

الفصل الثالث

الخصومات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها

تمهيد وتقسيم

لقد أولت الأحكام والقواعد القانونية في إطار القانون الدولي اهتماما بالغا بتنظيم الملاحة الدولية البحرية ومرورها عبر المضائق الدولية، وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية المنعقدة في هذا الشأن، ويأتي هذا التركيز والاهتمام للمكانة الهامة والكبيرة التي تحتلها المضائق البحرية على المستوى الدولي، وعلى وجه الخصوص في المجالات التجارية والاقتصادية والنقل البحري والعمليات العسكرية، وغيرها من المجالات المتنوعة (١٧٧).

وفي نفس السياق يُعد مضيق هرمز المعبر المائي الوحيد في منطقة الخليج العربي، وبالتالي يترتب على إقفاله أمام الملاحة البحرية الدولية أو عرقلتها؛ اعتبار منطقة الخليج العربي بحرا مغلقا لعدم ارتباطه بالبحار الأخرى، الأمر الذي يثير العديد من الخصومات الدولية، وعليه يمكن القول إن حماية الملاحة البحرية الدولية في مضيق هرمز مسؤولية مشتركة لدول منطقة الخليج العربي ودول العالم التي تستعمل المضيق في مرور سفنها التجارية والحربية، ولضمان حماية مصالحها بشكل عام في منطقة مياه الخليج العربي.

وفي هذا السياق تهدف الدراسة للإجابة على السؤال الثاني من أسئلة الدراسة والمتمثل بما هو مفهوم الخصومات الدولية البحرية التي تهدد الملاحة البحرية في نطاق مضيق هرمز وصورها؟ وما المسؤولية الدولية المترتبة عليها؟ وتحقيق الهدف الثاني من الدراسة من خلال تحديد مفهوم الخصومات الدولية

(١٧٧) سهيل الفتلاوي (٢٠٠٩). موسوعة القانون الدولي القانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص ٩.

البحرية التي تهدد الملاحة البحرية في نطاق مضيق هرمز، وبيان صور التهديدات والمسؤولية الدولية المترتبة عليها.

وعليه فإن الإلمام التام بموضوع الخصومات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها؛ يتطلب تناوله في ثلاثة مباحث، وذلك من خلال تسليط الأضواء على مفهوم الخصومات الدولية البحرية وأسبابها والمبادئ التي تحكمها في المبحث الأول، ومن ثم ننتقل إلى المبحث الثاني الذي نتناول فيه المسؤولية الدولية الناجمة عن إغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز، بينما نخصص المبحث الثالث لبيان التهديدات والمخاطر التي تواجه الملاحة الدولية في مضيق هرمز، وذلك وفقاً للترتيب والتفصيل التالي:

المبحث الأول: مفهوم الخصومات الدولية البحرية وأسبابها والمبادئ التي تحكمها

إن الخصومات الملاحة الدولية البحرية تعد نوعاً من أنواع الخصومات الدولية، ويسري بشأنها قواعد وأحكام القانون الدولي العام، وهي تعتبر من أقدم أنواع الخصومات الدولية، نظراً لأهمية البحار، واعتبارها من أهم مصادر الحياة، فالبحار مصدر للثروات الحية البحرية كالأسمك، ومن المصادر الرئيسية للثروات غير الحية كالمعادن.

وفي هذا الإطار نتناول موضوع ماهية المنازعات الدولية البحرية وأسبابها والمبادئ التي تحكمها في مطلبين، من خلال إلقاء الضوء على مفهوم الخصومات الدولية البحرية في المطلب الأول، ومن ثم نتناول موضوع أسباب الخصومات الدولية في إطار الملاحة البحرية والمبادئ التي تحكمها في المطلب الثاني، وذلك وفقاً للتفصيل والتقسيم الآتي:

المطلب الأول: مفهوم الخصومات الدولية البحرية

نتناول في هذا المطلب التعريف العام للخصومات الدولية، من خلال تسليط الضوء على تعريف الخصومات الدولية من منظور محكمة العدل الدولية، ومن ثم بيان تعريف الخصومات الدولية من منظور شرح وخبراء القانون الدولي العام، ومن ثم نتناول مفهوم الخصومات الدولية البحرية، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

أولاً/ التعريف العام للخصومات الدولية:

بداية تعرف محكمة العدل الدولية الخصومة - المنازعة - بأنها: حالة من الاختلاف في موضوع من موضوعات القانون أو الواقع، أو أنها عدم توافق أو تباين في وجهات النظر من وجهة نظر قانونية أو تضارب في المصالح بين شخصين (١٧٨).

وفي قرار آخر، عرفت محكمة العدل الدولية الخصومة على أنها حالة من عدم التوافق بشأن موضوع من الموضوعات المتعلقة بالقانون أو الوقائع، أي تعارض بين الآراء القانونية، أو المصالح المرتبطة بالأطراف، وإثبات الخصومة، فإنه يتعين إثبات أن موقع أحد الأطراف أو مطلبه يتعارض بشكل أو بآخر مع موقف أو مطلب الطرف الآخر، وأن موضوع وجود خصومة دولية من عدمه مسألة يمكن تحديدها بشكل موضوعي (١٧٩).

(١٧٨) ورد هذا التعريف عند نظر محكمة العدل الدولية لقضية الخاصة بمافروماتيس بين بريطانيا واليونان، وتتلخص بأن أحد الأفراد من الرعايا في اليونان كان يقطن في فلسطين خلال مرحلة تواجد الانتداب البريطاني، حيث اعتدت السلطات البريطانية على حقوق المواطن اليوناني، فنتج عن ذلك أزمة دبلوماسية، فهبت الحكومة اليونانية للتدخل للدفاع عن الحقوق المقررة لمواطنها، ولتوفير الحماية المطلوبة له، ولتحقيق ذلك لجأت حكومة اليونان إلى المحكمة العدل الدولية الدائمة، وأصدرت هذا الحكم بتاريخ ٣٠/٠٨/١٩٢٤م، واشتمل الحكم الصادر على التعريف المشار إليه، وليد عبد القادر. (٢٠١٦). المنازعات البحرية والقانون الدولي. (رسالة دكتوراه). الجزائر: جامعة مولود معمري. تيزي وزو. ص ١٦.

(١٧٩) وتتعين الإشارة إلى أن محكمة العدل الدولية أشارت إلى هذا التعريف في تعلق بنزاع حدودي بري وبحري بين حكومتي الكاميرون ونيجيريا، حيث يمكن إرجاع تفاصيل القضية الطلب المقدم في تاريخ ٢٩/٠٣/١٩٩٤م من قبل حكومة الكاميرون إلى المحكمة

وفي نفس السياق، قام شراح القانون الدولي وخبراء المنازعات الدولية، بتعريف الخصومة الدولية على أنها الخلاف الذي ينشأ بين دولتين بشأن موضوع قانوني أو بسبب مسألة أو حادث طارئ أو إجراء تم اتخاذه من أحد الدولتين، وأدى إلى حدوث حالة من التعارض في المصالح الاقتصادية أو العسكرية أو السياسية أو تغيير كبير في الظروف القائمة^(١٨٠). وأيضًا تعرف الخصومة الدولية بأنها حالة من عدم التوافق بشأن مسألة من المسائل القانونية أو الواقعية أو أنها حالة من الاختلاف والتعارض في الادعاءات أو الطلبات القانونية المختلفة، أو التباين والتعارض في المصالح بين دولتين^(١٨١).

ومن خلال استقراء وتحليل التعاريف أعلاه، يتضح أن مفهوم الخصومة الدولية يتضمن عناصر محددة، أولاً ظهور نزاع حول موضوع أو مسألة من المسائل القانونية أو الواقعية، وثانيًا تظهر الخصومة الدولية نتيجة تقديم ادعاءات أو احتجاجات حول مسألة من المسائل المختلف عليها بين دولتين أو أكثر، وثالثًا تظهر الخصومة الدولية في تقديم المطالبات أو الاحتجاجات ضد أشخاص مخولين، وفي مراكز ملائمة، أو أن يتم من خلال القنوات الدبلوماسية من خلال عملية تبادل الرسائل، ورابعًا أن تصرح الدولة عن اعتراضها على الادعاءات أو الاحتجاجات المقدمة^(١٨٢).

وردًا على ذلك ذهب الأستاذ الحساني إلى القول إنه بالرغم من ميثاق منظمة الأمم المتحدة الذي يستخدم مصطلح النزاع والموقف إلا أن الميثاق لم يتناول مضمون تعريف أي من المصطلحين النزاع والموقف، لكننا نستطيع التمكن من تمييزها بمداول محدد عن الآخر، مع الأخذ بالاعتبار أن ميثاق

الدولية، ترفع بموجبه دعوى ضد نيجيريا في نزاع يتعلق بمسألة السيادة على شبه جزيرة (باكاسي)، وطلبت من المحكمة أن تبشر موضوع تحديد المسار الحدودي البحري بين الدولتين في المنطقة التي لم يسبق أن رسمت فيها تلك الحدود في عام ١٩٧٥م. وليد عبد القادر. (٢٠١٦). المنازعات البحرية والقانون الدولي. ص ١٧.

(١٨٠) سموحى فوق العادة (١٩٧٣). الدبلوماسية الحديثة. لبيان. بيروت. دار النهضة العربية. ص ٣٥٧.

(١٨١) محمد حافظ غام (١٩٧٣). الوجيز في القانون الدولي العام. مصر. القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٥١١.

(182) Brownle Lan. (1979). *African Boundaries*, London, p 313.

الأمم المتحدة نص في المادة (٣٤) منه على أن مصطلح الموقف يدل على المرحلة السابقة على وجود الخصومة، وأشار إلى أن هذا الأمر لا يتحقق في كل الأوقات، حيث أن كل حالة نزاع بالتأكيد تنطوي على موقف، ولكن ليس كل موقف يؤدي حتمًا إلى نشوء نزاع (١٨٣).

وفي هذا السياق تعرف الباحثة مصطلح الخصومات الدولية: " بأنها كل خلاف بشأن مسألة من المسائل القانونية أو الواقعية أو المادية، تنشأ بين دولتين أو أكثر، بسبب إجراء يصدر من إحدهما، ويترتب عليه المساس بالمصالح الاقتصادية أو السياسية أو الاجتماعية أو السياسية أو القانونية أو التاريخية أو تعديل في الأوضاع الراهنة لدولة أو أكثر".

ثانياً/ تعريف الخصومات الدولية البحرية:

تعتبر الخصومات الدولية البحرية نوعاً من أنواع الخصومات الدولية، وبالتالي فهي تخضع لقواعد وأنظمة وأحكام القانون الدولي العام، لأنها تنشأ بين أشخاص القانون الدولي - بين دولتين أو أكثر- ويكون موضوع الخصومة أحد الموضوعات أو المسائل ذات الصلة الدولية، ولما كان من المقرر أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م قد قررت السماح للدول باللجوء إلى الأساليب السياسية والقضائية المحددة في الفصل السادس من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، مما يشير إلى وجود خصومات ذات طبيعة سياسية وقانونية حول استخدام البحار واستثمار مواردها (١٨٤).

(١٨٣) خالد حساني (٢٠١١). مدخل إلى حل النزاعات الدولية. الجزائر: بلقيس. ص ١٧.

