



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي

جاويد منتظران



ترجمة وتحرير مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدةٍ تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

حقوق النشر محفوظة © 2018

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي

جاويد منتظران *

المقدمة

من أجل الوصول إلى مقاصدها في البحار، ينبغي لعدد كبير من السفن التجارية وحاملات النفط العملاقة أن تمرّ كل يوم من بين المضائق البحرية؛ وفي هذا السياق تحوز المضائق -التي تربط البحر شبه المغلق إلى بحر مفتوح آخر- أهمية قصوى. ويمكن ملاحظة أهمية المضائق مثل مضيق هرمز الذي يُعدُّ ممراً لأكبر شحنات النفط في العالم جلياً. وبما أنه يمكن إغلاق المضائق البحرية بسهولة بسبب عمقها وعرضها القليلين والإخلال في الحركة الملاحية فيها، فيمكننا أن ندرك سبب أهمية هذه المسألة. وفي هذا السياق -وفي السنوات القليلة الماضية ولاسيما في هذه الأيام بعد خروج الولايات المتحدة من الاتفاق النووي وسريان العقوبات الجديدة الأمريكية ضد الشعب الإيراني- بتنا نسمع تصريحات متعددة من قبل أشخاص ووسائل الإعلام تحدد بإغلاق مضيق هرمز؛ وقد أعلنت عدد من وكالات الأنباء نقلاً عن بعض المسؤولين العسكريين والأمنيين الإيرانيين أن السفن التي تعبر مضيق هرمز لو باتت تهدد الأمن الإيراني، فإن طهران سوف تغلق هذا المضيق. ونظراً لأهمية الموضوع وأن اتخاذ القرار عن النظام الحقوقي للمضائق الدولية هو من المباحث الفنية المستندة إلى القوانين، وبما أن المسؤولين الإيرانيين يطرحون أفكارهم بشأن الإغلاق الكامل لمضيق هرمز، فمن الممكن أن تكون هذه التصريحات أطلقت من دون أن يعرف قائلوها المباحث الخاصة بالقانون الدولي، وستكون لها تبعات سلبية وبالضدّ من المصالح الوطنية للبلاد؛ لذلك ضمن ذكره لسمات المضائق الدولية ومكانة مضيق هرمز في القانون الدولي للبحار، يحاول هذا المقال أن يشرح النظام الحقوقي لحركة الملاحة في هذا المضيق، ودراسة موضوع إغلاقه، ومنع الحركة الملاحية فيه من منظور القانون الدولي. وفي النهاية يجيب عن هذا السؤال المهم: هل للجمهورية الإسلامية في إيران إمكانية إغلاق مضيق هرمز بنحو كامل أم لا؟

* كاتب وباحث في الشؤون السياسية، ماجستير في العلاقات الدولية والدبلوماسية.

مضيق هرمز

من الناحية الجغرافية يكون المضيق جزءاً من البحر تشكّل طبيعياً، وهو يفصل أرضين عن بعضهما بعضاً، ولا يهم إن كانت الأراضان تعودان لبلد واحد أو لبلدين، وأي أرض أكبر مساحة من الأخرى. وفي بعض الأحيان يربط المضيق جزأين من بحرين مفتوحين، أو محيطين، أو حتى جزأين من محيط واحد. وليس هناك أي معيار بشأن كم يجب أن يكون الحجم الأدنى للبحار التي تربطها المضائق ببعضها بعضاً. وعلى وفق الفقرة 4 من المادة 16 لاتفاقية جنيف عام 1958 بشأن اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، فإن المضائق التي تربط جزءاً من البحر الإقليمي إلى جزء آخر من بحر إقليمي أو الدول المحاذية وتستخدم من قبل الملاحة البحرية للدولة تعرف باسم «المضائق الدولية». وبما أن مضيق هرمز يربط بحرين إقليميين ببعضهما بعضاً، وبمكّن النقل البحري الدولي والملاحة البحرية في هذه المنطقة؛ لذلك فإنه يُعد من ضمن المضائق الدولي، ومن الناحية القانونية أيضاً فإن المضائق التي تستخدم في الملاحة الدولية تعد مضائق دولية. بعبارة أخرى: إن الممرات المائية الدولية تشمل المضائق التي تستخدم للملاحة التجارية أو للنقل العسكري من قبل دول أخرى غير الدول المحاذية لهذه المضائق. ومضيق هرمز هو جزء من بحر العرب ويمتد بطول 104 أميال، وتقع إيران في الجهة الشمالية والشمال غربي منه، في حين أن سلطنة عمان تقع في الجهة الجنوبية لهذا البحر، ويبلغ عرض هذا المضيق 28 كيلومتراً بين أقرب نقطتين، و90 كيلومتراً بين أبعد ضفتين.

