

## الفصل الثاني

### تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز على ضوء القانون الدولي للبحار

#### تمهيد وتقسيم

لقد أولت الأحكام والقواعد القانونية في إطار القانون الدولي عناية بالغة بتنظيم الملاحة البحرية ومرورها عبر المضائق، من خلال الاتفاقيات الدولية المنعقدة في هذا الشأن، ويأتي هذا الاهتمام للمكانة المهمة والكبيرة التي حظيت بها المضائق الدولية على الصعيد الدولي، وخاصة في مجال النقل البحري ومجال التجاري والاقتصادي والأعمال العسكرية، وغيرها من المجالات المختلفة<sup>(٦٠)</sup>.

ومن المقرر أن مياه المضائق تصل في الأساس بين منطقة المياه الداخلية ومنطقة المياه الإقليمية للدول الساحلية المطلّة على -المشاطئة- على مياه المضائق، وعليه تتحدد الطبيعة القانونية للمضائق ونطاقها بالاعتماد على المصالح المرتبطة بأنشطة الملاحة البحرية في المجتمع الدولي، والتي تنقسم إلى محورين: المحور الأول يتمثل في المصالح المتعلقة بالملاحة الدولية والمجتمع الدولي، أما المحور الثاني فيتمثل بمصالح الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على مياه المضائق الدولية<sup>(٦١)</sup>.

وتنقسم الأنظمة القانونية التي تنظم حركة الملاحة البحرية الدولية في إطار ونطاق مضيق هرمز محل الدراسة إلى نظامين أساسيين: يتمثل الأول بنظام المرور البري، وإعمالاً لهذا النظام يكون للسفن حرية الملاحة طالما لا تتسبب بأية أضرار أو مخاطر يمكن أن تؤدي إلى المساس بسلم وأمن الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على مياه المضيق أو بنظامها الداخلي، ويشترط بهذا المرور أن يكون

(٦٠) سهيل الفتلاوي (٢٠٠٩). موسوعة القانون الدولي للقانون الدولي للبحار. الأردن. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى. ص ٩.

(٦١) محمد حمود (٢٠١١). القانون الدولي للبحار. الأردن. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. ص ١٥.

منسجماً مع أحكام وقواعد القانون الدولي العام، أما النظام الثاني فيتمثل بنظام المرور العابر، وإعمالاً لهذا النظام تكون ممارسة الملاحة الدولية البحرية بحرية كاملة، ويهدف هذا النظام إلى إيجاد آلية للمرور عبر المضيق بالانسيابية والسرعة المطلوبة، وبدون اعتراض أو تأخر في اجتياز المضيق، وصولاً إلى المنطقة الأخرى من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن هذا المنطلق يتطلب هذا النظام وجود مجموعة من الحقوق والواجبات التي يتعين على الدول الساحلية المطلّة-المشاطئة- على مياه مضيق هرمز ضرورة الالتزام بها تنفيذاً لما ورد في اتفاقية قانون البحار للعام ١٩٨٢م، ومن جانب آخر فقد حرصت قواعد وأحكام القانون الدولي وقواعد اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م على تحديد الواجبات والالتزامات الواجب الالتزام بها من قبل السفن التي تمر عبر مياه مضيق هرمز، وكذلك الطائرات أثناء تحليقها فوقه (٦٢).

وفي هذا الإطار تجرّص الباحثة على الإجابة على السؤال الأول من أسئلة الدراسة والذي يتمثل بكيف ساهمت قواعد القانون الدولي للبحار في تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز؟ وتحقيق الهدف الأول من الدراسة من خلال بيان الدور الذي تقدمه قواعد القانون الدولي للبحار في تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز.

وعليه فإن الإلمام التام بموضوع الفصل الذي يتمثل بتنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي للبحار يتطلب تناوله في ثلاثة مباحث، وذلك من خلال تسليط الأضواء على المفهوم العام للمضايق البحرية في المبحث الأول، ومن ثم ننتقل إلى المبحث الثاني الذي نتناول فيه

---

(٦٢) مأمون منان (٢٠١٠). مبادئ القانون الدولي العام. مصر: دار الكتب الجامعية. الطبعة الأولى. ص ١١٩.

التنظيم القانوني لأنظمة المرور في المضائق الدولية وتطبيقاتها على مضيق هرمز، بينما نخصص المبحث الثالث لبيان التعريف بمضيق هرمز وأهميته ونظامه القانوني، وذلك وفقاً للترتيب والتفصيل التالي:

### المبحث الأول: المفهوم العام للمضائق البحرية

إن تنظيم حركة الملاحة البحرية في إطار المضائق الدولية يتم في إطار القواعد والأحكام القانونية المقررة في نطاق القانون الدولي العام، ويعود ذلك إلى الأهمية الكبرى التي تحتلها تلك المضائق بالنسبة لحركة الملاحة البحرية الدولية، علاوةً على موقعها الجغرافي المميز، الأمر الذي يحتم بحث تطور مفهوم المضائق البحرية بالنسبة لما ورد في آراء خبراء القانون الدولي العام، وما استقرت عليه قرارات المؤسسة القضائية الدولية المتمثلة في جهاز محكمة العدل الدولية.

وفي هذا السياق تتناول الدراسة في هذا المقام موضوع المفهوم العام للمضائق البحرية في مطلبين: من خلال إلقاء الضوء على مفهوم المضائق البحرية من منظور خبراء القانون الدولي العام في المطلب الأول، ومن ثم تناول موضوع مفهوم المضائق وفقاً للقواعد القانونية الدولية والقرارات القضائية الدولية في المطلب الثاني، وذلك وفقاً للتفصيل والتقسيم الآتي:

### المطلب الأول: مفهوم المضائق البحرية من منظور خبراء القانون الدولي العام

بمراجعة آراء خبراء القانون الدولي العام في إطار تبين مفهوم المضائق البحرية؛ تجد الباحثة أنهم تناولوا تعريف المضائق من منظورين: حيث يتمثل المنظور الأول في التعريف بالمضائق من الناحية الجغرافية، وأما المنظور الثاني فيتجسد في تعريف المضائق من الناحية الوظيفية.

ووفقاً لذلك؛ تعرف المضائق بأنها ممرات مائية تفصل بين إقليمين وتصل بين بحرين، مع الأخذ بالاعتبار أن تكون مياه المضيق جزء من البحار، وأن يكون تكوين وإنشاء المضيق تم بطريقة طبيعية،

ومفاد ذلك أن تكون فتحات المضيق واقعة بين منطقتين أرضيتين، وتصل بين منطقتين من البحار، ويترتب على عدم وجوده أن تكون الأرض متصلة، والبحار منفصلة<sup>(٦٣)</sup>، إضافة إلى ذلك ترى الباحثة أنه يشترط من الناحية الجغرافية أن لا يكون المضيق خاضعا لنظام أو اتفاقية خاصة، كما يوصف المضيق - من الناحية الجغرافية - بأنه ممر بحري يكون محصورا بين منطقتين من اليابسة، ومهما تباينت وتنوعت المدلولات أو المصطلحات أو المسميات بشأنه، وسواء أطلق عليه مضيق أو ممر أو قناة أو مجرى مائي<sup>(٦٤)</sup>.

وفي ذات السياق تعرف المضائق من المنظور الجغرافي بأنها ممرات تنحصر بين جزأين من الأرض، دون النظر لطبيعة هذه الأرض، ودون النظر إلى سعة هذا الممر المائي، كما تعرف المضيق بأنه كل ممر طبيعي يكون بين ساحلين لا يتعدى عرضه حداً معيناً، ويسمح بأن يتم الاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ولا يشترط أن تكون هذه المجالات مرتبطة في بحر واحد أو بحرين، كما لا يشترط أن يكون قائما بين جزيرة وإقليم أو بين جزيرتين أو مجموعة جزر<sup>(٦٥)</sup>، كما عرفت المضائق بأنها ممرات طبيعية تصل ساحلين لا يتعدى عرضها عرضاً معيناً، وتتصل بين جزأين من المجالات البحرية<sup>(٦٦)</sup>.

كما عرفت المضائق بأنها ممرات بحرية طبيعية تستلزم فيها تقلص المياه لحد لا يزيد عن ضعف العرض في المياه الإقليمية للدول الساحلية - المشاطة - المظلة على مياه المضيق، التي تفصل بين جزأين من اليابسة، وتتصل بأعالي البحار أو تتصل بالمطقة الاقتصادية الخالصة مع أعالي البحار الأخرى، أو

(٦٣) وسام العكلة (٢٠١١). "النظام القانوني للمضيق الدولي". مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية. ص ٣١٠.  
(64) Charles Rousseau. (1976). *Le droit international public*, Dalloz, Paris, Huitieme edition, p. 264.  
(٦٥) عبد الحق ذهبي (٢٠٠٦). "إشكالية المضائق الدولية". مقالة منشورة على موقع الحوار، العدد ١٥٨١. متوفر على الربط

الإلكتروني: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

(66) Gilbert Charles Gidel. (1932). *Le Droit international public de la mer*, Chateaurouxm Etablissements Meloottee, Vol. 3, p. 730.

تتصل بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، أو أعالي البحار أو تتصل بالمنطقة الاقتصادية الخالصة مع المياه الإقليمية لدولة أخرى أو بحرها الداخلية أو مياه أرخبيلها، تستعمل في الملاحة البحرية الدولية<sup>(٦٧)</sup>.

ويعرف البعض المضائق بأنها عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين<sup>(٦٨)</sup>، كما عرفت من الناحية الجغرافية بأنها عبارة عن ممرات بحرية والفتحات التي تصل بين بحرين، ومن حيث طبيعة الممرات فإنها تتباين ما بين ممرات طبيعية مثل المضائق وممرات صناعية مثل القنوات<sup>(٦٩)</sup>.

ولذلك يعرف خبراء القانون الدولي العام المضائق من الناحية الجغرافية بأنها عبارة عن المياه التي تفصل بين قطعتين من الإقليم الجغرافي، وتصل في ذات الوقت بين بحرين، كما أن الممرات المائية لا يمكن أن يتم وصفها بالمضائق وفقاً لقواعد القانون الدولي إذا توافرت فيها الأوصاف الجغرافية للمضائق فقط، بل يتعين بالإضافة إلى ذلك أن تكون تشكل ممرات للملاحة والمواصلات البحرية الدولية غير المتجهة إلى الموانئ على شواطئ ذلك المضيق<sup>(٧٠)</sup>.

ويضيف خبراء القانون الدولي العام بأن وصف الممرات البحرية بالمضائق، يشترط فيها أن يتوافر لديها صفة الاستخدام بالملاحة البحرية الدولية عادة، ووفقاً لهذا الاتجاه يرى الخبراء أن المضائق لها وصف وصفة جوهرية تتمثل بأنها تصل بين جزأين من أعالي البحر، وأنها تستخدم للملاحة والمواصلات البحرية الدولية<sup>(٧١)</sup>.

(67) Ana G. Lo'pez Martin. (2010) *International Straits Concept, Classification and Rules of Passage*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, p. 61

(٦٨) محمد غانم (١٩٩٠). محاضرات عن النظام القانوني للبحار. مصر. القاهرة: جامعة الدول العربية. ص ٦٣.

(٦٩) علي صادق أبو هيف (١٩٧٥). القانون الدولي العام. مصر. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص ٤٥٥.

(٧٠) محمد الغنيمي (١٩٧٠). الأحكام العامة من قانون الأمم قانون السلم. مصر. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص ١٠٧٠.

(٧١) وسام الدين العكله (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١١.



وفي ذات الإطار يقصد بالمضايق الدولية الممرات المائية الطبيعية أو شبه الطبيعية والتي تتواجد في إقليم لدولة معينة، إلا أنها تستخدم في مجال الملاحة والمواصلات البحرية الدولية، وهي تكون خاضعة للقواعد الخاصة في القانون الدولي، والتي تضمن حق المرور للسفن المسجلة في دول أجنبية<sup>(٧٢)</sup>.

كما تعرف المضايق الدولية بأنها عبارة عن الممرات المائية الطبيعية أو شبه الطبيعية والتي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء منها وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، وتسمح للملاحة البحرية الدولية، ولا يزيد اتساعها عن اتساع مياه البحر الإقليمي للدولة أو الدول الساحلية المطلة عليها<sup>(٧٣)</sup>.

وبناء على ذلك يتم استبعاد الممرات البحرية التي تقودنا إلى بحر داخلي مغلق من مفهوم المضايق، لأن الصفة الجهرية في هذا الشأن صفة الاتصال بين بحرين عامين، بالإضافة إلى الاستخدام في الملاحة البحرية الدولية<sup>(٧٤)</sup>.

لذا تؤكد الباحثة على أن التعريف الجغرافي للمضيق الدولي لا يتفق بالضرورة مع تعريفه من الناحية الوظيفية، فالمضيق الدولي في الاصطلاح من الناحية الجغرافية يقصد به: "ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة"، في حين أن مفهوم المضيق الدولي في الاصطلاح من الناحية الوظيفية يقصد به: "كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار"<sup>(٧٥)</sup>.

---

(72) Carl August Fleischer. (1975). *International straits: A key issue at the law of the sea conference*, Environmental Policy and Law, Volume 1, Issue 3, December, p. 120.

(٧٣) وسام الدين العكلة (٢٠١١). النظام القانوني للمضيق الدولي. مرجع سابق. ص ٣١١.

(٧٤) عبد المنعم داود (١٩٩٩). مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية. مصر. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص ١٠٠.

(٧٥) عبد الحق ذهبي (٢٠٠٦). مرجع سابق.

وبناء على ذلك تستخلص الباحثة من هذه التعاريف عناصر المضايق الدولية، وهي: أولاً أن تكون المضايق قد تكونت بطريقة طبيعية، ثانياً ألا يوجد في المضايق اتساع بحيث لا يزيد اتساعها على ضعف اتساع البحر الإقليمي، ثالثاً أن تكون المضايق متصلة بين جزأين من أعالي البحار ولا يهم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، ورابعاً أن تكون المضايق مستخدمة في الملاحة الدولية لسفن دول العالم جميعاً. وتصدر الإشارة إلى أنه لا يعني الاستخدام أن تكون المضايق لازمةً للملاحة البحرية الدولية، ولا غنى عنها للتجارة الدولية، وإنما يكفي في ذلك الاستخدام الفعلي للمضايق في شؤون الملاحة الدولية، فالأهمية إنما تتركز على قدرة المضايق وليس على حجم الملاحة الدولية التي تخدمها المضايق<sup>(٧٦)</sup>.

#### المطلب الثاني: مفهوم المضايق وفقاً للقواعد القانونية الدولية والقرارات القضائية الدولية

في إطار هذا المطلب نتناول موضوع مدلول المضايق وفقاً للقواعد القانونية الدولية، ومن ثم نتناول المدلول القضائي للمضايق من منظور القرارات القضائية الدولية، وذلك وفقاً للآتي:

#### أولاً/ مدلول المضايق وفقاً للقواعد القانونية الدولية:

وفقاً للقواعد القانونية الدولية يتعين أن تكون المضايق الدولية محددة الاتساع، ومفاد ذلك ألا يزيد اتساعها عن ضعف مساحة المياه الإقليمية للدولة أو الدول الساحلية المطلة -المشاطئة- عليها، فالمضايق التي يزيد اتساعها عن ذلك وتوفر فيها شريط البحر العالي على امتدادها لا تعد من المضايق،

(٧٦) وسام الدين العكلة (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١٢.

وبالتالي لا يسرى عليها نظامها، وإنما يسرى عليها أحكام مياه البحر العالي، بشرط أن يكون هذا الشرط صالحاً للملاحة وبصورة اعتيادية (٧٧).

وفي ذات السياق نجد أنه في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة ١٩٣٠ تقرر أن المضائق التي يزيد عرضها عن ضعف العرض للبحر الإقليمي، ويتوفر فيها قطاع من البحر العالي، يكون فيه ذلك انقطاعاً متاحاً للملاحة البحرية الدولية، ويستثنى من ذلك إذا كان مدخل المضائق أو أي نقطة فيها تقل عن ضعف العرض للبحر الإقليمي، وتوفر في منطقة أخرى منها قطاع من البحر العالي، مع الإشارة إلى استعمال هذا القطاع لأغراض الملاحة البحرية في إطار المياه الإقليمية للدول المعنية، وقد تبنى جانب من خبراء القانون الدولي العام الخبراء هذا المدلول عند تعريفهم للمضائق الدولية (٧٨).

