قوين وجزيرة توكل، وبذلك تصل إلى ممر يبلغ عرضه ميلاً واحداً تمر فيه البواخر، وقد تم تحديد منطقة الفصل في الجزء الجنوبي من المضيق، وبالتالي فإن البواخر التي تدخل المضيق من الشرق تلتزم بالشرق والبواخر التي تدخل المضيق من الجنوب تلتزم بمسارها الجنوبي على أن تخرج من المضيق (رمضاني، ١٩٨٤).

ويظل مضيق هرمز هو الممر المائي الوحيد الذي يربط المحيط بمصادر الطاقة في الخليج الفارسي، وبالتالي، يصبح إبقاء المضيق مفتوحاً أمراً حيويًا ليس فقط للمنتجين الإقليميين والمستهلكين الغربيين للطاقة مثل الولايات المتحدة وأوروبا واليابان وأستراليا، ولكن للاقتصاد العالمي بشكل عام (Abraham, 2013). ورغم ذلك فإن مضيق هرمز يعتبر ضحلاً إلى حد ما، لما يشوبه من صخور وتوئات صخرية، وبالتالي تتعرض السفن والبواخر فيه لنوع من الضرر وتعطيل الملاحية، كما أن تلك التوئات تستخدم لزراع الالغام (محمد، ٢٠٠٩).

وتقع غالبية المناطق التي يتم بها إنتاج النفط بالعالم قريباً من المضائق البحرية، ومن ثم فإنها تُعد بمثابة منافذ يتم من خلالها إمداد دول العالم وخاصة الدول الصناعية بالطاقة، وهذا بدوره يؤدي إلى حدوث صراعات عديدة بين الدول التي لها سيطرة على تلك المضائق البحرية، وذلك لضمان عدم عرقلة مصالحها في حالة السيطرة على هذه المضائق أو إيقافها.

ويعتبر مضيق هرمز أحد الممرات المائية المهمة بالعالم، لما قام به في القدم من دور مهم سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي حيث ساهم في النهوض بالتجارة الدولية، والجدير بالذكر أنه في ذلك الوقت لم تكن الملاحة تخضع لأية معاهدات دولية، وإنما كانت تخضع لنظام الترانزيت الذي لا يضع شروطاً على السفن في حالة مرورها بشكل سريع بدون وقوف، لذا فإنه يُعد بمثابة عنق زجاجة في مدخل الخليج العربي، بجانب كونه المنفذ الوحيد للدول العربية التي تطل على الخليج العربي فيما عدا السعودية والإمارات وسلطنة عمان (محمد، ٢٠١٥).

ولا شك أن مسألة تهديد إغلاق المضيق تمثل مشكلة استراتيجية من شأنها أن تؤثر في الإمدادات النفطية العالمية، فضلاً عن تأثيرها في اقتصاد الدول التي تصدره وتستورده، الأمر الذي يؤدي إلى حدوث العديد من الأزمات والمشكلات الاقتصادية نتيجة لقلّة كميات النفط المعروضة وتأخر موعد وصولها، بالإضافة إلى زيادة أسعار النفط زيادة كبيرة، مما بدوره يتسبب في حدوث مشكلات جسيمة للدول التي تستورد النفط، وكذلك للدول التي تنتجها، هذه المشكلات تتعلق بتوفير الكميات اللازمة.

وقبل الحديث عن الموقع الجغرافي لمضيق هرمز لا بد من التعرف على تلك الجزيرة المطلّة عليه والتي ارتبط اسم مضيق هرمز بها، فقد كان اسم هرمز كما يشير "لورومر" يطلق في السابق على مدينة في البر الإيراني ربما كانت بالقرب من خورميناب (لورومر، ٢٠٠٥) وتقع الجزيرة التي كانت في الأصل موقعاً لمدينة هرمز القديمة على بعد ١١ ميلاً جنوب شرق مدينة بندر عباس و٤ أميال إلى الجنوب من البر الإيراني، وتبعد عن خورميناب حوالي ١٩ ميلاً إلى الشرق من الجزيرة التي بناها أردشير أحد ملوك الفرس الساسانيين.

ومع أن أهالي هذه المدينة قد هجرها عام ١٩١٥ ميلادية فإن حاكمها جيرون أو زورون نقل إلى الجزيرة المقابلة لها والتي أصبح اسمها منذ القرن التاسع الميلادي أورمز (هرمز) وتعزى أسباب نقل الجزيرة إلى عوامل دفاعية، وقد حكم العرب مدينة هرمز منذ القرن العاشر ١٢٦٢م ولم تكسب جزيرة هرمز أهميتها في العصر الحديث فقط بل أن أهميتها التجارية ضاربة في قدم التاريخ فقد كانت مدينة هرمز بتجارها من أغني مدن العالم ويشير "حميد بن سلطان الشامسي" إلى تلك الأهمية بقوله "إن هرمز عرفت بحياة الترف التي عاشها سكانها وكان يباع في أسواقها الدمقس والحريز النفيس والجواهر واللآلئ والكهرمان والملابس الموشاة بالذهب والفضة (الشامسي، ٢٠١٩) ومثلما عرفت المدن القديمة في الخليج كسيراف وقيس وهرمز الثراء أصبح مضيق هرمز في الوقت الراهن زمردة الخليج وشريان الحياة الذي تمر من خلاله أخطر وأهم سلعة في العصر الحديث ألا وهو النفط، ومن هنا كان اهتمام العالم وتركيزه أنظاره، خاصة القوى الكبرى حول ما يجري حول هذا الممر من أحداث، خاصة بؤر النزاع والتوتر التي تخيم بظلالها على المنطقة من جراء تصاعد حدة النزاع بين العراق وإيران والتي أدت إلى أضرار بالغة وخطيرة بالنسبة للملاحة عبر المضيق سواء تمثل ذلك بضرب الناقلات التي تعبر من وإلى الخليج أو التفيتيش المستمر للسفن للتأكد من خلوها من حمل الأسلحة للعراق، كل ذلك أضفي على المضيق أهمية كبيرة تضاف إلى كونه المنفذ الوحيد الذي يطل على الخليج العربي بالنسبة للعديد من الدول (ادريس، ١٩٨٠).

٢. الموقع الجغرافي

يربط مضيق هرمز الخليج العربي بخليج عمان والأول بحر شبه مغلق والثاني بحر مفتوح وكلاهما يشكل لساناً بحرياً متصلًا بالمحيط الهندي وينتهي ساحل المضيق الجنوبي عند عمان بينما تطل إيران على ساحله الشمالي الشرقي (اسماعيل، ١٩٨٦) ويحد المضيق من جهة الخليج العربي خط يمتد من رأس الشيخ مسعود على الساحل الغربي من شبه جزيرة مسندم باتجاه الشمال حتى جزيرة هنجام جنوب الساحل الإيراني ويحده من جهة خليج عمان خط يمتد من رأس دبا على الجانب الشرقي لشبه جزيرة مسندم حتى دماغه باخ على الساحل الإيراني ويبلغ طول الخط الممتد من رأس دماغه باخ ٥٢,٥ ميلاً بحرياً ويمثل الخط الحد الشمالي لخليج عمان ومدخل المضيق الجنوبي المفتوح على البحار وهو أقصى عرض له، ويضيق المضيق إلى عرض ٢٠,٥٧٥ ميلاً بحرياً من النهاية الشمالية الشرقية ما بين جزيرة لارك في الجانب الإيراني وقوين الكبرى -

(سلامة وبناتها) على الجانب العماني وهو أدنى اتساع له ويبلغ طول المضيق عند خطة الوسطى ١٠٤ أميال بحرية، وتشكل سلسلة رؤوس الجبال ورأس مسندم معها امتداداً لسلسلة جبال الحجر الشرقي حاجزاً ما بين خليج عمان شرقاً والخليج العربي غرباً ويمتد الخليج العربي الذي يقع المضيق عند مدخله من جهة عمان عبر مضيق هرمز ٥٠٠٠ ميل من رأس مسندم حتى مدخل شط العرب (رمضاني، ١٩٨٦).

