

FACING IRAN'S THREATS OF CLOSURE THE STRAIT OF HORMUZ IN THE LIGHT OF PRINCIPLES UNDER INTERNATIONAL LAW

مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي

Saeed Salem Khalifa Salem Almazrouei¹, Hendun Abd Rahman Shah², Nor Fadhilah Mohamed Ali³ & Mualimin Mochammad Sahid⁴

¹ (Corresponding author). Ph.D Student, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia.almazrouei5963@gmail.com

² Senior Lecturer, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia. hendun@usim.edu.my

³ Senior Lecturer, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia. fadhilah.a@usim.edu.my

⁴ Senior Lecturer, Faculty of Syariah and Law, Universiti Sains Islam Malaysia. mualimin.sahid@usim.edu.my

Vol. 10. No. 1
April Issue
2021

Abstract

This research aims to study the application of the principles of international law relating to Iran's threat to the closure/blockage of the Strait of Hormuz through using the descriptive and analytical method. This research will highlight the importance of the Strait of Hormuz for international navigation, especially after the discovery of oil in the Persian Gulf. Respecting freedom of navigation in the strait is provided in the transit passage provision, as a principle established in international law. This is crucial to ensure continuous and expeditious passage of ships across the strait without barriers or stops. The international law also stipulates the rights and obligations to which coastal states are bound to follow, in accordance to Article 41 of the 1982 United Nations Convention for the Law of the Sea (UNCLOS). The provision provides that coastal states may designate sea lanes and prescribe traffic separation schemes for navigation in straits.

Keywords: Iran, Threats , Strait, Hormuz , Law.

ملخص البحث

يهدف هذا البحث إلى دراسة تطبيق مبادئ القانون الدولي المتعلقة بتهديد إيران لإغلاق/حصار مضيق هرمز من خلال استخدام المنهج الوصفي التحليلي، وسيبرز هذا البحث أهمية مضيق هرمز للملاحة الدولية، خاصة بعد اكتشاف النفط في الخليج الفارسي، واحترام حرية الملاحة المنصوص عليها في نظام المرور العابر، كمبدأ منصوص عليه في القانون الدولي، وهذا أمر بالغ الأهمية لضمان مرور السفن باستمرار وبسرعة عبر المضيق دون حواجز أو توقف، كما ينص القانون الدولي على

الحقوق والالتزامات التي تلتزم بها الدول الساحلية، وفقا للمادة (٤١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وينص الحكم على أنه يجوز للدول الساحلية أن تحدد الممرات البحرية وتحدد مخططات فصل حركة المرور للملاحة في المضائق.

الكلمات المفتاحية: الإيرانية، التهديدات، المضيق، هرمز، القانون.

مقدمة

الوحيد لمعظم الأقطار العربية الخليجية ومنطلقها إلى العالم الخارجي عن طريق البحر، وقد ازدادت هذه الأهمية في الوقت الحاضر خصوصاً بعد اكتشاف الكميات الهائلة من النفط الخام في مياه الخليج العربي، وفي الأقاليم المطلة عليه.

وبالرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أكدت على حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، إلا أن إيران تهدد مراراً بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية كلما تعرضت لعقوبات دولية، مع العلم أن الإقدام على هذا الفعل يعد عملاً غير مشروع في قواعد القانون الدولي، وبالتالي قد يبرر الإجراءات المضادة التي قد تتخذها الدول المتضررة من هذا الإغلاق ضد إيران، وهذه الإجراءات التي ستكون لها لا محالة، عواقب وخيمة على أطراف النزاع.

وبناءً على ذلك يتناول الباحث في هذه الدراسة مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي.

يخضع تنظيم الملاحة في عدد من المضائق الدولية في الوقت الحاضر إلى عدد من الاتفاقيات الدولية التي عقدت في ظروف تاريخية وسياسية معينة، وأهم هذه المضائق، المضائق التركية، والمضائق الدانماركية، ومضائق ماجلان، ومضيق جبل طارق، إلا أن القسم الأعظم من المضائق الدولية لا يزال دون تنظيم قانوني خاص، ويخضع للقواعد العامة، وهذا هو الحال بالنسبة لمضيق هرمز الذي لم تعقد بشأن الملاحة فيه أي اتفاقية دولية حتى الآن، لذا فهو يخضع أيضاً للقواعد العامة نفسها.

ويحتل مضيق هرمز موقع استراتيجي هام، حيث أنه يعتبر الرابط الوحيد بين الخليج والمياه المفتوحة لبحر العرب والمحيط الهندي، كما يعد مضيق هرمز بمثابة المنفذ الوحيد للدول المطلة على الخليج باستثناء كل من المملكة العربية السعودية، وسلطنة عمان، ودولة الإمارات العربية المتحدة.

ولمضيق هرمز أهمية خاصة بالنسبة للمصالح العربية في الخليج العربي، وبالنسبة للمجتمع الدولي أيضاً، فهو المنفذ البحري

مشكلة الدراسة

بالرغم من القوانين الدولية التي فرضت بشأن مواجهة التهديدات بإغلاق المضائق التي تربط بين الدول بشكل عام، ومضيق هرمز بشكل خاص إلا أن هناك بعض الإرهاصات التي تقوم بها إيران بين الحين والآخر بإغلاق مضيق هرمز، وهذا ما يؤدي حتمًا إلى اضطرابات في الملاحة الدولية في منطقة الخليج العربي، وبناءً على ذلك ظهرت مشكلة الدراسة وهي: ماهي التهديدات التي تقوم بها إيران بشأن إغلاق مضيق هرمز؟ وكيفية مواجهة القانون الدولي لهذه التهديدات؟

أهداف الدراسة

تحدد أهداف الدراسة في الآتي:

1. التعرف على أهمية مضيق هرمز والمرور البريء العابر فيه.
2. الكشف عن التهديدات الإيرانية في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي.

تساؤلات الدراسة

تتمثل تساؤلات الدراسة في الآتي:

1. ما أهمية مضيق هرمز والمرور البريء العابر فيه؟
2. ما هي التهديدات الإيرانية في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي؟

أهمية الدراسة

تبرز أهمية الدراسة من خلال المساهمة في إضافة معلومات ونتائج تتعلق بالتهديدات التي تقوم بها

إيران بشأن إغلاق مضيق هرمز وكيفية مواجهة القانون الدولي لهذه التهديدات، باعتبارها أحد أهم الموضوعات التي اهتم بها الباحثين.

منهج الدراسة

سيقوم الباحث باستخدام المنهج الوصفي التحليلي، حيث أنه يعد الأفضل لدراسة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز وكيفية مواجهتها في ضوء أحكام القانون الدولي، فهذا المنهج يهتم بتشخيص ظاهرة الدراسة والكشف عن جوانبها المختلفة والتعبير عنها بشكل كمي وكيفي مناسب، وذلك إنما يؤدي إلى فهم علاقة هذه الظاهرة مع غيرها من الظواهر الأخرى.

المبحث الأول: أهمية مضيق هرمز والمرور البريء والعابر فيه

في هذا المبحث سوف يتطرق الباحث من خلال المطلب الأول إلى مضيق هرمز من حيث الموقع والأهمية، وفي المطلب الثاني سيتطرق إلى المرور البريء والمرور العابر في مضيق هرمز، ويتضح ذلك من خلال الآتي:

المطلب الأول: الموقع والأهمية لمضيق هرمز

سيتم تقسيم المطلب الأول إلى فرعين، يتناول الفرع الأول موقع مضيق هرمز، والثاني أهميته، ويمكن تناول ذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول: موقع مضيق هرمز

يمتد مضيق هرمز في جنوب الخليج العربي بخط يبدأ من رأس الشيخ سعود غرب شبه جزيرة

وعند مضيق هرمز ينتشر عدد من الجزر من ناحية المدخل الغربي هذا مما جعل هذه المنطقة لها أهمية سوقية كبرى، حيث إن المجموعة الأولى من هذه الجزر تتحكم وبشكل رئيسي على الطريق الملاحي، وتشمل جزر سلامة، وجزيرة مسندم العربية، والجزر الإيرانية (الأراك وهنجام وقشم).

ومن هنا يمكن القول أن من يستطيع أن يسيطر على تلك الجزر يتحكم في السيطرة على مضيق هرمز، وبالتالي يفرض سيطرته على كافة الأراضي التابعة لدول الخليج العربي، ومن بينها دولة العراق أيضاً، وتشكل المجموعة الأخرى من هذه الجزر السيطرة والتحكم في البوابة الغربية لمضيق هرمز، وهي تعتبر جزر التحكم الثانوي وتشمل: (جزر أبو موسى، وطنب الصغرى، وطنب الكبرى)، الأمر الذي دفع إيران لإحتلال هذه الجزر؛ لأن السفن المتجهة إلى الخليج العربي وخارجه تسلك الطريق الذي يقع بين جزيرة طنب الكبرى وجزيرة فرور (العلواني، ٢٠١٠: ١٠١ - ١٠٢).

