

مضيق "هرمز" وأهميته الاستراتيجية في الصراع الدولي -دراسة قانونية مقارنة-

د. غادة حب الله (*)

المقدمة

استحوذت المضائق الدولية على اهتمام الغرب والدول عبر العصور والأزمان، فالإشراف على مضيق دولي يعطي الدولة المطلّة عليه مزايا اقتصادية كبيرة، وأهميته الاستراتيجية لا تُخفى على أحد^(١). فقد كانت المضائق، وما تزال، محور نزاع بين الدول، حتّى إنّ الحديث عن محاولة السيطرة على بعضها يعود إلى ما يزيد عن خمسة آلاف عام^(٢). كما تزداد أهميّة المضائق البحريّة، في الوقت الحالي، لأنّها السبيل الأيسر لنقل النفط والغاز المُسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وأنّ ٦٢٪

من كمّيات النفط تُنقل عبرها^(٣). كما تتعدّد القواعد الناظمة لمرور في المضائق الدوليّة بتعدّد أنواع هذه المضائق، ويبرز على رأس هذه القواعد نظام المرور العابر كنظام متكامل للمرور، أو جدته اتّفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار العام ١٩٨٢. نقصد بذلك المضائق والقنوات الدوليّة، كما حاولت تلك الدول إقرار حقّ المرور عبرها كونها أقدم دعامة قام عليها القانون الدوليّ للبحار وقد طُبّق لأول مرّة على مناطق أعالي البحار^(٤)؛ يتمثّل هذا الأخير في المياه البحريّة الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة. فمن المتّفق عليه

(*) دكتورة محاضرة في الجامعة الإسلامية.

- (١) محمد عمر مدني، القانون الدوليّ للبحار وتطبيقات من المملكة العربيّة السعوديّة، معهد الدراسات الدبلوماسية، ١٩٩٥، ط١، ص٢٦٥.
- (٢) جمال سالم عبد الكريم، الأبعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز، دراسة في الجغرافيا السياسية، جامعة عمر المختار، مجلة المختار للعلوم الإنسانية، ٢٠١١، ص٢.
- (٣) سفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات العلاقة بين مضيق ملكا وأثره على أمن العلاقة-الصينيّ أنموذجاً، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدوليّة، ٢٠١٤ - ٢٠١٥، ص١٠.
- (٤) مناحية زهرة، مذكرة مقدّمة لنيل رسالة ماجستير في القانون العام الجمهوريّة الديمقراطيّة الجزائريّة الشعبيّة، جامعة قسطنطينية، ٢٠١٤ - ٢٠١٥، ص٣.

الأمريكي- السوفياتي السابق، لا سيما بعد اكتشاف منابع النفط، وما تزال الولايات المتحدة الأمريكية تحاول السيطرة على هذا المضيق لتأمين تجارتها النفطية.

يحتل، أيضاً، مضيق هرمز موقعاً جغرافياً متميزاً من الناحية السياسية والاقتصادية، فهو يمثل عنق الزجاجة لدول الخليج العربي المصدر للنفط، والتي تملك أكبر الاحتياطات النفطية في العالم. كما تُصدر من خلاله إنتاجها الكامل من النفط وتستورد من خلاله، عبر الناقلات البحرية، ٩٠٪ من احتياجاتها. وهو يمثل نهر النفط المتدفق باتجاه الدول الصناعية الكبرى في العالم، وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا والصين واليابان. ووفقاً للقانون الدولي، يخضع مضيق هرمز، الواقع بين الجمهورية الإسلامية في إيران وسلطنة عمان، لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. والجدير بالذكر أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تُوقع على هذه الاتفاقية حتى الآن، كما أن الجمهورية الإسلامية في إيران لم تُصدّق عليها، ما يفتح المجال لاجتهادات وتفسيرات مختلفة حول النظام القانوني لحرية المرور في المضيق، هذه التفسيرات من شأنها أن ترفع من درجة التوتر والصدام في منطقة الخليج.

يأخذ مضيق هرمز أهميته ضمن تطور جيوسياسي بحكم موقعه المهم الذي يربط الخليج العربي وخليج عمان، ولذلك يُعدّ مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضائق الدولية^(٧). لذلك فإنّ إغلاقه وتعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى رفع سعر النفط، بشكل

في القانون الدولي أنّ منطقة أعالي البحار لا تتبع السيادة الإقليمية لأيّ دولة، كما أنّه لا يحقّ لأيّ دولة أن تدعي حقاً مباشراً لأيّ اختصاص إقليمي عليها أو إخضاع أيّ جزء منها لسيطرتها^(٥).

من هنا؛ تأتي أهمية مضيق هرمز، فقد حاولت العديد من الدول الملاحية الكبرى، نظراً إلى الأهمية الكبرى لحقّ المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، خبط مسألة المرور للتوافق مع مصالحها الاستراتيجية. فقد طالبت في البداية بتطبيق المرور البريء عبر هذه المنافذ البحرية، وذلك من خلال اتفاقية ١٩٥٨، ولكن سرعان ما تحوّل إلى المطالبة بنظام جديد يُوفّر حرية الملاحة من دون قيد، وحدث ذلك بالفعل في اتفاقية العام ١٩٨٢، حين أُستُحدث نظام المرور العابر الذي طُبّق على طائفة من المضائق الدولية، ومنها مضيق هرمز الحيوي. وبناءً عليه؛ فإنّ أيّ إغلاق للمضيق سيسبّب بأزمة طاقة عالمية وتعطيل لكل أعمال النشاط الصناعي في العالم، الأمر الذي أدى إلى صراع قوى مختلفة على هذا المضيق؛ لأنّه أحد المضائق المهمة لناقلات النفط في العالم. كما تعاقبت الاحتلالات عليه، لأهميّة الاستراتيجية في مختلف الأزمنة، فقد خضع للاحتلال البرتغالي بين عامي ١٥٠٨ و١٦٢٢م، وخضع للاحتلال البريطاني منذ العام ١٦٢٢م، واستمر حتى إعلان بريطانيا انسحابها من الخليج في العام ١٩٧١م، حينها استفاد شاه إيران من ذلك وأقام قواعد عسكرية تُشرف على المضيق^(٦). خضع المضيق، بعد ذلك، للتجاذبات والصراع

(٥) المرجع نفسه، ص ٣.