أما عرض الخليج العربي فيبلغ عند رأسه ١٤٠ ميلاً وعند مضيق هرمز يبلغ نحو خمسة أميال، أما أقصى اتساع له فيبلغ نحو ٢٠٠ ميل ويبلغ طول السواحل التي تطل على الخليج العربي ٢٠٠٠ ميل (البدر، ٢٠١٢).

ويتراوح أقصى عمق للخليج ما بين ٤٠ - ٥٠ قامة بينما يبلغ عمقه قرب جزيرة مسندم ٨ قامات ويكون الخليج عميقاً قرب الجانب الإيراني عادة، ولكن بالنسبة بمضيق هرمز فإن العمق في الجانب العربي أكثر منه عن الجانب الإيراني وهناك مجموعة كبيرة من الجزر المنتشرة حول المضيق وفي الخليج العربي، والتي برزت أهميتها السياسية والاستراتيجية في السابق وظهرت أهميتها الاقتصادية في الآونة الأخيرة نتيجة ثورة النفط التي شهدتها بلدان الخليج العربي وقد تضاربت دراسات الجغرافيين في عدد هذه الجزر منهم من قال أن عددها دون الخمسين جزيرة ومنهم من قال أن عددها يصل إلى مائة جزيرة ودراسة بعضها فقد تبين أن عددها قد يصل إلى ١٢٦ جزيرة (سعدون، ٢٠١٩).

المطلب الثاني: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق هرمز

لا شك أن مضيق هرمز له أهمية استراتيجية واقتصادية واضحة نظراً لموقعه الجغرافي الجيد، وسيتم ايضاح تلك الأهمية فيما يلي:

١. الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز

يُعد مضيق هرمز أهم بوابة استراتيجية في العالم لأنه يقع على الممر البحري الوحيد للوصول إلى حقول النفط في الشرق الأوسط، كما أنه كان يعتبر نقطة تركيز استراتيجي عالمية لآلاف السنين، حيث كان يمر ما يقارب من ٢١٪ من نفط العالم وثلث كمية النفط المنقولة بحراً عبر هذا المضيق (Kilic, 2020).

ويعتبر مضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي بخليج عمان، أحد أهم نقاط الاختناق في العالم من الناحية الاستراتيجية .. "جغرافياً، المضيق مرتبط بالخليج العربي بخط مرسوم شمالاً من رأس الشيخ مسعود على الجانب الغربي من شبه جزيرة مسندم إلى جزيرة هونغام جنوب الساحل الإيراني، ويرتبط بخليج عمان بخط مرسوم من رأس دبا في الجانب الشرقي من شبه جزيرة مسندم إلى Damagheh-ye Kuh على الساحل الإيراني" (Schnars, 2010).

إن مضيق هرمز يحتل مكاناً متميزاً بين شبه جزيرة مسندم التي تتبع سلطنة عمان والأراضي الإيرانية

في الشمال (www.Masandam.com)، حيث يحيط به الساحل العماني من الجنوب وتحيط به السواحل الإيرانية من جهة الشرق، كما يتمتع هذا المضيق بمجموعة من الجزر مثل قشم وهنجام وهرمز ولارك (السلطان، ١٩٨٤).

٢. الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز

مثلما اكتسب مضيق هرمز أهمية كبيرة خلال القرون الماضية فإن النفط والموقع الجغرافي الاستراتيجي قد أضفي على المضيق أهمية أخرى فائقة، خاصة بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ولدول أوروبا الغربية واليابان، وحتى الاتحاد السوفيتي والكتلة الشرقية المرتبطة معه في السنوات القادمة على حد تعبير خبراء الطاقة، فمضيق هرمز يعتبر ممرًا دوليًا للنفط يربط منطقة تمتلك أكبر إنتاج للنفط في العالم بالأسواق العالمية وأكبر احتياطي له، بحيث أصبح المضيق منفذًا لمرور ناقلات النفط إلى سائر أرجاء المعمورة، لهذا فإن مصالح العديد من دول العالم وعلى اختلاف أحجامها وأوزانها الدولية ونظمها السياسية ومواقعها الجغرافية ومستوياتها الاقتصادية تتعلق أنظاتها بهذه النقطة الاستراتيجية التي تربط الخليج العربي بالمحيط الهندي رغم ما بين تلك الدول من تفاوت في درجات المصالح المرتبطة بهذا المضيق فهي توصف عمومًا بأنها حيوية ومهمة، ويكفي الإشارة إلى أنه في عام ١٩٧٨م قد شهد المضيق ثلثي تجهيزات العالم من النفط (شكارا، ٢٠١٨)

إن المكانة التي تمثلها المنطقة في إنتاج النفط جعلت مضيق هرمز محط أنظار العالم، ويكفي هنا القول بأن إنتاج الخليج من النفط والذي يمر أغلبه عبر مضيق هرمز يمثل كذلك ثلثي إنتاج أوبك ونصف كميات النفط المباع في الأسواق العالمية وهو أيضًا يمد اليابان بحوالي ٨٠٪ من احتياجاتها النفطية وحوالي ٦٥٪ ثم إلى ١٥٪ بالنسبة لاحتياجات أوروبا الغربية وأمريكا على التوالي.

وفي عملية تقويم لأهمية شحنات النفط التي تعبر الخليج إلى بعض الدول الغربية والعالمية الأخرى فإن كبير الناطقين باسم الخارجية الأمريكية "جون هيوز" صرح خلال عام ١٩٨٣م بأن الولايات المتحدة تحصل على ٨٪ من نفطها من الخليج، في حين أن اليابان ودول أوروبا الغربية، وبعض الدول النامية بدرجة أكبر تحصل على نفطها من الخليج وكشف مسئول نفطي رفيع المستوى في اليابان خلال عام ١٩٨٣ كذلك بأن اليابان تحصل على ٦٣٪ من وارداتها النفطية عبر مضيق هرمز كما لاحظت نشرة "أويل ريبورتس" أن إغلاق مضيق هرمز سيحرم العالم من حوالي ٨ ملايين برميل يوميًا من النفط وأنه مهما حاولت الدول النفطية من خارج الخليج العربي زيادة إنتاجها لتعويض هذا العجز سيظل هناك نقص في الاحتياج العالمي يقدر من ٣,٥ إلى ٤,٥ مليون برميل يوميًا. أما "كاسبارواينبرجر" وزير العالم الأمريكي السابق بحكومة الرئيس "رونالد ريغان" فيؤكد أهمية مضيق هرمز الاقتصادية والاستراتيجية بقوله خلال عام ١٩٨٣ "بأنه بالرغم من أن المكسيك وكندا وبريطانيا وبترول بحر الشمال - يصدر إلى الولايات المتحدة الأمريكية كميات من النفط أكبر مما تصدره السعودية إلا أننا لا ننظر إلى المسألة انطلاقًا من احتياجات الولايات المتحدة الأمريكية فقط، فحقول

النفط أهمية بالنسبة للعالم الحر ولدول الخليج الساحلية الغربية ويجب إبقاء مضيق هرمز مفتوحًا لهذه الأسباب وسياستنا الأساسية هي أن حقوق الملاحة الحرة أمر حيوي ينبغي صيانته" (صحيفة الانباء الكويتية، ١٩٨٤). ومن خلال تلك التصريحات والتأكيدات يتبين لنا مدى تعلق العالم نحو مضيق هرمز، ومدى أهميته بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية والتي ستظل كما يشير خبراء الطاقة في حاجة ماسة في المستقبل المنظور إلى هذه المورد الحيوي والهام. من هنا لا غرابة إذا سمعنا عن خطط توضع للحفاظ على أمن هذا الممر الحيوي، والدفاع عنه في وجه أية قوة طامعة في السيطرة عليه، انطلاقًا من الاعتماد المتزايد على واردات النفط والذي يمر أغلبه بمضيق هرمز. أن واردت دول أوروبا الغربية النفطية من الخليج العربي قد ارتفعت بين عامي ١٩٦٤م و١٩٧٧م من ٥٨,٩٪ من مجموع استهلاكها النفطي العام إلى ٦٤,٨٪. أضف إلى ذلك انه إذا اعتبرنا ازدياد استهلاك النفط بمقياس النسب المئوية بالنسبة للطاقة الأولية المستهلكة في أوروبا الغربية قد زادت اعتمادها على الخليج العربي بقدر أكبر مما توحى به الأرقام الخاصة لنفط الخليج منسوبة إلى المجموع العام للنفط المستهلك، فبالنسبة للطاقة الأولية (النفط الخام) أي الطاقة التي لم يجر اخضاعها لأية عمليات تحويل أو تبديل.

