



نظام المرور العابر في مضيق هرمز على ضوء أحكام القانون الدولي العام للبحار

هند محيسن المالكي*

ماجستير القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية

The transit traffic system in the Strait of Hormuz in light of the provisions of the general international law of the sea

Hind Mehaisen ALMalki*

Master of Public Law, College of Law and Political Science, King Saud University,
Kingdom of Saudi Arabia

*Corresponding author

hind1001@windowslive.com

*المؤلف المراسل

تاريخ النشر: 2023-12-09

تاريخ القبول: 2023-11-28

تاريخ الاستلام: 2023-10-01

الملخص

لقد جاءت هذه الدراسة بقصد تسليط الضوء على نظام المرور العابر، في إطار تطبيقه على حركة الملاحة البحرية الدولية في مضيق هرمز، ويعتبر نظام المرور العابر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، كمحاولة للتوفيق بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء، كما نظمت هذه الاتفاقية مفهوم نظام المرور العابر ونطاق تطبيقه على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية كمضيق هرمز، والممرات البحرية الأرخيبيلية، وإعطاء الدولة الساحلية حق المرور العابر في مرور سفنها عبر المضيق الدولي، إلا أن وفقاً للمادة 38 من الاتفاقية أوردت استثناءات تخرج من تطبيق نظام المرور العابر. كما أولت الدراسة اهتمامها بالنظام القانوني للمرور العابر فيما يتعلق قوانين وأنظمة الدول المشاطئة لمضيق هرمز وفقاً للجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وما اكتسبته من حقوق لحماية حدودها الساحلية وأمنها، حيث تفرض الدول المشاطئة لمضيق هرمز تلك التشريعات بحدود ما هو معتمد دولياً من التنظيمات الدولية المنطبقة، وما فرضته عليها الاتفاقية من واجبات التي تتمثل بعدم إعاقة مرور السفن والطائرات في مضيق هرمز والإعلان عن الأخطار التي تهدد الملاحة، كما أن في حال مخالفة وعرقلة المرور في مضيق هرمز تستوجب قيام المسؤولية الدولية، لا سيما أن حرية المرور في مضيق هرمز يشكل عرف دولي مستقر تم تقنينه في اتفاقية قانون البحار مما يقتضي باحترام هذا النظام الملاحي.

وختمت هذه الدراسة بعدد من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالموضوع مدار البحث.

الكلمات المفتاحية: المرور العابر، المضائق الدولية، مضيق هرمز، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، المرور البريء، المرور الحر، الدول المشاطئة.

Abstract

The study is intended to highlight the Transit Passage Regime, in respect of applying such regime to the international maritime navigation at the Strait of Hormuz. Transit Passage Regime is among regimes made by the United Nations Agreement of Sea Law 1982 G as an

attempt to differentiate between Free Passage Regime and Innocent Passage. The UN Agreement of Sea Law 1982 G has constituted the concept of Transit Passage Regime and the scope of applying such regime to Straights used for the purpose of international navigation as the Strait of Hormuz and Archipelagic Sea Lanes passages in addition to giving coastal countries Transit Passage right to let its ships passage the international strait, but, and according to Article No. (38) of the said Agreement, the application of the Transit Passage Regime has exceptions.

The study has also paid due attention to the lawful regime of Transit Passage in respect of rules and regulations of riparian countries of the Strait of Hurmuz as per the third section of the United Nations Agreement of Sea Law 1982, as well as, the rights possessed by such countries to protect its coastal borders and security, so riparian countries of the Strait of Hormuz imposes such legislations under restrictions approved internationally by applicable international regulations, in addition to the duties imposed on such countries by the Agreement so as not to impede the safe passage of ships and planes in the Strait of Hormuz and announcement of risks threatening navigation. In case of violation or impeding passage in the Strait of Hormuz, the international role shall have due intervention as particularly, the free passage in the Strait of Hormuz constitutes unchangeable customary international law legalized by the Sea Law Agreement which imposes abiding such navigation rule.

The study is concluded by several outcomes and recommendations relating to the subject of the research.

Keywords: Transit Passage Regime, The international straits, Strait of Hormuz, The UN Agreement of Sea Law 1982, Free Passage Regime, Innocent Passage Regime, Riparian countries.

■ تمهيد:

قال الله تعالى " وهو الذي سخر لكم البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله "(1)، تبين الآيات القرآنية مدى أهمية البحار التي تتصل بالملاحة، واستغلال موارد البحار لمصلحة الإنسان وبقائه.

كما استحوذت البحار والمحيطات على اهتمام رجال القانون والسياسة والاقتصاد، وهو ما أثمر عن تطور ملحوظ في القواعد والأحكام الدولية المنظمة للبحار، لما يحققه من فائدة على المجتمع الدولي، وقد اهتمت هيئة الأمم المتحدة بتدوين وتطوير قواعد القانون الدولي بشكل عام، وقانون البحار بشكل خاص، ومع التطور العلمي والتقدم التكنولوجي، وازدياد حجم النقل البحري واستخدام ناقلات النفط، بدأت تبرز أهمية تلك الممرات والمضايق الدولية، والتي مازالت محلاً للتنافس الدولي منذ عصور التاريخ القديمة، هذا الصراع بين الرغبة في تحقيق العدالة، والرغبة في تحقيق المصلحة.

■ المصطلحات:

نظام المرور العابر: عرفته المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي نصت على أنه: "ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

المضيق الدولي: أن "التعريف الجغرافي للمضيق لا يتفق مع تعريفه القانوني فالأول يقصد به " ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزئين من اليابسة، أما الثاني وهو التعريف القانوني ويقصد به " ممر طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزئين من البحار ".(2)

(2) "سورة النحل، الآية رقم 14"

(2) "باخشب، عمر أبو بكر، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، دار حافظ للنشر والتوزيع، 1992م، ص 96"

وقد عرفت "محكمة العدل الدولية المضيق الدولي، في حكمها الصادر في قضية مضيق كورفو، بين إنجلترا وألبانيا في 19 أبريل 1949 فقررت أنه: " الممر المائي الذي يصل بين منطقتين من البحار العالية، والذي يستخدم في الملاحة الدولية ".⁽³⁾

■ الدراسات السابقة:

لا شك أن هناك العديد من الدراسات والبحوث المختلفة حول نظام المرور العابر ومضيق هرمز لأهمية هذا الموضوع وقد اطلعت على بعض الدراسات والتي يمكن ذكرها:

- (فيصل نوري العلي)، 2013، رسالة ماجستير " النظام القانوني لمضيق هرمز في القانون الدولي العام"، والتي تناولت هذه الدراسة أهمية مضيق هرمز من النواحي الاقتصادية والإستراتيجية والعسكرية، وأنظمة المرور في البحار وحقوق الدول المطلة على المضيق، والدول الأخرى التي لها حق المرور.
- (ياسر بن عبيد السلامي) 1990، رسالة ماجستير " الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار"، تناولت هذه الدراسة أوضاع وأنظمة المرور في المضائق الدولية، كما استعرض الباحث عن إبراز الوضع القانوني والأمني لمضيق هرمز وارتباطه بدول المنطقة واستقرارها.

ولأجل سد هذا النقص كان لا بد من بحث يغطي الجوانب المذكورة أعلاه بشيء من التفصيل، بحيث يغني القارئ ويوفر له مزيد من المعلومات، وتختلف هذه الدراسة أنها تناولت بشكل خاص نظام المرور العابر كأحد أنظمة المرور في المضائق الدولية وهي من الأنظمة المستحدثة في اتفاقية قانون البحار والذي يقع نطاق تطبيقه على مضيق هرمز، فهو يمثل أحد أهم الممرات المائية الدولية لنقل النفط عبر أقطار العالم، وتم تأصيل البحث وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

■ صعوبات الدراسة:

- أثناء دراستنا واجهتنا بعض الصعوبات وهي كما يلي:
- 1- أن مجال هذه الدراسة فيما يتعلق عن نظام المرور العابر تم تناوله بشكل موجز في الكتب مما تحتم على الباحث أن يتم توفير أكبر قدر من المراجع المتخصصة والمقالات العلمية.
 - 2- طبيعة الدراسة تأخذ جوانب متعددة في مضيق هرمز، حيث تم التركيز في هذه الدراسة حول الجوانب القانونية لمضيق هرمز.

■ منهج الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على استخدام أكثر من أسلوب من أساليب البحث العلمي، حيث تمت الإستعانة بالأساليب التالية:

- 1- **المنهج التحليلي:** أن تناول وتحليل مختلف النصوص القانونية التي جاءت بها الإتفاقيات الدولية كاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وتطبيق ذلك على نظام المرور العابر في مضيق هرمز، مع التركيز على تنظيم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي بعد نفاذها اكتسبت قوتها في إرساء قواعد قانونية تنظم المرور وحل المشكلات البحرية.
- 2- **المنهج الوصفي:** اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي في بيان مفهوم نظام المرور العابر، من حيث أحكامه وطبيعته القانونية المنطبقة على مضيق هرمز من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) "المري، راشد فهد، الوسيط في القانون الدولي العام - النظام القانوني للبحار، دار النهضة العربية - القاهرة، 2014م، ص45"

3- المنهج التاريخي: في أحد أجزاء الدراسة عمد الباحث في هذا المنهج إلى عرض التطور التاريخي الذي طرأ على نظام المرور العابر، والوقوف على ما كان عليه مضيق هرمز سابقاً وما آل إليه.

■ أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- 1- بيان مفهوم نظام المرور العابر والاستثناءات التي ترد عليه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، وطبيعته القانونية.
- 2- إبراز أهمية نظام المرور العابر على مضيق هرمز المستخدم للملاحة الدولية.
- 3- توضيح حقوق والتزامات الدول المشاطئة لمضيق هرمز وفقاً للنظام القانوني للمرور العابر.
- 4- تناول المسؤولية الدولية في حماية أمن مضيق هرمز وفقاً لقواعد القانون الدولي للبحار.

■ دوافع اختيار موضوع الدراسة:

- 1- الاهتمام والاطلاع بمجال القانون الدولي للبحار وخاصة المضائق الدولية كمضيق هرمز.
- 2- التطورات على الساحة الدولية وتأثيرها على مستقبل الوضع الأمني في مضيق هرمز، وبإضافة إلى ذلك من الناحية العملية جاءت أغلبية القرارات والبيانات الختامية توضح أهمية مبدأ الملاحة البحرية في مضيق هرمز في أجندة المؤتمرات الدولية وفقاً للقواعد المستقرة في القانون الدولي وأحكام قانون البحار.
- 3- أن دراسة المضائق البحرية الدولية تشكل معابر تجذب إليها الدول على الصعيد العالمي، كما لها دور حاسم في حركة التجارة وأداة تحكم اقتصادي خصوصاً في فترات الحروب والنزاعات ويتبين ذلك من خلال العصور القديمة، كما أنه في الوقت الراهن تبرز أهمية مضيق هرمز في مستقبل الطلب العالمي على النفط ومعضلة أمن الطاقة التي تأخذ مساحة كبيرة من الاهتمام العالمي.
- 4- الإسهام في ثراء المكتبات القانونية، حتى يكون مرجعاً لطلبة العلم والباحثين في نظام المرور العابر وكيفية تطبيق أحكامه على مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

■ أهمية الدراسة تنبع كالاتي:

الأهمية التاريخية:

"لقد جرى العرف الدولي على الإعراف للسفن الأجنبية لجميع الأمم بحرية الإبحار، حتى أن مبدأ حرية البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام لم يستقر إلا في منتصف القرن التاسع عشر، أما قبل ذلك فقد كانت الإمبراطوريات الكبرى القديمة، تعتمد إلى إعلان سيطرتها وبسط سلطتها على أعالي البحار، دون أن يكون هناك قواعد قانونية تنظم هذا الحق، وإنما تفرضه معطيات القوة والنفوذ في الإمبراطوريات"⁽⁴⁾، وبالتالي كان يشكل مضيق هرمز ممراً تجارياً مهماً ومركزاً لصراع طويل بين القوى البحرية الأوروبية، وعندما وصل البرتغاليون في مطلع القرن السادس عشر إلى منطقة الخليج العربي، كانت مملكة هرمز من أهم وأقوى التنظيمات السياسية وتعج بالثروات التجارية.

"مما أدى إلى مهاجمة القائد البرتغالي (البوكيرك) للشواطئ الإيرانية مثل جزيرة لارك وهنجام، كما احتل جزيرة مسندم العمانية وجزيرة قشم وجزيرة هرمز عام 1515، فأدى هذا الإحتلال إلى إغلاق مضيق هرمز من قبل البرتغاليين، ومنعت السفن الأجنبية (بما في ذلك السفن الأوروبية) من حرية الملاحة في المضيق والخليج، وفي عام 1683 تمكن عرب عُمان من طرد البرتغاليين لإمتلاكها أسطولاً بحرياً ضخماً في الخليج"⁽⁵⁾.

