

الفصل الأول

الإطار التنظيمي للبحث

١,١ المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على المبعوث رحمة للعالمين نبينا محمد صلي الله عليه وسلم، وعلى آله وصحبه أجمعين ومن اهتدى بهداهم إلى يوم الدين، أما بعد:

من المقرر أنه من الأمور التي تصعب على الباحث في العلوم القانونية استشراف المستقبل لقواعد وأحكام القانون الدولي العام دون أن يقوم بالإمعان والتفكير بالمسار والتوجه الدولي الذي يصبو إليه أشخاص المجتمع الدولي من جهة، ومن جهة أخرى الطموح الذي تسعى الدول الكبرى للوصول إليه، فالثابت أن تطور القانون الدولي يكون ترجمة وثمره حقيقية للمرتبة والموقع الذي وصلت إليه أطراف المجتمع الدولي أو تسعى للوصول إليه^(١)

والمتبع للجذور والخلفية التاريخية لقواعد وأحكام القانون الدولي يتوصل إلى نتيجة مؤكدة مفادها أن القانون الدولي العام تجاوز المفاهيم التي نمت وترعرعت في الظروف السابقة، وعلى وجه الخصوص خلال الفترة الزمنية التي تلت الحرب العالمية الثانية، حيث كانت مصلحة الدول خلال هذه الفترة العنصر والمكون المؤثر والمحرك الرئيسي في صياغة القواعد الدولية وبناء أحكامها تأسيساً وإعمالاً لمبدأ سيادة الدول المتساوية فيما بينهم إن صح التعبير، مع التأكيد على أن مصالح الدول قد تتوافق في لحظة زمنية معينة، وقد تتنافر في لحظة أخرى^(٢).

(1) DUPUY (R.J) (1999). *Dialectic of international law, sovereignty of states. International humanity community*. Paris: Pedon. P 243-246.

(٢) زهرة مناصرة (٢٠١٨). حق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية الدولية. الإسكندرية. مصر: مكتبة الوفاء

القانونية. الطبعة الأولى. ص ٩.

ومن جملة الثمرات التي طرأت على قواعد وأحكام القانون الدولي العام ظهور عدة فروع قانونية دولية تنتمي له، ومن بين هذه الفروع؛ فرع القانون الدولي للبحار، وترجم هذا الوضع من خلال إبرام اتفاقية ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ومن بعدها اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي تعد الدستور العام والمظلة القانونية لكافة الشؤون الدولية البحرية، بما فيها تنظيم الملاحة البحرية الدولية عبر المضائق الدولية^(٣)، كما أنها تعتبر العماد الرئيس لمكونات وعناصر دراستنا، على اعتبار أنها تهتم بتنظيم كافة الأعمال والممارسات المتعلقة بالشؤون الملاحة البحرية على الصعيد الدولي^(٤).

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تضمنت الأحكام العامة التي تنظم كل ما يتعلق بالمناطق البحرية، فتناولت بالتنظيم البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، من حيث بيان حدودها والقواعد التي تنظم المرور البريء غيرها، والقواعد الدولية التي تحكم جميع السفن، والتي منها ما ينطبق على السفن التجارية والحكومية المستخدمة لأغراض تجارية، وأيضاً القواعد التي تنطبق على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، كما تناولت الاتفاقية بالتنظيم المضائق المائية المستخدمة للملاحة الدولية من خلال بيان الإطار القانوني للمياه التي تشكل المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وكذلك تنظيم الملاحة البحرية عبر المضائق الدولية على مستوى المرور

(٣) في عام ١٩٥٦، عقدت منظمة الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار في جنيف، سويسرا. ونتج عن المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار أربع معاهدات في عام ١٩٥٨، الأولى: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، المعتمدة بجنيف في ٢٩ إبريل لسنة ١٩٥٨، والتي دخلت حيز التنفيذ في تاريخ ١٠ سبتمبر ١٩٦٤، والثانية: اتفاقية الجرف القاري، ودخلت حيز التنفيذ في تاريخ ١٠ يونيو ١٩٦٤، والثالثة اتفاقية أعالي البحار، والتي دخلت حيز التنفيذ في تاريخ ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢م، والرابعة: اتفاقية الصيد والحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، والتي دخلت حيز التنفيذ في تاريخ ٢٠ مارس ١٩٦٦.

(٤) اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وقد حلت الاتفاقية محل المعاهدات الأربعة الصادرة في العام ١٩٥٨. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٩٤.

البريء والمرور العابر، وبيان الواجبات والالتزامات المقررة للسفن والطائرات أثناء المرور العابر، كما قسمت الاتفاقية الحركة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وتناولت القوانين والأنظمة المتعلقة بالدول الساحلية المطلّة -المشاطئية- على المضائق بشأن المرور العابر وواجباتها، كما تناولت تنظيم المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ومنطقة أعالي البحار، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والأعمال المتعلقة بالبحث العلمي البحري، وتسوية الخصومات الدولية البحرية، وكذلك حددت نوع الأنظمة الملاحية التي تخضع لها المناطق البحرية، وقررت حزمة من الاختصاصات المرتبطة بمبدأ السيادة للدولة على كل منطقة بحرية، وأن هذه السيادة تزداد كلما اقتربنا من سواحل الدولة إلى أن تصبح السيادة كاملة للدولة.

وحقيقة أن وجود بعض المناطق البحرية التي تخضع لمبدأ السيادة الإقليمية لدول معينة، دفع الدول الملاحية الكبرى -خاصة الدول التي خرجت منتصرة من الحرب العالمية الثانية- على أن تفصح عن رغبتها الملحة في السيطرة والهيمنة على بعض المناطق البحرية ذات السيادة الإقليمية بشتى الطرق، إما عن طريق السيطرة المباشرة بالقوة العسكرية أي بالاحتلال، أو من خلال فرض الحماية أو الوصاية عليها، أو عن طريق إبرام اتفاقيات دولية بشأن تنظيم الملاحة في هذه المناطق البحرية، وفي هذا المقام نخص بالتحديد المضائق والقنوات الدولية بكافة أنواعها، مع التركيز على مضيق هرمز موضوع البحث^(٥).

(٥) نظرًا للقيمة الكبيرة لحق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية؛ نجد أن الدول الملاحية الكبرى حاولت السيطرة عليها بشتى الطرق، في محاولة منها لإقرار وتثبيت أنظمة المرور عبرها بما يخدم ويحقق مصالحها، وكذلك تسعى إلى ضبط حركة الملاحة عبرها من أجل حماية مصالحها الاقتصادية، لذا نجدها في بداية الأمر تبنت نظام المرور البريء عبر المضائق الدولية، وذلك بموجب اتفاقية جنيف ١٩٥٨، إلا أنها سرعان ما تحولت مقاصدها إلى المطالبة بأنظمة جديدة مما يمنحها ويعطيها الحرية بمساحة أكبر في الملاحة البحرية دون أن يفرض عليها أية قيود أو شروط، وفي هذا الإطار ترجمت الاتفاقية الصادرة عن المنظمة الدولية للأمم المتحدة لقانون

والتأمل في خريطة العالم يدرك الأهمية الكبيرة للمضايق البحرية التي تربط مناطق العالم مع بعضها البعض بشكل عام، ومضيق هرمز بشكل خاص، الذي يربط دول منطقة الخليج العربي بدول العالم من خلال خليج عمان وصولاً للمحيط الهندي عن طريق بحر العرب، فمن من خلال المضائق الدولية تصل الملاحة البحرية بين الأقطاب والقارات العالمية وكافة الدول المختلفة، كما أن تميزها في الموضع الجغرافي وخاصة مضيق هرمز يكسبها سلطة الإشراف والتحكم على الملاحة البحرية الدولية، ويعزز من وضعها في أوساط المجتمع الدولي، وهذا يعطي الدول الشاطئية على المضائق الدولية سلطة السيطرة عليها، الأمر الذي يدفع الدول التي تعتمد في ترويج صناعاتها وتجارها على استخدام المضائق الدولية؛ أن تحرص وتتسابق من أجل فرض نفوذها ووصايتها وسيطرتها على هذه المضائق، وخاصة التي تتميز بالأهمية الجيوسياسية والأهمية الاقتصادية^(٦). لذا جاءت هذه الدراسة لتكشف النقاب عن موضوع تسوية الخصومات البحرية الدولية الناشئة عن استخدام حق الملاحة البحرية عبر مياه مضيق هرمز الواقع في منطقة الخليج العربي من منظور قواعد القانون الدولي للبحار والتشريع الإسلامي الدولي، وذلك من خلال التأصيل القانوني في إطار اتفاقية الأمم المتحدة التي تتضمن قواعد القانون الدولي للبحار لعام ١٩٨٢م، وكذلك من منظور القواعد الدولية الإسلامية لتكون - بإذن الله - لبنة

البحار للعام ١٩٨٢، هذا التوجه من خلال استحداث وإقرار نظام المرور العابر، الذي فُرض تطبيقه على طائفة معينة من المضائق الدولية، ومنها مضيق هرمز.

(٦) يحتل مضيق هرمز مكانة دولية متميزة وهامة، كونه من أهم المضائق الدولية في العالم في وقتنا الحاضر؛ وخاصة بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، وتبع هذه الأهمية من عدة اعتبارات منها: كثرة حركة السفن بمختلف أنواعها التي تعبر المضيق، بالإضافة إلى كونه الممر المائي الوحيد بين منطقة الخليج العربي وبحار العالم، إذ يعتبر موقعه الجغرافي نقطة أساس تفصل بين دول منطقة الخليج العربي والمجتمع الدولي، ويعد منذ سنين ممرًا تجاريًا يساهم في تطوير التجارة الدولية، الأمر الذي عرض المنطقة والمضيق لأطماع الدول الأجنبية الكبرى، وأصبح محورًا للتصادم والصراع والتنافس بين دول منطقة الخليج العربي من جهة وبين الدول العظمى ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى. أنظر: سمية غالمي وكندة عشاشة (٢٠١٦). الدور الإستراتيجي لمضيق هرمز وانعكاساته على الأمن الطاقوي في منطقة الخليج العربي. (رسالة ماجستير). الجزائر: جامعة ٨ ماي ١٩٤٥ قلعة. ص ٢.

تساعد المهتمين في شؤون المضايق الدولية وتسوية الخصومات البحرية المتعلقة بما على وجه الخصوص،
والمهتمين في مجال القانون الدولي للبحار، وأن تقدم النتائج والتوصيات التي تساعد في وضع تصور
جديد لإدارة المضايق الدولية، بما يخدم المرحلة القادمة.

١,٢ خلفية البحث

تعد منطقة الخليج العربي من أكثر المناطق في الكرة الأرضية عرضة لحالة عدم الاستقرار الدولي،
حيث تساهم المطامع الكامنة لدى إدارات الدول صاحبة المصلحة الكبرى والمرتبطة بقطاع المشتقات
النفطية والغاز، في زيادة حدة الخصومات والتوترات في المنطقة، وهو ما جعلها منطقة تجاذب بين القوى
الإقليمية والدولية، وخاصة في إطار الخصومات البحرية المتعلقة بالملاحة البحرية عبر مياه مضيق هرمز.
ومنذ القدم ارتبطت أهمية منطقة الخليج العربي بالملاحة الدولية البحرية عبر مياه مضيق
هرمز، كونه يعد المعبر الوحيد لحركة الاتصال والتواصل والربط فيما بين الشرق والغرب^(٧)، وذلك
لربطه دول منطقة آسيا الشرقية بدول منطقة آسيا الغربية، ولكونه من الممرات المائية الهامة، التي
تستخدمه العديد من السفن التجارية والناقلات المختصة بنقل المشتقات النفطية والغاز على وجه
التحديد، ويعتبر مضيق هرمز الشريان النفطي لدول منطقة الخليج العربي، والذي يربطها بالبحر
الهندي، ومنه يتم الانطلاق إلى كافة بقاع العالم، ومن خلاله يتم التحكم بمرور الناقلات النفطية التي
تقوم بتصديره من منطقة دول الخليج، وبالتالي فإن حدوث أية نوع من الخصومات البحرية، وعلى
وجه الخصوص الخصومات التي تكون مرتبطة بالملاحة البحرية في مضيق هرمز؛ سيؤثر سلباً على
الوضع الملاحي والأمني في المضيق بشكل خاص، وفي منطقة دول الخليج العربي بشكل عام، وتحديدًا

(٧) سعيد المزروعى (٢٠٢٢). المسؤولية الدولية عن إعاقه الملاحة البحرية في مضيق هرمز. الإمارات: دار الحافظ. ص ١٠.

عند سماع صيحات التهديد الصادرة من قبل قادة بعض دول منطقة الخليج العربي والتي تستهدف إغلاق الملاحة البحرية في مضيق هرمز، أو في ظل تزايد مخاطر التلوث البيئي البحري أو حوادث التصادم البحري والإغراق، والتخوف من وجود ألعام مائية في مسار ناقلات النفط المتجه من وإلى المناطق المحددة^(٨).

وفي ظل هذه التوتر القديم والمتجدد في وقتنا الحاضر، أصبحت منطقة الخليج العربي معرضة لحالة من عدم الاستقرار، على اعتبار أن سلامة الملاحة الدولية عبر مياه مضيق هرمز مرتبط ارتباطاً وثيقاً بمستوى الأمن فيه وفي منطقة الخليج العربي على حد سواء، وهو ما يضع دول المنطقة في نقطة الالتزام بتحديد سياق يتم من خلاله استشراف المستقبل لتأمين إمداداتها النفطية، خاصة أن الأغلبية العظمى من مصادر النفط الجديدة التي تدخل الأسواق العالمية مصدرها دول منطقة الخليج العربي^(٩). ومن هذا المنطلق يعد موضوع الدراسة حافزاً للبحث والتحليل، لأنه يبحث في طرق تسوية الخصومات البحرية التي تنشأ عن الملاحة البحرية الدولية في مياه مضيق هرمز على ضوء قواعد وأحكام القانون الدولي للبحار والمنظور والتشريع الإسلامي، وأيضاً الوقوف على العلاقة بين الدول الساحلية المطلة المشاطئية على مياه مضيق هرمز ودول منطقة الخليج العربي، ومواقف الدول الغربية وخاصة الأمريكية في المنطقة، والتعمق في مدى أهمية النفط في تحقيق الأمن في منطقة الخليج العربي، كما يعتبر الموضوع جديداً ومهماً بالنسبة لتطوير منظومة الملاحة الدولية في مياه مضيق هرمز، وطرق تسوية الخصومات البحرية الناشئة عن الملاحة في المضيق، إذ ينطوي على العديد من الإشكاليات

(٨) أحمد أبو الوفا (٢٠١٤). المفاوضات الدولية دراسة لجوانبها القانونية في القانون الدولي والشريعة الإسلامية. مصر: القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٢٣.