(١٨٤) تجدر الإشارة إلى أن للمنازعات السياسية والمنازعات القانونية طرقاً خاصة لحلها، فالمنازعات السياسية لا يمكن تسويتها أو حلها إلا بواسطة الطرق السياسية، كالمفاوضات والوساطة والمساعي الحميدة والتحقيق والتوفيق، أما المنازعات القانونية فينحصر حلها بالوسائل القضائية كالتحكيم والحاكم القضائية، كما يمكن أن تحل بالطرق السياسية، كما أن اللجوء إلى الطرق السياسية لتسوية المنازعات القانونية البحرية يشير إلى وجود حالة من التوافق بين الدول المتنازعة، وقد لا تتم التسوية بناء على حل عادل، انظر: سهيل الفتلاوي (٢٠١٢). القانون الدولي للبحار. الأردن. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. ط ٢. ص ٢٧٠.

وفي السياق ذاته، يصعب تحديد الحد الفاصل بين تحديد وبيان الخصومات السياسية والخصومات القانونية، وخاصة إذا كانت الخلاف الدولي متعلقًا بأحد الموضوعات أو المسائل المرتبطة بالبحار، لأن الخصومات القانونية المتعلقة بإحدى موضوعات ومسائل البحار تعد من الخصومات والخلافات القانونية، ويتعين لتسويتها الاستعانة بالطرق والأساليب القانونية، فهذه الخصومات تنشأ إما من تطبيق قواعد وأحكام اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، أو أن تكون خصومات متعلقة بالحدود البحرية أو المناطق البحرية التي يتم الاستثمار فيها، أو خصومات تتعلق بحركة الملاحة البحرية الدولية، وهي تعد من فئة الخصومات الدولية ذات الصلة القانونية وليست ذات الصلة السياسية^(١٨٥).

وبالإشارة إلى نصوص وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، نجد أنها رسمت النهج والطرق التي يبعين على الدول اتباعها في حالة نشوء خصومة فيما يتعلق باستخدام واستغلال البحار في حالتين، الأولى ذات علاقة في تفسير اتفاقية قانون البحار، والثانية تتعلق في تطبيق اتفاقية قانون البحار.

وفي التطبيق العملي يعتقد بعض الباحثين في مجال القانون الدولي البحري أنه لا يوجد حد بين تفسير وتطبيق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، لأن أعمال الاتفاقية يتطلب تفسيرها ابتداءً، وتفسير الاتفاقية - سواء أكان من قبل الدول أو المنظمات الدولية أو المؤسسة القضائية الدولية- بطفو على المسرح الدولي في حالة حدوث اختلاف بين أشخاص القانون الدولي- وفي مقدمتهم الدول- في تفهم نصوص وقواعد وأحكام الاتفاقيات المراد تطبيقها في مسألة معينة،

(١٨٥) سهيل الفتلاوي (٢٠١٢). القانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص ٢٧٠.

وعليه فإن تفسير الاتفاقية ليس له أية قيمة قانونية إلا عندما يتعلق الموضوع في مرحلة تطبيقها على مسألة محل خصومة قائمة بين دولتين أو أكثر^(١٨٦).

وفي نفس السياق يرى البعض من خبراء وشرح القانون الدولي العام والمختصين بالقانون الدولي للبحار بأن تفسير الاتفاقيات مدلول يشير إلى وجود اختلاف بين دولتين أو أكثر في فهم واستيعاب مضمون مادة من المواد التي تتضمنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، فيتم التوافق بينهم على إحالة موضوع الخصومة الدولية البحرية إلى محكمة قانون البحار، أو إلى محكمة العدل الدولية، أو أي هيئة قضائية أخرى، أو إلى لجنة دولية لتفسير النص المتنازع عليه، وأن ظهور الخصومة الدولية البحرية حول تفسير النص القانوني تنشأ عندما يراد تطبيقه، بحيث لا يتفق الطرفان على تفسيره، ولهذا يمكن ملاحظة أنه في كثير من المسائل قد يندمج أو يتداخل تفسير النص مع تطبيقه^(١٨٧).

من جماع ما تقدم: يتبين أن طبيعة الخصومات الدولية البحرية تتصف بأنها نوع من أنواع الخصومات الدولية، على اعتبار أن الخصومة تنشأ بين أشخاص القانون الدولي العام، وسواء نشبت الخصومات بين الدول، أو قامت بين الدول والمنظمات الدولية، أو نشأت بين المنظمات الدولية ذاتها، كما تتميز الخصومات الدولية البحرية بأنها ذات صفة قانونية، وتبقى الخصومات الدولية البحرية محتفظة بالصفة القانونية رغم أن اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ أجازت أن يتم فضها وتسويتها بالطرق السياسية، تأسيساً على أن التباين والاختلاف وعدم التوافق المرتبط بتفسير الاتفاقية وتطبيقها،

(١٨٦) سعيد المزروعى (٢٠٢١). التنظيم القانوني الدولي للمناطق البحرية. مرجع سابق. ص ٢٢٣.

(١٨٧) سهيل الفتلاوي (٢٠١٢). القانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص ٢٧١.

أو النزاع على منظومة الملاحة البحرية، أو الخصومات المتعلقة بالحدود والمناطق البحرية، أو استخدام البحار واستثمارها (١٨٨).

وفي السياق ذاته فإن طبيعة الخصومات البحرية بشكل عام، والخصومات البحرية المرتبطة بالملاحة عبر مضيق هرمز تحتاج إلى وسائل معينة وأدوات خاصة، وذلك بسبب أن العلوم والمعارف البحرية كثيرة ومتعددة، ومعظم الخصومات البحرية الدولية تمتاز بأنها من فئة الخصومات العلمية والفنية، الأمر الذي يحتاج إلى تسويتها وحلها بوسائل وطرق خاصة تتناسب مع هذه الطبيعة، مع الأخذ بعين الاعتبار أن الخصومات البحرية الدولية يمكن تسويتها وحلها من خلال تطبيق قواعد وأحكام اتفاقية قانون البحار الصادرة ١٩٨٢، حيث أن الخصومات الدولية قابلة لأن يتم حلها بالاستعانة بالقواعد العامة أو الخاصة، فاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م تجيز لأشخاص القانون الدولي العام بأن يباشروا تسوية الخصومات الدولية البحرية بإعمال القواعد العامة التي قررها القانون الدولي لحل الخصومات الدولية، وعلى الخصوص الوسائل المشار إليها في ميثاق الأمم المتحدة، أو الطرق الخاصة التي نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م (١٨٩).

وعليه تؤكد الباحثة بأن الخصومات الدولية البحرية القانونية، ومنها الخصومات البحرية الدولية المرتبطة بالملاحة عبر مضيق هرمز هي: تلك الخصومات التي يكون أطرافها على تباين بشأن تطبيق وإعمال نصوص وقواعد وأحكام اتفاقية قانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م أو تفسيرها، ويمكن الاعتماد في تسويتها على القواعد القانونية الدولية.

(١٨٨) سعيد المزروعى (٢٠٢١). التنظيم القانوني الدولي للمناطق البحرية. مرجع سابق. ص ٢٢٣.

(١٨٩) نفس المرجع السابق. ص ٢٢٣.

المطلب الثاني: أسباب الخصومات الدولية في إطار الملاحة البحرية والمبادئ التي تحكمها

في إطار هذا المطلب نتناول الأسباب التي تؤدي إلى ظهور الخصومات الدولية في إطار الملاحة البحرية، من خلال إبراز الضوء على الأسباب التي تؤدي إلى حدوث الخصومات الدولية البحرية، ومن ثم بيان المبادئ التي تحكمها، وذلك وفقاً للتفصيل الآتي:

أولاً/ الأسباب التي تؤدي إلى ظهور الخصومات الدولية في إطار الملاحة البحرية:

في الإطار الجغرافي تحتل البحار والمحيطات نسبة (٧١٪) من مساحة سطح الكرة الأرضية، لذلك ارتبطت مصالح الدول بالبحار والمحيطات منذ فجر التاريخ، وتزايدت هذه الأهمية والمكانة مع تطور التكنولوجيا التي أدت إلى اكتشاف الثروات الحية وغير الحية في البحار، وتطور الملاحة الدولية البحرية، مما ترتب عليه نشوء المخاصمات الدولية البحرية المختلفة (١٩٠).

ومن أهم الأسباب التي تؤدي إلى نشوء الخصومات البحرية الدولية بشكل عام، الخصومات الدولية في إطار الملاحة الدولية البحرية المرتبطة بمضيق هرمز الآتي:

١. أسباب تتعلق بالشؤون الإيديولوجية:

في ضوء الأفكار والقواعد التي بنيت عليها القواعد التقليدية للقانون الدولي العام، بما في ذلك التعسف المبني على استعمال القوة في إطار العلاقات الدولية، وانتهاج سياسات القوة والامتيازات، وحرص الدول الكبرى القوية بأن تحافظ عليها، وكذلك وجود الإيديولوجيا القائمة على النفوذ والهيمنة، بسبب تقسيم الدول في العالم إلى دول كبرى قوية ودول العالم النامية أو الثالثة، وهذه الأمور تعد من أهم الأسباب التي أدت إلى تدهور العلاقات الدولية، وقيام أسباب الخصومات الدولية.

(190) Ravin, MOM. March- December. (2005). *Law of the Sea. Maritime Boundaries and Dispute Settlement Mechanisms*. United Nations: The Nippon Foundation Fellow. Germany. p.4.

وفي سياق الخصومات الدولية البحرية نجد أن العديد من الدول الكبرى والقوية تصر على حق القيام بعمليات الاستخدام والاستثمار المختلفة في مياه أعالي البحار والمضايق البحرية - من منطلق مبدأ حماية مصالحها الاقتصادية والسياسية- مما أثار العديد من الخصومات البحرية الدولية في مناطق عدة من قارة آسيا وأوروبا، تتراوح مكانها بانتظار حلها، وهذا الوضع يعد من أهم الأسباب المؤدية إلى نشوء الخصومات والتوترات الدولية.

٢. أسباب تتعلق بالشؤون الديمغرافية:

تعتبر العوامل والأسباب الديمغرافية سبباً رئيسياً من أسباب نشوء الخصومات الدولية البحرية، وبشكل خاص حول مسألة من له الحق في استثمار واستخدام ما تتضمنه البحار والمحيطات من مختلف المصادر الغذائية، حيث كان موضوع المصائد المخصصة للأسماك ولا يزال من أهم أسباب قيام الخصومات الدولية البحرية بين الدول، وتجدر الإشارة إلى أن فكرة إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة كان نتيجة لذلك (١٩١).

٣. أسباب ترتبط بالشؤون الاقتصادية:

تعد العوامل الاقتصادية من أهم الأسباب التي تؤدي إلى نشوء الخصومات الدولية بشكل عام، والخصومات الدولية البحرية بشكل خاص، وذلك نتيجة ما تحتويه البحار والمحيطات من عوامل للحياة، ومصادر للتحكم والقوة والطاقة (١٩٢). وفي نفس السياق يتضح من المؤتمر الثالث حول قانون البحار - وعلى وجه الخصوص الدورة المنعقدة في كراكاس في العام ١٩٧٤م - أنه ناقش الأثر

(١٩١) غسان هشام (٢٠٠٤). حرية صيد الأسماك في أعالي البحار في القانون الدولي العام. الأردن: دار وائل للنشر. ص ١٠٢.

(١٩٢) عبد القادر محمد (٢٠٠٨). النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م. مصر.

القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٢٢.