وفي هذا الصدد تؤكد الباحثة على أن الاعتماد في تعريف المضائق على المنظور الجغرافي أو القانوني غير كاف، وأن الأمر يتطلب إضافة الجانب الوظيفي لتعريف المضائق، وهو الجانب الذي يتطلب استعمال المضائق للملاحة البحرية الدولية، بغض النظر عن مكانة هذه المضائق من حيث حركة الملاحة البحرية أو كثافتها أو أهميتها،

ومن هذا المنطلق تعرف المضائق الدولية وفقاً لهذا الجانب - الجغرافي والقانوني والوظيفي - بأنها ممرات مائية ضيقة يتم استخدامها للملاحة البحرية الدولية بين منطقتين من المجالات البحرية، ويتعين فيها أن تكون مخصصة للاستعمال في الملاحة البحرية الدولية، دون الأخذ بالاعتبار حجم وكثافة حركة الملاحة البحرية خلالها أو أهميتها، وبصرف النظر عن طبيعة الأرض التي تقع فيها المضائق والبحار التي

---

(٧٧) محمد الحاج محمود (١٩٨٥). "النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز وارد في المواصلات في الوطن العربي". الندوة الفكرية التي

نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية. بيروت، مركز

دراسات الوحدة العربية ص ٢٦٥.

(٧٨) عبد الحق ذهبي (٢٠٠٦). إشكالية المضائق الدولية. مرجع سابق.



تصل بينها، وكذلك دون الأخذ بالاعتبار الأسماء التي تطلق عليها، لأن المضايق التي تكون واصلة بين منطقتين من البحار ولا تستعمل في الملاحة البحرية الدولية لا يستقيم أن توصف بأنها مضايق دولية، لأنها تستعمل في الملاحة الداخلية لدولة معينة أو دول محددة بالذات، مع الإشارة إلى أن مسألة تعيين درجة الاستخدام الكافي لاعتبار الممر المائي مضيقاً دولياً مسألة شائكة، وتحتاج إلى العديد من المعايير لتوصيفها<sup>(٧٩)</sup>.

ووفقاً للقواعد الدولية العرفية تعرف المضايق بأنها عبارة عن: ممرات مائية تصل بين منطقتين من مياه أعالي البحار، ويتم استعمالها للملاحة البحرية الدولية وتستخدم عليها السفن بمختلف أنواعها حق ممارسة نظام المرور البري<sup>(٨٠)</sup>، إلا أنه بعد وصول تقنين القانون الدولي للبحار إلى المرحلة الاتفاقية، وبعد تاريخ: (١٩٥٨/٠٤/٢٩)، وعلى غرار تعريف خبراء القانون الدولي العام للمضايق، واستقرار القواعد العرفية بشأنه، فقد عرفت نص الفقرة (هـ) من المادة (١٦) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة الصادرة في العام ١٩٥٨ المضايق بأنها: "الممرات المائية التي تخدم الملاحة البحرية الدولية وتصل بين جزء من البحار العامة بجزء آخر من البحار الإقليمية للبحر لدول أجنبية"<sup>(٨١)</sup>.

وتتطور قواعد القانون الدولي للبحار حدث تعديل بشأن تعريف المضايق الدولية بحيث أصبح التعريف أكثر شمولاً، فقد عرف نص المادة (٣٧) من اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢

(٧٩) عبد الحق ذهبي (٢٠٠٦). "إشكالية المضايق الدولية". مقالة منشورة على موقع الحوار. مرجع سابق.

(٨٠) بدرية العوضي (١٩٨٨). الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي. الكويت: دار المطبوعات. ص ٨١.

(٨١) قيس بدري (٢٠٠١). القانون القانوني الدولي للبحار العراق. بغداد: دار الكتب. ص ٨٧.

المضيق الدولي بأنه: "المضيق الذي يستخدم للملاحة الدولية بين منطقة من أعالي البحار أو منطقة

اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" (٨٢).

من جماع ما تقدم بشأن آراء الخبراء القانون الدولي العام، وما استقرت عليه القواعد العرفية،

وما تضمنته الاتفاقيات الدولية، نجد أن المضائق ثلاثة أنواع:

١. النوع الأول: المضيق الذي يصل موقعه الجغرافي بين منطقة أعالي البحار من جهة ومنطقة المياه

الداخلية من جهة أخرى، والمثال عليه مضيق كرتش، فهو يربط بين مياه البحر الأسود ومياه بحر

آزوف، وهذا النوع من المضائق له فرضيتان، الأولى أن يكون موقعه الجغرافي بالكامل في إقليم دولة

واحدة، والفرضية الثانية أن يكون موقعه الجغرافي بين منطقتين خاضعتين لسيادة دولتين ساحليتين

مطلبتين عليه بالكامل (٨٣)، وفي الفرضية الأولى فإن الموقع الجغرافي للمضيق يقع في الإطار الإقليمي

للدولة الساحلية المطلة عليه بوصفه جزءًا لا يتجزأ من مياه بحرها الإقليمي، ويترتب على ذلك امتداد

السيادة للدولة الساحلية المطلة عليه كاملة ويسري بشأنه نظام المرور البريء، أما في الفرضية الثانية

فإن المضيق لا يرتبط ولا يتصل بأعالي البحار ويسري على السفن التي تعبر المضيق نظام المرور البريء،

وفقًا للقوانين والأنظمة النافذة في الدولة الساحلية المطلة عليه، والتي يكون المرور من جانبها، لأن

هذا العبور يكون مرورًا في المياه الإقليمية (٨٤).

٢. النوع الثاني: ويتمثل في المضيق الذي يصل بين مياه البحر الإقليمي لدولة ما ومياه البحر العالي،

ووفقًا لهذا النوع فإن أحكام القاعدة العامة الواردة في نص الفقرة (٤) من المادة رقم (١٦) من

(٨٢) المادة (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م.

(٨٣) وسام الدين العكله (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١٤.

(٨٤) حسام خضر (٢٠١٨). الأبعاد السياسية والاستراتيجية لمضيق هرمز. (رسالة ماجستير) مصر. جامعة القاهرة. ص ٣٦.

اتفاقية جينيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨م، ويسرى على هذا النوع من المضائق نظم المرور البريء، إلا أنه ونتيجة لتطور لاحق نجد أن الفقرة رقم (١) من المادة (٤٥) من اتفاقية لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م قد استثنت هذا النوع من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، غير أن الفقرة (ب) من الفقرة (١) من المادة سالفة الذكر نصت على تطبيق نظام المرور البريء على السفن في أثناء عبورها هذه الفئة من المضائق، وأن نظام المرور العابر لا يطبق بشأنها، وتجدر الإشارة إلى أن هذا الأمر عرّض اتفاقية قانون البحار إلى العديد من الضغوط والمواقف من قبل العديد من الدول<sup>(٨٥)</sup>.

**٣. النوع الثالث:** ويتمثل هذا النوع في المضيق الذي يتم استخدامه للملاحة البحرية الدولية، والتي يربط بين منطقتين من مياه أعالي البحار أو بين منطقة من مياه أعالي البحار وبين مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة أخرى من مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذه الفئة من المضائق يطبق بشأنها نظام المرور العابر على مرور كافة أنواع السفن<sup>(٨٦)</sup>.

وترى الباحثة بأنه من الناحية القانونية يتعين أن يكون اتساع المضائق محدوداً، بحيث لا يزيد عن ضعف المساحة لمياه البحر الإقليمي للدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - عليه، أما المضائق التي يزيد اتساعها عن هذه المساحة، ويوجد على امتدادها شريط من مياه أعالي البحار، فإنها لا تعتبر من المضائق، ولا تسري بشأنها أنظمة خاصة، إلا أنه يطبق بشأنها نظم مياه البحر العالي، شريطة أن يكون هذا الشريط من مياه أعالي البحار صالحاً للملاحة البحرية الاعتيادية الآمنة، وبشكل كامل<sup>(٨٧)</sup>.

(٨٥) وسام الدين العكله (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١٤.

(٨٦) فيس بدري (٢٠٠١). القانون القانوني الدولي للبحار. العراق. بغداد: دار الكتب. ص ٨٨.

(٨٧) محمد الحاج حمود (١٩٨٥). مرجع سابق. ص ٢٦٥.

وفي ذات السياق نجد أنه بالنسبة للمضايق الدولية؛ ليس من الضروري أن يتفق المدلول الجغرافي للمضايق مع المدلول القانوني لها، فالمدلول الجغرافي للمضايق الدولية هو عبارة عن: ممرات مائية تصل بين بحرين وتفصل بين جزأين من الأرض، أما بالنسبة للمدلول القانوني للمضايق الدولية فهو عبارة عن: ممرات مائية ضيقة تكونت بطريقة طبيعية تصل بين جزأين من أعالي البحار، ويتم استخدامها في إطار الملاحة البحرية الدولية (٨٨).

وترى الباحثة أن تعريف المضيق من منظور القواعد القانونية الدولية يعتمد على العديد من المعايير التي من شأنها أن تؤدي إلى تطبيق نظام قانوني محدد. وتمثل هذه المعايير على وجه الخصوص في المعيار الجغرافي، ومقتضى هذا المعيار أن تتكون المضايق من ممرات مائية طبيعية تصل بين بحرين، أما المضايق وفقاً للمعيار الوظيفي؛ فإنه يشترط فيها أن تكون قد تم استخدامها في الملاحة البحرية الدولية دون الالتفات إلى عدد وكثافة أو أهمية هذه الملاحة، فالمضايق التي تربط بين منطقتين من البحار ولا يتم استعمالها في الملاحة الدولية لا يمكن أن يصدق عليها وصف المضايق الدولية نظراً لأنها تستعمل في الملاحة البحرية الداخلية للدولة أو لدول معينة (٨٩).

بينما المضايق وفقاً للمعيار القانوني فهي المضايق التي يشترط بها ألا تزيد مساحة اتساعها عن ضعف مساحة المياه الإقليمية للدولة أو الدول الساحلية المطلة -المشاطئة- عليها، أما التي يزيد مساحة اتساعها عن هذا العرض، ويتوفر فيها جزء من مياه أعالي البحار على امتدادها، فإنها لا تعتبر من

(٨٨) عبد الحق الذهبي (٢٠٠٦). "إشكالية المضايق الدولية". مقالة منشورة على موقع الحوار.

(٨٩) محمد الحاج حمود (١٩٨٥). مرجع سابق. ص ٢٦٥.

المضايق، ولا يسرى عليها نظام المضايق، بل يسري بشأنها نظام مياه البحر العالي، شريطة أن تكون هذه المنطقة صالحة للملاحة البحرية الآمنة والاعتيادية<sup>(٩٠)</sup>.

ويدمج المعايير الثلاثة - الجغرافي، والوظيفي، والقانوني - المشار إليها، يمكن الوصول إلى مدلول شامل للمضايق، ويمكن الإشارة إلى أن المضايق الدولية: "هي عبارة عن ممرات مائية تكونت بطريقة طبيعية ولا يزيد مساحتها عن مساحتها من مساحة مياه البحر الإقليمي للدولة أو الدول الساحلية المطلة عليها، وتفصل بين جزأين من الأرض وتصل بين جزئين من مياه أعالي البحار، ويتم استثمارها واستعمالها في الملاحة البحرية الدولية"<sup>(٩١)</sup>.

وأشارت الدكتورة: بدرية العوضي إلى أن قواعد القانون الدولي وضعت تعريفاً للمضايق الدولية بأنها: "عبارة عن ممرات مائية تصل بين جزأين من مياه أعالي البحار، يتم استخدامها في الملاحة البحرية، وتستخدم السفن أثناء المرور خلالها حق المرور البريء"<sup>(٩٢)</sup>.

#### ثانياً/ مدلول المضايق البحرية في إطار القرارات القضائية الدولية:

اهتمت محكمة العدل الدولية بأن تضع معياراً معيناً للمضايق الدولية، ومثال ذلك القرار الذي أصدرته بمناسبة قضية مضيق كورفو<sup>(٩٣)</sup>، وذلك في إطار سؤالها عن مدى السماح للسفن والمركبات الحربية التابعة للحكومة البريطانية بالملاحة عبره، علماً بأن هذا المضيق يقع بالكامل في أراضي الجمهورية

(٩٠) المصدر نفسه. ص ٢٦٥.

(٩١) محمد الحاج حمود (١٩٨٥). مرجع سابق. ص ٢٦٥.

(٩٢) بدرية العوضي (١٩٨٨). الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص ٨١.

(٩٣) تُعد قضية مضيق كورفو أول قضية عرضت على محكمة العدل الدولية بعد إنشائها وأسفرت عن صدور ثلاث قرارات الأول بتاريخ ٢٥ مارس ١٩٤٨م، وبنقاش مسألة اختصاص المحكمة وهو اختصاص نازعت فيه ألبانيا، الثاني صدر بتاريخ ٩ أبريل ١٩٤٩م، وهو أهم القرارات الثلاثة وبيت في موضوع القضية، أما القرار الثالث فصدر بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٩٤٩م، وحددت فيه المحكمة مبلغ التعويضات التي يتعين على ألبانيا دفعها لبريطانيا بعد أن أجريت خبرة لتقدير قيمة الأضرار.



الألبانية، وتتلخص الحثيات المتعلقة في قضية مضيق كورفو بأنه في تاريخ (١٥/٠٥/١٩٤٦) قامت فرق الأسلحة المدفعية الساحلية لجمهورية ألبانيا بإطلاق القذائف والعيارات المدفعية باتجاه سفينتين حرييتين تتبعان للجيش البريطاني أثناء مرورهما بالمياه الإقليمية لجمهورية ألبانيا في مضيق كورفو، وترتب على ذلك بأن قامت بريطانيا بإرسال مذكرة احتجاج إلى جمهورية ألبانيا في تاريخ (٠٢/٠٨/١٩٤٦) تصرح بموجبها عن موقفها بشأن حقها بالمرور البريء بالمضايق، كما تصرح الحكومة البريطانية بأنها لا تعترف بحق الجمهورية الألبانية بأن تقوم بوضع الشروط والضوابط على حركة الملاحة البحرية في مضيق كورفو، كما أعلنت الحكومة البريطانية أن من حقها التمسك بممارسة حق الملاحة البحرية وفقاً لنظام المرور البريء عبر المضائق الدولية التي يكون لها دور في تسهيل عمليات التجارة الدولية البحرية التي من شأنها أن تكون طريقاً للتجارة البحرية الدولية بين منطقتين من مياه أعالي البحار، وفي نهاية المذكرة وجهت الحكومة البريطانية إنذاراً وتنبهت صريحاً إلى الحكومة الألبانية، يفيد بأن الحكومة البريطانية سوف تقوم بالرد في حالة قيام القوات المسلحة الألبانية بإطلاق النار على السفن البريطانية أثناء مرورها عبر مضيق كورفو، وأن الرد سوف يكون بالمثل<sup>(٩٤)</sup>.

وفي تاريخ (٢٢/١٠/١٩٤٦) أرسلت الحكومة البريطانية سفينتين حرييتين، بهدف التحقق مما سوف تتخذه جمهورية ألبانيا أثناء إبحارها عبر مضيق كورفو، وعندما وصلت السفن البريطانية للمياه الإقليمية لمضيق كورفو تعرضت السفينتين الحريتين البريطانية (سوماريس ونولاق) لأضرار شديدة نتيجة صدمتها بالألغام البحرية، ونتج عن هذا الحادث وقوع عدد (٤٤) ضحية في صفوف الجنود البريطانية، وفي يومي الثاني عشر والثالث عشر من شهر نوفمبر من العام ١٩٤٦؛ أعلنت

(٩٤) عبد الحق الذهبي (٢٠٠٦). "إشكالية المضائق الدولية". مقالة منشورة على موقع الحوار. مرجع سابق.