(٩) محمد رحال (٢٠١٧). الصراع على المضائق الدولية، دراسة حالة مضيق هرمز. (رسالة ماجستير) الجزائر: جامعة الشهيد حمدة لخضر. الوادي. ص ٣٧.

والنقاط التي يجب دراستها لضمان انسيابية حركة الملاحة في مياه مضيق هرمز من الخليج العربي إلى المحيط الهندي، ومن ثم المرور إلى مرفئ العالم المختلفة، ولهذا السبب الأساسي تم اختيار موضوع الدراسة لتوضيح وسائل تسوية الخصومات الدولية البحرية وفقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي والتشريع الإسلامي مع دراسة حالة مضيق هرمز، فالموضوع يطرح العديد من الموضوعات التي يصعب حصرها، إلا أن الدراسة عازمة على الإمام بكافة الجوانب المهمة، والوقوف على كافة الفجوات والتغرات والتناقضات القانونية الموجودة في مشكلة الدراسة، لتحليلها والإجابة عليها وتحقيق أهداف الدراسة، فالموضوع يعد من الموضوعات الهامة لأنه يطرق العديد من الجوانب المختلفة.

١,٣ مشكلة البحث

تتجسد المشكلة الرئيسية للبحث في أنه إذا كانت قواعد وأحكام القانون الدولي العام قد أرست مبدأ حظر استخدام القوة في العلاقات الدولية، والقضاء على حق الدول المطلق في اللجوء إلى استخدام القوة المسلحة في تسوية خصوماتها مع الدول الأخرى - كأهم مرتكز لإلزام الدولة بشكل أساسي لأحكام القانون الدولي العام- وذلك عن طريق مبدأ التسوية السلمية للخصومات الدولية بشكل عام، والخصومات البحرية ومنها الخصومات المتعلقة بالملاحة البحرية المرتبطة بمضيق هرمز بشكل خاص، إلا أن المشكلة تتركز في تنفيذ القرارات الناتجة عن الوسائل السلمية من قبل الأطراف ذات العلاقة بالخصومات الدولية البحرية (بما فيها الخصومات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية عبر مياه مضيق هرمز).

كما تتمحور مشكلة البحث في بيان مدى مساهمة الطرق السلمية والقضائية في تسوية الخصومات البحرية بشكل عام والخصومات البحرية المرتبطة بالملاحة البحرية عبر مضيق هرمز، ودورها

في التوفير والتطوير والارتقاء بقواعد وأحكام القانون الدولي العام سواء أكانت — هذه القواعد — مصدرها العرف الدولي أو الاتفاقيات الدولية، لترسيخ الأمن والقوة القانونية عوضاً عن قانون القوة. كما أشارت الدراسات السابقة إلى ضرورة بيان مدى تجسيد التنظيم القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار والجوانب الوظيفية والقضائية والإجرائية المتعلقة بها، وتقييم مركزها القانوني وإجراءات التقاضي المتبعة أمام المحكمة، وكذلك ضرورة بيان كيف قامت المحكمة الدولية لقانون البحار بتطبيق قواعد وأحكام ومبادئ المسؤولية الدولية المدنية في القضايا التي نظرتها وتم الفصل بها^(١٠).

كما تتمحور المشكلة في ضرورة تحليل وتقييم مدى قدرة وفاعلية القواعد والأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في تحقيق الاستقرار وديمومة حركة الملاحة الدولية عبر مياه المضائق الدولية بشكل عام، ومياه مضيق هرمز بشكل خاص، ومدى استطاعتها تحقيق وإعمال التوازن بين مصالح الدول الغربية التي تنادي بحرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية من خلال تبني نظام المرور العابر، ومصالح الدول النامية التي تنادي بضرورة تقييد الملاحة بقيود قانونية معينة حفاظاً على سيادتها وأمنها الوطني من خلال تبني نظام المرور البريء. ومن هذا المنطلق يتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية العديد من الإشكاليات الفرعية أهمها:

(١٠) أكدت الدراسات السابقة على ضرورة بيان دور محكمة العدل الدولية والتحكيم الدولي العام والخاص في تسوية الخصومات البحرية، وجهودهما في إرساء مبادئ تسوية الخصومات الدولية البحرية، من خلال الوقوف على قواعدها والوسائل والأدوات الواجب تطبيقها عند وجود الخصومات البحرية بين الدول، وخاصة عند إثارة موضوع تحديد المناطق البحرية أو استخدامها، وتقييم الوسائل والأدوات التي تضمن أن يقوم الأطراف المتخاصمون بتنفيذ الأحكام القضائية الصادرة عن المحكمة أو هيئات التحكيم، وتحديد أهم التحديات والمعوقات التي تواجه محكمة العدل الدولية ونظام التحكيم الدولي والخاص أثناء نظر المنازعات والفصل فيها.

أولاً/ مدى كفاءة وفعالية قواعد وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م:

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ قررت نظام المرور العابر عبر مياه المضائق الدولية كنظام توافقي يبين مطلب الدول الصناعية والتجارية، بهدف تحقيق مبدأ الحرية المطلقة للملاحة البحرية في المضائق الدولية، وبين حاجة الدول الساحلية المطلقة-المشاطئية- على مياه المضائق الدولية إلى التمسك بفرض قيود وضوابط على الملاحة البحرية عبر المضائق الدولية لحفظ أمنها وسلامتها، إلا أنه بتحليل الدراسات السابقة تبين للباحثة أن الاتفاقية واجهت العديد من نقاط النقد نتيجة النقص والقصور الذي تعرضت له في عدة جوانب، أهمها: عدم توفير الحماية اللازمة لضمان أمن وسلامة الدول الساحلية المطلقة-المشاطئية- على مياه المضائق الدولية، لأن الاتفاقية تسمح بالمرور لكافة السفن دون تمييز بين السفن التجارية والسفن الحربية، كما أنها تسمح بمرور الغواصات وهي أسفل المياه، ولا يوجد ما يلزمها بالعبور وهي على سطح البحر طافية في نظام المرور العابر، وهذا الوضع يشكل خطراً كبيراً على الدول الساحلية المطلقة-المشاطئية- على مياه المضائق الدولية، حيث أنه من المحتمل أن تكون هذه الغواصات غواصات حربية أو تقوم بأعمال تجسس، وهذا الوضع ينطبق أيضاً على الطائرات التي منحها الاتفاقية كامل الحق بالطيران والتحليق فوق مياه المضيق دون أي قيد أو شرط^(١١)، في ذات السياق أقرت الاتفاقية للسفن والطائرات والغواصات الحكومية بالحصانة السيادية، أي جعلت الاختصاص الجزائي لدولة العلم، ومفاد ذلك أن الدولة الساحلية المطلقة-المشاطئية- على مياه المضيق غير مختصة في حالة ارتكاب السفن والطائرات

(١١) لم تتضمن المادة (٤٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنظيم حركة السفن الحربية أثناء مرورها عبر المضائق الدولية ومنها

مضيق هرمز.

والغواصات أية مخالفة للقواعد والأنظمة المعلول بها في مياهها الإقليمية^(١٢)، بمعنى أن الدولة المشاطئية لا يجوز لها سلوك ذات الإجراءات المتبعة في مواجهة السفن الخاصة، أضف إلى ذلك أن الاتفاقية فرضت بعض القيود على الدولة المشاطئية على مياه المضيق؛ وذلك لمراعاة مصلحة الملاحة الدولية، بمعنى عدم تعريض سلامة الملاحة الدولية والسفن الممارسة لها لأي خطر، وأن الدولة لا يسمح لها بسوى فرض العقوبات المالية، ومن هنا يتبين أن أحكام وقواعد المرور الواردة في الاتفاقية جاءت لمصلحة الدول الملاحية الكبرى وعلى حساب أمن وسلامة الدولة الشاطئية على المضيق، لأنها تخدم المصالح الاقتصادية والسياسة والأمنية للدول الكبرى، وتمتع بالأولوية في التطبيق عند التعارض مع سيادة الدولة الشاطئية، وبالتالي لا بد من مراجعة وتقييم أحكام المرور العابر الواردة في اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، والوقوف على مدى فعاليتها وملائمتها لمواكبة التطورات الحديثة في مجال الملاحة الدولية البحرية.

وهذا الوضع أدى إلى وجود العديد من الإشارات الاستفهامية حول الاتفاقية، ويترتب على هذا الأمر تراث العديد من الدول في التصديق عليها، وبالأخص إذا علمنا أن الاتفاقية هي من الاتفاقيات غير القابلة للتخلف عليها.

ثانياً/ عدم انضمام بعض الدول إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م:

في هذا الإطار تتركز المشكلة في أن المجتمع الدولي يرى أن مضيق هرمز يخضع لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢، وهذه الاتفاقية لم توقع عليها أمريكا حتى الآن، ولم تصادق

(١٢) تنص المادة (٣٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه: " إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور"، وتجدر الإشارة إلى أن أضيق نقطة في مضيق هرمز هي واحد وعشرون ميلاً بحرياً، ويترتب على ذلك أنه يجب على جميع السفن التي تمر عبر هرمز عبور المياه الإقليمية لإيران وسلطنة عمان.

عليها إيران، مما فتح المجال لاجتهادات وتفسيرات مختلفة حول النظام القانوني لحرية المرور في المضيق، والذي تركزت بين تبني نظام المرور البريء أو نظام المرور العابر، علمًا بأن لكل نظام شروطه وضوابطه المختلفة، وهذه التفسيرات من شأنها أن ترفع من درجة التوتر والصدام في منطقة الخليج العربي، وتؤثر سلبًا على نظام الملاحة الدولية^(١٣).

ثالثًا/ مشكلة البحث نتيجة تمسك إيران بمبدأ السيادة الإقليمية على مضيق هرمز:

حيث أثارت تصريحات العديد من المسؤولين ورجال السياسة في إيران^(١٤) حول مسألة إغلاق مضيق هرمز في حال عدم شراء النفط الإيراني جدلاً واسعاً بين القانونيين، وذلك بشأن بيان مدى قانونية هذا التصرف أو السلوك من وجهة نظر قواعد القانون الدولي العام من ناحية، ومدى أحقية إيران بذلك انطلاقاً من مبدأ سيادة الدولة من ناحية أخرى، حيث أن إيران تعتبر المضيق كله يقع ضمن مياهها الإقليمية^(١٥)، وبالتالي تذهب إلى القول أنها صاحبة السيادة الفعلية عليه، ولها حق التصرف بما تراه وتعتقده مصلحة لها، ويناسب حقوقها السيادية العليا، إضافةً إلى أنها لا تتوانى في استخدامه ورقة ضغط للتحصيل السياسي، وهذا الموقف الإيراني يتعارض ويخلق إشكاليات دولية مقارنة بما قرره اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م بأن حق المرور البريء أو العابر للسفن على السواء مكفول في المضائق الدولية، وليس باستطاعة إيران، منع السفن بمختلف أنواعها من المرور وممارسة سيادتها الإقليمية على المضيق^(١٦)، ومن هنا نبرز أهمية التعرف على المضائق وتعريفها، ومتى يعتبر

(١٣) سعيد المزروعى (٢٠٢١). التنظيم القانوني للمناطق البحرية وتطبيقاته في دولة الإمارات. الإمارات: دار الحافظ. ص ٦٧.

(١٤) تصريح رئيس الأركان العامة للقوات المسلحة الإيرانية (محمد باقرى)، منشور على الصفحة الإلكترونية للعربية. نشر في تاريخ ٢٨

إبريل ٢٠١٩م، تاريخ الدخول على الموقع: ٢٠٢١/٠١/١٥: <https://www.alarabiya.net/>

(١٥) على ناصر (٢٠١٣). مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني. بيروت. لبنان: دار الفارابي. ط. ١.

(١٦) زمن كريم (٢٠١٧). الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الاستراتيجي الإيراني. (رسالة ماجستير). بغداد.

العراق: جامعة المستنصرية.

الممر المائي مضيّقًا دوليًا، إضافةً إلى حق المرور البريء والتمييز بينه وبين حق المرور العابر وفقًا للقواعد المشار إليها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وكذلك ضرورة الوقوف على التكييف القانوني لوضع مضيق هرمز والنظام الذي يخضع له في تنظيم الشؤون الملاحية فيه، أضف إلى أن إيران لكونها أحد الدولة المطلة على مضيق هرمز اتبعت سياسات معينة لحماية مصالحها المتمثلة في الحفاظ على سيطرتها على المضيق واستعماله كورقة ضغط لمواجهة كل من دول منطقة الخليج العربي من جهة، وأمريكا من جهة أخرى والتحكم في المضيق من منطلق أنها الدولة التي لها الحق في حمايته من التدخل الأمريكي والغربي الذي يهدف إلى السيطرة على منطقة الخليج العربي.

١,٤ أسئلة البحث

تطرح هذه الدراسة العديد من التساؤلات لعل أهمها ما يلي:

١. هل كان لقواعد القانون الدولي للبحار أية مساهمات في تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز؟
٢. ما هي ماهية الخصومات الدولية البحرية التي تهدد الملاحة البحرية في نطاق مضيق هرمز، وصور المسؤولية الدولية المترتبة عليها؟
٣. كيف تساعد الوسائل والأدوات السلمية الدبلوماسية والقضائية في تسوية الخصومات الدولية البحرية المتعلقة بمضيق هرمز؟
٤. ما هو دور القواعد الدولية الإسلامية في إطار تسوية الخصومات القضائية البحرية الدولية المرتبطة بعمليات الملاحة عبر مضيق هرمز؟

١,٥ أهداف البحث

تهدف هذه الدراسة محل البحث إلى:

١. إبراز مساهمات قواعد القانون الدولي للبحار في تنظيم الملاحة البحرية الدولية بشكل عام، والملاحة البحرية في مضيق هرمز بشكل خاص.
٢. بيان مفهوم الخصومات الدولية البحرية التي تحدد الملاحة البحرية في إطار مضيق هرمز وصور المسؤولية الدولية المترتبة عليها.
٣. الوقوف على دور الوسائل والأدوات السلمية الدبلوماسية والقضائية في تسوية الخصومات الدولية البحرية المتعلقة بمضيق هرمز.
٤. تسليط الأضواء على القواعد الدولية الإسلامية ودورها في تسوية الخصومات القضائية البحرية الدولية في مضيق هرمز.