وتبعاً لهذه الأهمية قامت بريطانيا في زرع بذور النفوذ البريطاني في منطقة الخليج وكانت تحتكر التجارة والملاحة الدولية في مضيق هرمز حتى عام 1930، وكان خطاب نائب ملك بريطانيا في الهند

(4) "أبو هيف، علي صادق، القانون الدولي العام، منشأة المعارف - الإسكندرية، 1995م، ص277"

(5) "اليوسفي، أمين محمد قائد، النظام القانوني للمضائق العربية، دار الحداثة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1988م، ص208"

عام 1982 الذي جاء فيه: " إذا كان الخليج العربي قبل عام 1904 بحيرة مغلقة لا تقود إلى مكان فإنه صار الآن قناة إتصال في المواصلات الإمبراطورية، وأصبح له أهمية قصوى لخدمة الطريق الجوي وأعطى استثمار النفط له وزناً كبيراً" (6)، "و كان من بين الفقهاء البريطانيين الفقيه سلدن الذي يؤمن بحرية تملك البحار، في حين جاء الفقيه الهولندي جروسويس الذي عمل على تفنيد ادعاءات بريطانيا وأصدر كتاباً بعنوان (قانون الحرب والسلام) عام 1635 فرق فيه بين المياه القريبة من السواحل والخلجان والمضايق، وبين أعالي البحار، فقد رأى أن الأولى قابلة للتملك، أما الأخيرة فهي غير قابلة للتملك وفقاً لطبيعتها" (7).

وأصبح اليوم يمر عبر هذا المضيق أكثر من 20 مليون برميل يومياً إلى الدول المستهلكة خاصة أوروبا واليابان ومع تطور العلاقات الدولية وازدياد أهمية الدور الذي تلعبه دول العالم الثالث في المجتمع الدولي، فقد كانت من مصلحة الجماعة الدولية تنظيم استخدام البحار وحرية الملاحة فيه، ولتحقيق هذه الغاية أخذت الجمعية العامة للأمم المتحدة بزمام المبادرة فوجهت الدعوة بموجب القرار رقم 2750 إلى إنعقاد مؤتمر عام لقانون البحار حتى أصبحت مشكلة المضائق الدولية تستحوذ مفاوضات الدول الكبرى والدول المشاطئة للمضايق في هذه المؤتمرات، وفي عام 1958 كان المرور عبر المضائق يتخذ صورة واحدة، "وهي صورة المرور البريء الذي ورد ذكره في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958" (8)، وقبلت تطبيقه في المياه الإقليمية والمضايق على حد سواء، وقد حاول مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار أن يتبع الأسلوب التوفيقي بين الدول، وقد رفضت بعض الدول العربية الإنضمام والتوقيع على اتفاقية جنيف لعام 1958، لأنها لم تقبل التفسير الوارد في الفقرة الرابعة من المادة 16، والتي تخضع المضائق جميعها دون تمييز لنظام واحد ودون تفرقة بين المضائق الواقعة في نطاق المياه الإقليمية وتلك التي تقع في البحار العالية.

"حتى أصبحت ضرورة إعادة صياغة قواعد القانون الدولي للبحار مطلب دولي، مما أدى إلى إنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي تعتبر الدول العربية من الدول المشاركة بفعالية لإعادة صياغة قواعد القانون الدولي للبحار، مما يعد كونها تتميز بوجود مضائق بحرية هامة وبمخزون بترولي، وأمثلة ذلك مضيق هرمز الذي احتل موقعاً استراتيجياً على خريطة العالم، وبعد مناقشات مستفيضة في موضوع أنظمة المرور في المضائق الدولية، استحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 م" (9). تعتبر هذه الاتفاقية دستوراً عالمياً للبحار والمحيطات- نظام المرور العابر فقد أصبح تطبيقه على مضيق هرمز ضرورة ملحة بقصد تسهيل الملاحة وتشجيع التجارة في المجتمع الدولي.

الأهمية التطبيقية:

إن دراسة مضيق هرمز وفقاً لنظام المرور العابر والذي يصنف واحداً من أهم الممرات المائية في العالم ذات أهمية اقتصادية وعسكرية عالمية فهو يعتبر المنفذ الوحيد لدول الخليج العربي إلى البحر بشكل عام، "وتتباين أهميته بين الدول ويعتبر أهمية المضيق أكثر حيوية بالنسبة لكل من جمهورية العراق، دولة الكويت، دولة قطر، مملكة البحرين، دولة الإمارات العربية المتحدة فلا تملك أي منفذ بحري سوى منطقة

(6) "القحطاني، عبد القادر حمود، مضيق هرمز أمن الخليج العربي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، المجلد 19، العدد 38، 2000م، ص6"

(7) "مدني، محمد عمر، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، الجزء الأول، 1996م، ص98"

(8) "تنص المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 1958م على أنه: "حق المرور البريء للدول الساحلية أن تمارس ذلك الحق على السفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة بين جزء من بحر عالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

(9) "في خليج مونتيجو باي (Montego Bay) في جامايكا بتاريخ 10 ديسمبر عام 1982، تم التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقعت 119 دولة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في جامايكا، وقد صوتت لجانب الإتفاقية (130) دولة وعارضتها أربع دول (الولايات المتحدة – تركيا – فنزويلا – اسرائيل) وامتنعت 17 دولة من بينها (ألمانيا – الإتحاد السوفيتي – بريطانيا – إيطاليا – إسبانيا – هولندا)، كانت دول الخليج من أولى الدول التي انضمت إلى الإتفاقية، وفي 16 نوفمبر 1994 بدأ نفاذ هذه الإتفاقية بعد انقضاء 12 شهراً على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق والانضمام للاتفاقية." "انظر: المري، راشد فهيد، مرجع سابق، ص4"

الخليج العربي، فهي تختلف أهميته بالنسبة للمملكة العربية السعودية التي تملك ساحلاً على البحر الأحمر، وسلطنة عمان التي تملك ساحلاً على خليج عُمان، كما يعتبر الشريان الحيوي الذي يغذي العالم بالنفط العربي، وبذلك تهتم الدول المصدرة للنفط والمستهلكة التي لها مصالح مشتركة في ضمان أمن وإستقرار مضيق هرمز".⁽¹⁰⁾

ومن خلال استعراض الأهمية الإقليمية والدولية لمضيق هرمز، فقد أكدت المحافل والمؤتمرات الدولية على الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة في مضيق هرمز، "مما يؤكد أهميته تناولت جامعة الدول العربية في أعمال الدورة 153 على مبدأ حرية الملاحة البحرية في المياه الدولية وفقاً لقواعد القانون الدولي واتفاقيات قانون البحار وعدم القيام بأية أعمال أو ممارسات عدائية تضر بأمن وممرات الملاحة، وإمدادات الطاقة في منطقة الخليج العربي والممرات المائية الأخرى، ويمتد تأثير مضيق هرمز من تحكمها بخطوط التجارة العالمية وارتباطها الوثيق بقضية أمن الطاقة العالمي".⁽¹¹⁾ رغم معالجة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لنظام المرور العابر وتطبيقه على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية كمضيق هرمز، إلا أنه مازال محوراً للصراع والتنافس الدولي وأن أي ردة فعل لإغلاق المضيق أو عرقلة حركة الملاحة فيه، من شأنه يؤدي إلى عرقلة الاقتصاد العالمي ككل.

الأهمية النظرية:

"كانت مشكلة المضائق الدولية من أكثر المشاكل الحادة التي طرحت أثناء إعداد عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بشأن الوضع القانوني للمرور في المضائق الدولية، خاصة بعد قاعدة الـ(12) ميل بحري للمياه الإقليمية التي لها تأثيرها على الوضع القانوني للمضائق، حيث تعد طائفة من المضائق داخلية في نطاق المياه الإقليمية لدولة أو أكثر بعد أن كانت في الماضي تدخل في نطاق البحر العالي، مما أدى إلى مطالبة دول الخليج والدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية واليابان والإتحاد السوفيتي سابقاً وغيرها بحرية الملاحة في المضائق الدولية بدون قيد أو شرط وأيدت نظام المرور العابر الذي استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ولتمايز مواقف الدول التي تشاطئ المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي أصرت أن تكون هناك بعض القيود والضمانات عند مرور السفن الأجنبية، وطالبت بنظام المرور البريء نظراً لإعتبارات أمنية واقتصادية".⁽¹²⁾ "تباينت الآراء حول مواقف الدول الساحلية والدول التي لها حق المرور في المضيق حول التنظيم القانوني للمرور بين مبدأ المرور البريء والمرور العابر في مضيق هرمز كمضيق دولي - نورد هذه الآراء بأسانيدها:

"الرأي الأول: وقد تبنته الدول المضائقية التي ترى أنها لن تتمكن من ضمان أمنها وسلامة مياهها الإقليمية دون أن يكون المرور موافقاً للضوابط والقيود التي تضعها هذه الدول بشأن ممارسة المرور البريء، بل وتنادى تلك الدول بضرورة الحصول على الإذن المسبق كشرط لمرور السفن الحربية، تبرر بعض الدول المضائقية الأخذ بنظام المرور البريء على أساس أن المضائق التي تقع في نطاق البحر الإقليمي تعد جزءاً منه مما يتحتم أن تخضع الملاحة فيها لنفس النظام الملاحي في البحر الإقليمي، وتستند على المرور البريء المنصوص عليه في اتفاقية جنيف 1958".⁽¹³⁾

"حيث أن الدول المضائقية استندت على سريان نظام المرور البريء عبر المضيق، من خلال المادة 16 و19 من اتفاقية جنيف 1958، التي أوردت في مدلول المادة قيوداً على عبور السفن في المضيق الدولي، وهي تمارس الأنشطة والأعمال التي تعتبر ماسة بالسلم والنظام العام وبأمن الدولة الساحلية، يحق للدولة

(10) "الدول المصدر للنفط: دول الخليج العربي، إيران، إلى جانب روسيا الاتحادية، الدول المستهلكة للنفط: الولايات المتحدة الأمريكية، دول الإتحاد الأوروبي، شرق وجنوب آسيا مثل اليابان والهند".

(11) "اجتماع مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري في أعمال دورته العادية (153) بتاريخ 2020/3/4 م - جمهورية مصر العربية - القاهرة".

(12) "داود، عبد المنعم محمد، المشكلات البحرية في المضائق العربية، دار منشأة المعارف بالإسكندرية، ص129"

(13) "داود، عبد المنعم محمد، المرجع السابق، ص129-130"

الساخلية إيقاف المرور البريء واتخاذ الإجراءات إذا كان هذا الوقف ضرورياً لحماية أمنها وسيادتها." (14)

"حيث أن كل من إيران وسلطنة عمان باعتبارهما دولتان مضائقيتان قد طالبت بإتباع نظام المرور البريء وبالتالي يمكنهما إيقاف المرور والتضييق قدر الإمكان من حرية الملاحة، في حين أن المصلحة الخاصة لا يقبل أن تكون متعارضة مع المصلحة الدولية وتلك حقيقة مسلم بها بل أنه يجب تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة." (15)

والجدير بالذكر أن إيران رفضت الانضمام لاتفاقية قانون البحار 1982 واكتفت بالتوقيع عليها، الذي يرجع سبب عدم إنضمامها نظراً لرفض طلبها باعتماد نظام المرور البريء في مضيق هرمز المنصوص عليه في اتفاقية جنيف لعام 1958 باعتباره النظام الأمثل المقبول للتطبيق، وذلك بحجة الدفاع عن أمنها وسيادتها.