الحكومة البريطانية عن الألغام التي ارتطمت بالسفينة الحربية، وذلك من خلال الاستعانة بالكاسحات البريطانية المخصصة بالكشف عن الألغام في المضيق، حيث قام الفريق العامل في الكاسحات برفع عدد (٢٢) لغم، ثم نقلت عدد (٢) لغم بعد انتشارهما إلى جزيرة مالطا لإجراء عمليات الفحص بشأتهما، وأسفرت نتائج التحقيق أن الألغام التي ارتطمت بالسفن الحربية البريطانية صنعت في ألمانيا، كما أثبتت العمليات الاستخباراتية البريطانية أن عمليات زراعة الألغام قد تمت قبل مرور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير<sup>(٩٥)</sup>.

وعلى أثر ذلك تمت إحالة الموضوع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أشار بإحالة وعرض الموضوع على محكمة العدل الدولية، على اعتبار أن هذه الخصومة ذات صفة قانونية، وبناء على اتفاق الطرفين؛ تصدت المحكمة للخصومة المعروض عليها في تاريخ (١٩٤٨/٠٣/٢٥)، وفي تاريخ (١٩٤٩/٠٤/٠٩) حكمت محكمة العدل الدولية بالخصومة المنظورة أمامها وأصدرت قرارًا يقضي بتحمل الحكومة الألبانية المسؤولية عن الأضرار التي نتجت عن ارتطام وانفجار الألغام البحرية في السفن البريطانية أثناء مرورها في المضيق، وأنها تتحمل الخسائر والأضرار التي تسببت فيها، وتم تأسيس القرار على أن جمهورية ألبانيا لم تعلن عن وجود الألغام، وذلك على الرغم من كونها ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية، وقد تضمن القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية مبدأ قانونيًا عامًا يقضي: " أن الدول وفقًا لقواعد العرف الدولي، والقواعد المتعارف عليها بصورة عامة تملك الحق في وقت السلم في مرور سفنها الحربية بالمضائق الدولية التي تصل بين منطقتين من مياه أعالي البحار بدون الحصول على إذن مسبق من الدولة الساحلية المطلة -المشاطئية- عليها، شريطة أن يكون المرور عبر المضائق بريئًا، وعلى وجه الخصوص عندما لا

(٩٥) وسام الدين العكله (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١٥.

يكون هناك معاهدة أو اتفاقية دولية تنص على خلاف ذلك، حيث أن الدول الساحلية المطلّة على

المضائق ليس لها الحق في منع المرور بالمضائق الدولية في أثناء وقت السلم" (٩٦).

وفي إطار القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية - المشار إليه - عرفت المحكمة المضائق

الدولية بأنها: "عبارة عن ممرات مائية تصل بين منطقتين من مياه أعالي البحار، ويتم استعمالها عادة

لأغراض الملاحة البحرية الدولية" (٩٧).

وتوصلت الباحثة إلى أن التعريف الذي ساقته محكمة العدل الدولية بشأن المضائق الدولية، تم

تأسيسه على المعيار الجغرافي والمعياري الوظيفي في ذات الوقت، على اعتبار أنها تصل بين منطقتين من

مياه أعالي البحار، ويتم استعمالها لأغراض الملاحة البحرية الدولية.

كما يتبين أن قرار محكمة العدل الدولية استبعد من تعريف المضيق الدولي كونه يصل بين جزء

من مياه أعالي البحار ومياه البحر الإقليمي، كما أن القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية رجح

المعيار الجغرافي على المعيار الوظيفي في سياق تعريف المضائق الدولية، والشاهد على ذلك أنها لم تتطلب

أن تكون المضائق ممرات ضرورية بين منطقتين من مياه البحر العالي، وإنما يكفي أن يكون كذلك حتى

وإن كان طريقاً مفيداً، وربما بديلاً فقط، وتأسيساً على الظروف والدفع التي أحاطت بالقضية، توصلت

محكمة العدل الدولية إلى أنه يتعين اعتبار القناة الشمالية لكورفو من الممرات المائية الدولية، وهذه

الأسباب لم تقبل المحكمة ادعاء جمهورية ألبانيا بأن الحكومة البريطانية قد انتهكت سيادة الجمهورية

الألبانية بإرسال سفن حربية في المضيق دون إذن سابق من السلطات المحلية لجمهورية ألبانيا (٩٨).

(٩٦) عبد الحق الذهبي (٢٠٠٦). "إشكالية المضائق الدولية". مقالة منشورة على موقع الحوار. مرجع سابق.

(٩٧) وسام الدين العكله (٢٠١١). "مرجع سابق. ص ٣١٦.

(٩٨) نفس المرجع ص ٣١٦.

وقد أنتج قرار محكمة العدل الدولية العديد من التعليقات المختلفة والمتباينة بين خبراء وشرح القانون الدولي، حيث كان لكل منهم موقف يختلف عن الرأي الآخر، فالأستاذ: (شارل دوفيشر) يرى أن الحكم على المضائق بالملاحة الدولية يتعين أن يعتمد بشكل رئيسي على أهمية حركة الملاحة الدولية بها، ويؤكد أن المعايير التي تمت الإشارة إليها في قرار محكمة العدل الدولية ليست كافية وشاملة، وأنه يتوجب الأخذ بعين الاعتبار عدة عوامل حتى يتم تحديد أهمية المرور البحري في المضيق، ومنها على سبيل المثال عدد السفن والمركبات التي تستخدم المضيق، وكذلك الحمولة الإجمالية لها وقيمتها، وكذلك عدد الأعلام المرفوعة على هذه السفن<sup>(٩٩)</sup>.

أما الأستاذ: (أوكونيل) فإنه يرى عدم جواز الحكم على أي من المضائق بأنها دولية لمجرد أنها تصل بين منطقتين من مياه أعالي البحار، وأكد على ضرورة أن ينظر إلى كثافة حركة الملاحة البحرية الدولية فيها، بينما انتقد الأستاذ الدنماركي: (إيريك برول) قرار محكمة العدل الدولية، وأكد على أن مضيق كورفو لا يُعد من المضائق الدولية لأنه مجرد ممر مائي جانبي، لا تبلغ مكائمه الملاحية أن تفرض القيود على حقوق الدولة الساحلية المطللة-المشاطفة- عليه، كما أن جواز المرور بين منطقتين من مياه أعالي البحار هو أمر لا يكفي، ومن الأفضل أن يتم أخذ الربط بين بحرين مختلفين مثل مياه البحر المتوسط ومياه البحر الأدرياتيكي في الاعتبار<sup>(١٠٠)</sup>.

وفي هذا الإطار العملي تعرف الباحثة المضائق الدولية بأنها: "عبارة عن ممر مائي يتكون بطريقة طبيعية، واتساعه محدود، بحيث لا يزيد عن ضعفي عرض المياه الإقليمية، ويستخدم في الملاحة الدولية

(99) Charles de Visscher. (1969). *Problemes des confins en droit international*, Paris, Pedone, p. 142.

(١٠٠) وسام الدين العكله (٢٠١١). مرجع سابق. ص ٣١٧.

البحرية، ومن شأنه أن يصل بين جزأين من أعالي البحار، أو جزء من المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة".

### المبحث الثاني: التنظيم القانوني لأنظمة المرور في المضائق الدولية وتطبيقاتها على مضيق هرمز

يوجد نوعان من الأنظمة القانونية لحركة الملاحة البحرية الدولية التي تسري على مضيق هرمز، ويتمثل النظام الأول بنظام المرور البريء، ويفيد هذا النظام أن للسفن حرية المرور في المضيق شريطة أن لا تسبب أية أضرار بمصالح الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على المضيق، وتم إقرار هذا النظام في إطار قواعد القانون الدولي وأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أما النظام الثاني من أنظمة الملاحة البحرية الدولية فهو نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة في الملاحة البحرية الدولية، ووفقاً لها النظام يسمح للسفن بحق وحرية الملاحة والمرور والتحليق المتواصل والسريع، وقد أقرت قواعد القانون الدولي العام عدداً من الحقوق والالتزامات الواجب اتباعها من قبل الدول الساحلية -المشاطئة- بشأن تطبيق نظام المرور البريء و نظام المرور العابر (١٠١).

وفي هذا الإطار نتناول موضوع التنظيم القانوني لأنظمة المرور في المضائق الدولية وتطبيقاتها على مضيق هرمز في مطلبين، وذلك من خلال تسليط الأضواء على أنظمة المرور البريء والعابر وتطبيقاتها في إطار مضيق هرمز في المطلب الأول، ومن ثم بيان الحقوق والواجبات المترتبة على الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على مضيق هرمز وفقاً للقانون الدولي للبحار في المطلب الثاني، وذلك وفق التالي:

(١٠١) سعيد العبري (١٩٩٥). النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية. مصر. القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٨٥.



## المطلب الأول: أنظمة المرور البريء والعابر وتطبيقاتها في إطار مضيق هرمز

إن الإلمام بأنظمة المرور البريء والعابر وتطبيقاتها في إطار مضيق هرمز يتطلب في البداية الوقوف على نظام المرور البريء في مضيق هرمز، ثم تسليط الأضواء على نظام المرور العابر في إطار مضيق هرمز، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

### أولاً/ نظام المرور البريء وتطبيقاته في إطار الاتفاقيات الدولية:

نتناول في هذا إطار بيان مفهوم نظام المرور البريء، ومن ثم نسلط الأضواء على نظام المرور البريء في المضائق من منظور الاتفاقيات الدولية النافذة، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

١. مفهوم نظام المرور البريء:

تناولت المادة الثامنة عشر من اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م تعريف نظام المرور البريء بأنه: " نظام الملاحة البحرية الششطة والمعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال المياه الإقليمية التي تخضع لسيادة دول أخرى، ويعني به أن يتم اجتياز المياه اجتيازاً طويلاً بمحاذاة الساحل دون أن يتم الدخول إلى المياه الداخلية، أو أن يتم التوقف في مرسى أو مرفأ يقع خارج المياه الداخلية، أو السير إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو البحر العالي، شريطة عدم الإضرار بالسلم والنظام والأمن للدولة الساحلية" (١٠٢).

ومن هذا المنطلق يطبق المرور البريء على المضائق التي تصل بين مناطق من مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين مياه البحر الإقليمي لدولة أجنبية، كما يطبق نظام المرور البريء على المضائق التي تم استثنائها بموجب (١/٣٨) من اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام

---

(١٠٢) سعيد المزروعى (٢٠٢٠). "مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي".

مجلة بردانا. ماليزيا.

١٩٨٢م، حيث يكون المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الساحلية - المشاطئة - للمضيق وبين هذه الدولة،  
ووجد في اتجاه مياه البحر من الجزيرة طريق في مياه أعالي البحار أو طريق في مياه المنطقة الاقتصادية  
الخالصة، ويكون مناسباً بقدر مماثل من حيث الصفات الملاحية والهيدروغرافية وهذا ما نصت عليه  
الفقرة الأولى من نص المادة (٤٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م (١٠٣).

ووفقاً للحالتين لا يجوز للدول الساحلية المطلة - المشاطئة - على المضيق أن تعترض وتمنع  
المرور البريء للسفن، ما جعل البعض يصرح بأنه يوجد حالة تقارب بين نظام المرور البريء في مدلوله  
الاعتيادي وبين مدلول نظام المرور العابر، وأنه في الحالة التي يكون فيها نظام المرور البريء في تلك  
المضايق انسياقاً دون أن يعترضه أي توقف لأي من الأسباب فإن هذا المرور سوف يتصف بأنه  
متميز (١٠٤).

ومن الجدير بالتنويه إلى أن مسألة العبء في الإثبات بشأن كون المرور بريئاً من عدمه يقع  
على عاتق الدول التي ترفع علمها على السفن، وذلك لأن الحالات التي يعد فيها المرور غير بريء قد  
وردت على سبيل الحصر في متن الفقرة الثانية من نص المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون  
البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م (١٠٥).

(103) George, Mary. (2002). *Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 law of the sea Convention*, Ocean Development & International Law, 33, p. 190.

(١٠٤) صلاح الدين عامر (١٩٩٧). القانون الدولي الجديد للبحار. مصر. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة. ص ١٨٢.

(١٠٥) تناولت المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م مدلول ومعنى المرور البريء، وأكدت في  
الفقرة الأولى من المادة ذاتها على أن المرور يكون بريئاً في الحالة التي لا يتسبب فيها بأية أضرار بالدولة الساحلية أو بسلامة نظامها  
وأمنها، وشريطة أن يتم المرور وفقاً لهذه الاتفاقية وأحكام ونصوص القانون الدولي العام الأخرى. كما نصت الفقرة الثانية من المادة  
(١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م على الحالات التي يعد فيها مرور السفن الأجنبية ضاراً  
بأمن وسلامة الدول الساحلية أو بسلامة نظامها، وهذه الحالات تم تناولها على سبيل الحصر، وهي أ. المرور الذي يترتب عليه أي  
تهديد بالقوة أو أي استخدام لها ضد سيادة الدول الساحلية أو سلامة إقليمها أو سلامة استقلالها السياسي، وأي فعل أو سلوك  
يعد انتهاكاً للمبادئ المقررة في قواعد القانون الدولي العام والتي تم تجسيدها في ميثاق الأمم المتحدة، ب. إجراء أية مناورات أو  
تدريبات مسلحة، ج. القيام بأية أعمال تستهدف جمع المعلومات التي تضر بالدفاع عن الدولة الساحلية أو سلامة أمنها، د. أية

وهنا يكفي إثبات أن السفن اقتربت إحدى هذه الحالات لكي يصبح مرورها غير بريء، وفي حالة نفي المسؤولية فإنه يتعين على السفن عبء إثبات أنها لم تقم بهذه الأفعال من الأساس، وأن هذا مجرد ادعاء صادر بحققها من جانب الدول الساحلية، ولا أساس له من الصحة (١٠٦).

وفي ذات الاتجاه رفضت إيران في مؤتمر جنيف ١٩٥٨م، وفي مؤتمر جنيف ١٩٦٠م نص الفقرة الرابعة من المادة رقم (١٦) من اتفاقية جنيف بشأن مياه البحر الإقليمي والمناطق المجاورة؛ والتي تقرر عدم وقف نظام المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق التي يتم استخدامها للملاحة الدولية بين منطقة من مياه أعالي البحار ومنطقة أخرى من مياه أعالي البحار أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية، علمًا بأن أحكام وقواعد هذا النص لم تفرق بين السفن ذات الصفة التجارية أو السفن ذات الصفة العسكرية، وأنه بمفهوم المخالفة يكون للدول الساحلية المطلية - المشاطفة - على المضائق أن توقف المرور غير البريء ولها سلطة تقديرية في هذا الشأن (١٠٧).

وفي هذا السياق يتعين الذكر بأن مضيق هرمز يعد من المضائق التي يتم استخدامها للملاحة البحرية الدولية، ويصل بين مناطق من مياه أعالي البحار ومياه المناطق الاقتصادية الخالصة، وذلك وفقًا للتنظيم الذي تم وضعه بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، كما أن

---

أعمال عداوية تستهدف منها المساس بدفاعات الدول الساحلية، هـ. أية عمليات لإطلاق أية طائرات أو الإنزالات أو عمليات التحميل، و. عمليات إطلاق أية أجهزة عسكرية أو عمليات الإنزال أو التحميل المتعلق بها، ز. عمليات التحميل والإنزال المتعلقة بالسلع أو العملات أو الأشخاص المخالفة للقوانين والأنظمة النافذة في الدول الساحلية، ح. أي عمل من الأعمال التي من شأنها التسبب في التلوث العمدي، ط. القيام بأي عمل من أعمال صيد الأسماك، ي. القيام بالأعمال التي تستهدف عمليات البحث والمسح، ك. أية سلوكيات تستهدف التدخل في أعمال الشبكات المخصصة للمواصلات أو المرافق أو المؤسسات الأخرى للدول الساحلية، ل. مباشرة أية أعمال أو سلوكيات لا علاقة لها بشكل مباشر بعملية المرور.

(١٠٦) علي إبراهيم (١٩٧٧). القانون الدولي العام. الشخصية الدولية. الإقليم البري، البحري، الجوي. مصر. القاهرة: دار النهضة العربية. الجزء الثاني. ص ٣٧٢.