١,٦ منهجية البحث

اعتمدت الدراسة في تحقيق أهداف البحث على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي والتكامل

فيما بينهما لتناول جميع الجوانب المتعلقة بالموضوع؛ وفقاً للتفصيل الآتي:

أولاً/ المنهج الوصفي:

نظراً للأهمية التي يكتسبها موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي، ونظراً للإشكالية الرئيسة التي تناوها البحث، وفي إطار بلوغ أهداف الدراسة، تم الاعتماد على المنهج الوصفي، لتوضيح كافة المفاهيم المتعلقة بالموضوع، فالمنهج الوصفي يعد من أفضل المناهج العلمية الذي يمكن الاستعانة به ليتم توظيفه في مجال دراسة

العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، ويعتبر أحد أهم مناهج البحث العلمي الذي يتوافق مع مضمون الدراسة، ويساعد في الوصول إلى المعرفة الصحيحة التي تساعد الدراسة على تحقيق مستهدفاتها. وانطلاقاً من اهتمام الباحثة الشديد في أن تكون الدراسة متميزة وتشكل إضافة معرفية جديدة؛ حرصت على الاستعانة بالمصادر التي تتمتع بالحدثة والجودة، والتي تحتوي على قيمة علمية إلى جانب تميزها بالدقة والسهولة في تناول الموضوعات.

وبالتالي تنوعت مصادر الدراسة -الحالية- والتي شملت المراجع العامة، والتي تسمى بأهميات الكتب القانونية، والمراجع المتخصصة وتشمل الأطروحات العلمية على مستوى رسائل الماجستير والدكتوراه، والدوريات والنشرات والمجلات العلمية المحكمة التي تصدر عن الجهات العلمية المختلفة، بالإضافة إلى أوراق العمل المقدمة في أعمال الندوات والمؤتمرات الأكاديمية والعلمية.

ثانياً/ المنهج التحليلي:

يعتمد المنهج التحليلي على التوصيف الدقيق لمشكلة محددة، من خلال اعتماد الباحثة على أسلوب تحليل المحتوى، فالمنهج التحليلي يعمل على التوصيف المنظم والدقيق لمحتوى النصوص المكتوبة من خلال تحديد موضوع البحث، ويتم استخدام هذا المنهج للإجابة على الأسئلة المحددة والمعينة، والتي تتم صياغتها بشكل مسبق، وتستدعيها مقتضيات الموضوع محل البحث، وذلك من أجل دراسة وتحليل المعلومات القانونية والنصوص والأحكام القانونية الدولية ذات العلاقة، وتحليل آراء ومواقف الخبراء في القانون الدولي والقانون الدولي للبحار والمرتبطة بأنظمة تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مياه مضيق هرمز.

ويعد المنهج التحليلي المنهج الأكثر أهمية، وذلك لأن الباحثة في إطار هذا المنهج تركز فيه على الإجابة عن سؤالين، كيف ولماذا حدث الحدث أو الظاهرة أو المشكلة، والإجابة على هذين السؤالين تتطلب جهداً كبيراً خلافاً للوصف، فالمنهج التحليلي يتجاوز المنهج الوصفي؛ كونه أكثر عمقاً، كما تحاول من خلاله الباحثة التقدم بالمعرفة إلى الأمام والبحث عن معطيات وأسباب وأبعاد وآثار الظاهرة أو المشكلة وتقديرها.

وبالتالي يستدعي المنهج التحليلي اتباع سلسلة من الخطوات والأساليب، منها: تفكيك مشكلة الدراسة، وإعادة تركيبها، واتباع مبادئ التحليل الأساسية وفقاً للآتي:

١. تفكيك المشكلة وإعادة ترتيبها:

حيث أن فهم مشكلة الدراسة يتطلب تفكيك مكوناتها الأساسية كأجزاء منفردة، مثل: (منح الأولوية في مسألة المرور في المضائق الدولية لنظام المرور العابر، حيث يتطلب معرفة: تعريف المرور العابر، والشروط المقررة بشأنه، والضوابط القانونية الدولية التي تنظمه)، ومن ثم تجميع مكونات المشكلة مرة أخرى من خلال ترتيب العوامل حسب أهميتها، ومن ثم بيان العلاقات والروابط والوقائع المختلفة، وكيف حدثت المشكلة؟ وكيف تطورت؟ ولماذا حدثت؟ وكيف يتم تقدير الظاهرة من زاوية تأثيراتها ونتائجها؟ وللانتقال بين التفكيك والتركيب ولفهم أبعاد وجوانب المشكلة هناك طريقتان:

أ. الطريقة الأولى/ الأسلوب المنطقي الاستنباطي:

وهذا الأسلوب عبارة عن الطريق الذي يجعل الدراسة قادرة على تطبيق المبادئ الكلية على الموضوعات الفرعية، فالدراسة وفقاً لهذا الأسلوب تبدأ من الحقائق الكلية إلى الحقائق الجزئية، وتقوم على تطبيق المبادئ الكلية على الموضوعات الجزئية، أو تطبيق الحكم العام على الخاص، كما يطلق

على هذا الأسلوب أيضاً أسلوب الاستدلال التنازلي" (١٧)، ومثال ذلك أن تتناول الدراسة النظرية العامة للمضايق الدولية، وذلك من خلال استعراض ماهيتها، واستعراض معايير تصنيفها وأنواعها، ثم تنزل بتلك المعايير على مضيق هرمز لبيان طبيعته وفقاً لقواعد وأحكام القانوني الدولي للبحار.

ب. الطريقة الثانية/ الأسلوب المنطق الاستقرائي:

ويقصد به الأسلوب الذي يساهم على بحث وتحليل الموضوعات الجزئية المتشابهة وردها إلى المبادئ العامة الكلية التي تحكم الأفرع، وما يمكن أن يستجد من حالات مماثلة، فمن خلال هذا الأسلوب تنتقل الدراسة من الموضوعات الجزئية إلى موضوعات الكلية، أو من الخاص إلى العام عن طريق الاستدلال، ولهذا يطلق على هذا الأسلوب أيضاً مصطلح الاستدلال التصاعدي" (١٨). ولأن الدراسة تعتمد على هذا الأسلوب لبحث المشكلات والموضوعات الجزئية وتحليلها، ثم استخلاص النتائج منها، ومن ثم التأكد من مسألة جزئية معينة، وبتكرار تلك المسألة أو حدوث حالات مشابهة لها تحصل الدراسة ذات النتائج؛ فتعمد إلى تكوين مبدأ يعمم حكمه على تلك الحالات حال حدوثها.

٢. اتباع المبادئ الأساسية للتحليل:

توجد جملة من المبادئ الأساسية التي سوف يتم مراعاتها من قبل الباحثة في التحليل، ومنها: تعداد العوامل المرتبطة بالتفسير والوقوف على الآراء، وذلك الرجوع إلى العديد من العوامل، ومنها قواعد وأحكام القانون الدولي للبحار، والقواعد الدولية في التشريع الإسلامي، وتحليل النقاط الرئيسية الأساسية وغير الأساسية، ومعرفة العوامل المهمة والعوامل الأقل أهمية، والعوامل المباشرة وغير المباشرة،

(١٧) أحمد سلامة (١٩٩٧). الأصول المنهجية لإعداد البحوث العلمية. مصر. القاهرة: دار الفكر العربي. ط ١. ص ٣٦

(١٨) أحمد سلامة (١٩٩٧). مرجع سابق. ص ٣٤

وكذلك التأكد من عدم ثبات المشكلة، والتنبؤ ورسم التوجه المستقبلي لمضمون الموضوع، من خلال التنبؤ العلمي ووضع تصور إلى ما ستؤول إليه مشكلة البحث في المستقبل، في حال توافرت المعطيات أو الظروف المعينة، وبالاعتماد على نتائج التحليل تتمكن الدراسة من إقامة التنبؤات المحتملة لمشكلة الدراسة، وذلك بالاعتماد على الأسس والقواعد العلمية والواقعية السليمة^(١٩).

١,٧ الدراسات السابقة

يتناول البحث في هذا الجزء عملية التحليل للدراسات السابقة المتخصصة العربية والأجنبية التي تناولت تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة، والتي تناولت التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في المضائق وفقاً لقانون البحار ١٩٨٢م، وكذلك الدراسات التي تناولت التنظيم القانوني لمضيق هرمز، وقد حرصت الدراسة عند اعتماد منهجية تحليل الدراسات السابقة على تناول نبذة عن كل دراسة، وتبسيط الضوء على أهم النتائج والتوصيات التي توصلت إليها الدراسة السابقة، ثم تبسيط الأضواء على النقاط التي تمتاز بها الدراسات السابقة، وإبراز أوجه الاتفاق والاختلاف بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية، وبعد الانتهاء من التحليل يتم التعليق على الدراسات السابقة وتحديد الفجوات والثغرات القانونية المعالجة من خلال الدراسة الحالية، وتحديد أوجه الاستفادة منها.

وفي هذا الإطار بلغ عدد الدراسات السابقة التي تم الرجوع إليها (٢١) دراسة، منها (١٨) دراسة سابقة باللغة العربية، و(٣) دراسات سابقة باللغة الإنجليزية، واعتمدت الدراسة في تقديم وتحليل

(١٩) طه حميد ونرجس حسين (٢٠١٥). أصول البحث العلمي في العلوم السياسية. بيروت. لبنان: منشورات

ضفاف. ط. ١. ص ٣٦.

الدراسات السابقة على الترتيب الزمني التنازلي للدراسات من الأحدث إلى الأقدم، وفي إطار مجموعتين، ووفقاً للآتي:

أولاً/ لدراسات السابقة العربية:

١. دراسة: سعيد المزروعى (٢٠٢١)، تحت عنوان: " التنظيم القانوني الدولي للمناطق البحرية" (٢٠):

تدور محاور الدراسة حول موضوع التنظيم القانوني الدولي للمناطق البحرية وتطبيقاته في دولة الإمارات، وتوصلت دراسة المزروعى إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن معظم الأطراف الدولية تلتزم بأحكام ونصوص اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢، إلا أنه يوجد عدد قليل من الدول رفضت هذه الاتفاقية، ومن بين هذه الدول أمريكا، كما أن إيران لم تصادق على الاتفاقية، لكي تفرض سيطرتها ونفوذها على منطقة الخليج العربي بشكل عام ومنطقة مضيق هرمز بشكل خاص. كما توصلت دراسة المزروعى إلى العديد من التوصيات، أهمها: ضرورة تعزيز تسوية الخصومات الدولية البحرية التي تقوم بها منظمة الأمم المتحدة بناء على قواعد دبلوماسية تعتمد على المبادئ القانونية الدولية البحرية، وذلك لمنع استعمال القوة بين الدول في حالة نشوء خصومات دولية تتعلق بالأنشطة أو الملاحة البحرية.

وتظهر أوجه الاتفاق بين دراسة المزروعى والدراسة الحالية في بعض الجوانب، حيث تتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بتناولهما القانون البحري الدولي للبحار، وبيان أهميته ومصادره، والوقوف على اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢ م وتقييمها، وتوضيح موقف الدول منها، وتناول الحلول الدبلوماسية والقانونية في تسوية الخصومات الدولية البحرية. أما أوجه

(٢٠) سعيد المزروعى (٢٠٢١). التنظيم القانوني للمناطق البحرية وتطبيقاته في دولة الإمارات. مرجع سابق.

الاختلاف الجوهرية بين دراسة المزروعي والدراسة الحالية فتتمثل في العديد من النقاط، أهمها: حرص الدراسة الحالية على سد كافة الفجوات القانونية والدولية التي لم تتناولها دراسة المزروعي في إطار تنظيم المضايق الدولية على اعتبار أنها جزء من المناطق البحرية، فالدراسة الحالية تميزت بتناولها موضوع الإطار العام للمضايق الدولية، وبيان التأسيس القانوني للمضايق الدولية من منظور القانون الدولي، والوقوف على التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في مياه مضيق هرمز، وتبسيط الأضواء على المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، وتحليل وتقييم نظام تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وبيان دور القواعد الدولية الإسلامية في تسوية الخصومات الدولية البحرية.

٢. دراسة: عبد الغني الحوية (٢٠٢١)، تحت عنوان: "الوسائل السلمية في تسوية المنازعات الدولية في القرآن الكريم والسنة النبوية" (٢١):

تناولت الدراسة موضوع إشكالية استخدام الوسائل السلمية في تسوية المنازعات الدولية في إطار القرآن الكريم والسنة النبوية، ومدى توافقها واختلافها مع القانون الدولي. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن الوسائل السلمية في حل الخصومات الدولية في إطار القواعد الدولية الإسلامية تختلف عن الوسائل السلمية في حل الخصومات الدولية في القانون الدولي، إلا أنها تتكامل مع بعضها لتشكل منظومة شاملة متكاملة.

كما توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: أنه من الضروري في إطار البحوث القانونية المقارنة الوقوف على الإطار المفاهيمي للقانون الدولي الإسلامي ومعرفة خصائصه والعلاقة

(٢١) عبد الغني حوية (٢٠٢١). "الوسائل السلمية في تسوية المنازعات الدولية في القرآن الكريم والسنة النبوية". مجلة شهاب. معهد العلوم الإسلامية. جامعة الوادي. الجزائر. المجلد ٠٧. العدد ٠٢. ص ١٠١ - ١٢٢.

بينه وبين القانون الدولي، وكذلك ضرورة مراعاة الاختلاف بين الوسائل السلمية في تسوية الخصومات الدولية في القانون الدولي والقواعد الدولية الإسلامية من حيث التقسيمات، مع الإشارة إلى أنها اتفقت على استبعاد الحرب والنزاع المسلح كوسيلة لتسوية الخصومات الدولية.

كما تظهر أوجه الاتفاق بين دراسة عبد الغني الحوبة والدراسة الحالية بتناولهما موضوع الوسائل السلمية في تسوية الخصومات الدولية، وبيان مفهوم الخصومة الدولية، وطرق تسويتها سواء على الصعيد السلمي أو القضائي.

أما أوجه الاختلاف الجوهرية بين دراسة عبد الغني الحوبة والدراسة الحالية فتتمثل في العديد من النقاط، أهمها: تحليل وتقييم نظام تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحاة الدولية بشكل عام والخصومات البحرية الدولية في إطار مضيق هرمز، وبيان دور القواعد الدولية الإسلامية في تسويتها، كما أن الدراسة الحالية تقدم تحليلاً شاملاً لجميع الموضوعات المرتبطة بتسوية الخصومات البحرية الناشئة عن الملاحاة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي، وهذا ما لم نجده في الدراسة السابقة.

٣. دراسة: أماني بياتنة (٢٠٢٠)، تحت عنوان: "حسم المنازعات البحرية" (٢٢):

تناولت الدراسة موضوع تسوية المنازعات البحرية، والذي يعتبر من المواضيع المهمة التي طورت من دفع عجلة التجارة البحرية الدولية، وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج أهمها: أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ نصت على نظام مبتكر لتسوية الخصومات البحرية كما تشمل إجراءات غير إلزامية، وتدعو الدول إلى مواصلة التفاوض والوساطة والتوفيق والتحكيم لتسوية المنازعات،

(٢٢) أماني بياتنة (٢٠٢٠). حسم المنازعات البحرية. دولة فلسطين: ديوان الفتوى والتشريع.

وفي حال كانت هذه السبل غير قادرة على حل الخصومة يتم اللجوء الى الإجراءات القضائية التي حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتسوية المنازعات البحرية.