الرأي الثاني:

"يقوم هذا الرأي على الاعتداد بنظام المرور العابر بالمضائق الدولية، وقد تبنت هذا الرأي الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي، وبالنسبة لمضيق هرمز على وجه التحديد فقد تبنت الدول العربية المطلة على الخليج العربي وهي دولة العراق، المملكة العربية السعودية، دولة الكويت، مملكة البحرين ذات النظام، وذلك ضمناً لحرية مرور ناقلات البترول وخشية تحكم إيران في مضيق هرمز خاصة بعد الإحتلال الإيراني لجزر طنب الكبرى طنب الصغرى، أبو موسى، وكانت أيضاً من مبررات أنصار هذا الرأي التمسك بنص المادة 37 من اتفاقية قانون البحار، والتي تتيح العمل بنظام المرور العابر خاصة في المضائق الدولية التي تصل جزءاً من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية، ولا مجالاً للإجتهد مع صراحة النص." (16)

"أما المبرر الثاني وهو أن الأخذ بنظام المرور البريء لم يعد مقبولاً بعد إقرار اتساع البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، فمن البديهي أن تدخل بعض المضائق الدولية في نطاق البحر الإقليمي بعد أن كانت داخلية في نطاق البحر العالي، ولا يجب أن يؤدي ذلك إلى إعاقة الملاحة والتخليق التي كان معمولاً بها إلى حد التأثير على تلك الحرية، وإنما يجب أن تكون حرية الملاحة والتخليق في مرحلة وسط بين المرور الحر والمرور البريء، وتلك هي مرحلة المرور العابر." (17)

في ضوء مما سبق، أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، عمل على التوفيق بين المصالح المتعارضة، وأن النظام الذي يجد مجالاً للتطبيق على مضيق هرمز، هو نظام المرور العابر الذي جاءت به أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

■ إشكالية الدراسة: أنه من خلال ما سبق ذكره يثور لدينا التساؤل التالي:

كيفية الموازنة والتوفيق بين مصالح الدول وحاجتها لحرية الملاحة في مضيق هرمز وفقاً لنظام المرور العابر، وبين حقوق الدول المشاطئة لمضيق هرمز في إيقاف المرور العابر للسفن والطائرات إذا تعارض هذا المرور مع مقتضيات أمنها ومصالحها، مع عدم الإخلال بالأعراف الدولية وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي تقتضي بعدم عرقلة الملاحة.

وللإجابة على هذه الإشكالية، نتناول موضوع الدراسة بالبحث والتحليل من خلال الخطة التالية:
المبحث الأول: الأحكام العامة لنظام المرور العابر

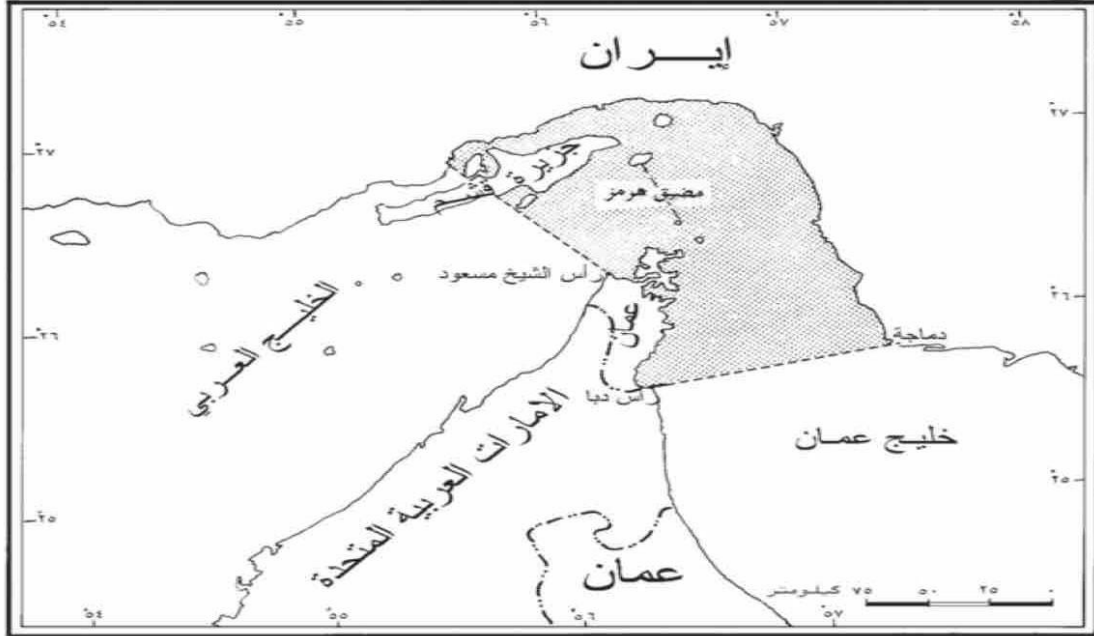
(14) "المرجع السابق، ص 130-131"

(15) "داود، عبدالمنعم محمد، المشكلات البحرية في الخليج العربي، وكالة مصر للصحافة والإعلان، 1991م، ص 132"

(16) "داود، عبدالمنعم محمد، المشكلات البحرية في المضائق العربية، المرجع السابق، ص 131"

(17) "داود، عبدالمنعم محمد، المرجع السابق، ص 131"

المطلب الأول: نطاق تطبيق نظام المرور العابر
المطلب الثاني: إستثناءات نظام المرور العابر
المبحث الثاني: النظام القانوني للمرور العابر في مضيق هرمز
المطلب الأول: قوانين وأنظمة الدول المشاطئة لمضيق هرمز
المطلب الثاني: المسؤولية الدولية لحماية الملاحة في مضيق هرمز



كانت مملكة هرمز جوهرة العالم، ووصفها الشاعر البريطاني جون ميلتون بقوله " إذا كان العالم مجرد خاتم فإن هرمز هي جوهرة" (18)

المبحث الأول

الأحكام العامة لنظام المرور العابر

يربط مضيق هرمز البحر العالي للخليج العربي بالبحر العالي لخليج عمان ويخضع لنظام المرور العابر وهو يعتبر من الأنظمة المستحدثة التي سعت الدول إلى تقنينه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ولأهمية هذا المرور نعرض في هذا المبحث نطاق تطبيقه (كمطلب أول)، ثم القيود والاستثناءات الواردة على نظام المرور العابر (كمطلب ثان).

المطلب الأول

نطاق تطبيق نظام المرور العابر

يمثل المرور العابر مفهوماً حديثاً بالنسبة للمفاهيم الأخرى في القانون الدولي للبحار، فلا بد من معرفة نطاق تطبيقه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، تناول الفرع الأول نطاق تطبيقه على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والذي يطبق على مجال دراستنا مضيق هرمز، وجاء تطبيقه في الفرع الثاني حول الممرات البحرية المعينة من قبل الدولة الأرخيبيلية، ووضح في الفرع الثالث مدى تطبيقه على مرور سفن الدول غير الساحلية.

الفرع الأول: تطبيق نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (مضيق هرمز أنموذجاً)

(1) "ناصر، علي ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي- بيروت، الطبعة الأولى، 2013م، ص31"

نصت المادة 37 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أن: "نظام المرور العابر ينطبق على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

"أن كفالة حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مبدأ مستقر في العلاقات الدولية والقضاء الدولي، وقد تناولت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو بشأن النزاع بين ألبانيا والمملكة المتحدة" عام 1949 حول نظام المرور في المضيق⁽¹⁹⁾، "وقد أخذت المحكمة بالوضع الجغرافي للمضيق وأنه يعتبر مضيقاً دولياً إذا كان يصل بين جزئين من أعالي البحار، ومستخدماً في الملاحة الدولية، وأن مثل هذا المضيق يكون وقت السلم مفتوحاً لكافة السفن دون الحاجة إلى إذن مسبق بالمرور من الدولة الساحلية، لذا نجد أن المحكمة رجحت العامل الجغرافي فهو المعيار الحاسم في هذه المسألة، فلم تشترط أن يكون المضيق طريقاً ضرورياً بين جزئين من أعالي البحار، أو أنه لا يعود أن يكون طريقاً ملاحياً اختيارياً"⁽²⁰⁾، أي أنها رفضت اعتبار حجم المرور أو أهميته معياراً حاسماً أو مقياساً، والجدير بالذكر أن قضية مضيق كورفو كانت سابقة على اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982، وقبل استحداث نظام المرور العابر كحل وسط بين نظام المرور البريء والحر.

"وقد أثار هذا المعيار خلافات قانونية عديدة لأنه غلب الطابع الجغرافي في الوضع القانوني للمضيق، من جانب فقهاء القانون الدولي، يرى " الفقيه أكونويل أن معنى " مستخدماً في الملاحة الدولية " الذي ورد في حكم محكمة العدل الدولية، هو حجم الملاحة الدولية أي عدد السفن المستخدمة في المضيق واستعمال الدول وتغليب العنصر الوظيفي على الوضع الجغرافي للمضيق، وانتقد الفقيه " شارل دوفيشر " بأن معايير محكمة العدل الدولية الواردة في قضية مضيق كورفو ليست شاملة، ويرى أن المضيق حتى يمكن الحكم عليه بأنه صالحاً للملاحة الدولية، فإنه يتوقف على أهمية حركة الملاحة الدولية فيه "⁽²¹⁾ ويتبين دور الفقه الدولي بخصوص "مسألة المضائق الدولية إلى جانب العرف، كمصدراً أساسياً لمختلف القواعد المنظمة لها، ويرجع ذلك إلى التأخر في حركة تدوين الأعراف الدولية، وكون انعقاد أول مؤتمر للأمم المتحدة بشأن قانون البحار عام 1958 لم يتم تناول مسألة المضائق الدولية"⁽²²⁾، حتى نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حيث دونت الاتفاقية ما كان موجوداً من قواعد عرفية، وأضافت ما فرضه التقدم العلمي والقانوني في هذا المجال.

وقد أوضحت المادة 38 من اتفاقية قانون البحار 1982، والتي نصت على: "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 مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العوده منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة".

(19) وقد أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الذي أوصى بعرضه إلى محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً، بناءً على اتفاق الطرفين "تتلخص القضية في أن السفن الحربية البريطانية تعرضت إلى قصف من قوات السواحل الألبانية عند محاولتها المرور عبر القناة الشمالية لمضيق كورفو، وبعد فترة وفي محاولة ثانية لمرور السفن الحربية البريطانية فقد ارتطمت بألغام بحرية مزروعة في مياه الممر، سببت لها أضراراً مادية وبشرية، وقد أدت هذه الحوادث إلى توتر العلاقات بين الدولتين، ويتلخص الموقف الألباني بأن هذا الممر المائي يتكون من البحر الإقليمي الألباني الذي لا يجوز للسفن الحربية الأجنبية الدخول فيه دون إذن مسبق من الدولة، أما الإدعاءات البريطانية فتتلخص بأن قناة كورفو الشمالية هي مضيق دولي لا يجوز للدولة الساحلية عرقلة الملاحة فيه، وكان على الحكومة الألبانية الإعلان عن الأخطار التي تواجه الملاحة فيه، قررت المحكمة بأن مضيق كورفو مضيق دولي ورفضت ادعاء ألبانيا بخرق بريطانيا لسيادتها بمرور سفنها الحربية دون أخذ الموافقة، وأقرت المحكمة المرور البريء للمضائق التي لا يحق للدولة الساحلية وقفه لأي سبب كان، وهو يختلف عن المرور البريء في البحر الإقليمي الذي يحق للدولة الساحلية في حالات معينة وقف هذا المرور" (انظر: حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011م، ص177)

(20) "العلي، فيصل نوري، "النظام القانوني لمضيق هرزم في القانون الدولي العام" رسالة ماجستير، كلية القانون – جامعة عمان العربية، 2013م، ص 70"

(21) "جودة، محمود خليفة، الوضع القانوني للمضائق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، ص16"

(22) "دريف، عبدالإله، مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية – ألمانيا، 2017م، ص29"

ونستنتج من ذلك أنه "تتمتع جميع السفن والطائرات بحرية الملاحة والتحليق أثناء ممارستها لحق المرور العابر، لا يعني أن للسفن الحق في القيام بمختلف الأعمال التي تقوم بها وهي في البحار العالية كالرسو لغاية الصيد، بل إن لزوم خضوع السفن لشروط المواصلات والسرعة أمر مقيد لحرية وسائل العبور، وهو في حد ذاته ذريعة مشروعة لتدخل الدولة المضائقية ضد السفن المماثلة وعرقلتها ما لم تقدم أسباب مقنعة أو استدعت الضرورة بسبب حالة القوة القاهرة كما هو منصوص عليه في البند الثالث من المادة 39 من هذه الاتفاقية، هذا وقد يتطابق المرور العابر مع المرور البريء بخصوص حق السفن في الدخول أو الخروج من موانئ الدول المضائقية دون أن يعتبر ذلك بمثابة خرق ساافر لنظام المرور المحدد في الاتفاقية".⁽²³⁾

"ويأتي الاهتمام الدولي لمبدأ حرية الملاحة من خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار حيث تم تشكيل لجنة الخبراء العرب لدراسة موضوعات قانون البحار، وقد ناقشت اللجنة ما أوصى به مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم 2978 لعام 1972⁽²⁴⁾" بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان".⁽²⁵⁾ إن صفة الدولية التي أضافتها اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 37 وتطبيقها على مضيق هرمز، إنما تهدف إلى إرساء مبدأ حرية الملاحة، ولا يُعد تغييراً في المركز القانوني للمياه التي يشملها المضيق والخليج والحدير بالذكر أن البحر الإقليمي لكل من إيران وعمان محددان باثني عشر ميلاً بحرياً، فمياه المضيق واقعه بين دولتين متقابلتين ويغطي البحر الإقليمي في أجزاء من مناطق مياه المضيق، ولا يوجد فيه ممر من مياه البحر العالي على امتداده، وبذلك ينطبق عليه النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، كما وضحت المادة 34 من اتفاقية قانون البحار 1982 بأن نظام المرور خلال المضيق لا يمس النظام القانوني للمياه التي يتشكل فيها هذا المضيق ولا ممارسة الدول المشاطئة له لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها.