الفرع الثاني: أهمية مضيق هرمز

لا بد هنا من التطرق إلى الممر الملاحي الذي يمر بين الجزر الواقعة في مدخل الخليج العربي بعد الخروج من مضيق هرمز مباشرة أهميته وتأثيره على الملاحة المارة في المضيق، وتتكون هذه الجزر من مجموعة من الجزر الصغيرة القريب بعضها من بعض نسبياً وأهمها جزر طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى التابعة لدولة الإمارات

مسندم وحتى جزيرة هنجام الإيرانية وبمسافة تبلغ (٥١ كم)، أما حدود المضيق الجنوبية الشرقية فتحدد بخط يبدأ من رأس دبا إلى الشرق من شبه جزيرة مسندم إلى منطقة (دماغه كوه) على الجانب الإيراني وبمسافة تبلغ (١٧.٥ كم) ويضيق المضيق حتى يكون (٣٨/٥ كم) عند خط التواصل بين النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة لاراك الإيرانية، وجزيرة سلامة وبناتها (قوين) على الجانب العماني، ويبلغ طول المضيق عند خط الوسط (١٩٢,٦ كم). أما عمق المياه عند مضيق هرمز فتبلغ نحو (٩٠ متراً) ويصل عمقها قرب جزيرة مسندم إلى ٤٤ متراً وهو على الجانب العماني أكثر عمقاً منه على الجانب الإيراني (ناصر، ٢٠١٣: ٤٦).

وهذا المضيق يعتبر المنفذ الوحيد للدول المطلة على الخليج باستثناء كل من المملكة العربية السعودية التي لها موانئ على البحر الأحمر وسلطنة عمان التي تقع موانئها الرئيسية على خليج عمان، ودولة الإمارات العربية المتحدة التي أنشأت كلا من ميناء "خورفكان" وميناء الفجيرة على خليج غان لكي يكونا منفذاً لصادراتها (جعفر، ٢٠١٠: ٣٠).

ويعد مضيق هرمز الرابط الوحيد بين الخليج والمياه المفتوحة لبحر العرب والمحيط الهندي، حيث يقع بين إيران ومنطقة منفصلة من سلطنة عمان في شبه الجزيرة العربية، ويبلغ طول المضيق، حوالي مائة وأربعة أميال ولكنه يضيق إلى عشرين ميلاً بحرياً فقط في الطرف الشمالي الشرقي من إيران وعمان (Wen, 2010).

الملاحي، وفرور ٤ أميال بحرية، ونابي فرور ٥ أميال بحرية، وقيس ١٥ ميلاً بحرياً، وطنب الكبرى ٩ أميال بحرية، وطنب الصغرى ١١ ميلاً بحرياً، وأبو موسى ٧ أميال بحرية، ولذا فإن الممرات الملاحية تقع ضمن البحر الإقليمي الإيراني أو البحر الاقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

ومن الواضح أن موقع الجزر بالنسبة لمضيق هرمز يؤثر على الملاحة المارة من وإلى الخليج العربي بشكل مباشر بحيث لا تستطيع السفن المارة عبر المضيق أن تمر في منطقة الجزر، وهذا ما دفع الامكو إلى رسم الممرات الملاحية في هذه المنطقة بصورة تجعل منها استمراراً للممرات المقررة في مضيق هرمز، ولذا فإن منطقة الجزر لا يمكن أن تعتبر إلا جزءاً متمماً لمضيق هرمز يخضع لنظام الملاحة المطبق فيه، أو في أبعد الاحتمالات تشكل هذه المنطقة مضيقاً دولياً مستقلاً يربط بين قطاع من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وقطاع آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

وبذلك لا يختلف من حيث النظام القانوني للملاحة فيه عن بقية المضائق الدولية من هذا النوع، فالطريق المار بين الجزر ممر طبيعي يصل بين جزئين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يتوافر فيه حيز من البحر العالي، ولا ينفي صفة المضيق عن هذا الممر كونه واقعاً بين جزر، فهناك عدد كبير من الممرات الواقعة بين الجزر تعتبر من المضائق الدولية، ومنها على سبيل

العربية المتحدة، وسرى وفرور ونابي فرور وقيس التابعة لإيران، وتبعد جزيرة أبو موسى ١٦٠ كيلو متر عن مدخل مضيق هرمز و ٧٥ كيلو متر عن الساحل الإيراني و ٦٠ كيلو متر عن الساحل العربي، وتبعد الطنب الكبرى ٢٠ كيلو متر عن رأس الخيمة، أما الطنب الصغرى فتبعد ٩٠ كيلو متر عن الساحل العربي، ويبلغ عمق المياه في منطقة الجزر بين ثلاثين وخمسين قامة بينما يبلغ عمق المياه خارج الجزر من جهة الساحل العربي بين ١٠ و ٣٠ قامة فقط.

وبسبب كثرة الجزر المنتشرة في هذه المنطقة وضحالة المياه من جهة الساحل العربي وكثافة الملاحة فيها قررت المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (امكو) تحديد خطوط الملاحة بخطين، ويقع الأول منهما في الشرق ويتجه نحو الخليج العربي، ويقع الثاني في الغرب ويتجه خارج الخليج العربي، وتفصل جزر الطنب وفرور بين الممرين، ويعتبر هذان الممران الملاحيان استمراراً للممرين الملاحيين المرسومين في مضيق هرمز بحيث لا تستطيع السفن، وبخاصة الكبيرة منها، الاستغناء عنهما عند توجهها من وإلى الخليج العربي (حمود، ١٩٨١).

وتقع هذه الجزر أما ضمن البحر الإقليمي الإيراني كجزر فرور ونابي فرور وقيس باعتبارها جزراً إيرانية، أو تتمتع ببحر إقليمي خاص بها بسبب بعدها عن البحر الإقليمي لدولتها كجزر الطنب الكبرى والطنب الصغرى وأبو موسى التابعة للإمارات العربية المتحدة، إذ تبعد جزيرة سرى ٧,٥ أميال بحرية عن الخط

ويمثل مضيق هرمز ممر مائي رئيسي لعبور النفط والغاز الطبيعي للأسواق العالمية، ففي النصف الأول من عام ٢٠١٨م، حيث خرج من المضيق حوالي ١٨ مليون برميل يوميًا من النفط الخام والمكثفات، وحوالي ٤ ملايين برميل يوميًا من المنتجات البترولية، وأكثر من ٣٠٠ مليون متر مكعب يوميًا من الغاز الطبيعي المسال (LNG). وشكلت إيران نحو ١٠٪ من النفط عبر المضيق (Ratner, 2018).

وتتجلى أهمية مضيق هرمز أيضًا في ضعف شحنات النفط التي تمر عبر مضيق هرمز - الممر المائي الاستراتيجي بين إيران وعمان الذي يربط الخليج الفارسي بالبحر الهندي - هو موضوع قلق متزايد بين الدول المستهلكة للنفط الرئيسية، حيث تحمل ناقلات النفط ١٩ مليون برميل من النفط الخام وهو ما يمثل ثلث الإنتاج اليومي العالمي عبر المضيق يوميًا؛ ومعظم هذه الشحنات متجهة إلى الولايات المتحدة وأوروبا الغربية واليابان (Bagheri, 2015)

ويمكن القول بوجود عرف دولي مستقر نتيجة التعامل الطويل يقضي باحترام حرية الملاحة في مضيق هرمز والممر المتمم به بين الجزر، كما يقضي الاتجاه المستقر في المؤتمر الثالث لقانون البحار باحترام هذه الحرية باسم المرور العابر، وأن أهمية المضيق للملاحة العربية تجعل من الواجب على الأقطار العربية جميعًا الحرص على احترام تطبيق هذا النظام الملاحي، ويتفق ذلك مع نتائج دراسة (برج، ٢٠٢٠) حيث أكد الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

المثال المضيق الواقع بين الجزر اليابانية والجزر الكورية، ومضيق السوند الواقع بين جزيرة سومطرة وجزيرة جاوة، ومضيق بونيفاسيو الواقع بين جزيرة كورسيكا وجزيرة ساردينيا، ولذا ينطبق وصف المضائق التي تربط قطاعين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية على هذه المنطقة، وفي كلتا الحالتين تخضع الملاحة فيها إلى نظام المرور العابر لا إلى نظام المرور البريء المطبق في البحر الاقليمي الاعتيادي.

ولقد كان احتلال إيران لجزر الطنب وأبو موسى عام ١٩٧١م وإدعاء السيادة عليها بشكل مخالف لوقائع التاريخ ولقواعد القانون الدولي عائدًا بالدرجة الأولى إلى رغبتها في احكام السيطرة على الممر الملاحي المار في هذه المنطقة والمتمم للممر البحري في مضيق هرمز، وهذا ما يؤكد صحة وأهمية الموقف العربي المطالب بعودة هذه الجزر إلى السيادة العربية (حمود، ١٩٨١).

ويعد المضيق "ممرًا استراتيجيًا"، حيث تمر به السفن التجارية التي تحمل العديد من السلع مثل الحبوب وخام الحديد والسكر، بالإضافة إلى منتجات قابلة للتلف، وأيضًا تمرير حاويات مليئة بالسلع مكتملة الصنع في الممر في طريقها إلى بلدان الخليج ومنافذ رئيسية مثل دبي، كما يعد مضيق هرمز ممرًا مزدحمًا لناقلات النفط في العالم، مع أكثر من ١٧ مليون برميل (أو ٢٠ في المائة من الإمدادات العالمية الإجمالية)، تنتقل عن طريق المضيق في المياه كل يوم (Zamora and Zamora, 2014)

١. المرور البريء في مضيق هرمز
عرفت المادة (١٨) من اتفاقية قانون البحار
المرور البريء بأنه يعني الملاحة النشطة المعتادة
والتواصل للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي
الخاضع لسيادة دول أخرى، والذي يكون بقصد
اجتياز هذا البحر اجتيازاً طويلاً بمحاذاة الساحل
دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى
أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو
التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو
البحر العالي دون الإضرار بسلم ونظام وأمن
الدولة الساحلية (علي، ١٩٩٧).

