

النظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية

**INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE
STRAIT OF HORMUZ AND ITS IMPORTANCE IN OIL
TRADE**

أ.م.د. هديل صالح الجنابي

كلية القانون – الجامعة المستنصرية

Assistant Professor

Dr. Hadeel Salih Aljanaby

College of Law / Al-Mustansiriyah University

مضيق هرمز من القنوات الملاحية الدولية المهمة، ويقع بين كل من إيران وعمان بإتساع بين ٣٥ إلى ٦٠ ميلا بحريا، وقد نظمت هذا الجزء من البحر- أي المضائق- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢ في الجزء الثالث منها. وما يهمنا هنا هو الدور الذي يلعبه هذا المضيق في تجارة النفط العالمية حيث إنه يمر لأربعين بالمائة من تجارة النفط بالعالم وهو ما دفعنا للكتابة عنه لا سيما مع تصاعد التهديدات الإيرانية في الآونة الأخيرة بإغلاق المضيق بعد إزدیاد حدة الخلاف مع الولايات المتحدة الأمريكية. لذا نجد من المفيد توضيح نظام المرور في المضيق إذ إنه يخضع لنظام المرور العابر وكذلك إقتراح بدائل عملية من أجل الحد من هذا الصراع وتحييد المضيق. ونقترح في الدراسة تكوين لجنة دائمة لإدارة المضيق مكونة من الدول المطلة على الخليج تعمل على توفيق الآراء وتقريب وجهات النظر كما تعمل على إدارة المضيق بعيدا عن التقلبات والإحتكاكات السياسية .

الكلمات المفتاحية : النظام ، القانوني الدولي، مضيق هرمز ، النفط ، التجارة

ABSTRACT

Strait of Hormuz has a historical importance as it is the only way through which oil is exported by the Gulf states & Iraq. This had made it an effective part of economical & trade interests of these countries.

It is one of the most important 120 strait in the world.

We intended to write this article after the emergences & speeding of the conflict between USA& Iran & the speech of the declaration of closing Strait of Hormuz is the face of oil tank that transfer oil to the Western countries.

للأهمية التاريخية التي يتمتع بها مضيق هرمز كونه منفذ تصدير النفط الوحيد لعدد من دول الخليج والعراق، الأمر الذي يجعل منه جزءاً مؤثراً في الحياة التجارية والاقتصادية لهذه الدول .

وقد سُمِّيَ المضيق بهذا الاسم (مضيق هرمز) لتوسطه مملكة هرمز سابقاً، كما سمي باسم الباب السحري، وهو واحد من بين أهم (١٢٠) مضيق في العالم، كما انه يؤدي إلى بحر شبه مغلق هو الخليج العربي، ويفصل بين بحر العرب وخليج عمان والمحيط الهندي من جهة اخرى .

وهو بذلك يصل بين بحر عالي وبحر شبه مغلق، ومن دونه لا يمكن الخروج من الخليج العربي إلى العالم الخارجي .

هذا وقد عرّف المؤتمر الثالث لقانون البحار المنعقد في (٧/١٠/١٩٨٢) البحر شبه المغلق بأنه: " خليج أو حوض بحر تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق كلياً أو أساساً بين البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر"^(١) .

وعبر المضيق هذا تمر ناقلات النفط العملاقة إلى الموانئ العراقية والكويتية والاماراتية والقطرية والسعودية والايرائية بالطبع، وبناءً عليه فإن أي إغلاق للمضيق سيتسبب للعالم بأزمة طاقة تعطل كل اشكال النشاط الصناعي في العالم .

وهو الأمر الذي أدى إلى تصارع القوى المختلفة على مضيق هرمز حيث أنه احد (٤٣) مضيق مهم لناقلات النفط في العالم .

(١) أمن الممرات المائية العربية، حمد سعيد الموعد، منشورات اتحاد الكتاب العرب، دمشق، ١٩٩٩، ص ٣٦ .

حيث تعاقبت الاحتلالات عليه لأهميته الاستراتيجية في مختلف الأزمنة، إذ خضع للاحتلال البرتغالي من عام (١٥٠٨ - ١٦٢٢ م) ، واعتباراً من عام (١٦٢٢م) خضع للاحتلال البريطاني، واستمر هذا الوضع حتى إعلان بريطانيا انسحابها من الخليج عام (١٩٧١م) فقد استفاد شاه إيران من ذلك وقام ببناء قواعد عسكرية تشرف على المضيق^(٢)، ثم خضع المضيق للتجاذبات والصراع الأمريكي - السوفيتي، لاسيما بعد اكتشاف منابع النفط، ومن المهم التأكيد على ان الولايات المتحدة الأمريكية لاتزال تحاول السيطرة على هذا المضيق لتأمين تجارة النفط العالمية .