الموقع الجيو اقتصادي، والاستراتيجي، والجيوپوليتيكي لمضيق هرمز

نظراً لأهمية المضائق البحرية ودورها منذ القدم -وحتى الآن- فقد باتت من الأمور المهمة الإقليمية والدولية التي تثار بشأنها الكثير من المناقشات. وبما أن 20 ألف سفينة تمرّ سنوياً في هذا المضيق، فقد بات مضيق هرمز من أهم المضائق الدولية ويحوز أهمية قصوى على مستوى العالم من حيث حركة الملاحة البحرية؛ لأن الخليج العربي هو بحر شبه مغلق وله مكانة خاصّة جداً على مسرح الطاقة الدولية، وبعُدُ هذا المضيق بمنزلة مفتاح لدخول هذا البحر. ومضيق هرمز الذي يربط مياه الخليج العربي ببحر العرب، هو الممر الوحيد الذي يمتد حتى المحيط الهندي؛ وبمكّن الملاحة البحرية والنقل البحري في هذه البقعة من العالم وفي المحيطات والبحار وعلى المستوى الدولي.

ويفصل هذا المضيق فلاة إيران الشاسعة عن شبه الجزيرة العربية، ويربط مياه الخليج العربي ببحر العرب والمحيط الهندي؛ ونظراً إلى العدد الكبير من السفن التي تنقل البضاعة وكذلك حاملات النفط، فلا يمكننا أن ننكر الأهمية الاستراتيجية لهذا المضيق ولاسيما أنه لا يوجد بديل آخر عنه لنقل الطاقة. وما يجعل السيطرة على هذه المنطقة أمراً مهماً هو العرض القليل للمناطق الملاحية لهذا المضيق التي هي بحدود 3 كيلومترات في مسير الذهاب والإياب الواقع بين الجزر الإيرانية. وبنحو عام يمكننا القول إن 90% من الصادرات النفطية لدول المنتجة للنفط في الخليج العربي تنقل من طريق حاملات النفط في هذا المسار فقط.

وتعود أهمية الخليج العربي للدول الغربية إلى وجود الذخائر الغازية والنفطية الكبيرة في هذه المنطقة؛ وقد أثبت وجود أكثر من 60% من الذخائر النفطية في منطقة الخليج حيث تسيطر على 30% من التجارة العالمية. وإن مجموع صادرات دول الخليج هي في حدود 18.2 مليون برميل في اليوم، 17 مليون برميل منها تنتقل من طريق مضيق هرمز. ويرسل أغلب النفط إلى الأسواق الآسيوية ولاسيما اليابان، والصين، والهند؛ وكذلك إلى الغرب (من طريق الأنابيب وقناة السويس). وفضلاً عن النفط تحتوي دول الخليج على ذخائر عظيمة من الغاز الطبيعي حيث إنهما تعادل 45% من الغاز العالمي المكتشف حتى الآن، ويؤدي الخط الساحلي الإيراني دوراً رئيساً في تصدير هاتين الطائفتين؛ لأن ناقلات النفط والحاويات تعبر من طرق قريبة جداً للأراضي الإيرانية، وجزرها، وقواعدها البحرية في الخليج العربي.