الاقتصادي للاستثمارات في منطقة قاع البحار، وخلصت الدراسات التي أعدتها الأمانة العامة للأمم المتحدة ومنظمة UNCTAD إلى أن عملية الاستخراج وإنتاج المعادن من منطقة قاع البحار لن يحدث أي تأثير على الأسواق العالمية خلال العشرة السنوات الأولى، ولكن هذا الوضع قد يتغير في غضون السنوات القليلة القادمة، إن لم يتم تنظيم المسألة من قبل السلطات الدولية، كما سلط التقرير الأضواء على استغلال واستثمار منطقة أعماق البحار، وتوصل إلى نتيجة مفادها أن الدول الكبرى هي المستفيدة من هذه العمليات في المقام الأول، علمًا بأن الآثار الاقتصادية التي سوف تترتب بحق الدول النامية المصدرة لها ستكون وخيمة، نظرًا لكونها تعتمد في دخلها الاقتصادي على هذا النوع من العمليات الإنتاجية (١٩٣).

وتوصلت الباحثة إلى أن الوضع القائم يثير الجدل بين الدول النامية والدول الكبرى المتقدمة حول استثمار واستغلال مياه البحار والمحيطات بين مقترحات ومقترحات متقابلة، ويتبين من هذا الوضع التهاب الساحة الدولية، وصعوبة تجنب الخصومات الدولية في المستقبل، الأمر الذي يتطلب وجود تنظيم دولي ينظم ويحكم هذا النشاط والاستثمار، وهو ذات الموضوع الذي أشار إليه القائمون على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨١م في الجزء الحادي عشر منها، والذي تتضمنه التعديلات في العام ١٩٩٤م.

٤ . أسباب لها علاقة بالطبيعة الجغرافية والجيولوجية:

يعد ترسيم المناطق وفقًا للعوامل الجغرافية والجيولوجية من القضايا التي كانت ولا تزال محل خلاف بين العديد من الدول التي تشترك في الخصومات، وخاصة في تعيين المناطق البحرية، حيث

(193) UN DOC, A/CONF.62.25.

تشكل هذه المناطق عقبة أمام الجهات القضائية الدولية، وأمام الوصول إلى حسم الخصومات المعروضة عليها، نتيجة تداخلها مع العوامل الجغرافية والجيولوجية.

٥. الأسباب المتعلقة بتنظيم الحدود البحرية:

تتعلق هذه الأسباب بالموضوعات المرتبطة بتعيين الحدود البحرية، بما فيها الفشل في تحديد مسار الخط الحدودي بدقة، أو أن تطالب الدول بالبطلان أو عدم الصحة بشأن اتفاقية الحدود، أو أن تطعن في قرار التحكيم المتعلق بمسألة تعيين الحدود، أو أن يكون هناك عدم اتفاق حول تفسير أو أعمال الاتفاقيات أو القرارات الصادرة عن هيئات التحكيم التي تنظم المناطق الحدودية، وأيضاً فقد توجد أسباب تؤدي إلى نشوء الخصومات الدولية البحرية تتعلق بعمليات تخطيط وتحديد الحدود وإعداد الخرائط، وتطفو هذه الحالة على الساحة الدولية عند قيام إحدى الدول بإرادتها المنفردة، وبغياب الدول الأخرى، بعمليات تخطيط المناطق الحدودية البحرية أو عندما تتجاوز لجنة التخطيط حدود صلاحيتها الموكلة إليها - عندما تكون قد فوضت من قبل الدول أطراف الخصومة - صراحة أو ضمناً، أو عند وجود أخطاء في عمليات التخطيط، أو وجود أخطاء في الخرائط التي تم إعدادها من قبل لجنة التخطيط، أو من أي طرف تم تكليفه بإعداد الخرائط، أو عند غياب نص صريح أو ضمني بشأن نتائج أعمال لجنة التخطيط الجهة المكلفة، ومدى اعتبارها نهائية أو ملزمة (١٩٤).

ثانياً/ المبادئ التي تحكم الخصومات الدولية في إطار الملاحة البحرية:

(١٩٤) فيصل عبد الرحمن طه (١٩٩٩). القانون الدولي ومنازعات الحدود. مصر. القاهرة: دار الأمين للنشر. ط ١٠٦.٣ وما بعدها.

في الأصل كان استخدام عامل القوة الوسيلة الوحيدة في حل الخصومات الدولية، وقد اعتمدت قواعد القانون الدولي التقليدي مبدأ استخدام القوة على أساس مبدأ السيادة المطلقة، لأن الحرب كانت تقوم على القتال المسلح بين الدول للتغلب على وجهة النظر والآراء السياسية (١٩٥).

ومن خلال تتبع مراحل التطور التي صاحبت قواعد وأحكام القانون الدولي التقليدي، والمبادئ التي تزامنت مع هذا التطور، والمتعلقة بموضوع حل الخصومات الدولية بشكل عام، والخصومات الدولية البحرية بشكل خاص، يتبين أن المبادئ التي تحكم الخصومات المرتبطة بالأنشطة الدولية البحرية، والتي منها الملاحة البحرية الدولية في المضائق الدولية تستند على مجموعة من المبادئ الرئيسية، وفقاً للتفصيل الآتي:

المبدأ الأول/ مبدأ الامتناع عن استعمال القوة أو التهديد بها لحل الخصومات الدولية البحرية:

يعد مبدأ عدم استعمال واستخدام القوة في حل الخصومات الدولية بين الدول، أحد المبادئ الجديدة نسبياً مقارنة بفترة طويلة مرت بها العلاقات الدولية، حيث كانت القوة تخلق الحق وهي التي تحميه، وتعتبر الحرب حقاً مطلقاً للدول، وهي لصيقة بها، بناء على مبدأ السيادة والمساواة بين أعضاء المجتمع الدولي (١٩٦).

واستمر منطق استخدام عنصر القوة قائماً إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى، على الرغم من محاولات وجهود منظمة عصبة الأمم لتحريم استعمال القوة، لتجعل منه في نهاية المطاف حقاً مقيداً، حيث قررت المادة رقم (١٢) من ميثاق منظمة عصبة الأمم الدول على إخضاع خصوماتها التي قد

(١٩٥) شارل روسو (١٩٨٢). القانون الدولي العام. لبنان. بيروت: المطبعة الأهلية للنشر. ص ٣٣٥.

(١٩٦) غبار عبد الحميد (٢٠٠٨). تسوية المنازعات الإقليمية العربية بالطرق السلمية في إطار ميثاق جامعة الدول العربية. الجزائر: دار

هومة. ط ٢. ص ١٥٨.

تشكل تهديدا على السلم والأمن الدوليين إلى أنظمة التحكيم أو التسوية القضائية أو إحالتها إلى مجلس العصبة (١٩٧).

وخلاصة القول فإنه يتضح أنه في إطار عصبة الأمم كان على الدول الأعضاء ألا تلجأ إلى الحرب — والتي تعد أعلى مراتب استخدام القوة — قبل انتظار ثلاثة أشهر على صدور الأحكام في الخصومات المطروحة على الجهات المختصة سواء في إطار نظام التحكيم أو القضاء الدولي أو غير ذلك.

إلا أنه وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية العام ١٩٤٥م، وإنشاء منظمة الأمم المتحدة، التي أصبحت أداة للحفاظ على الأمن والسلم الدوليين، وترتب على ذلك تحريم استخدام القوة خارج إطار الأمم المتحدة والبتها، وهو ما أكدته ميثاقها إعمالاً لمقتضيات المادة الأولى منه (١٩٨).

وفي نفس السياق أكد الإعلان رقم (٢٢/٤٢) الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في الثامن عشر من شهر ديسمبر ١٩٨٧م، على كل دولة من الدول واجب عدم استخدام القوة في إطار علاقاتها الدولية أو التهديد بها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقرار السياسي لأي دولة أخرى، وفي حالة حدوث ذلك، فإن الأمر يشكل انتهاكاً لقواعد وأحكام القانون الدولي، وميثاق الأمم المتحدة، ويؤدي لقيام المسؤولية الدولية، وتجدر الإشارة إلى أن مبدأ الامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها في العلاقات الدولية يعد من المبادئ العالمية، ومن المبادئ الملزمة دون النظر للنظام السياسي أو الاقتصادي أو الاجتماعي أو الثقافي لكل دولة، كما لا يسمح هذا المبدأ بأن تفسر الدول القواعد والأحكام القانونية الدولية على هواها فيما يتعلق بمسألة استخدام القوة المسلحة ضد دولة أخرى، على

(١٩٧) المادة رقم (١٢) من ميثاق منظمة عصبة الأمم

(١٩٨) المادة رقم (١) من ميثاق الأمم المتحدة.

أساس من الافتراضات والتوقعات، وفي المقابل يشكل أي إخلال بهذا المبدأ العودة إلى الوراء، والعودة إلى مبدأ سيادة القوة في العلاقات الدولية عوضاً من زيادة قوة القانون (١٩٩).

المبدأ الثاني/ مبدأ تسوية الخصومات الدولية البحرية بالوسائل السلمية:

إن مدلول مبدأ تسوية الخصومات الدولية بالطرق السلمية يراد به أن تتخذ الدول مجموعة من الإجراءات والخطوات اللازمة للسيطرة على الخصومات القائمة، ومحاوله عدم تفاقمها، حتى لا يتعقد الوضع، ويؤدي إلى نشوب الصراعات المسلحة، وذلك باستخدام الوسائل والأدوات السلمية وحدها، مع الحفاظ على حق الدول في المفاضلة بين الطرق الودية المتاحة وفقاً لمبادئ العدالة والقانون الدولي المتوفرة (٢٠٠).

وقد تم تبني هذا المبدأ من خلال ميثاق عصبة الأمم، ومن أجل تفعيل هذا المبدأ، تم إنشاء آلية قانونية لتجسيده في التطبيق العملي، والتي تمثلت في إنشاء محكمة العدل الدولية، والتي كان لها الفضل في تصدير الأحكام القضائية الدولية، كما كانت لها مكانة مهمة في سياق الخصومات الدولية البحرية، وفي نفس السياق تؤكد المبادئ التي اعتمدها ميثاق الأمم المتحدة على ضرورة التسوية السلمية للخصومات الدولية، ولهذا تم توفير العديد من الآليات كان من أهمها: إنشاء محكمة العدل الدولية، كما أن مبدأ التسوية للخصومات ينطبق على جميع الخصومات الدولية دون استثناء، وليس على الخصومات الدولية البحرية فقط، والتي من شأن استمرارها أن تعرض حفظ السلم والأمن الدوليين

(١٩٩) سعد عمر (٢٠١٢). الوجيز في حل المنازعات الدولية. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية. ص ٢٣.

(٢٠٠) سعد عمر (٢٠١٢). مرجع سابق. ص ٢٦.

للخطر، كما يسري مبدأ تسوية الخصومات الدولية البحرية بالوسائل السلمية على كافة الخصومات ذات الخطورة الأقل (٢٠١).

وتؤكد الباحثة على أن ميثاق منظمة الأمم المتحدة وسع من نطاق المبدأ ليشمل العديد من الأحكام واللوائح الخاصة في إطار العلاقات الدولية بين أشخاص القانون الدولي، وعلى وجه الخصوص في العلاقات بين الدول.

المبدأ الثالث: مبدأ حسن النية في حل الخصومات الدولية البحرية والمساواة بين الدول:

في التطبيقات العملية، وجدنا أن من الحلول الأولى التي لجأت لها الدول التي توجد بينها خصومات دولية فيما يتعلق بالشؤون البحرية الدولية، هي حل هذه الخصومات الدولية بالوسائل السلمية التي يقرها القانون الدولي العام، من خلال إعمال الأحكام والقواعد العامة، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة (٢٧٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ م على أنه: "لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون في حسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم بهذا الميثاق"، وهذا يعني أن حسن النية هو العامل الأساسي في تسوية المنازعات الدولية" (٢٠٢).