الفرع الثاني: تطبيق نظام المرور العابر في الممرات البحرية المعينة من قبل الدولة الأرخيبيلية.

"تخول الفقرة الأولى من المادة 53 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أن تحدد الدولة الأرخيبيلية ممرات بحرية وطرق جوية ملائمة فوقها لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها".⁽²⁶⁾

"وبذلك تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية الأرخيبيلية وفقاً للفقرة الثالثة من المادة 53 من هذه الاتفاقية، بحقوق الملاحة والتحليق لغرض المرور العابر المتواصل السريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ويلاحظ أن التعريف من حيث الجوهر مقارباً لتعريف المرور العابر رغم أن التعريف في الفقرة الثالثة من المادة 53 "المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق" بينما في الفقرة الثانية من المادة 38 "المرور العابر المتواصل السريع" ولكن هذا الاختلاف ليس له أهمية تذكر".⁽²⁷⁾

حيث أشارت الفقرة الخامسة من المادة 53 من هذه الاتفاقية كيفية تحديد الدولة الأرخيبيلية لهذه الممرات والطرق بشكل منفصل، ويكون تتحدد هذه الممرات والطرق بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها، ولا يزيد عرض هذه الممرات عن 50 ميلاً بحرياً، لأن نص الفقرة الخامسة يشترط على السفن والطائرات أن "لا تتحرف أكثر من 25 ميلاً بحرياً إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها".⁽²⁸⁾

"تحيل الدولة الأرخيبيلية عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها، وليس للمنظمة أن تعتمد من

(23) "دريف، عبد الإله، مرجع سابق، ص 86"

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

(25) "العلي، فيصل نوري، مرجع سابق، ص 65"

(26) "سماح، بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية" رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2014-

2015م، ص 148"

(27) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص 234"

(28) "المادة 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م."

الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول الأرخيبيلية. ويجوز للدولة الأرخيبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقرها أو تستبدلها وذلك وفقاً للفقرة التاسعة من المادة 53 من هذه الاتفاقية".⁽²⁹⁾

نستنتج من أن المادة السالف ذكرها "بأن الدولة الأرخيبيلية ليست حرة كلياً في تحديد أو استبدال هذه الممرات والطرق الجوية، وإنما مرتبطة بقاعدة أخرى ذات طبيعة إجرائية وهو أن يكون التعيين أو الاستبدال نتيجة الجمع بين إرادة الدولة الأرخيبيلية والمنظمة الدولية المختصة".⁽³⁰⁾

"وفي حال امتنعت الدولة الأرخيبيلية عن تعيين الممرات البحرية أو الطرق الجوية، جاز وفقاً للفقرة 12 من المادة 53 من الاتفاقية ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية".⁽³¹⁾

"كما أن مضيق هرمز يضم عدداً من الممرات المائية والجزر، وتكثر مجموعة من الجزر عند مدخل الخليج العربي على الحدود الغربية لمضيق هرمز، أهمها جزر طناب الكبرى وجزر طناب الصغرى وأبو موسى التي تسيطر عليها إيران منذ عام 1970، مما أصبحت هذه الجزر موضع نزاع حول ملكيتها مع دولة الإمارات العربية المتحدة ولأهمية تلك الجزر فقد أولت إيران اهتماماً كبيراً للجزر الثلاث لأن المسيطر على هذه الجزر له قدرة التحكم بحركة الملاحة في مضيق هرمز والخليج العربي على حد سواء، وتعتبر قضية الجزر الثلاث موضع اهتمام المجتمع الدولي".⁽³²⁾

أن "موقع الجزر بالنسبة لمضيق هرمز يؤثر في الملاحة المارة من وإلى الخليج العربي بشكل مباشر، ولا سيما أن المرور في مضيق هرمز يتحتم مرور هذه السفن في منطقة الجزر، وعلى ذلك قامت المنظمة الدولية البحرية (IMO) رسم الممرات الملاحية في المنطقة استمراراً للممرات المقررة في مضيق هرمز، فإن منطقة الجزر لا يمكن أن تعتبر إلا جزءاً متمماً لمضيق هرمز، وتخضع لنفس نظام الملاحة المطبق".⁽³³⁾

الفرع الثالث: نطاق تطبيق نظام المرور العابر على سفن الدولة غير الساحلية

أن الدولة الساحلية تتمتع بالسيادة على إقليمها البري والبحري والجوي، غير أن القانون الدولي العام يفرض عليها بعض القيود على ذلك، وهي قيود شبيهة بحقوق الارتفاق المعروفة في نطاق القانون الخاص، كحقوق المرور، مثل مرور السفن في المضائق الدولية، بعد مناقشات مستفيضة في المؤتمر الثالث لقانون البحار "أبدت الدول الحبيسة رغبتها في ضرورة أن يكون وصولها للبحر حراً من غير

(29) "المادة 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م".

(30) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص234".

(31) "المرجع السابق، ص234".

(32) "من الناحية القانونية تبدو الحقائق التاريخية واضحة بشأن حقيقة أن قواسم الشارقة ورأس الخيمة قد امتلكوا ومارسوا سلطاتهم على الجزر منذ منتصف القرن الثامن عشر على أقل تقدير وهذا يمكنهم ودولة الإمارات العربية المتحدة من المطالبة بأحقية ملكية الجزر بناء على المبدأ القانوني المسمى حق التقادم أو الحق القائم على الحيازة المتواصلة والسلمية. كما أكدت دولة الإمارات العربية المتحدة حقها في ملكية الجزر ورغبتها في تسوية الخلاف مع إيران بالطرق السلمية وبما يتفق مع القوانين والأعراف الدولية، وأحالت الأمر إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، كما سعت إلى استصدار قرار بشأن قضية الجزر مبني على المفاوضات التنازلية والوساطة أو بإحالة القضية إلى محكمة العدل الدولية، وأظهرت الحرب العراقية - الإيرانية 1980-1988 طرق استغلال إيران لهذه الجزر الثلاث كقواعد لقواتها المسلحة، وخلال 'حرب الناقلات' تحديداً، والتي استمرت خلال الفترة 1986 - 1988 شنت إيران انطلاقاً من الجزر هجمات باستخدام القوارب الصغيرة والمروحيات ضد ناقلات النفط في الخليج وضد المنشآت النفطية البحرية التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة، وحاولت الإمارات العربية المتحدة عقد مفاوضات وتسوية حول وضع الجزر الثلاث ولكن لم تنجح تلك المفاوضات، كما ساندت دول مجلس التعاون موقف الإمارات من قضية الجزر وأصبح بنداً ثابتاً جدول أعمال المجلس الأعلى والمجلس الوزاري وأصدرت قراراً في الدورة الحادية والسبعين التي عقدت في مدينة جدة بتاريخ 3 يوليو 1999م بإنشاء لجنة وزارية تضم كلاً من المملكة العربية السعودية، سلطنة عمان، دولة قطر، معالي الأمين العام لمجلس التعاون بهدف وضع آلية لبدء المفاوضات المباشرة لحل قضية الجزر ولكن إيران رفضت استقبال هذه اللجنة، كما أدانت جامعة الدول العربية في قرارها الصادر في ختام أعمال دورة المجلس الوزاري (149) استمرار الحكومة الإيرانية في احتلالها للجزر وانتهاك سيادة دولة الإمارات العربية المتحدة بما يزعزع الأمن والاستقرار في المنطقة. مقال بعنوان (الجزر الإماراتية الثلاث المحتلة شهادات البشر والتاريخ والوثائق) منشور على شبكة الإنترنت <https://www.alittihad.ae/article/39645/2005> ، بتاريخ 29 نوفمبر 2005م.

(33) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص205".

اتفاقية مع الدولة الساحلية، خاصة وأنه ظهر خلال المؤتمر اتجاه قوي لتبني فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، الأمر الذي جعل الدول الحبيسة تصر على مطلب العبور الحر للبحر والمشاركة على قدم المساواة مع الدول الساحلية في استغلال الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽³⁴⁾.
"حيث تمنح اتفاقية قانون البحار 1982 حق الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في الوصول إلى البحر ومن ذلك حرية المرور العابر وفقاً للجزء العاشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وذلك تحقيقاً للغاية التي تمثلت في ممارسة الحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية بحرية أعالي البحار وتقرير مبدأ التراث المشترك للإنسانية"⁽³⁵⁾، وتحقيق نظام إقتصادي عادل حيث تعتبر أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية لكافة أوجه الإستعمالات المشروعة.
كما شملت الاتفاقية المشار إليها سابقاً أن يضمن هذا الحق كافة وسائل النقل لضمان عبور هذه الدول الحبيسة للبحار بما في ذلك خطوط الأنابيب وأنابيب الغاز، وذكرت المادة 125 من هذه الاتفاقية أن يكون صور ممارسة المرور العابر وفقاً لاتفاقيات ثنائية بين الدول الساحلية ودول المرور العابر، حيث تجلى موقف هذه الدول الساحلية وإصرارها على ترك تنظيم هذه المسألة لتكون محل اتفاقات خاصة.

المطلب الثاني

إستثناءات نظام المرور العابر

ثمة إستثناءات ترد على نظام المرور العابر بنتائجه وأحكامه، وتتمثل هذه الإستثناءات في المضائق المكونة بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وأرض هذه الدولة، والمضائق التي تصل بحراً عالياً أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي، والمضائق التي تنظم باتفاقات دولية منذ زمن طويل ونعرض لذلك بشيء من التفصيل.

أولاً: المضيق المكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وأرض هذه الدولة

"وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أن أحكام المرور العابر لا تنطبق على المضيق الذي يكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبر هذه الدولة، طالما وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائماً للملاحة ومماثلاً في مدى صلاحيته للملاحة لهذا الجزء من المضيق المحصور بين البر والجزيرة، كما هو الحال في جزيرة فرسان التابعة للمملكة العربية السعودية، في البحر الأحمر"⁽³⁶⁾.
"إن هذا المضيق يستثنى من نظام المرور العابر وينطبق على هذا النوع أحكام نظام المرور البري وفقاً للفرع الثالث من الجزء الثاني من اتفاقية قانون البحار 1982، لأن هذا النوع من المرور يشكل قيلاً على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي"⁽³⁷⁾، والمرور البري يجب أن يكون وفقاً لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها لتنظيم حركة الملاحة البحرية وذلك استناداً إلى المادة 19 من اتفاقية قانون البحار 1982.
"كما استبعدت المادة 36 من اتفاقية قانون البحار 1982، المضائق التي تشمل طرقاً في أعالي البحار، أو في مناطق اقتصادية خالصة من الخضوع لأحكام الاتفاقية، حيث أن الحكمة غير متوافرة لإخضاع المضيق بأكمله للنظام الذي وضعته الاتفاقية، طالما وجد خلال ذلك المضيق طريقاً يعتبر من أعالي

(34) "مدني، محمد عمر، مرجع سابق، ص 265"

(35) "التراث المشترك للإنسانية تعبير جديد في القانون الدولي اعتمدهت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، بعد أن وافقت عليه أغلبية الدول عند التصويت على الاتفاقية، ويعد هذا المبدأ بمثابة حجر الأساس لمجمل النظام القانوني لقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الإقليمية، حيث يرجع الفضل في إثارة هذا المبدأ إلى رئيس وفد مالطا أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1967، وأوصت الجمعية رقم 2750 في 17 ديسمبر 1970 بتكليف لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الإقليمية بإعداد مشروع معاهدة شاملة للمسائل التي ستعرض على مؤتمر قانون البحار، وتم إقرار الاتفاقية 1982 على هذا المبدأ في ديباجتها، وأشارت إليه في موادها ونصوصها الأخرى".