ويستخدم مضيق هرمز غالباً ممرًا بحرياً من قبل الملاحاة الدولية، وهو يُعدُّ من القنوات التجارية المهمة في العالم بحيث يمرّ 20% من النفط العالمي من طريقه؛ وتدخل يومياً أكثر من 80 باخرة وأغلبها ناقلات نفط إلى مضيق هرمز؛ ولهذا السبب تعتمد دول الخليج على مضيق هرمز بنحو كبير جداً، من أجل تصدير البضاعة واستيرادها؛ لأنه يربط الاقتصاد الإقليمي لمنطقة الخليج بالاقتصاد العالمي. وفي ظل هذا الارتباط، تشترك دول الخليج في احتياجها إلى هذا المضيق. وبما أن تكلفة النقل البحري قليلة جداً بالمقارنة مع الطرق الأخرى مثل النقل الجوي، والبري وخط الأنابيب؛ لذلك سيبقى ارتباط الاقتصاد الإقليمي للمنطقة مع الاقتصاد العالمي مرتكزاً إلى مضيق هرمز، إلا في حال تقدمت أحداث أمنية-عسكرية وأزمات إقليمية على التكلفة الرخيصة للنقل البحري ومنعت نقل البضاعة والنفط والمواد المعدنية عبر هذا المضيق.

يمكننا دراسة الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز في قسمين أساسيين: الأول: مضيق هرمز واقتصاديات دول المنطقة. والآخر مضيق هرمز والاقتصاد العالمي؛ وينبع أساس هذا المعنى من حاجة الاقتصاديين لبعضهما بعضاً. وفيما يخص الاقتصاد الإقليمي يجب أن نقول إن دول المنطقة لا تعتمد على هذا المضيق من أجل تصدير البضاعة والنفط فقط، بل من أجل استيراد البضائع والمواد الغذائية والرعاية والصناعية والصحية وحتى الأسلحة والمعدات العسكرية. وفي الاقتصاد العالمي تحتاج الدول الصناعية الغربية -التي تسيطر على 53% من التجارة العالمية- إلى مضيق هرمز من أجل استيراد النفط من منطقة الخليج وكذلك من أجل تصدير بضائعها إلى أسواق المنطقة. فضلاً عن ذلك، فإن الظاهرة الاقتصادية الجديدة في منطقة الخليج -أي المناطق التجارية والصناعية الحرة مثل دبي، وجبل علي، وكيش، وقشم- تعتمد على مضيق هرمز في صادراتها واستيرادها للبضائع. والأهم من ذلك، هو أن 6 جزر استراتيجية إيرانية (هرمز، ولارك، وقشم، وهنكام، والطنب الكبرى، وأبو موسى) تقع على خط منحنى دفاعي افتراضي في مدخل الخليج العربي؛ وهذا من الأسباب المهمة التي تحول إيران إلى لاعب رئيس في الخليج العربي، وربط أمن مضيق هرمز وثباته بأمن إيران وثباتها.