(١٠٧) عبد القادر الأقرع (٢٠١٦). "التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء أحكام القانون الدولي". المجلة المصرية للقانون الدولي. مصر. الجمعية المصرية للقانون الدولي. العدد ٧٢، ص ٢٤٤.

المرور في مضيق هرمز لم يتم تناوله أو تنظيمه بموجب أية اتفاقية دولية، الأمر الذي يترتب عليه بأن يخضع للقواعد والأحكام العامة المنصوص عليها في القانون الدولي العام، وبناء على هذا الوضع الراهن، فإنه استقر العمل -ومن القدم- على حرية الملاحة البحرية الدولية عبر مضيق هرمز، فمضيق هرمز يعد من الممرات الرئيسية التي تستخدم في العمليات التجارية بين دول المشرق ودول المغرب، حيث كانت جميع سفن الدول ومراكبها تمر به من قبل الميلاد، واستمر الأمر على هذا الوضع حتى وقتنا الراهن، دون أن يتم الاعتراض على حرية المرور للسفن وبمختلف أنواعها، بما ساعد في إثبات القواعد العرفية الدولية في هذا الشأن، وإن كان الواقع العملي لحرية المرور التي سادت واستقرت يجعل هذه الحالة تقترب من المدلول الحديث للمرور البريء، أي نظام المرور الذي لا يترتب عليه المساس بسلامة أمن واستقرار الدول الساحلية المطلة - المشاطئة - على مضيق هرمز (١٠٨).

وفي ذات السياق قررت اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة هذا الحكم، حيث قرر نص الفقرة الرابعة من المادة رقم (١٦) من الاتفاقية على هذا الحكم، وقضت بأنه يتعين أن لا تكون هناك أي حالة توقف أثناء عملية المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق التي تستخدم في إطار الملاحة البحرية الدولية بين منطقة من مياه أعالي البحار وبين منطقة أخرى من مياه أعالي البحار، ومقتضى ذلك أن نظام المرور الذي يخضع له مضيق هرمز - وفقاً لما تقدم - هو نظام المرور البريء، فمضيق هرمز هو حلقة الوصل الوحيدة لمنطقة الخليج العربي، التي تؤدي به وتربطه بالبحار العامة، حيث يربط مياه الخليج العربي بمياه خليج عمان، والذي بدوره يصله بالمحيط الهندي (١٠٩).

(١٠٨) إبراهيم العناني (١٩٨٨). "النظام القانوني لمضيق هرمز". مجلة العلوم القانونية والاقتصادية. مصر: جامعة عين شمس. العدد الثاني. ص ٢٣.

(١٠٩) إبراهيم العناني (١٩٨٨). مرجع سابق. ص ٢٥.



وتتجسد أهمية منطقة الخليج العربي في العديد من الجوانب، يتمثل الجانب الأول بأن هذه المنطقة تتضمن مضيق هرمز الذي يعد من أهم المضائق التي تمتاز فيها الملاحة البحرية الدولية بالانسيابية والهدوء، الأمر الذي شجع السفن على استعماله في عمليات التجارة البحرية بين منطقتي الغرب والشرق، وثانيًا زادت أهمية منطقة الخليج الاقتصادية بعد اكتشاف النفط، حيث كان هذا العامل والسبب الرئيسي في توتر المنطقة، ونشوء الخصومات الأجنبية المتعلقة على السيطرة على النفط واستغلاله، ليس هذا فحسب بل ساعد على تعميق بذور الخصومات في المنطقة خاصة بين إيران والدول العربية، وثالثًا تبرز أهمية منطقة الخليج كون مضيق هرمز يحتل موقعًا استراتيجيًا مميزًا، والذي يعتبر من أكثر الطرق الملاحية البحرية الدولية أهمية على المستوى الاقتصادي، لاعتباره الشريان الرئيسي للمواد النفطية<sup>(١١٠)</sup>، الخارطة رقم (١،٢) توضح دور مضيق هرمز بربط مياه الخليج العربي بخليج عمان وبحر العرب ومنها إلى المحيط الهندي.



الخارطة رقم (١،٢) توضح ربط مضيق هرمز مياه الخليج العربي بخليج عمان وبحر العرب<sup>(١١١)</sup>.

(١١٠) إبراهيم العناني (١٩٨٨). مرجع سابق. ص ٢٥.

(١١١) مصدر الخارطة الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>



وبالقاء الضوء على مضيق هرمز يتبين لنا أنه يصل بين إقليمي دولتين هما: سلطنة عمان وإيران، وأن مياه المضيق تعتبر بالنسبة للدولتين معًا مياهًا إقليمية، ولكل منهما أن تمارس حق السيادة على الشق المطل على سواحلها، ومضيق هرمز يصل منطقة مياه الخليج العربي بمنطقة مياه خليج عمان، ومن هذه المكانة الجغرافية نجد أنه يعد من المضائق التي تصل بين منطقتين من مياه أعالي البحار، وهما مياه خليج عمان ومياه بحر العرب والمحيط الهندي، ومن جانب آخر يقع على منطقة مياه الخليج العربي جميع دول الخليج من الغرب وهي الكويت والسعودية والبحرين وقطر والإمارات، وتقع العراق في شمال منطقة مياه الخليج العربي، وفي المقابل تقع إيران شرق مياه الخليج العربي، وفي إطار القانون نجد أن مضيق هرمز يعتبر من المضائق الدولية التي تربط بين منطقتين من مياه أعالي البحار أو منطقتين من مياه الاقتصادية الخالصة، الأمر الذي يترتب عليه أن يسري بشأنه نظام المرور العابر وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، ولا يسري بشأنه نظام المرور البريء، وتتمسك إيران وعمان بأن مضيق هرمز يخضع لنظام المرور البريء وذلك لتشكنا من بسط السيطرة على المضيق، وهو موقف يتعارض مع موقف باقي دول الخليج العربي والتي تتمسك بأن مضيق هرمز يخضع لنظام المرور العابر وفقًا للمادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، وتأسيسًا على أهميته الاقتصادية والاستراتيجية العالية<sup>(١١٢)</sup>.

وترى الباحثة بأنه بتحليل الأحكام والقواعد الدولية المشار إليها فإن الملاحه في مضيق هرمز تسري بشأنها القواعد والأحكام العامة في القانون الدولي، وقد استقر العمل في إطار الملاحه الدولية على حرية الملاحه والمرور عبر مضيق هرمز منذ ما قبل الميلاد دون أية اعتراضات أو عقبات، مما يفيد

---

(١١٢) وسام العلكة (٢٠١٢). "مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي". مقالة منشورة في موقع دار بابل للدراسات والإعلام، الرابط الإلكتروني: [www.darbabl.net/show\\_spfile.php?id=425](http://www.darbabl.net/show_spfile.php?id=425) تاريخ الدخول ٢٠٢٠/٤/٣٠.

ثبوت حرية الملاحة الدولية بموجب أحكام وقواعد العرف الدولي في هذا الشأن، وفي حين يرى البعض أن التطبيق العملي يفيد حرية الملاحة في المضيق هرمز ويجعل هذه الحرية تقترب من المفهوم الحديث للمرور البريء الذي يشترط عدم المساس بنظام وأمن واستقرار الدول الساحلية المطلة لمضيق هرمز (١١٣).

## ٢. نظام المرور البريء في المضايق من منظور الاتفاقيات الدولية النافذة:

تعد الاتفاقية الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن قانون البحار والصادرة في عام ١٩٨٢م من مخرجات أعمال مؤتمر منظمة الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي انعقد ضمن الفترة من سنة ١٩٧٣م إلى ١٩٨٢م، وتعود الفكرة في إبرام المؤتمر إلى سنة ١٩٦٧م، عندما اعتمدت الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة الطلب الذي تم تقديمه من قبل سفير مالطا، والذي يتضمن ضرورة إنشاء جهة يوكل إليها استثمار منطقة قيعان البحار والمحيطات، كما يناط بها وظيفة دراسة وإعداد القواعد والأحكام القانونية اللازمة لعملية استثمار منطقة قيعان أعالي البحار، حيث ظهر لكثير من الدول -خاصة الدول الحديثة الاستقلال- في هذا القرار فرصة مناسبة للمطالبة بمراجعة الأحكام التي تنص عليها اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م لقانون البحار التي لم تتمكن من المشاركة في إعدادها وصياغتها، وذلك بسبب سيطرة الدول الكبرى على المشهد في ذلك الوقت، كما أن الدول كانت ترى أن الأحكام المنصوص عليها في اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م قاصرة، ولا توفر النصوص القانونية اللازمة التي تمكن الدول الساحلية من حماية بيئتها البحرية من أعمال التلوث، كما أن القواعد التي تضمنتها اتفاقية ١٩٥٨م

(١١٣) عبد القادر الأقرع (٢٠١٦). التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٢٣٨.

لم توفر القواعد والأحكام القانونية التي تساهم في القضاء على إشكالية أعمال الصيد غير المنظم، والتي اعتادت الأساطيل الأجنبية القيام بها أمام السواحل الوطنية<sup>(١١٤)</sup>.

في يوم الأحد الموافق: (١٠/١٢/١٩٨٢م) تم فتح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للتوقيع في مدينة (مونتيغو باي)، وإعمالاً لنص الفقرة الأولى من المادة (٣٠٨) من اتفاقية قانون البحار يبدأ سريان الاتفاقية عقب مرور اثنا عشر شهراً من تاريخ إيداع الوثيقة الستين من الوثائق المتعلقة بالتصديق أو الانضمام، وتطبيقاً للمادة المشار إليها بدأ سريان الاتفاقية في يوم الأربعاء الموافق: (١٦/١١/١٩٩٤)، وفي ذات السياق بلغ عدد الأعضاء الذين انضموا إلى اتفاقية قانون البحار حتى شهر أغسطس ١٩٩٩ عدد (١٣٢) دولة، وتعتبر (جمهورية فانواتو) آخر الدول التي صادقت على الاتفاقية حتى الآن<sup>(١١٥)</sup>.

ويعود السبب في تأخر البدء بسريان اتفاقية قانون البحار؛ إلى امتناع الدول الكبرى والصناعية أن تنضم إليها نتيجة موقفها الراض للقواعد الواردة في الفصل (١١) من الاتفاقية والمتعلقة باستغلال قاع المحيطات في مناطق مياه أعالي البحار، مع الإشارة إلى أن منطوق نص المادة (٣٠٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أغلق الباب أمام الدول ومنعها من إيراد أية تحفظات أو استثناءات على الاتفاقية، ومقتضى نص المادة (٣٠٩) من الاتفاقية أن جميع أحكام وقواعد الاتفاقية جزء لا يتجزأ، وأن على الدول الراغبة في الانضمام إلى الاتفاقية إما أن تقبلها كاملة أو أن ترفض الانضمام إليها، الأمر الذي نتج عنه امتناع الدول الكبرى على الانضمام إلى الاتفاقية، وفي المقابل كانت أعداد الدول

(١١٤) محمد حافظ (١٩٩٠). محاضرات عن النظام القانوني للبحار. مرجع سابق. ص ١٥ - ١٦.

(١١٥) جمهورية فانواتو، هي دولة جزيرة تقع في جنوب المحيط الهادئ. هي عبارة عن أرخبيل من أصل بركاني وتقع على بعد ١,٧٥٠ كم تقريباً شمال شرق أستراليا و ٥٠٠ كم شمال شرق كاليدونيا الجديدة وغرب فيجي وجنوب شرق جزر سليمان وبالقرب من غينيا الجديدة. أول من سكن فانواتو هم الشعوب الميلانيزية: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

التي بادرت في التصديق على الاتفاقية يتزايد بصورة بطيئة، وكما أن معظم الدول التي تم انضمامت إلى الاتفاقية كانت من الدول النامية، والتي كانت تسعى من وراء التصديق على الاتفاقية الحصول على الاستفادة التي توفرها الاتفاقية من المساعدات الدولية، والتنسيق والتعاون الدولي بشأن موضوعات التنمية ونقل التكنولوجيا<sup>(١١٦)</sup>.

مطلع عام ١٩٩٠ بدأ الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة بزيارة عدد من الدول الأعضاء في اتفاقية قانون البحار، وفي يوم الخميس الموافق: (١٩٩٤/٠٧/٢٨) حققت هذه الجهود اعتماد اتفاقية أحكام الفصل (١١) من الاتفاقية بموافقة عدد (١٢١) دولة، وتحلفت سبعة من الدول عن عملية التصويت، وفي إطار أحكام ونصوص اتفاقية ١٩٩٤ تم تجاوز العديد من الاعتراضات التي كانت تمنع الدول الكبرى من الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، ونتج عن هذا الإنجاز زيادة عدد الدول التي بادرت إلى إجراءات التصديق على الاتفاقية، وبشكل وبصورة متتالية، إلى أن بلغ عدد الدول المنضمة إلى الاتفاقية في الوقت الراهن نحو (١٣٢) دولة<sup>(١١٧)</sup>.

ومن القواعد والأحكام الهامة التي تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ أنها نصت في المادة (٣٨) من الاتفاقية ١٩٨٢ على تمتع كافة السفن والطائرات في المضائق بحق المرور العابر، الذي لا يسمح بإعاقته، ومن المؤكد أنه يوجد تباين كبير بين الملاحة البحرية وفقاً لنظام المرور العابر الذي نظمته الاتفاقية بحق المضائق والملاحة البحرية وفقاً لنظام المرور البريء<sup>(١١٨)</sup>.

(١١٦) صلاح الدين عامر (١٩٨٣). اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. مصر. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية. ص ٢٠.

(١١٧) سعيد المزروعى (٢٠٢١). المسؤولية الدولية عن إعاقه الملاحة البحرية في مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٣٥.

(١١٨) المادة رقم (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.



كما تعد الملاحة البحرية بنظام المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدول حقا يجمع عليه من قبل الخبراء القانونيين والقضاء الدوليين، كما استقرت الممارسات الدولية على هذا الأمر، ووفقاً لنظام الملاحة البحرية البريء تتمتع السفن التابعة لجميع الدول بهذا الحق، وهذا الحق مقرر للسفن التابعة للدول الساحلية وغير الساحلية، إلا أن هذا الحق يشترط بأن لا يترتب على هذا المرور إخلال بأمن وسلامة الدول الساحلية أو يتسبب في إضرار مصالحها، ومدلول مصطلح المرور الوارد في متن نص الفقرة الأولى من المادة (١٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م يفيد أن المرور يقصد به الملاحة عبر المياه الإقليمية، بهدف أن يتم اجتياز المياه الإقليمية دون أن يتم الدخول إلى المياه الداخلية أو أن يتم التوقف في منطقة المرسى أو في منطقة مخصصة لمرفق مينائي، يكون في منطقة خارج المياه الداخلية، أو الملاحة باتجاه المياه الداخلية أو منها، أو القيام بعملية توقف في منطقة أحد هذه المراسي أو الموانئ أو مغادرتها، كما نصت الفقرة الثانية من المادة (١٨) ذاتها على أنه يشترط أن تكون عملية المرور بشكل متواصل ومستمر وسريع، مع الأخذ بعين الاعتبار أن مدلول المرور يتضمن علاوة على ذلك عملية التوقف والرسو، وبالحدود التي تكون فيه عمليات التوقف والرسو من متطلبات الملاحة البحرية العادية، أو عندما تفرضها القوة القاهرة أو حالة الشدة أو حين تكون عمليات التوقف والرسو لغرض تقديم الدعم والمساعدة، سواء للأشخاص أو للسفن أو للطائرات في حالة الخطر أو الشدة (١١٩).

أما مدلول مصطلح نظام المرور البريء فقد تناوله نص المادة (١٩) من الاتفاقية سالفه البيان، وقررت على أنه لكي يكون المرور مروراً بريئاً فإنه يقضي بالمقام الأول أن لا يكون ضاراً بسلم

---

(١١٩) المادة رقم (١٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.