وينطبق نظام المرور البريء على المضائق
التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو منطقة
اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة
أجنبية، وكذلك المضائق المستنثة من المادة
(١/٣٨) من اتفاقية قانون البحار، حيث يكون
المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق
وبين هذه الدولة إذا وجد في اتجاه البحر من
الجزيرة طريق من أعالي البحار أو طريق في منطقة
اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من
حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية وهذا ما
أوضحته المادة (٤٥) من اتفاقية قانون البحار
(George, 2002).

وفي مثل هاتين الحالتين لا يجوز للدولة
الشاطئية للمضيق أن توقف المرور البريء وهو ما
دعا البعض إلى القول بوجود حالة وسط بين
المرور البريء في مفهومه العادي وبين المرور العابر
فإذا كان المرور البريء في تلك المضائق لا يكون

وانعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي
نظراً لأهمية المضيق المؤدي إلى الدول الثماني
المتتمثلة في المملكة العربية السعودية، الإمارات،
قطر، الكويت، سلطنة عمان، البحرين، العراق،
إيران.

وقد اتفقت دراسة (الأقرع، ٢٠١٦)
على أهمية مضيق هرمز للملاحة الدولية وخاصة
بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي، واختلاف
النظام القانوني للمضائق وفقاً لنوعه، وأن لكل
نوع نظاماً قانونياً خاصاً به وخاضعاً له،
بالإضافة إلى اعتبار مضيق هرمز مضيقاً دولياً
يخضع لنظام المرور العابر الذي أقرته اتفاقية قانون
البحار.

ويرى الباحث أن من يحاول السيطرة
على مضيق هرمز الذي يعد البوابة الرئيسية
للسماح بدخول هذه المنطقة الحيوية، فقد
استطاع أن يفرض سيطرته على باقي المنطقة،
ويستغل ثرواتها الاقتصادية والعسكرية؛ وذلك
لأهميتها بالنسبة للمناطق المحيطة بها.

المطلب الثاني: المرور البريء والمرور العابر في مضيق هرمز

يُقسم هذا المطلب إلى فرعين، حيث يتناول الفرع
الأول ماهية المرور البريء والمرور العابر في مضيق
هرمز، أما الفرع الثاني فيتناول الفرق بين المرور
العابر والمرور البريء وأيهما يخضع له مضيق
هرمز؟ من خلال ما يلي:

الفرع الأول: ماهية المرور البريء والمرور العابر في مضيق هرمز

المتحدة لقانون البحار الصادرة ١٩٨٢م، ولم تتناول تنظيم المرور فيه أي اتفاقية دولية، وبالتالي فإنه يخضع للقواعد العامة في القانون الدولي، فقد جرى العمل الدولي منذ القدم على حرية الملاحة عبر مضيق هرمز، حيث كان المضيق يعتبر من الممرات الأساسية المستخدمة في التجارة بين المشرق والمغرب.

وكانت تعبره سفن جميع الدول ومراكبها منذ قبل الميلاد، وظل الحال هكذا حتى الآن دون أن يواجه على حرية مرور السفن، بما يسهل معه التقرير بثبوت عرف دولي في هذا الخصوص، وإن كان التطبيق العملي لحرية المرور هذه يجعلها تقترب من المفهوم الحديث للمرور البريء أي المرور الذي لا يمس نظام واستقرار الدول المضائقية، فالثابت أن بريطانيا كدولة حامية لعُمان، وبعض الإمارات العربية على الخليج من جهة، وإيران من جهة أخرى لم تسموا بالمرور الذي يغير بأمنها أو باستقرارها.

ولم يكن هذا وصفاً انفرادياً لمضيق هرمز، بل كان هو المفهوم العام للمرور الحر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وهو ما ترجمته محكمة العدل الدولية في حكمها عام ١٩٤٩م في قضية مضيق كورفو والذي قررت منه أن من حق الدول في وقت السلم تسيير سفنها عبر المضائق التي تربط بين أجزاء من أعالي البحار، وتستخدم للملاحة الدولية دون حاجة إلى إذن سابق من الدول المضائقية خاصة إذا كان بريئاً، وليس للدولة المضائقية منع هذا المرور

محلاً للإيقاف لأي سبب من الأسباب فإنه سيكون مروراً متميزاً (عامر، ١٩٩٧).

ويقع عبء إثبات براءة المرور من عدمه على عاتق الدولة التي ترفع السفن علمها بسبب أن حالات المرور غير البريء قد وردت على سبيل الحصر في المادة (٢/١٩) من اتفاقية قانون البحار، ومن ثم يقع عبء الإثبات على هذه الدولة التي تحمل السفن علمها، وهنا يكفي إثبات السفن لاحدى هذه الحالات لكي يصبح مرورها غير بريء وفي حالة نفي المسؤولية فيجب على السفينة عب إثبات أنها لم تقم بهذا الفعل من الأساس، وأن ذلك ادعاء من جانب الدولة الشاطئية (ابراهيم، ١٩٩٧).

وقد رفضت إيران في مؤتمري جنيف لعامي ١٩٥٨م، ١٩٦٠م الفقرة الرابعة من المادة (١٦) من اتفاقية جنيف بخصوص المياة الإقليمية والمناطق المجاورة والتي تقضي بوجوب عدم وقف المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية، بالرغم أن هذا النص لا يفرق بين السفن التجارية والحربية وأن مفهوم المخالفة يعني أن الدولة الشاطئية تستطيع وقف المرور غير البريء ولها سلطة تقديرية في هذا الشأن (الأقرع، ٢٠١٦).

والجدير بالذكر أن مضيق هرمز من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، يصل بين أجزاء من أعالي البحار والمناطق الاقتصادية الخالصة، وفق التنظيم الذي وضعته اتفاقية الأمم

بالنسبة لأكثرها الطريق الملاحي البحري الوحيد
(العناني، ١٩٨٨).

وبالنظر إلى مضيق هرمز نجد أنه يفصل
بين إقليميّ دولتين هما سلطنة عمان وإيران،
وتعتبر مياهه بحرًا إقليميًا للدولتين معًا تمارس كل
منهما السيادة على الجانب المجاور لشاطئها،
ويربط هذا المضيق بين الخليج العربي وخليج
عمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي
تصل بين جزأين من أعالي البحار -بحر عمان
والمحيط الهندي والخليج العربي الذي تقع عليه
جميع دول الخليج من الغرب والعراق من الشمال
وإيران من الشرق-.

وهو من الناحية القانونية يدخل في
نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من
أعالي البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين،
لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقًا لاتفاقية
قانون البحار، وليس لنظام المرور البريء، الذي
تتمسك به كل من إيران وعمان لبسط سيطرتهم
على مضيق هرمز والذي تعارضة بقيه الدول
الخليجية التي تتمسك بالمرور العابر وفقًا للمادة
(٣٨) من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م
نظرًا لأهمية المضيق الاستراتيجية على الاقتصاد
العالمي (العلكة، ٢٠١٢).

وبالنظر إلى الأحكام السابقة فإن
الملاحة في مضيق هرمز تخضع للقواعد العامة في
القانون الدولي، وقد جرى العمل الدولي منذ
القدم على حرية المرور عبر هذا المضيق منذ قبل
الميلاد دون اعتراض أو عقبات مما يتقرر معه
ثبوت عرف دولي في هذا الشأن، ويرى البعض

وقت السلم إلا إذا اتفق على غير ذلك (العناني،
١٩٨٨).

ثم جاءت اتفاقية جنيف بشأن البحر
الإقليمي والمنطقة المجاورة مقررة هذا الحكم، وهو
ما نصت عليه المادة ٤/١٦، حيث قضت
بوجوب ألا يكون هناك إيقاف للمرور البريء
للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من
أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار
وبين جزء آخر من أعالي البحار، ويفيد ذلك أن
المرور عبر مضيق هرمز يحكمه نظام المرور
البريء، فمضيق هرمز هو المنفذ الوحيد للخليج
العربي المؤدي إلى البحار العامة في خليج عمان
والبحر العربي ثم المحيط الهندي، والخليج العربي
من الخلدان القليلة التي تتضح أهميتها من أكثر
من جانب، فالخليج يعد ممرًا هادئًا للسفن مما
شجع على استخدامها للتجارة البحرية بين
الغرب والشرق.

وأدى اكتشاف البترول عام ١٩٠٨م
قريبًا، من منطقة الحمرة في منطقة عربستان شمال
شرق الخليج إلى إبراز أهمية الخليج الاقتصادية
التي كانت عاملاً من عوامل تفجر الصراع
الأجنبي على استغلال البترول وتعميق بذور النزاع
في المنطقة خاصة بين إيران والعرب، هذا
بالإضافة إلى أهمية الخليج الاستراتيجية التابعة،
بالإضافة إلى العوامل السابقة، من اطلالة عدو
من الدول العربية ذات المكانة العربية والإسلامية
والدولية من جهة والمكانة البترولية وأثرها
الاقتصادي من جهة أخرى، كما يمثل الخليج

عائق الدول الشاطئية للمضيق والسفن الأجنبية التي تمارس المرور عبر المضيق (George, 1982). مما ورد من شرح يمكن القول أن المضيق الدولي يربط بين جزئين من البحار العالية ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يوجد ممر بحري آخر يمكن أن يحل محله، وبذلك ينطبق عليه التعريف الوارد في المادة (٣٧) من مشروع اتفاقية قانون البحار بشكل لا يقبل التأويل، أما الملاحة فيه فإنها لما كانت لم تنظم كلياً أو جزئياً بموجب اتفاقية دولية حتى هذا الوقت تخضع لنظام المرور العابر الذي يجيز مرور جميع السفن والطائرات مروراً سريعاً متواصلًا بغرض العبور دون توقف إلا إذا فرضت حالات الشدة أو القوة القاهرة ذلك، ولا يحق للدولتين المطلتين عليه، أي إيران وعمان، ومنع هذا المرور أو اشتراط الأذن المسبق لممارسته لأنه حق يمارس وفق الشروط المحدودة في مشروع الاتفاقية.

وتطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق هرمز لا يغير من الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها، إذ أن الفقرة الأولى من المادة (٣٤) من مشروع الاتفاقية كانت صريحة حينما نصت على أن "لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواحي أخرى، وضع المياه التي تتألف منها هذه المضائق، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها".

وهذا يعني أن مياه مضيق هرمز تخضع من حيث تحديد طبيعتها القانونية لتقسيمات

أن التطبيق العملي لحرية الملاحة في هذا المضيق يجعل نطاق هذه الحرية يقترب من المفهوم الحديث للمرور البريء الذي لا يمس نظام واستقرار الدول الشاطئية للمضيق (الأقرع، ٢٠١٦).

٢. ماهية المرور العابر في مضيق هرمز يعني المرور العابر العبور وفقاً لهذا الجزء من حرية الملاحة والتحليق فقط لغرض العبور المستمر والسريع عبر المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية حصرية وجزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومع ذلك، فإن شرط العبور المستمر والسريع لا يمنع المرور عبر المضيق لغرض الدخول أو الخروج أو العودة من دولة مجاورة للمضيق، رهناً بشروط الدخول إلى تلك الدولة (Orphanos, 2000).

ويعني المرور العابر أيضاً وفقاً للمادة (٢/٣٨) من اتفاقية قانون البحار ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومع تطلب التواصل في العبور وسرعته، إلا أن ذلك لا يمنع المرور داخل المضيق لغرض الدخول إلى دولة الشاطيء أو المغادرة أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.

ومفهوم المرور العابر وفقاً لهذا التعريف لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام وأن المميز له هو أن اتفاقية قانون البحار أرادت تقنينه في تنظيم خاص لحقوق والتزامات تقع على

في المضائق خلال وقت السلم. وقد تم تدوين قاعدة المرور البريء غير القابل للتعليق لجميع السفن لاحقاً في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (اتفاقية جنيف ١٩٥٨م)، وهذا يعني في الأساس أنه خلال فترة السلم لا يمكن للدولة الساحلية أن تحظر مرور أي سفينة تحمل علمًا أجنبيًا إلا إذا كان مرورها غير بريء (Oral, 2012).

ولكي تتمكن سفينة ترفع علم أجنبي من ممارسة حق المرور البريء هناك عدد الشروط التي يجب أن تستوفيها لتلخص في الآتي:

أ. يجب أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا. ويتعين على السفن المضي قدمًا بسرعة مع مراعاة السلامة. ويشمل المرور التوقف والرسو فقط إذا كانت عرضية للملاحة أو أصبحت ضرورية بسبب الظروف القاهرة أو المحنة، أو لغرض تقديم المساعدة إلى الأشخاص أو السفن أو الطائرات المعرضة للخطر أو المحنة.

ب. الغواصات وغيرها من السفن تحت الماء.

ج. يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي الامتثال لجميع هذه القوانين واللوائح والأنظمة الدولية ذات الصلة المتعلقة بمنع التصادم في البحر (Expert Group On ATT Implementation, 2015: 3).

البحار الاعتيادية، أي أن جزءًا منها يعتبر من البحار العالية، وبذلك تمارس كل من إيران وسلطنة عمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الإقليمي وفق الشروط والحدود المقررة في القانون الدولي والاتفاقيات الثنائية المعقودة بين الدولتين.

ويلاحظ في هذا الصدد أن ما جرى عليه التعامل الفعلي بين الدول المطللة على مضيق هرمز، وتلك التي تستعمله لأغراض الملاحة هو احترام حرية مرور جميع السفن دون قيد أو شرط، ولم تشر كتب التاريخ حتى اليوم إلى واقعة معينة منع فيها المرور أو قيدت حريته، حتى أنه يمكن القول بوجود عرف دولي مستقر يقضي بحرية المرور عبر المضيق، لذلك، يمكن استنتاج أنه سيكون من غير القانوني لإيران إغلاق مضيق هرمز للسفن الأجنبية لغرض المرور البريء، حيث أن القيام بذلك سيكون بمثابة انتهاك لقانون البحار الدولي، والواقع أن مجرد التهديد بإغلاق مضيق هرمز، وينتج عنه منع صادرات النفط من دول المنطقة، مثل الكويت أو العراق، وذلك يمثل بالفعل انتهاكاً لسيادة هذه الدول (Kirchner, 2013).

وتم التعامل مع النظام القانوني للمرور عبر المضيق لأول مرة في قضية قناة كورفو التاريخية، والتي تصادف أنها القضية الأولى التي عرضت على محكمة العدل الدولية ("ICJ") حيث أكدت محكمة العدل الدولية قاعدة القانون الدولي العرفي، المستخدمة في الملاحة الدولية، بأن السفن الحربية الأجنبية لها الحق في المرور البريء

كان أقرب إلى المرور الحر- وإن كان لا يجعله يصل إلى حد الحرية المطلقة.

ونظام المرور العابر لا يفرض قيود المرور البريء حيث يسمح بالمرور في المضيق للسفن وتحليق الطائرات في الجو، وبالمرور العابر من قبل الدولة الشاطئية، وبذلك تكون اتفاقية قانون البحار قد حققت بنظام المرور العابر التوازن بين سيادة الدولة الشاطئية في حماية أمنها وبين مصلحة المجتمع الدولي في استخدام المضيق (الحديثي، ١٩٩٤).

وهذا ما أكدته فرنسا من ضرورة تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز، ومن ضرورة التزام إيران بالقانون الدولي والسماح بحرية الملاحة في المضيق الذي يعد مضيقاً دولياً يحق لكافة السفن العبور والملاحة الدولية بصرف النظر عن جنسيتها (www.albainah.net, 2020).

المبحث الثاني: التهديدات الإيرانية في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي

المطلب الأول: حقوق وواجبات الدول الشاطئية على مضيق هرمز

سوف يتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، حيث يتناول الفرع الأول الدول الشاطئية من منظور القانون الدولي، أما الفرع الثاني يتناول واجبات السفن والطائرات عبر أو فوق مضيق هرمز ويتضح ذلك من خلال الآتي:

الفرع الثاني: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء وأيهما يخضع له مضيق هرمز؟

في حالة المضيق الذي يتكون بين جزيرة للدولة الشاطئية، وبين هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملازمًا بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية بين البر والجزيرة، فإنه يخضع للمرور البريء.

والمرور العابر يتجاوز المرور البريء في إثبات حق التحليق للطائرات، ووضوح قاطع حق الغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة في عبور المضيق.

كما لا يسمح للمرور العابر للسفينة أو الواصة بالتوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب عكس المرور البريء، ولا يجوز أيضاً للدول الشاطئية للمضيق إعاقه المرور العابر في أشكاله المختلفة تحت مياه المضيق (الغواصة) أو فوقه (السفينة) أو أجوائه (الطائرة) على خلاف المرور البريء.

كما أنه لا يحول المرور العابر الأخذ بنظام المرور البريء إذا كان لمضيق جزءاً من البحر الإقليمي لأن من يملك الأكثر يملك الأقل، حيث إنه من الممكن تعرض السفن، أو الغواصات لظروف تفرض عليها التوقف، أو الرسو وغير ذلك من الحالات الطارئة.

وبالتطبيق على مضيق هرمز نجد أن الوصف الجغرافي والوظيفي والقانوني للمضيق يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر - وهو صيغة توفيقية بين نظام المرور الحر والمرور البريء، وإن

الفرع الأول: الدول الشاطئية من منظور القانون الدولي

للدول الشاطئية وفقاً للمادة (٤٢) من اتفاقية قانون البحار، الحق في إصدار القوانين والتنظيمات لحماية أمنها ونظامها ضد أي عمل ضار محتمل من تقرير المرور البريء في أي مجال حددته الاتفاقية، مثل سلامة المرور، أو حماية الكابلات وخطوط الأنابيب أو المحافظة على الموارد الحية للبحار، أو منع مخالفة الأنظمة المتعلقة بصيد الأسماك، أو منع التلوث إضافة لحقها، الدول الشاطئية، في وقف المرور البحري في المضائق الخاصة لهذا النظام، بالإضافة إلى التعاون بين الدول الشاطئية، والدول المستخدمة للمضيق لصيانة وتحسين الخدمات الملاحية فيه والعمل على منع التلوث من السفن وخفضه.

وبالنظر الفاحصة نجد أن القيود الواردة على المرور البريء تعد من الحقوق المعطاة للدول الشاطئية، إذ يعد كل قيد في حقيقة الأمر حقاً للدول الشاطئية للمضيق، ومن هذه الحقوق حق الدول الشاطئية في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع هذه الأنشطة الضارة (عبد السلام، ٢٠١٦).

وباعتبار أن مضيق هرمز مضيق دولي يخضع لنظام المرور العابر، فإن ذلك لا يغير من النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها المضيق ولا يؤثر في ممارسة الدول الشاطئية للمضيق لسيادتها على هذه المياه، وقاعها وباطن هذا القاع، وعلى حيزها الجوي، كما يجب أن يمارس حق المرور العابر في إطار مراعاة القوانين واللوائح التي تفرضها الدول الشاطئية للمضيق للحفاظ

على أمنها وسلامتها، والقواعد الأخرى للقانون الدولي ومن أهمها الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدول الشاطئية للمضيق، أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي (عثمان، ٢٠٢٠).