النظام الحقوقي للعبور من مضيق هرمز ووضع الجمهورية الإسلامية في إيران

أما ما يخص الملاحظة في مضيق هرمز، فإن عدم إبرام الاتفاقيات في أي مدة حتى الآن هو المسيطر؛ لأن هذه المنطقة كانت منذ أوقات طويلة تحت قبضة الاستعمار كبقية أجزاء هذه البلاد. فالبرتغاليون، والبريطانيون، ومن ثم الأميركيون لم يروا ضرورة لتحديد النظام القانوني في أثناء مدة وجودهم في المنطقة لئلا يورطوا أنفسهم في مشكلات قوانين الدول المحايدة للخليج. ويستند تحديد النظام القانوني للمضيق أساساً إلى قواعد عرفية؛ وذلك لأهميتها الاستراتيجية. وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والقوانين الخاصة بالمضيق واتفاقية جنيف عام 1958 دُكر البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة له، و«العبور الآمن»، وتم التأكيد عليهما أيضاً. وفي اتفاقية 1982 المبرمة في مونتي جوبي حيال القوانين البحرية، كان هناك عبور خاص لكل مضيق؛ وبسبب ظروفه الخاصة أدرجوا بند «الترانزيت» لمضيق هرمز. بعبارة أخرى: على وفق اتفاقية 1982 لقانون البحار، فإن العبور من المضائق الدولية -مثل مضيق هرمز- يدرج تحت بند الترانزيت.

والقصد من «المرور الآمن» هو أن السفن يمكنها العبور من البحر المتاخم لبلد ما أو المياه

الإقليمية. ويجب أن يكون هذا العبور سريعاً وبلا توقف (الفقرة 2 المادة 18 اتفاقية 1982). وبالتأكيد إن للسفن الحق في أن ترسو حين الضرورة، وإن القصد من الأمن هو الإشارة إلى كيفية العبور؛ واستناداً إلى قانون البحار المتاخمة لعام 1958 فإنه يشترط بالعبور الآمن ألا يضرب نظام البلد المتاخم للبحر وسلامته واستقراره وأمنه (الفقرة 4 المادة 14). وعلى الغواصات أن تخرج من الماء وترفع علمها؛ وإن إطلاق العناد من البوارج ممنوع، وفي حال لم يكن العبور آمناً فللدول المتاخمة للبحر الحق في منع هكذا عبور. أو إن كانت الباخرة التي تخالف القانون عسكرية ولم ترسخ لتحذيرات الدول المحاذية للبحر باحترام القوانين البحرية، فيمكن للدول المتاخمة أن تطالبها بترك المياه الإقليمية فوراً. ونظراً للأسباب الأمنية فلدى الدول المحاذية للبحر كامل الحق في إغلاق جزء من مياهها الإقليمية أمام الملاحة البحرية مؤقتاً حصراً، شريطة أن يشمل هذا الإغلاق الجميع وألاً يكون عنصرياً تجاه بلد ما.

وكذلك، ينطبق نظام (الممر العابر) أو «الترانزيت» -على وفق المادة 37 من اتفاقية 1982- على المضائق التي تستخدم جزءاً من البحر المفتوح أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومنطقة أخرى من البحر المفتوح، أو منطقة اقتصادية محدودة؛ من أجل الإبحار الدولي. ويختلف الممر العابر عن الممر الآمن في نقطتين مهمتين: الأولى هي أن الممر العابر (الترانزيت) يشمل الطائرات أيضاً. والثانية هي أنه لا يتعين على الغواصات في أثناء مرورها من المضيق أن تظهر على سطح الماء وألاً تُظهر علمها. وأما الممر الآمن فلا ينصُّ على أي شيء بشأن الطائرات ويُلزم الغواصات بالظهور على سطح الماء. وفضلاً عن ذلك فإن الممر العابر غير قابل للإيقاف. وقد يُعرّف الممر العابر (الترانزيت) في مادة 37 من اتفاقية 1982 على النحو الآتي: «حرية الملاحة والتحليق فقط لغرض المرور غير المتباطئ والمتواصل لمضيق من البحر المفتوح، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة». ولا يمنع شرط المرور المتواصل غير المتباطئ المرور عبر مضيق بغرض دخول أو العودة إلى دولة محاذية للمضيق.

لقد وقعت الجمهورية الإسلامية في إيران على اتفاقية 1982، ولكنها لم تصادق عليها بعد؛ وطالما لم تصادق عليها السلطة التشريعية في البلاد فإن مستندات الانضمام لن تسلم رسمياً لسكرتارية الاتفاقية ولا للأمم المتحدة. وبما أن اتفاقية 1982 لم يصادق عليها في إيران فلذلك لا تترتب على البلاد أي مساءلة قانونية وحقوقية، وإن إيران ليست ملزمة بتنفيذ بنودها؛ بيد أنها ملتزمة بتنفيذ قوانين اتفاقية 1958 لقانون البحار وبنودها بشأن المضائق الدولية.