وتؤكد الباحثة بأنه على الرغم من أن النوايا الحسنة هي مسألة ومشكلة داخلية يصعب معرفتها، إلا أن من شأن إعمال الطرق التي أشارت إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ م أن تساعد الدول الراغبة في تسوية الخصومات البحرية الدولية من خلالها، أو أن تقوم باتخاذ هذه الوسائل

(٢٠١) الفقرة الثانية والثالثة من المادة (٥٢) من ميثاق منظمة الأمم المتحدة.

(٢٠٢) الفقرة الثانية من المادة (٢٧٩) من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ م.

ستارًا لفرض إرادتها والسيطرة على الدول الأخرى، وأن عدد هذه الوسائل يساعد الدول على الاستعانة بها للوصول إلى تسوية ترضيها.

أما بالنسبة لمبدأ المساواة بين الدول، فهذا يعني أن جميع الدول - بغض النظر عن قدرتها وقوتها العسكرية- تكون متساوية في استخدام واستثمار البحار والمحيطات للحصول على الحقوق، ومباشرة الالتزامات المقررة عليها، ومن أمثلة حالات المساواة التي وردت باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م؛ أن الدول غير المطلة على البحار - الساحلية- تكون متساوية مع الدول الساحلية الأخرى، من حيث استثمار المياه واستخدامها والمرور فيها.

وقد تم ذكر العديد من النصوص والأحكام في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تتطلب المساواة بين الدول في استثمار البحار بشكل صحيح، وعليه يتضح أن الخصومات الدولية البحرية تعد من فئة الخصومات القانونية الدولية، وبالتالي يمكن اللجوء إلى الطرق السياسية في حلها، وتهمين على هذه الخصومات الصفة العملية في العديد من جوانبها (٢٠٣).

وخلاصة القول فإن الخصومات الدولية البحرية تعد من المسائل التي لا جدال في وجودها في إطار الساحة الدولية (٢٠٤)، لأنها تنطو بالمجال الاقتصادي والقانوني المكون للمجتمع الدولي (٢٠٥)، وهي ظاهرة شائعة، ولا تعد من المسائل المستجدة، لأن الخصومات الدولية البحرية توجد بشكل منطقي

(٢٠٣) سهيل الفتلاوي (٢٠٠٩). القانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص. ٢٧٣.

(٢٠٤) أحمد أبو الوفا (٢٠٠٩). القانون الدولي والعلاقات العامة. مصر. القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٢٧٣.

(٢٠٥) عبد الكريم علوان (٢٠١٠). الوسيط في القانون الدولي العام. القانون الدولي المعاصر. الأردن. عمان: دار الثقافة للنشر

والتوزيع. الكتاب الثاني. ص ١٧٩.

نتيجة قيام العلاقات الدولية بين أشخاص القانون الدولي- الأطراف في الخصومة الدولية- أو لوجود المصالح المشتركة بشأن موضوع الخصومة (٢٠٦).

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية الناجمة عن إغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز

بشكل عام للمسؤولية الدولية عدة عناصر يجب توافرها من أجل فعالية وسريان نظامها القانوني، وتمثل هذه العناصر بضرورة وجود فعل أو سلوك تترتب عليه هذه المسؤولية، ووجود شخص من أشخاص القانون الدولي يتم إسناد هذا الفعل إليه، مما يؤدي في النهاية إلى توفر أثر لثبوت المسؤولية الدولية (٢٠٧). وفي هذا الإطار نتناول في هذا المبحث موضوع المسؤولية الدولية عن إغلاق وإعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز في مطلبين: من خلال إلقاء الضوء على قواعد وأركان المسؤولية الدولية عن إغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز في المطلب الأول، ومن ثم نتناول موضوع المسؤولية الدولية عن إغلاق وإعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز في المطلب الثاني، وذلك وفقاً للتفصيل والتقسيم الآتي:

المطلب الأول: قواعد وأركان المسؤولية الدولية عن إغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز

نتناول في هذا المطلب موضوع قواعد وأركان المسؤولية الدولية في إطار إغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز، وذلك من خلال تسليط الأضواء على مفهوم المسؤولية الدولية، ومن ثم بيان أركان المسؤولية الدولية، وذلك وفقاً للآتي:

(٢٠٦) محمد مولدي (١٩٨٥). تسوية المنازعات في اتفاقية الأمم المتحدة- قانون البحار الجديد والمصالح العربية. تونس: المنظمة العربية للتربية والثقافة والتعليم. ص ٢١.

(٢٠٧) محمد الدقاق ومصطفى سلامة (١٩٩٨). القانون الدولي المعاصر. مصر. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية. ص ٣٠١.

أولاً/ مفهوم المسؤولية الدولية:

يقصد بالمسؤولية الدولية وفقاً للمدلول التقليدي العلاقة بين شخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي، وهي الدولة التي تدعي أن ضرراً قد أصابها من سلوكيات أو أفعال وأنشطة صادرة من دولة أخرى، ومن ثم تطالب بتعويض لها لكي يجبر الأضرار التي أصابتها (٢٠٨).

ولا تختلف المسؤولية الدولية عن المسؤولية المقررة للأشخاص الناتجة عن المسؤولية المدنية، فالأشخاص يكونون مسؤولين مسؤولية كاملة إذا كان القانون يلزمهم بتحمل التعويضات المترتبة عن الأضرار التي لحقت بالآخرين بفعلهم أو بفعل الأشخاص التابعين لهم، والمسؤولية القانونية قد تكون دولية في مواجهة أشخاص القانون الدولي العام ومنها الدول، ولا تنشأ إلا لمصلحتها، وهذا بسبب العمل أو تجنب العمل الذي يترتب عليه ضرر يوجب التعويض، ويتطلب تقرير المسؤولية الدولية ضرورة صدور أحكام قضائية أو قرارات من الجهات الدولية المختصة في القضاء والتحكيم الدولي، شريطة أن تكون تطبيقاً لقواعد وأحكام القانون الدولي.

وتعتقد الباحثة أن تأسيس المسؤولية الدولية هو نتيجة منطقية لتمتع الدول بمبدأ السيادة الكاملة، أسوة في ذلك بالأشخاص، والأشخاص لا يسألون عن أعمالهم وتصرفاتهم إلا إذا أثاروها وهم بكامل حريتهم في التصرف.

ويعرف أحد خبراء القانون الدولي بأن المسؤولية الدولية هي: الناشئة عن فعل أو عمل ارتكبه أحد أشخاص القانون الدولي، ويعد انتهاكاً للالتزام بموجب القانون الدولي العام، وتسبب بضرر لشخص دولي آخر، وإن الغاية منها تعويض الضرر الناجم عن هذا العمل من ضرر، وأشارت منظمة الأمم

(٢٠٨) ج أ تونكين (١٩٨٢). القانون الدولي العام. مصر. القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب. الطبعة الأولى. ص ١٧.

المتحدة في تقريرها الصادر في العام ٢٠٠٢ على أن اللجنة المختصة استخدمت المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال والتصرفات غير المشروعة دولياً، حيث تم الإشارة بالفقرة الرابعة من المادة (٥٧) من الميثاق إلى الأوضاع التي تكتسب بموجب المنظمة الدولية صفة الفاعل، وينسب فيه المسؤولية إلى الدول، نتيجة مشاركتها في سلوك أو تصرفات المنظمة (٢٠٩).

وفي السياق ذاته نجد أن لجنة هيئة التحكيم وفي إطار تداولها قضية ينر أشارت إلى أن الدولة تتحمل المسؤولية الدولية إذا أخفق أحد أعضائها أو ممثليها في أداء الالتزامات الدولية المنوطة بالدولة، ونتج عن هذا الإخفاق حدوث أضرار بالأشخاص أو الأموال الأجنبية المتواجدة على إقليمها" (٢١٠). ومن المهم أن نلاحظ أن مفهوم المسؤولية الدولية قد تطور، وأن تلك المسؤولية لها صور عديدة، منها ما يتعلق بفكرة الحق في المسؤولية، لدرجة أنها تشمل كل من يتسبب في فعل الإضرار، وإلزامه بالتعويض عنها، وقد تكون المسؤولية الدولية مسؤولية مطلقة، وتشمل كافة التصرفات المشروعة التي يترتب عليها حدوث فعل الإضرار الموجب للتعويض عنها، وهناك ظروف تسمح لأي شخص بالمطالبة بالمسؤولية مباشرة دون وساطة من أحد أشخاص القانون الدولي (٢١١).

وتعرف الباحثة المسؤولية الدولية بأنها: "عبارة عن مجموعة من الأحكام القانونية التي تسري على الأشخاص المتمتعين بالصفة الدولية عند إقترافهم سلوكاً أو فعلاً يشكل مخالفة للالتزامات الدولية، وينتج عنه إلحاق ضرر بشخص آخر من أشخاص القانون الدولي العام".

ثانياً/ أركان المسؤولية الدولية:

(٢٠٩) سعيد سالم (٢٠٢٠). مرجع سابق. ص ٣٨.

(٢١٠) رجب متولي ومنال غانم (٢٠٠٣). ملف التعويضات المصرية من إسرائيل. مصر. القاهرة، دار الشروق. ص ٥٨.

(٢١١) حسام خضر (٢٠١٨). الأبعاد السياسية والاستراتيجية لمضيق هرمز. مرجع سابق. ص ١٢٤.

تتجسد عناصر المسؤولية الدولية في ثلاث أركان، حيث يتمثل الركن الأول في عدم مشروعية الفعل أو الإخلال بالتزام دولي، أما الركن الثاني فيتمثل بإسناد التصرف أو السلوك غير القانوني (غير المشروع)، أما الركن الثالث فيتمثل بالضرر، وهذا ما سوف نتناوله بالتفصيل وعلى النحو الآتي:

الركن الأول/ عدم مشروعية الفعل أو الإخلال بالتزام دولي:

من شروط المسؤولية الدولية أن يكون التصرف أو السلوك المتسبب في الضرر غير قانوني، ويتعارض مع أحكام ومبادئ القانون الدولي العام، كما يتعين أن يكون السلوك أو التصرف مخالفاً لمطلوبات قواعد القانون الدولي، فالسلوك غير القانوني يمكن أن يصدر أو يرتكب من أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام، وقد يكون هذا التصرف أو السلوك إيجابياً، في حالة حدوث أثر مباشر ومحظور بموجب قواعد القانون الدولي العام، كما قد ينشأ مثل هذا التصرف أو السلوك بصورة سلبية، وذلك في حالة الامتناع عن القيام بالتصرفات التي تتطلبها قواعد وأحكام القانون الدولي العام^(٢١٢).

الركن الثاني/ إسناد التصرف أو السلوك غير القانوني (غير المشروع):

يتطلب إثبات المسؤولية الدولية إسناد العمل أو التصرف غير القانوني (غير المشروع) الذي يتسبب بالضرر إلى الدول أو إلى أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام، ولإدراك مسؤولية المنظمة الدولية فإن الأمر يتطلب إسناد العمل أو التصرف غير المشروع لأحد أشخاص القانون الدولي، والذي يلتزم بدوره بإصلاح الضرر، والتعويض عن السلوك غير المشروع الذي تسبب في حدوث الضرر^(٢١٣).

(٢١٢) حسام خضر (٢٠١٨). الأبعاد السياسية والاستراتيجية لمضيق هرمز. مرجع سابق. ص ١٢٧.

(213) Abdul Salam, A1971, *Contraindications criminal responsibility*. (Cairo: Arab Organization, for Education, Culture and Science,) p p. 53- 55.