وتتجلى أهمية المضيق من الناحية الاقتصادية في كونه ممرًا هامًا بشكل عالمي، حيث يستخدم في نقل النفط الذي يمثل أكبر احتياطي دولي في العالم وفي الأسواق العالمية، كما أن هذا المضيق يتحكم في أمن الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا الغربية واليابان، حيث إن لكل تلك الدول مصالح تحميها في هذا المضيق. فعلى سبيل المثال، تهتم الولايات المتحدة الأمريكية بمصالحها الحيوية في مضيق هرمز التي تتعلق بالاستيراد من الخليج العربي ومن المملكة العربية السعودية وإيران بشكل خاص، أما اليابان فتعتمد مصالحها الخاصة باستيراد النفط من الخليج العربي الذي تعتمد عليه اعتمادًا كبيرًا، وتهتم الدول الأوروبية بالنفط الذي يصل إليها من خلال العبور بمضيق هرمز أيضًا، فيصل ذلك النفط للسوق العالمية من خلال هذا المضيق. وبناءً على ذلك فإن دول قوية وذات تأثير قوي على العالم مثل اليابان ودول غرب أوروبا يعتمدون على المضيق بشكل كبير في إمدادهم بالنفط الخليجي، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتمد عليه بشكل جزئي، فإن النفط يمر من خلال مضيق هرمز إلى راس الرجاء الصالح ومضيق ملقة والمضائق الاندونيسية، وأي تهديدات تنال هذا المضيق تمثل خطرًا داهيًا على مصالح تلك الدول وعلى النفط وانتقالاته واسعاره وارتفاعها وانخفاضها في السوق العالمية.

وتوجد العديد من الصراعات بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق في إطار فرض النفوذ على ممرات مضيق هرمز، حيث يتم العمل بهذا المبدأ بطريقة إستراتيجية بين الدولتين للوصول لأهدافهم، وقد تجلّى هذا المبدأ في الصراع على الخليج العربي والسيطرة على مضيق هرمز وموارد الخليج العربي بشكل عام، حيث أن مضيق هرمز يعد بوابة للخليج العربي (فاضل، ١٩٨٨).

وتعمل دولة الولايات المتحدة الأمريكية على حماية مصالحها في تجارة النفط الخليجي وانتقاله إلى

الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا واليابان من خلال مضيق هرمز (رمضاني، ١٩٨٤)، كما تعمل الولايات المتحدة الأمريكية على تحجيم نفوذ الإتحاد السوفيتي في خليج هرمز وتعطيل تحكمه في التجارة من خلاله، حيث أن هذا المضيق يشكل منطقة حيوية لتجارة الولايات المتحدة الأمريكية وانتقال النفط الخليجي بمرونة، أما الإتحاد السوفيتي، فتسعى الدولة بعد الانفصال إلى التخلص من التهديدات المتواصلة التي يشكلها الغرب على مصالح الإتحاد السوفيتي الاقتصادية، حيث ترى كل جماعة أن السيطرة على مضيق هرمز تمثل سيطرة على موارد النفط في الخليج العربي والإمدادات التي تصل للغرب بشكل عام (فرحات، ٢٠٠٣).

وفي إطار وصول هذه الدول لتلك الأهداف، تعمل الولايات المتحدة الأمريكية بالإضافة إلى الإتحاد السوفيتي على تكثيف الوجود العسكري والسياسي بشكل خاص في المنطقة بجوار مضيق هرمز، حيث يتم من خلال ذلك حماية السفن التي تمر في المضيق من الهجمات والتهديدات المتكررة.

وتسعى الولايات المتحدة الأمريكية ودول الإتحاد السوفيتي إلى فرض السيطرة على الإمدادات النفطية الخليجية، حيث أن السيطرة على تلك الإمدادات تعني السيطرة على مجال تجارة النفط في العالم، وتعطيل الملاحة في مضيق هرمز ينذر بحدوث كارثة اقتصادية عالمية تطال جميع الدول، وقد يؤدي ذلك إلى وجود تدخلات عسكرية ضارة بالجميع ومؤثرة على مصالح الدول الخليجية والدول التي لها مصالح عن طريق السفن التي تمر في خليج هرمز (محمد، ٢٠٠٩).

المبحث الثاني: التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز

اهتم القانون الدولي للبحار بالمضايق الدولية ومنها مضيق هرمز، فعقدت اتفاقية قانون البحار، وبعد ذلك وجد المجتمع الدولي أن من الضرورة السير قدماً لتنظيم البحار واستغلالها وتنظيم المضايق الدولية منعا للحروب، فقد تمكن المجتمع الدولي من خلال منظمة الأمم المتحدة من عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعقودة عام ١٩٨٢م، والتي حددت أنواع المضايق الدولية والحقوق المترتبة عليها، لهذا فإن لمضيق هرمز أهمية كبيرة كونه المنفذ الوحيد لسبع دول عربية والمنفذ لإمدادات النفط في العالم، وإن الاهتمام به يعني الاهتمام بحقوق الدول المتشاطئة والدول الأخرى غير المتشاطئة.

المطلب الأول: مضيق هرمز وقانون البحار

يمثل مضيق هرمز مضيئاً يتم استعماله بشكل دولي ويخضع لقواعد القانون الدولي، حيث يربط مضيق هرمز بين بحرين عالميين وهما خليج عمان والخليج العربي، ووفقاً لذلك فإن الاتفاقيات العالمية واتفاقية الأمم المتحدة تسمح بالعبور من مضيق هرمز لجميع السفن والطائرات من خلال محيط هذا المضيق، وبالتالي فإن تعطيل الملاحة في هذا المضيق تعتبر خرقاً واضحاً لمعايير وقواعد الاتفاقيات والقوانين الدولية (فاضل، ١٩٨٨).

أما عن الأحكام القانونية الخاصة بالمضايق والتي تمت مناقشتها في الدورات المختلفة للمؤتمر الثالث

للأمم المتحدة لقانون البحار منذ عام ١٩٧٤م، فقد حدثت العديد من الخلافات بين الدول الكبرى والدول النامية قبل التوقيع على الاتفاقية الجديدة لقانون البحار، حيث إن الدول الكبرى بشكل عام وافقت على بقاء المضائق التي يتم استخدامها في الملاحة الدولية كمضايق متاحة للمرور الحر العابر لجميع السفن، ويشمل ذلك السفن الحربية والطائرات، وقد تبنت إيران هذا المبدأ ودافعت عنه وعن تطبيقه (محمد، ٢٠٠٩).

يمكن دراسة القواعد العامة للمضايق من خلال القانون الدولي، واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وقد أبرز حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو في ٩ نيسان ١٩٤٩م أهم هذه القواعد، وتلقى الفقه الدولي ذلك الحكم بتلهف باعتبار إنه يرسى قاعدة دولية عرفية للملاحة عبر المضائق الدولية واخذت المحكمة آنذاك بالوضع الجغرافي للمضيق (الطائي، ٢٠١٦).

وفي مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م صيغت عدة اتفاقيات دولية من بينها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وقد وضعت هذه الاتفاقية في المادة ٤/١٦ القاعدة التي تحكم المضائق "لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البري، في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية (عامر، ٢٠١٨).

ولم يكن هناك خلاف حول المضائق عندما كانت حدود البحر الإقليمي ثلاثة أميال بحرية وبما يؤثر على الملاحة عبر المضائق الدولية، لكن وبعد أن أقرت المجموعة الدول إمتداد البحر الإقليمي بحدود ١٢ ميل بحري تغير الوضع القانوني لكثير من المضائق، ودخلت ضمن البحر الإقليمي للدول المشاطئة للمضيق، إلا أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لم تفرض نصوصاً خاصة بالمضايق مما جعلها قاصرة عن مسايرة التطور في مجال الملاحة الدولية وعلوم البحار (السلامي، ١٩٩٠).