كما توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: العمل على إعداد قانون استرشادي دولي موجد لتسوية الخصومات البحرية، وتكثيف الجهود العربية وعقد العديد من المؤتمرات حول موضوع تسوية الخصومات البحرية لأهميتها ولتعلقها بتطوير التجارة الدولية ودعم الاقتصاد القومي العربي، وذلك لإيجاد الحلول الملائمة لتسوية المنازعات البحرية.

وتظهر أوجه الاتفاق بين دراسة أماني بياتنة والدراسة الحالية في أجزاء محدودة، حيث تقتصر على تناولهما تسوية المنازعات البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

أما أوجه الاختلاف فتبرز بأن الدراسة السابقة لم تتناول النظرية العامة للمضايق بشكل شامل وتفصيلي ومعقد، ولم تسلط الضوء على المخاطر والتحديات القانونية والدولية التي تهدد نظام الملاحة والمرور في المضائق، وكذلك لم تبين طرق تسوية الخصومات البحرية الدولية المرتبطة في المضائق البحرية، إلا أن هذه الفجوات تم تداركها في الدراسة الحالية، التي تتميز بالشمولية، لكونها دراسة تطبيقية تناولت موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي.

٤ . دراسة: السويح (٢٠١٩)، تحت عنوان: "المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية" (٢٣):

تناولت دراسة السويح اتفاقية قانون البحار الصادرة عن الأمم المتحدة للعام ١٩٨٢م التي

أوجدت نظاماً جديداً للمرور في المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية يطلق عليه: نظام المرور

(٢٣) عطية أحمد عطية السويح (٢٠١٩). "المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ومضيق هرمز نموذجاً". مجلة الدراسات

الاستراتيجية والعسكرية. برلين. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي. ع ٥.

العابر، وأوجبت في هذا النظام المستحدث أن يكون المرور بشكل سريع ومتواصل، وألا يترتب عليه أي إعاقة للملاحة البحرية، وفي ذات السياق تناولت الاتفاقية نظام المرور البريء، ونظمتها في حالات محددة، ولم تتناول تنظيم المرور في المضائق المنظمة في اتفاقيات خاصة.

وتوصلت دراسة السويح إلى العديد من النتائج أهمها: أن المرور في المضائق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية تعاقبت عليه ثلاثة مراحل، المرحلة الأولى: تتمثل بالمرور قبل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة الصادرة في عام ١٩٥٨م، والمرور خلال هذه الفترة كان محكوما بقواعد العرف الدولي والذي يقضي بسماع مرور جميع السفن عبر المضائق الدولية مع الأخذ بعين الاعتبار سلامة وأمن الدول الشاطئية على المضائق، والمرحلة الثانية: تتمثل بالمرور المنظم وفقاً لاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة للعام ١٩٥٨م، وفي إطار هذه المرحلة يعتبر المرور بريئا ومقيداً بحقوق الدول الساحلية المطللة - المشاطئية - على مياه المضائق، أما المرحلة الثالثة: والتي تعد مرحلة مفصلية في مجال تنظيم الملاحة الدولية عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، والمطبقة حالياً وذلك بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وبموجبها تم تنظيم المرور في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، واعتبرت المرور العابر هو الأصل العام، والمرور البريء هو الاستثناء عن الأصل العام وفي حالات محددة.

ومن أهم ما أوصت به دراسة السويح بأنه يتعين على الدول الساحلية المطللة - المشاطئية - على مياه مضيق هرمز وضع تنظيم قانوني خاص للملاحة في المضيق، من خلال مؤتمر يجمع كافة الدول المعنية بالمضيق، لوضع آليات وضوابط تنظم الملاحة عبر مضيق هرمز تكون مقبولة للجميع، ولا تهدد أو تعرقل مرور السفن في المضيق.

وتظهر أوجه الاتفاق بين دراسة السويح والدراسة الحالية بتناولهما موضوع القواعد القانونية الدولية العامة لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، والإشارة إلى قواعد تنظيم الملاحة الدولية في مضيق هرمز، كما تتفقان في تناولهما تعريف نظام المرور العابر والبريء عبر المضائق الدولية.

أما الاختلاف بين الدراسة السابقة والدراسة الحالية؛ فإنه يتجلى في كون دراسة السويح جاءت مختصرة وغير وافرة، لأنها لم تتناول التأسيس القانوني لمفهوم النظرية العامة للمضائق الدولية، ولم تبين المحاولات الدولية والرسمية في شأن وضع تنظيم قانوني دولي للمضائق، ولم تبين الأهمية الجغرافية والتاريخية لمضيق هرمز وأثرها على الملاحة الدولية، كما لم تتناول مخاطر الخصومات القانونية والدولية التي تهدد مضيق هرمز، بينما حرصت الدراسة الحالية على ربط النظام القانوني للمضائق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وتحديد ماهية الخصومات الدولية البحرية، وعرض الآليات والطرق السلمية والقضائية في تسوية الخصومات الدولية البحرية، وذلك بهدف سد الثغرات القانونية التي قد تنجم عن المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وبينت الفجوات القانونية التي لم يتداركها في الدراسة السابقة.

٥. دراسة: العجمي وعبود (٢٠١٩)، تحت عنوان: "نظام المرور العابر في المضائق الدولية" (٢٤):

تناولت دراسة العجمي وعبود نظام المرور العابر عبر المضائق الدولية في إطار ضرورة توفير حرية الملاحة البحرية أثناء المرور في المضائق، وبين فكرة الدولة الساحلية المطلقة -المشاطية- على مياه المضيق، وحاجتها إلى حفظ أمنها وسلامتها، وذلك أمام إغفال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م عن بيان نظام المرور ما بين حالة الحرب وحالة السلم.

(٢٤) عامر ماجد العجمي ورنا عبود (٢٠١٩). "نظام المرور العابر في المناطق الدولية". مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية. الشارقة.

الإمارات: المجلد ١٦. ص ٦٢ - ٨٨.

وتوصلت دراسة العجمي وعبود إلى عدة نتائج أهمها: أن الأحكام المتعلقة بالمضايق الدولية نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، التي أوجدت نظام المرور العابر كأصل يطبق على المرور ضمن المضايق الدولية، ومن الاستثناءات المهمة على نظام المرور العابر المضايق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد يمثل هذه المضايق، وأن المضايق الدولية هي مناطق حيادية لا يجوز القيام بالعمليات الحربية خلالها.

ومن أهم ما أوصت به الدراسة السابقة ضرورة رفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تعديل الاتفاقية بما يتناسب ومصالح الدول خصوصاً في مجال التمييز بين حالة الحرب وحالة السلم في تطبيق نظام المرور العابر على المضايق الدولية.

وتتميز دراسة العجمي وعبود وتتفق مع الدراسة الحالية بتناول ماهية نظام المرور العابر ونطاقه، وتطور أحكامه قبل وبعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وبيان النظام القانوني للمرور العابر والمتمثل في توضيح التزامات الدول الشاطئية على المضيق في حال السلم والحرب.

أما وجه الاختلاف بين الدراسة السابقة والدراسة الحالية فإنه يتجلى في عدم تناول الإطار العام لنظرية المضايق الدولية بشكل كامل، إذ اقتصرت الدراسة السابقة على نظام العبور في المضايق الدولية، ولم تتناول تطور مفهوم المضايق الدولية في إطار موقف خبراء القانون الدولي وأحكام المحكمة العدل الدولية، ولم تبين الوسائل المقررة لتسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة البحرية الدولية، بينما الجديد في الدراسة الحالية أنها تقدم تحليلاً شاملاً لجميع الموضوعات المرتبطة بتسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي، وهذا ما لم نجده في الدراسة السابقة.

٦. دراسة: زهرة مناصرية (٢٠١٨)، تحت عنوان: " حق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية

الدولية" (٢٥):

تدور دراسة زهرة مناصرية حول موضوع حق المرور عبر المضائق والقنوات المائية الدولية، على اعتبار أن هذه الممرات المائية يمكن وصفها بأنها العصب الرئيسي للتجارة الدولية، وتوصلت دراسة زهرة مناصرية إلى العديد من النتائج، أهمها: أن نظام المرور العابر بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م يشكل نظام مرور مستقل ويتميز عن نظام المرور البريء، وذلك لأن نظام المرور العابر يتطلب المرور بشكل متواصل وسريع دون أن يكون هناك توقف أو رسو، وهذا النظام يتولى تنظيم حركة مرور كافة أنواع السفن والطائرات، ودون تمييز بين الدول، كما أن هذا النوع من أنظمة المرور يشكل خطراً على أمن وسلامة الدول الساحلية المطلة على مياه المضائق، سواء من الناحية الأمنية أو البيئية.

كما توصلت دراسة زهرة مناصرية إلى مجموعة من التوصيات أهمها: ضرورة إبرام اتفاقية دولية جديدة لتدارك النقص الخطير الموجود في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م وخاصة المتعلقة بنظام المضائق، أو تعديلها بما يتوافق مع المعطيات الدولية الراهنة، وذلك بإضافة قواعد دولية جديدة تنظم الملاحة عبر المضائق الدولية مع مراعاة أمن وسلامة الدول الساحلية المطلة عليها، على أن تشمل القواعد الجديدة تنظيم مرور السفن التجارية والحربية وكذلك الغواصات.

وتظهر أوجه الاتفاق بين الدراسة السابقة والدراسة الحالية في أجزاء محدودة، حيث تقتصر على تناولهما مفهوم المضائق من حيث تعريف خبراء القانون الدولي، وتعريف محكمة العدل الدولية

(٢٥) زهرة مناصرية (٢٠١٨). حق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية الدولية. الإسكندرية. مصر: مكتبة الوفاء القانونية. ط. ١.

وبيان أنواع المضايق وأهمها، وتسليط الضوء على الوضع القانوني لأهم المضايق الدولية، والوقوف على النظام القانوني للمرور في المضايق.

أما أوجه الاختلاف بين دراسة زهرة مناصرية والدراسة الحالية فإنه يتركز في كون الدراسة السابقة لم تتناول النظرية العامة للمضايق بشكل شامل وتفصيلي ومععمق، ولم تسلط الضوء على المخاطر والتحديات القانونية والدولية التي تهدد نظام الملاحة والمرور في المضايق أو تؤثر على البيئة البحرية في منطقة المضايق، وكذلك لم تبين طرق تسوية الخصومات البحرية الدولية المرتبطة في المضايق البحرية، إلا أن هذه الفجوات تم تداركها في الدراسة الحالية التي تتميز بالشمولية، وبكونها دراسة تطبيقية تناولت موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي.

٧. دراسة: علي العلوي (٢٠١٨)، تحت عنوان: "التكييف القانوني للمضايق الدولية مع أخذ مضيق هرمز كنموذج" (٢٦):

تناولت دراسة العلوي موضوع التكييف القانوني للمضايق الدولية وتطبيقاته على مضيق هرمز أنموذجاً في ظل تصريحات الرئيس الإيراني بشأن إقفال أو إغلاق مضيق هرمز، كرد فعل في حالة عدم شراء النفط الإيراني.

وتوصلت هذه الدراسة السابقة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن مضيق هرمز يصنف من الناحية القانونية بأنه من المضايق الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار أو بين منطقتين

(٢٦) علي العلوي (٢٠١٨). "التكييف القانوني للمضايق الدولية مع أخذ مضيق هرمز كنموذج". دراسة منشورة على موقع مركز المواطنة المتساوية، تم الدخول على الموقع يوم الثلاثاء الموافق: ٠١/٠٦/٢٠٢١م، الساعة ٠٥:٣٠ مساءً، الرابط الإلكتروني: <https://www.equalcitizenshipcentre.com/ar/>

اقتصاديتين خالصتين، لذلك فهو يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م، ولا يسري عليه نظام المرور البريء، وأن إغلاق مياه مضيق هرمز أو عرقلة حركة الملاحة الدولية البحرية عبر مياه المضيق سيؤثر على دول منطقة الخليج العربي التي تنتج المشتقات للنفطية ودول العالم جميعاً على حد سواء.

كما قدمت دراسة العلوي العديد من التوصيات، أهمها: أنه من الضروري على الأطراف المعنية أن تدرك أن إغلاق مضيق هرمز أو تعطيل حركة الملاحة الدولية البحرية فيه سترتب عليه تداعيات قانونية واقتصادية وأمنية وعسكرية وسياسية كبيرة، وأن آثارها سوف تمتد إلى كافة دول المنطقة بما فيها إيران، ومن الضروري إخراج مضيق هرمز من اللعبة السياسية، بصورة تحقق الاستقرار لحركة الملاحة الدولية في مياه مضيق هرمز، وتضمن الأمان الاقتصادي لكافة الدول التي من الممكن أن تتأثر بهذا السلوك. وتتوافق دراسة العلوي مع الدراسة الحالية في بعض الموضوعات، حيث تناولت كل منهما ماهية المضائق وتعريفها، وأنواع أنظمة الملاحة البحرية الدولية المقررة في المضائق، وبيان الطبيعة القانوني لوضع مضيق هرمز.

وفي ذات السياق تتركز أوجه الاختلاف بين دراسة العلوي والدراسة الحالية في العديد من الجوانب، أهمها: أن الدراسة الحالية استطاعت سد الفجوات والثغرات القانونية من خلال تداركها كافة جوانب النقص الذي تم رصده في الدراسة السابقة، فالدراسة الحالية تتميز بأنها تناولت الموضوع بشمولية وتفصيل وفي العمق، ويظهر تميزها جلياً في أنها سلطت الأضواء على الإطار العام لنظرية المضائق الدولية، وتناولت أنظمة الملاحة البحرية الدولية في المضائق الدولية ومضيق هرمز، كما تناولت

موضوع المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وأنظمة تسوية الخصومات التي من الممكن أن تثار نتيجة الملاحة الدولية في مياه مضيق هرمز.

٨. دراسة: كميعة إعراب (٢٠١٧)، تحت عنوان: " النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م" (٢٧):

تدور محاور دراسة كميعة إعراب حول كيفية تنظيم اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م للأجزاء الخاضعة لمبدأ سيادة الدولة الساحلية، والأجزاء الخاضعة للحقوق كأثر ناتج عن مبدأ السيادة، ومن هذه الأجزاء المضائق الدولية. وتوصلت دراسة إعراب إلى العديد من النتائج أهمها: أن المناطق البحرية الخاضعة لمبدأ سيادة الدولة الساحلية، ومنها المضائق المائية، والمناطق التي تباشر عليها الحقوق المرتبطة بمبدأ السيادة للدولة وفقاً لقواعد اتفاقية قانون البحار للعام ١٩٨٢م تعتبر من الموضوعات الهامة والجديرة بالدراسة والتعمق، وكما تعد هذه المناطق الدرع الواقي للدولة الساحلية، فإنها قد تكون مصدراً للمخاطر إذا لم تلتزم الدولة بحماية إقليمها البحري. كما توصلت ذات الدراسة إلى مجموعة من التوصيات، من أهمها: ضرورة تحديد الحقوق والالتزامات المتقابلة بين الدول التي تستخدم الملاحة البحرية عبر مياه المضائق الدولية، والدول الساحلية المطلة -المشاطئية- على المضائق، وتحقيق التوافق والتوازن فيما بينهما بما يحقق مصلحة المجتمع الدولي واستقرار الملاحة البحرية الدولية.