ومنظورًا على هذا النحو، ترى الباحثة أن المعول عليه إذن هو أن يكون هنالك تصرف أو سلوك غير قانوني أو تصرف أو عمل غير مشروع ينسب إلى إحدى الدول باعتبارها شخصًا من أشخاص القانون الدولي العام، وبالتالي لا يكون مهمًا البحث عن كيفية ارتكاب التصرف أو السلوك الذي ترتب عليه عدم الالتزام بقواعد وأحكام القانون الدولي العام (٢١٤).

الركن الثالث: الضرر

لا توجد المسؤولية الدولية إلا إذا تسبب التصرف أو السلوك غير القانوني أو غير المشروع بضرر أصاب الغير، ويقصد بالضرر الخسارة التي يتكبدها الغير سواء كان شخصًا طبيعيًا أو اعتباريًا، أم شخصًا من أشخاص القانون الدولي العام نتيجة تصرف أو سلوك غير مشروع، وركن الضرر من العناصر الأساسية في قيام المسؤولية الدولية (٢١٥).

المطلب الثاني: المسؤولية الدولية عن إغلاق أو إعاقه الملاحة البحرية في مضيق هرمز

هددت الجمهورية الإيرانية مرارًا وتكرارًا بأنها سوف تقوم بإغلاق مضيق هرمز إذا قامت الولايات المتحدة الأمريكية أو حلفائها بأي عملية عسكرية تستهدفها، ويذهب البعض إلى التركيز على الجوانب القانونية لهذه التهديدات، وقد أكد الخبراء في الشؤون القانونية والدولية أن مضيق هرمز - وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولي الصادر في عام ١٩٨٢ - يعد مضيقًا مائيًا دوليًا، وهذا الوصف لا يخول الدول الساحلية (المشاطة) المطلة على مضيق هرمز أو يمنحها الحقوق السيادية الكاملة عليه، ولا يحق لها إغلاق المضيق، أو أن تتدخل في حرية الملاحة البحرية عبر مياهه، أو أن تعوق أو

(٢١٤) حسام خضر (٢٠١٨). الأبعاد السياسية والاستراتيجية لمضيق هرمز. مرجع سابق. ص ١٢٧.

(٢١٥) نفس المرجع. ص ١٢٧.

تمنع السفن من استعمال المضيق أو الملاحة بجميع أجزائه، بغض النظر عن هوية السفينة المارة أو طبيعة مهمتها، سواء كانت عسكرية أو مدنية، وفي أي حال من الأحوال، ومهما كانت الظروف (٢١٦).

في حين تؤكد دراسة ممارسة عملية المرور العابر عبر مياه مضيق هرمز ما يتم ملاحظته بشكل عام عند المرور عبر مياه البحر الإقليمي، ومفاد ذلك أن القواعد التشغيلية التي تشير إلى إمكانية إغلاق مضيق هرمز لعوامل أو أسباب تتعلق بالسلامة، والتي توجب الالتزام بالحصول على ترخيص أو إذن بمرور السفن العسكرية؛ لا يحظى من حيث التنفيذ الفعلي والملموس، ما لم يكن هناك حالة نزاع فعلية، سواء كانت الخصومة كامنة أو معلنة بين الدول الساحلية المطلة على مضيق هرمز وبين دولة علم السفينة التي تريد أن تعبر مياه المضيق، وتعد هذه القواعد أو الإجراءات من التدابير الاستثنائية، التي يتوجب إعمالها وقت الحاجة وفي أضيق الحدود، وتطبيقاً لذلك نجد أنه قد عبرت العديد من السفن الحربية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وبلدان أخرى لمياه مضيق هرمز أثناء حرب الخليج التي اندلعت في العام ١٩٩٠م، والحصول على إذن مسبق، كما لم يصدر عن الدول الساحلية (المشاطئة) المطلة على مضيق هرمز أي اعتراض أو رد فعل معينة، ولم يصدر عنها تعليق بشأن هذا المرور.

وفي ذات السياق لم تبادر الجمهورية الإيرانية في إغلاق مضيق هرمز رغم التهديدات المتكررة، كرد فعل بشأن مجموعة العقوبات الاقتصادية التي قررها المجتمع الدولي عليها، إلا أنه في بعض الحالات المحدودة كانت هناك سلوكيات لمنع الملاحة، إلا أن هذا السلوك كان متصلاً بحدوث معين، ومع ذلك، نجد أن الطرف الآخر كان يرفض هذا السلوك وبصورة صريحة وبشكل مستمر، كما تم تبرير هذه

(٢١٦) قيس إبراهيم (٢٠٠١). الفئار للقانون الدولي للبحار. مرجع سابق. ص ٨٧.

التصرفات على أنها رد فعل على انتهاك القواعد الداخلية الوطنية، وهذا الموقف يدل على إدراك الحكومة الإيرانية أن إغلاق مضيق هرمز لا يمكن أن يكون له مبرر، ومهما كانت الأسباب أو الدوافع إلى ذلك. ومن التطبيقات العملية الحديثة في هذا المجال قيام السلطات الإيرانية باحتجاز الناقل البريطانية ستينا إمبيرو، في ميناء بندر عباس خلال الفترة من (٢٠/٠٧/٢٠١٩م) ولغاية (٢٣/٠٧/٢٠١٩م) نتيجة انتهاكها لقواعد الملاحة البحرية الدولية وقواعد وأحكام الملاحة الداخلية، إلا أن حقيقة الموقف كان ردًا على قيام السلطات البريطانية باحتجاز ناقلة نفط إيرانية والمعروفة باسم غريس (١)، والتي تم تغيير اسمها في بعد إلى أدريان (١) في منطقة جبل طارق، في تاريخ (٠٤/٠٧/٢٠١٩م)، بسبب الاشتباه بحرقها للعقوبات التي فرضها الاتحاد الأوروبي على نقل النفط إلى سوريا (٢١٧).

ومن هذا المنظر نجد أن تطبيق العقوبات التي أقرتها منظمة الأمم المتحدة لا يمكن أن تبرر ردة الفعل، ومنها على سبيل المثال التدخل في الملاحة في مضيق هرمز، سواء كان المضيق ممرًا مؤهلاً للمرور إعمالاً لنصوص وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م أو يخضع لحق المرور الذي لا يمكن تقييده إعمالاً لنصوص وأحكام الاتفاقية الصادرة في العام ١٩٥٨م، وتجدر الإشارة إلى أن أي تنفيذ لهجوم أحادي الجانب ضد المنشآت النووية في الجمهورية الإيرانية، ودون الحصول على موافقة وإذن من مجلس الأمن بشكل غير مشروع، لا يسمح بتطبيق مبدأ الضرورة والتناسب، لتبرير أي إجراء مضاد يمكن أن تتخذه الحكومة الإيرانية بشأن إغلاق مضيق هرمز أو إعاقة حركته (٢١٨).

(٢١٧) الموقع الإلكتروني بالعربية، تم الدخول على الموقع يوم الأحد، الموافق ١٦/١٠/٢٠٢٢م، الساعة الخامسة مساءً. على الرابط:

<https://arabic.cnn.com/middle-east/article/2019/09/28/british-flagged-oil-tanker-stena-impero-iran-gulf>

(218) D Guilfoyle, 'Iran and the Strait of Hormuz: Some initial Thoughts' (2012) EJIL Talks: www.ejiltalk.org/iran-and-the-strait-of-hormuz-some-initial-thoughts

لذلك، فلا شك في أن المبدأ العام الذي ينص على عدم جواز تعليق عبور السفن في المضائق الدولية ينطبق أيضاً على مضيق هرمز، لأن هذا المبدأ يطبق على السفن التجارية والحربية على حد سواء، وبالتالي لا تملك الدول الساحلية (المشاطئة) المطلة على مضيق هرمز أن تطلب الحصول على الإذن أو الإخطار المسبق بالعبور المسبق، كمتطلب إلزامي للعبور العابر عبر مياه المضيق، وتؤكد الممارسة في إطار الملاحة عبر مضيق هرمز أن المبدأ العام يجسد حق العبور غير المقيد أو المعلق، إعمالاً لأحكام القانون العربي، والأحكام والنصوص المشار إليها في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ م (٢١٩).

وتؤكد الباحثة على أنه من الصعب القول بأن حق العبور العابر الذي تنظم أحكامه اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ م يسري على مضيق هرمز، لأنه بالنظر إلى حقيقة الأمر نجد أن حكومتي إيران وسلطنة عمان عارضتا هذا النظام الجديد منذ البداية، كما فعلت دول أخرى تطل على مضائق مهمة مثل تركيا وفنزويلا واللتان لم تصادقا على أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م، مثل إيران.

وفي هذا الصدد نصت المادة رقم (٤٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م على واجبات الدول الساحلية المطلة على المضائق الدولية، ومنها عدم السماح لها أن تعيق المرور العابر للسفن، وأن تصرح عن أية أخطار قد تهدد حركة الملاحة البحرية عبر المضيق أو تهدد عمليات التحليق فوقه تكون على علم ودراية بها، كما لا يسمح لها تعليق المرور العابر للسفن (٢٢٠).

وفي هذا الإطار، أكد الجانب الإيراني أن الدول غير الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م، مثل أمريكا، لا يحق لها أن تتمتع بالمرور العابر عبر مضيق هرمز،

(219) Giuseppe Cataldi, The Strait of Hormuz, op.cit, pp. 16-19.

(220) Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982, n. 44.

ولهذا السبب سلط مندوب الجانب الإيراني الضوء على بعض الموضوعات المهمة في إجراءات عملية التصديق على الاتفاقية، أولها يتمثل بأنه على الرغم من الطبيعة المقصودة بالاتفاقية باعتبار أنها ذات تطبيق عام من جانب، وذات طابع قانوني من جانب آخر، نجد أن بعض أحكام الاتفاقية هي نتاج مقابل ولا يسعى إلى تدوين العادات القائمة أو المستقرة، التي تعتبر ذات طابع إلزامي، وهذا الأمر يبدو طبيعيًا ومتوافقًا مع نص المادة رقم (٣٤) من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩م، والتي تنص على أنه لا يحق إلا للدول التي تكون أطرافًا في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بأن يستفيدوا من الحقوق والمزايا التعاقدية التي تنشئها الاتفاقية، وتتعلق هذه الاعتبارات على وجه التحديد، ولكن ليس على سبيل الحصر بحق العبور العابر من خلال مياه المضائق التي يتم استخدامها في إطار الملاحة الدولية (٢٢١).

والأمر الثاني يتمثل بأنه وفقًا للقواعد القانونية الدولية العرفية، فإن أحكام المادة رقم (٢١)، التي تُقرأ بالاقتران مع المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، بشأن معنى المرور البريء، والمادة (٢٥) من ذات الاتفاقية، المتعلقة بحقوق حماية الدول الساحلية، تعترف بصورة ضمنية بحق الدول الساحلية (المشاطئة) المطللة على المضائق في مباشرة التدابير اللازمة لحماية مصالحها الأمنية، بما في ذلك الاعتماد على القوانين واللوائح التي تتعلق بالموضوع، شريطة أن يتم الحصول على الإذن المسبق للسفن الحربية التي ترغب في استخدام حق المرور البريء عبر مياه البحر الإقليمي (٢٢٢).

(221) Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982, above n 5, at [69].

(222) Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982, above n 5, at [70]. See also U.N., Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General: Status as at 31 December 1992, (U.N. Doc ST/LEG/SER.E/11, 1993) at [769].