(٦) سلمى عدنان محمد، مضيق هرمز بين الأهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، مجلة الشواطئ الصادرة عن قسم الإعلام والعلاقات العامة، جامعة البصرة، العراق، العدد (صفر)، أيار/حزيران، ٢٠٠٨، ص ٢٥.

(٧) حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد ٨٢، أيار ٢٠٠٧.

بتنظيم القاعدة مسؤوليتها عن الهجوم. وفي يناير/ كانون الثاني ٢٠١٢، هدّدت الجمهورية الإسلامية في إيران بإغلاق مضيق هرمز رداً على العقوبات الأميركية - الأوروبية التي استهدفت إيراداتها النفطية في محاولة منها لوقف برنامج إيران النووي. وفي مايو/ أيار ٢٠١٥، صادرت سفن إيرانية سفينة حاويات في المضيق، وأطلقت طلقات صوب ناقلة ترفع علم سنغافورة، قالت طهران إنّها دمّرت منصة نفطية إيرانية. وفي يوليو/ تموز ٢٠١٨، لمّح الرئيس الإيراني السابق "حسن روحاني" إلى أن بلاده قد تعطلّ مرور النفط عبر مضيق هرمز رداً على دعوات أميركية لخفض صادرات إيران النفطية إلى الصفر. وفي مايو/ أيار ٢٠١٩، هوجمت أربع سفن؛ بينها ناقلة نفط سعوديتان قبال ساحل الإمارات قرب الفجيرة خارج مضيق هرمز. وفي يناير/ كانون الثاني ٢٠٢١، احتجزت إيران سفينة ترفع علم كوريا الجنوبية في مياه الخليج عند مدخل المضيق واحتجاز أفراد طاقمها.

إنّ هذا التوتر المستمر في مضيق هرمز، عبر التاريخ، إنّما يدلّ على شيء مهم جداً وهو الأهمية الكبيرة لهذا المضيق بالنسبة إلى العالم بشكل عام، وللجمهورية الإسلامية والولايات المتحدة الأميركية وحلفائها بشكل خاص، حيث يعدّ من أهم الشرايين الحيوية للاقتصاد العالمي وسوق الطاقة، لا بل هو يعدّ الشريان الأبهري كما ذكرنا سابقاً. ففي تقرير نشرته وكالات إيلاف، في يوم الجمعة ١٤ مايو/ أيار ٢٠٢١، على موقع مراسلي إيلاف. ويبدو أنّ إيران رسمت استراتيجية جديدة وسريعة للانقضاض على مياه الخليج وإقفال مضيق هرمز بوجه التجارة

كبير، ما يزيد من الضغوط على الاقتصاديات العالمية^(٨). هذا الأمر يُبعد سيناريوهات الضربة العسكرية الأميركية المحتملة ضد الجمهورية الإسلامية؛ لأنّ استمرار تدفق النفط سيُشكل عاملاً حاسماً في لجم اندفاع الأميركيين نحو الخيار العسكري ضد الجمهورية الإسلامية التي أحكمت سيطرتها على مضيق هرمز. وعدا النفط والغاز، فإنّ ناقلات وسفن عشرات الدول تمرّ خلال مياه الخليج حاملةً ما يساوي قيمته تريليونات الدولارات سنوياً، وهذا ما يعني أنّ أي توقّف فعليّ لحركة التجارة في هذا المضيق سيُحق خسائر باهظة بالكثير من دول العالم، فضلاً عن دول المنطقة نفسها.

إضافة إلى ما تقدّم أعلاه، ما أولى إلى زيادة الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز هو الاحتياطي الكبير الذي تتمتع به منطقة الخليج العربي، ما جعله يحظى بأهمية بالغة لدى الباحثين العرب والأجانب، لأنّه يشكل مركز ثقل جيواستراتيجي مهمّ. ولا بدّ من القول، إن هذا البحث لا يمكن أن يمثّل، بأي حال من الأحوال، الشكل النهائي لمجريات الوضع الميداني في مضيق هرمز والتأثيرات الجيوسياسية وغيرها على مساره؛ وذلك لأنّ الأوضاع الميدانية والبحرية وانعكاسات السياسة الدولية في تطوّر مطرد.

إذ على سبيل المثال، في مطلع العام ٢٠٠٨، ادّعت الولايات المتحدة الأميركية أنّ الزوارق الإيرانية هدّدت ثلاث سفن تابعة للبحرية الأميركية في المضيق. وفي يوليو/ تموز ٢٠١٠، تعرّضت ناقلة النفط اليابانية إلى هجوم في المضيق فأعلنت جماعة متشدّدة تعرف باسم "كتائب عبد الله عزّام" المرتبطة

(٨) وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٣١٠.

الخليج، وهي تعادل نحو ٢١٪ من الطلب العالمي على الخامات النفطية في ذلك الوقت، بحسب إدارة معلومات الطاقة الأميركية.

بناء على كل هذه المعطيات، مضيق هرمز يشكّل أهمية جيوسياسية لا جدال عليها، أي أنّه يؤجج الصراعات بين الدول في نظام عالمي متعدّد الأقطاب، حيث كلّ دولة تسعى - وهذا حقّها في مفهوم العلاقات الدولية - إلى تعزيز نفوذها من أجل تعزيز مكانتها على الساحة الدولية في كلّ المجالات، خاصّة في مجال الطاقة. أما إذا كانت الدّول في أي نظام دولي متفكّقة على احترام القانون الدولي للبحار، أي أنّها تتمثّل بالقوانين بعيداً عن مصالحها وميولها الطبيعية لتعزز نفوذها، فقد يصبح مضيق هرمز مضيقاً سلمياً - إذا صحّ التعبير - أي لتعزز النقل البحري في سبيل تعزيز نمو الدّول كلّها.