الفرع الثاني: واجبات السفن والطائرات عبر أو فوق مضيق هرمز

بالنسبة للواجبات الملقاة على عاتق الدول الشاطئية لمضيق هرمز -إيران وعمان- فيقع عليها التزام بتعيين الممرات الملاحية المتطابقة مع الأنظمة الدولية المنوه عنها سلفاً، وعليها اعتماد القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر المتعلقة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة الملاحة البحرية دون تمييز بين السفن المارة بالمضيق، وعند قيام أي سفينة أو طائرة بتصرف يخالف هذه القوانين والأنظمة تحمل تبعات الأضرار والخسائر التي تخلق بالدولة الشاطئية، فضلاً عن التزام الدولتين بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لهما علم به يهدد الملاحة أو التحليق عبر المضيق أو فوقه، فضلاً عن امتناع إيران بالتهديد بإغلاق المضيق أما الملاحة الدولية (الأقرع، ٢٠١٦).

ووفقاً للمادة (١/٣٩) من اتفاقية قانون البحار، لا يتحقق تنظيم المرور العابر دون التزامات تفرض على السفن والطائرات أثناء مرورها العابر ومن هذه الالتزامات:

- أ. المرور دون إبطاء عبر المضيق أو فوقه.
- ب. الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الشاطئية، والواقع كما

في الفقه (الغنيمي، ٢٠١٠) إلى أنه أطلال التفكير في مدلول النصوص، وخرج بنتيجة تبدو هازلة، وهي أن الفارق الحقيقي بين المرور البريء والمرور العابر في هذه الحالة يدور حول حق التحليق حيث يحيط الشك في ممارسة الطائرات لحق المرور البريء بينما يتأكد لها بالنسبة للمرور العابر.

وعن واجبات السفن والطائرات المارة عبر أو فوق مضيق هرمز، فيجد تطبيق ذات الأحكام السابقة الوارد في المادة (٣٩) فضلاً عن الأحكام الواردة في المادة (٤٠) من اتفاقية قانون البحار التي تقضي بامتناع السفن عن القيام بعمليات البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أثناء مرورها العابر إلا بإذن من سلطات الدولة الشاطئية لمضيق هرمز (الأقرع، ٢٠١٦).

ومن المعروف أن مضيق هرمز تدخل مياهه في أعداد البحار الإقليمية الخاضعة للسيادة الإقليمية لكل من إيران وسلطنة عمان كل في المساحة التي تحضه حسب التقسيم المتفق عليه بين الدولتين. ولا تتقيد ممارسة السيادة هنا إلا بما تقضيه متطلبات تيسير الملاحة الدولية التي جعلت التنظيم الدولي للبحار يفرض على الدولة أو الدول المضائقية، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وعدم إعاقه مرور السفن الأجنبية داخل هذه المضائق ما دام أن هذا المرور في إطار القواعد القانونية الدولية المقررة وعلى الدول المضائقية.

ذهب رأي أن هذا الالتزام ليس له قيمة قانونية كبيرة، والسبب في ذلك أنه التزام عام يفرضه القانون الدولي العام وميثاق الأمم المتحدة.

ج. الامتناع عن أي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع (نجم، ٢٠١١: ٣٨٨).

فضلاً عن التزام السفن المارة مروراً عابراً على وجه الخصوص بالامتثال إلى كل من الأنظمة، والإجراءات، والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع التصادمات في البحر والالتزام بالإجراءات والممارسات الدولية المقبولة لمنع التلوث الناتج عن السفن ومكافحته (نجم، ٢٠١١).

ويرى الباحث أن هذا الالتزام يصب في مصلحة السفن المارة نفسها.

أما بالنسبة للطائرات فتلتزم بمراعاة قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والتي تطبق على الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة، وأن ترصد هذه الطائرات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المعنية دولياً بمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

وأما عن الحكمة من إيراد قواعد منفصلة للمرور العابر بعيداً عن المرور البريء ومحاوله وضع أحكام خاصة به، فقد ذهب رأي

أما الفرع الثاني يتناول المسؤولية الدولية الناجمة عن مخالفة النظام القانوني للمضيق ويتضح ذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول: أسباب التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز وقدرتها على القيام بذلك

تهدد إيران بصفة متكررة بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية ويمثل هذا التهديد ضرراً بالغاً بالاقتصاد العالمي، وسوف يترد على إيران نفسها وعلى الدول المتقدمة -خاصة المستوردة للنفط- وعلى دول الخليج العربي الذي يمثل لها المضيق أهمية بالغة ومنفذاً لتصدير نفطها واستيراد بضائعها وسلعها، كل هذا يدعو إلى تناول هذا التهديد بشيء من التفصيل فيما يلي:

١. أسباب التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز.

تهدد إيران بإغلاق مضيق هرمز خاصة في ظل احتمال توجيه ضربة عسكرية لها من الولايات المتحدة تستهدف منشآت النوية والرد الإيراني باستهداف القواعد الأمريكية في كل من البحرين وقطر وأفغانستان (Darcini, 2012)، مما زاد من اهتمام دول العالم ومتابعيها لتصريحات إيران بإغلاق المضيق أو حتى عرقلتها للملاحة فيه لتحقيق أكبر المكاسب حول ملفها النووي.

ومن جهة أخرى تستخدم إيران موضوع النفط كسلاح اقتصادي تلوح به عند مفاوضاتها حول برنامجها النووي خاصة مع الدول الكبرى الأعضاء الدائمة في مجلس الأمن كروسيا والصين لتقوية علاقاتها معها لإطالة أمد المفاوضات حول برنامجها النووي، ومن أن توقيع العقوبات

وهي هنا إيران وسلطنة عمان، حيث تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوّه تكون عالمه به، وعليها عدم إيقاف هذا المرور، وعموماً على الدولتين المشاطئيين للمضيق، بل وعلى كافة الدول المطلة على الخليج العربي والمستخدمة للمضيق عموماً أن تحترم المرور عبر مضيق هرمز ما دام أن السفن العابرة لا تخرج عن التزاماتها المقررة في القانون الدولي.

ولا يمكن الاستناد إلى الحرب القائمة حالياً فيما بين دولتي إيران والعراق لإعطاء أي منهما مبرر العرقلة أو لمنع المرور عبر المضيق أو جعله غير آمن. فالحرب عمل غير مشروع من الناحية القانونية لأنه يتنافى مع مبدأ حظر استخدام القوة أو التهديد بها في العلاقات الدولية والمنصوص عليها كمبدأ أساسي من مبادئ منظمة الأمم المتحدة (م ٢ من الميثاق)، والذي تلزم به كافة الدول بما فيها إيران والعراق بحكم قبولهما أحكام ميثاق الأمم المتحدة وعضويتها في المنظمة، ولا يمكن الاستناد إلى تصرف غير مشروع لتبرير تصرفات أخرى غير مشروعة كعرقلة الملاحة أو منعها في المضيق (العناني، ١٩٨٨).

المطلب الثاني: إيران وتهديدها بغلق مضيق هرمز ومسؤوليتها أمام القانون الدولي

سوف يتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، حيث يتناول الفرع الأول أسباب التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز وقدرتها على القيام بذلك،

ويرجع ذلك لعدة أسباب منها اتساع المضيق إذ تعد أضيق نقطة فيه نحو ٣٥ كيلو متراً وغاية ما يمكن أن تقوم به إيران هو إبطاء الحركة في المضيق، وهناك شواهد على ذلك حربها مع العراق، ومحاولاتها اليائسة لإعاقة الملاحة في المضيق وتصدي البحرية الأمريكية لها خلال عدة ساعات فضلاً عن الدعم الأوروبي للولايات المتحدة من ذلك إرسال بريطانيا لأقوى سفنها الحربية المدمرة "اتش أم أس ديرينغ" المزودة بأحدث رادار بحري في العالم لأول مهمة لها في الخليج العربي (Dolan, 2012).

وأما الاتجاه الثاني، فيذهب إلى قدرة إيران على إغلاق مضيق هرمز، حيث ترى إيران أنه من السهل عليها إغلاق المضيق إذا ما دعت الضرورة لذلك (عثمان، ٢٠٢٠)، وأيضاً تهديد نائب الرئيس الإيراني محمد رضا رحيمي، بإغلاق المضيق في حالة فرض عقوبات غربية على صادرات النفط الإيرانية (Gladstone, 2011)، بالإضافة إلى إشارة تقارير استخباراتية غربية عن وجود خطة إيرانية للاستيلاء على المضيق في اقصر وقت إذا ما قامت حرب مع الولايات المتحدة، اعتماداً على امتلاك الحرس الثوري الإيراني سبعمائة موقع ميناء ومرسى وجزيرة ونقاط مختلفة على طول الضفة الشرقية للخليج العربي يستخدمها عادة للتهريب، وفي أوقات الضرورة قد يستخدمها لأغراض عسكرية لاعتراض السفن الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق، فضلاً عما تملكه

الاقتصادية عليها سيؤدي إلى إغلاق المضيق في وجه ناقلات النفط المارة عبر هذا المضيق (عثمان، ٢٠٢٠).