وأمن الدول الساحلية أو وبسلامة نظامها، وأن يكون المرور طبقاً لنصوص وأحكام اتفاقية قانون البحار والقواعد القانونية للقانون الدولي الأخرى، وفي المقام الثاني تعد عملية المرور للسفينة الأجنبية ضاراً بسلم وأمن الدول الساحلية أو بسلامة نظامها إذا ارتكبت السفينة الأجنبية عند تواجدها في المياه الإقليمية بأي من الأنشطة التهديدية بالقوة أو أي استخدام لها ضد سيادة الدول الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي صورة أخرى لمبادئ القانون الدولي والذي جاء في ميثاق الأمم المتحدة، أو القيام بأية مناورات أو عملية تدريب بالأسلحة ومن أي نوع، أو ارتكاب أي نشاط أو سلوك عملي يستهدف من ورائه جمع معلومات تضر بدفاع الدول الساحلية أو أمنها، أو القيام بأي عمل عدائي يستهدف منه المس بدفاع الدول الساحلية أو سلامة أمنها، وكذلك في حالة القيام بأية عملية لإطلاق أية طائرة أو عملية لإنزالها أو تحميلها، أو القيام بعملية إطلاق أية أجهزة عسكرية أو القيام بإنزالها أو تحميلها، وأيضاً في حالة القيام بعمليات التحميل أو الإنزال لأية سلعة أو عملة أو شخص بالمخالفة للقوانين والأنظمة النافذة للدول الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، أو الإتيان بأي من الأعمال التي تسبب التلوث المقصود والخطر المخالف لهذه الاتفاقية، أو القيام بأي من عمليات أو أنشطة صيد السمك، أو الإتيان بعمليات البحث أو المسح، وكذلك القيام بأية أفعال تستهدف التدخل في عمل أي من الشبكات الخاصة بالمواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدول الساحلية، بالإضافة إلى القيام بأية أفعال أو أنشطة أخرى لا يكون لها أية علاقة مباشرة بعملية المرور (١٢٠).

---

(١٢٠) المادة رقم (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م.

وفي ذات السياق اشترطت المادة (٢٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م بأنه على الغواصات والمركبات الغاطسة بمختلف أنواعها أن تبحر وهي طافية على سطح المياه، وأن تكون رافعة علمها حين تتواجد في المياه الإقليمية، كما يشترط وفقاً لنص المادة (٢٣) من الاتفاقية سالفه الذكر بأن على السفن الأجنبية التي تستخدم في عملها القوة النووية، والسفن التي تنقل المواد النووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أثناء ممارستها لحق المرور البريء من خلال المياه الإقليمية أن تحوز الوثائق، ويتعين عليها أن تراعي كافة الإجراءات والتدابير الوقائية والاحترازية، وعلى وجه الخصوص التدابير الوقائية التي قررتها الاتفاقيات الدولية بشأن تلك السفن (١٢١).

وبالنسبة للدول الساحلية فإنها تستطيع تطبيق أحكام قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م وغيرها من أحكام وقواعد القانون الدولي بشأن نظام المرور البريء عبر المياه الإقليمية والتي تنظم عملية السلامة الملاحية البحرية وانسيابية المرور البحري، وتضمن حماية الوسائل الخاصة بالتيسير للملاحة وتقديم التسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت، وكذلك توفر سبل الحماية للكابلات والخطوط والأنابيب، والقيام بكل ما يتعين لحفظ الموارد الحية في مياه البحر، وأن تمتع تجاوز الأحكام والقواعد القانونية والقوانين والأنظمة النافذة للدول الساحلية، والمتعلقة بمصائد الأسماك، واتخاذ كافة الإجراءات التي تكفل المحافظة على البيئة الساحلية للدول، وتمنع تلوثها وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك تنظم عملية البحث العلمي البحري والأعمال المتعلقة بالمسح الهيدروغرافي (١٢٢).

(١٢١) المادة رقم (٢٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

(١٢٢) صلاح الدين عامر (١٩٨٣). اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. مرجع سابق. ص ١٦.

وكذلك للدولة الساحلية أن تتخذ كافة الوسائل الكفيلة بمنع عمليات اختراق أو مخالفة القوانين والأنظمة المتعلقة بالأعمال الجمركية أو المتعلقة بالأعمال الضريبية أو شؤون الهجرة أو الشؤون الصحية، غير أن النظم والقواعد التي يتم وضعها من الدول لا يتم تطبيقها على التصميم الخاص بالسفن الأجنبية أو على البناءات المتعلقة بها أو المعدات أو كيفية تكوين الطواقم فيها، إلا إذا كانت الغاية من ذلك القيام بأعمال وقواعد ومعايير دولية مقبولة عمومًا، وفي نفس السياق فإن الدول المطلة على السوائل ملزمة بنشر كافة القوانين والأنظمة المرتبطة بالمرور البريء عبر المياه الإقليمية، وأن تقوم بطباعة كافة القوانين والأنظمة، كما يجب أن تقوم الدول المطلة على السواحل بطباعة جميع اللوائح الدولية المعترف بها والمتعلقة بمنع التصادم البحري.

وبخصوص الممرات البحرية وتنظيم أقسام حركة المرور في المياه الإقليمية فإن للدول الساحلية إذا تطلبت سلامة الملاحة أن تجر السفن الأجنبية التي تباشر حق المرور البريء خلال مياهها الإقليمية على استعمال الممرات البحرية، وإتباع تنظيم تقسيم حركة المرور التي قد تفرضها أو تقررها لتنظيم مرور السفن (١٢٣).

وعلى وجه الخصوص، قد يلزم تقييد مرور الناقلات النفطية والسفن التي تسير بالطاقة النووية والسفن، والتي تحمل مواد ومنتجات نووية أو غيرها من المواد الخطرة أو الضارة عبر هذه الممرات البحرية، ومن المفروض على الدولة الساحلية أن تأخذ باعتبارها عندما تقوم بتحديد الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور عبر مياهها الإقليمية التوصيات التي تقرها المنظمات الدولية المختصة، ومنها الممرات

---

(١٢٣) ندى سكران (٢٠٢٠). المرور العابر والمواد البريء وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (رسالة ماجستير). الأردن.

جامعة الشرق الأوسط، ص ٨.

المخصصة لاستخدام الملاحة البحرية في العادة، والصفات التي تميز السفن وقنوات المرور، ودرجة وكثافة الحركة الملاحية أثناء مباشرة حق المرور (١٢٤).

بالإضافة إلى ذلك، يتعين على الدول الساحلية أن تحدد بشكل واضح الحدود المتعلقة بالممرات البحرية، وترسيم أنظمة الحركة والمرور على الخرائط، وأن يتم الإعلان بالطرق المناسبة،

أما التزامات الدول المطلة على السواحل فيما يتعلق بالمرور البريء فتتجسد في عدد من النقاط: أولها أن لا تعيق الدول الساحلية حركة المرور البريء للسفن الأجنبية عبر مياهها الإقليمية إلا وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، كما يمنع على وجه الخصوص أن يتم فرض أية شروط على السفن الأجنبية يترتب عليها إنكار أو انتهاك حق المرور البريء لهذه السفن أو المساس به أو التمييز أو القيام بفعل يترتب عليه ضرر ضد سفن أي من الدول أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي من الدول، وثانيًا يتعين على الدول الساحلية أن تصدر الإعلانات المناسبة عن أية انتهاكات للملاحة، تكون على علم بوجودها في إطار مياهها الإقليمية، ثالثًا لا يجوز أن تفرض أية رسوم على السفن الأجنبية مقابل مرورها عبر المياه الإقليمية، رابعًا لا يجوز أن تقرر رسومًا على أية سفينة أجنبية تمر عبر المياه الإقليمية، ما لم تكن هذه الرسوم مقابل خدمات محددة تم تقديمها للسفينة، وأن يتم تحصيل هذه الرسوم دون تمييز (١٢٥).

وفي نفس السياق، تتمتع الدول الساحلية بالعديد من الحقوق التي توفر لها الحماية اللازمة، والتي تتجلى في المقام الأول من خلال اتخاذها - الدول الساحلية - الإجراءات اللازمة في بحرها الإقليمي لمنع أي مرور غير بريء، ثانيًا بالنسبة للسفن المتجهة إلى المياه الداخلية أو التي تنوي التوقف في مرفق

(١٢٤) صلاح الدين عامر (١٩٨٣). اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. مرجع سابق. ص ٣٨.

(١٢٥) سعيد المزروعى (٢٠٢١). المسؤولية الدولية عن إعاقه الملاحة البحرية في مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٣٦.

مينائي خارج المياه الداخلية للدولة الساحلية، فإنه يحق لها أيضاً اتخاذ التدابير اللازمة لمنع أي انتهاك للنشاط الذي يخضع له دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو تدفقها في المرافق المينائية، ثالثاً يكون للدول المطلية على الساحل أن تقوم بالإيقاف المؤقت وبدون أي تمييز بين السفن الأجنبية والعمل بنظام المرور البريء في القطاعات التي يتم تحديدها في مياها الإقليمية؛ شريطة أن تكون عملية الإيقاف ضرورية لحماية أمن تلك الدول، ويشمل ذلك المناورات بالأسلحة، مع التأكيد على أن هذا الإيقاف لا يبدأ إلا بعد أن يتم الإعلان عن هذا الواجب (١٢٦).

وتعني الإشارة إلى أنه لكي تتمكن السفن الأجنبية - أي التي ترفع علما أجنبيا- من مباشرة حقها في المرور البريء، فإن الأمر يتطلب أن تستوفي مجموعة من الشروط: أولها: يتوجب عليها المرور بشكل متواصل وسريع، والشروط الثاني: يتمثل في أنه يتعين على السفن المرور بسرعة مع الأخذ بعين الاعتبار السلامة، أما الشرط الثالث: فيتمثل في أن يكون المرور والتوقف والرسو فقط إذا كان بصورة عرضية للملاحة أو أصبح ضروريا نتيجة الظروف القاهرة أو الطارئة، أو بغاية تقديم المساعدة إلى الأشخاص أو السفن أو الطائرات التي تعرضت للخطر أو لظروف طارئة، بينما يتمثل الشرط الرابع في أنه يتوجب على السفن الأجنبية التي تباشر حق المرور البريء عبر المياه الإقليمية الخضوع لكافة القوانين والأنظمة والقواعد الدولية ذات العلاقة بمنع التصادم في البحر (١٢٧).

#### ثانياً/ نظام المرور العابر في مضيق هرمز:

في هذا الإطار نتناول نظام المرور العابر وتطبيقاته في إطار مضيق هرمز من خلال الوقوف على مدلول نظام المرور العابر، ومن ثم نتناول نظام المرور العابر في مضيق هرمز، وفقاً للتفصيل الآتي:

(١٢٦) المصدر نفسه. ص ٣٥.

(١٢٧) صلاح الدين عامر (١٩٨٣). اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. مرجع سابق. ص ٣٦.



## ١. مدلول نظام المرور العابر:

نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م نظام المرور العابر في الجزء الثالث المعنون بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية بالفرع الثاني من المادة رقم (٣٧) إلى المادة رقم (٤٤)، وتم بيان المدلول القانوني لنظام المرور العابر في الفقرة الثانية من المادة (٣٨) بقولها: "المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو المرور 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 المرور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة" (١٢٨).

كذلك أشارت محكمة العدل الدولية في حكمها المتعلق بالقضية المرتبطة بمضيق كورفو بين جمهورية ألبانيا وبريطانيا إلى مبدأ يشكل أساساً لنظام المرور العابر، حيث يتجسد هذا المبدأ بأن الدول طبقاً للقواعد العرفية الدولية المقر بها بشكل عام، يكون لها في وقت السلم الحق في مرور سفنها الحربية في المضايق التي تصل بين منطقتين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدول الساحلية المطلة على المضايق، على أن يكون المرور بريئاً، ولا توجد اتفاقية دولية تقرر أحكاماً بخلاف ذلك، ومفاد ذلك أن الدول الساحلية المطلة على المضايق لا تملك أن تمنع المرور عبر المضايق الدولية وقت السلم (١٢٩).

(١٢٨) ندى سكران (٢٠٢٠). المرور العابر والمرور البريء وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار... ص ١٣.

(١٢٩) موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة من محكمة العدل الدولية ١٩٩١. منشورات الأمم المتحدة.

LEG/SERF/STI. ص ٢.

والجديد بالذكر أن نظام المرور العابر هو أحد النظم المستحدثة التي تناولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، والاتفاقيات الدولية ذات الشأن بتنظيم الملاحة عبر المضائق، ويعد هذا النظام وسطاً ما بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء، ويتم إعماله في مجال المضائق والممرات التي يتم استعمالها واستثمارها في الملاحة البحرية الدولية بموجب اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م (١٣٠).

في حين نصت المادة رقم (٣٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على المضائق التي لا ينطبق عليها نظام المرور العابر، حيث أكدت المادة على أنه لا ينطبق هذا النظام على أي مضيق يستخدم في الملاحة الدولية إذا وجد ضمن ذلك المضيق طريق في مياه أعالي البحار أو طريق يؤدي إلى مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، مع الأخذ في الاعتبار أن يكون المضيق في هذه الفرضية مناسباً بالنظر إلى الخصائص التي يتصف بها من الناحية الملاحية والهيدروغرافية (١٣١).

وقد نصت الفقرة الأولى من المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أنه يستثنى تطبيق نظام المرور العابر في الحالة التي يكون فيها المضيق في مشكل بجزيرة للدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على المضيق، ويوجد طريق آخر بمياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويكون المضيق مناسباً بقدر المميزات الملاحية والهيدروغرافية (١٣٢).

وتجدر الإشارة إلى أن نظام المرور العابر ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، حتى ولو كانت الطرق الملاحية تقع جزئياً أو كلياً في مياه البحر الإقليمي للدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - للمضيق، كما أن تنظيم نظام المرور العابر يستند لبعض المعايير والمقاييس الموضوعية التي تنعكس على

---

(١٣٠) أحمد أبو الوفا (١٩٨٩). القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية. مصر: دار النهضة العربية. ص ٣٦٠.

(١٣١) المواد أرقام (٣٦) و(٣٧) و(٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

(١٣٢) الفقرة الأولى من المادة رقم (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

الطبيعة الخاصة بالملاحة والخصائص الملاحية، ولذلك لا يخضع نظام المرور العابر لتقدير الدول الساحلية المطللة على المضيق أو لتقدير قبطان السفينة، ومدلول نظام المرور العابر يفيد وفقاً لذلك الجزء من حرية الملاحة البحرية والتحليق، فقط لغرض المرور المستمر عبر المضيق بين منطقة من مياه أعالي البحار أو مياه منطقة اقتصادية حصرية ومنطقة أخرى من مياه أعالي البحار أو منطقة مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا يمنع شرط المرور المستمر عبر المضيق لغرض الدخول أو الخروج أو العودة من الدول الساحلية المطللة على المضيق، شريطة أن يكون الدخول إلى تلك الدول (١٣٣).

وترى الباحثة أن نظام المرور العابر وفقاً للمادة (٢/٣٨) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م ينظم ممارسة حرية الملاحة والتحليق لأمر معين، وهذا الأمر يتمثل في المرور المتواصل والسريع في المضيق بين الجزء المتعلق في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومع اشتراط المواصلة في المرور وسرعته، مع الإشارة إلى أن هذا الأمر لا يمنع المرور عبر المضيق بغاية الدخول إلى الدولة الساحلية المطللة على المضيق، أو المغادرة أو العودة إليها، مع الأخذ بعين الاعتبار الشروط المقررة والنافذة للدخول إلى تلك الدولة.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد فرق بين مهلول النظام العابر ومدلول المرور الحر من حيث المفهوم العام، إلا أن الذي يميز نظام المرور العابر أن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م أرادت تنظيمه في تقنين خاص لتسليط الأضواء على الحقوق والالتزامات التي تقع على عاتق الدول الساحلية المطللة على المضيق وبين الحقوق والواجبات التي يتعين أن تلتزم بها السفن الأجنبية التي تمر عبر المضيق (١٣٤).

(١٣٣) الفقرة الأولى من المادة رقم (٣٧) والمادة رقم (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

(١٣٤) سعيد المزروعى (٢٠٢٠). مرجع سابق. ص ٣٦.