لقد كانت، وما تزال، كلّ المضائق والممرّات البحرية في التاريخ، جيوسياسية، أي أنّها تحت تأثير تصوّرات الدّول حول أمنها القومي ومصالحها الحيوية المتناقضة مع بعضها. لذلك؛ تمّ إنشاء قانون دولي للبحار العام، في العام ١٩٨٢، لمنع هذه الدول المتنافسة من استغلال موقعها الجيوغرافي على حساب الدول المجاورة الأخرى، وعليه تكمن الإشكالية في الآتي:

* هل تمكّن قانون البحار للعام ١٩٨٢ بما يتمنّع به من أليات قانونية للحفاظ على الملاحة البحرية عبر المضائق بوضع حدّ للصراعات الدولية والإقليمية حول المضيق؟

* ما هي السيناريوهات المستقبلية للأمن والطاقة في المضيق والخليج العربي؟

أولاً: النظام القانوني للمضائق

يطلق اسم المضيق على الانقسامات

الدولية. فقد خلص تقرير ناشيونال انترست الأميركية إلى أنّ إيران تمتلك استراتيجية جديدة للسيطرة على مياه الخليج العربي خلال إطلاق العنان لعشرات الزوارق السريعة المسلّحة التي تحاول من خلالها التحضير لإغلاق مضيق هرمز في حال اندلاع صراع جديد في الخليج؛ وذلك بحسب موقع "قناة الحرّة". وجاء في مقال المتخصّص، في شؤون الأمن والدفاع "سباستيان روبلين"، أنّ إيران نشرت زوارق طائرة من طراز "بافار ٢" قرب قاعدة بحرية في بندر عباس، المطلّة على مضيق هرمز كما تظهر في الأقمار الصناعية.

يشير الكاتب، أيضاً، إلى أن هذه الزوارق الصغيرة الحجم تمتاز بالسرعة الفائقة والقدرة على الارتفاع عن سطح الماء لمسافة قليلة ما يعطيها مجالاً للمناورة. ولا تهدف إيران وفقاً لكاتب المقال إلى استخدام هذه الزوارق لتوجيه ضربات مباشرة للخصوم؛ لكن من الممكن أن تستغلها لزعة الوضع في مضيق هرمز الحيوي في حال نشوب صراع.

يمكن لهذه القوارب الصغيرة أن تحمل شخصين كحدّ أقصى حدّ، وهي تستخدم لأغراض الاستكشافات تمهيداً لشن هجمات بزوارق بخارية كبيرة، ونصب كمائن للغوّاصات بمختلف أحجامها. فلقد زاد التوتّر في منطقة الخليج العربي منذ أن أعادت الولايات المتّحدة الأميركية فرض العقوبات على الجمهورية الإسلامية، منذ العام ٢٠١٨، بعد إعلان الرئيس الأميركي "دونالد ترامب" انسحاب الولايات المتّحدة الأميركية من الاتفاق النووي الموقع في العام ٢٠١٥ بين طهران والدّول الأوروبية وواشنطن. ففي العام ٢٠١٨، مرّ عبر مضيق هرمز ٢١ مليون برميل نפט يومياً من خلال مضيق هرمز الاستراتيجي في

وتشمل القنوات" (١٢).

أمّا من الناحية القانونية، يجب أن يكون المضيق الدوليّ محدود الاتّساع، أي لا يزيد عن ضعف مساحة البحر الإقليميّ للدول أو الدول المطلة عليه. فالمضيق الذي يزيد اتّساعه عن ذلك، ويتوقّف فيه شريط من البحر العالي على امتداده؛ فلا يُعدّ من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها؛ إنّما ينطبق عليه نظام البحر العالي شريطة أن يكون ذلك الشريط صالح للملاحة الاعتياديّة الأمانة بالكامل وبالخصائص الملاحيّة والهيدروغرافيّة نفسها (١٣).

لكن بعد دخول القانون الدوليّ للبحار مرحلته الاتّفاقيّة، في ٢٩ نيسان العام ١٩٥٨، وامتداداً لتعريف المضيق فقهيّاً وثبوت ذلك عرفيّاً، عرّفت المادّة ١٦ الفقرة ٤ من اتّفاقيّة جنيف العام ١٩٥٨، للبحر الإقليميّ والمنطقة المتاخمة (١٤) المضيق أنّه: "الممرّ المائيّ الذي يخدم الملاحة الدوليّة، ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر من البحر الإقليميّ لدولة أجنبيّة" (١٥).

تجدد الإشارة، هنا، إلى أنّ المحكمة عرّفت في حكمها المذكور المضيق الدوليّ بأنّه: "الممرّ المائيّ الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار، ويُستخدم عادةً لأغراض الملاحة الدوليّة". وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في أنّ واحد، الأوّل الوضع الجغرافيّ للمضيق كموصل

الطبيعيّة التي تصل بين بحرين (٩)، بحيث تقع المنطقة الطبيعيّة في إقليم دولة واحدة أو في إقليم عدّة دول. يُطبّق على هذه المياه، عرفيّاً، قانون الدولة التي يقع في إقليمها، لذلك تكون من قبيل المياه الداخليّة وتخضع لسيادة الدولة. اتّجه الفقه الدوليّ، في تعريفه للمضيق الدوليّ، في اتجاهيين رئيسيين: هما التعريف الجغرافيّ أو الغائيّ، فهو يشترط للإنصاف بوصفه من الناحية جغرافيّة عدّة شروط أهمّها (١٠):

* أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدوليّ.