أما الدول النامية التي تطل على هذه المضائق، فقد سعت إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على الممرات المائية الدولية، حيث يجب إخضاع تلك الممرات إلى أنظمة تقنن حركات المرور البريء، وقد تبنت سلطنة عمان هذا القانون ونادت بتطبيقه، ويرجع ذلك إلى أن الممرات المائية التي تتخلل مضيق هرمز تقع في إطار البحر الإقليمي لسلطنة عمان، وعلاوة على ذلك، فقد اتخذت دولة العراق موقفاً مخالفاً حيث دعت إلى تطبيق حق المرور العابر بشكل عام وشامل لكل السفن التي تمر من خلال هذا المضيق (علي، ١٩٨٢).

المطلب الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م والتنظيم القانوني الواجب تطبيقه على

الملاحة في مضيق هرمز

لقد أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تنظيمًا خاصاً للملاحة عبر المضائق الدولية بحسب أنواعها التي سوف نتناولها بالبحث بموجب نصوص المواد (٣٤-٤٥) جاءت أكثر وضوحاً حين ميزت الاتفاقية بين ثلاث فئات من المضائق الدولية:

- أ. **الفئة الأولى:** المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة، وقد نصت المادة "٣٥" من الاتفاقية "إن ما تضمنته الاتفاقية من أحكام لا يغير من الوضع القانوني للمضايق المنظمة بموجب اتفاقيات خاصة قائمة ونافاذة"، كما حددت المادة أن يكون الاتفاق متعلقاً بالمرور في المضيق، وأن يكون قائماً ونافاذاً منذ زمن طويل بما يفيد استمرار حكمه على المضيق بأكمله أو جزء منه.
- ب. **الفئة الثانية:** المضايق التي يزيد اتساعها عن عرض البحر الإقليمي للدول المشاطئة بحيث يتوافر طريق في أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة فإنه يطبق نظام المرور الحر على الممرات الواقعة في تلك المناطق البحرية وقد نصت المادة "٣٦" من الاتفاقية " ما دامت هذه الطرق على درجة مماثلة للطرق داخل المضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدوغرافية".
- ج. **الفئة الثالثة:** وهي نوعان من المضايق بحسب المناطق البحرية التي تربط بينها وقد وضت الاتفاقية نظامين للمرور عبر هذه المضايق.

النوع الأول: المضايق التي ينطبق عليها نظام المرور العابر وبينت المواد من (٣٧-٤٤) من الاتفاقية تطبيق هذا النظام، وإستثنت المادة "٣٨" تطبيق نظام المرور العابر على المضايق المشكلة بجزيرة تابعة لدولة شاطئية مع وجود طريق ملاحي في أعالي البحار، أو منطقة إقتصادية خاملة.

النوع الثاني: المضايق التي ينطبق عليها نظام المرور البري، وبينت تطبيق هذا النظام المادة ٤٥ من الاتفاقية وهنا برمعة الفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية (مدني، ١٩٨٦).

وتنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على اعتماد حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضايق التي يتم استخدامها في الملاحة الدولية، وقد حددت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي يسمح لها بالمرور من خلال المضايق، كما حددت الاتفاقية حقوق وواجبات الدول الساحلية التي تطل على المضايق وممراتها.

ويمكن تطبيق تلك الأحكام على مضيق هرمز بالشكل التالي:

- أ. تشمل حقوق الدول الساحلية ألا يتعرض نظام المرور في المضايق لنظام قوانين المياه في تلك الدول، ولا يجب أن تمس حقوق الدول الساحلية التي تطل على المضيق ولا المجال الجوي والبري لتلك الدول.
- ب. تكفل القوانين حق المرور العابر لجميع السفن والطائرات بشكل عام، ويشمل ذلك السفن التجارية والسفن غير التجارية والسفن الحربية على حد سواء.
- ج. يجب على السفن والطائرات التي تمر في مجال المضيق أن تمر دون إبطاء وبدون تشكيل أي تهديدات على السفن والطائرات المتواجدة في المكان، وذلك في إطار الحفاظ على سلطات الدول الساحلية التي تطل على المضيق وممراته، ويعد انتهاك تلك القوانين والأحكام انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي

التي ينص عليها ميثاق الأمم المتحدة، ويجب على السفن والطائرات التي تمر في محيط المضيق أن تلتزم بالنظم والإجراءات المتبعة في هذا الشأن بشكل علمي.

د. من الضروري ألا تعيق الدول الساحلية التي تطل على المضيق والخليج العربي المرور العابر للسفن من خلال المضيق، وفي ذلك الشأن يجب أن تحرص تلك الدول على إعلام السفن بأي خطر قد يهدد السفن والملاحة داخل المضيق أو التحليق فوق المضيق، ولذا لا يمكن لتلك الدول أن توقف حركة السير في المضيق.

هـ. يجب أن تعمل الدول المطلة على المضيق وممراته على تهيئة الملاحة في المضيق للسفن، وذلك عملاً بالقوانين الدولية المعمول بها في العالم، ويجب الإشارة هنا أنه لا يوجد تمييز بين جنسيات تلك السفن (محمد، ٢٠٠٩).

ولا شك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تم العمل بها في عام ١٩٨٢م والتي تتبع مجلس الأمن الخاص بهيئة الأمم المتحدة حددت تلك الاتفاقية سلطة التدخل في النزاعات سواء بالسلم أو بالتدخل العسكري، حيث أن مجلس الأمن الدولي له الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لردع التهديدات التي تطل الملاحة في المضيق بواسطة أي دولة، وتشمل تلك الإجراءات إجراء تدخلات عسكرية عاجلة في حالة عدم صلاحية الإجراءات الخاصة بالعقوبات الاقتصادية والسياسية.

ويعتبر مضيق هرمز من أهم طرق المواصلات البحرية في العالم وطبقاً لقواعد القانون الدولي، تتمتع كافة السفن بحق المرور عبر المضائق وقد كان النظام القانوني المطبق على الملاحة الدولية في مضيق هرمز هو نظام حق المرور البريء، لكافة السفن إنسجاماً مع نص المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٨٥م، علماً أن هذا النوع من الملاحة يخضع لتقدير الدولة المضائقية الأمر الذي يمنحها سلطات واسعة في إعتبار المرور بريئاً أو غير بريء، وهذا الحق (المرور البريء) مقرر وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفية ومجمع عليه في العمل وفي الفقه والقضاء الدوليين وقد أشارت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو إلى "المرور في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار أو جزء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية شريطة إن يكون المضيق ضيقاً ومتكوناً بصورة طبيعية".

ويلاحظ أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٨٥م لم تضع نصاً منفصلاً للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، إنما ورد ذلك ضمن اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٨٥م، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ووضعت نصوصاً مفصلة خاصة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وعليه فإن النظام القانوني الذي يخضع له مضيق هرمز هو ذلك النظام المقرر وفقاً للاتفاقية المذكورة.

كان موضوع المضائق الدولية محل خلاف كبير بين الدول المضائقية والدول البحرية الكبرى، والدول المستخدمة للمضائق.

وفي الجزء الأول من هذه الدراسة بحثت إتجاهات الدول حول موضوع المضائق وقد توصلت الاتفاقية إلى ثلاثة أنواع من الملاحة للمرور عبر المضائق الدولية: المرور الحر، المرور العابر والمرور البرئ، (نصوص المواد ٣٤-٤٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢) وما يهمنا في هذا الموضوع هو دراسة التكييف القانوني لمضيق هرمز.

إن تنظيم الملاحة عبر المضائق الدولية إما أن يكون بموجب قواعد اتفاقية خاصة بها، أو بموجب قواعد اتفاقية خاصة بها، أو بموجب قواعد القانون الدولي الأخرى، ومضيق هرمز من المضائق التي لم تنظم الملاحة فيه بموجب اتفاقيات خاصة به، وعليه فإن قواعد القانون الدولي هي التي تحكم الملاحة فيه والتي من أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي وضعت نظاماً خاصاً للمضائق (الراوي، ٢٠١٩).