(انظر: "قحطان عدنان عزيز، محمد حسين كاظم، النظام القانوني للمنطقة الدولية، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد الخامس، العدد الرابع، 2007م، ص 34")

(36) "مدني، محمد عمر، مرجع سابق، ص 281"

(37) "المرجع السابق، ص 281"

البحار أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة يستخدم في تحقيق الهدف المنشود، وهو العبور والتخليق، حيث أن النظام المطبق على هذا النوع من المضائق هو نظام حرية الملاحة المقررة في أعالي البحار، حتى لا يحدث تداخل بين الممر الملاحي والبحر الإقليمي للدولة الساحلية". (38)

ثانياً: المضائق التي تصل بحراً عالياً أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي

"أقرت المادة 16 من اتفاقية جنيف 1958 حرية الملاحة في المضائق، حيث خالفت رأي محكمة العدل الدولية والأعراف الدولية في قضية مضيق كورفو، حينما قررت أن حق المرور لا يقتصر على تلك المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار، بل يشمل أيضاً حق المرور في المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار والتي تكون مستعملة للملاحة الدولية وبين جزء من أعالي البحار وبين المياه الإقليمية التابعة لدولة من الدول". (39)

"ينطبق على هذه المضائق وفقاً للمادة 45 من اتفاقية قانون البحار 1982، أحكام نظام المرور البريء شرط عدم قيام الدولة المشاطئة للمضيق بوقف المرور البريء خلال المضيق" (40)، "وقد جاء نص الفقرة الرابعة من المادة السادسة عشرة من اتفاقية جنيف 1958 التي أضافت حكماً خاصاً فيما يتعلق بمسألة المرور في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لينص على أنه: "لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية". (41)

"ونلاحظ أن ذلك الحكم من هذه الفقرة في الاتفاقية المذكورة، أسندت لإسرائيل أحقيته فيما يتعلق بالمرور البريء في مضيق تيران" (42)، "واعتبرت إسرائيل مضيق تيران ممراً دولياً وخليج العقبة بحراً مفتوحاً، وجميع السفن الأجنبية لها حق المرور البريء بما في ذلك السفن الإسرائيلية، فهو ليس مجرد رخصة موقوفة على إجازة الدولة الشاطئية، وإنما يعتبر حق ثابت مقرر في الاتفاقيات والأعراف الدولية، وقد رفضت الدول العربية ذلك الحكم معتبرة أن مضيق تيران ليس ممراً دولياً وإنما يخضع للسيادة العربية المطلقة، مما أدى إلى رفض الدول العربية التوقيع على تلك الاتفاقية أو الانضمام إليها". (43)

"في ضوء مما سبق ظهرت مشكلة "مضيق تيران وخليج العقبة" كون أن تحديد المركز القانوني لمياه الخليج ذو تأثير على الطبيعة القانونية لمياه المضيق، وقد أصبح ذلك المضيق موضع نزاع بين الدول العربية وإسرائيل التي بززت على الساحة الدولية، حتى انتهت بتوقيع معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية في 26 مارس من عام 1979، والتي نصت في الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أن: "مضيق تيران وخليج العقبة، من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة، أو

(38) "عامر، صلاح الدين، مرجع سابق، ص173"

(39) "جودة، محمود خليفة، مرجع سابق، ص8"

(40) "العلي، فيصل نوري، مرجع سابق، ص61"

(41) "عامر، صلاح الدين، مرجع سابق، ص156"

(42) "أهتّم مجلس الأمن بمناقشة هذا الموضوع منذ عام 1951 ولكنه لم يخرج بنتيجة محددة بسبب تعنت إسرائيل ورفضها للحلول السلمية، ووضع الرأي الإسرائيلي الحجج بأن المضيق له الصفة الدولية وفقاً لقرار محكمة العدل الدولي في قضية مضيق كورفو، الذي اشترطت فيه المحكمة لاعتبار أي مضيق له الصفة الدولية أن يكون قد استخدم بصفة مستمرة خلال فترة معينة من الزمن، وذكروا بأن السفن البريطانية استخدمت المضيق بصفة منتظمة بعد الحرب العالمية الأولى أثناء فترة الانتداب البريطاني على الأردن مما يثبت الصفة الدولية للمضيق، واستندوا إلى اتفاقية جنيف وإلى قرار مجلس الأمن رقم 242 الذي يقرر من بين أمور أخرى ضرورة تأمين حرية الملاحة في الطرق الدولية البحرية في المنطقة، كما نفت الدول العربية تلك الدعايم والحجج الإسرائيلية وذكرت بأن مضيق تيران ليس ممراً دولياً كما أن خليج العقبة يشكل مياهاً عربية مغلقة تخضع للسيادة العربية المطلقة، وأن اتفاقية جنيف 1958 غير ملزمة وفقاً لقواعد القانون الدولي إلا للأطراف المعنية الموقعين عليها، ولم توقع الدول العربية أو تنضم للاتفاقية وأن المعيار الحاسم الذي أخذت به محكمة العدل الدولية في مضيق كورفو هو المعيار الجغرافي للمضيق أي أن يكون موصلاً بين بحرين عامين، وهذا المعيار غير متوفر بالنسبة لمضيق تيران، وحتى مع قبول هذه القاعدة في اتفاقية جنيف فإن المرور البريء المنصوص عليه في الاتفاقية حق من حقوق السلام مما يعني عدم إتاحة مضيق تيران للمرور البريء للسفن الإسرائيلية في حالة الحرب القائمة بين الدول العربية وإسرائيل". (انظر: اليوسفي، أمين محمد قائد، ص198)"

(43) "المرجع السابق، ص194"

العبور الجوي وأن يحترم كل من الطرفين حق الآخر في الملاحة للوصول إلى أراضيها عبر المضيق والخليج".⁽⁴⁴⁾

مما يتبين من نص المعاهدة السالف ذكرها أجازت مبدأ الحرية الكاملة لأعالي البحار، منها إلى حق المرور العابر الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار 1982، "حيث هذه الأحكام وسعت من مضمون الملاحة في مضيق تيران التي ينطبق عليها مبدأ المرور البريء وفقاً للفقرة الأولى من المادة 45 لأحكام الاتفاقية المشار إليها سابقاً، أي أن مصر في هذه المعاهدة صنفت مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لجميع الدول بما في ذلك مرور السفن الإسرائيلية، وسلبت منها صفة المياه الإقليمية التي يؤكدتها الواقع الجغرافي والتاريخي والقانوني قياساً على البحار الحرة".⁽⁴⁵⁾

"كما بينت معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية أنها لا تقيم نظاماً خاصاً للمرور، ولذلك فهي تستبعد من نطاق المضائق التي تنظم المرور فيها كلياً أو جزئياً اتفاقات دولية قائمة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بهذه المضائق، كما أن أي مضيق دولي حتى يقيم له نظام دولي لا بد أن يحكم جميع الدول المشاطئة للممرين وهما (السعودية - مصر - الأردن)".⁽⁴⁶⁾

"وقد أكد قرار مجلس جامعة الدول العربية في دور انعقاده الثالث والستين في مارس 1975 أن المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية هي تلك التي تصل بين بحر عالي وبحر عالي آخر، وأن يخرج منها تلك التي تصل بين بحر عالي ومياه إقليمية لدولة أجنبية، وعلى أن تعمل الوفود العربية في المحافل الدولية بالتعاون مع الدول الصديقة، من أجل إقرار هذا المبدأ في مؤتمرات قانون البحار".⁽⁴⁷⁾

ثالثاً: المضائق التي تنظم المرور فيها اتفاقات دولية قائمة منذ زمن طويل

"تستبعد اتفاقية قانون البحار 1982 من نظام الجزء الثالث الخاص بالمضائق، تلك المضائق التي تنظم المرور فيها - كلياً أو جزئياً - اتفاقات دولية خاصة، وقائمة وناذرة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق"⁽⁴⁸⁾، وفقاً للفقرة ج من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار 1982.

"كما تمثل هذه المضائق أهمية استراتيجية واهتمت بها الدول منذ زمن طويل، وتم تنظيم الملاحة بعقد اتفاقيات دولية خاصة تنص على ضمان حرية المرور في المضيق، وتحديد المضيق أثناء النزاعات المسلحة، ومن ذلك المضائق التركية (البوسفور، والدرنديل) وتقع جميعها في الأراضي التركية، وتعرضت هذه المضائق لتعديلات نتيجة ظروف تاريخية وسياسية، فقد كانت مضائق داخلية تقع ضمن الإقليم التركي وباحتلال روسيا القسم الشمالي من البحر الأسود أصبح الوضع القانوني للمضائق ثنائياً بين روسيا وتركيا، ثم استطاعت بريطانيا ودول بحرية أخرى بتدويل المضائق التركية وذلك بعد اتفاقيات دولية".⁽⁴⁹⁾

"وقد تم عقد اتفاقيات بشأن تنظيم حرية المرور في هذه المضائق، كان آخرها اتفاقية موننترو لعام 1936 التي نصت أحكام هذه الاتفاقية على حرية المرور لكافة السفن، وقد ميزت بين مرور السفن في هذه المضائق بين حالة السلم وحالة الحرب".⁽⁵⁰⁾

(44) "توجد بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية اتفاقية عام 1949 بمقتضاها أصبحت جزيرة تيران خاضعة للسيادة المصرية، وواقع الأمر أن ماتم في هذا الشأن هو نوع من التفاهم المتبادل بين البلدين الشقيقين في إطار الدفاع المشترك، كما أن جمهورية مصر العربية تعترف على المستوى الرسمية بسيادة المملكة العربية السعودية على جزيرتي تيران وصنافير". (انظر: "محمود، توفيق محمود، البحر الأحمر والاستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، العدد 71، 1979م، ص30).

(45) "البكري، عدنان، معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية وحقوق العرب في خليج العقبة، المستقبل العربي، العدد 83، 1986م، ص12"

(46) "مدني، محمد عمر، مرجع سابق، ص254"

(47) "قرار مجلس جامعة الدول العربية في انعقاده الثالث والستين في مارس 1975، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحار عن اجتماعاتها بجنيف خلال الفترة 17 مارس - 10 مايو 1975 (الوثيقة رقم 11/د 3/8/64).

(48) "الفقرة ج من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م."

(49) "السلامي، ياسر بن عبيد، "الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار" رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا - الجامعة الأردنية، 1990م، ص44"

(50) "السلامي، ياسر بن عبيد، المرجع السابق، ص45"

"كما أوردت معاهدة مونترو لتركيا الحق في إعادة تسليح المضائق، حول البند 21 من هذه الاتفاقية الذي يكفل لتركيا الحق في إغلاق الممرات البحرية إذا كانت تركيا في حالة حرب أو تشعر بخطر، ولا تزال سارية حتى اليوم، مع بعض التعديلات."⁽⁵¹⁾

أن ما يتمتع به مضيق هرمز من أهمية استراتيجية حيث تعبره العديد من ناقلات النفط العملاقة، فهو العنق الرئيسي الذي يغذي العالم بالنفط العربي، وعلى الرغم من ذلك لم يتم حتى الآن تنظيم الملاحة في المضيق في اتفاقية دولية خاصة، يتبين من ذلك أن مركزه القانوني واضح فهو يشكل ممراً طبيعياً وحيوياً للتجارة الدولية ويخضع لنظام المرور العابر بحكم أنه يصل بين البحر العالي للخليج العربي والبحر العالي لخليج عمان.

المبحث الثاني

النظام القانوني للمرور العابر في مضيق هرمز

لقد شكّلت الأهمية التي حظيت بها المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ومضيق هرمز بشكل خاص أهمية إقتصادية وأمنية ومصدر قلق لمصالح الدول، وقد نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضيق (كمطلب أول)، والوقوف على المسؤولية الدولية في حماية أمن مضيق هرمز وعدم عرقلة الملاحة فيه (كمطلب ثان).

المطلب الأول

قوانين وأنظمة الدول المشاطئة لمضيق هرمز

نستعرض في هذا المطلب حقوق الدول المشاطئة لمضيق هرمز والتي تستطيع من ذلك حماية أمنها وحدودها من ناحية وتأمين الملاحة الدولية من ناحية أخرى، وتحديد واجبات تلك الدول التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

الفرع الأول: حقوق الدول المشاطئة لمضيق هرمز

ضمنت المادة 41 من الاتفاقية أحكاماً تسمح للدول المشاطئة المستخدمة للملاحة الدولية بتنظيم حركة الملاحة، وتعيين الممرات البحرية في المضائق على النحو التالي يجوز للدول المشاطئة للمضائق أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق، وأن تضع النظم الإلزامية لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية محددة لتعزيز سلامة مرور السفن، ومنع الصدامات فيما بينها، كما يجوز للدولة المشاطئة تعديل الممرات البحرية أي أن تعيد تعيين ممرات بحرية جديدة عوضاً عن القديمة، ولها أن تعدل أيضاً في أنظمة المرور التي تم استخدامها، وذلك كلما دعت الحاجة إلى ذلك وبشرط هو إعلان تلك التنظيمات الإعلان الواجب عن هذا التعديل وقبل العمل بها بوقت كاف.