* أن يتمّ تكوينه بطريقة طبيعيّة.

* أن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريّتان، واتّصلت بالأرض.

كما أضاف الفقيه الفرنسيّ "شارل روسو" شرطاً آخرًا هو: عدم خضوع المضيق لنظام خاصّ يحكمه (١١)، واصفاً المضائق من وجهة النظر جغرافيّة أنّها: "كلّ الممرّات البحريّة المحصورة بين جزئين من الأرض، مهما كانت التسميات المستعملة، من قبيل: مضائق، ممرّات، قنوات ومجاري مائيّة". أمّا الفقيه العربيّ "علي صادق أبو هيف" رأى أنّ المضائق هي: "الممرّات البحريّة والفتحات التي تصل بحرين، وهي إمّا طبيعيّة وتشمل المضائق، وإمّا صناعيّة

(٩) جمال محي الدين، القانون الدوليّ للبحار، الطبعة الأولى، الجزائر، دار الخلدونية، ٢٠٠٩، ص ٩١.

(١٠) علي الصراف، مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد، دراسة منشورة على الموقع الإلكتروني بتاريخ ٢/٢/٢٠٠٨. الرابط

<https://www.watan.com/2008/12/03/>

(١١) وسام الدين العلكة، النظام القانونيّ للمضيق الدوليّ دراسة تطبيقية على مضيق هرمز، مرجع سابق، ص ٣١١.

(١٢) علي صادق أبو هيف، القانون الدوليّ العام، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية عشر، ١٩٧٥، ص ٤٥٥.

(١٣) عبد الحق وهبي، إشكالية تعريف المضائق الدوليّة بين الفقه والقضاء الدوليّ، موقع الحوار المتمدن، العدد ١٥٨١، ١٤/٦/٢٠٠٦. نشرت هذه الدراسة على الرابط <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

(١٤) المادة ٣٧ من اتّفاقيّة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(١٥) قيس ابراهيم البدري، القنار للقانون الدوليّ للبحار، دار الكتب بغداد، ٢٠٠١، ص ٨٧ و ٨٨.

التي تشرف على جزء بسيط من ساحله الجنوبي. أمّا الكويت والعراق تقعان على حافة أطرافه الشماليّة، أمّا البحرين فهي تقع ضمن مياه الخليج العربيّ، حيث شكّل المضيق عبر السنوات أهميّة حيويّة بالغة إلى البلدان كافة كافة التي تشرف على سواحلها، وهذه الأهميّة تختلف من منطقة إلى أخرى.

كما يحتوي المضيق على مجموعة من الجزر التابعة لكلّ من دولتي الجمهوريّة الإسلاميّة في إيران وسلطنة عمان، وهناك عدد من الجزر الواقعة على جانبي المضيق، وهي صغيرة الحجم بحيث لا يتجاوز ارتفاعها من سطح البحر بضعة أقدام. وأهمّ الجزر التابعة لسلطنة عمان هي جزيرة سلامة وبناتها، والتي تقع وسط المضيق إلى الشمال الشرقيّ من جزيرة مسندم. وتكمن أهميّة جزر سلامة وبناتها في كون المسافة التي تفصلها عن جزيرة لارك الإيرانيّة، وهي تضيق أنساعاً في المضيق على السفن الداخلة والخارجة منه التي تمر خلالها. وأهمّ الجزر على الجانب الإيراني هي جزر قشم أكبر، وجزر الخليج العربيّ تقع إلى الشمال الشرقيّ منها جزيرة لارك، وهي في وسط المضيق تماماً. أمّا جزيرة هرمز فتقع إلى شمال قشم، وهي الجزيرة التي قامت عليها مملكة هرمز.

نظراً إلى أنّ مياه الخليج العربيّ يُعدّ بحرًا شبه مغلق، يشكّل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربيّ (العراق - الكويت - قطر - البحرين) التي تعدّ أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنةً مع غيرها من الدول مثل الجمهوريّة الإسلاميّة في إيران وربما سلطنة عمان والسعوديّة والإمارات العربيّة التي لها منافذ بحريّة خارج مياه الخليج، ولا يمكن أن تقوم صلتها البحريّة بالعالم الخارجي إلاّ عبر مياه مضيق هرمز، لذلك خُصّص ممرّات -ذهاباً وإياباً- للملاحة في المضيق وفقاً للخصائص

لجزأين من أعالي البحار؛ والثاني استخدامه للملاحة الدوليّة، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدوليّة تلك المضائق التي تصل بحرًا عاليًا ببحر إقليميّ. كما رجّحت المحكمة العامل الجغرافيّ على العامل الوظيفي، في وضع التعريف، فلم تشترط أن يكون المضيق طريقًا ضروريًا بين جزأين من البحر العالي، بل يكفي أن يكون ذلك حتّى وإن كان طريقًا مفيدًا أو ربما بديلاً فقط. وأبقت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار (١٩٨٢) على هذه التعريفات وأجبت العمل بها.

ثانياً: الأهميّة الجيوسياسيّة لمضيق "هرمز"

الجغرافيا السياسيّة هي حقل الدراسة الذي توجد فيه السياسة والجغرافيا، فيتداخلان ويؤثران في بعضهما بعضاً. هي العلم الذي يبحث في تأثير الجغرافيا على السياسة أي الطريقة التي تؤثر بها المساحة والتضاريس والمناخ على أحوال الدول والناس. وبسبب الجغرافيا، أصبح مضيق هرمز المركز الذي يغيّر سياسات الدول، ويؤسّس لتحالفات جديدة، وينذر بتهديدات حروب مستقبلية وتحوم حوله التحالفات والرؤى الاستراتيجية، فتقترب الدول المتخاصمة أيديولوجياً لالتقاء مصالحها فيه، وتبتعد الدول المتقاربة أيديولوجياً لابتعاد مصالحها في المضيق.