الملاحة والنقل في مضيق هرمز بموجب القوانين البحرية الإيرانية

هناك حالتان يجري النقاش بشأنها فيما يخص قانون الملاحة في مضيق هرمز، هما: «العبور الآمن»، و«المرور العابر» (الترانزيت)، وبما أن إيران لم تنضم إلى اتفاقية 1982 الذي يعد -بحسب بعض الحقوقيين- دستور البحار، واكتفت بالتوقيع عليها فقط، واستناداً إلى اتفاقية 1958 للبحار التي وافقت إيران عليها، فإن القانون الساري على مضيق هرمز بالنسبة لها هو حق «العبور الآمن» الذي أقرته الاتفاقية. واستناداً إلى بنود هذه الاتفاقية يمكن لإيران أن تفرض شروطها وقوانينها التي أقرتها في عام 1935 على السفن الخارجية التي تدخل مياها الإقليمية وأن تطبق قانون الملاحة الآمنة عليها. وعلى هذا الأساس -وبناءً على المواد 4، و5، و6 للقانون الذي ذكرناه- فإن دخول البوارج الحربية التابعة للدول الأخرى ضمن الملاحة الآمنة أو توقفها يجب أن يحوزا الموافقة المسبقة من قبل إيران. وبناءً على المادة 2 من القانون المذكور، في مدة السلام على البوارج الحربية فإن تطلع المسؤولين الإيرانيين يكون قبل 8 أيام على الأقل قبل دخولها المياه الإقليمية؛ وكما تنص المادة 4 من القانون المذكور: إن البوارج الحربية الخارجية يمكنها الملاحة في المياه الإقليمية الإيرانية على وفق العبور الآمن وعلى الغواصات أن تبحر فوق سطح الماء فقط، إلا إن كانت هذه القطعات الحربية تابعة لدولة عدوة. وفي هذه الحالة ستطبق القوانين والإجراءات الخاصة بالبلاد وكذلك القوانين الدولية الخاصة بأيام الحرب والدول المحايدة.

وتنص المادة السادسة من بروتوكول إصلاح قانون تعيين حدود المياه الساحلية والمنطقة المتاخمة لإيران، الخاص بخطط المبدأ والمياه الداخلية الذي وافقت عليه الحكومة بتاريخ 12 نيسان عام 1959، كما يأتي:

إن المياه الواقعة بين الساحل وخط المبدأ وكذلك المياه بين الجزر الإيرانية التي لا تبعد 12 ميلاً بحرياً عن بعضها بعضاً، هي مياه إقليمية إيرانية. وعلى هذا الأساس -وحيث الإحساس بالخطر الذي يهدد مصالحها وأمنها- فإن لإيران كامل الحق في أن تتخذ قراراتها المستقلة تجاه مياها الإقليمية من ضمنها مضيق هرمز، بناءً على مصالحها الوطنية والأمنية وبالاستناد على أصل استقلال البلاد، والإرادة الوطنية والقوانين الدولية الخاصة بالبحار في أن تقوم بما يناسبها من «تعليق» حركة الملاحة البحرية في جزء من مضيق هرمز الذي يقع ضمن نطاق المياه الإقليمية.