"أسهمت إيران و عمان بإعتبارهما الدولتان المشاطنتان لمضيق هرمز في مراقبة منع التلوث وسواحل المضيق بالزيت، نظراً لأن الممرات المائية لمضيق هرمز المتفق عليها دولياً، هي واقعة فعلاً ضمن البحر الإقليمي لسلطنة عمان، حيث أبلغت ذلك للمنظمة البحرية الدولية (IMO) برغبتها في تغيير مسارات السفن في هذه الممرات وتمت الموافقة على المقترح العماني في 7 أيار عام 1979"⁽⁵²⁾.

"والسؤال الذي يثار في هذا الصدد، ما هو الحل في حال عدم إتفاق الدول الساحلية المعنية مع بعضها أو مع المنظمة الدولية المختصة في تحديد الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور في المضائق؟ لم تنص الاتفاقية على إجراء معين بخصوص هذا الأمر، وليس أمام الدول سوى اللجوء إلى طرق التسوية السلمية للمنازعات المقررة في الاتفاقية"⁽⁵³⁾.

(51) "السلامي، ياسر بن عبيد، المرجع السابق، ص45"

(52) "عباس، على حمزة، استراتيجيات الأمن والدفاع العماني نحو مضيق هرمز، مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية – جامعة الموصل، المجلد 12، العدد 4، 2013م، ص554"

(53) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص192"

كما يجوز للدولة المشاطئة للمضايق، بموجب الفقرة الثانية من المادة 42 من الاتفاقية، أن تعتمد وتسن قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق لضمان حماية المصالح الجمركية والضريبية والأمور المتعلقة بالهجرة أو الصحة، لتشمل المجالات التالية:

أ- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وفقاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بمنع التلوث.
ب- منع الصيد في المضائق.

ت- منع تحميل أو إنزال أي شخص أو سلعة أو عملة خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

والواضح من خلال هذه استقراء أحكام هذه الفقرة المشار إليها أعلاه من المادة 42 من الاتفاقية أنها كانت أكثر تحديداً ودقة بإشارتها إلى الميادين التي يمكن في إطارها أن تتناولها الدولة الساحلية كلياً أو جزئياً بالتنظيم عبر سنها لمجموعة من الأنظمة والقوانين بشكل لا يفسح لها المجال بالتضييق من حق المرور العابر أو عرقلة بحجة تنظيم المرور أو مكافحة التلوث.

ومن الواجبات التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حول إلزام السفن التي تمر مروراً عابراً في المضيق بالأنظمة والقوانين والممارسات الدولية المقبولة، حيث ذكرت الفقرة الثانية من المادة 39 بأهمية ذلك الإلتزام المترتب على مرور السفن سواء بمنع المصادمات في البحر أو منع التلوث، "وكمثال على هذه الإجراءات التي نصت عليها اتفاقية حماية المياه في البحار لعام 1974، كما أن الإتفاقيات الدولية أوردت أحكاماً فيما يتعلق بموضوع التلوث البحري، حيث وضحت المادة 24 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 أن تُلزم الدول الأطراف بسن الأنظمة اللازمة لمنع تلويث البحار" (54)، "عن طريق التخلص من زيت السفن أو الأنابيب أو نتيجة لإستغلال قاع البحر وما تحت القاع" (55).
"كما أولت المنظمات الدولية بأهمية الملاحة الدولية مثل منظمة الأمم المتحدة للتغذية والزراعة (الفاو FAO)، واختصاصها بموضوع الصيد، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) التي تعنى بشؤون الملاحة والنقل البحري" (56).

وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية "قدم الوفد العراقي لمؤتمر قانون البحار مشروعاً عن البحار شبه المغلقة، لغاية إدارة مسائل البحار من حماية البيئة ومكافحة التلوث بصورة مشتركة، وتأكيد حرية الملاحة، معتبراً أن الخليج العربي جزء من أعالي البحار، إلا أن إيران قدمت ورقة عمل التي اعتبرت أن الخليج العربي بحراً مغلقاً على خلاف المشروع العراقي وأن حماية وصيانة البيئة البحرية من إختصاص ومسؤولية لدولة الساحلية، حيث كانت فكرة البحار شبه المغلقة موضع نزاع بين الدول المشاطئة لهذه البحار" (57).

كما تعبر الفقرة الخامسة من المادة 42 من هذه الاتفاقية في حال قيام دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل الطائرة، بمخالفة القوانين والأنظمة تتحمل المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة ويكون ناجماً عن تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية.

"ولا بد من الإشارة بأن المادة 233 من اتفاقية قانون البحار 1982 أوردت الضمانات فيما يتعلق بالسلطات التنفيذية للدول المشاطئة للمضايق، أي أنه في حال انتهاك السفن الأجنبية- غير السفن المشار إليها في الفرع العاشر من هذه الاتفاقية أي السفن التي تتمتع بالحصانة- لقوانين وتشريعات الدول المشاطئة للمضيق يتم اتخاذ التدابير المناسبة من قبل الدولة المشاطئة، وهذا ما أكدته الفقرة الرابعة من المادة 42 من الاتفاقية بالالتزام الأصيل الذي يقع على عاتق السفن وهو (وجوب الامتثال إلى تلك القوانين والأنظمة)" (58).

(54) "بذلت المملكة العربية السعودية جهود ملموسة في حماية البيئة البحرية من التلوث وخاصة من أجل القضاء على بقعة الزيت التي لوثت مياه الخليج العربي، نتيجة ما ارتكبه العدوان العراقي على دولة الكويت من جرائم وتصرفات غير مسؤولة مثل تفجير حقول البترول. (انظر: مدني، محمد عمر، مرجع سابق، ص453)"

(55) "المرجع السابق، ص427"

(56) "ناصر، علي ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي- بيروت، الطبعة الأولى، 2013م، ص37"

(57) "مدني، محمد عمر، مرجع سابق، ص241"

(58) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص194"

يوفر نظام المرور العابر حقوقاً أوسع نطاقاً من نظام المرور البريء فيما يتعلق بالملاحة، وقد أكدت ذلك المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، التي بيّنت واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر وكيفية تجنب أي نشاط يهدد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي على النحو المحدد في ميثاق الأمم المتحدة. ومع ذلك، "تؤكد المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنه لا يجوز عرقلة المرور العابر عبر مضيق دولي، وأنّ البلدان الساحلية لا تستطيع تعليقه لأي غرض كان، إلا في حالة ظروف قاهرة أو شدة، حيث أن التدريبات العسكرية للسفن والتي شكلت نقاط خلافية بين الدول وتداخيات ذلك بين الدول الكبرى والدول المطلة على المضيق، إلا أن الفقرة ج من المادة 39 نصت بشكل صريح على إمتناع السفن والطائرات عن القيام بأي أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل والسريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً في حالة القوة القاهرة، وذلك للتأكيد على أن عبارة (الأشكال المعتادة) تعني أن السفن والطائرات خلال عبورها يمتنع أن تقوم بأية نشاطات إضافية كالتمارين العسكرية أو تجارب السلاح." (59)

والجدير بالذكر أنه على هامش "مؤتمر ميونيخ للأمن" (60) حذر وزير الشؤون الخارجية لسلطنة عُمان – يوسف بن علوي- " من تزايد مرور السفن الحربية الذي ربما يؤدي إلى زيادة حدة التوتر في المنطقة " (61).

الفرع الثاني: واجبات الدول المشاطئة لمضيق هرمز

في مقابل ما تتمتع به الدولة المطلة على المضيق من حقوق، فقد ألفت هذه الاتفاقية على هذه الدول مجموعة من الواجبات والالتزامات التي يمكن استخلاصها من نصوص أحكام هذه الاتفاقية.

"تتمثل واجبات الدول المشاطئة للمضايق – عمان وإيران- وفقاً لاتفاقية قانون البحار 1982 في أن تتمتع الدول المشاطئة عن القيام بأي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر، كالتهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، ومما يجب أيضاً على الدول المشاطئة أن تعلن عن أي خطر تكون على علم به من شأنه يهدد الملاحة أو التخليق داخل أو فوق المضيق، ولا يجوز أن يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة إنكاراً لحق المرور العابر للسفن، ويتم تسليط الضوء على حادثة ناقلة النفط المسجلة في المملكة المتحدة وهي سفينة " ستينا امبيرو Stena Impero" التي ترفع العلم البريطاني وهي تحمل النفط الخام وقامت إيران بإحتجازها عبر مضيق هرمز، حيث يُعد ذلك إنتهاكاً لقواعد القانون الدولي، ومبادئ الأمم المتحدة في حفظ السلم والأمن الدوليين، حيث تثير هذه الحادثة تساؤلات عديدة عن أمن الملاحة والشحن البحري الدولي في مضيق هرمز، وتستند المملكة المتحدة حول المرور في مضيق هرمز إلى حق المرور العابر الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وذكرت إيران بأن الناقلة تنتهك القواعد البحرية الدولية " (62).

كما يجب على الدولة المشاطئة للمضيق عدم التمييز بين السفن من جنسية معينة دون غيرها بمعنى أن تكون ما تصدر من لوائح وأنظمة بشكل عام ينطبق على كل السفن وفقاً لنص المادة 227 من هذه الاتفاقية السالف ذكرها، أي أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر واحدة بالنسبة لجميع السفن، بعكس ما ورد في المرور البريء الذي نظم أحكام مرور السفن العامة والخاصة، وممارسة السلطة الجنائية على هذه السفن. ويجب الإشارة إلى "أن فرض القوانين السابقة يجب أن يؤدي مضمون هذه القوانين إلى عدم إعاقة المرور العابر وبعبارة أخرى أن تمارس الدولة المشاطئة – عمان وإيران - مبدأ حسن النية في فرض

(59) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص194"

(60) "مؤتمر ميونيخ للأمن الذي عقد بتاريخ 15 شباط/فبراير 2020م."

(61) " (بن علوي يحذر من خطر مواجهة عسكرية في مضيق هرمز) منشور على شبكة الإنترنت صحيفة الشرق الأوسط (17 فبراير 2020 م. <https://aawsat.com/home/article/2135321>)"

(62) "تينهان، ساسي و أمينة، عاشور، "نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار" رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة أكلي محند أولحاج، 2017م، ص29"

التشريعات المتعلقة بالأمر التي تم تناولها في هذه الاتفاقية، وأن تكون تلك القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية متوافقة مع أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".⁽⁶³⁾ وتلتزم الدول المشاطئة للمضيق بعدم خضوع السفن لأي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر كمبدأ عام وهذا الشرط وضعت له الاتفاقية استثناء حددته في الرسم المؤدى مقابل أي خدمة تقوم بها دولة المرور العابر إزاء هذا المرور وفقاً للمادة 127 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، على خلاف ذلك تقوم إيران - دولة مشاطئة لمضيق هرمز - بدراسة مشروع قرار فرض رسوم جمركية على السفن العابرة لمضيق هرمز وقد تزامن هذا المشروع مع العقوبات الاقتصادية التي فرضتها الولايات المتحدة على إيران.

"أن ما يحدثه التطور التكنولوجي الملاحي من واجب على الدولة المطلة على المضائق، والدولة المستخدمة لها التعاون مع المنظمة البحرية الدولية من أجل أن تبقى هذه المضائق آمنة ومفتوحة أمام الملاحة الدولية، حتى وإن اقتضى الأمر إبرام اتفاقات خاصة بشأن المسائل المتعلقة بسلامة الملاحة، وأكدت ذلك الفقرتان 55 و56 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادر في 17 تشرين الثاني 2005"،⁽⁶⁴⁾ ولم تسفر الدولتان المشاطئتان لمضيق هرمز - عمان عن أي اتفاق مكتوب موقع بين الطرفين.