وفي السياق ذاته، انتقدت السلطات الإيرانية جوانب معينة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م في مختلف المؤتمرات الخاصة بالأمم المتحدة لقانون البحار، وتركزت أهم الأحكام التي قامت السلطات الإيرانية بانتقادها والمتعلقة باتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م الأحكام المتعلقة بحق المرور البريء للسفن الحربية عبر البحر الإقليمي، وحق العبور العابر للسفن الحربية عبر المضائق الدولية، حيث ذهبت السلطات الإيرانية إلى القول بأن كل نظام من أنظمة المرور المشار إليها مهم بالنسبة للأمن القومي الإيراني كدولة ساحلية ومطلّة على مضيق هرمز، لأن الخلاف بشأن الحقوق القانونية المتعلقة بمضيق هرمز لها من الآثار ما يتجاوز الأمن الوطني والإقليمي، الأمر الذي قد يؤثر على الأمن والسلم الدوليين، لذلك رفضت السلطات الإيرانية التصديق على اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م للأسباب المذكورة أعلاه، إلا أن معارضة ممثل السلطات الإيرانية في المؤتمر الثالث لم تكن كافية لمنع التصديق على الاتفاقية^(٢٢٣).

ووفقاً لنص المادة رقم (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م، يسري نظام العبور العابر على المضائق التي يتم استخدامها للملاحة الدولية بين جزء من مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، وجزء آخر من مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، أما المضائق الأخرى، وخاصة المضائق التي تصل بين مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي لدولة أخرى، فإنه يطبق بشأنها نظام المرور البريء، والذي يتميز بعدم جواز تعليقه^(٢٢٤).

(223) Saeed Bagheri, Iran's Attitude to Security in the Strait of Hormuz: An International Law Perspective, Akdeniz University Faculty of Law, Turkey: <https://www.researchgate.net/publication/317091037> / New Zealand Yearbook of International Law [Vol 13, 2015], pp. 86-87.

(٢٢٤) المادة رقم (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢م.

ومن ناحية أخرى، تنص المادة رقم (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م على استبعاد نظام المرور العابر في حالة المضائق التي تشكل من جزيرة تابعة لدولة ساحلية وإقليمها البري الرئيسي، على الرغم من أن المضائق في هذه الحالة تصل بين جزأين من مياه أعالي البحار أو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة (٢٢٥).

وربما من المناسب في هذا الصدد أن نقول بأن الجزء الثالث من الاتفاقية لا ينطبق على المضائق التي يتم تنظيم المرور بها استناداً للاتفاقيات الدولية النافذة والطويلة الأمد والنافذة، وذلك دون المساس بما هو محدد في الاتفاقيات الدولية التي تشير إلى بعض المضائق (٢٢٦).

ونظراً للأمر على هذا النحو، تؤكد الباحثة بأن مضيق هرمز يعد من الممرات المائية الدولية، ويعد المضيق ملكاً للمجتمع الدولي، وبالتالي تكون المسؤولية المتعلقة بضمان حرية الملاحة البحرية الدولية عبره من المسؤوليات الدولية، وذلك بالتعاون مع الدول الساحلية - المشاطئة - المطلة عليه، وتعد أية محاولة لإغلاق مضيق هرمز أو التدخل في الملاحة البحرية وأمن الملاحة عبر مياهه، من الأفعال والسلوكيات التي تهدد الأمن والاستقرار الدوليين، وتقع تحت طائلة الفصل السابع من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، والذي تمت صياغته ضمن عنوان فيما يتخذ من الأعمال في حالات تهديد السلم والإخلال به ووقوع العدوان (٢٢٧).

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

(٢٢٦) المادة رقم (٣٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في العام ١٩٨٢ م.

(227) Giuseppe Cataldi (2020). *The Strait of Hormuz*, QIL, Zoom-in 76, 2020, p. 8.

المبحث الثالث: التهديدات والمخاطر التي تواجه الملاحة الدولية في مضيق هرمز

في هذا الإطار نتناول موضوع التهديدات والمخاطر التي تواجه مضيق هرمز في مطلبين: من خلال إلقاء الضوء على التهديدات بإغلاق أو إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز في المطلب الأول، ومن ثم نتناول موضوع صور وأشكال المخاطر التي تواجه مضيق هرمز في المطلب الثاني، وذلك وفقاً للتقسيم الآتي:

المطلب الأول: التهديدات بإغلاق أو إعاقة مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية، وتداعياتها

لن ينظر إلى إجراءات إغلاق مضيق هرمز على أنها انتهاك خطير للأحكام الدولية، بل الأسوأ من ذلك، أنه سينظر إليها على أنها انتهاك كبير ومباشر لمصالح أغلب الدول، الأمر الذي يمكن اعتباره من الناحية الفعلية حملة قرصنة^(٢٢٨)، وفي الآونة الأخيرة تزايدت التهديدات التي تصدر عن السلطات الإيرانية بشأن إغلاق عملية مرور السفن في مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، وهذا الموقف سيؤدي بالتأكيد إلى حدوث صراعات بين كافة الدول في منطقة الخليج العربي^(٢٢٩).

ومن الآثار المترتبة على هذه التصرفات خطر ارتفاع أسعار المشتقات النفطية، نتيجة زيادة عمليات الطلب، مقابل نقص الكميات المعروضة في السوق الدولي، الأمر الذي قد يترتب عليه نشوء أزمات اقتصادية على الصعيد العالمي، تعصف وتهدد مصالح كافة الدول الصناعية الكبرى، وهنا لا بد من الإشارة إلى أن الصين هي أول دولة تستورد البترول من السلطات الإيرانية، وعليه فستكون من أوائل الدول التي سوف تتأثر بقرار إغلاق مضيق هرمز، لأنها تحصل على (٧٠٪) من احتياجاتها من

(228) William D. O'Neil and Caitlin Talmadge, Correspondence: Costs and Difficulties of Blocking the Strait of Hormuz, International Security, the President and Fellows of Harvard College and the Massachusetts Institute of Technology, Vol. 33, No. 3, 2009, p. 190.

(229) Al-Jazeera center for studies, Blocking the Strait of Hormuz: Options for GCC countries. Position Paper, 2012, 8, F, pp. 1-5.

المشتقات النفطية عبر المضيق، ولذلك فإنه يتوجب على الدول مواجهة العجز في توفير الإمدادات النفطية التي تحتاجه، وعلى وجه الخصوص الدول التي لا تملك احتياطات استراتيجية من المخزون النفطي، إلا أن هذه المسألة لا تؤثر على الولايات المتحدة الأمريكية، حيث لديها احتياطات نفطية تكفيها لعدة شهور (٢٣٠).

وتتعين الإشارة إلى أن دول الاتحاد الأوروبي أيضاً تعد من الأطراف المتضررة في حالة إغلاق مضيق هرمز، علماً أن العلاقات بين دول الاتحاد الأوروبي وإيران مرت بالعديد من الاضطرابات في تاريخها، ومع ذلك نجد أنه من الضروري للطرفين المبادرة في تطوير العلاقات السياسية والتجارية والاقتصادية فيما بينهم (٢٣١).

ومن المناسب في هذا الصدد أن نشير إلى أنه بسبب البرنامج النووي الإيراني تم فرض أربعة حزم من العقوبات الاقتصادية والسياسية على السلطات الإيرانية من قبل مجلس الأمن، وعليه فإن هذه العقوبات سيتم تطبيقها على السلطات الإيرانية إذا لم تبادر وتستجيب لقرارات مجلس الأمن، الذي دعا إلى ضرورة وقف السلطات الإيرانية عملية تخصيب اليورانيوم وإعادة معالجته، الأمر الذي دفع الحكومة الإيرانية إلى التصريح والتهديد وإعلانها بأنها ستقوم بإغلاق مياه مضيق هرمز أمام الملاححة الدولية، الأمر الذي سوف يترتب عليه الكثير من الآثار السلبية للدول في جميع أنحاء العالم

(230) Kenneth Katzman, and a theirs, "Iran's Threat to the strait of Hormuz"; prepared for members and committees of congress, January 23, 2012, P16. www.crs.gov

(231) Yusuf Sayin and Fatih Kilic, The Strait of Hormuz and Iran's International Relations, Eurasian Research Journal, Vol. 2, No. 1, January 2020, pp. 43-44.

بشأن عمليات استيراد وتصدير المشتقات النفطية (٢٣٢)، علمًا بأن هناك رأيًا يذهب إلى القول بأن تصريحات إيران وتهديداتها جوفاء (٢٣٣).

وجدير بالذكر أن السلطات الإيرانية تعتقد أن سيطرتها على مضيق هرمز يعتبر أحد الوسائل التي تعزز من قدراتها القومية في للمنطقة، وتسعى من خلال السيطرة على مضيق هرمز إلى تعزيز أهدافها السياسية على الصعيد الخارجي، فالموقع الجغرافي لمضيق هرمز يعتبر بالنسبة للسلطات الإيرانية نموذجًا يتعين عليها استثماره، لأن عملية الإغلاق المطولة لمضيق هرمز من شأنها أن تحجب ما يقارب ربع الكمية المعروضة من النفط العالمي من السوق، مما ينتج عنه نقص كبير من النفط المعروض، كما أن هذا التأثير قد يحدث حتى وإن لم يعلق المضيق من الناحية المادية، لأن الصراعات العسكرية في منطقة مياه الخليج قد يترتب عليها ارتفاع الأسعار بشكل كبير تحسبًا لاضطراب الإمدادات، وستبقى الأسعار مرتفعة حتى يتم إعادة تدفق التجارة عن مضيق هرمز إلى معدلاته الطبيعية (٢٣٤).

ومن المعروف أن المقومات الوطنية التي تمتلكها أي من الدول يؤثر بالتأكيد على سياستها الخارجية، كما أن فرص التفوق أو الفشل بشأن السياسة الخارجية لأي دولة يعتمد بالدرجة الأولى على عدد من المقومات، ويعتبر الموقع الجغرافي للدولة في مقدمة هذه المقومات الوطنية، حيث تساهم هذه المسألة في رسم السياسة الداخلية والخارجية للدولة، من خلال اختيار البدائل المناسبة أمام أصحاب القرار، والتي يتعين عليهم الاختيار فيما بينهم، ومعالجة المشاكل الداخلية والخارجية بفعالية (٢٣٥).

(٢٣٢) عز الدين سنيقرة (٢٠١٢). "إيران تدق طبول الحرب: من يستطيع إغلاق هرمز". مجلة العرب الدولية. ع ١٥٦٩. ص ٢٥.

(٢٣٣) برايان غيبسون (٢٠١٢) "تهديد إيران بغلق مضيق هرمز مجرد خدعة". مجلة العرب الدولية. ع ١٥٦٩. ص ٣٠.

(234) Caitlin Talmadge, closing time: *Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, the President and Fellows of Harvard College and the Massachusetts Institute of Technology*, Vol. 33, No. 1, 2008, p. 82.

(٢٣٥) بهاء عدنان (٢٠١٣). الاستراتيجية الأمريكية تجاه إيران. العراق: مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية. ص ٢١٣.