يستخلص من خلال ذلك أن مضيق هرمز عبارة عن:

١. ممر مائي طبيعي ضيق.
٢. يصل بين جزئين من البحار العالية.
٣. ذو أهمية عالمية.
٤. ممر دولي ومنفذ وحيد لبحر شبه مغلق هو الخليج العربي (عامر، ٢٠١٨).

وقد عرف المضيق ضمن القواعد العامة للقانون بأنه ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزئين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية وهو ما استقر عليه الفقه والقضاء الدوليان في تعريف المضائق، وعليه فإن مضيق هرمز قد أضاف شرطين مهمين على طريق إعتبره مضيقاً دولياً، يتمثلان في أنه ذو أهمية عالمية، كما يربط بحراً شبه مغلق بالبحار العالية، وهذان الشرطان يتطلبان منا الإشارة إلى بحث موضوع البحار شبه المغلقة (المادة ١٢٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢) نظراً لأن مضيق هرمز يربط بحراً شبه مغلق بالبحار العالية.

وقد أشار موضوع البحار شبه المغلقة نقاشاً حاداً في المؤتمر الثالث لقانون البحار خصوصاً من قبل الدول الواقعة على الخليج العربي نظراً لحاجتها إلى وضع نظام شامل للملاحة عبر مضيق هرمز. ومن خلال مناقشات المؤتمر طرح مندوب دولة الإمارات أمام المؤتمر تصوراً حول البحار شبه المغلقة اشتمل على النقاط التالية :

١. حيث يحتوي البحر شبه المغلق على منفذ أو مضيق يكون مستخدماً في الملاحة الدولية، فإن جميع السفن والطائرات تتمتع فيه بحرية الملاحة والتحليق.
٢. يطبق نظام المرور البرئ على المنافذ أو المضائق الواقعة على البحار شبه المغلقة.

٣. لا يؤثر نظام المرور في المركز القانوني للمياه الإقليمية التي تكون منفذاً للبحار شبه المغلقة أو المضيق، وحيث إن مضيق هرمز يقع على منفذ بحر شبه مغلق، فإنه من فئة المضائق الدولية.

وقد إقترح مندوب العراق تصور بلاده بالنسبة للمرور إلى البحار شبه المغلقة في حق السفن التابعة لجميع الدول في الملاحة الحرة في المضائق التي تصل بين جزءين من أعالي البحار، سواء كانت بحاراً مفتوحة أو شبه مغلقة (رشيد، ١٩٨٠).

وتبلورت الإتجاهات بشأن المرور عبر المضائق ومنها مضيق هرمز في إتجاهين رئيسيين يمكن تلخيصها في الآتي:

أ. **الإتجاه الأول:** تبنته الدول المضائقية ويدعو إلى تطبيق نظام المرور البري، وهو نظام يمنح الدول المضائقية حق وقف الملاحة مؤقتاً (المادة ١٢٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢).

ب. **الإتجاه الثاني:** بينته الدول غير المضائقية ويدعو إلى تطبيق نظام المرور الحر، وهو نظام يمنح لها حق استخدام المضائق استخداماً يتفق ومصالحها، ويضمن مرور سفنها (عبر المضائق) دون عوائق من قبل الدول المضائقية.

وبالنسبة لمضيق هرمز تبنت كل من سلطنة عمان وإيران الإتجاه الأول بتطبيق نظام المرور البري بينما تبنت الدول الخليجية الأخرى تطبيق نظام المرور الحر عبر المضيق (الراوي، ١٩٨٩).

أما عن آراء التعارض القائم بين الدول في تطبيق نظام معين في المرور عبر المضائق تم التوصل إلى الاتفاق على نظام جديد للمرور عبر المضائق المستخدمة عرف "بحق المرور العابر"، وقد ورد النص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م في المادة "٣٧" من الاتفاقية على هذا النوع من المرور كما يلي: "ينطبق هذا الفرع- المرور- العابر- على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، بينما عرفت المادة ٢/٣٨ المرور العابر بأنه: "العبور المتواصل السريع كما جاء في المادة "٣٧" ولا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة" (نصوص المواد ٣٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م).

من خلال بحثنا في النظام القانوني لمضيق هرمز، نجد أن نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م في المواد "٣٧" و ٢/٣٨ تنطبق على الملاحة في مضيق هرمز، وبالتالي يمكننا القول بأن نص المادة ٣٧ من الاتفاقية ينطبق على التكييف القانوني لمضيق هرمز، وذلك بتطبيق نظام المرور العابر، حيث إنه بتطبيق القواعد العامة على المضيق وجدنا بأنه ممر طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار العالية،

ويستخدم في الملاحة الدولية، بالإضافة ما سبق الإشارة إليه بأنه ذو أهمية عالمية ومنفذ وحيد لبحر شبه مغلق .

وبالتالي يمكن أن نستخلص أن مضيق هرمز مضيق دولي وفقاً للقواعد العامة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، ينطبق عليه نظام المرور العابر المنصوص عليه في المادة ٢/٣٨ ونظامه المنصوص عليه في المادة ٤/٣٧. (حمود، ٢٠١٨)

الوضع القانوني لمضيق هرمز والتهديدات المحتملة بإغلاقه

تلجأ العديد من الجماعات إلى تهديد وتعطيل الملاحة في مضيق هرمز لتحقيق مصالح شخصية لهم، حيث تلجأ بعض الجماعات إلى سد طريق الملاحة أو قفل المضيق بشكل كامل، وذلك من خلال سد الطريق أمام ناقلات النفط التي تمر عبر مضيق هرمز، وتستطيع تلك الجماعات الوصول لهدفها من خلال سد الجزء الذي يقع بين الساحل الجنوبي لجزيرة قشم الإيرانية والشواطئ الشرقية التي تطل على جزيرة سلمى والغنم الإيرانية التي تطل على الساحل العماني، كما قد تلجأ بعض الجماعات إلى طريقة فعالة تتمثل في ضرب ناقلات النفط التي تعبر المضيق.

وعلى سبيل المثال، في خلال الفترة من عام ١٩٨٢م إلى ١٩٨٧م تم ضرب العديد من ناقلات النفط في المضيق، فقد يتم استغلال المدفعية والجوية والبحرية الخاصة بأي دولة أو جماعة في استهداف ناقلات النفط والسفن التي تمر عبر المضيق، وعلاوة على ذلك، قد تلجأ بعض الجهات والجماعات إلى زرع الألغام في المضيق كوسيلة لتعطيل الملاحة في المضيق.

أما في عام ١٩٨٣م فقد بدأت إيران تهديداتها التي تتعلق بالملاحة في المضيق، وبناءً على ذلك قام الرئيس الأمريكي "رونالد ريغن" في عام ١٩٨٤م بتحذير إيران من عواقب أفعالها وغلق مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية، وفي ذلك الشأن صرح الرئيس الأمريكي بأن "ليس من قوة يمكن أن تجعلنا نسمح على إغلاق هذا المجرى المائي الحيوي، ونحن مصممون على أن يظل مفتوحاً للملاحة وبمنأى عن أي تهديد" (مقلد، ١٩٨٧).

وقد وافقت الدول على المقترح الأمريكي باعتبار المضيق مفتوحاً للملاحة البحرية بحماية دولية وحماية من دول مجلس التعاون الخليجي، حيث يمكن القول أن حماية الملاحة البحرية في المضيق تعد مسؤولية مشتركة بين دول مجلس التعاون الخليجي ودول العالم التي تستخدم المضيق لعبور سفنها التجارية والحربية ولحماية مصالحها بشكل عام في الخليج العربي، ويجب الإشارة هنا إلى أن رأي الولايات المتحدة الأمريكية في هذا الشأن مغاير للواقع الذي تستشعره الشعوب، فما تلك الحماية إلا حماية لمصالح الولايات المتحدة الأمريكية نفسها وحماية لانتقال النفط الخاص بها من الخليج العربي إلى الأسواق العالمية.