(٢٧) كميعة إعراب (٢٠١٧). " النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م".
مجلة الدراسات والبحوث القانونية. الجزائر: جامعة محمد بوضياف بالمسيلة. كلية الحقوق والعلوم السياسية. ج. ٤. ع. ٢. ص

وتتفق دراسة كميّة إعراب مع الدراسة الحالية بتناول الحقوق والالتزامات المتقابلة بين الدول التي تعبر المضائق الدولية والدول الشاطئية على المضائق الدولية فقط، من حيث بيان الحقوق والواجبات المتعلقة بالسفن وفقاً لنظام المرور العابر في المضائق الدولية، وحقوق وواجبات الدول الشاطئية على المضائق.

وتتركز أوجه الاختلاف بين دراسة كميّة إعراب والدراسة الحالية في العديد من الجوانب التي تعد فجوات قانونية لم يتم تناولها في الدراسة السابقة، لذا نجد أنّها يميز الدراسة الحالية هو أنّها تسد كافة الفجوات القانونية، والتي تتمثل في الوقوف على النظرية العامة للمضائق المستخدمة للملاحة البحرية، وتتناول المخاطر والخصومات الدولية التي تحدّد الملاحة في المضائق الدولية، والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، وبيان كيفية تسوية المنازعات في نطاق قانون البحار الدولي ومن منظور القواعد الدولية الإسلامية.

٩. دراسة: رحال محمد (٢٠١٧)، تحت عنوان "الصراع على المضائق الدولية" (٢٨):

تدور دراسة رحال محمد حول بيان الدور الجغرافي والسياسي في العلاقات الدولية، واعتبار مضيق هرمز من أهم المضائق البحرية العربية والدولية، لوجوده في موقع جغرافي مؤثر في الاقتصاد الإقليمي والعالمي. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أنّ مضيق هرمز في الوقت الراهن يعد محور اهتمام لكافة أشخاص القانون الدولي، نظراً للأهمية التي يحتلها من الجوانب الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، حيث يعد مضيق هرمز الشريان الحيوي للمشتقات النفطية لدول العالم، وفي ذات الوقت تستخدمه إيران كورقة للضغط على الدول الكبرى في حالة إذا ما تقرر فرض أية

(٢٨) محمد رحال (٢٠١٧). الصراع على المضائق الدولية، دراسة حالة مضيق هرمز. (رسالة ماجستير) الجزائر: جامعة الشهيد حمّة لخضر. الوادي.

عقوبات دولية واقتصادية عليها، وتهدد دول منطقة الخليج العربي والعالم من خلال التهديد بإغلاق مضيق هرمز أو إعاقة حركة الملاحة البحرية الدولية.

وفي ذات السياق توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: أن من الضروري على دول منطقة الخليج العربي البحث عن بدائل قانونية لمواجهة أية محاولة لإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية الدولية أو تعطيلها، وكذلك ضرورة توافر الإرادة الحقيقية لدى دول منطقة الخليج العربي لتجاوز الخلافات الضيقة، والابتعاد عن أية مصالح خاصة، والنظر إلى مضيق هرمز من منظور فكرة وحدة الخليج العربي.

وتظهر نقاط الاتفاق بين دراسة رحال محمد والدراسة الحالية في تناوُلهما المشترك للإطار القانوني للمضايق الدولية من حيث التعريف اللغوي والجغرافي والقانوني، وتعريف محكمة العدل الدولية، وكذلك من خلال تناول النظام القانوني للمرور في مضيق هرمز، وبيان واجبات السفن أثناء المرور عبر مضيق هرمز ومسئوليتها وفقاً لأحكام القانون الدولي.

أما بالنسبة لأوجه الاختلاف بين دراسة رحال محمد والدراسة الحالية فإنه يتمثل بأن الدراسة الأولى تناولت موضوع المضائق الدولية ومضيق هرمز من الناحية السياسية بشكل رئيسي، مع الإشارة لبعض الجوانب القانونية بشكل مختصر، ولسد الثغرات والفجوات القانونية والإجرائية في إطار الممارسات والأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية الدولية التي لم تعالجها الدراسة السابقة، تناولت الدراسة الحالية النظرية العامة للمضايق الدولية في إطار قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م وبالتفصيل وبالعمق، وبيان التأصيل القانوني للمضايق الدولية وفقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي العام، وتطبيق النظرية العامة للمضايق الدولية على مضيق هرمز، والوقوف على المخاطر

والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، ووسائل تسويتها وفقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي للبحار.

١٠. دراسة: عبد الله دريف (٢٠١٧)، تحت عنوان "مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية" (٢٩):

تدور دراسة دريف حول تسليط الأضواء على المضائق الدولية بصفة عامة، من خلال إبراز طبيعة التطور الذي طرأ على القانون الدولي للبحار، وتوصلت الدراسة السابقة إلى العديد من النتائج أهمها: أن الملاحة الدولية في مياه المضائق من أهم الموضوعات التي تشغل أشخاص القانون الدولي وعلى رأسهم الدول، وأن الملاحة البحرية في المضائق الدولية لها قيمة كبيرة، والمتأمل لخريطة العالم يستطيع أن يرى الأضرار المتوقعة في حالة إغلاق المضائق الدولية أمام الملاحة البحرية الدولية.

ومن أهم التوصيات التي توصلت إليها الدراسة السابقة ضرورة التمييز بين حرية الملاحة البحرية الدولية والمرور أثناء حالة السلم وحالة الحرب.

وتبرز أوجه التوافق بين دراسة دريف والدراسة الحالية ببعض النقاط، أهمها: تناول النظرية العامة للمضائق الدولية، وأحكام القانون الدولي العام المنظمة للمضائق الدولية في إطار اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، والوقوف على المحاولات الرسمية والدولية التي استهدفت وضع تنظيم دولي للمضائق.

أما أوجه الاختلاف بين الدراسة السابقة والدراسة الحالية فيظهر جلياً في القصور الذي أصاب الدراسة السابقة من خلال وجود العديد من الفجوات القانونية التي أغفلتها ولم تتناولها

(٢٩) عبد الإله دريف (٢٠١٧). مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية، دراسة حالة مضيق جبل طارق. برلين. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

بالتنظيم، حيث تتمثل الفجوة الأولى بعدم تناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في المضائق الدولية، والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، أما الفجوة الثانية فتتمثل بعدم تناول الأنظمة المتبعة في تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية.

١١. دراسة: تينهان ساسي وعاشور أمينة (٢٠١٧)، تحت عنوان: " نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار " (٣٠):

تناولت الدراسة نظام المرور العابر عبر مياه المضائق الدولية، وبيان موقف الدول المساندة والممارسة لحق نظام المرور العابر، من خلال توضيح نظام المرور العابر من منظور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، وآراء خبراء القانون الدولي، والوقوف على تأثيرات نظام المرور العابر على الملاحة البحرية الدولية.

وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها: أنه بموجب أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م يعد المرور العابر نظاماً مستقلاً ومتميزاً عن المرور البري، لكونه يتطلب المرور المتواصل والسريع دون التوقف أو الرسو، وهو ما يسري على جميع السفن والطائرات والغواصات دون تمييز بين الدول.

ومن أهم التوصيات التي توصلت إليها الدراسة أنه من الضروري أن تخضع السفن الحربية، والسفن التي تنقل المواد الإشعاعية أو النفطية أو المواد الأخرى الخطرة والتي تشكل خطورة على سلامة وأمن الدولة الساحلية المطلة على -المشاطئية- على مياه المضيق إلى شرط الإذن المسبق للمرور،

(٣٠) تينهان ساسي وعاشور أمينة (٢٠١٧). نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار. (رسالة ماجستير). ولاية البويرة. الجزائر: تخصص قانون دولي. جامعة أكلي محمد أولحاج.

وضرورة إلزام الغواصات سواء المدنية أو الحربية بأن تعبر المضيق وهي طافية فوق سطح البحر أو بالحصول على الإذن المسبق في حالة المرور تحت سطح البحر.

وتتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بتناولهما موضوع تعريف المضائق الدولية، وتحديد معيار دولية المضائق وبيان أنواعها، والمقارنة بين نظام المرور العابر والبريء، وتسيط الأضواء على الحقوق والواجبات المقررة على الدول المتمسكة بممارسة نظام المرور العابر.

أما أوجه الاختلاف بين الدراسة السابقة والدراسة الحالية فإنه يتجلى في كون الدراسة السابقة لم تقدم مفهوما عاما للمضائق الدولية، ولم تتناول تعريف المضائق الدولية وفقاً للاتفاقيات الدولية، وأنها ركزت فقط على نظام المرور العابر في مياه المضائق الدولية، ولم تبين التأصيل القانوني للمضائق الدولية وفقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي العام، كما أن الدراسة السابقة تناولت نظام المرور العابر بعمومية وبدون تفصيل، بينما الدراسة الحالية تتميز بالتنوع والشمولية، خاصة أنها تداركت كافة جوانب النقص التي أصاب الدراسة السابقة، ووقفت على كافة الفجوات والثغرات القانونية التي أغفلت الدراسة السابقة تناولها وعلى وجه الخصوص موضوع المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وأنظمة تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز.

١٢. دراسة: بوسنة عبد الغفور (٢٠١٧)، تحت عنوان "قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه اتفاقية مونتيجوباي" (٣١):

تناولت دراسة بوسنة عبد الغفور موضوع مدى فعالية القواعد القانونية التي جاءت بها اتفاقية مونتيجوباي (جاميكا) للعام ١٩٨٢م، وملائمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومساريتها للتطورات الراهنة،

(٣١) بوسنة عبد الغفور (٢٠١٧). "قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه اتفاقية مونتيجوباي". مجلة العلوم الإنسانية. الجزائر: جامعة الأخوة منتوري. كلية الحقوق. ج. ب. ص ٦٥ - ٧٩.

ومروها في البحر الإقليمي. وتوصلت الدراسة السابقة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن التطبيق العملي لقواعد الاتفاقية المشار إليها أثبت عدم قدرتها على مواكبة التطورات الحادثة في المجتمع الدولي، خاصة تلك التطورات المرتبطة بعملية المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية، والسماح لها بالمرور إذا ما ثبت للدولة الساحلية سلامة ذلك أو متابعتها وطردها ومهاجمتها إن لزم الأمر، جاءت في مجملها غامضة ومعقدة ومحل خلاف وجدل مستمر سواء بين فقهاء القانون الدولي أو بين الدول نفسها بسبب عدم تحديد معالم هذه القواعد والنظم بطريقة صريحة إن لم نقل واضحة، الأمر الذي يُقيي دائماً باب الخصومات الدولية مفتوحاً، مما يترتب عليه توتر في العلاقات الودية بين الدول ويعرض السلم والأمن الدوليين للخطر.

كما قدمت الدراسة السابقة العديد من التوصيات، أهمها: ضرورة إعادة الصياغة القانونية لقواعد اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م المتعلقة بمرور السفن والحدود البحرية في نطاق البحر الإقليمي خاصة فيما يتعلق بالمضايق الدولية، وإعادة تقييمها من جديد.

وتتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بجوانب محددة، تتمثل في بيان التنظيم القانوني لمبدأ نظام المرور البريء للسفن الأجنبية، من خلال تسليط الضوء على نظام المرور البريء ونطاق تطبيقه، وتناول التنظيم القانوني لنظام المرور العابر للمضايق الدولية، من حيث تسليط الضوء على المضايق الدولية التي تخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، ومعرفة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

أما أوجه الاختلاف بين دراسة بوسنة والدراسة الحالية، فتتمثل في أن الدراسة السابقة جاءت دراسة مختصرة ولم تغطي كافة الفجوات القانونية التي يثيرها موضوع التنظيم القانوني للمضايق

المستخدمة في الملاحة البحرية الدولية، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية التي تتميز بتناولها الإطار العام لنظرية المضايق الدولية، والوقوف على أنظمة الملاحة الدولية في المضايق وفقاً لاتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م، وتسليط الأضواء على المخاطر والخصومات القانونية الدولية التي تهدد الملاحة البحرية الدولية في مضيق هرمز، والمسؤولية المترتبة عليها، وطرق تسوية الخصومات الدولية البحرية.

١٣. دراسة: فضيلة لغيمة (٢٠١٦)، تحت عنوان " أنظمة المرور في البحار " (٣٢):

تناولت دراسة فضيلة موضوع المرور في البحار وفقاً لاتفاقية منظمة الأمم المتحدة للعام ١٩٨٢، على اعتباره من الموضوعات الهامة والشائكة في ذات الوقت، وذلك لارتباطه بمبدأ السيادة للدولة الشاطئية على المضايق من ناحية، وعلاقته الوثيقة بالملاحة البحرية الدولية، والاستثمارات الاقتصادية الدولية.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن القانون الدولي للبحار نظم عملية مرور السفن والطائرات في البحار، وقسمها إلى أربعة أنواع هي: "المرور الحر والمرور السريع والمرور العابر والمرور الأرخيبي"، وتتمتع السفن والطائرات في كل منطقة بحرية تحدد وفقاً لنظام مرور معين خاص بها.

كما توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: ضرورة امتناع السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو

(٣٢) فضيلة لغيمة (٢٠١٦). أنظمة المرور في البحار. (رسالة ماجستير). تخصص القانون. تيزي وزو. الجزائر: جامعة مولود معمري.

سلامتها في مياها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي صورة من صور الاعتداء المحرم وفقاً لمبادئ وقواعد القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

وتتفق دراسة فضيلة لغيمة مع الدراسة الحالية في عدة جوانب أهمها تناولهما نظام المرور البريء والعابر، والقواعد التي تنظمهما، وتناولهما نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وحددت المفهوم التقليدي للمضيق الدولي، وعرفت المضائق الدولية وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م.

أما أوجه الاختلاف بين دراسة فضيلة لغيمة والدراسة الحالية فتظهر من خلال الفجوات القانونية التي لم تتناولها الدراسة السابقة وتم تداركها في الدراسة الحالية والتي تتمثل في تناول التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في المضائق الدولية وتطبيقاته على مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، وبيان الجذور التاريخية لقانون البحار الدولي، والنظرية العامة للمضائق الدولية وأنظمة المرور فيها، وبيان المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد المضائق الدولية، وتحديد المسؤولية المترتبة على ذلك وبيان وسائل تسوية الخصومات الناتجة عن ذلك، واختيار مضيق هرمز كحالة تطبيقية في الدراسة.