ومع ذلك، فإن تأثير المقومات الوطنية التي تساعد في تحقيق أهداف السياسة الخارجية ليست مسألة إلزامية، لأن هناك العديد من العوامل والقيود التي تتحكم في قدرة الدولة على ترجمة مقوماتها وتحويلها إلى نفوذ وقوة لها تأثير في سياستها الخارجية، وأبرز هذه العوامل هو عامل الإدراك، ويقصد به وعي الدول للحجم الحقيقي لقوتها وموقعها في المجتمع الدولي، وهذا ما يفسر عدم تأثر سوق النفط العالمي بالتهديدات التي تطلقها السلطات الإيرانية من وقت إلى آخر، فهذه التهديدات لم ينتج عنها ارتفاع أسعار النفط كما هو متوقع، لأن سوق النفط يعتبر سوقا خاصا لا يتأثر بعامل العرض والطلب على المدى القصير، لكنه يتأثر بالشائعات والتوترات السياسية، أما بالنسبة لعملية العرض والطلب فستؤثر على سوق النفط، ولكن على المدى الطويل، وفي هذا الشأن تعتبر التهديدات التي تصرح بها السلطات الإيرانية بمثابة تهديدات نفسية، ونعد أحد أشكال عمليات استعراض القوة المجردة من قبل السلطات الإيرانية فقط (٢٣٦).

وأضف إلى ذلك فإن المناخ المحيط في السلطات الإيرانية يعتبر أحد المعوقات التي تقف أمامها لتنفيذ تهديدها، حيث أن تأثير المقومات الوطنية على صعيد السياسة الخارجية، هي مسألة ذات تأثير نسبي ومرتبطة بخصائص المقومات الوطنية للدول الأخرى، كما تدرك السلطات الإيرانية أن سوق النفط العالمي لا يوجد به نقص في الوقت الحالي، بل الكميات المتوفرة وفيرة في السوق العالمي، فالمملكة العربية السعودية لديها فائض وكميات كبيرة من النفط يمكن أن تكون بديلة عن الصادرات الإيرانية في حالة توقفها عن التصدير (٢٣٧).

(٢٣٦) سلمي محمد (٢٠١٢). "مضيق هرمز" مجلة الخليج العربي. مركز دراسات الخليج العربي، المجلد ٣٧، ص ١١٢.

(٢٣٧) زندا ربيعي (٢٠١٣). "التهديدات الإيرانية لإغلاق مضيق هرمز". مجلة العلوم السياسية، العراق. جامعة النهرين، العدد ٢١،

في الوقت الذي يوجد فيه العديد من العوامل التي تمنع السلطات الإيرانية وتعرقلها عن تنفيذ تهديدها إلا أنه يتعين على كافة دول منطقة الخليج العربي ألا تقلل من جدية هذه التهديدات، ويتوجب عليها أن تتناول هذه المسألة بجدية، وأن تبحث عن البدائل، وتفكر في حلول جديدة بشأن عمليات نقل النفط، لأن السلطات الإيرانية إذا ما واجهت خطرًا أو تهديدًا، وتبين لها أنه يهدد أمنها واستقرارها، فإنها قد تلجأ إلى تنفيذ تهديدها بإغلاق مضيق هرمز (٢٣٨).

وفي هذا الإطار هدد بعض المسؤولين من الحكومة الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية الدولية في أوقات مختلفة، كان أبرزها أثناء الحرب العراقية الإيرانية خلال فترة الثمانينيات، ونتج عن هذه التهديدات العديد من ردود الأفعال العنيفة التي أكدت على الأهمية البالغة لمضيق هرمز، وأكدت جميع الردود على أن الملاحة البحرية الدولية في مياه الخليج العربي أمر لا غنى عنه، وفي ذات الاتجاه نجد أنه بالنظر إلى الأزمات المتعددة في المنطقة، وخاصة الأزمة النووية بين السلطات الإيرانية والدول الغربية، فإن موضوع انسيابية الملاحة البحرية الدولية عبر مياه مضيق هرمز يعتبر من العوامل المهمة في عملية المناورات السياسية والاقتصادية (٢٣٩).

وفي سياق تأثير تهديدات السلطات الإيرانية بإغلاق الملاحة البحرية الدولية عبر مياه مضيق هرمز، وصف بعض الباحثين التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز بمصطلح الانتحار، وقد استندوا إلى أسباب متنوعة أهمها: أن اقتصاد السلطات الإيرانية يعتمد إلى حد كبير على الملاحة عبر مضيق هرمز، وأن (٩٠٪) من صادراتها النفطية تمر عبر المضيق، وعليه فإن إغلاق مضيق هرمز سيعود بنتائج سلبية

(٢٣٨) فيان محمد (٢٠١٥). الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي. مرجع سابق. ص ٥٣٠.

(٢٣٩) عمرو محمد وآمال عبد المجيد (٢٠١١). البرنامج النووي الإيراني والصراع على الشرق الأوسط، العراق: المركز العربي للدراسات

الاقتصادية والسياسية الاستراتيجية. ص ١٠٢.

على الاقتصاد الإيراني مما سيؤثر سلبيًا على طبيعة العلاقات الخارجية والدبلوماسية بين السلطات الإيرانية مع الدول الحلفاء لها، إضافة إلى الردود الداخلية في المجتمع الإيراني، التي قد يكون لها تأثير على الأمن والسلم في النظام الداخلي للدولة الإيرانية، كما أن قيام السلطات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز سيترتب عليه مساس مباشر بمصالح العديد من الدول، وبالتالي سوف تضطر لمواجهة هذا الأمر وبشكل مباشر أهمها: المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية، التي ستبادر إلى تنفيذ مبدأ كارتر، للتعامل مع هذه التهديدات، لاعتبارها أن الملاحة الدولية عبر منطقة مضيق هرمز خط أحمر (٢٤٠).

ومن منظور آخر فإن عملية إغلاق مضيق هرمز لن يفيد السلطات الإيرانية، بل على العكس قد يقودها إلى الدخول في حروب ومواجهات خاسرة بالنسبة لها، لأن السلطات الإيرانية لن تستطيع الاستمرار في عملية إغلاق مضيق هرمز، أمام المعدات والتجهيزات والأدوات العسكرية المتطورة التي تمتلكها الدول الأخرى المواجهة لها، علمًا بأنه يوجد للدول العديد من الأدوات والقطع العسكرية بالفعل في منطقة الخليج العربي، الأمر الذي سوف يسرع من عملية المواجهة العسكرية في حالة قيام إغلاق مضيق هرمز، أضف إلى ذلك أن إغلاق مضيق هرمز لأن يكون له تأثير ملحوظ على الاقتصاد العالمي، لأن الدول المتقدمة تمتلك من الخزانات النفطية ما يكفيها لمدة من الزمن (٢٤١).

وخلاصة القول فيمكن القول بأن إغلاق المضيق سيؤدي إلى أن تتكبد السلطات الإيرانية العديد من الخسائر الفادحة، إلا أن الحكومة الإيرانية ليست مدركة للمخاطر المحتملة في حالة قيامها بإغلاق الملاحة البحرية في مضيق هرمز، فالسلطات الإيرانية أوضحت منذ اللحظة الأولى بأنه في حالة

(٢٤٠) عز الدين سنيقرة (٢٠١٢). إيران تدق طبول الحرب: من يستطيع إغلاق هرمز. مرجع سابق. ص ٢٥.

(٢٤١) على ناصر (٢٠١٣). مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني. مرجع سابق. ص ٧٨.

تعرض مصالحها إلى التهديد فإنها سوف تقوم بإغلاق مضيق هرمز^(٢٤٢)، ولكن بتقييم التداعيات والآثار السلبية التي سوف تتولد عن إغلاق مضيق هرمز نجد أن السلطات الإيرانية ستكون الأكثر تضرراً من هذا التصرف، وما يتولد عنه من ردود أفعال للدول الكبرى، فضلاً عن التأثير المباشر على أسعار النفط في السوق العالمي نتيجة هذه التهديدات.

وفي هذا الصدد، وللوقوف على التصريحات الصادرة عن السلطات الأمريكية والسلطات الإيرانية، نجد أن قواعد وأحكام القانون البحري الدولي هي العامل الرئيسي في تسوية هذه الخلاف، فالقانون الدولي للبحار يقر بأن حركة الملاحة الدولية في مضيق هرمز يتعين أن تتميز بالحرية، فالخلاف في هذا السياق يتعلق بأنظمة الملاحة البحرية في المضيق ومسألة حريتها، وهذا الأمر يتمحور بشأنه مسألة بيان المياه الإقليمية من (٣) إلى (١٢) ميل بحري، وفيما يتعلق بمضيق هرمز وجدنا أن أضيق منطقة فيه تصل إلى (٢١) ميلاً بحرياً، لذا فإن مضيق هرمز يقع تحت سيادة السلطة العمانية والجمهورية الإيرانية، وفي العام ١٩٨٢م وعند صدور الموافقة على أعمال نظام المرور العابر للسفن في إطار المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز قدمت السلطات الإيرانية طلباً لتفسير هذا الحق، بحجة أن هذا الحق يمنح فقط للدول التي صادقت على اتفاقية مد عرض مياه البحر الإقليمي، ولذلك فإن هذا الحق يدرج ضمن مجموعة الحقوق التقاعدية، أضف إلى ذلك فقد اتجهت السلطات الإيرانية إلى بيان حق الدول الساحلية المطللة على مضيق هرمز بالاعتماد على القوانين والأنظمة التي توفر الحماية لمصالحها الأمنية^(٢٤٣).

(٢٤٢) عصاد لعامري (٢٠١٦). "التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية". مجلة جيل الأبحاث المعمقة. الجزائر:

مركز جيل البحث العلمي. ص ١٢٣.

(٢٤٣) عبد الرزاق طائي (٢٠٠٩). النزاع الإماراتي الإيراني حول الجزر الثلاث. العراق: مركز الدراسات الإقليمية، العراق. ص ٤١.

وفي ذات السياق ظهرت الاضطرابات التي تمس وتهدد أمن الدولة الإيرانية وسلامة أراضيها، مما زاد من مخاوفها، الأمر الذي دفعها لفرض سيطرتها على منطقة مضيق هرمز باحتلالها جزر دولة الإمارات العربية المتحدة الثلاث^(٢٤٤)، كونها تحتل موقعًا استراتيجيًا هامًا يطل على منطقة مضيق هرمز، وبالتالي استطاعت السلطات الإيرانية فرض سيطرتها على منطقة مضيق هرمز، وكذلك فرض سيطرتها على منطقة الخليج بأكملها، وحتى على المحيط الهندي أيضًا^(٢٤٥).

ولا شك أن الأهمية الجيوستراتيجية لمنطقة مضيق هرمز، وأهميتها القسوى لدول منطقة الخليج العربية تجعل منها رهانًا استراتيجيًا بين الدول الكبرى، ومن المتوقع أن يستمر قلق المجتمع الدولي حول أمن الملاحة البحرية عبر مياه مضيق هرمز وسلامتها، وسط الإقبال العالمي على طلب النفط الخليج، وطلب دول منطقة الخليج العربية للبضائع والأسلحة القادمة من الأسواق العالمية المختلفة عبر مياه المضيق، ونظرًا لأن مضيق هرمز يعتبر البوابة الرئيسية لمنطقة الخليج العربي، وعليه فإن الاهتمام بمنطقة مضيق هرمز تبرز بوضوح من حرص الدول الكبرى على أن يكون لها وجود عسكري وسياسي دائم في هذه المنطقة^(٢٤٦).

المطلب الثاني: صور وأشكال المخاطر التي تواجه الملاحة الدولية البحرية في مضيق هرمز

في إطار هذا المطلب نتناول أهم صور التهديدات والمخاطر المحتملة والتي يمكن أن تحدث في نطاق منطقة مضيق هرمز وذلك وفقًا للتفصيل الآتي:

(٢٤٤) في العام ١٩٧١م وتحديدًا في تاريخ ٣٠/١١/١٩٧١م أقدمت السلطات الإيرانية باحتلال الجزر الإماراتية الثالث، وهي جزيرة

طنب الكبرى وجزيرة طنب الصغرى، وهي جزر تتبع إمارة رأس الخيمة، وجزيرة أبو موسى، وهي جزيرة تتبع إمارة الشارقة، وجاء

هذا الاحتلال للجزر قبل استقلال الإمارات العربية المتحدة من الحماية البريطانية في تاريخ: ٠٢/١٢/١٩٧١م.