وأثناء اندلاع الحرب التي تتعلق بحرب ناقلات النفط في الخليج العربي في عام ١٩٨٤م، عملت

الإدارة الأمريكية على تحجيم المخاوف التي طالت فكر دول مجلس الخليج العربي آنذاك، حيث اهتمت الولايات المتحدة الأمريكية بتوضيح أن أي تدخل للولايات المتحدة الأمريكية في إطار الملاححة في مضيق هرمز لا بد وأن يكون من خلال الرجوع لسلطة دول الخليج العربي أولاً، كما يجب استشارة الدول الأوروبية وأعضاء حلف الناتو، وبناءً على ذلك، لا يكون القرار فردياً، وعلاوة على ذلك، فقد أوضحت الولايات المتحدة الأمريكية أنه لا يمكن لدولة إيران أن تقوم بأي تدخلات عسكرية في إطار تعطيل الملاححة في مضيق هرمز، حيث أن إيران تعتمد اعتماداً كلياً على مضيق هرمز في تبادلاتها التجارية والاقتصادية، ووفقاً لذلك قد تلجأ إلى حماية مصالحها في تلك المنطقة (مقلد، ١٩٨٧).

وفي هذا الشأن يمكن القول أن الولايات المتحدة الأمريكية هي الجهة التي تبادر بالتدخلات في حالة وجود أي محاولات لغلق مجال الملاححة البحرية في مضيق هرمز، وتؤكد على ذلك المبدأ التصريحات المتعددة التي صرح بها قادة الولايات المتحدة الأمريكية العسكريين، حيث صرح قائد القوات الأمريكية في الشرق الأوسط بأن: "إذا أغلق مضيق هرمز، فإن أمريكا ستتدخل عسكرياً" (فاضل، ١٩٨٨).

ومن الجدير بالذكر أن العديد من الدول تلجأ إلى التدخل والسيطرة على مجريات الأمور في مضيق هرمز، وذلك لما له من أهمية محورية في التجارة الدولية وانتقال النفط من الخليج العربي، فقد يكون هذا التدخل في شكل إعاقه للملاححة في المضيق، وقد يكون في شكل محاولات لرجوع الملاححة إلى طبيعتها في المضيق، وفي غالب الأمر، تنجح تلك الدول في خلق مبررات للتدخل السلمي أو الإيجابي (فاضل، ١٩٨٨). ورغم ذلك، فقد استمرت التهديدات الإيرانية في استفزاز القوى الكبرى وتعطيل مصالحهم في مضيق هرمز وذلك بمحاولة إغلاقه، حيث يشير آخر تصريح رسمي "لهاشمي رفسنجاني" في عام ١٩٨٦م إلى وجود تهديد صريح من الجانب الإيراني، حيث إن دول الخليج متواطئة مع العراق في الحرب (العراقية الإيرانية) وإيران ستمارس حقها في التصرف بحزم ضد هذه الدول بإغلاق مضيق هرمز لمنع دخول سفنها منطقة الخليج العربي"، كما تم التأكيد على هذه التهديدات من قبل "رافسنجاني" في أيار عام ١٩٨٧م ويمكن القول أنه: "إذا وجدت إيران نفسها عاجزة ذات يوم في تصدير بترولها عن طريق الخليج، فستمنع أي دولة أخرى من استخدام هذه الطريق المائي" (مقلد، ١٩٨٧).

وتشمل التهديدات التي تتعرض للملاححة في مضيق هرمز أيضاً أن هذا المضيق الحيوي معرض للاحتلالات الأجنبية في كل وقت، كما أن هذا المضيق يتعرض لهجمات تخريبية متعددة، وفي ذلك الشأن يشير العقيد "سالم عبد الله الغزالي" وكيل وزارة الدفاع العمانية في مقابلة صحفية إلى أن القوى العظمى في العالم واللاتي تتمثلان في الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي يمثلان أكبر العناصر التي تهدد أمن منطقة مضيق هرمز، حيث تضع القوات مضيق هرمز كهدف للسيطرة عليه والسيطرة على المنطقة المحيطة به، وقد تلجأ القوات إلى إشعال حرباً عالمية بين دول العالم في سبيل المحافظة على مصالحهم في هذا المضيق.

وعلى صعيد آخر، يمكن أن تنال بعض من تلك التهديدات المتواصلة من أمن مضيق هرمز، ويشمل ذلك بعض التهديدات التي تمثلها الهجمات الإرهابية والسياسية، كما أن بعض الدول في المنظمة والتي تقوم بتصدير النفط قد تشكل تهديداً على الأمن في المنطقة، حيث تقوم بعض الدول باستغلال بعض العناصر الإرهابية لتعطيل الملاحة البحرية في المضيق (فاضل، ١٩٨٨).

النتائج

١. لا تحظى أهمية مضيق هرمز في الملاحة الدولية بالإضافة إلى أهمية استراتيجية واقتصادية، فهو الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي التي تعتبر من أهم مناطق العالم حيوية بسبب موقعها الإستراتيجي المهم من جهة ولاحتوائها على مخزون نفطي هائل من جهة أخرى.
٢. إظهار الأحكام المتعلقة بمضيق هرمز لإزالة اللبس بشأن نظام المرور لتيسير حركة الملاحة الدولية فيه.
٣. إن مضيق هرمز مضيق دولي تنطبق عليه اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، ويخضع للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية خاصة الجزء الثالث منها والذي جاء بعنوان "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية" في المواد من الرابعة والثلاثين حتى الخامسة والأربعين.
٤. إن تطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق هرمز لا يغير من الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها، إذ إن الفقرة الأولى من المادة (٣٤) من مشروع الاتفاقية كانت صريحة حينما نصت على أن "لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء في نواحي أخرى وضع المياه التي تتألف منها هذه المضايق، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها."
٥. توضيح الحقوق والواجبات الملقاة على عاتق كل من الدول الشاطئية والمارة والمجاورة للمضيق.
٦. تبين عند محاولة لتطبيق القواعد القانونية على المضايق الدولية أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد صنفت المضايق إلى فئات ثلاث:
 - أ. المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة، وهي مهما كانت خصائصها الملاحية والهيدروغرافية، تخضع لنظام قانوني اتفاقي خاص يحكم الملاحة فيها ولا يخضع للقواعد العامة.
 - ب. المضايق التي يريد اتساعها عن عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيها طريق ملاحي في أعالي البحار يماثل الخصائص الملاحية والهيدروغرافية للممر الملاحي داخل المياه الإقليمية.
 - ج. المضايق التي تصل بين بحرين عامين أو منطقتين اقتصاديتين أو تربط بين جزء من البحار العالية بجزء آخر من المياه الإقليمية.

التوصيات

١. من المفيد أن نجتهد لوضع تعريف شامل للمضايق مسترشدين بالتعريفات السابقة مجتمعة واضعين نصب أعيننا أوجه القصور والانتقادات التي وجهت لكل منها ونرى بأن التعريف الشامل للمضيق يتمثل في أنه ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزئين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية ولا يزيد اتساعه عن اتساع البحر الإقليمي للدول أو الدولة المضائقية.
٢. يجب على الدول الشاطئية لمضيق هرمز الالتزام بأحكام المرور العابر.
٣. من الضروري التوضيح بالقدر المناسب بأنظمة المرور المقررة وفقاً للاتفاقيات الدولية والتي تتمثل في ثلاثة نظم، والتي هي نظام المرور البري ونظام المرور الحر ونظام المرور العابر وهذا النظام الذي استحدثه القانون الدولي في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م والذي كان نتاجاً لمساومات دارت إبان المفاوضات بين وفود الدول والذي يعتبر نظاماً توفيقياً بين أطروحات الدول أثناء المناقشات، كما تبين لنا أن هناك بعض القضايا التي لم تتناولها الاتفاقيات السابقة بشكل مباشر وواضح إلا أن الاتفاقية الأخيرة عملت على تلافي ذلك القصور وكان لنا توضيح حول تقدير نظام المرور العابر بيناه عند بحث هذا النظام.
٤. ضرورة احترام حرية الملاحة في مضيق هرمز والممر المتم له بين الجزر، كما يقضي الاتجاه المستقر في المؤتمر الثالث لقانون البحار باحترام هذه الحرية باسم المرور العابر، وأن أهمية المضيق للملاحة العربية تجعل من الواجب على الأقطار العربية جميعاً الحرص على احترام تطبيق هذا النظام الملاحي.