ومن الأسباب الأخرى هو التخويف السياسي لدول الخليج، ومن ذلك ما قام به البرلمان الإيراني بالتصويت على ما أطلق عليه قانون إغلاق مضيق هرمز، بالرغم من أن البرلمان لا يملك صلاحيات كبيرة في مجال السياسة الدفاعية والخارجية الإيرانية، ويعد مثل هذا القانون نوعاً من أنواع التهديد السياسي المهدف منه تصعيد الأجواء في منطقة الخليج العربي، فضلاً عن زيادة التخويف الموجود لدى منطقة الخليج من المد الشيوعي لترويج إيران مذهبها الطائفي في المنطقة العربية (مظهر، ٢٠٢٠).

وقد وقعت التهديدات الإيرانية لأنها واجهت احتمالاً متزايداً لاعتماد عقوبات متعددة الأطراف يمكن أن تقلل من عائدات إيران من تصدير النفط، ففي السابق، وسعت العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة والمتعددة الأطراف إلى الحد من قدرة إيران على تطوير برنامجها النووي من خلال تقويض قدرتها على تطوير قطاع الطاقة الخاص بها - مستهدفاً الروابط الاستثمارية والمالية - ولكن دون استهداف قدرة إيران على تصدير النفط بشكل مباشر (Katzman, 2012).

٢. مدى قدرة إيران على إغلاق مضيق هرمز. هناك اتجاهان في هذه المسألة، الاتجاه الأول، يشكك في قدرة إيران على إغلاق المضيق،

إغلاق مضيق هرمز، بينما استخدمت إيران هذا التهديد في الماضي بشكل أساسي في الحرب العراقية الإيرانية، إلا أنها القوة الكاملة لم تؤت ثمارها أبداً.

كما أفادت دراسة (الكعي، ٢٠١٢) التعرف على البدائل الاستراتيجية لمجلس التعاون الخليجي في مواجهة تعطيل حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي نتيجة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، وقد استخدم الباحث المنهج النوعي في دراسته.

وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها أن الخليج العربي منطقة ذات أهمية استراتيجية في العالم فيما يتعلق بسلسلة إمدادات الطاقة العالمية وكذلك التجارة البحرية، وهناك العديد من التهديدات التي تواجه حركة الملاحة نتجت عن أزمة كبيرة وحروب وتدخلات خارجية أدت إلى تقويض الاستقرار والسلام والأمن في المنطقة، ومن أهمها التهديدات الإيرانية خاصة فيما يتعلق بإغلاق مضيق هرمز.

الفرع الثاني: المسؤولية الدولية الناجمة عن

مخالفة النظام القانوني للمضيق

هناك مسؤولية دولية تقع على الدول المشاطئة للمضيق عند مخالفتها للأحكام السابقة، وعلى وجه الخصوص إعاقه الملاحة في المضيق حيث يحق لمجلس الأمن الدولي التدخل المباشر للمحافظة على الأمن الجماعي الدولي في أي نزاع يحل بالسلم والأمن الدوليين، ولا تستطيع أية دولة أن تمنعه بحجة عدم التدخل في شؤونها

من زوارق وصواريخ وزوارق انتحارية، أو زرع الألغام البحرية في المضيق (سويلم، ٢٠٠٧).

ويمكن القول أن إيران لن تستطيع إغلاق الخليج لأكثر من بضعة أيام إلى أسبوعين حتى لو كانت على استعداد للتضحية، وترغب في تحقيق انتقام هائل، فهي من المحتمل أن تفقد العديد من منشآتها النفطية وعائدات تصديرها، وتواجه سوء إدارتها الاقتصادية المزمرة من اعتمادها الشديد على عدد قليل من المصافي وواردات المنتجات وواردات المواد الغذائية، وأنها من شبه المؤكد ستخسر أكثر بكثير مما تكسبه من هذه الحرب (Cordesman, 2007).

ويتفق ذلك مع نتائج دراسة (لعامري، ٢٠١٦) حيث توصلت نتائج الدراسة إلى أن إيران قادرة من الناحية العسكرية أن تقوم بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، وأن إغلاق إيران لمضيق هرمز أمام الملاحة الدولية يعد عملاً غير مشروع كونه مخالف لقواعد القانون الدولي للبحار، بالإضافة أن التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز لها مبررات سياسية أكثر من ما هي قانونية.

كما نجد أن نتائج دراسة (شنارس، ٢٠١٠) أثبتت أن الولايات المتحدة أعلنت علناً أنها لا تدعم تطوير إيران للبرنامج النووي وإرادتها، وفرض تدابير للتأكد من أنها توقف هذه التطورات في حين أن هذه التدابير لم يتم تعريفها بوضوح، بالإضافة إلى أن إيران صرحت بأن الأعمال العدائية الدولية في المجتمع، وتحديدًا الولايات المتحدة أو إسرائيل، قد يؤدي إلى

الإيرانية العراقية، أو الوقت الحالي، وخاصة في ظل الأزمة على الملف النووي الإيراني بينها وبين الغرب بما يؤثر على حركة النفط في ظل احتياج بعض الدول، أو لرفع أسعار النفط بطريقة لا تقدر عليها اقتصادات الدول العالمية، بما يترتب عليه من مجلس الأمن لوقف هذا التهديد (العلكة، ٢٠١١).

ويرى الباحث عن الاختصاص القضائي بنظر المنازعات المتعلقة بالمضيق، أنه يعتقد إما لمحكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار، لأن المحكمة الأولى أنشأت بموجب ميثاق الأمم المتحدة، وأن المحكمة الدولية لقانون البحار هي المختصة بتفسير وتطبيق اتفاقية قانون البحار، هذا من حيث الشكل، أما المضمون فيعتقد الاختصاص بنظر المنازعات المتعلقة بالمضيق لأي منهما إذا اتفق طرفي النزاع.

خلاصة

يمثل مضيق هرمز أهمية بالنسبة للملاحة الدولية، ولا يجوز لأي دولة ما أن تقوم بإغلاقه، حيث يجب احترام النظم القانونية الدولية وذلك باعتبار مضيق هرمز مضيئاً دولياً يخضع لنظام المرور العابر الذي أقرته اتفاقية قانون البحار، وهذا النظام -المرور العابر- يعطي حرية أكبر من نظام المرور البريء لحرية الملاحة للسفن المارة في المضيق وتخليق الطائرات فوقه.

بالإضافة إلى أنه لا يغفل حقوق الدول الشاطئية للمضيق حيث يكون لها حقوق وسلطات تمارسها لتنظيم الملاحة في المضيق

الداخلية، لأن هذا التدخل يكون لصالح المجتمع الدولي، وله أيضاً اتخاذ ما يراه مناسباً من تدابير سياسية أو اقتصادية ضد الدولة التي تهدد الأمن الدولي، وإذا رأى أن هذه التدابير غير العسكرية لا تفي بالغرض قله اتخاذ التدابير العسكرية بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة (العلكة، ٢٠١٢).

ووفقاً لذلك يجب على الدول المشاطئة لمضيق هرمز التقيد بمتطلبات تيسير الملاحة الدولية بما يترتب إعاقه مرور السفن الأجنبية عبر المضيق في إطار القواعد القانونية الدولية المقررة، وعلى الدولتين الإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة أو التحليق عبر أو فوق المضيق تكون على علم به، وهذا الأمر لا يقتصر على الدولتين فقط بل يمتد إلى كافة الدول المطلة على الخليج العربي والدول المستخدمة للمضيق (العناني، ١٩٩٢).

ويجب على جميع الدول احترام المرور العابر للسفن في مضيق هرمز طالما أن هذه السفن لا تخرج عن التزاماتها المقررة في القانون الدولي حتى في أثناء الحروب، لأن الحرب عمل غير مشروع من الناحية القانونية، ويتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة، ولا يمكن الاستناد إلى تصرف غير مشروع لتبرير تصرفات غير مشروعة كعرقلة الملاحة، أو منعها في مضيق هرمز (العوضي، ٢٠١٢).

ومن ثم فإن التهديد بين الحين والآخر من المسؤولين الإيرانيين بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية سواء في السابق إبان الحرب

تمارسها لتنظيم الملاحة في المضيق وحماية أمنها الوطني.

٥. اعتبار مضيق هرمز مضيقاً دولياً يضع لنظام المرور العابر الذي أقرته اتفاقية قانون البحار. ٦. هناك عرف دولي مستقر ناتج عن التعامل الطويل الذي يحتم احترام حرية الملاحة في مضيق هرمز والممر المتمم له بين الجزر، كما يلزم الاتجاه المستقر في المؤتمر الثالث لقانون البحار باحترام هذه الحرية باسم المرور العابر، وإن أهمية المضيق للملاحة العربية تجعل من الواجب على كل الاقطار العربية الحرص على احترام تطبيق هذا النظام الملاحي.

٧. اتضحت الأهمية الكبرى للخليج العربي ومضيق هرمز قديماً وحديثاً، فكان من الطبيعي أن تصبح هذه المنطقة محط أنظار كل القوى العالمية التي تريد الهيمنة على الممرات المائية والمناطق الاستراتيجية لضمان طرق التجارة والامدادات النفطية.

٨. تعني قدرة إيران على سد مضيق هرمز أمام ناقلات النفط العالمية أنها تستطيع قطع إمدادات نفط منطقة الخليج العربي التي يقدر احتياطها بأكثر من ٦٣٪ من احتياطي النفط العالمي، وقد يتسبب ذلك في خلق مشاكل كبرى للدول الصناعية وباقي دول العالم وذلك لحاجتها المتزايدة لمصادر الطاقة، ولذلك الشأن العديد من الأثار على الناحية اللوجستية وستكون له عواقب وخيمة على الدولة المنفذة للإغلاق من الناحية الجيوسياسية، ليس لأنه مخالفة

وحماية أمنها الوطني، ويمكن القول أنه ليس لإيران الحق في التهديد المتكرر وغير المبرر لإغلاق المضيق لخضوعه لنظام حرية الملاحة "المرور العابر" المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار.