"يرى بعض فقهاء القانون الدولي أن من حق الدول المشاطئة للمضيق أن تعمل وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى على أي مصدر يهدد أمنها وسلامتها، وذلك بالرجوع إلى الإجراءات المضادة وتطبيق نظرية الدفاع الشرعي بشرط أن يكون الإجراء المضاد متناسباً مع الخرق المرتكب"،⁽⁶⁵⁾ في حين أن البعض الآخر يتمسك بحكم المادة 44 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي نصت على: "لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يوقف المرور العابر"، "حيث من القواعد المستقرة في التعامل القانوني أن المطلق يجري على إطلاقه ما لم يقم دليل التقييد نصاً أو دلالة، وهذا النص غير موجود في الاتفاقية".⁽⁶⁶⁾

وبمراجعة مما سبق، وبموجب أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، فإن على الدول المشاطئة لمضيق هرمز وهما إقليمياً سلطنة عمان وإيران الإلتزام بأحكام المرور العابر المنصوص عليها في الاتفاقية، وأن ما تقرر لها من حقوق وواجبات بهذا الشأن، وكذلك ما تقرر على السفن التي تمر بالمضيق أو الطائرات التي تعبره من واجبات إنما تهدف بالدرجة الأولى إلى ضمان استمرار الملاحة في المضيق بصورة حرة وعدم إعاقتها.

المطلب الثاني

المسؤولية الدولية لحماية الملاحة في مضيق هرمز

اعتباراً للأهمية الاستراتيجية للمضائق والدور الذي تلعبه في الحياة الدولية، فقد أولت الجماعة الدولية اهتماماً متزايداً بها وقد استحدث المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار نظام المرور العابر وهو إسهاماً في غاية الأهمية لمراعاة حقوق ومصالح الدول المشاطئة لمضيق هرمز واستمرار حرية الملاحة. "أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 راعت ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلة على الخليج أو المضيق، وأن الدولة التي تخالف هذه الأحكام تتعرض للمسؤولية الدولية خاصة إذا ترتب على تصرف الدولة المطلة على المضيق

(63) "العجمي، عامر وعبود، رنا، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1 2019م، ص77"

(64) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص192"

(65) "العجمي، عامر وعبود، رنا، مرجع سابق ص77"

(66) "حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص194"

إعاقة الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، وقد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي المنوط به الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي وفقاً لأحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة".⁽⁶⁷⁾ وفي أعقاب الحرب العراقية الإيرانية 1980-1988 والتي أطلق عليها "حرب ناقلات النفط"، قامت إيران بزرع ألغام بحرية في بعض المواضع للسفن العراقية،⁽⁶⁸⁾ وقد "ميزت المادة الثانية من اتفاقية لاهاي الثامنة 1907 المتعلقة بوضع الألغام تحت سطح الماء، وذلك لكفالة سلامة الملاحة السلمية وتمنع الاتفاقية المشار إليها أنف الذكر استخدام الألغام بزرعها أمام مداخل شواطئ وموانئ الدول المعادية بهدف منع الملاحة التجارية الدولية وما قد تسببه من أضرار على البيئة البحرية"،⁽⁶⁹⁾ "مما أفضى ذلك العمل غير المشروع الذي قامت به إيران إبان الحرب إلى إلحاق الضرر ببعض الناقلات النفطية وأدت بشركات التأمين إلى رفع أسعارها"،⁽⁷⁰⁾ ومارست أعمال التفتيش في عدد كبير من السفن المارة بالمضيق لدول ليست طرفاً في النزاع وتلك أعمال منافية لقواعد القانون الدولي، "مما دفع الولايات المتحدة بإرسال كاسحات الألغام، واجتمع مجلس الأمن الدولي 31 أكتوبر 1983 وأصدر بيانه رقم 540 يدعو إلى وقف إطلاق النار واحترام حرية الملاحة في المياه الدولية، وفي يناير 1984، أصدر مجلس الأمن قراره رقم 552، دعا فيه مجدداً إيران والعراق إلى ضرورة احترام حرية الملاحة في مضيق هرمز وعدم القيام بأي عمل من شأنه أن يؤدي إلى عرقلة الملاحة في المضيق".⁽⁷¹⁾

نلاحظ مما سبق، "أن تفتيش السفن في مضيق هرمز في حالة الحرب يقترن بحالة الحصر البحري، والجدير بالذكر أن مضيق هرمز له أهميته في الملاحة الدولية ولا يجوز فرض الحصار البحري عليه أو إيقافه أو إعاقته وفقاً لقواعد القانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982، وينبغي عدم التفتيش سواء في حالة السلم أو حالة الحرب في مضيق هرمز واعتباره منطقة ذات حياد دائم وذلك بضمانات دولية وبموافقة كافة دول الخليج".⁽⁷²⁾

"ولأهمية المضيق على مجمل الاقتصاد الدولي نظراً لإرتباط اقتصاديات دول المنطقة بالنفط، حيث أن الدول العربية المشاطئة للخليج العربي تعتمد بشكل أساسي على مضيق هرمز في صادراتها النفطية، وأكدت بأن هذا الفعل هو غير مشروع في القانون الدولي، فالمضيق هو مرفق دولي عام لا يجوز إغلاقه من قبل الدول المشاطئة له، وصدرت العديد من المواقف والتصريحات المنددة بالتهديد الإيراني أبرزها لوزير الخارجية السعودي سمو الأمير سعود الفيصل - رحمه الله - الذي اعتبر (أن إقدام إيران على هذه الخطوة هو عمل حربي خطير)".⁽⁷³⁾

"أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، تشير صراحة أنه من واجبات الدول المشاطئة للمضايق أن لا تعيق المرور العابر وفقاً للمادة 44 من هذه الاتفاقية، وهي ملزمة بعمل كل التدابير لتفادي التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور بالمضايق بناء على أحكام المادة 130 من هذه الاتفاقية المشار إليها سلفاً".⁽⁷⁴⁾

(67) "العكلة، وسام الدين، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011م، ص 325"

(68) "يرد علينا تساؤل حول المسؤولية الدولية للدولة التي تسيء الألغام وتخل بأحكام الاتفاقية الثامنة أما القضاء الداخلي للدول يرفض تحميل دولة الألغام المسؤولية الدولية بأسباب عدة أهمها مثلاً " أنها من أعمال السيادة لا يجوز للقضاء النظر فيه"، غير أن القضاء الدولي في قضية مضيق كورفو قد حمل ألبانيا مسؤولية انفجار ألغام انفجرت تحت المدمرات البريطانية في 1946/10/22، كما أن تنظيم استخدام الألغام ودورها الخطير في الدفاع والهجوم، لم يجد له تنظيمات سوى معاهدة 11 أبريل 1971 التي منعت أن توضع أسلحة دمار شامل أو أسلحة نووية على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها منعاً يسري بعد 12 ميل من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي لكل دولة، ومن المتفق عليه في الفقه أن الألغام تعتبر من أسلحة الدمار الشامل، والإتجاه هو كسح الألغام بواسطة أحد المتحاربين في البحر العالي بل منعها وقمعها عند اللزوم بإسم المصالح الحيوية للمجتمع الدولي وحركة الملاحة. (انظر: برضا، بن سالم، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الجزائر، 2004م، ص 25)"

(69) "المرجع السابق، ص 26"

(70) "ناصر، علي ناصر، مرجع سابق، ص 90"

(71) "القحطاني، عبد القادر حمود، مرجع سابق، ص 21"

(72) "داود، عبد المنعم محمد، مرجع سابق، ص 221"

(73) "ناصر، علي ناصر، مرجع سابق، ص 92"

(74) "مقال بعنوان (إغلاق هرمز والمسؤولية الدولية) منشور على شبكة الإنترنت <https://www.albayan.ae/opinions/articles/2012-01-15-1.1573556> ، بتاريخ 15 يناير 2012م."

"فالتهديد بإغلاق مضيق هرمز وأهمية مضيق هرمز يعتبر تعدياً على القانون الدولي وانتهاكاً لسيادة دولة أخرى مشاركة في عملية إدارة المضيق، مثل هذا الأمر يتطلب من المجتمع الدولي التدخل وفق الإجراءات القانونية من خلال إحالة هذه التهديدات إلى المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة العدل الدولية لوضع حد لمثل هذه التجاوزات والإنتهاكات التي لها تأثيرات خطيرة على الأمن والاستقرار الدولي، استناداً على أحكام الفقرة الأولى من "المادة 287" (75) من اتفاقية قانون البحار 1982. (76)

"أن حماية الممرات البحرية في المضائق قد كفله ونظمه القانون الدولي، وأن تهديد إيران المستمر بإغلاق مضيق هرمز، هو أمر مخالف للاتفاقيات والأعراف الدولية، ومن منطلق الحفاظ على أمن الخليج العربي وأهمية مضيق هرمز والتداعيات التي يمكن أن تلحق به وبأمن واستقرار ليس فحسب دول الخليج وإنما يمتد تأثيره إلى الأمن والاستقرار العالمي، كما تستخدم إيران مضيق هرمز كوسيلة ضغط لتحقيق أهدافها السياسية و عرقلة سير وحركة الملاحة الدولية"، (77) "وذلك عقب خروج الولايات المتحدة من الإتفاق النووي في مايو/أيار 2018م التي فرضت هذه الأخيرة مجموعة من العقوبات الاقتصادية على إيران، كما أن إيران ترى بإغلاق المضيق تأتي استشهاده بحدثة إغلاق مصر لقناة السويس ومضيق تيران خلال حرب أكتوبر 1967". (78)

"والأهمية أمن الممرات والمضائق الدولية فقد أجازت اتفاقيات القانون الدولي الإنساني إنشاء مناطق محايدة في النزاعات المسلحة من أجل تجنب الأشخاص المحميين من آثار النزاع، ومن مناطق الحماية التي لا يجوز التعرض لها مضيق هرمز". (79)

"ونوهت سلطنة عُمان بأن الحفاظ على أمن المنطقة هو مسؤوليات شعوب وحكومات المنطقة كلها، كون أن عُمان تربط بين أمنها الإقليمي بأمن الخليج العربي، حيث يذكر السلطان قابوس في خطابه بمناسبة العيد الوطني التاسع للسلطنة في 18 تشرين الثاني 1979 الذي اعتبر أن مضيق من أهم المضائق العالمية، وأن نسبة كبيرة من إمدادات نفط العالم تمر به فإذا تعرض المضيق لخطر فإن عمان لن تتردد في الدفاع عن سيادتها الوطنية وسلامة الملاحة الدولية، وتواصلت اهتمام الحكومة العمانية حيث شهدت معظم مؤتمرات الأمن العربي في مسقط، وفي 25 تشرين الثاني لعام 1977 رأت سلطنة عمان من الضرورة إلى عقد معاهدة دفاع خليجية تشترك فيها كل من إيران والأقطار العربية الخليجية، لكن دولة

(75) نصت الفقرة الأولى من المادة 287 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م على: "تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها: أ- المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقاً للمرفق السادس، ب- محكمة العدل الدولية، ج- محكمة التحكيم المشكلة وفقاً للمرفق السابع، د- محكمة تحكيم خاصة مشكلة وفقاً للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه".

(76) "المقال السابق بعنوان (إغلاق هرمز والمسؤولية الدولية) منشور على شبكة الإنترنت".

(77) "في عام 2008 ظهرت بوادر الأزمة بين إيران والولايات المتحدة في مضيق هرمز عندما اقتربت خمسة زوارق إيرانية من ثلاث سفن حربية تابعة للبحرية الأمريكية في مضيق هرمز، وهددت بتفجيرها مما دفع البيت الأبيض إلى إصدار تحذير صارم لإيران من القيام بأي أعمال استفزازية يمكن أن تؤدي إلى حادث خطير، ووصفت إيران بأنها مسألة عادية تحدث لكلا الجانبين وأشار المتحدث باسم الخارجية الإيرانية إلى وقوع احتكاك مماثل في السابق، وفي عام 2012 هددت طهران الولايات المتحدة أنه في حال فرض العقوبات على الصادرات النفطية الإيرانية فإنه سوف تلجأ إلى إغلاق مضيق هرمز، وقال الناطق باسم الأسطول الخامس الأمريكي لن تسمح بأي تعطيل لحركة الملاحة في المضيق. (انظر: طهماز، زمن كريم علي، الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الإستراتيجي الإيراني، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية - الجامعة المستنصرية، 2017م، ص117)".