١٤. دراسة: رياحي طاهر (٢٠١٥)، تحت عنوان "آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢" (٣٣):

تناولت دراسة رياحي طاهر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، من خلال القراءة الواقعية وتقييم مدى التزام الدول بمخرجاتها. ومن أبرز النتائج التي توصلت إليها

(٣٣) رياحي طاهر (٢٠١٥). "آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢". المؤتمر العلمي المحكم الثالث لكلية الحقوق. جامعة عجلون الوطنية.

الدراسة أن اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ تعد من أهم التشريعات التي صدرت عن لجنة أعماق البحار التابعة للأمم المتحدة من سنة ١٩٦٨م بشأن المجال البحري، وعلى وجه الخصوص نظام تسوية الخصومات البحرية الدولية، وأن استقطاب الاتفاقية لعدد (١٦٧) دولة من بين الدول الموقعة على الاتفاقية والمصادقة عليها أكبر شاهد على فعاليتها.

ومن أهم التوصيات التي توصلت إليها الدراسة السابقة ضرورة تفعيل مبادئ وروح ميثاق منظمة الأمم المتحدة المتعلقة بوسائل التسوية السلمية للخصومات البحرية، وتحريم اللجوء إلى القوة في تسوية الخصومات الدولية أو التهديد باستخدامها مجال الممارسة الدولية البحرية.

وتتفق دراسة رياحي طاهر مع الدراسة الحالية بتناولهما الجذور التاريخية للقانون الدولي للبحار، والمبادئ العامة التي تنظم تسوية الخصومات الدولية في مجال الممارسات البحرية، وبيان آلية تسوية الخصومات الدولية وفقاً للقانون الدولي البحري. بينما تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية؛ بعدم تناول المخاطر والخصومات القانونية التي تحدّد الملاحة الدولية في المضائق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز، كما أنها تناولت نظام تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية وفقاً لقانون البحار بشكل مختصر، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية.

١٥. دراسة: سماح بلوط (٢٠١٥)، تحت عنوان "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية" (٣٤):

تناولت دراسة بلوط موضوع التنظيم القانوني للملاحة البحرية الدولية، وهدفت الدراسة إلى توضيح حقوق وواجبات الدولة الساحلية والدول الأخرى وإيجاد توافق عادل بين حماية مبدأ سيادة

(٣٤) سماح بلوط (٢٠١٥). النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية. (رسالة ماجستير). الجزائر: جامعة الأخوة منتوري قسطنطينية.

كلية الحقوق. تخصص القانون الدولي العام.

الدول على مياهها، وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة، واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية.

وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج أهمها: أن المرور العابر نظام ذو طبيعة خاصة يختلف عن أنظمة المرور الحر والمرور البريء، فهو يحقق للجماعة الدولية المرور بسلام وطمأنينة دون توقف، وفي ذات الوقت يضمن للدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على مياه المضيق ممارسة حق السيادة على إقليمها البحرية، ورصد جميع التصرفات التي يمكن أن تهدد أمنها وسلامتها.

كما توصلت الدراسة السابقة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: ضرورة أن يتم اجتماع الدول ذات العلاقة والشأن بالمضيق لوضع اتفاقية توضح آثار المرور العابر بالنسبة للسفن النووية، والغواصات، وغيرها من السفن الخطرة التي تؤدي إلى المساس بأمن وسلامة الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة- على مياه المضيق، وضرورة تطوير قواعد القانون الدولي للبحار بواسطة لجنة القانون الدولي. وتتفق دراسة بلوط مع الدراسة الحالية بعدة جوانب، أهمها: بيان أنظمة المرور في البحار، والوقوف على النظام القانوني الدولي لنظام المرور العابر ونطاق تطبيقه في الممرات والمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية.

كما تختلف دراسة بلوط عن الدراسة الحالية في جوانب من أهمها: الاختلاف في طبيعة الهدف العام والأهداف الفرعية للدراسة، حيث تركز الدراسة الحالية على بيان الإطار العام لنظرية المضائق الدولية، والتأصيل القانوني للمضايق الدولية بين القانون الدولي والقانون الوطني، وتحديد التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية، وتحليل المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة

الدولية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، وتقييم نظام تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية، والدراسة التطبيقية على مضيق هرمز.

١٦. دراسة: خالد بوزيدي (٢٠١٤) بعنوان "النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها

البحري" (٣٥):

تناولت دراسة بوزيدي موضوع تمتع الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بمجموعة من الحقوق والصلاحيات في إطار ممارستها لسيادتها على إقليمها البحري، وقد توصلت دراسة بوزيدي إلى عدة نتائج أهمها: أن طبيعة وحجم السلطات والصلاحيات المقررة للدول الساحلية على إقليمها البحري المقرر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ تختلف بحسب المنطقة البحرية، فنجد أن الدول تتمتع بسيادة مطلقة في منطقة البحر الإقليمي، وتمارس بموجب هذا الوضع القانوني جميع صلاحياتها وسلطاتها التشريعية والقضائية والتنفيذية والاقتصادية والأمنية، وفي المقابل الاعتراف للسفن الأجنبية ببعض الحقوق التي تفرضها متطلبات الملاحة البحرية، بينما قررت الاتفاقية بأن الصلاحيات والسلطات المقررة للدول الساحلية في المناطق المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بالحقوق السيادية الخالصة، حيث قررت بشأنها أنظمة قانونية خاصة بها، وتتميز عن تلك التي تحكم منطقة البحر الإقليمي، الأمر الذي جعلها تحتل مكانة قانونية توافقية تجمع بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول الأخرى.

كما توصلت الدراسة السابقة إلى العديد من التوصيات أهمها: ضرورة منح الدولة الساحلية صلاحيات أوسع في المناطق المتاخمة والاقتصادية الخالصة والجرف القاري أسوة بصلاحياتها

(٣٥) بوزيدي خالد (٢٠١٤). النظام لقانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري. (رسالة ماجستير). الجزائر: جامعة أبي بكر بلقايد.

واختصاصاتها في منطقة البحر الإقليمي، الأمر الذي يمكن الدولة الساحلية من تنفيذ رقابة أكثر فاعلية، وتستطيع من خلاله أن تحقق الحماية لمصالحها الاقتصادية والأمنية، لتشمل هذه الاختصاصات كافة التدابير والإجراءات الاحترازية التي تساعد على منع اختراق قوانينها وأنظمتها الوطنية.

وتتفق دراسة بوزيدي مع الدراسة الحالية في محاور تتعلق ببيان مظاهر سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، وتناول مفهوم نظام المرور البريء، وسلطة الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن البريء، وفي المقابل تختلف دراسة بوزيدي عن الدراسة الحالية في الهدف من الدراسة، من حيث بيان النظام القانوني لمبدأ سيادة الدولة على إقليمها البحري بشكل عام، كما أن الدراسة السابقة لم تتناول موضوع أثر السيادة الإقليمية على المضائق الدولية، وعليه تم اختيار الدراسة الحالية لتعالج الفجوات القانونية المرتبطة بمبدأ سيادة الدولة الساحلية المطلقة -المشاطفة- على مياه المضيق، وتقديم التأصيل القانوني للنظرية العامة للمضائق الدولية بشمولية وتفصيل.

١٧. دراسة: وديع خياري (٢٠١٢)، تحت عنوان: "النظام القانوني لحق المرور البريء" (٣٦):

تناولت دراسة وديع خياري موضوع النظام القانوني لحق المرور البريء، من حيث تحليل وتقييم قواعده وأحكامه من منظور اتفاقية منظمة الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م، وإبراز بعض الممارسات الدولية في هذا الجانب. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، أهمها: أن بعض الدول أصدرت قوانين وأنظمة تتماثل مع القواعد الموجودة في اتفاقية قانون البحار، وبعض الدول تبنت قوانين وأنظمة مماثلة لأحكام اتفاقية ١٩٨٢م حتى قبل دخول الاتفاقية حيز النفاذ، وهذا بسبب أن الاتفاقية للعام ١٩٨٢م مستوحاة من القواعد العرفية التي كانت سائدة في المجتمعات الدولية، وفي

(٣٦) وديع خياري (٢٠١٢). النظام القانوني لحق المرور البريء. (رسالة ماجستير). تخصص القانون الدولي. بن عكنون. الجزائر: جامعة الجزائر.

ذات السياق نجد أن بعض الدول أصدرت تشريعات ونظم فيها قواعد مخالفة لأحكام اتفاقية ١٩٨٢م، ومنها: تعليق حق المرور البريء على الإذن المسبق، كما توصلت الدراسة السابقة إلى مجموعة من التوصيات أهمها ضرورة أن يتم تكريس تنظيم حق المرور البريء لضمان حرية الملاحة البحرية الدولية لأغراض سلمية. وتتفق دراسة وديع مع الدراسة الحالية في بيان المفهوم القانوني الدولي لحق المرور البريء وتوضيح أنواع معينة لمرور السفن.

وفي المقابل تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية في العديد من الجوانب الرئيسية، حيث تبين أن الدراسة السابقة لم تتناول العديد من الفجوات التي تداركتها الدراسة الحالية، في حين أن الدراسة الحالية تناولت الجذور التاريخية لقانون البحار، وتناولت النظرية العامة للمضايق المستخدمة للملاحة البحرية الدولية، وعرفت المضايق الدولية على المستوي القانوني، وآراء خبراء القانون الدولي ومن منظور محكمة العدل الدولية، كما أنها تناولت بالشرح المخاطر والخصومات القانونية الدولية التي تحدد المضايق الدولية وبيان المسؤولية الدولية المترتبة عليها، وطرق تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في المضايق وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، وإجراء دراسة على مضيق هرمز.

١٨. دراسة: وسام الدين العكلة (٢٠١١)، تحت عنوان: "النظام القانوني للمضيق الدولي" (٣٧):

تناولت دراسة العكلة موضوع النظام القانوني للمضيق الدولي بشكل عام، ومضيق هرمز باعتباره من أهم المضايق المائية على مستوى العالم.

ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة السابقة: اعتبار مضيق هرمز من الناحية القانونية

من المضايق الدولية الذي يخضع وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لنظام المرور

(٣٧) وسام الدين العكلة (٢٠١١). "النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي".

مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية. دمشق. سوريا. المجلد ٢٧. العدد الرابع. ص ٣٠٧ - ٣٣٢.

العابر الذي يقضي بموجبه السماح للسفن الحربية والمدنية بالمرور عبر المضائق الدولية دون الحاجة إلى الحصول على إذن مسبق من الدول الساحلية المطلة -المشاطئة- على مياه مضيق هرمز.

ومن أهم التوصيات التي توصلت إليها دراسة وسام الدين العكلة أنه من الأفضل لكافة الأطراف أن تدرك بأن إغلاق مضيق هرمز ستكون له تداعيات اقتصادية وسياسية وأمنية وعسكرية كبيرة، وأن آثارها سوف تمتد إلى أغلب الدول بما فيها إيران، وهو ما يتطلب أن يتم إخراج حركة الملاحة البحرية عبر مضيق هرمز من أوراق اللعبة السياسية بين إيران والدول الأجنبية بقيادة أمريكا.

وتتميز دراسة وسام الدين العكلة وتتفق مع الدراسة الحالية بتسليط الأضواء على تعريف المضائق الدولية بالنسبة لخبراء القانون، وتناول التعريف القانوني للمضائق الدولية، وبيان تعريف المضائق الدولية من منظور محكمة العدل الدولية، ومن جانب آخر تتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بتناول التعريف بمضيق هرمز، وبيان أهميته الاستراتيجية، ونظام الملاحة فيه، والوقوف على أحكام المرور العابر في مضيق هرمز.

وفي ذات السياق تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية في العديد من الجوانب، حيث أن الدراسة السابقة لم تبرز الأهمية الجغرافية والتاريخية لمضيق هرمز وأثرها على الملاحة الدولية بالتفصيل، ولم تتناول النظام القانوني للملاحة الدولية في مضيق هرمز بصورة شاملة، كما لم تتناول الدراسة السابقة المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز والمسؤولية المترتبة عليها، كما لم تتناول كذلك نظام تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وهذه الفجوات والثغرات القانونية التي تكشف عنها الدراسة السابقة تم تداركها ومعالجتها في الدراسة الحالية.

ثانياً/ الدراسة السابقة الأجنبية:

١. دراسة: جوزيبي كاتالدي (٢٠٢٠)، تحت عنوان: " حرية الملاحة عبر الممرات المستخدمة

للملاحة الدولية دراسة عن الممرات الرئيسية في آسيا ومضيق هرمز " (٣٨):

تناولت الدراسة السابقة موضوع حرية الملاحة البحرية عبر الممرات المستخدمة للملاحة الدولية على مستوى قارة آسيا، مع تسليط الضوء على مضيق هرمز. وتوصلت الدراسة السابقة إلى مجموعة نتائج أهمها: أن مضيق هرمز يحتل أهمية كبيرة في المجتمع الدولي على اعتبار أن (٨٨٪) من النفط المنقول والمتدفق من منطقة الخليج العربي يمر عبر مياهه، ومن هنا تظهر مخاطر إغلاق المضيق أو التهديد بإغلاقه.

ومن أهم التوصيات التي توصلت إليها الدراسة ضرورة تنظيم مرور السفن العسكرية عبر مضيق هرمز وخاصة عندما يكون هناك خصومة بين الدول الساحلية المطلة على مياه المضيق ودولة علم السفينة، وضرورة أن تكون القاعدة هي تطبيق حق المرور دون تقييد إجراءات المرور في مضيق هرمز. وتتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بتناولهما موضوع القواعد القانونية الدولية العامة لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، وتناول قواعد تنظيم الملاحة الدولية في مضيق هرمز، كما تتفقان في تناولهما خطورة إغلاق مضيق هرمز وتأثيراته القانونية.

وفي ذات السياق تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية في كونها جاءت مختصرة وغير وافية، حيث لم تتناول التأصيل القانوني لمفهوم النظرية العامة للمضائق الدولية، كما لم تتناول المخاطر والخصومات القانونية والدولية التي تحدد مضيق هرمز، بينما ركزت الدراسة الحالية على ربط النظام

(38) Giuseppe Cataldi.2020. "Clarifying oh Navigation Through Straits Used for International Navigation AStudy on The Major Straite in Asia and The Strait of Hormuz". *Journal of Questions of International Law*. Website: <http://www.qil-qdi.org/the-strait-of-hormuz/>

القانوني للمضايق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وذلك بهدف سد الثغرات القانونية التي قد يترتب عليها العديد من المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وبينت الفجوات القانونية التي لم يتم تداركها في الدراسة السابقة.