(٢٤٥) فيان محمد (٢٠١٨). الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي مضيق هرمز نموذجًا. مرجع سابق. ص ٥٤٣.

(٢٤٦) سلمى محمد (٢٠١٢). مضيق هرمز. مرجع سابق. ص ١١٢.

أولاً/ نشر الألغام البحرية:

في إطار الملاحة الدولية يعتبر نشر الألغام البحرية في المناطق البحرية من أخطر وأسهل الوسائل الممارسة، نظرًا لأن آثار هذه الألغام يدوم حتى (١٥) عامًا، كما أن هذه الألغام تشكل تأثيرًا خطيرًا على السفن والغواصات، أضف إلى ذلك سهولة تركيبها في المناطق البحرية، والسرعة في انتشارها، وبإمكان الجماعات تغطية جميع المناطق البحرية ومنها المضائق بالألغام البحرية وبتكلفة زهيدة وفي وقت قليل، باستخدام عدد قليل من السفن الحربية الحديثة (٢٤٧).

وخلال الحرب العراقية الإيرانية، قامت السلطات الإيرانية بزراعة عدد من الألغام البحرية في منطقة مياه الخليج العربي ومنطقة مياه مضيق هرمز (٢٤٨)، مما ترتب عليه إلحاق الضرر ببعض الناقلات النفطية، الأمر الذي دفع الشركات العاملة في مجال التأمين إلى رفع أسعارها، كما أدى ذلك ببعض الدول إلى إرسال الكاسحات المتخصصة بالألغام، وذلك للتخلص منها، ويمكن القول أن لدى السلطات الإيرانية الاحتياطات النفطية التي تلبى احتياجاتها، كما تمتلك الوسائل والأدوات الكافية لزراعة الألغام البحرية في مضيق هرمز (٢٤٩)، وتجدد الإشارة إلى أنه في هذه الحالة لا يعد عدد الألغام العامل الأساسي في هذه المسألة، لأن هذه الألغام رخيصة الثمن نسبيًا، بل أن سرعة نشر تلك الألغام قبل ملاحظة الدول التي تمر في المضيق هي العامل الأساسي، لأن التوقعات المستندة على التجارب السابقة تشير إلى أن السلطات الأمريكية قد تستغرق شهرًا أو أكثر في تطهير مضيق هرمز وتجهيزه لعبور السفن

(٢٤٧) تغريد عذاري (٢٠١٣). "مضيق هرمز البدائل المتاحة في حال إقفاله". مجلة كلية التربية الأساسية. العراق: جامعة بابل. ع

(248) IISS, The Military balance, 2008, 2008, pp. 242-244.

(249) Cordesman and Kleiber, Iran's Military forces and warfighting capabilities, Washington, CSIS press, 2007, pp. 119-120.

مرة أخرى، في حال تم زرع أي كمية من الألغام البحرية حتى إذا كان عددها قليلاً جداً (٢٥٠)، وتجدد الإشارة إلى أن السلطات الإيرانية تملك العديد من القطع العسكرية التي لديها المقدرة على زرع الألغام، من القوارب والطرادات العسكرية، والقطع البحرية المتخصصة في زرع الألغام، بالإضافة أنها تملك غواصة قادرة على زراعة الألغام البحرية (٢٥١)، وتعتقد بعض التقارير أن السلطات الإيرانية تملك ٢٠٠٠ لغم، على أقل تقدير، وهذه الكمية في إطار سلاح الألغام البحرية لا تعد مخزونهاً ضخمًا (٢٥٢).

ويتعين الإشارة إلى أن نصف كمية الألغام التي تملكها السلطات الإيرانية والذي يقدر عددها (٢٠٠٠) لغم تم شرائها من روسيا، وذلك عند حصول السلطات الإيرانية على ثالث غواصات روسية الصنع من طراز "كيلو"، ويعتقد أن الألغام التي يمكن أن تستخدمها السلطات الإيرانية في منطقة مياه مضيق هرمز تقدر بعدد (٤٠٤) لغم، على اعتبار أن مياه المضيق ضحلة والتيارات المائية فيه قوية، وهذا يعني أن الألغام البحرية المنجرفة يمكن أن تتحرك بسهولة من مواقعها، وتشمل خطرًا وتهديدًا على القوات الإيرانية نفسها (٢٥٣).

ثانياً/ القيام بالعمليات العسكرية أو تنفيذ الأعمال المسلحة:

هناك الكثير من الأخطار والتهديدات في نطاق الملاحة الدولية البحرية، ومن هذه الأخطار والتهديدات تعرض مضيق هرمز لهجمات عسكرية برية أو بحرية أو جوية، وتزداد احتمالية وقوع هذه الهجمات في أوقات الحرب، وهي أيضاً ممكنة حتى في وقت السلم (٢٥٤).

(250) IISS, The military Balance, 2008, pp. 242-244.

(251) Jane's fighting ships, 2006-2007, Surrey, U.K, Jane's information group, 2006, p. 355.

(252) Tamara Moser Melia, Damn the Torpedos, a short history of U. S Naval mine countermeasures, 1777-1991, Washington, Naval historical center, 1991, p.101.

(253) Thomas R. Bernitt and Sam J. Tangredi, Mine warfare and globalization low-tech warfare in a high-tech world, in: Tangredi, ed. Globalization and maritime power, Washington, National defence press, 2002, pp. 391-397.

(254) Jane's underwater warfare systems, 2006-2007, 18th ed. Surrey, U.K, Jane's information group, 2006, pp. 362-364.

على سبيل المثال خلال الحرب العراقية الإيرانية، قامت السلطات الإيرانية بمهاجمة بعض السفن في مضيق هرمز، وساهم في تفاقم خطورة الموقف امتداد الجزر في مضيق هرمز، الذي سهل مهاجمة السفن التي تعبر من خلالها، وبناءً على ذلك أدانت بعض الدول من منطقة الخليج العربي وخارجها في ذلك الوقت قيام السلطات الإيرانية بنشر صواريخ صينية الصنع بالقرب من مضيق هرمز في منطقة جزيرة أبو موسى لتهديد السلطات العراقية (٢٥٥).

ثالثاً: إطلاق التهديدات عن طريق الدول المحيطة بمضيق هرمز:

إن تاريخ منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز يشير إلى أن مصادر الصراع تتجسد على وجه الخصوص بالخلافات القائمة بين الدول العربية وإيران، بحسب اختلافهم السياسي والفكري، بالإضافة إلى بعض القضايا التي لطالما كانت قائمة على المستوى السياسي، مثل: (مشكلة احتلال السلطات الإيرانية للجزر الإماراتية الثلاث، طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى)، وهذه المسألة تظهر بوضوح وجود العديد من الخلافات والتهديدات والأخطار القوية على أمن مضيق هرمز والملاحة فيه، لأن هذه القضية تعد من أكبر التهديدات على أمن منطقة الخليج العربي، وبالتالي يتعين على الجانبين العربي والإيراني أن يسعيا جاهدين من أجل صف الصفوف وتعزيز الجهود لمواجهة المخاطر في الخليج. ومن مصادر الخطر على منطقة مضيق هرمز الخلافات التي كانت القائمة بين بعض الدول العربية في منطقة الخليج العربي، والتي كان أهمها الخلافات بين السلطات العراقية والدول العربية المطلة على الخليج العربي، حيث بلغت خلافاتهم أقصى حد لها خلال حرب الخليج الثانية، والخلافات التي أعقبت ذلك، بالإضافة إلى الخلافات الأقل خطورة بين دول الخليج العربي الأخرى، ومما لا شك فيه

(255) Michael R. Jordan, and Bernard E. Trainor, the generals, war the inside story of the conflict in the gulf, New York, Little Brown, 1995, p. 113.

أن هذه الخلافات تؤثر على استقرار الخليج العربي والملاحة عبر مياه الخليج بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص، والتي قد تستغلها دول معادية لكل تقارب بين دول المنطقة، وذلك في إطار تحقيق مصالحها في المنطقة، وانطلاقاً من ذلك تولدت لدى دول المنطقة وخاصة دول الخليج العربية توجهات تؤكد على ضرورة تسوية الخصومات الدولية بالوسائل السلمية، وذلك للتخلص من تلك التهديدات، وكل ذلك بهدف المحافظة على الملاحة في مضيق هرمز (٢٥٦).

أما عن دوافع القيام بعمل عسكري في منطقة مضيق هرمز، فقد اعترفت السلطات الإيرانية منذ فترة طويلة من الزمن، بأن عملية إغلاق مضيق هرمز يعد بمثابة الشخص الذي يجده أنفه نكاية بوجهه، بمعنى أنها تضر بنفسها لمعاقبة الغير، الأمر الذي لا يترتب عليه حرمان السلطات الإيرانية من العائدات النفطية فحسب، بل سيبرر أيضاً التدخل الدولي في مضيق هرمز والمنطقة برمتها (٢٥٧).

خلاصة الفصل الثالث:

في ختام الفصل الثالث نخلص إلى أن المنازعات الدولية تدل على كل اختلاف بشأن مسألة قانونية أو واقعية أو مادية، ينشأ بين دولتين أو أكثر، بسبب إجراء يصدر من إحدهما، ويترتب عليه المساس بالمصالح الاقتصادية أو السياسية أو الاجتماعية أو السياسية أو القانونية أو التاريخية أو تعديل في الأوضاع الراهنة لدولة أو أكثر، ونجد أن نصوص اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م قد رسمت الطرق التي تتبعها الدول في حالة حدوث نزاع فيما يتعلق استخدام واستغلال البحار في حالتين: الأولى تتعلق في تفسير اتفاقية قانون البحار، والثانية تتعلق في تطبيق اتفاقية قانون البحار، وأن طبيعة المنازعات البحرية تتميز أولاً بأنها تعد منازعات دولية، وذات صفة قانونية، وتتطلب وسائل خاصة، يمكن تسويتها

(٢٥٦) تغريد عذاري (٢٠١٣). "مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال إقفاله". ص ٢١٧.

(٢٥٧) كيتلين تالماج. وقت الإغلاق: التهديد الإيراني لمضيق هرمز. ص ١٢.

بموجب قواعد وأحكام نصوص اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، وتميز المنازعات الدولية بقابلية تسويتها من خلال الاستعانة بالقواعد العامة أو الخاصة، لأن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م أجازت لأشخاص القانون الدولي تسوية المنازعات الدولية بالقواعد العامة التي حددها القانون الدولي لتسوية المنازعات الدولية، وخاصة الطرق المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة، أو الطرق الخاصة التي نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

وبعد الانتهاء من الفصل الثالث والذي تناول موضوع المنازعات التي تهدد الملاحة البحرية في مضيق هرمز والمسؤولية الدولية المترتبة عليها، نكون قد أجبنا على السؤال الثاني من الدراسة وحققنا المطلوب من الثاني. ومن ثم ننتقل إلى الفصل الرابع لبيان الوسائل الودية وغير الودية لتسوية المنازعات البحرية الدولية المتعلقة بمضيق هرمز، والذي بدوره يجيب على التساؤل الثالث من أسئلة الدراسة ويحقق المطلوب من الهدف الثالث المشار إليه.