وقد سعينا لكتابة هذا البحث بعد تصاعد حدة الصراع بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية، وتتابع التصريحات بإغلاق طريق الطاقة إلى الغرب أي مضيق هرمز .

مشكلة البحث:

تكمن في ان المضيق يخضع لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ وهو الجانب القانوني للمشكلة، والجانب الآخر للمشكلة هو جانب سياسي يتمثل في التهديد الايراني المتكرر بإغلاق المضيق .

حيث استخدم المضيق كورقة ضغط في التفاوض على البرنامج النووي الايراني وملف العقوبات المفروض على إيران .

كما ان الولايات المتحدة الأمريكية قد استخدمته اعلامياً لجذب اصوات الناخبين في الانتخابات الأمريكية وهو الجانب الاعلامي للمشكلة .

(٢) مضيق هرمز بين الاهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، سلمى عدنان محمد، مجلة شواطئ، الصادرة عن قيم الاعلام والعلاقات العامة في

جامعة البصرة، العراق، العدد (صفر)، ايار - حزيران، ٢٠٠٨، ص ٢٥ .

أهداف البحث:

- ١- التعريف بمضيق هرمز وبيان انواع الاحكام المتعلقة به وتحديد نوعه .
- ٢- توضيح اهميته في الملاحة الدولية .
- ٣- تحديد نظام المرور الخاص به .
- ٤- تناول امكانية تحويل التهديد بإغلاقه إلى واقع عملي وأثره على تجارة النفط العالمية .

منهج البحث:

لمعالجة هذا الموضوع لابد من استخدام المنهج الاستقرائي لمعرفة واقع المضيق العملي، وكذلك التعرف على أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، كما لابد من استخدام المنهج التحليلي الاستنباطي لمعرفة طبيعة التهديد بإغلاق المضيق وجدديته .

خطة البحث:

- يتضمن البحث مطلبين هما كآتي :-
- المطلب الأول / النظام القانوني للملاحة في المضيق .
 - الفرع الأول / اهميته في الملاحة الدولية .
 - الفرع الثاني / نظام الملاحة فيه .
 - المطلب الثاني / اهميته الاستراتيجية بعد اكتشاف النفط .
 - الفرع الأول / حجم الصادرات النفطية عبر المضيق .
 - الفرع الثاني / مدى إمكانية إغلاق المضيق وفق القواعد الدولية .

المطلب الاول: نظام الملاحة في المضيق

يقع مضيق هرمز (باب السلام) بين دولتين هما إيران وعمان، ويتراوح اتساع المضيق بين (٣٥-٦٠) ميلاً بحرياً، ويوجد بمدخل المضيق عدد من الجزر هي (قشم هنجام - لارك - هرمز - سلامة - قارور - نيانهان - بني فارد - ابو موسى - طناب الكبرى - طناب الصغرى)^(٣).

ويوجد في المضيق عدة ممرات ملاحية أكبرها هو الذي يجاور سلطنة عمان بعرض (٤٢) كم واقصرها بعرض (٣٠) كم بين جزيرتي لارك وقوين الكبرى^(٤).

بناءً على ما تقدم فإن المضيق هو من المضائق الصالحة للملاحة في معظم أجزائه رغم خطورة تيارات المد والجزر فيه، ويمر في المضيق يومياً ما يعادل (٢٠-٣٠) ناقلة نفط تحمل ما يصل إلى (٤٠%) من النفط العالمي وهو ما يساوي (٩٠%) من نفط الخليج، كما ان اغلب الصناعات اليابانية والصينية والكورية وغيرها من الدول تمر عبر المضيق تجاه دول الخليج^(٥).

كما ان اتفاقية قانون البحار عرفته في (م/٣٧) الفرع الثاني من الجزء الثالث المتعلق بالمضيق الدولي بقولها ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة^(٦). وهذا التعريف ينطبق على مضيق هرمز وهو بذلك يخضع لنظام المرور العابر .

(٣) التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته، د. عبد القادر محمود الاقراع، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٧٢)، ٢٠١٦، ص٢٣.

(٤) النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، د. إبراهيم محمد العناني، مجلة شؤون عربية، عدد (٧)، مصر، ١٩٩٢، ص١٥٤.

(٥) Iran's threat to the strait of Hormuz, Peter Pham, American Foreign Policy Interests, 32,2010,P.56.

(٦) تصور عربي للوضع القانوني الدولي لمضيق هرمز، د. خليل اسماعيل الحديثي، شؤون عربية، عدد(٧٨)، صفر، ١٩٩٤، ص٥٨.