يقع مضيق هرمز بين دائرتين عرض ٢٥ و٢٧ درجة شمالاً وبين خطي طول ٥٥ و٥٧ درجة شرقاً، ويصل بين الخليج العربيّ - بحر شبه مغلق - وخليج عمان - بحر مفتوح - وكلاهما يشكّلان لساناً بحرياً متصلاً بالمحيط الهندي. كما تُشرف الجمهوريّة الإسلاميّة في إيران على ساحله الشمالي والشرقي، بينما تُشرف سلطنة عمان على ساحله الجنوبي الغربي، بالإضافة إلى الإمارات العربيّة المتّحدة

رابعاً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز
شكّل مضيق هرمز، منذ القدم، ممراً تجارياً استراتيجياً. هذا جعله عرضةً لأطماع الدول الكبرى، ومحوراً للصراع والتنافس بينها من جهة وبين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى^(١٨). إذ يُعدّ مضيق هرمز واحداً من أهمّ الممرّات المائية في العالم وأكثرها حركةً للسفن، حيث يعبره أكثر من ٩٥٪ من نفط العالم بمعدل ٢٠٠-٣٠٠ ناقلة نفط يومياً، أي ناقلة كل ٦ دقائق في ساعات الذروة^(١٩). ويذهب هذا النفط، والذي يُشحن طبيعياً من مضيق هرمز، باتجاه دول شرق آسيا، خاصّة اليابان، الصين، الهند، وباتجاه الغرب عن طريق قناة السويس. كذلك تأتي الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، أيضاً، في منظور الجغرافيا السياسيّة من الأهمية الاستراتيجية والنفطيّة لمنطقة الخليج العربي بشكل عام. وقد دفعت الأزمات السياسيّة التي شهدتها الخليج بعض دول المنطقة إلى التحقيق من اعتمادها على هذا المضيق، في أوقات سابقة، والاستعانة بمدّ خطوط أنابيب نفط، إلّا أنّ هذه المحاولات بقيت محدودة الأثر بالنسبة إلى استيراد الخدمات التكنولوجيّة والأسلحة.

كما قامت إيران، بهدف دعم سيطرتها العسكريّة على المضيق في زمن الشاه، بالسيطرة على الجزر الإماراتيّة الثلاث (أبو موسى، طنّب الكبرى، طنّب الصغرى) وذلك فور انسحاب القوّات البريطانيّة أوائل السبعينيات من القرن الماضي^(٢٠)، حين أقامت عليها قواعد

الهيدروغرافيّة المحدّدة من المنظّمة الدوليّة للملاحة البحريّة^(١٦).

ثالثاً: الوضع القانوني الخاص لمضيق هرمز

تُطبّق المواد القانونيّة على مياه مضيق هرمز، تماماً ما يُطبّق عادةً على البحار من تقسيمات للنواحي أو الطبيعة الجغرافيّة لها، فهناك جزء منها يعدّ مياهاً داخليةً والآخر بحراً إقليمياً. وما يفوق البحر الإقليميّ يعدّ جزءاً من البحار العالمة، وبناءً عليه تمارس الجمهوريّة الإسلاميّة في إيران وسلطنة عمان سيادتهما على المياه الداخليّة والبحر الإقليميّ، وذلك وفق الاتّفاقات الثنائيّة المعقودة بينهما وفق قواعد القانون الدوليّ. وتنص الفقرة الأولى، من المادّة ٣٤، حول النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق مستخدمة للملاحة الدوليّة على ما يلي: "لا يمسّ نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدوليّة، المقرّر في هذا الجزء في نواحي أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكّل منها هذه المضائق، ولا ممارسة الدول المشاطئة لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيّزها الجوي وقاعها وباطن أرضها"^(١٧). وبحسب هذه المادّة، فإنّ نظام الملاحة المعتمد في مضيق هرمز، وهو نظام المرور العابر، لا يغيّر من الصيغة القانونيّة للمياه التي يتألّف منها المضيق. يُستنتج من ذلك أنّ تنظيم الملاحة في المضيق يقع على عاتق الجمهوريّة الإسلاميّة في إيران وسلطنة عمان.

(١٦) محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكريّة، يخ النشر ٢٠٠٩/٣/١.

(١٧) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي، بيروت، لبنان، ٢٠١٣، ص ٦٢.

(١٨) محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة الحرب: الاحتمالات والعواقب الإستراتيجيّة مركز سبأ للدراسات الإستراتيجيّة، متوفر على الرابط الآتي:

www.shebaacss.com/ar\contents?cat-34H

(١٩) حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الأمريكي - الإيراني، مجلة مختارات إيرانية، عدد ٨٢ أيار ٢٠٠٧.

(٢٠) حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الأمريكي - الإيراني، المرجع السابق.

الخليجي إلى ٣٣٪ من المجموع العالمي بحلول العام ٢٠٢٠ (١٠٧,٦ مليون برميل يومياً) و٣٦٪ بحلول العام ٢٠٣٠ (١٢٣,٣ مليون برميل يومياً)^(٢٢).

كذلك بحسب التقديرات ذاتها، فإن أهمية الخليج ستزداد، كنسبة مئوية من مجموع الصادرات العالمية. وسيزداد الحجم الكلي لصادرات الخليج من ٢٢,٥ إلى ٣٤,٤ مليون برميل يومياً، فضلاً عن استمرار الاعتماد الأمريكي والأوروبي على امتداد الطاقة في الخليج، فإن كلاً من الصين واليابان والهند والباكستان لديها بالمثل مصالح قومية حيوية في المنطقة، وهي تعتمد بشدة على نفط الخليج^(٢٣). إن هذا المضيق هو معبر مهم جداً في أمن الطاقة الأميركية، وهذا ما يفسر تواجد الأسطول الخامس في الخليج العربي لتأمين عدم انقطاعه عن إمدادات النفط، ونظراً لأهميته الكبيرة تسعى إيران جاهدة في استخدامه كورقة حفظ لتحقيق مكاسب في صراعها مع الولايات المتحدة الأميركية في بحر قزوين رغم بعده عن هذه المنطقة، إلا أن إغلاقه لن يؤثر على الولايات المتحدة الأميركية فحسب، بل سيمتد ذلك إلى إيران واستراتيجيتها في بحر قزوين.