وقد تناولنا في هذا البحث مبحثين؛ أولهما المبحث الأول: أهمية مضيق هرمز والمرور البريء والعابر فيه، الذي تم فيه تناول مطلبين هما الموقع والأهمية لمضيق هرمز، والمرور البريء والمرور العابر في مضيق هرمز، أما المبحث الثاني: التهديدات الإيرانية في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي، فقد تناول مطلبين أيضاً هما حقوق وواجبات الدول الشاطئية على مضيق هرمز، وكذلك إيران وتهديداتها بغلق مضيق هرمز ومسؤوليتها أمام القانون الدولي.

نتائج البحث

١. تتضح أهمية مضيق هرمز للسلامة الدولية، وخاصة بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي.

٢. اختلاف النظام القانوني للمضايق وفقاً لنوعه، وأن لكل نوع نظاماً قانونياً خاصاً به وخاضعاً له.

٣. هذا النظام (المرور العابر) يعطي حرية أكبر من نظام المرور البريء لحرية الملاحة للسفن المارة في المضيق وتحليق الطائرات فوقه.

٤. لا يغفل نظام حقوق الدول الشاطئية للمضيق حيث يكون لها حقوق وسلطات

إغلاق المضيق المهم أو حتى إعاقة الملاحة فيه لما له من أهمية مشتركة للجانبين.

٥. أن الحل لدول الخليج ليس في البحث عن بديل لمضيق هرمز بإنشاء قناة موازية له تمر عبر دولة عمان، ولكن يكمن في ضرورة تطبيق ما ورد باتفاقية قانون البحار بشأن المضيق الدولي، والالتزام به من كل الدول الأطراف (الشاطئية والمستخدم والمجاورة للمضيق).

٦. ليس لإيران الحق في التهديد المتكرر وغير المبرر بإغلاق المضيق لخضوعه لنظام حرية الملاحة المرور العابر المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار.

٧. يجب على الدولة المشاطئية للمضيق أن تمتنع عن أي تصرف يكون من شأنه عرقلة المرور العابر، وعليها أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر.

المراجع

إبراهيم، علي. ١٩٧٧. القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، الإقليم "البريء - البحري - الجوي". القاهرة: دار النهضة العربية.

الأقصر، عبد القادر محمود محمد. ٢٠١٦. التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته في ضوء أحكام القانون الدولي. مصر: المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، العدد (٧٢).

مباشرة للقانون الدولي فحسب، بل لأن إغلاق المضيق يعتبر قطع طريق بحق إمدادات حيوية لأكثر من ٢٣ دولة أوروبية وآسيوية، كما يعتبر اعتداء على أمن سبع دول في وقت واحد (دول الخليج العربي).

٩. إن إغلاق مضيق هرمز واستمراره مدة طويلة ستكون له انعكاسات مباشرة وخطيرة على الاقتصادات الخليجية، فإلى جانب توقف صادرات النفط، فغن الواردات الخليجية من السلع والبضائع سوف تتوقف هي الأخرى.

على ضوء ما ورد بالبحث وما احتواه من نتائج، فإن الباحث يوصي بعدة توصيات على النحو التالي:

١. ضرورة اعتماد التعريف الخاص بالمضيق الدولي في اتفاقية قانون البحار وتطبيقه في مضيق هرمز الدولي.

٢. يجب على الدول الشاطئية لمضيق هرمز الالتزام بأحكام المرور العابر بشكل دائم.

٣. أهمية التأكيد على أن النظام الذي يخضع له مضيق هرمز هو نظام المرور العابر الذي يخضع له المضيق الدولي، وليس نظام المرور البريء حفاظاً على حرية حركة الملاحة الدولية.

٤. نظراً لكثرة التهديدات بإغلاق مضيق هرمز من جانب إيران، فإن الباحث يوصي بتشكيل لجنة دائمة على مستوى عال من التمثيل من الجانبين الخليجي والإيراني هدفها إزالة الخلافات بينهما حتى لا تصل إلى حد

- برع، أحمد حازم برع. ٢٠٢٠. الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي. الأردن: جامعة الشرق الأوسط، كلية الآداب والعلوم، قسم العلوم السياسية، رسالة ماجستير.
- جعفر، تاج الدين. ٢٠١٠. استراتيجية إيران تجاه دول الخليج العربي. دمشق: دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع.
- الحديثي، خليل اسماعيل. ١٩٩٤. تصور عربي للوضع القانوني الدولي لمضيق هرمز. مجلة شؤون عربية، العدد ٧٨.
- حمود، محمد الحاج. ١٩٨١. النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب. بغداد: مركز دراسات الوحدة العربية.
- سويلم، حسام. ٢٠٠٧. مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني-الأمريكي، مختارات إيرانية. القاهرة: مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٨٢.
- عامر، صلاح الدين. ١٩٩٧. القانون الدولي الجديد للبحار. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.
- عبد السلام، جعفر. ٢٠١٦. مبادئ القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية، ط ٣.
- عثمان، خالد أحمد. ٢٠٠٦. النفط والبرنامج النووي الإيراني. الاقتصادية الالكترونية ٢١ ديسمبر ٢٠٠٦، العدد ٤٨١٩، <http://www.aleqt.com>، تاريخ الدخول ٥-٤-٢٠٢٠.
- عثمان، خالد أحمد. ٢٠١٢. سلاح النفط والتهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز. الاقتصادية الالكترونية ٨ يناير. العدد ٦٦٦٣. متوفر على الرابط <http://www.aleqt.com> تاريخ الدخول ٧-٤-٢٠٢٠.
- عثمان، خالد أحمد. النفط وإيران والمركز القانوني لمضيق هرمز. طهران تهدد بوقف تدفق ١٧ مليون برميل من النفط عبر الخليج. الاقتصادية الالكترونية. العدد ٤٧٨٧. تاريخ الدخول ٣/٤/٢٠٢٠. www.aleqt.com/article_65506.html?related
- العلكة، وسام الدين. ٢٠١١. النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي. دمشق: مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية. المجلد ٢٧. العدد ٤.
- العلكة، وسام الدين. ٢٠١٢. مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي. دار بابل للدراسات والإعلام. ٢٢ يناير. www.darbabl.net/show_spfile.ph

مقال بعنوان أمريكا لن تسمح بتعطيل الملاحة في
هرمز. www.albainah.net/. تاريخ
الدخول ٢٠٢٠/٤/١.
ناصر، علي ناصر. ٢٠١٣. مضيق هرمز
والصراع الأمريكي الإيراني. بيروت: دار
الفارابي.
نجم، عبد المعز عبد الغفار. ٢٠١١. مبادئ
القانون الدولي العام. القاهرة: دار
النهضة العربية.

REFERENCE

- 'Abd Al-Salam, Ja'far. 2016. *Mabadi' Al-Qanun Al-Dawliyy Al-A'lam*. Al-Qahirah: Dar Al-Nahdat Al-'Arabiyyah.
- Al-'Alakah, Wisam Al-Din. 2011. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Lil Madiq Al-Dawliyy: Dirasat Tatbiqiyyah 'Ala Madiq Hurmuz Fi Daw' Ahkam Al-Qanun Al-Dawliyy*. Majallah Dimashq Li Al-'Ulum Al-'Iqtisadiyyah Wa Al-Qanuniyyah, Al-Mujallad 27, Al-'Adad 4.
- Al-'Alakah, Wisam Al-Din. 2012. *Madiq Hurmuz Bayna Al-Tahdidat Al-Iraniyyah Wa Mutatallibat Al-Qanun Al-Dawliyy*. Dar Babil Lil Dirasat Wa Al-I'lam, 22 Yanayir, www.darbabil.net/show_sfile.php?id=425, Tarikh Al-Dukhul 30-4-2020.
- 'Amir, Salah Al-Din. 1997. *Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Jadid Lil Bahr*. Al-Qahirah: Al-Majlis Al-A'la Li al-Thaqafah.
- Al-Aqra', Mahmud Muhammad. 2016. *Al-Tahdid Al-Iraniyy Bi Ighlaq Madiq Hurmuz Wa Mada Shar'iyatihi Fi Daw' Ahkam Al-Qanun Al-Dawliyy*. Misr: Al-Majallat Al-Misriyyah Lil Qanun Al-Dawliyy, Al-Jam'iyyah Al-Misriyyah Li al-Qanun Al-Dawliyy. Al-'Adad (72).
- Al-'Awdi, Badariyyah 'Abdullah. 2012. *Haq Al-Murur Fi Madiq Hurmuz*

- p?id=425. تاريخ الدخول ٣٠-٤-٢٠٢٠.
العلواني، كريم جيجان. ٢٠١٠. الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي وأثرها في جذب الإطماع الاستعمارية بعد الحرب العالمية الثانية. العراق: مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية. عدد ٣.
العناني، إبراهيم محمد. ١٩٨٨. النظام القانوني لمضيق هرمز. القاهرة: مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، كلية الحقوق. العدد (٢-١).
العوضي، بدرية عبد الله. ٢٠١٢. حق المرور في مضيق هرمز الدولي شأن دولي. الكويت: مجلة القبس الكويتية. العدد ١٣٨٦٤.
الغنيمي، محمد طلعت. ٢٠١٠. القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. الاسكندرية: منشأة المعارف.
لعماري، عصاد. ٢٠١٦. التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية. الجزائر: مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد (٦). مركز جيل البحث العلمي.
مظهر، أنس محمود الشيخ. ٢٠١١. إيران في مهب ريح ثورات المنطقة، الجردية الكويتية، ١٠ سبتمبر. متوفر على الرابط
<http://www.albainah.net/index.aspx?function=item&id=42470&la.ng=>
تاريخ الدخول ٧-٤-٢٠٢٠.