الفرع الأول: أهميته في الملاحة الدولية

لأهمية المضيق في الملاحة الدولية وجدت الدول الكبرى إقراراً مبدأً (حرية الملاحة) من خلال المرور الحر في المضيق، بينما الدول الشاطئية لها مصالح تتطلب فرض قيود معقولة على الملاحة لحماية أمنها، لاسيما في ضوء تطور القدرات العسكرية للدول نتيجة تطور الاسلحة، كما ان هناك مخاطر اخرى يمكن ان تعاني منها الدول الشاطئية منها اخطار التلوث البيئي^(٧).

وهو الأمر الذي برز بشكل جلي في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لسنة (١٩٧٤) عند مناقشة مسألة حق المرور في المضيق، حيث ظهر انقسام في وجهات النظر بين دول الخليج والدول المضائقية إلى اتجاهين، هما كالاتي:

الاتجاه الأول: وتبنى هذا الاتجاه الدول المضائقية التي ترى بأن لا يمكن تحقيق أمنها وسلامة أراضيها وبحرها الإقليمي ما لم يطبق على المضيق نظام المرور البري المصحوب برخصة قبل دخول المضيق .

وقد بررت كل من إيران وعمان موقفهما هذا على أساس أن المضائق التي تقع في نطاق البحر الإقليمي تعد جزءاً منه، وتخضع لذات نظام الملاحة المطبق فيه، وبناءً على ما تقدم يكون لهذه الدول ايقاف المرور الذي يريانه غير برئ في المضيق، دون ان يكون لأي دولة الحق بالتدخل في ذلك، حيث ان لكل دولة الحق في فرض سيادتها الكاملة على بحرها الإقليمي، وكما هو معلوم فإن المرور البريء يمكن وقفه في الدولة الساحلية عندما تشك في براءة المرور^(٨).

الاتجاه الثاني: وهو الاتجاه الذي أيدته سائر الدول المشاركة، وهو الذي يطالب بأن يكون المرور عابراً في المضيق على أساس تمسك الدول بنص المادة (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وهي التي تسمح بالمرور العابر في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، والمبرر الآخر لطالما تمت الموافقة على امتداد البحر الإقليمي إلى (١٢) ميل بحري بدلاً من (٦) اميال فمن البديهي ان تدخل

(٧) مبادئ القانون الدولي العام، د. جعفر عبد السلام، الطبعة الثالثة، بغداد، ١٩٩٤، ص ٦٧٨-٦٧٩ .

(٨) موسوعة قانون البحر (قانون البحار الدولي) في وقت السلم، مصطفى الحناوي، المكتبة الانجلومصرية، القاهرة، ١٩٦٢، ص ١٥٨ .

بعض المضايق الدولية في نطاق البحر الإقليمي بعد ان كانت في السابق ضمن البحر العالي، وعليه لا يمكن ان يؤدي ذلك إلى تقييد أو الحد من حرية الملاحة والتحليق، والحل الوسط بين الاطلاق والتقييد هو المرور العابر، وقد أيد العراق هذا الاتجاه عندما قدم مقترحاً إلى مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في فنزويلا عام ١٩٧٤ للمطالبة بحق الملاحة الحرة لجميع السفن التابعة للدول المختلفة في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار بغض النظر عن كون هذا البحر مفتوحة أو شبه مغلقة كما هو الحال في الخليج العربي بوصفه بحراً شبه مغلق مخرجه الوحيد مضيق هرمز^(٩).

هذا وقد ساندت الجامعة الدول العربية العراق في هذا الاتجاه في دورة انعقادها رقم (٧٥/٦٣) لحماية مصالح العراق، كما اتفق موقف الامارات مع موقف العراق في الدورة الرابعة لمؤتمر البحار، وجاء هذا الموقف بسبب تزايد اهمية مضيق هرمز بعد اكتشاف النفط خصوصاً حيث أصبح موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق للوصول إلى المضيق لتحقيق التفوق في المنطقة من خلال الوصول إلى نفط المنطقة، وكذلك فعلت الولايات المتحدة حيث سعت لتوطيد الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة لرعاية مصالحها، كما عملت على الدوام لأجل تواجد أساطيلها البحرية في المحيط الهندي والخليج العربي، والهدف من ذلك تأمين طريق النفط الذي تعتبره جزءاً من أمنها القومي حيث يشكل هذا الطريق واحداً من أهم طرق امدادات النفط في العالم^(١٠).

وبناءً على ما تقدم فإن المضيق ذو أهمية كبيرة ويلعب دور أساسياً في استقرار الاقتصاد العالمي حيث ان من يسيطر عليه يسيطر على (٤٠%) من صادرات النفط الدولية، وعليه فإن سلامة الملاحة في المضيق أمر يهم دول العالم أجمع خاصة المتقدمة منها بالإضافة إلى دول الخليج كونه المنفذ الوحيد للبعض منها.