وصفت وزارة الطاقة الأميركية مضيق هرمز، بسبب الحجم الهائل من النفط الذي يمر من خلاله، أنه: "نقطة اختناق النفط الأكثر أهمية في العالم"، وبوجود بطاريات الصواريخ المنشورة على مدخل المضيق والكمية الكبيرة من الألغام المضادة للسفن، فإن الجمهورية الإسلامية في إيران في موقع مثالي لإعاقة

عسكرية للسيطرة على حركة السفن في الجنوب الغربي للمضيق إلى جانب السيطرة عليها في الشمال بواسطة قاعدة بحرية إيرانية في مدينة بندر عباس^(٢١) وبقي مضيق هرمز موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفياتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المضيق لتحقيق أهدافه في التفوق المنشود، والتمكّن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة الأميركية إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي، وتمتد الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة ضمناً لوصولها إلى منابع النفط والإشراف على طرق تمريره انطلاقاً من مضيق هرمز الذي تعدّه جزءاً من أمنها الوطني، لأنّ تأمين حرية الملاحة فيه مسألة دولية بالغة الأهمية، ولا سيما أنه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية.

ما لا شك فيه، أن هذه الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز ستتزايد بشكل بارز مع تزايد أهمية منطقة الخليج العربي. وبحسب وكالة معلومات الطاقة الأميركية، فإنّ النفط في الخليج الذي تنتج دول مجلس التعاون الخليجي ثلاثة أرباعه، شكّل نسبة أكبر من الإنتاج العالمي مقارنةً بالنسبة التي يشكّلها اليوم. إذ بحسب تقرير المستقبل المرتقب للطاقة الدولية الصادر عن إدارة معلومات الطاقة، فإنه من المتوقع أن يصل إنتاج نفط الخليج إلى نحو ٢٨,٨ مليون برميل يومياً، بحلول العام ٢٠١٠، وإلى ٣١,١ مليون برميل بحلول العام ٢٠٢٠، وإلى ٣٦,٨ مليون برميل يومياً بحلول العام ٢٠٣٠، وهذا سيزيد قدرة الإنتاج النفطي

(٢١) المرجع نفسه.

(٢٢) وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في وجود أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد ٢٧، العدد الرابع، ٢٠١١، ص ٣٢٠.

(٢٣) محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة الحرب: الاحتمالات والعواقب الإستراتيجية، مرجع سابق.

السفن من خلال هذه القناة الحيويّة^(٢٤).

من هنا، ثمة مصلحة واضحة للمجموعة الدوليّة في العبور عبر هذا الممر المائيّ الاستراتيجيّ بين دولة وأخرى، ويشتركون جميعاً في كون هذه المصالح الحيويّة أو مُصمّمة ولها إنعكاسات مباشرة لا تخفى على الاقتصاد الدوليّ. إذ يعود يعود الاهتمام الأميركيّ، في الخليج العربيّ إلى الربع الأوّل، من القرن التاسع عشر الميلادي، عندما أقام تجار أمريكيّون علاقات مع مسقط، في العام ١٨٦٧^(٢٥). حينها، كانت المصالح الأميركيّة تجاريّة محض، إلّا أنّ أحد الضباط الأميركيّين ويدعى "ألفرد ماهان"، أميرال بحريّ واستراتيجيّ كبير، زار مسقط، في العام ١٨٦٧ وقال إنّ أهمّ منطقة في العالم هي الشرق الأوسط، كان يسمّيها وسط آسيا، والسيطرة عليه تتطلب قوّة بحريّة عظيمة، وما من طريق لتحقيق ذلك إلا عندما تسيطر على الخليج العربيّ^(٢٦).

كما أنّ اكتشاف النفط في منطقة الخليج، قاد الولايات المتّحدة الأميركيّة إلى تكثيف حركتها وتعزيز وجودها في المحيط الهندي ثمّ أقدمت فيما بعد على بناء قواعد عسكريّة ثابتة لها في الدول العربيّة الخليجيّة^(٢٧). وقامت إيران، في عهد الشاه، بدور شرطي الخليج، حيث كانت من أشدّ الحلفاء للولايات المتّحدة الأميركيّة في مواجهة المدّ الشيعيّ، ولم يكن هناك حاجة لوجود عسكريّ أمريكيّ مباشر في المنطقة، طالما أنّ إيران الشاه تضبط الإيقاع

الأمني والعسكريّ للمنطقة، وذلك من خلال تأمين النفط اللازم والضروريّ للاقتصاد الأميركيّ وحلفائه الأوروبيّين. لكن بعد انتصار الثورة الإسلاميّة في إيران، وانقلاب الموقع الإيرانيّ من حليف للولايات المتّحدة الأميركيّة إلى معادية لها، وقيادة إيران للدول الممانعة للاستكبار الأميركيّ-الإسرائيليّ في المنطقة، لا بل في العالم، أخذت الولايات المتّحدة الأميركيّة تبحث عن وسائل ضغط على النظام الإسلاميّ في إيران، فكانت الحرب العراقيّة الإيرانيّة ١٩٨٠-١٩٨٨، وقد برزت في أثنائها الأهميّة الاستراتيجيةّ لمضيق هرمز، خاصّة في المرحلة التي أطلعت على حرب ناقلات النفط، حيث زرعت إيران بعض الألغام الحربيّة في المضيق لتعيق الحركة عبره، ما دفع الولايات المتّحدة الأميركيّة أن تعمل مباشرة على تأمين حركة المرور لناقلات النفط عبر المضيق، وقامت برفع علمها على سفن دول خليجيّة كي تتجنّب هجوماً إيرانيّاً عليها^(٢٨).