## ٢. تطبيق نظام المرور العابر في مضيق هرمز:

إن تطبيق المرور العابر في إطار الملاحة البحرية بمضيق هرمز لا يبدل من التكييف القانوني أو الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها، لأن الفقرة الأولى من المادة (٣٤) من المشروع الخاص باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي صدرت في العام ١٩٨٢م تنص بوضوح على أن ممارسة نظام المرور العابر عبر مياه المضائق المستخدمة للملاحة البحرية الدولية المقرر في هذا الجزء، لا يمس في نواحي أخرى الطبيعة القانونية للمياه التي تتكون منها هذه المضائق، ولا ممارسة الدول الساحلية المطلة - المشاطئة- على المضائق لسيادتها أو ولايتها على إقليمها البحري والبري والجوي بكل مكوناته (١٣٥).

وترى الباحثة أن مضيق هرمز يسري بشأنه بالنسبة إلى تحديد طبيعته القانونية التقسيمات البحرية المعتادة، أي أن جزءاً منه يعد من مياه البحار العالية، ولذلك تفرض إيران وسلطنة عمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الإقليمي وفقاً للشروط المنصوص عليها والمقررة في القانون الدولي والاتفاقيات الثنائية المعقودة بين الدولتين.

ومن جماع ما تقدم: يمكن القول بأن التطبيق العملي والفعلي أثبت أن المستقر عليه بين الدول الساحلية المطلة على مضيق هرمز، والدول التي تقوم باستخدامه لأغراض الملاحة، أنها تحترم حرية المرور لجميع السفن، وبدون أية قيود أو شروط، كما لم يثبت حتى هذا اليوم حدوث أية واقعة تنفيذ بمنع حق المرور أو أنه تم تقييد هذه الحرية، ونستطيع القول بأنه يوجد قواعد عرفية دولية مستقرة تقر حرية المرور عبر مضيق هرمز، الأمر الذي يترتب عليه أن إغلاق إيران الملاحة البحرية الدولية عبر مضيق هرمز أمام السفن الأجنبية

(١٣٥) المادة رقم (٣٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

يعد عملاً غير قانوني، ويمثل انتهاكاً لقواعد وأحكام قانون البحار الدولي، مع الإشارة إلى أن التهديد بإغلاق مضيق هرمز يترتب عليه منع خروج الصادرات النفطية لدول المنطقة، مثل صادرات دولتي الكويت والعراق، ويمثل هذا السلوك في الوقت ذاته انتهاكاً لسيادة هذه الدول<sup>(١٣٦)</sup>.

**المطلب الثاني: الحقوق والواجبات المترتبة على الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على مضيق هرمز وفقاً للقانون الدولي للبحار**

في إطار المادة رقم (٤٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢ يكون للدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على المضائق الحق في تشريع القوانين واللوائح لضمان حماية أمنها ونظامها، وذلك لمنع أية أعمال قد تحتوي على أضرار محتملة من تنشيط المرور البريء في أي مجال أشارت إليه الاتفاقية، مثل سلامة عملية المرور، أو عملية الحماية المتعلقة بالكابلات وخطوط الأنابيب أو الإجراءات المتعلقة بالمحافظة على الموارد الحية للبحار، أو اتخاذ الإجراءات الاحترازية لمنع وقوع أية مخالفة بشأن اللوائح المنظمة لعمليات صيد الأسماك، أو منع حدوث التلوث البحري، بالإضافة إلى حق إيقاف نظام الملاحة البحرية في المضائق الخاصة بهذا النظام، أضف إلى ذلك إجراء عمليات التنسيق والتعاون المشترك بين الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على المضائق، والدول المستخدمة لها، وذلك لغاية صيانة وتحسين الخدمات الملاحية في المضائق، والسعي لمنع التلوث من السفن وتقليل آثاره، لذلك نجد أن الضوابط والقيود التي ترد على نظام المرور البريء تعتبر من الحقوق الممنوحة للدول الساحلية - المشاطئة - المطلّة على المضائق، لأن كل قيد هو في الواقع من حق الدول الساحلية المطلّة

---

(136) Stefan Kirchner. (2013). *The Iranian Threat to Close the Strait of Hormuz: A Violation Of International Law?* Jurisprudence. 20 (2). p. 562.



على المضايق، ومن هذه الحقوق حق الدول الساحلية في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع هذه الأعمال والسلوكيات الضارة (١٣٧).

وعليه فإن تناول موضوع الحقوق والواجبات المترتبة على الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على مضيق هرمز وفقاً للقانون الدولي للبحار؛ يتطلب تسليط الأضواء على حقوق الدول الساحلية - المشاطئة - المطلّة على المضايق في البند الأول، ومن ثم بيان واجبات الدول الساحلية - المشاطئة - المطلّة على المضايق في البند الثاني، كما سنتناول الدول الساحلية - المشاطئة - المطلّة على مضيق هرمز من منظور قواعد القانون الدولي العام، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

#### أولاً/ حقوق الدول الساحلية - المشاطئة - المطلّة على المضايق:

إن حقوق الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة - على المضايق التي تخضع لنظام المرور البريء هي ذاتها الحقوق التي تتمتع بها الدول على مياهها الإقليمية، وفي هذا النطاق نص المادة (٢١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م على هذه الحقوق، من خلال وضع بعض اللوائح والقوانين المتعلقة بإدارة أمن الملاحة وتدابير حركة المرور البريء، واتخاذ إجراءات الوقاية اللازمة لسلامة سير الملاحة، وكذلك توفير حماية التسهيلات الملاحية، والصيانة المتعلقة بالكابلات والخطوط الخاصة بالأنايب، وحماية المواد الحية وغير الحية، ومواجهة عمليات اختراق اللوائح الخاصة بالدول، والتي تتعلق بمصائد الأسماك، والمسائل ذات الصلة بعمليات البحث العلمي في مجال البحار، وإجراء عمليات المسح الهيدروغرافية، والمسائل ذات العلاقة بإعاقة اختراق اللوائح الجمركية، أو الضريبية،

(١٣٧) جعفر عبد السلام (٢٠١٦). مبادئ القانون الدولي العام. مصر. القاهرة. دار النهضة العربية. الطبعة الثالثة. ص ٦١٩.

أو الهجرة أو الصحة، كما يتعين على السفن أن تأخذ بعين الاعتبار القوانين واللوائح النافذة، والتي تخضع لها المضائق بالدول، والأنظمة الدولية لمنع عمليات التصادم البحرية<sup>(١٣٨)</sup>.

وبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م يحق للدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على المضائق فرض اتباع الممرات البحرية، وتنظيم عملية فصل الحركة بين السفن التي تمارس نظام المرور البريء، ولها الحق في منع السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحمل المواد النووية من المرور بهذه المنطقة<sup>(١٣٩)</sup>.

وفي نفس الاتجاه تمنح الفقرة الأولى من المادة (٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ الدول الساحلية المطلّة -المشاطئة- على المضائق الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة في نطاق مجرها الإقليمي لمنع أي مرور للسفن لا يكون بريئاً، كما تمنح المادة الثانية من ذات المادة للدول الساحلية الحق أن تتعامل مع أي سلوك ينتهك شروط دخول السفن أو وقوفها في الموانئ الواقعة خارج المياه الداخلية، كما تمنح الفقرة الثالثة من المادة سالفه الذكر الدول الساحلية -المشاطئة- المطلّة على المضائق الحق في تعليق عمليات الملاحة عبر المضيق بصورة مؤقتة ودون أن يكون هناك أي تمييز من الناحية القانونية أو الفعلية، وذلك في قطاعات معينة في مياه البحر الإقليمي، كلما كان هذا الإيقاف ضرورة حتمية من أجل حماية أمن الدول الساحلية، بما في ذلك المناورات بالأسلحة، مع الأخذ بعين الاعتبار أن سريان عملية الإيقاف المؤقتة لا يسري إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب<sup>(١٤٠)</sup>.

---

(١٣٨) فكري سنجر (١٩٨٧). مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء الصراع العربي الإسرائيلي وأحكام القانون الدولي. (رسالة دكتوراه). مصر: جامعة القاهرة، ص ٧٦٧.

(١٣٩) المواد أرقام (٢١) و(٢٣) و(٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

(١٤٠) الفقرات الأولى والثانية، والثالثة من المادة رقم (٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

## ثانياً/ واجبات الدول الساحلية - المشاطئة - المطلة على المضائق:

اشترطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م على الدول الساحلية المطلة على المضائق عند تغيير المسارات البحرية أو الأنظمة المتعلقة بعمليات فصل الحركة أن يتم الالتزام بالتوصيات التي تنص عليها المنظمات الدولية، وأن تبين القنوات التي تستعمل الملاحة البحرية الدولية، وإيضاح الصفات التي تميز السفن والطرق، وتبين كثافة الحركة الملاحة البحرية، وأن تضع العلامات للممرات ولوائح الفصل بالاستعانة بالخرائط وتأمين الإعلان المفروض لذلك، والالتزام بواجب عدم إعاقة حركة المرور البريء للسفن الأجنبية، وأن لا يتم فرض أي شروط عليها أو أن يتم التمييز بينها، وكذلك ضرورة الإعلان عن الأخطار المتوافرة في المسارات الملاحة المعلومة لديها، وعدم فرض أو تقرير أي رسوم مقابل المرور البريء، سوى في حالة تقديم الدول الساحلية المطلة على المضائق لخدمات، وأيضاً على الدول الساحلية المطلة على المضائق واجب المحافظة على البيئة البحرية بالمضائق والالتزام بذلك، وأن تحرص على عدم تفرغ أو رمي النفايات والمواد التي تعيق حركة المرور بها، ويتعين عليها عدم السماح بوقوف السفن، وكذلك عدم السماح بتشبيد أية منشآت بحرية بالمسارات والطرق الصالحة للملاحة البحرية بالمضائق، وذلك لمنع إعاقة حركة المرور البحرية. كما يتعين اعتبار المضائق مناطق دولية على الحياد، وأن لا تخضع المضائق لأية إجراءات عسكرية بالنسبة للدول المطلة عليه أو الدول الأخرى، كما أنه لا يجوز القيام بأية عمليات أو مناورات عسكرية به، وفي ذات السياق لا يسمح بإغلاق المضائق مهما كانت الأسباب، حتى وإن كان الأمر هو الملاحة فيه، وبالإضافة إلى ذلك لا يسمح بعرقلة الملاحة الجوية بشأن الطائرات التي تحلق فوق المضيق<sup>(١٤١)</sup>.

(١٤١) إبراهيم العاني (١٩٨٥). قانون البحار المبادئ العامة. مصر. القاهرة: دار الفكر العربي. ص ٤٣٦ وما بعدها.

ثالثاً/ الدول الساحلية (المشاطئية) المطلة على مضيق هرمز من منظور قواعد القانون الدولي العام:

بالنظر إلى أن مضيق هرمز يعد من المضائق الدولية الذي يسري بشأنها نظام المرور العابر، فإن هذا لن يغير من النظام القانوني للمياه التي يتكون منها المضيق، ولن يؤثر على ممارسة السيادة على هذه المياه من قبل الدول الساحلية المطلة -المشاططة- على المضيق، وقاعها وباطن هذا القاع، وأيضاً على مجالها الجوي، لأنه يتعين أن تمارس حق المرور العابر في إطار الامتثال للقوانين واللوائح التي تطبقها الدول الساحلية المطلة على المضيق للحفاظ على سلامتها وأمنها، بالإضافة إلى القواعد الأخرى المشار إليها في القانون الدولي، وأهمها تجنب التهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدول الساحلية المطلة على المضيق، أو أمنها وسلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي<sup>(١٤٢)</sup>.

وفيما يتعلق بمسؤوليات السفن والطائرات التي تمر عبر مياه مضيق هرمز أو فوقه؛ نجد أن المسؤوليات الموكلة إلى الدول الساحلية المطلة على مضيق هرمز - إيران وعمان - ملزمة بتحديد المسارات الملاحية المتوافقة مع القوانين واللوائح الدولية المشار إليها، ويتعين أن تعتمد قوانين ولوائح المرور العابر فيما يتعلق بسلامة ومراقبة حركة الملاحة البحرية، وأن يكون التعامل على قدم المساواة ودون تمييز بين السفن المارة عبر المضيق، وفي حالة قيام أية سفينة أو طائرة بسلوك يترتب عليه انتهاك لهذه القوانين أو اللوائح فإنها سوف تتحمل كافة التبعات والأضرار والخسائر التي قد تتكبدها الدولة الساحلية المطلة على المضيق، علاوة على ذلك يتعين إلزام الدولتين - سلطنة عمان وإيران - القيام بالإعلان المناسب عن أية مخاطر تكون معلومة لهما، وفي نفس الوقت تحدد حركة الملاحة البحرية عبر

(١٤٢) سعيد المزروعى ٢٠٢٠. مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٣٦.



مياه المضيق أو التحليق فوقه، وأيضًا يتعين على إيران تجنب التهديد بإغلاق مياه مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية (١٤٣).

بموجب الفقرة الأولى في المادة رقم (٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م لا يمكن تحقيق نظام المرور العابر دون أن يتم فرض التزامات على السفن والطائرات أثناء المرور العابر، ومن بين هذه الالتزامات وعلى وجه التحديد يتعين أن يكون المرور دون تأخير عبر مياه المضيق أو فوقه، ودون التهديد بالقوة أو استخدامها ضد سيادة الدولة الساحلية، والحقيقة أن هذا الالتزام ليس له أية قيمة قانونية كبيرة، والسبب في ذلك أن النص يتضمن التزاما عاما تنص عليه مبادئ وقواعد القانون الدولي العام، وكذلك ينص عليه ميثاق الأمم المتحدة، بالإضافة إلى تجنب أية أنشطة لا علاقة لها بالمرور المتواصل والسريع (١٤٤). وفي ذات الإطار يتعين على السفن التي تعبر وفقًا لنظام المرور العابر أن تراعي على وجه الخصوص كافة القواعد والإجراءات والممارسات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، بما في ذلك اللوائح الدولية لمنع حوادث التصادم في البحر، والامتناع للإجراءات والممارسات الدولية المعترف بها لمنع ومكافحة التلوث من السفن (١٤٥).

وبشأن الطائرات فهي ملزمة بضرورة مراعاة القواعد الجوية التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولية، والتي تطبق بشكل عام على إجراءات وتدابير السلامة المتعلقة بالطائرات الحكومية، وأن تقوم هذه الطائرات بمراقبة الترددات اللاسلكية التي تحددها السلطة الدولية المتخصصة بمراقبة الحركة الجوية أو الترددات اللاسلكية الدولية التي يتم تخصيصها لحالات الشدة (١٤٦).

(١٤٣) عبد القادر الأقرع (٢٠١٦). التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٢٤٩.

(١٤٤) عبد المعز نجم (٢٠١١). مبادئ القانون الدولي العام. مصر. القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٣٨٨.

(١٤٥) سعيد المزروعى (٢٠٢٠). مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٣٦.

(١٤٦) سعيد سالم (٢٠٢٠). مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق. مرجع سابق. ص ٣٨.



وتجدر الإشارة إلى أن الغرض من وضع قواعد منفصلة للمرور العابر عن المرور البريء ومحاولة تنظيمهما على وجه التحديد يتعلق بالاختلاف بين النظامين، وخاصة حق التحليق فوق المضيق، الذي يتم التشكيك فيه بالنسبة للطائرات التي تمارس حق المرور البريء، بينما يتأكد لها المرور العابر<sup>(١٤٧)</sup>.

وفيما يتعلق بواجبات السفن والطائرات التي تمر عبر مضيق هرمز أو تحلق فوقه، فإن الباحثة ترى أنه من الضروري إعمال تنفيذ أحكام المادة (٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م المشار إليها سابقاً، وكذلك الأمر بشأن تنفيذ الأحكام المشار إليها في المادة (٤٠) من الاتفاقية سالفه البيان، والتي تحظر على السفن إجراء عمليات البحث العلمي البحري والمسوحات الهيدروغرافية أثناء عبورها العابر؛ ما لم تصرح بذلك السلطات المختصة التابعة للدول الساحلية المطلة على مضيق هرمز<sup>(١٤٨)</sup>.