(78) "لجأت إيران إلى محكمة العدل الدولية وهي الهيئة القضائية الأساسية بالأمر المتحدة برفع دعوى قضائية ضد الولايات المتحدة بتاريخ 3 أكتوبر 2018م، والتي ادعت بأن الولايات المتحدة انتهكت "معاهدة الصداقة والعلاقات الاقتصادية والحقوق القنصلية 1955" بين البلدين بسبب العقوبات التي فرضتها على إيران بعد انسحابها من خطة العمل الشاملة المشتركة الموقعة عام 2015، وأصدرت المحكمة قرارها بتعليق بعض العقوبات التي فرضتها الولايات المتحدة وتستهدف مواد مستوردة لأغراض إنسانية كالأدوية والمواد الغذائية والسلع الزراعية، وأعلنت الولايات المتحدة إنهاء العمل ب " معاهدة الصداقة والعلاقات الاقتصادية والحقوق القنصلية 1955 مع إيران" والتي اعتمدت عليها المحكمة في قرارها، وأعلنت الولايات بأنه لا توجد علاقات دبلوماسية بين إيران والولايات المتحدة منذ 1980. موقع الأمم المتحدة <https://news.un.org/ar/story/2018/10/1018622>

(79) "الياسري، إسراء صباح، التنظيم الدولي للمناطق المحمية: دراسة في ضوء القانون الدولي الإنساني، المركز العربي للدراسات والبحوث العلمية، 2017م، ص28"

العراق رفضت ذلك، غير أن رؤية وجهات النظر العربية التي ترى بربط أمن المنطقة بالأمن القومي العربي لم تتفق مع الرؤية الإيرانية⁽⁸⁰⁾.

"كما برز دور مجلس التعاون لدول الخليج العربية بمسؤولية العمل الجماعي لأمن الخليج والقيام بمبادرات لتأمين حركة الملاحة الدولية والنقل البحري، حيث صادق المجلس الأعلى لمجلس التعاون في دورته الأربعين على توصيات مجلس الدفاع المشترك في الدورة (16) التي وردت فيها عدة أمور ومن ضمنها مواجهة التهديدات المتنامية ضد دول المجلس وخاصة تهديد الملاحة في الخليج العربي والمضائق الدولية، كما تم افتتاح المقر الرسمي للتحالف الدولي لأمن وحماية الملاحة البحرية وضمان سلامة الممرات البحرية، في مملكة البحرين في نوفمبر 2019م، الذي يهدف إلى توفير أجواء آمنة لضمان حرية الملاحة البحرية، والتجارة الدولية، وبدء مهامه بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، وعضوية الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والمملكة العربية السعودية ودولة قطر، ودولة الكويت، والمملكة المتحدة، وأستراليا، وألبانيا، مؤكداً أن ذلك سيعزز أمن وحماية الملاحة البحرية في مضيق هرمز وبحر عمان وباب المندب"⁽⁸¹⁾.

وعلى ضوء ذلك مما ينبغي على الدول المستعملة لمضيق هرمز إحترام حرية الملاحة، والتزام الدول المشاطئة للمضيق بعدم عرقلة الملاحة التي قد تسبب إلى حدوث أعمال القرصنة البحرية على ناقلات النفط وتعرض عدد من السفن التجارية لأعمال تخريبية خلال مرورها في مضيق هرمز مما يفرض ذلك إلى إثارة المسؤولية الدولية.

الخاتمة:

نستخلص من هذه الدراسة بأن تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز احتل مكانة مهمة في قواعد القانون الدولي للبحار، وذلك يرجع إلى أن الممرات والمضائق الدولية تعتبر عصب التجارة الدولية، حتى أصبحت الدول الملاحية الكبرى تنادي بحق المرور لكل أنواع السفن وعدم إعاقة المرور، وهذا ما تم تكريسه في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي انتهى بتوقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، واستحداث نظام المرور العابر ووضحت الاتفاقية المشار إليها أنف الذكر نطاق تطبيقه وأنه يسري على المضائق ذات الطابع الدولي، والتي تربط بين بحرين عاليين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين ويتجلى ذلك في مضيق هرمز، حيث أن هذه التطورات العديدة التي مرت بها الاتفاقية أوردت استثناءات على بعض المضائق الدولية والتي لا ينطبق عليها النظام القانوني للمرور العابر، وإنما تخضع لنظم قانونية أخرى.

كما وضعت اتفاقية قانون البحار قواعد تنظم حقوق الدول المشاطئة للمضيق والتزاماتها الدولية، وأرادت الاتفاقية معالجة كل مواضيع قانون البحار، إلا أن ذلك غير ممكن التحقيق في ضوء تطور استخدام البحار والمحيطات، وأشارت في الديباجة وعدد من نصوص المواد إلى إحالتها على قواعد ومبادئ القانون الدولي، أو القواعد والمعايير والممارسات الدولية المقبولة، وذلك لسد النقص المحتمل في الاتفاقية.

وبيّنت الدراسة مسؤولية الدول الساحلية والدول التي لها حق المرور في مضيق هرمز على حماية أمن واستقرار أهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم لتجارة النفط، وتأمين الملاحة فيه.
حيث توصلنا إلى النتائج والتوصيات الآتية:

النتائج:

1- أن نظام المرور العابر له طبيعة خاصة يختلف عن المرور البريء كما يختلف عن المرور الحر كما يعتبر حلاً توفيقياً بين النظامين، فهو يضمن للملاحة الدولية المرور والعبور بسلام وأمان دون توقف.

(80) "عباس، على حمزة، مرجع سابق، ص 556 "

(81) "البيان الختامي الصادر عن المجلس الأعلى في دورته الأربعين، 13 ربيع الآخر 1441هـ الموافق 10 ديسمبر 2019م، الرياض – المملكة العربية السعودية".

- 2- حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 م، نطاق المرور العابر على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية كمضيق هرمز وفقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي للبحار.
- 3- تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، المضائق الدولية التي تخرج من نطاق وأحكام نظام المرور العابر.
- 4- تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، العديد من القواعد والأحكام التي تواترت عليها الأعراف الدولية، حيث تشكل حرية المرور عبر مضيق هرمز على وجود عرف دولي مستقر، وتم تأطيره وفقاً لأحكام الاتفاقية الذي يقضي باحترام هذه البحرية باسم المرور العابر.
- 5- أن نظام المرور العابر لا ينال من حقوق الدول المشاطئة لمضيق هرمز، التي تتخذ من التدابير والتشريعات بما يتماشى مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وقواعد القانون الدولي.
- 6- التزام السفن والطائرات عند المرور العابر باحترام حرية الملاحة في مضيق هرمز، مع عدم الإخلال بأحكام المرور العابر المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.
- 7- الإلتزام العام المفروض على عاتق الدول الساحلية وغير الساحلية في حماية المرور عبر مضيق هرمز وفقاً للقواعد والمعايير الدولية بما يضمن سلامة الملاحة وعدم تعرضها للخطر.
- 8- المسؤولية الدولية في عرقلة الملاحة لمضيق هرمز يعد ذلك خرقاً لقواعد القانون الدولي، والقواعد المستقرة في أحكام القانون الدولي للبحار.

التوصيات:

- 1- ضرورة التعاون الدولي في تنفيذ أحكام القانون الدولي للبحار وتطوير قواعده، ولا سيما مع التطورات العديدة والأهمية التي يحتلها موضوع المضائق الدولية في نطاق قانون البحار.
- 2- إجراء الدراسات والبحوث العلمية خاصة القانونية، وتركيز الاهتمام على الملاحة في مضيق هرمز وفقاً لنظام المرور العابر تنفيذاً لأحكام اتفاقية قانون البحار 1982م، مع عرض ما جاء في الوثائق والبيانات الختامية للمؤتمرات الدولية، كما أن قاعدة المعرفة العلمية الموثوقة تعد ركيزة أساسية في إتخاذ القرارات الدولية.
- 3- إبراز دور المحكمة الدولية لقانون البحار حول عرض النزاعات القانونية فيما يخص الملاحة في مضيق هرمز لأنها تمثل مصلحة عالمية لكافة الدول واعتبارها من الإلتزامات التي تتحملها الدولة تجاه المجتمع الدولي وفقاً للقانون الدولي ومبادئ الأمم المتحدة.
- 4- إنشاء لجنة خبراء قانونيين معنيين بموضوعات أمن الملاحة في المضائق الدولية وخاصة مضيق هرمز وفق رؤية عربية مشتركة، وتشمل قرارات اللجنة مستقبل إطار العمل التنظيمي والقانوني لحركة الملاحة الدولية في مضيق هرمز.

قائمة المصادر والمراجع

المصادر العامة:

1. القرآن الكريم سورة النحل، آية رقم (14).

المراجع:

أولاً - الوثيقة الدولية:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

ثانياً - الكتب:

1. إسراء صباح الياسري، التنظيم الدولي للمناطق المحمية: دراسة في ضوء القانون الدولي الإنساني، المركز العربي للدراسات والبحوث العلمية، 2017م.
2. أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني للمضائق العربية، دار الحدائث للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1988م.
3. راشد فهيد المري، الوسيط في القانون الدولي العام - النظام القانوني للبحار، دار النهضة العربية - القاهرة، 2014م.
4. عبد المنعم محمد داود، المشكلات البحرية في المضائق العربية، دار منشأة المعارف بالإسكندرية.
5. عبد المنعم محمد داود، المشكلات البحرية في الخليج العربي، وكالة مصر للصحافة والإعلان، 1991م.

6. عبدالإله دريف ، مكانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق جبل طارق ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية – ألمانيا، 2017م.
7. عمر أبو بكر باخشوب، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، دار حافظ للنشر والتوزيع، 1992م.
8. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف – الإسكندرية، 1995م.
9. محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية الجزء الأول، 1996م.
10. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011م.
11. ناصر علي ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي- بيروت، الطبعة الأولى، 2013م.

ثالثاً - الرسائل العلمية:

1. بلوط سماح، "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية" رسالة ماجستير، كلية الحقوق – جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2015م.
2. بن سالم برضا، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الجزائر، 2004م.
3. ساسي تينهنان، عاشور أمينة، نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة ألكلي محند أولحاج، 2017م.
4. فيصل نوري العلي، النظام القانوني لمضيق هرمز في القانون الدولي العام، رسالة ماجستير، كلية القانون – جامعة عمان العربية، 2013م.
5. ياسر بن عبيد السلامي، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا – الجامعة الأردنية، 1990م.

رابعاً - المقالات العلمية:

1. عدنان البكري، معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية وحقوق العرب في خليج العقبة، المستقبل العربي، العدد 83، 1986م.
2. على حمزة عباس، استراتيجية الأمن والدفاع العماني نحو مضيق هرمز، مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية – جامعة الموصل، المجلد 12، العدد 4، 2013م.
3. عامر العجمي، رنا عيود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، 2019م.
4. عبد القادر حمود القحطاني، مضيق هرمز أمن الخليج العربي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، المجلد 19، العدد 38، 2000م.
5. قحطان عدنان عزيز، محمد حسين كاظم، النظام القانوني للمنطقة الدولية، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد الخامس، العدد الرابع، 2007م.
6. محمود توفيق محمود، البحر الأحمر والاستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، العدد 71، 1979م.
7. محمود خليفة جودة، الوضع القانوني للمضايق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

8. خامساً - القرارات الدولية:

1. قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 2978 الصادر بتاريخ 13/9/1972م.
2. قرارات مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري في أعمال دورته العادية (153) بتاريخ 2020/3/4 م - جمهورية مصر العربية - القاهرة.
3. قرار مجلس جامعة الدول العربية في انعقاده الثالث والستين في مارس 1975، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحار عن اجتماعاتها بجنيف خلال الفترة 17 مارس - 10 مايو 1975 (الوثيقة رقم 11/د 64/ 8/ 3).
4. البيان الختامي الصادر عن المجلس الأعلى لمجلس التعاون في دورته الأربعين، بتاريخ 13 ربيع الآخر 1441 هـ الموافق 10 ديسمبر 2019م، الرياض – المملكة العربية السعودية.

سادساً- المواقع على شبكة الإنترنت (المقالات والتقارير الصحفية):

1. مقال بعنوان (الجزر الإماراتية الثلاث المحتلة شهادات البشر والتاريخ والوثائق) منشور على شبكة الإنترنت <https://www.alittihad.ae/article/39645/2005>، بتاريخ 29 نوفمبر 2005م.
2. <https://www.gcc-sg.org/> موقع الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية.

3. مقال بعنوان (بن علوي يحذر من خطر مواجهة عسكرية في مضيق هرمز) منشور على شبكة الإنترنت صحيفة الشرق الأوسط <https://aawsat.com/home/article/2135321>، بتاريخ 17 فبراير 2020م.
4. مقال بعنوان (إغلاق هرمز والمسؤولية الدولية) منشور على شبكة الإنترنت
5. <https://www.albayan.ae/opinions/articles/2012-01-15-1.1573556>، بتاريخ 15 يناير 2012م.
6. <https://news.un.org/ar/story/2018/10/1018622-> موقع الأمم المتحدة.