- Madiq Hurmuz, Nadwah Al-Muwasalat Fi Al-Watan Al-'Arabiyyah. Baghdad: Markaz Dirasat Al-Wahdah Al-'Arabiyyah.
- Ibrahim, 'Ali. 1977. *Al-Qanun Al-Dawliyy Al-'Am, Al-Juz'u Al-Thany, Al-Shakhsiyyah Al-Dawliyyah, Al-Iqlim "Al-Bary'u - Al-Bahry - Al-Jawwy"*. Al-Qaherah: Dar Al-Nahdah Al-'Arabiyyah.
- Ja'far, Taj Al-Din. 2010. *Istratijiyyah Iran Tijah Dawl Al-Khalyj Al-'Araby*. Dimashq: Dar Mussasah Ruslan Lil Tiba'ah Wa Al-Nashr Wa Al-Tawzi'.
- Al-Kaabi, Mohamed K. 2012. *The Strategic Alternatives Of The Gulf Cooperation Council (GCC): Disruption Of Maritime Traffic In The Arabian Gulf As A Result Of Iranian Threats To Close The Strait Of Hormuz*. Master Of Arts In National Security Studies, Naval Postgraduate School.
- Katzman, Kenneth. 2012. *Coordinator, Iran's Threat To The Strait Of Hormuz*. Congressional Research Service, January 23.
- Kirchner, Stefan. 2013. *The Iranian Threat to Close The Strait Of Hormuz: A Violation Of International Law?* Jurisprudence, 20 (2).
- L. Schnars, Brenna. 2010. *The Idle Threat? An Assessment Of The Economic, Military, And Strategic Consequences Of An Iranian Closure Of The Strait Of Hormuz*. Submitted In Partial Fulfillment Of The Requirements For The Degree Of Master Of Arts In Security Studies (Middle East, South Asia, Sub-Saharan Africa).
- La 'Ammariyy, 'Asad. 2016. *Al-Tahdidat Al-Iraniyyah Bi Ighlaq Madiq Hurmuz Amam Al-Mulahah Al-Dawliyyah*. Al-Jaza'ir: Majallah Jayl Al-Abhath Al-Qanuniyyat Al-Ma'maqah. Al-'Adad (6). Markaz Jayl Al-Abhath Al-'Ilmiyy.
- Manuel F, Zamora & Linda Ramos Zamora. 2014. *The Strait Of Hormuz As A Global And U.S. Al-Dawliyy Sha'n Dawly*. Majallat Al-Qabs Al-Kuwaytiyyah. Al-'Adad 13864.
- Bagheri, Saeed. 2015. *Iran's Attitude To Security In The Strait Of Hormuz: An International Law Perspective*. New Zealand Yearbook of International Law.
- Cordesman, Anthony H. 2007. *Iran, Oil, And The Strait Of Hormuz*. USA: Center For Strategic And International Studies.
- Darcini, Ali Akbar. 2012. *Iran Threatens Attacks On US Bases In Event Of War*. Associated Press, AT Top News Package.
- Dolan, Daniel. 2012. *Rethinking The Strait Of Hormuz*. US Naval Institute Proceedings, 0041798x, Vol. 138, Issue 5.
- Expert Group On ATT Implementation. 2015. *Prevention, Transit And Innocent Passage Under The EGAI Arms Trade Treaty, Briefing No. 3 - August*.
- Al-'Inany, Ibrahim Mahmud. 1988. *Al-Nizam Al-Qanuniyy Li Madiq Hurmuz*. Al-Qahirah: Majallat Al-'Ulum Al-Qanuniyyah Wa Al-Iqtisadiyyah, Jami'ah 'Ayn Shams, Kulliyyat Al-Huquq. Al-'Adad (1-2).
- George, Mary. 2002. *Transit Passage And Pollution Control In Straits Under The 1982 Law Of The Sea Convention*. Ocean Development & International Law, 33.
- Al-Ghanimiyy, Mahmud Tal'at. 2010. *Al-Qanun Al-Dawliyy Al-Bahriyy Fi Ab'adihi Al-Jadidah*. Al-Iskandariyyah: Manshaat Al-Ma'arif.
- Gladstone, Rick. 2011. *Noise Level Rises Over Iran Threat To Close Strait Of Hormuz*. New York Times. 29 December: PNA From Academic One file.
- Al-Hadithi, Khalil Isma'el. 1994. *Tasawwur 'Arabiyy Lil Wad'e Al-Qanuni Al-Dawliyy Li Madiq Hurmuz*. Majallah Shu'un 'Arabiyyah, Al-'Adad 78.
- Hammoud, Muhamamd Al-Hajj. 1981. *Al-Nizam Al-Qanuni Lil Mulahah Fi*

- Min Al-Naft 'Abr Al-Khalij. Al-Iqtisadiyyat Al-Iliktruniyyah. Al-'Adad 4787. www.aleqt.com/article_65506.html?related. Tarikh Al-Dukhul 3/4/2020.
- 'Uthman, Khalid Ahmad. 2012. *Silah Al-Naft Wa Al-Tahdid Al-Iraniyy Bi Ighlaq Madiq Hurmuz*. Al-Iqtisadiyyat Al-Iliktruniyyah. 8 Yanayir. Al-'Adad 6663, Mutawaffir 'Ala Al-Rabit <http://www.aleqt.com>. Tarikh Al-Dukhul 7/4/2020.
- Ratner, Michael. 2018. *Iran's Threats, The Strait Of Hormuz, And Oil Markets: In Brief*. Congressional Research Service, August 6.
- Suwaylim, Husam. 2007. *Madiq Hurmuz Fi Bu'rah Al-Sira' Al-Iraniyy-Al-Amirikiyy*. Mukhtar Al-Iraniyyah. Al-Qahirah: Markaz Al-Ahram Li Al-Dirasat Al-Siyasiyyah Wa Al-Istratijiyyah. Al-'Adad 82.
- Al-'Ulwany, Karim Jijan. 2010. *Al-Ahammiyyat Al-Jiyustratijiyyah Li al-Khalij Al-'Arabiyy Wa Atharuha Fi Jazb Al-Itma' Al-Isti'mariyyah Ba'da Al-Harb Al-'Alamiyyat Al-Thaniyyah*. Al-'Iraq: Majallah Jami'at Al-Anbar Li Al-'Ulum Al-Insaniyyah, 'Adad 3.
- Wen, Shuang. 2010. *The Strait Of Hormuz: A Barometer In The Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship*. Draft Paper For Association For Asian Studies 2010 Annual Conference.
- Security Concern: A Transportation And Maritime Security Case Illustration. Journal of Homeland and National Security Perspectives, Angelo State University Center for Security Studies.
- Maqal Bi 'Unwan Amirika Lan Tasammuh Bi Ta'til Al-Mulahah Fi Hurmuz. www.albainah.net/. Tarikh Al-Dukhul 1/4/2020.
- Mazhar, Anas Mahmud Al-Shaykh. 2011. *Iran Fi Mahb Riyh Thawrat Al-Mantiqah, Al-Jardiyyat Al-Kuwaytiyyah*. 10 September, Mutawaffir 'Ala Al-Rabit <http://www.albainah.net/index.aspx?function=item&id=42470&lang=>, Tarikh Al-Dukhul 7-4-2020.
- Najm, 'Abd Al-Mu'az 'Abd Al-Ghaffar. 2011. *Mabadi'u Al-Qanun Al-Dawliyy Al-'Am*. Al-Qahirah: Dar Al-Nahdat Al-'Arabiyyah.
- Nasir, 'Ali Nasir. 2013. *Madiq Hurmuz Wa Al-Sira' Al-Amirikiyy Al-Iraniyy*. Bayrut: Dar Al-Farabi.
- Oral, Nilufer. 2012. *Transit Passage Rights In The Strait Of Hormuz And Iran's Threats To Block The Passage Of Oil Tankers*. The American Society of International Law, Vol. 16, Issue 16.
- Orphanos, Cleanthis. 2002. *International Straits And Transit Passage Focus On Bosphorous And Dardanelles*. A Dissertation Submitted To The World Maritime University In Partial Fulfilment Of The Requirements For The Award Of The Degree Of Master Of Science In Maritime Safety And Environmental Protection (Operational).
- 'Uthman, Khalid Ahmad. 2006. *Al-Naft Wa Al-Barnamij Al-Nawawiyy Al-Iraniyy*. Al-Iqtisadiyyat Al-Iliktruniyyah, 21 Disember 2006, Al-'Adad 4819. <http://www.aleqt.com>. Tarikh Al-Dukhul 5/4/2020.
- 'Uthman, Khalid Ahmad. *Al-Naft Wa Iran Wa Al-Markaz Al-Qanun Li Madiq Hurmuz. Tehran Tahaddad Bi Waqf Tadfaq 17 Milyun Barmyl*

إنكار

الآراء الواردة في هذه المقالة هي آراء المؤلف. "فردانا: المجلة العالمية في البحوث الأكاديمية" لن تكون مسؤولة عن أي خسارة أو ضرر أو مسؤولية أخرى بسبب استخدام مضمون هذه المقالة.