الاستنتاج

تُعد مسألة إغلاق مضيق هرمز من القضايا الحقوقية والدولية التي تهتم بها المحافل العلمية على المستوى العالمي، فغلق المضائق الدولية لمدة طويلة أو بنحو دائم في مناطق بعيدة عن الدول تعارض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وحتى اتفاقية جنيف لعام 1958 أو الأعراف القانونية الموجودة. ولكن الأمر يختلف بشأن إغلاق مضيق هرمز وتعطيل حركة الملاحة والنقل فيه، فمن الناحية الجغرافية يقع المضيق في الجرف القاري الإيراني؛ ومن جهة أخرى ولعدم انضمام إيران لاتفاقية القوانين البحرية (جامايكا- مونتو جوبي 1982)، يمكن القول إن -على وفق قانون الجرف القاري والقوانين الدولية للبحار- الملاحة في مضيق هرمز هي نفسها الملاحة في المياه الإيرانية ويطبق عليها نظام «العبور الآمن»، ويحق للدول الأخرى استخدام أجزاء من المضيق الواقعة ضمن المياه الإيرانية شريطة ألا يشكل عبورها تهديداً لإيران، ولا يتسبب بالأضرار لها، وأن تكون هذه الدول قد نسقت مع إيران بالفعل. وعلى وفق المادة 9 للمناطق البحرية التابعة للجمهورية الإسلامية الإيرانية، فإن «الملاحة الآمنة» تشمل الآتي: عبور القطعات الحربية، والغواصات، والسفن التي تعمل بالطاقة النووية، والبوارج التي تحمل المواد ذات الإشعاعات النووية أو الخطيرة، وكل هذه السفن تحتاج إلى موافقة مسبقة من قبل مسؤولي الجمهورية الإسلامية في إيران، وعلى الغواصات أن تطفو على سطح الماء وترفع علم دولها؛ وهذه القوانين سارية على جميع المياه الإقليمية الإيرانية من ضمنها مياه مضيق هرمز.

لذلك على وفق النظام القانوني «الملاحة الآمنة» فإن إيران تنفذ صلاحياتها القانونية -دائماً-، ولديها الحق في استخدام سلطتها وقد رأينا ذلك في تعاملها مع الدخول غير الشرعي للباخرة التجارية الأمريكية في عام 2016، وكذلك التعامل مع اعتداء القوات المارينز الأمريكيين في العام نفسه، حيث انتهى بإلقاء القبض عليهم، وأيضاً إلقاء القبض على 5 جنود من البحارة الإنجليز في عام 2009، إذ دخلوا المياه الإيرانية بنحو غير شرعي؛ وكل هذا يدل على تطبيق النظام القانوني على المضيق. ومن جهة أخرى علينا أن نتنبه إلى موضوع مهم وهو أن إغلاق جزء من مضيق هرمز لا يقع ضمن نطاق المياه الإقليمية الإيرانية وفرض القانون الإيراني هناك يعارضان اتفاقية 1958، وأنه غير مقبول بموجب القانون الدولي. ويحق لإيران فقط السماح بالملاحة الآمنة، وفي بعض الحالات «الطارئة» والتهديد الأمني والعسكري ضدّ البلاد أن تغلق أجزاء من المضيق التي

تقع ضمن نطاق المياه الإيرانية فقط.

المصادر

1- علي البحريني، بهروز مجد زاده خانداني، دراسة حرية العبور من المضائق وإمكانية غلق مضيق هرمز بموجب القانون الدولي، فصلية الدراسات الاستراتيجية للعلوم الإنسانية والإسلامية، السنة الأولى، العدد الأول، شتاء 2017.

2- منصور پور نوري، القانون الدولي للبحار، طهران، منشورات «بيام حق»، المجلد الثاني، الطبعة الأولى، 2004.

3) [http:// www. beayan. net](http://www.beayan.net) (5/30/ 2012)

4) [http:// www. tehrooz. com](http://www.tehrooz.com) (6/14/ 2012)

5) [http:// www. persiangulfstudies. com](http://www.persiangulfstudies.com) (6/21/ 2012)

المفردات المفتاحية: مضيق هرمز، النظام الحقوقي، الخليج العربي

المصدر:

<http://npps.ir/ArticlePreview.aspx?id=182289>