المراجع

- إدريس، مصطفى. ١٩٨٠. مضيق هرمز-عق الزجاجة الملتهب. صحيفة الرأي، العدد ٣٦٢١، ١٩٨٠/٣/٨٢.
- أسماعيل، خليل. ١٩٨٦. نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، مجلة المستقبل العربي، العدد ٨٩.
- البدري، سليمان سعدون. ٢٠١٢. منطقة الخليج العربي خلال الألفين الرابع والثالث قبل الميلاد. الكويت: مطبعة الكويت.
- د.م. ١٩٨٤. تصعيد الصراع في الخليج: دراسة للكونجرس الأمريكي. الكويت: صحيفة الانباء الكويتية، ١٩٨٤/٨/١٨.
- حمود، محمد الحاج. ٢٠١٨. النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز. بيروت: ندوة المواصلات في الوطن العربي.
- الراوي، جابر إبراهيم. ٢٠١٩. القانون الدولي الجديد للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار. بغداد: جامعة بغداد.

- رشيد، مهنا فخري. ١٩٨٠. النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز. بغداد: جامعة بغداد، رسالة دكتوراه، كلية حقوق.
- رمضاني، ر. ك. ١٩٨٤. الخليج العربي ومضيق هرمز. العراق: جامعة البصرة، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، من منشورات مركز دراسات الخليج العربي، السلسلة الخاصة، ٧٥، مطبعة جامعة البصرة.
- سعدون، سالم. ٢٠١٩. جزر الخليج العربي، دراسة في الجغرافيا الاقليمية. بغداد: دار الحرية للطباعة.
- السلامي، ياسر بن عبيد. ١٩٩٠. الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار. الاردن: الجامعة الاردنية، كلية الدراسات العليا، رسالة ماجستير.
- السلطان، عبد الله عبد المحسن. ١٩٨٤. البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي (التنافس بين إستراتيجيتين). بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة أطروحات الدكتوراه.
- الشامسي، حميد بن سلطان. ٢٠١٩. نقل الأخبار في وفيات المشايخ وحوادث هذه الديار - مراجعة فالح حنظل. أبو ظبي: دار الفكر الجديدة للطباعة والنشر.
- شكارة، أحمد عبد الرزاق. ٢٠١٨. الدور الاستراتيجي للولايات المتحدة في منطقة الخليج حتى منتصف الثمانينات، دراسة تحليلية للعلاقات الثنائية. دبي، العين: التأثيرات السياسية والاقتصادية المتبادلة، مطبعة كاظم.
- الطائي، عبدالله شاکر. ٢٠١٦. النظرية العامة للمضائق وتطبيقها في مضائق تيران وباب المندب. القاهرة: جامعة القاهرة، كلية الحقوق.
- عامر، صلاح الدين. ٢٠١٨. القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. القاهرة، دار النهضة العربية.
- العلكة، وسام الدين. ٢٠١١. النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد ٢٧، العدد ٤.
- علي، علي حسين. ١٩٨٢. أمن الخليج العربي. العراق: جامعة بغداد، رسالة ماجستير غير منشورة في العلوم السياسية مقدمة إلى كلية القانون والسياسة.
- العلي، فيصل نوري. ٢٠١٣. النظام القانوني لمضيق هرمز في القانون الدولي العام. الأردن: جامعة عمان العربية، كلية القانون، رسالة ماجستير.
- فاضل، صدقة يحيي. ١٩٨٨. دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعادة الملاحة في مضيق هرمز. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٥٦، س ١٤.
- فرحات، فادي. ٢٠٠٣. مضائق المنطقة العربية الإسلامية بين شهية الإستعمار وأطماع إسرائيل. لبنان، بيروت: مجلة الوحدة الإسلامية، العدد الواحد والعشرين، تصدر عن تجمع العلماء والمسلمين.

- لوريمر، ج . ج . ٢٠٠٥ . دليل الخليج – القسم الجغرافي . قطر: ترجمة حكومة قطر، الجزء الثاني .
- محمد، سلمى عدنان . ٢٠٠٩ . مضيق هرمز: الوضع الجيوبولتيكي والصراعات الاقليمية: دراسة سياسية، الخليج العربي . العراق: جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، مجلد ٣٧، العدد ٣ - ٤ .
- محمد، فيان أحمد . ٢٠١٥ . الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي: مضيق هرمز نموذجًا . مجلة الآداب، المجلد ٤، العدد ١٠٨ .
- مدني، محمد عمر . ١٩٨٧ . الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار . الرياض: مجلة التعاون، س٢، العدد ٨ .
- مضيق هرمز على الانترنت، www.masandam.com ، تاريخ الدخول ٢٥-٥-٢٠٢١ .
- مقلد، إسماعيل صبري . ١٩٨٧ . العلاقات الأمريكية – السوفيتية – مشكلات الأمن والتسلح في الثمانينيات . الكويت: منشورات ذات السلاسل للطباعة والنشر .

المواد والنصوص القانونية

- المادة ١٢٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .
- نص المادة (٢٥) فقرة (٣) .
- نصوص المواد ٣٤-٤٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .
- نصوص المواد ٣٧-٣٨ من الاتفاقية .

REFERENCE

- Abraham, Rhea. 2013. *Closure of The Strait of Hormuz: Possibilities and Challenges For India*. Air Power Journal Vol. 8 No. 1, Spring (January-March).
- 'Amir, Salah Al-Din. 2018. *Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Jadid Li Al-Bahar Ma'a Dirasah Li Ahammu Ahkam Ittifaqiyyah Al-'Umam Al-Mutahaddah Li Qanun Al-Bahar*. Al-Qahirah: Dar Al-Nahdah Al-'Arabiyyah.
- Al-'Alakah, Wisam Al-Din. 2011. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Li Al-Mudiq Al-Dawliyy: Dirasah Tatbiqiyyah 'Ala Mudiq Hurmuz Fi Daw'i Ahkam Al-Qanun Al-Dawliyy*. Majallah Jami'ah Dimashq Li Al-'Ulum Al-Iqtisadiyyah Wa Al-Qanuniyyah, Mujallad 27, Al-'Adad 4.
- 'Aliyy, 'Aliyy Husayn. 1982. *Amn Al-Khalij Al-'Arabiyy*. Al-'Iraq: Jami'ah Baghdad, Risalah Majistir Ghayr Manshurah Fi Al-'Ulum Al-Siyasiyyah Muqaddimah Ila Kulliyyah Al-Qanun Wa Al-Siyasiyyah.
- 'Al-'Aliyy, Faisal Nuriyy. 2013. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Li Mudiq Hurmuz Fi Al-Qanun Al-Dawliyy Al-'Am*. Al-'Urdun: Jami'ah 'Amman Al-'Arabiyyah, Kulliyyah Al-Qanun, Risalah Majistir.
- Al-Badr, Sulayman Sa'dun. 2012. *Mantiqah Al-Khalij Al-'Arabiyy Khilal Al-Alfayn Al-Rabi' Wa Al-Thalith Qabla Al-Milad*. Al-Kuwayt: Matba'ah Al-Kuwayt.
- Fadil, Sadaqah Yahya. 1988. *Dawl Majlis Al-Ta'awun Wa Sabl Tafadiyy Khatr I'adah Al-Mulahah Fi Mudiq Hurmuz*. Majallah Dirasat Al-Khalij Wa Al-Jazirah Al-'Arabiyyah, Al-'Adad 56, S 14.
- Farhat, Fadiyy. 2003. *Mada'iq Al-Mantiqah Al-'Arabiyyah Al-Islamiyyah Bayna Shahiyyah Al-*