الفرع الثاني: الملاحة فيه

(٩) مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، د. عبد المنعم محمد داود، الاسكندرية، بدون تاريخ طبع، ص ٩٩.

(١٠) تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، حمدان عبد الله اللحيان، جريدة الرياض، عدد (١٥٩٠٨) في ١٣/١/٢٠١٢.

للحديث عن نظام الملاحة في المضيق لابد من التمييز بين مرحلتين بالنسبة للسفن والطائرات وهي كالآتي :-

المرحلة الأولى: وبدأت مع النصف الأول من القرن العشرين وانتهت مع تطبيق اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، حيث كان المضيق منذ البداية طريقاً للملاحة الدولية، وكانت تحكمه قواعد العرف الدولية، التي جسدها قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفور لسنة (١٩٤٩) حيث وضعت جملة من المعايير للملاحة في المضائق الدولية أهمها :-

- لا يجوز تقييد الملاحة فيه
- أن يكون موصلاً بين بحرين من البحار العالية .
- قد تواتر العمل على استخدامه طريقاً للملاحة الدولية .
- ثم جاءت بعد ذلك اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة (١٩٥٨)، وقد نظمت (م/١٦) منها نظام المرور في المضائق حيث تضمنت الآتي:-
- نصت على حق المرور البريء في المضائق الدولية .
- لا يجوز وقف هذا المرور البريء .
- لجميع السفن التجارية والحربية المرور فيه في زمن العلم .
- وهذا النظام يطبق على المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار مع جزء آخر من البحر العالي أو مع بحر إقليمي .

المرحلة الثانية: وتبدأ مع إبرام اتفاقية قانون البحار حيث أفردت في جزئها الثالث- الفرع الأول، للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، إذ نصت (م/٣٧) على حق المرور العابر، وشمل هذا النظام معظم المضائق، وكذلك (م/٤٥) فقد نصت على نظام المرور البريء، وقد قصرته على المضائق المستثناة من المرور العابر، والمضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة من جهة والبحر الإقليمي لدولة أجنبية من جهة ثانية^(١).

(١) القانون الدولي للبحار (مناطق الوكالة الوطنية)، د.محمد الحاج حمود ، مطبعة الأديب، بغداد، ١٩٩٠، ص ٢٥٣ .

ومن الجدير بالذكر ان هذه الاتفاقية قد استبدلت نظام المرور البريء المعمول به سابقاً بنظام المرور العابر، وهو النظام المطبق في مضيق هرمز، حيث انه يربط بين جزء من أعالي البحار وجزء اخر من أعالي البحار حيث يفصل بين مياه الخليج العربي من جهة وخليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة اخرى، وكما هو معلوم فإن هذا النظام يسمح بمرور السفن والطائرات لأي دولة مروراً سريعاً متواصلاً دون توقف إلا في حالة الشدة أو القوة القاهرة، ولا يجوز لإيران أو عُمان ان تشتترط الأذن المسبق، ولا وقت هذا المرور .

اما بالنسبة للغواصات المارة عبر مضيق هرمز، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فأنها لم تنظمه بنص صريح، وذلك على أساس ان حق المرور البريء هو المطبق على الغواصات بوصفها قاعدة عرفية دولية^(١٢) .

وهذا فقد ثار جدل في الفقه الدولي بخصوص المضائق، فالبعض يذهب إلى ان القانون الدولي لا يحتوي على نظرية خاصة بالمضائق، ويترتب على هذا الأمر بأنها لا تتمتع بنظام قانوني خاص يميزها عن أجزاء البحر الأخرى، وبالتالي فهي خاضعة لذات النظام القانوني للمياه التي تقع بضمنه سواء كانت جزء من بحر إقليمي أو أعالي البحار أو حتى مياه داخلية، والرأي المتقدم أدى إلى إثارة جدل كبير حول نظام المرور إبان عقد اتفاقية قانون البحار، حتى استقر الرأي على تطبيق المرور العابر مقابل موافقة الدول الكبرى على توقيع اتفاقية قانون البحار، كما تم الإبقاء على نظام المرور البريء في المضائق التي تربط بين أعالي البحار وبحر إقليمي^(١٣) .

كما أن فرض أنظمة للمرور في المضائق أدت إلى فرض التزامات، وتثبيت حقوق للدولة الساحلية وهي كالاتي:-

أولاً: التزامات الدولة الشاطئية

(١٢) الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي، د. بدرية عبد الله العوضي، الطبعة الاولى، الكويت، ١٩٨٨، ص ٩٥-٩٦ .

(١٣) مصدر سابق، د. عبد القادر محمود الاقرع، ص ٢٤١ .