بعد انهيار الاتحاد السوفياتي، ومع التغيير الشامل في النظام العالميّ، راحت الولايات المتّحدة الأميركيّة تتدخّل بشكل مباشر في منطقة الخليج، حيث قادت تحالفاً دولياً (١٩٩٠-١٩٩١) لإخراج القوّة العراقيّة من الكويت. هذه الحرب التي جرت بموافقة المجتمع الدوليّ ومجلس الأمن قابلها، في العام ٢٠٠٣، احتلال أمريكيّ مباشر للعراق بحجّة امتلاكه أسلحة الدمار الشامل. كما عملت الولايات المتّحدة الأميركيّة، خاصّة بعد انهيار الاتحاد

(٢٤) المرجع نفسه.

(٢٥) العجمي ظافر محمد، أمن الخليج العربيّ تطوره واشكاليّاته في منظور العلاقات الدوليّة الإقليميّة، سلسلة أطروحات الدكتوراه، ط١، مركز دراسات الوحدة العربيّة، بيروت، ٢٠٠٦، ص١٦٦.

(٢٦) المرجع نفسه، ص١٦٧.

(٢٧) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأميركيّ الإيراني، المرجع السابق، ص٧٢.

(٢٨) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأميركيّ الإيراني، المرجع السابق، ص٧٣.

خامساً: أهميّة مضيق هرمز في السياسات الدولية وأثره على الأمن في إيران وأمريكا
تزداد أهميّة المضيق، لأنه بمثابة الشريان التاجي للاقتصاد العالمي، وبغية الحفاظ على تدفق النفط عبره تزيد المنطقة المحيطة من الحفاظ على أمنه والدفاع عنه، فبالقدر الذي يصبح فيها الخليج العربي ضرورة استراتيجية دولية تستخدم الصراعات حوله بخاصة بعد اكتشاف النفط، بالقدر ذاته تزداد أهميّة المضيق بصفته ضرورة للخليج وشريانه ونقطة اتصاله وانفصاله عن البحار والتجارة الدولية، فالمضيق يثبت أن طرق امداد النفط أهم من النفط نفسه. وجميع الدول المشاطئة للخليج العربي (العراق - إيران - السعودية - الإمارات - عمان - البحرين - الكويت - قطر) بالإضافة إلى القوى الدولية، وفي مقدّمتها الولايات المتحدة الأميركية التي تتغذى على نفط الخليج، والتي تقضي مصالحها في البحث على الأمن والاستقرار في المنطقة عبر خلق منظومات إقليمية سياسية أمنية تعمل على تأمين تدفق النفط وإبقاء المضيق مفتوحاً. وتعمل أيضاً على دفع النزاعات الإقليمية بعيداً عن حدود المضيق^(٢٩).

كما تشكّل الجمهورية الإسلامية في إيران القوى الرئيسية في الخليج، حيث تتمتع بموقع جيواستراتيجي يجعلها تتحكم بحركة المرور في مضيق هرمز، وتقوم بشكل دوري بتنفيذ العديد من المناورات العسكرية في مياها رافعة مستوى التحدي للولايات المتحدة الأميركية يزيد الأمر خطورة وتوتراً القواعد العسكرية الموجودة في بعض الدول من الخليج العربي،

السوفياتي، على إنشاء قواعد عسكرية في معظم الدول الحليفة لها، والتي تشرف على الخليج العربي، لتأمين إمدادات النفط لها ولحلفائها التي تعبر مضيق هرمز. من هنا، تأتي أهميّة مضيق هرمز أيضاً ممّا يختزنه الخليج العربي من النفط الذي يُشحن من خلال المضيق إلى مصانع مختلف دول العالم، وفي مقدّمتها الولايات المتحدة الأميركية واليابان والصين والهند وباكستان والدول الأوروبية.

يبقى نفط الخليج إحدى المصالح الحيوية الرئيسية بالنسبة إلى الولايات المتحدة الأميركية، ومن المرجح أن يبقى كذلك بعد عقود قادمة. والمقصود بالمصالح الحيوية تلك المصالح التي تستدعي خوض الحروب دفاعاً عنها^(٢٩). وتستورد الولايات المتحدة الأميركية ١١٪ من النفط الذي يمرّ عبر مضيق هرمز، وتستورد أوروبا نحو ٦١٪ من النفط الذي يعبر المضيق، واليابان ١٢٪ والصين ٧٪ ويتّجه نحو ٤٪ إلى أفريقيا و١٪ إلى دول أمريكا الجنوبية و٣٩٪ إلى آسيا وأستراليا^(٣٠). كما تشير التقديرات الاقتصادية إلى أن منطقة الخليج العربي تقوم فوق محيط نفطيّ يحتوي على أكثر من ٧٣٠ مليار برميل من النفط الخام. كما تبلغ إمدادات النفط عبر المضيق نحو ٩٠٪ من إجمالي النفط المتداول عالمياً، وتُصدّر دول الخليج العربي نحو ٩٠٪ من نفطها عبر المضيق فالسعودية تُصدّر ٨٨٪ من نفطها عبر المضيق ٩٨٪ بالنسبة إلى العراق ٩٩٪ للإمارات العربية المتحدة، ١٠٠٪ لقطر والكويت أمّا البحرين فتُصدّر ٩٠٪ بالنسبة إلى إيران.

(٢٩) لونج، ديفيد، وآخرون، أمن الخليج العربي في القرن الحادي عشر، ط١، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، ١٩٩٨، ص٩٩.

(٣٠) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، مرجع سابق، ص٨٢.

(٣١) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، مرجع سابق، ص١٠٨.

إيران باستهداف القواعد العسكرية الأميركية في كل من البحرين وخطر أفغانستان.