- Isti'mar Wa Itma' Isra'il*. Lubnan, Bayrut: Majallah Al-Wahdah Al-Islamiyyah, Al-'Adad Al-Wahid Wa Al-'Ishrin, Tasdar 'An Tajma' Al-'Ulama' Wa Al-Muslimin.
- Hammud. Muhammad Al-Hajj. 2018. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Li Al-Mulahah Fi Mudiq Hurmuz*. Bayrut: Nadwah Al-Muwasalat Fi Al-Watan Al-'Arabiyy.
- Idris, Mustafa. 1980. *Mudiq Hurmuz-Anqa Al-Zujajah Al-Multahab*. Sahifah Al-Ra'yi, Al-'Adad 3621, 28/3/1980.
- Isma'il, Khalil. 1986. *Nahw Mawqif 'Arabiyy Muwahhad Min Mudiq Hurmuz*. Bayrut: Markaz Dirasat Al-Wahdah Al-'Arabiyyah, Majallah Al-Mustaqbal Al-'Arabiyy, Al-'Adad 89.
- Kenneth Katzman, et. Al. 2012. *Irans Threat To The Strait Of Hormuz*. Library of Congress Washington DC Congressional Research Service.
- Lurimar, J.J. 2005. *Dalil Al-Khalij – Al-Qism Al-Jughrafiyy*. Qatar: Tarjamah Hukumah Qatar, Al-Juz'u Al-Thaniyy.
- Madaniyy, Muhammad 'Umar. 1987. *Al-Khalij Al-'Arabiyy Wa Mudiq Hurmuz Fi Daw'i Qawa'id Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Jadid Li Al-Bahar*. Al-Riyad: Majallah Al-Ta'awun, S 2, Al-'Adad 8.
- Mudiq Hurmuz 'Ala Al-Intarnit. www.masandam.com. Tarikh Al-Dukhul 25-5-2021.
- Muhammad, Fayyan Ahmad. 2015. *Al-Mumarrat Al-Ma'iyah Wa Amn Al-Taqaq Al-'Alamiyy: Mudiq Hurmuz Namuzaja*. Majallah Al-'Adab, Al-Mujallad 4, Al-'Adad 108.
- Muhammad, Salmiyy 'Adnan. 2009. *Mudiq Hurmuz: Al-Wad'iyy Al-Juyubulitikiyy Wa Al-Sara'at Al-Iqlimiyyah: Dirasat Siyasiyyah, Al-Khalij Al-'Arabiyy*. Al-'Iraq: Jami'ah Al-Basrah, Markaz Dirasat Al-Basrah Wa Al-Khalij Al-'Arabiyy, Mujallad 37, Al-'Adad 3-4.
- Muqallid, Isma'il. Sabriyy. 1987. *Al-'Alaqaq Al-Amirikiyyah – Al-Sufitiyyah – Mushkilat Al-Amn Wa Al-Taslih Fi Al-Thamaninat*. Al-Kuwayt: Manshurat Dhat Al-Salasal Li Al-Tiba'ah Al-Nashr.
- N.a. 1984. *Tas'id Al-Sara' Fi Al-Khalij: Dirasah Li Al-Kunjris Al-Amirikiyy*. Al-Kuwayt: Sahifah Al-Anba' Al-Kuwaytiyyah, 18/8/1984.
- Ramdaniyy, R. K. 1984. *Al-Khalij Al-'Arabiyy Wa Mudiq Hurmuz*. Al-'Iraq: Jami'ah Al-Basrah, Shu'bah Al-Dirasat Al-Siyasiyyah Wa Al-Istratijiyyah, Tarjamah 'Abd Al-Sahib Al-Shaykh, Min Manshurat Markaz Dirasat Al-Khalij Al-'Arabiyy, Al-Silsilah Al-Khassah, 75, Matba'ah Jami'ah Al-Basrah.
- Rashid, Mihna Fakhriyy. 1980. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Li Al-Mulahah Fi Al-Madaiyy Al-Dawliyyah Wa Tatbiquhu 'Ala Mudiq Hurmuz*. Baghdad: Jami'ah Baghdad, Risalah Dukturah, Kulliyyah Huquq.
- Ratner, Michael. 2018. *Iran's Threats, the Strait of Hormuz, and Oil Markets: In Brief, Congressional Research Service*. CRS Report Prepared For Members and Committees of Congress.
- Al-Rawiyy, Jabir Ibrahim. 2019. *Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Jadid Li Al-Bahar Wafqan Li Ittifaqiyyah Qanun Al-Bahar*. Baghdad: Jami'ah Baghdad.
- Sa'dun, Salim. 2019. *Jazra Al-Khalij Al-'Arabiyy, Dirasah Fi Al-Jughrafiyya Al-Iqlimiyyah*. Baghdad: Dar Al-Hurriyyah Li Al-Tiba'ah.
- Al-Salamiyy, Yasir Bin 'Abid. 1990. *Al-Wad'i Al-Qanuniyy Li Mudiq Hurmuz Fi Daw'i Qawa'id Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Jadid Li Al-Bahar*. Al-'Urdun: Al-Jami'ah Al-'Urduniyyah, Kulliyyah Al-Dirasat Al-'Ulya, Risalah Majistir.
- Sayin, Yusuf, Fatih Kilic. 2020. *The Strait of Hormuz and Iran's International Relations*. Eurasian Research Journal, Volume 2, No. 1, January.
- Schnars, Brenna L. 2010. *The Idle Threat? An Assessment of the Economic, Military and Strategic Consequences of an Iranian Closure of the Strait of Hormuz*. California, Monterey: Thesis, September.
- Shakarrah, Ahmad 'Abd Al-Razzaq. 2018. *Al-Dawr Al-Istratijiyy Li Al-Wilayat Al-Mutahaddah Fi Mantiqah Al-Khalij Hatta Muntasif Al-Thamaninat, Dirasat Tahliliyyah Li Al-'Alaqaq Al-Thana'iyyah*. Dubai, Al-'Ain: Al-Ta'thirat Al-Siyasiyyah Wa Al-Iqtisadiyyah Al-Mutabadilah, Matba'ah Kazim.
- Al-Shamasiyy, Hamid bin Sultan. 2019. *Naql Al-Akhbar Fi Wafiyat Al-Mashayikh Wa Hawadith Hadhihi Al-Diyar-Muraja'ah Falah Hantal*. Abu Zibbiyy: Dar Al-Fikr Al-

- Jadidah Li Al-Tiba'ah Wa Al-Nashr.
Al-Sultan, 'Abdullah 'Abd Al-Muhsin. 1984. *Al-Bahr Al-Ahmar Wa Al-Sara' Al-'Arabiyy Al-Isra'iliyy (Al-Tanafus Bayna Istratijiyyatayn)*. Bayrut: Markaz Dirasat Al-Wahdah Al-'Arabiyyah, Silsilah Atruhat Al-Dukturah.
Al-Ta'iyy, 'Abdullah Shakir. 2016. *Al-Nazariyyah Al-'Ammah Li Al-Madayiq Wa Tatbiqaha Fi Madayiq Tiran Wa Bab Al-Mandub*. Al-Qahirah: Jami'ah Al-Qahirah, Kulliyah Al-Huquq.
Wen, Shuang. 2010. *The Strait of Hormuz: A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship*. Draft Paper for Association for Asian Studies, Annual Conference 2010.

Law & Acts

- Al-Madah 122 Min Ittifaqiyyah Al-'Umam Al-Mutahaddah Li Qanun Al-Bahar Li 'Am 1982.
Nas Al-Madah (25) Faqrah (3).
Nusus Al-Mawad 34-45 Min Ittifaqiyyah Al-'Umam Al-Mutahaddah Li Qanun Al-Bahar Li 'Am 1982.
Nas Al-Mawad 37-38 Min Al-Ittifaqiyyah.

إنكار

الآراء الواردة في هذه المقالة هي آراء المؤلف. "فردانا: المجلة العالمية في البحوث الأكاديمية" لن تكون مسؤولة عن أي خسارة أضرار أو مسؤولية أخرى بسبب استخدام مضمون هذه المقالة.