٢. دراسة: جيمس كراسكا (٢٠١٤)، تحت عنوان: "الإشكاليات القانونية في مضيق هرمز" (٣٩):

تناولت الدراسة السابقة موضوع الإشكاليات القانونية المتعلقة بمضيق هرمز، من خلال بيان حقوق الدول الساحلية المطلة على مياه مضيق هرمز، وإلى حقوق الدول الأخرى في استخدام المضيق. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م تعد الدستور لكافة البحار والمحيطات وكافة الموضوعات المتعلقة بالشؤون البحرية الدولية. كما توصلت الدراسة السابقة إلى العديد من التوصيات أهمها: ضرورة الاهتمام بالقواعد التي تحكم الملاحة البحرية وخاصة المتعلقة بالمضائق الدولية المتداخلة مع البحار الإقليمية، وضرورة إيجاد قواعد وأحكام دولية تنظم حركة الملاحة البحرية الدولية والمرور عبر مضيق هرمز لضمان الاستقرار الإقليمي.

وتتفق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في تناول موضوع ماهية نظام الملاحة البحرية في مضيق هرمز والإشكاليات القانونية المرتبطة به، وذلك في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م. بينما تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية بأن الأولى لم تتناول الإطار العام لنظرية المضائق الدولية بشكل كامل، واقتصرت على نظام المرور في مضيق هرمز، كما لم تتناول تطور مفهوم المضائق الدولية في إطار موقف خبراء القانون الدولي وأحكام محكمة العدل الدولية، ولم تبين الوسائل

(39) James Kraska. 2014 "Legal Vortex in the Strait of Hormuz." *Virginia Journal of International Law*. Vol. 54, No. 2: 323-366.

المقررة لتسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة البحرية الدولية، بينما الجديد في الدراسة الحالية أنها تقدم تحليلاً شاملاً لجميع الموضوعات المرتبطة بالتنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في المضائق، وتطبيقاً على مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، وبهذا تكون الدراسة الحالية قد تلافيت الفجوات والثغرات القانونية الرئيسية والمرتبطة بالموضوع.

٣. دراسة: نيلوفر أورال (٢٠١٢)، تحت عنوان: " حقوق المرور العابر في مضيق هرمز وتهديدات إيران بإغلاق مرور ناقلات النفط " (٤٠):

تناولت دراسة نيلوفر أورال موضوع مدى إمكانية إيران منع مرور السفن التجارية عبر مياه مضيق هرمز بموجب أحكام القانون الدولي، وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، أهمها: أن أضيق نقطة في مضيق هرمز هي واحد وعشرون ميلاً بحرياً، ويترب على ذلك أنه يتعين على جميع السفن التي تمر عبر مياه مضيق هرمز المرور بالمياه الإقليمية لإيران وسلطنة عمان، وأن مرور السفن الأجنبية بموجب القانون الدولي سيخضع إما لقواعد المرور البريء غير القابل للتعليق أو المرور العابر اعتماداً على النظام القانوني المعمول به، كما أن تدوين قاعدة المرور البريء غير القابل للتعليق لجميع السفن تم بموجب اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي تؤكد بشكل أساسي أنه خلال وقت السلم لا يمكن للدولة الساحلية المطلة -المشاطة- على المضيق أن تحظر مرور أي سفينة ترفع علماً أجنبياً إلا إذا كان مرورها غير بريء.

كما توصلت الدراسة السابقة إلى مجموعة من التوصيات أهمها: ضرورة تقييم الآثار التي قد تترتب على الإجراءات الإيرانية نتيجة للفروقات بين نظام المرور العابر المقرر بموجب اتفاقية الأمم

(40) Nilufer Oral. 2012. "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers. American Society of International Law". Website: <https://www.asil.org/>

المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، ونظام المرور البريء غير القابل للتعليق، وضرورة تنظيم حركة المرور أثناء الخصومات المسلحة.

وتوافق الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في عدة جوانب أهمها: تناولها أنظمة المرور البريء والعابر، وبيان القواعد التي تنظمهما وفقاً للاتفاقية الدولية ١٩٨٥م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، وتناولهما حقوق المرور العابر في مضيق هرمز وتهديدات إيران بإغلاق مرور ناقلات النفط. بينما تختلف دراسة نيلوفر أوران مع الدراسة الحالية بحيث لم تتناول الدراسة السابقة الإطار العام للمضايق الدولية، ولم تبين الأنظمة القانونية للملاحة البحرية للمرور عبر المضائق الدولية، بالإضافة إلى عدم تناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في المضايق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز، كما أنها تناولت أنظمة التسوية السلمية للخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية وفقاً لقانون البحار بشكل مختزل ومختصر، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية.

التعليق على الدراسات السابقة وبيان الفجوة الدراسية:

بعد استعراض الدراسات السابقة وتحليلها - مع مراعاة التسلسل التنازلي من الأحدث إلى الأقدم- تبين لنا في إطار الدراسات السابقة العربية أن دراسة: سعيد المزروعى^(٤١)؛ لم تتناول الإطار العام للمضايق الدولية، ولم توضح التأصيل القانوني للمضايق الدولية في إطار القانون الدولي والقانون الوطني، ولم تقف على التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في مضيق هرمز، ولم تتناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، ولم تتناول أنظمة تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وكذلك دراسة: عطية

(٤١) سعيد المزروعى (٢٠٢١). التنظيم القانوني للمناطق البحرية وتطبيقاته في دولة الإمارات. مرجع سابق.

السويح^(٤٢)؛ جاءت مختصرة وغير وافرة، حيث أنها لم تتناول التأصيل القانوني لمفهوم النظرية العامة للمضايق، ولم تبين المحاولات الدولية والرسومية في شأن وضع تنظيم قانوني دولي للمضايق، ولم تبين الأهمية الجغرافية والتاريخية لمضيق هرمز وأثرها على الملاحة الدولية، كما لم تتناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد مضيق هرمز.

أما دراسة: عامر ورنا^(٤٣)؛ فإنها لم تتناول المضايق الدولية بشكل كامل، واقتصرت على نظام المرور في المضايق الدولية، كما لم تتناول تطور مفهوم المضايق الدولية من منظور موقف خبراء القانون الدولي وأحكام محكمة العدل الدولية، ولم تتناول وسائل تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة البحرية الدولية، وكذلك دراسة: علي العلوي^(٤٤)؛ التي أغفلت تسليط الضوء على الإطار العام للنظرية المضايق الدولية، ولم تتناول أنظمة الملاحة البحرية الدولية في المضايق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز بشكل خاص، ولم تتضمن موضوع المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وأنظمة التسوية السلمية للخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية.

وبالنسبة لدراسة: زهرة مناصرية^(٤٥)؛ نبين أنها لم تتناول المضايق الدولية بشكل تفصيلي ومععمق، ولم تسلط الضوء على التحديات والخصومات القانونية والدولية التي تهدد نظام الملاحة في

(٤٢) عطية أحمد عطية السويح (٢٠١٩). "المرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ومضيق هرمز نموذجاً". مجلة الدراسات

الاستراتيجية والعسكرية. برلين. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي. ع ٥.

(٤٣) عامر ماجد العجمي ورنا عبود (٢٠١٩). "نظام المرور العابر في المناطق الدولية". مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية. الشارقة.

الإمارات: المجلد ١٦. ص ٦٢ - ٨٨.

(٤٤) علي العلوي (٢٠١٨). "التكيف القانوني للمضايق الدولية مع أخذ مضيق هرمز كنموذج". دراسة منشورة على موقع مركز المواطنة

المتساوية، تم الدخول على الموقع يوم الثلاثاء الموافق ٢٠٢١/٠٦/٠١م، الساعة ٠٥:٣٠ مساءً، الرابط الإلكتروني:

<https://www.equalcitizenshipcentre.com/ar/>

(٤٥) زهرة مناصرية (٢٠١٨). حق المرور عبر المضايق والقنوات البحرية الدولية. الإسكندرية. مصر: مكتبة الوفاء القانونية. ط ١.

المضايق وتؤثر على البيئة البحرية في منطقة المضائق، وكذلك لم تبين طرق تسوية الخصومات البحرية المرتبطة في المضائق البحرية، إلا أن هذه الفجوات تم تداركها في الدراسة الحالية، وكذلك دراسة (تينهان ساسي وأمينة عاشور ٢٠١٧) لم تقدم مفهوما عاما للمضايق الدولية، ولم تتناول تعريف المضائق الدولية وفقاً للاتفاقيات الدولية، وركزت فقط على نظام المرور العابر في المضائق الدولية، ولم تقف حول التأصيل القانوني للمضايق الدولية بين القانون الدولي والقانون الوطني، وتناولت نظام المرور العابر بعمومية وبدون تفصيل، بينما دراسة: كميلا أعراب^(٤٦)؛ أغفلت تقديم تناول الجذور والخلفية التاريخية لقانون البحار الدولي، ولم تتناول النظرية العامة للمضايق المستخدمة للملاحة البحرية، ولم تبين المخاطر والخصومات التي تهدد الملاحة في المضائق الدولية والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، ولم توضح كيفية تسوية الخصومات في نطاق قانون البحار الدولي، وكذلك الحال بالنسبة لدراسة: رحال محمد^(٤٧)؛ فقد تناولت موضوع المضائق الدولية ومضيق هرمز من الناحية السياسية بشكل رئيسي، مع الإشارة لبعض الجوانب القانونية بشكل مختصر.

وفي ذات السياق تبين أن دراسة: عبد الله دريف^(٤٨)؛ لم تتناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في المضائق الدولية، والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، أما الفجوة الثانية فتتمثل بعدم تناول الدراسة السابقة أنظمة تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وهذه

(٤٦) كميلا أعراب (٢٠١٧). " النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م". مجلة الدراسات والبحوث القانونية. الجزائر: جامعة محمد بوضياف بالمسيلة. كلية الحقوق والعلوم السياسية. ج. ٤. ع. ٢. ص ٢٢٨ - ٢٤٩.

(٤٧) محمد رحال (٢٠١٧). الصراع على المضائق الدولية، دراسة حالة مضيق هرمز. (رسالة ماجستير) الجزائر: جامعة الشهيد حمدة لخضر. الوادي.

(٤٨) عبد الإله دريف (٢٠١٧). مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومعتبرات العلاقات الدولية، دراسة حالة مضيق جبل طارق. برلين. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

الفجوات تم تداركها في الدراسة الحالية، وكذلك بالنسبة لدراسة: بوسنة عبد الغفور^(٤٩)؛ فقد جاءت مختصرة ولم تغط كافة الفجوات القانونية التي يثيرها موضوع التنظيم القانوني للمضايق المستخدمة في الملاحة البحرية الدولية، وهذا ما تم تداركه في الدراسة الحالية، أما دراسة: فضيلة لغيمة^(٥٠)؛ فلم تتناول التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في المضائق الدولية وتطبيقاته على مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، ولم تبين الجدور التاريخية لقانون البحار الدولي، والنظرية العامة للمضايق الدولية وأنظمة المرور فيها، ولم تتناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد المضائق الدولية، وتحديد المسؤولية المترتبة على ذلك وأغفلت بيان وسائل تسوية المنازعات الناتجة عن ذلك، واختيار مضيق هرمز كحالة تطبيقية في الدراسة، وكذلك دراسة: رياحي طاهار^(٥١)؛ حيث لم تتناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في المضائق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز، كما أنها تناولت أنظمة تسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية وفقاً لقانون البحار بشكل مختصر، وذات الحال بالنسبة لدراسة: سماح بلوط^(٥٢)؛ التي تبين اختلاف الهدف العام والأهداف الفرعية للدراسة الحالية عن الدراسة السابقة، أما دراسة: خالد بوزيدي^(٥٣)؛ فقد بينت وجود فجوة جوهرية في الدراسة، حيث أن هدف الدراسة السابقة تمثل في بيان النظام القانوني لمبدأ سيادة الدولة على إقليمها البحري بشكل عام دون تخصيص، كما أنها لم تتناول موضوع أثر السيادة الإقليمية على المضائق الدولية، وعليه فقد تم اختيار الدراسة

(٤٩) بوسنة عبد الغفور (٢٠١٧). "قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه اتفاقية مونتيغويباي". *مجلة العلوم الإنسانية*. الجزائر: جامعة الأخوة منتوري. كلية الحقوق. ج. ب. ص ٦٥ - ٧٩.

(٥٠) فضيلة لغيمة (٢٠١٦). *أنظمة المرور في البحار*. (رسالة ماجستير). تخصص القانون. تيزي وزو. الجزائر: جامعة مولود معمري.
(٥١) رياحي طاهار (٢٠١٥). "آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢". *المؤتمر العلمي المحكم الثالث لكلية الحقوق*. جامعة عجلون الوطنية.

(٥٢) سماح بلوط (٢٠١٥). *النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية*. (رسالة ماجستير). الجزائر: جامعة الأخوة منتوري قسطنطينية. كلية الحقوق. تخصص القانون الدولي العام.

(٥٣) بوزيدي خالد (٢٠١٤). *النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري*. (رسالة ماجستير). الجزائر: جامعة أبي بكر بلقايد.

الحالية لتعالج الفجوات القانونية المرتبطة بمبدأ سيادة الدولة الساحلية على المضيق، وتقديم التأصيل القانوني للنظرية العامة للمضايق الدولية بشمولية وتفصيل وعمق، وكذلك دراسة: وديع خياري^(٥٤)؛ إذ لم تتناول العديد من الفجوات التي تداركتها الحالية.

وأخيراً تبين لنا أن دراسة: وسام الدين العكلة^(٥٥)؛ لم تبرز الأهمية الجغرافية والتاريخية لمضيق هرمز وأثرها على الملاحة الدولية بشكل مفصل، ولم تتناول النظام القانوني للملاحة الدولية في مضيق هرمز والمواقف المختلفة حوله بصورة شاملة، وفي ذات السياق لم تتصد الدراسة السابقة للمخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في مضيق هرمز والمسؤولية المترتبة عليها، كما لم تتناول الأنظمة السلمية لتسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وهذه الفجوات والثغرات القانونية الموجودة في الدراسة السابقة تم تداركها ومعالجتها في الدراسة الحالية.

كما تبين من تحليل الدراسات السابقة الأجنبية أن دراسة: كاتالدي^(٥٦)؛ جاءت مختصرة، كما لم تتناول مفهوم النظرية العامة للمضايق الدولية، ولم تتناول الخصومات القانونية والدولية التي تهدد مضيق هرمز، وكان تركيزها على حرية الملاحة عبر الممرات المستخدمة للملاحة الدولية، وهذه الفجوة تم تداركها في الدراسة الحالية، وكذلك بالنسبة لدراسة: كراسكا^(٥٧)؛ حيث اقتصر على بيان موضوع ماهية نظام الملاحة البحرية في مضيق هرمز والإشكاليات القانونية المرتبطة به، إلا إن الدراسة الحالية

(٥٤) وديع خياري (٢٠١٢). النظام القانوني لحق المرور البريء. (رسالة ماجستير). تخصص القانون الدولي. بن عكنون. الجزائر: جامعة الجزائر.