- تعيين الممرات الملاحية لتعزيز سلامة العبور ويجوز عند الضرورة تغيير هذه الممرات لتحل اخرى محلها .
- مطابقة هذه الممرات للأنظمة الدولية واعتماد مقترحات المنظمة الدولية .
- وضع هذه الممرات على خرائط واضحة وتعلن عنها الدول الشاطئية .
- ضرورة احترام السفن المارة وإصدار القوانين والأنظمة لتحسين الخدمات الملاحية .

ثانيا : حقوق الدول الشاطئية

- عدم مساس حق المرور بالقوانين والأنظمة التي تفرضها الدولة الساحلية لضمان أمنها وسلامتها .
- الامتثال لسائر قواعد القانون الدولي، وإبرزها عدم التهديد باستخدام القوة ضد سيادة الدولة الشاطئية .
- تمتنع السفن والطائرات عن القيام بأي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع .
- الامتثال إلى انظمة سلامة البحر لمنع المصادمات في البحر، أما الطائرات فتلتزم بمراعاة قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية .
- كما تمتنع السفن أثناء مرورها عن القيام بعمليات البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أثناء المرور^(١٤) .

المطلب الثاني: أهميته الاستراتيجية بعد اكتشاف النفط

الخليج العربي هو شبه بحر مغلق وكان النشاط التجاري لدول الخليج يمر تاريخياً عبر المضيق، وكانت أهميته تتأتى من كونه طريق سريع واستراتيجي يربط بين الخليج العربي من جهة ومياه خليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة اخرى .

(١٤) مباحث في القانون الدولي للبحار، د.فاروق محمد صادق، الجزء الاول، منشورات زين الحقوقية، لبنان، ٢٠١٥، ص٣٧٥.

لكن مع اكتشاف النفط في دول الخليج والعراق مع بداية القرن العشرين بدأ الصراع بين الدول الكبرى، وازداد الأمر تعقيداً بشكل أكبر بعد اكتشاف النفط في إيران عام (١٩٠٨)، حيث بدأت السعي لفرض نفوذها على المضيق^(١٥).

الفرع الاول: حجم الصادرات النفطية عبر المضيق

يعد المضيق من أهم الممرات المائية التي تؤثر على التجارة العالمية والتجارة الخليجية بصفة خاصة، حيث على الرغم من أهميته في تجارة النفط العالمية، إلا انه أيضاً طريق مهم في تجارة السلع الأساسية والحبوب وخام الحديد والاسمنت، وكذلك المواد تامة الصنع، حيث بلغت الصادرات مناسبة مرتفعة، إذ بلغت (٢٢%) بالنسبة للسلع الأولية و (٢٠%) للسلع تامة الصنع .

أما بالنسبة لتجارة النفط العالمية فالأمر أكثر أهمية وأكبر خطورة، حيث قدرتها إدارة معلومات الطاقة الأمريكية أن صادرات النفط الخام نحو (٤٠%) من إجمالي المتداول عالمياً، علماً ان هذا الرقم يتذبذب متأثراً بحجم إنتاج أوبك، وفي منتصف عام (٢٠٠٨) قدرت وكالة الطاقة الدولية الصادرات النفطية عبر المضيق تصل إلى (١٣,٤) مليون برميل يومياً من الخام وذلك بعد هبوطها من (١٦-١٧) مليون برميل يومياً قبل تخفيض إنتاج أوبك، كما يصدر مليوني برميل من المشتقات النفطية يومياً، وتعد قطر أكبر مصدري الغاز المسال في العالم عبر مضيق هرمز إلى كل من آسيا و أوروبا، كما تتوقع وكالة الطاقة الدولية أن تتضاعف صادرات النفط عبر المضيق إلى ما يقارب (٣٠-٣٤) مليون برميل يومياً بحلول عام (٢٠٢٠)، كما افترضت ان ترتفع الشحنات التي تنقل الخام على ناقلات البترول إلى (٥٠%) من المشتقات النفطية مثل الغاز الطبيعي وغاز البترول المسال^(١٦).

أما فيما يتعلق بحجم صادرات النفط عبر المضيق في العام (٢٠٠٦) فهذا المخطط سيعطينا تصور عن أهمية المضيق للدول الخليجية وكالاتي :

(١٥) البترول والتغير الاجتماعي في الخليج العربي، محمد غانم الرميحي، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧٥، ص ١٧ .

(١٦) سلمى عدنان محمد، مصدر سابق، ص ٩٥ .