ومن المقرر أن منطقة مياه مضيق هرمز تدخل في السيادة الإقليمية لكل من سلطنة عمان وإيران، وتلك السيادة لكلهما في المساحة الخاصة به، وحسب التقسيم الذي تم الاتفاق عليه بين الدولتين، وفي هذا المجال لا تنقيد مباشرة السيادة على هذه المنطقة إلا بما تفرضه متطلبات الملاحة البحرية الدولية، التي دفعت التنظيم الدولي للبحار أن يشترط على الدولة أو الدول الساحلية المطلة - المشاطئة- على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بعدم إعاقة عبور السفن الأجنبية ضمن هذه المضائق، طالما كان المرور متوافقاً مع القواعد القانونية الدولية المقررة، وعلى الدول الساحلية المطلة على المضائق -وهنا سلطنة عمان وإيران- أن تبادر في الإعلان بالطرق المناسبة عن أي مخاطر تعلمها، والتي قد تهدد الملاحة داخل مضيق هرمز أو التحليق فوقه، وكذلك عليها عدم إيقاف هذا المرور.

(١٤٧) محمد الغنيمي (٢٠١٠). القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. مصر. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص ٨٧.

(١٤٨) عبد القادر الأقوع (٢٠١٦). التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٢٥٠.

وبشكل عام، يتوجب على الدولتين الساحليتين المطلتين على مضيق هرمز، وكذلك على جميع الدول الساحلية المطلة على مياه الخليج العربي، وكذلك على جميع الدول المستخدمة لمضيق هرمز عمومًا، احترام المرور عبر مياه مضيق هرمز، طالما أن السفن العابرة لا تنتهك التزاماتها المنصوص عليها في قواعد القانون الدولي العام، وغير مقبول التذرع بقضايا متنازع عليها لتبرير عرقلة أو منع المرور عبر المضيق أو جعله غير آمن، لأن الحرب تعد عملاً غير قانوني، لأنه يتعارض مع المبدأ الثابت بشأن حظر استعمال القوة أو التهديد باستعمالها في إطار العلاقات الدولية، وهو مبدأ مكرس ومن المبادئ الأساسية المنصوص عليها لمنظمة الأمم المتحدة في المادة الثانية من الميثاق، والذي تلتزم به جميع الدول بحكم موافقتها وقبولها بأحكام الميثاق وعضويتها في منظمة الأمم المتحدة، ولا يمكن التذرع بالأفعال غير القانونية كمبرر لأفعال أخرى غير قانونية مثل عرقلة أو منع الملاحة في مضيق هرمز (١٤٩).

### المبحث الثالث: التعريف بمضيق هرمز وأهميته ونظامه القانوني

إن المتأمل لخريطة العالم يدرك جيداً دور المضائق البحرية في تجميع أجزاء مختلفة من العالم معاً، فمن خلال هذه المضائق تتم عمليات الملاحة البحرية الدولية، وتتصدر ممراتها البحرية وسائل النقل في عالمنا في الوقت الراهن، كما يدرك المتأمل المكانة الجغرافية الهامة التي تتميز بها المضائق والذي يمنحها القدرة على التحكم في حركة الملاحة البحرية، وهذه المكانة الجغرافية تسمح للدول الساحلية المطلة - المشاطئة- على المضائق التحكم والسيطرة عليها، مما دفع القوى البحرية الدولية تتنافس لفرض سيطرتها وأن تمارس نفوذها على هذه المضائق.

(١٤٩) إبراهيم العاني (١٩٨٥). قانون البحار المبادئ العامة. مرجع سابق. ص ١٥.

## أهم الممرات المائية في العالم



الخارطة رقم (٢٠٢) توضح أهم المضائق المائية في العالم (١٥٠).

ويعد مضيق هرمز أحد المضائق الهامة على مستوى العالم، ويمكن القول بأنه أهمها، لأنه يعتبر الممر البحري الوحيد الذي يصل بين مياه الخليج العربي وبحار العالم، وعليه نتناول موضوع التعريف بمضيق هرمز وأهميته ونظامه القانوني في مطلبين، وذلك من خلال التعريف بمضيق هرمز وموقعه الجغرافي وأهميته الدولية والاقتصادية في المطلب الأول، ومن ثم بيان التنظيم القانوني للملاحة البحرية في إطار مضيق هرمز في المطلب الثاني، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

**المطلب الأول: التعريف بمضيق هرمز وموقعه الجغرافي وأهميته الدولية والاقتصادية**

في إطار هذا المطلب نتناول موضوع التعريف بمضيق هرمز وموقعه الجغرافي وأهمية الدولية والاقتصادية، من خلال تسليط الضوء على ماهية مضيق هرمز، ومن ثم الوقوف على الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، وبيان أهميته من الناحية الدولية والاقتصادية، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

(١٥٠) مصدر الخارطة الموقع الإلكتروني لطقس العرب: <https://www.arabiaweather.com/ar/content/>

## أولاً/ ماهية مضيق هرمز:

لمضيق هرمز العديد من الأسماء، فالمضيق مرتبط بجزيرة هرمز، ولهذا يطلق عليه مضيق هرمز، وهذه الجزيرة واقعة على بعد كيلومترين من السواحل الإيرانية<sup>(١٥١)</sup>، وتاريخيًا يسمى مضيق هرمز باسم مضيق سلامة، لأن جزيرة هرمز بعيدة عن المضيق، لذلك فإن التسمية الأدق والأصح لتسمية المضيق هي مضيق سلامة<sup>(١٥٢)</sup>.

ويعتبر مضيق هرمز الممر المائي الوحيد الذي يصل بين مياه الخليج العربي ومياه بحر العرب ومياه المحيط الهندي، وجغرافيًا يقع مضيق هرمز بين جمهورية إيران والمنطقة الصغيرة المنفصلة من سلطنة عمان في منطقة شبه الجزيرة العربية، ويصل طول المضيق على طول الخط الوسط حوالي (١٠٨) ميل، ويقل اتساع المضيق إلى (٢٠) ميلاً فقط في المنطقة الشمالية الشرقية والتي تقع بين جزيرة لارك على جانب جمهورية إيران، ومنطقة الكووين على جانب سلطنة عمان<sup>(١٥٣)</sup>، ويعد المضيق المدخل الرئيسي لمنطقة دول الخليج العربي من خليج عمان وفي النهاية بحر العرب، ويتميز بأنه ممر مائي ضيق، حيث يصل عرضه في أقل نقطة فيه إلى (٢٢) ميل بحري، ويقع مضيق هرمز في إطار البحر الإقليمي لإيران وسلطنة عمان، ويتضمن مضيق هرمز ممران لعمليات للشحن، ولكل ممر اتجاه، ويصل العرض في كل ممر منهما إلى ميلين، وتفصل فيما بينهما مسافة عازلة تصل إلى مسافة ميلين<sup>(١٥٤)</sup>. ومما لا شك فيه

(١٥١) صدقة فاضل (١٩٩٨). "دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعادة الملاحة في مضيق هرمز". مجلة دراسات الخليج الجزيرة العربية. العدد ٥٦. س ١٤. ص ٢٢.

(١٥٢) مضيق هرمز على الإنترنت: [www.Masandam.com](http://www.Masandam.com) تاريخ الدخول: ٢٠/٠٢/٢٠٢٢م، الساعة ٣:٣٠ عصراً.

(153) Shuang Wen, The Strait of Hormuz. (2010). *A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship*, Draft paper for Association for Asian Studies 2010 annual conference, p. 2.

(154) Michael Ratner. (2018). *Iran's Threats, the Strait of Hormuz, and Oil Markets: In Brief*, Congressional Research Service, CRS Report prepared for members and committees of congress, p. 1.



أن مياه مضيق هرمز تكون أعمق بالجانب العربي منه على الجانب الإيراني، حيث نجد أن السفن التي تدخل المضيق من جهة الغرب، تعبر في عمق (٢٨٨) قدم، بعيداً عن جنوب شرق رأس دبا بمسافة تصل إلى (١٢) ميلاً إلى الجنوب، و(٥٥) ميلاً إلى جنوبي غرب جزيرة القوين، وبعدها تنطلق السفن إلى المسار بين جزيرة قوين وجزيرة توكل، وبذلك تبلغ إلى مسار يصل عرضه ميلاً واحداً تمر فيه السفن، وتم تحديد منطقة الفصل في الجزء الجنوبي من المضيق، وعليه فإن السفن التي تدخل المضيق من الشرق تلتزم بالشرق والسفن التي تدخل المضيق من الجنوب تلتزم بالمسار الجنوبي على أن تخرج من المضيق (١٥٤). وعليه يبقى مضيق هرمز المر المائي الوحيد الذي يربط العالم بمصادر الطاقة، وإبقاؤه مفتوحاً أمام الملاحة الدولية أمر مؤثر على الاقتصاد العالمي (١٥٦).



الخارطة رقم (٢,٣) موقع مضيق هرمز في منطقة الخليج العربي (١٥٧).

(١٥٥) ر.ك. رضائي (١٩٨٥). الخليج العربي ومضيق هرمز. ترجمة عبد الصاحب الشيخ. العراق. البصرة: مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة. ص ١٦ - ١٨.

(156) Rhea Abraham. (2013). *Closure of The Strait of Hormuz: Possibilities and Challenges for India*, Air Power Journal Vol. 8 No. 1, spring (January-March) 2013, pp. 119 - 120.

(١٥٧) مصدر الخارطة الموقع الإلكتروني جوجل: <https://www.google.ae/webhp>



ومع ذلك، فإن مياه مضيق هرمز تعتبر ضحلةً إلى حد ما، نتيجة تشوه المضيق بالصخور والتتوهات الصخرية، ولذلك نجد أن السفن والناقلات البحرية تتعرض أثناء مرورها عبر مياه مضيق هرمز لنوع من الضرر، وتعطيل الملاحة، أضف إلى ذلك أن هذه التتوهات قد يتم استخدامها في زرع الألغام (١٥٨).

وتجدر الإشارة إلى أن الأهمية العالمية لمضيق هرمز تعود لما قدمه ومن قديم الزمان من أدوار كبيرة على الصعيد الدولي أو الإقليمي، حيث ساهم في تسهيل نمو التجارة الدولية ونهوضها، خاصة وأن حركة الملاحة البحرية الدولية في ذلك الزمان لم تكن تخضع لأي اتفاقية دولية، وإنما كان يسري بشأنها نظام الترانزيت الذي لم يقرر أية شروط على السفن في حالة عبورها بصورة سريعة وبدون وقوف، لذلك يعتبر مضيق هرمز بمثابة عنق الزجاجة عند مدخل الخليج العربي، بالإضافة إلى كونه المدخل الوحيد للدول العربية التي تطل على مياه الخليج العربي، باستثناء السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان (١٥٩).

#### ثانياً/ الموقع الجغرافي لمضيق هرمز:

بالنسبة للموقع الجغرافي لمضيق هرمز نجد أن المضيق يربط مياه الخليج العربي بخليج عمان، والخليج العربي يعتبر بحراً شبه مغلق، وخليج عمان يعتبر بحراً مفتوحاً، ويشكل الاثنان معاً لساناً بحرياً يتصل بمياه المحيط الهندي، بينما ينتهي الساحل الجنوبي للمضيق عند سلطنة عمان، وتطل إيران على السواحل الشمالية الشرقية منه (١٦٠).

(١٥٨) سلمى محمد (٢٠٠٩). مضيق هرمز. العراق: جامعة البصرة: مركز دراسات البصرة والخليج العربي. ص ١٠٠.

(١٥٩) فيان محمد (٢٠١٥). الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي مضيق هرمز نموذجاً. مجلة الآداب، العدد ١٠٨، المجلد ٤. ص ٥١٨.

(١٦٠) خليل أسماعيل (١٩٨٦). نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز. مجلة المستقبل العربي. مركز دراسات الوحدة العربية. لبنان.

بيروت: العدد ٨٩. ص ٦٢.

وعلى جانب منطقة الخليج العربي؛ يحد المضيق خط يمتد شمالاً من رأس الشيخ مسعود على الساحل الغربي لشبه جزيرة مسندم، إلى جزيرة هنجام جنوب ساحل إيران، كما يحد المضيق من جهة خليج عمان خط يمتد من منطقة رأس دبا من الجهة الشرقية لشبه جزيرة مسندم حتى منطقة دماغه باكخ على ساحل إيران، ويصل طول الخط الممتد من رأس دماغه باكخ (٥٢,٥) ميلاً بحرياً، وهذا الخط يمثل الحد الشمالي لمياه خليج عمان ومدخل مضيق هرمز من المنطقة الجنوبية المفتوحة على البحار، وهو أكبر عرض له، كما يضيق مضيق هرمز إلى عرض (٢٠,٥٧٥) ميلاً بحرياً من نهاية المنطقة الشمالية الشرقية ما بين جزيرة لارك من جانب إيران وقوين الكبرى - (سلامة وبناتها) من جانب سلطنة عمان، وهو أدنى عرض له، ويبلغ طول مضيق هرمز عند خطة الوسطى (١٠٤) ميل بحري، وتعمل سلسلة رؤوس الجبال ورأس مسندم معها امتداداً لسلسلة جبال الحجر الشرقي كحاجز بين خليج عمان من الناحية الشرقية والخليج العربي من الناحية الغربية، وتمتد منطقة مياه الخليج العربي التي يقع مضيق هرمز عند مدخلها من جهة عُمان عبر المضيق إلى (٥٠٠٠) ميل بحري من منطقة رأس مسندم، إلى مدخل شط العرب<sup>(١٦١)</sup>. أما عرض منطقة الخليج العربي فتبلغ (١٤٠) ميلاً بحرياً عند رأس، وعند منطقة مياه مضيق هرمز تصل نحو (٥) أميال، أما أقصى عرض له فيبلغ حوالي (٢٠٠) ميل بحري، بينما يبلغ طول الساحل المطل على مياه الخليج العربي حوالي (٢٠٠٠) ميل بحري<sup>(١٦٢)</sup>.

ومن جانب آخر يبلغ أقصى عمق لمياه الخليج العربي ما بين (٤٠) و(٥٠) قامة، وتبلغ عمق المياه قرب منطقة جزيرة مسندم حوالي (٨) قامات، وتجدد الإشارة إلى أن الخليج العربي عميق في الجانب الإيراني، ولكن حول منطقة مضيق هرمز يكون المضيق أعمق في الجانب العربي من على الجانب

(١٦١) ر.ك رمضاني (١٩٨٥). الخليج العربي ومضيق هرمز. مرجع سابق. ص ٢٠.

(١٦٢) سليمان البدر (١٩٧٤). منطقة الخليج العربي خلال الألفين الرابع والثالث قبل الميلاد. الكويت: مطبعة الكويت. ص ٢٣.

الإيراني، وينتشر حول مضيق هرمز ومياه الخليج العربي مجموعة كبيرة من الجزر، تجلت أهميتها في الماضي، وبرزت أهميتها الاقتصادية والسياسية في الفترة الأخيرة نتيجة ظهور النفط في دول الخليج العربي (١٦٣).

### ثالثاً/ أهمية مضيق هرمز الدولية والاقتصادية:

نتناول في هذا الإطار موضوع أهمية مضيق هرمز في إطار المجتمع الدولي، ومن ثم نتناول أهمية مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

#### ١. أهمية مضيق هرمز في إطار المجتمع الدولي:

يعتبر مضيق هرمز البوابة الاستراتيجية الأهم في العالم، لأنه الممر البحري الوحيد الذي يؤدي إلى حقول البترول المتواجدة في منطقة الشرق الأوسط، حيث يمر عبر هذه المنطقة ثلث النفط المنقول بحرًا من خلال هذا المضيق (١٦٤).