(٥٥) وسام الدين العكلة (٢٠١١). "النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي". مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية. دمشق. سوريا. المجلد ٢٧. العدد الرابع. ص ٣٠٧ - ٣٣٢.

(56) Giuseppe Cataldi.2020. "Clarifying oh Navigation Through Straits Used for International Navigation AStudy on The Major Straite In Asia and The Strait of Hormuz". *Journal of Questions of International Law*. Website: <http://www.qil-qdi.org/the-strait-of-hormuz/>

(57) James Kraska. 2014 "Legal Vortex in the Strait of Hormuz." *Virginia Journal of International Law*. Vol. 54, No. 2: 323-366.

عالجت كافة الثغرات القانونية من خلال تسليط الضوء على تناول مفهوم المضايق الدولية، وبيان الوسائل المقررة لتسوية الخصومات الناتجة عن الملاحة البحرية الدولية، وتناولت الموضوع بصورة تحليلية وبشمولية شاملة تغطي كافة الموضوعات المرتبطة بالتنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية في المضائق، وتطبيقاتها على مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، وبهذا تكون الدراسة الحالية تلافت الفجوات والثغرات القانونية الرئيسية والمرتبطة بالموضوع، كما أن دراسة: نيلوفر أورال^(٥٨) انحصرت في بيان أنظمة المرور البريء والعابر، وبيان القواعد التي تنظمهما وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وتناولها حقوق المرور العابر في مضيق هرمز وتهديدات إيران بإغلاق مرور ناقلات النفط، وبدون تعمق وتحليل، ولهذا جاءت الدراسة الحالية لسد الثغرات والفجوات القانونية التي لم تتناولها الدراسة السابقة، وأهمها: عدم تناول الإطار العام للمضايق الدولية، بالإضافة إلى تناول المخاطر والخصومات القانونية التي تهدد الملاحة الدولية في المضايق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز، كما أنها تناولت الأنظمة السلمية لتسوية الخصومات الملاحية الدولية وفقاً لقانون البحار.

أوجه الاستفادة من الدراسات السابقة:

١. احتوت الدراسات السابقة على العديد من المسائل المرتبطة بمفهوم تسوية الخصومات البحرية الدولية.
٢. تمت الاستفادة من الدراسات السابقة في بناء تصور واضح حول ماهية الخصومات البحرية الدولية وطرق تسويتها على صعيد قواعد القانون الدولي والقواعد الدولية الإسلامية، مما كان له الأثر الإيجابي في بناء هيكل ومكونات الدراسة الحالية.

(58) Nilufer Oral. 2012. "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers. American Society of International Law". Website: <https://www.asil.org/>

٣. وفرت الدراسات السابقة العديد من المعلومات والحقائق المتعلقة بموضوع تسوية الخصومات الدولية البحرية بشكل عام والخصومات البحرية الدولية في إطار مضيق هرمز بشكل خاص، حيث تعتبر مصدرًا هامًا استعان به الباحثة لرسم خارطة طريق الدراسة الحالية مما ساعد على إعدادها.

٤. الاستفادة بالدراسات السابقة لفهم جزء كبير من المعرفة اللازمة للوقوف على نقاط الضعف التشريعي التي تواجه منظومة تسوية الخصومات الدولية البحرية.

٥. الاستفادة من الدراسات السابقة بشأن الوقوف على قواعد أهم طرق ووسائل تسوية الخصومات الدولية البحرية السلمية منها والقضائية.

٦. أكدت معظم الدراسات السابقة التي تم تناولها على أهمية إجراء دراسات وبحوث إضافية في موضوع تسوية الخصومات الدولية البحرية، مع ضرورة التركيز على دور القواعد الدولية الإسلامية في إبراز كافة مكوناتها القانونية.

الجديد في الدراسة الحالية وما يميزها عن الدراسات السابقة:

تناولت الدراسة الحالية موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي، وتم تسليط الضوء على النظرية العامة لقانون البحار الدولي للبحار والمضايق الدولية، كما تناولت موضوع الملاحة البحرية الدولية في المضايق بالتفصيل وفي العمق، من خلال بيان أنظمة المرور البريء والعابر، ودورها في تحقيق الاستقرار والانسائية للملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي بشكل عام، وعبر مضيق هرمز بشكل خاص، وكذلك شرحت التنظيم القانوني الدولي للملاحة البحرية للمضايق الدولية، بالاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز، كما تتميز الدراسة الحالية بشمولية النطاق، لأنها تناولت موضوع

المضايق الدولية، ومضيق هرمز وفق منظومة متكاملة، والتعريف بها وبيان خصائصها وأنواعها، وأنظمة الملاحة البحرية، وبيان المخاطر والخصومات البحرية المرتبطة بها، وبيان طرق تسويتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وتبسيط الأضواء على دور القواعد الدولية الإسلامية في تسوية الخصومات الدولية البحرية، وبأنها تداركت كافة جوانب النقص التي تم رصدها في الدراسات السابقة، وتمت معالجة الموضوع بموضوعية، مبتعدة عن السطحية، مع الحرص على تقديم نتائج وتوصيات تعد وسائل قانونية وإجرائية تساهم في ضمان الاستقرار للملاحة البحرية في مضيق هرمز وفي منطقة الخليج العربي، كما تسعى الدراسة الحالية في أن تكون أداة من أدوات استشراف المستقبل، بحيث تتناول من خلالها جميع القضايا التي أثارها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نتيجة النقص الذي شابهها، وأن تكون النتائج التي سوف تتوصل إليها الدراسة نقطة انطلاق لأبحاث أخرى لدراسة المنظومة التي تنظم الملاحة البحرية عبر المضائق الدولية، ومضيق هرمز وتحليلها من زوايا مختلفة، وكيفية تسوية الخصومات الدولية البحرية، وحافراً لنا أيضاً لتتبع مسيرة البحث، حيث يمكن أن تكون أفقاً من آفاق الدراسات في مجال القانون الدولي للبحار.

١,٨ أهمية البحث

تتجلى أهمية دراسة موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي من الناحية النظرية والتطبيقية وفقاً للآتي:

أولاً/ الأهمية النظرية:

تتركز الأهمية النظرية للبحث بأنه يتناول موضوعاً من الموضوعات المعاصرة التي تعنى بتنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي ومدى مساهمتهما

في ترسيخ دعائم الاستقرار الملاحي في منطقة الخليج، ويبين الجانب النظري للخصومات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، وأيضًا يوضح الوسائل الودية وغير السلمية والقضائية المقررة لتسوية الخصومات البحرية الدولية المتعلقة بمضيق هرمز.

كما تمثل الأهمية النظرية للبحث كون المضائق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص لها أهمية كبرى لجميع الدول من الناحية الاقتصادية والعسكرية، فمن الناحية الاقتصادية تعتبر المضائق ممرات مائية لنقل البضائع المختلفة، وتجنب الدول التكاليف الباهظة للنقل البحري، ومن الناحية العسكرية تمثل مصدرًا للأمن الوطني للدول الساحلية المطلة على -المشاطية- على مياه المضائق، ومصدر نفوذ للدول الكبرى التي تمتلك الأساطيل الحربية، لذلك لا بد من دراسة نظام المرور وفقًا لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م، ومحاولة توضيح القواعد والأحكام القانونية التي وضعتها الاتفاقية، وتطبيق تلك القواعد والأحكام على مضيق هرمز.

وكذلك تظهر أهمية البحث من الموقع الجغرافي الذي يتميز به مضيق هرمز بكونه المدخل الأساس لمنطقة الخليج العربي ونقطة لمرور السفن في منطقة تملك الدول المحيطة فيها أكبر احتياطات للمشتقات النفطية في العالم، والتي تصدر من خلاله كامل إنتاجها من النفط، وتستورد من خلاله أيضًا وعبر الناقلات البحرية (٩٠٪) من احتياجاتها.

وانطلاقًا من الموقع الجغرافي لمضيق هرمز برزت أهميته الإقليمية والدولية لأنه يمثل نهر النفط المتدفق باتجاه الدول الصناعية الكبرى في العالم وعلى رأسها أمريكا ودول أوروبا واليابان والصين والهند، وأن أي سلوك أو تعدٍ من قبل إيران من شأنه إغلاق مضيق هرمز أو محاولة عرقلة مرور السفن سيؤدي إلى عرقلة الاقتصادي العالمي ككل، ويثير المسؤولية الدولية.

كما تبرز الأهمية النظرية للموضوع في بيان الدور الذي يلعبه مضيق هرمز كمعبر حيوي يربط دول الخليج العربي بالمحيط الهندي، وبفضل هذا الموقع أصبحت دول المنطقة تحتل مكانة دولية مرموقة، لذا تسعى الدراسة إلى إبراز انعكاسات هذا الموقع على مختلف الموارد في منطقة الخليج العربي.

كما نجد أن مضيق هرمز يتمركز في منطقة مالية رئيسية لتزويد العالم بالنفط والغاز، كما أن منطقة الخليج العربي تحتوي على أكبر احتياطي للطاقة في العالم، وتعد سوقا اقتصادية دولية ومستقطبة لمنتجات العديد من البلدان، إضافةً إلى أن الدول الصناعية والتجارية لها استثمارات كبيرة في المنطقة ليس في مجالي النفط والغاز فحسب بل وأيضاً في مجالي التصنيع وأعمال البنوك والتأمين، ولهذا السبب فإن المجتمع الدولي يدرك أهمية ضمان استمرارية الملاحة البحرية عبر مضيق هرمز، وضرورة حل كافة الخصومات التي قد تنشأ بحكمة واتزان وبالطرق والوسائل القانونية الدولية السلمية نظراً لما تتمتع به المنطقة من مكانة اقتصادية عالمية.

ثانياً/ الأهمية التطبيقية:

تبرز الأهمية التطبيقية للموضوع من خلال تسليط الأضواء على دور القانون الدولي العام والقواعد الدولية الإسلامية الهامة في صون السلم وتحقيق العدالة، وتوفير الحياة المستدامة والتعايش السلمي بين الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على مياه المضائق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص، وإبراز ضرورة التأكيد على توفير الرغبة الحقيقية في أن تسود روح التفاهم المتبادل والتعاون كل المسائل المتصلة بعملية الملاحة البحرية الدولية.

كما تتجسد الأهمية التطبيقية في التأكيد على ضرورة استخدام المضائق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص في الأغراض السلمية، والانتفاع منها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة، وبيان

دور القانون الدولي والقواعد الدولية الإسلامية في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقاً لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق.

أضف إلى ذلك أن معظم الخصومات المتعلقة بالملاحة البحرية تمتاز بالجانب الفني، وتسويتها تحتاج إلى طرق خاصة تتوافق وتنسجم مع طبيعتها، لهذا نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م والقواعد الدولية الإسلامية حرصت على توضيح كيفية التصدي لمثل هذه الخصومات.

١,٩ حدود البحث

وتم توضيح حدود البحث بالآتي:

أولاً/ الحدود الموضوعية:

إن دراسة موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي، يقتضي تناول النظرية العامة للقانون الدولي للبحار والمضايق الدولية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، والإشارة إلى اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م التي تناولت تنظيم نظام المرور البريء، بالإضافة إلى تسليط الضوء على موقف محكمة العدل الدولية بشأن المضايق الدولية، وبيان موقف خبراء القانون الدولي المختصين في القانون الدولي للبحار والمضايق الدولية، وتحليل المسائل القانونية المرتبطة بها، وكذلك بيان تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي الإسلامي، من خلال تقييم الاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة البحرية في مضيق هرمز من منظور إسلامي، والوقوف على مساهمات القانون الدولي الإسلامي في تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز، وعرض موقف الشريعة الإسلامية من وسائل تسوية المنازعات البحرية الدولية.

ثانياً/ الحدود الزمنية:

يتناول البحث الخلفية التاريخية للمضايق بشكل عام، ومضيق هرمز بشكل خاص، ومن جانب آخر تتركز الحدود الزمنية للدراسة على الفترة الزمنية المرتبطة بالاتفاقيات والمؤتمرات الدولية المعنية بالمضايق الدولية، بدءاً من مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة ١٩٣٠م، مروراً باتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨م، والتي تعد المرحلة الأولى لدخول القانون الدولي للبحار مرحلته الاتفاقية، مروراً بالفترة الزمنية من تاريخ صدور اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م وسريانها في عام ١٩٩٤م وحتى وقتنا الحالي.

ثالثاً/ الحدود المكانية:

تتضمن الحدود المكانية للدراسة مضيق هرمز، ويمتد مضيق هرمز في جنوب الخليج العربي بخط يبدأ من رأس الشيخ سعود غرب شبه جزيرة مسندم وحتى جزيرة هنجام الإيرانية وبمسافة تبلغ (٥١ كم)، أما حدود المضيق الجنوبية الشرقية فتحدد بخط يبدأ من رأس دبا إلى الشرق من شبه جزيرة مسندم إلى منطقة (دماغه كوه) على الجانب الإيراني وبمسافة تبلغ (٥٠١٧ كم) ويضيق المضيق حتى يكون (٣٨,٥ كم) عند خط التوصل بين النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة لاراك الإيرانية، وجزيرة سلامة وبناتها (قوين) على الجانب العماني، ويبلغ طول المضيق عند خط الوسط (١٩٢,٦ كم)، أما عمق المياه عند مضيق هرمز فتبلغ نحو (٩٠ متراً) ويصل عمقها قرب جزيرة مسندم إلى ٤٤ متراً وهو على الجانب العماني أكثر عمقاً منه على الجانب الإيراني^(٥٩).

(٥٩) علي ناصر (٢٠١٣). مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني. بيروت. دار الفارابي. ص ٤٦.

١,١٠ مخطط الدراسة النظري

واعتباراً لما تقدم؛ فقد ارتأينا تناول موضوع تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن الملاحة في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار والمنظور الإسلامي في ستة فصول، حيث تم تخصيص الفصل الأول لبيان الإطار التنظيمي للبحث، وتناول الفصل الثاني تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار، ونوضح في الفصل الثالث المنازعات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، وتناول في الفصل الرابع الوسائل الودية وغير الودية لتسوية المنازعات البحرية الدولية المتعلقة بمضيق هرمز، ونفرد الفصل الخامس للوسائل القضائية لتسوية المنازعات البحرية الدولية المتعلقة بمضيق هرمز، ثم نهي البحث بالفصل السادس والذي يتضمن خاتمة تحتوي على حصيلة ما توصلنا إليه من نتائج وتوصيات، والتي نعتقد أنها ستساهم في إنارة بعض أماكن الظل ونقاط الغموض المتعلقة بتنظيم تسوية المنازعات الدولية البحرية في مضيق هرمز.