الدول المصدرة	نسبة الصادرات النفطية عبر المضيق
السعودية	٨٨%
ايران	٩٠%
العراق	٩٨%
الامارات	٩٩%
الكويت	١٠٠%
قطر	١٠٠%

وكما ان المضيق مهم للدول المصدرة للنفط فإنه مهم ايضاً بالنسبة للدول المستوردة ايضاً، حيث بينت وحدة لويديز لمعلومات الشحن البحري أكبر عشرة دول مستوردة للنفط الخام عبر المضيق في عام (٢٠٠٦) وكانت كالآتي :

الدول المستوردة	نسبة واردتها النفطية عبر المضيق
اليابان	٣٥%
كوريا الجنوبية	١٤%
الولايات المتحدة الامريكية	١٤%
الهند	١٢%
مصر	٨%
الصين	٨%
سنغافورة	٧%
تايوان	٥%
نايلند	٣%
هولندا	٣%

ومن كل ما تقدم يتبين لنا حجم الخطر الذي يهدد الاقتصاد العالمي، بإغلاق هذا المضيق يعني إعلان الحرب ضد الدول المستوردة للنفط الخليجي، فضلاً عن تضرر إيران ايضاً، إذ ان صادراتها هي الأخرى من النفط تمر عبر المضيق، كما انها تستورد (٤٠%) من حاجتها من البنزين أيضاً عبر المضيق، والذي سيتوقف هو الآخر، حيث ان صادرات النفط الإيرانية المارة عبر المضيق تشكل ثلثي الميزانية الإيرانية^(١٧).

ويرى بعض الاقتصاديين أن إغلاق المضيق سيؤدي إلى مجموعة من النتائج، أولها تضاعف أسعار النفط العالمية، كما أنه سيدفع الدول الأوروبية إلى التحول عن الاعتماد على النفط، وفي الوقت نفسه زيادة استثمارات أوروبا في مجال البحث لإيجاد طاقة بديلة، وهو الأمر الذي سيؤثر سلباً على اقتصاديات دول المنطقة وبضمنها إيران^(١٨).

إلا أننا لا نتفق مع الرأي سالف الذكر، إذ أن الدول الصناعية لن توقف صناعاتها حتى إيجاد البدائل، بل سيلجأ إلى استخدام القوة العسكرية لمنع إغلاق المضيق . لاسيما أن ما ينقل عبر المضيق قد يصل إلى (١٨) مليون برميل يومياً، خاصة أن البعض من الدول لا تملك مخزوناً استراتيجياً كاليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية^(١٩).

الفرع الثاني: مدى إمكانية إغلاق المضيق وفق القواعد الدولية

بعد أن تعرفنا على أهمية المضيق الاقتصادية والاستراتيجية في تجارة النفط العالمية، فهل فعلاً يمكن لأحد الدول الشاطئية إغلاق المضيق بوجه تجارة النفط العالمية ؟ وما دفعنا إلى طرح هذا السؤال هو التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق الخليج، إلا ان هذا لا يمكن ان يحدث بدون أسباب أو مبررات، ولكن ماهي هذه الأسباب أو المبررات، لاسيما

(17) Rethinking the strail of Hormuz, Dolan, Daniel, Naval Institute Proceedings, May 2012, Vol.138. Issue 5, P.P. 40-46 .

(1٨) هل تقود الازمة الاقتصادية العالمية إلى حرب، حمد بن عبد الله اللحيان، جريدة الرياض، عدد ١٥٨٦٦، ٢/١٠/٢٠١١ .

(19) Side stepping the Strait, Ed Blanche, , Middle East, Apr 2012, P.P 32-35 .

بعد أن أصدر البرلمان الإيراني قانون إغلاق مضيق هرمز، إذ يعد مثل هذا القانون نوعاً من أنواع التهديد السياسي الهدف منه التصعيد، لأنه في واقع الحال فإن البرلمان الإيراني لا يملك مثل هذه الصلاحية، ولكن مرة أخرى نطرح ذات السؤال ماهو هدف إيران من هذه الاجراءات التي تهدف في المحصلة النهائية إلى رفع مستوى الشعور بالخوف لدى عدد كبير من الدول، والذي يجعل إيران معرضة لخطر ضربة عسكرية امريكية، لأن التهديد الإيراني يمثل ضرراً بالغاً بالاقتصاد العالمي .

بالتأكيد فإن لهذا التهديد عدة أسباب، والسبب الرئيسي هو تحقيق مكاسب أكبر في التفاوض بشأن الملف النووي الإيراني، حيث أنها - أي إيران - تستخدم ملف النفط في المفاوضات كسلاح اقتصادي، إذ أنه ورقة ضغط جيدة في المفاوضات حول البرنامج النووي الإيراني، كما أنها تكون في آن واحد تضغط على مجموعات عديدة من الدول وهي:

- الدول دائمة العضوية في مجلس الأمن، لاسيما روسيا والصين، حيث أن تهديدها بإغلاق المضيق يدفع بهذه الدول للحيلولة دون توقيع عقوبات على إيران، وذلك لأن توقيع هذه العقوبات عليها سيؤدي إلى إغلاق مضيق هرمز بوجه ناقلات النفط⁽²⁰⁾ .