#### ٢. الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز:

إن الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، وتواجد الثروة النفطية في منطقة الشرق الأوسط، أعطت للمضيق أهمية كبيرة، وعلى وجه الخصوص لأمريكا والدول الأوروبية واليابان والدول الصناعية، فمضيق هرمز ممر نفطي دولي، يربط منطقة الخليج العربي التي تحتوي على أكبر إنتاج نفطي في العالم بالأسواق العالمية، كما أن هذه المنطقة تحتوي على أكبر الاحتياطات النفطية، مما جعل مضيق هرمز بوابةً لمرور الناقلات النفطية حول العالم، ونتيجة لذلك، فإن مصالح العديد من الدول حول العالم تتوجه إلى هذه المنطقة الاقتصادية التي تربط الخليج العربي والمحيط الهندي، وعلى الرغم من أن هذه

---

(١٦٣) تضاربت الآراء والدراسات الجغرافية بشأن عدد الجزر المتواجدة في منطقة الخليج العربي، حيث قال البعض أن عددها أقل من

(٥٠) جزيرة، والبعض الآخر يذهب إلى القول بأن عددها يصل (١٠٠) جزيرة، كما يذهب البعض إلى أن عددها (١٢٦) ودراسة

جزيرة، سالم سعدون (١٩٨١). *جزر الخليج العربي. دراسة في الجغرافيا الإقليمية*. العراق. بغداد: دار الحرية للطباعة. ص ٣٨.

(١٦٤) عبد الله سلطان (١٩٨٤). *البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي*. لبنان. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية. ص ١٦٨.

الدول تختلف في درجات الاهتمام المرتبطة بالمضيق، حيث يتم توصيف المنطقة في كثير من الأحيان بأنها حيوية ومهمة (١٦٥).

وأدى تمثيل المنطقة في إنتاج المشتقات النفطية إلى لفت انتباه العالم إلى منطقة الخليج العربي بشكل عام، ومنطقة مياه مضيق هرمز بشكل خاص، ويكفي أن نقول بأن منطقة الخليج تصدر المشتقات النفطية، والتي يعبر أغلبها عبر مضيق هرمز، وهي تشكل ثلثي كميات إنتاج منظمة أوبك، ونصف الكميات النفطية التي يتم بيعها في الأسواق العالمية، وأيضاً تمد اليابان ب (٨٠٪) من طلباتها النفطية، وحوالي (٦٥٪) و (١٥٪) بالنسبة لطلبات الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية على التوالي (١٦٦).

ومن الناحية الاقتصادية تبرز أهمية المضيق في كونه ممراً مهماً على نطاق عالمي (١٦٧)، حيث يستعمل لنقل المشتقات النفطية من منطقة مياه الخليج العربي، ويقع ضمن منطقة تحتوي على أكبر احتياطي نفطي دولي في العالم وفي الأسواق العالمية (١٦٨).

وفي نفس الاتجاه نجد أن مضيق هرمز يؤثر في أمن أمريكا والدول العربية واليابان، حيث أن كل هذه الدول لديها مصالح تحميها في منطقة هذا المضيق (١٦٩).

---

(١٦٥) أحمد شكارا (١٩٨٥). دور الولايات المتحدة في منطقة الخليج حتى منتصف الثمانينات. الإماراتي. دبي: مطبعة كاظم. ص ٥.  
(166) Yusuf Sayin, Fatih Kilic. (2020). *The Strait of Hormuz and Iran's International Relations*, Eurasian Research Journal, Volume 2, No. 1, January, p. 30 – 33.

(١٦٧) مضيق هرمز على الإنترنت، [www.Masandam.com](http://www.Masandam.com) - تاريخ الدخول ٢٠٢٠-٢٠٢١.

(١٦٨) تجدر الإشارة إلى أن أمريكا تهتم بمصالحها الحيوية في منطقة الخليج العربي، ومنطقة مضيق هرمز لارتباطها بعمليات الاستيراد من السعودية وإيران على وجه التحديد، وفي ذات السياق نجد أن اليابان تحرص على مصالحها المتعلقة باستيراد المواد النفطية من دول الخليج العربي، كما تحرص الدول الأوروبية على استيراد النفط، والذي يصل إليها من عبر مضيق هرمز. فادي فرحات (٢٠٠٣). "مضائق المنطقة العربية الإسلامية بين شهية الاستعمار وأطماع إسرائيل". مجلة الوحدة الإسلامية لبنان. العدد ٢١. ص ٥.

(١٦٩) يتعين الذكر بأن الدول تحرص على تعزيز سيطرتها وفرض نفوذها على منطقة مياه مضيق هرمز، فنجد أن أمريكا وكذلك روسيا تعلمان على تعزيز تواجدهما العسكري والسياسي في منطقة الشرق الأوسط، وخاصة في المنطقة المحيطة بمضيق هرمز، والتي يتم



## المطلب الثاني: التنظيم القانوني للملاحة البحرية في إطار مضيق هرمز

في إطار هذا المطلب تتناول الدراسة موضوع التنظيم القانوني للملاحة البحرية في إطار مضيق هرمز، من خلال تسليط الأضواء على مضيق هرمز في إطار الأحكام والقواعد الدولية في البند الأول، ومن ثم ستنال النظام القانوني الواجب تطبيقه على الملاحة في مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م في البند الثاني، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

### أولاً/ مضيق هرمز في إطار الأحكام والقواعد الدولية:

ينتمي مضيق هرمز إلى فئة المضائق التي يتم استعمالها بشكل دولي، وعملية المرور عبره تخضع لقواعد وأحكام القانون الدولي العام، لأن مضيق هرمز يربط بين مياه بحرين عالميين، وهما مياه خليج عمان ومياه الخليج العربي، ووفقاً للاتفاقيات الدولية واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م التي تسمح بمرور جميع السفن عبر مياه مضيق هرمز، وبتحليق الطائرات فوق مياهه، وبالتالي فإن عرقلة الملاحة أو انقطاعها في المضيق يعد انتهاكاً واضحاً لمعايير وقواعد وأحكام الاتفاقيات والقوانين الدولية<sup>(١٧٠)</sup>.

أما بالنسبة للأحكام والقواعد القانونية المتعلقة بالمضائق التي نوقشت في دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار منذ عام ١٩٧٤م؛ فقد حدث بشأها الكثير من الخلافات بين الدول

---

خلالها حماية السفن التي تعبر مياه المضيق من الاعتداءات أو التهديدات المتكررة، كما سعت أمريكا وروسيا إلى السيطرة على إمدادات نفط الخليج، لأن السيطرة على هذه الإمدادات تساهم في السيطرة على تجارة النفط في العالم، ولأن عرقلة الملاحة البحرية في منطقة مياه مضيق هرمز يبنى بوقوع كارثة اقتصادية عالمية، تؤثر على كل الدول، وقد ينتج عن ذلك أيضاً تدخل عسكري يضر بالجميع، ويؤثر كذلك على مصالح كافة دول منطقة الخليج العربي، والدول التي لها مصالح مرتبطة بحركة السفن التي تمر عبر المضيق. أنظر: صدقة فاضل (١٩٩٨). دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعادة الملاحة في مضيق هرمز. الكويت. جامعة الكويت: مجلس النشر العلمي. ص ١٥٦.

(١٧٠) صدقة فاضل (١٩٩٨). دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعادة الملاحة في مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ١٥٠.



الكبرى والدول النامية قبل إجراء عملية التوقيع على الاتفاقية الجديدة لقانون البحار، فالدول الكبرى بشكل عام وافقت على إبقاء المضائق المستخدمة في الملاحة البحرية الدولية كمضائق متاحة للعبور الحر العابر لجميع السفن، ويسري ذلك على كافة أنواع السفن الحربية والطائرات (١٧١).

وتنظم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م المرور الانسيابي عبر المضائق الدولية دون إعاقة، ومنها مضيق هرمز، لذلك فإن عملية غلق المضائق الدولية يعد مخالفاً لقواعد القانون الدولي العام، الأمر الذي يفيد بأن تهديد إيران المستمر بعملية إغلاق مضيق هرمز لأنها ليست طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وأنها غير ملزمة بالاعتراف بالقواعد والأحكام القانونية الدولية التي تنظم عملية العبور بمضيق هرمز (١٧٢).

وتجدر الإشارة إلى أنه بالرغم من التصريحات الساخنة والمتبادلة بين كل من إيران والدول الكبرى وعلى رأسها أمريكا بشأن حركة الملاحة البحرية عبر مضيق هرمز، فإنها تدرك الحرج القانوني المؤيدة أو المعارضة لإغلاق الملاحة البحرية المحتمل لمضيق هرمز أو عرقلتها، فقواعد وأحكام القانون الدولي للبحار لا غموض فيها ولا لبس في هذه المسألة، حيث أن هذه القواعد القانونية الدولية تقضي وتقرر ضرورة إبقاء المضائق الدولية البحرية مفتوحة، وأنه في حالة المنازعات المسلحة فقط يحق لإيران كطرف محارب غلق مناطق معينة من ممرات مضيق هرمز، وبصورة مؤقتة (١٧٣).

وتؤكد الباحثة بأنه على الدول الساحلية المطلية -المشاطئة- على مضيق المضائق أن تسعى إلى أعمال مبدأ السيادة الإقليمية على الممرات المائية الدولية، وأن تخضع هذه

---

(١٧١) سلمى محمد (٢٠٠٩). مضيق هرمز. ص ١٠٢.

(172) Saeed Bagheri. (2015). *Iran's Attitude to Security in the Strait of Hormuz: An International Law Perspective*, New Zealand Yearbook of International Law, Vol. 13, January, p. 97.

(173) Martin Wählisch. (2012) *The Iran-U.S. Dispute, the Strait of Hormuz, and International Law*, The Yale Journal of International Law Online, Vol. 37, 2012, p. 23.

الممرات إلى نظام المرور البريء، وقد أخذت سلطنة عمان هذا الموقف ودعت إلى تنفيذه، لأن المسارات المائية التي تمر في مضيق هرمز تقع ضمن مياه الإقليمية لسلطنة عمان، وفي المقابل نجد أن جمهورية العراق قد تبنت الموقف المعاكس، حيث دعت إلى إعمال نظام المرور العابر لجميع السفن التي تمر من خلال مضيق هرمز (١٧٤).

ثانياً/ النظام القانوني الواجب تطبيقه على الملاحة في مضيق هرمز وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م:

اعتمدت نصوص وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ حق المرور العابر لجميع أنواع السفن والطائرات في المضائق التي يتم استعمالها في الملاحة البحرية الدولية، وتنص الاتفاقية على حقوق والتزامات السفن المسموح لها بالمرور عبر المضائق، وكذلك حددت حقوق والتزامات الدول الساحلية المطلية -المشاطئة- على المضائق وممراتها (١٧٥).

وفي هذا السياق يمكن تطبيق هذه الأحكام على مضيق هرمز، فيكون من حق الدول المشاطئة ألا تخضع نظام المرور في المضائق لأحكام قوانين المياه في تلك الدول، ولا يجوز المساس بحقوق الدول الساحلية المطلية - المشاطئة- على المضيق ولا مجالها الجوي والبري، وتضمن القوانين النافذة بشكل عام حق المرور العابر لكافة السفن والطائرات، بحيث تشمل جميع السفن التجارية والسفن غير التجارية، وكذلك السفن الحربية على حد سواء، وفي ذات الإطار يتعين على السفن والطائرات التي تعبر من خلال مجال المضيق أن تعبر دون تباطؤ، وبدون أن تشكل أية تهديدات على السفن والطائرات المتواجدة في المضيق، وذلك في نطاق المحافظة على سلطات الدول الساحلية المطلية -المشاطئة- على المضيق

(١٧٤) علي حسين (١٩٨٢). أمن الخليج العربي. (رسالة ماجستير)، العراق: جامعة بغداد. ص ٢٠٦.

(١٧٥) سعيد المزروعى (٢٠٢٠). مرجع سابق. ص ٤٠.

وممراته، ويعتبر مخالفة تلك الأحكام والقواعد القانونية انتهاكاً لقواعد وأحكام القانون الدولي العام المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة، كما يتعين على كافة السفن والطائرات التي تعبر محيط المضيق أن تلتزم بالأنظمة والقواعد المعمول بها في هذا الشأن بشكل عالمي، وعلى الدول الساحلية المطلّة - المشاطئة- على مضيق هرمز والخليج العربي عدم عرقلة المرور العابر للسفن أثناء مرورها بالمضيق، وفي هذا الصدد يجب عليها إعلام السفن بأية مخاطر قد تهدد السفن والملاحة البحرية داخل مضيق هرمز أو أثناء التحليق فوق المضيق، ولا تملك الدول الساحلية المطلّة على مضيق هرمز منع حركة المرور عبر المضيق أو عرقلتها، وفي ذات السياق يتعين على الدول الساحلية المطلّة على المضيق أن تعمل على تهيئة الملاحة البحرية في مضيق هرمز للسفن، وذلك إعمالاً للقواعد القانونية الدولية النافذة في العالم، مع التأكيد على ضرورة عدم التفرقة أو التمييز بين جنسيات تلك السفن<sup>(١٧٦)</sup>.

وتؤكد الباحثة بأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م حددت سلطات التدخل في الخصومات السلمية أو من خلال التدخل العسكري، لأن مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة لديه سلطة اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لردع أية تهديدات قد تطال الملاحة البحرية في المضائق الدولية، وتتضمن هذه الإجراءات إجراء التدخل العسكري العاجل في حالة عدم فعالية الإجراءات الخاصة بالعقوبات الاقتصادية والسياسية.

### ملخص الفصل الثاني:

يعتبر مضيق هرمز من أهم المضائق الدولية على مستوى العالم، ومن أكثرها حركة لكافة السفن على اختلاف أنواعها، ويمثل مضيق هرمز ومنذ القدم ممراً مائياً هاماً على المستوى التجاري، وساهم في

(١٧٦) سلمى محمد (٢٠٠٩). مضيق هرمز. ص ١٠٧.

تطوير التجارة الدولية مما جعله محلاً لطمع الدول الأجنبية، ومحوراً للتنافس بين الدول ذات المصالح الحيوية في منطقة الخليج. كما اتضح أن ظهور واكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي كان السبب الرئيس في ارتفاع أهمية مضيق هرمز على اعتبار أنه الممر الوحيد للدول المطلة على الخليج العربي، كما تبين أن الأنظمة القانونية التي تنظم حركة الملاحة الدولية في إطار مضيق هرمز محل الدراسة تنقسم إلى نظامين أساسيين، حيث يتمثل الأول بنظام المرور البريء، وبموجب هذا النظام يكون للسفن حرية الملاحة طالما أنها لا تسبب أية أضرار يمكن أن تمس السلم والأمن للدولة الساحلية أو بنظامها الداخلي، وهذا المرور يشترط فيه أن يكون متوافقاً مع قواعد القانون الدولي، أما النظام الثاني فيتمثل بنظام المرور العابر، وبمقتضاه يتم ممارسة الملاحة البحرية بحرية، ويسعى هذا النظام إلى توفير آلية لعبور المضيق بالانسيابية والسرعة المطلوبة، وبدون أية تأخر في اجتياز المضيق، وصولاً إلى الجزء الآخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما خلصنا بأن مضيق هرمز يعد من فئة المضائق التي يتم استخدامها بشكل دولي، وتنظم عملية المرور به بموجب قواعد وأحكام القانون الدولي، حيث يربط مضيق هرمز بين بحرين عالميين وهما خليج عمان والخليج العربي، ووفقاً لذلك فإن الاتفاقيات الدولية واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م تسمح بالمرور عبر مضيق هرمز لجميع السفن والطائرات من خلال محيط هذا المضيق، وبالتالي فإن تعطيل الملاحة في هذا المضيق يعتبر خرقاً واضحاً لمعايير وقواعد الاتفاقيات والقوانين الدولية، كما كفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م تنظيم العبور عبر المضائق الدولية دون عوائق ومنها مضيق هرمز، لذلك فإن إغلاق المضائق الدولية يعد انتهاكاً للقانون الدولي.

وبعد الانتهاء من الفصل الثاني والذي تناول موضوع تنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي للبحار، نكون قد أجبنا على السؤال الأول من الدراسة وحققنا المطلوب من الهدف الأول، ومن ثم ننتقل إلى الفصل الثالث لبيان موضوع الخصومات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، والذي بدوره يجيب على التساؤل الثاني من أسئلة الدراسة ويحقق المطلوب من الهدف الثاني المشار إليه.

UNIVERSITI SAINS ISLAM MALAYSIA  
جامعة العلوم الإسلامية  
ISLAMIC SCIENCE UNIVERSITY OF MALAYSIA