- الولايات المتحدة الأمريكية، فهي تمثل ورقة ضغط أخرى عليها - إغلاق الخليج - بالإضافة إلى تهديد إيران باستهداف القواعد العسكرية الأمريكية في كل من البحرين وقطر وأفغانستان .

- دول الخليج، إذ أن إغلاق المضيق يؤثر سلباً على كل دول الخليج التي تعتمد اقتصادياتها بشكل أساس على تجارة النفط العالمية .

ولكن هل فعلاً باستطاعة إيران المضي في إغلاق المضيق ؟ هناك رأيان بخصوص هذا التهديد حيث يرى أنصار الاتجاه الأول / بأن إيران لديها القدرة العسكرية التي

(20) Accrued threat, the limits of Iranian Missile Campaign against Saudi Arabian Oil, Joshua R.itzkowiz shiffrinson and Miranda Priebe, International Security. Summer 2011, Vol.36. Issue1, P.P.167-201.

تمكنها من إغلاق المضيق خلال فترة قياسية من الزمن، حيث ان للقوات الإيرانية أكثر من (٧٠٠) موقع على المضيق، كما يوجد لديها نقاط مختلفة على طول الشاطئ على طول الساحل الشرقي للخليج العربي، والتي تمكنها من استخدامها لاعتراض السفن التجارية، وناقلات النفط والسفن العسكرية، هذا فضلاً عن امتلاك إيران زوارق الصواريخ والالغام^(٢١).

أما الاتجاه الثاني / فيذهب إلى اتجاه مختلف تماماً، إذ انه يرى بأن التهديد الإيراني لا يزيد عن مجرد تهديد، حيث أهم ما يعيق إيران اتساع الخليج، حيث ان أضيق نقطة في الخليج يبلغ اتساعها (٣٥) كم، وبناءً عليه فإن ما ستقوم به إيران هو إبطاء حركة الخليج، ويقدم انصار هذا الاتجاه مثال واضح هو الوضع أبان الحرب العراقية الإيرانية، فلم تستطع إعاقة الملاحة في المضيق، وكذلك التحرك السريع لكل من بريطانيا والولايات المتحدة لمواجهة أي محاولات لعرقلة الملاحة في المضيق^(٢٢).

لكن السؤال الأهم، هل هناك بدائل حقيقية لمضيق هرمز تنقذ دول العالم من خطر إغلاق المضيق في حال إذا ما حصل هذا الإغلاق فعلاً؟

من الممكن أن يكون الحل من خلال خطوط أنابيب ناقلة للنفط عبر إمارتي الشارقة والفجيرة الإماراتية واستخدام خليج عمان من أجل أن تحمل السفن بالنفط مرة أخرى مما يحول دون المرور في مضيق هرمز .

كما يمكن أن تقوم دول الخليج العربي مجتمعاً بحفر قناة موازية للمضيق لتقصير المسافة والحيلولة دون المرور في المضيق^(٢٣)، إلا أننا نجد أن من الأفضل التركيز على تطبيق نظام المرور الذي اقترته اتفاقية قانون البحار لعام (١٩٨٢)، وذلك للحيلولة

(٢١) مضيق هرمز بؤرة الصراع الإيراني - الامريكى، مختارات إيرانية، حسام سويلم، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية عدد ٨٢، مايو ٢٠٠٧، متوفر على الرابط .

<http://acpps.ahram.org.eg/abram/2001/1/1/CIRN50.HTM>

(٢٢) د. عبد القادر محمود الاقرع، مصدر سابق، ص ٢٥٧ .

(٢٣) مصدر سابق، د. عبد القادر محمود الاقرع، ص ٢٦٠ .

دون خلق المزيد من المشاكل والتعقيدات في المنطقة، كما أن تطبيق القانون هو الحل الأمثل لتجنب المنطقة المزيد من المشاكل والصراعات .

الخاتمة

ناقش البحث التهديد الإيراني بإغلاق المضيق ومدى شرعية هذا الإجراء لاسيما بعد تبني نظام المرور العابر خلال المضيق من قبل اتفاقية قانون البحار لسنة (١٩٨٢) . كما تعرضنا إلى أهمية المضيق الاستراتيجية وأثرها على تجارة النفط العالمية، ثم عرجنا على الأسباب التي تدفع الدول الشاطئية إلى محاولة إغلاقه ومدى قدرتها على ذلك، وما إذا كان هناك بدائل لمضيق هرمز، لاسيما مع تصاعد حدة الخلاف الغربي الإيراني . وعليه فقد توصلنا إلى النتائج التالية :

١- أن المضيق يخضع لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ وبالتحديد الجزء الثالث منها والذي جاء تحت عنوان (المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية) في (م/٣٤-٣٥) منها .

٢- تزايد أهمية المضيق بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي .

٣- نظام المرور العابر المطبق في مضيق هرمز لا يقلل من حقوق الدول الشاطئية إذ أن لها حقوق وسلطات تمارسها خصوصاً في تنظيم الملاحة في المضيق

التوصيات :-

١- التأكيد على النظام الذي يخضع له المضيق والتوصية بضرورة احترامه لتحقيق العدالة ومصالح كل الدول الموجودة في المنطقة .

٢- أن الحل لدول الخليج هو المسعى لإنشاء لجنة دائمة تمثل فيها إيران وسائر الدول المستفيدة من المضيق والمطلبة على الخليج العربي تهدف هذه اللجنة لإزالة الخلافات وتذليل كل ما يعيق الملاحة في المضيق .

٣- لا يحق لإيران التهديد بإغلاق الخليج وإصدار قانون وطني بهذا الخصوص لا يجعل منه عمل مشروع وذلك لأن المضيق يخضع لنظام المرور العابر

بموجب اتفاقية دولية كانت إيران نفسها طرفاً فيها، وهو الأمر الذي
يضاعف مسؤولية إيران الدولية أمام المجتمع الدولي .

المصادر

قائمة المصادر العربية

١- النظام القانوني للملاحقة عبر المضائق العربية، د. إبراهيم محمد العناني، مجلة شؤون عربية، عدد (٧)،
مصر، ١٩٩٢ .

٢- الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي، د. بدرية عبد الله
العوضي، الطبعة الاولى، الكويت، ١٩٨٨ .

٣- مبادئ القانون الدولي العام، د. جعفر عبد السلام، الطبعة الثالثة، بغداد، ١٩٩٤ .

٤- مضيق هرمز بؤرة الصراع الايراني - الامريكي، مختارات ايرانية، حسام سويلم، مركز الاهرام للدراسات
الاستراتيجية عدد ٨٢، مايو ٢٠٠٧، متوفر على الرابط .

<http://acpss.ahram.org.eg/abram/2001/1/1/CIRN50.HTM>

٥- تداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة، حمد بن عبد الله اللحيدان، جريدة الرياض،
عدد (١٥٩٠٨) في ٢٠١٢/١/١٣ .

٦- هل تقود الازمة الاقتصادية العالمية إلى حرب، حمد بن عبد الله اللحيدان، جريدة الرياض، عدد
١٥٨٦٦، ٢٠١١/١٠/٢ .

٧- امن الممرات المائية العربية، حمد سعيد الموعد، منشورات اتحاد الكتاب العرب، دمشق، ١٩٩٩ .

٨- تصور عربي للوضع القانوني الدولي لمضيق هرمز، د. خليل اسماعيل الحديشي، شؤون عربية،
عدد (٧٨)، صفر، ١٩٩٤ .

٩- مضيق هرمز بين الاهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، سلمى عدنان محمد، مجلة شواطئ،
الصادرة عن قيم الاعلام والعلاقات العامة في جامعة البصرة، العراق، العدد (صفر)، ايار -
حزيران، ٢٠٠٨ .

- ١٠- التهديد الايراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته، د. عبد القادر محمود الاقرع، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٧٢)، ٢٠١٦ .
- ١١- مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، د.عبد المنعم محمد داود، الاسكندرية، بدون تاريخ طبع
- ١٢- مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء الاول، د.فاروق محمد صادق، منشورات زين الحقوقية، لبنان، ٢٠١٥ .
- ١٣- القانون الدولي للبحار، د.محمد الحاج حمود، مناطق الوكالة الوطنية، مطبعة الاديبي، بغداد، ١٩٩٠ .
- ١٤- البترول والتغير الاجتماعي في الخليج العربي، محمد غانم الرميحي، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧٥
- ١٥- موسوعة قانون البحر (قانون البحار الدولي) في وقت السلم، مصطفى الحناوي، المكتبة الانجلومصرية، القاهرة، ١٩٦٢ .

قائمة المصادر الاجنبية

- 1- Rethinking the strail of Hormuz Naval Institute Proceedings, Dolan, Daniel, May 2012, Vol.138. Issue 5.
- 2- Side stepping the Strait, Ed Blanche, Middle East, Apr 2012.
- 3- Accrued threat, the limits of Iranian Missile Campaign against Saudi Arabian Oil, Joshua R.itzkowiz shifrinson and Miranda Priebe, International Security. Summer, 2011.
- 4- Iran's threat to the strait of Hormuz, Peter Pham, American Foreign Policy Interests, 32,2010 .