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

السؤال هنا، هل استطاعت إيران في الماضي إغلاق مضيق هرمز؟ هناك رأيان بخصوص التهديد، يرى الرأي الأول بأن إيران لديها القدرة العسكرية التي تمكّنها من إغلاق المضيق وخلال مدة قياسية من الزمن، حيث إن للقوات الإيرانية أكثر من ٧٠٠ موقع على المضيق. كما يوجد لديها نقاط مختلفة على طول الشاطئ، وعلى طول الساحل الشرقي للخليج العربي، والتي تمكّنها من استخدامها لاعتراض السفن التجارية وناقلات النفط والسفن العسكرية. وهذا فضلاً عن امتلاك زوارق والصواريخ والألغام^(٣٣).

أما الاتجاه الثاني: فيذهب اتجاه مختلفاً كلياً، إذ إنه يرى بأن التهديد الإيراني لا يزيد من مجرد تهديد آني. وأهم ما يعيق إيران اتساع الخليج، حيث إن أضيق نقطة في الخليج يبلغ اتساعه ٣٥ كم. وبناءً عليه، فإن ما ستقوم به الجمهورية الإسلامية هو إبطاء حركة الخليج. ويقدم أنصار هذا الاتجاه مثلاً واضحاً هو الوضع إبان الحرب العراقية الإيرانية، فلم تستطيع إيران إعاقة الملاحة في المضيق. وكذلك التحرك السريع لكل من بريطانيا والولايات المتحدة الأميركية لمواجهة أي محاولة لعرقلة الملاحة في المضيق^(٣٤).

هناك سؤال يطرحه المتابع لقضية مضيق

والتي سيكون لها دور فعّال في حال واجهت الولايات المتحدة الأميركية ضربة عسكرية للجمهورية الإسلامية في إيران.

بعد تزايد الضغوط والعقوبات على الجمهورية الإسلامية، أصدر البرلمان الإيراني قانون إغلاق مضيق هرمز، حيث يعدّ مثل هذا القانون نوعاً من أنواع التهديد السياسي الهدف منه التصعيد. فنطرح السؤال: ما هو هدف إيران من هذه الإجراءات التي تهدف في المحصلة النهائية إلى رفع مستوى الشعور بالخوف لدى عدد كبير من الدول، والذي يجعل إيران معرضة لخطر ضربة عسكرية أميركية، لأن هذه التهديدات يمثل ضرراً بالغاً بالاقتصاد الدولي. يعود هذا التهديد لعدة أسباب، السبب الرئيسي هو تحقيق مكاسب أكبر من التفاوض بشأن الملف النووي الإيراني، حيث إن إيران تستخدم ملف النفط في المفاوضات كسلاح اقتصادي، إذ إنّه ورقة ضغط جيدة في المفاوضات حول البرنامج النووي الإيراني، كما أنها تكون في آنٍ واحدة تضغط على مجموعة دول، وهي:

١. الدول دائمة العضوية في مجلس الأمن، لاسيما روسيا والصين، حيث إن تهديدها بإغلاق المضيق يدفع بهذه الدول للحيلولة من دون توقيع عقوبات على الجمهورية الإسلامية في إيران، وذلك لأن توقيع هذه العقوبات عليها سيؤدي إلى إغلاق مضيق هرمز بوجه ناقلات النفط^(٣٢).

٢. الولايات المتحدة الأميركية، فهي تمثل ورقة ضغط أخرى عليها (إغلاق الخليج) بالإضافة إلى تهديد الجمهورية الإسلامية في

(٣٢) هديل صالح الجنابي، نظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، مجلة كلية القانون - الجامعة المستنصرية، ٢٠١٩، ص ١٣٠.

(٣٣) هديل صالح الجنابي، نظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، المرجع السابق، ص ١٣١.

(٣٤) المرجع نفسه، ص ١٣١.

الدخول الأساسية للسيطرة على الخليج العربي وخياراته النفطية الهائلة، حيث حاولت الكثير من الدول، خاصة الولايات المتحدة الأميركية إيجاد البدائل في نقل النفط خوفاً من إغلاق مضيق هرمز من الجمهورية الإسلامية في إيران فلجئوا إلى الأنابيب النفطية. ولكن هذا لم يخفف من الدور المهم الذي يؤديه مضيق هرمز الذي تعتمد عليه دول الخليج العربي، بشكل رئيسي، خاصة التي ليس لها منافذ بحرية أخرى غير مضيق هرمز.

يبقى أن تحقيق الأمن في مضيق هرمز والسيطرة عليه، رهان استراتيجي بين الجمهورية الإسلامية في إيران والولايات المتحدة الأميركية، فقد بدأت إيران بالسيطرة عليه بعد التطور الكبير الذي شهدته في القدرات الدفاعية العسكرية وتطويرها لقواعدها العسكرية المطلقة على المضيق والخليج العربي، الأمر الذي لم يرق للولايات المتحدة الأميركية التي قامت بإرسال أساطيلها إلى منطقة الخليج العربي، ما زاد التوتر في المنطقة ككل والمضيق بشكل خاص، كما تقوم الجمهورية الإسلامية بمناورات، في مضيق هرمز، الأمر الذي قد يؤدي إلى مخاطر كبيرة على نقل النفط والغاز في مضيق هرمز.

إذ تُعدّ مسألة مضيق هرمز من القضايا الحقوقية والدولية التي تهتم بها المحافل العلمية على المستوى العالمي، فإغلاق المضائق الدولية لمدة طويلة أو بنحو دائم يعارض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وحتى اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ أو الأعراف القانونية الموجودة. ولكن الأمر يختلف بشأن إغلاق مضيق هرمز وتعطيل حركة الملاحة والنقل فيه. فمن الناحية

هرمز وهو: هل هناك بدائل حقيقية لمضيق هرمز تنقذ دول العالم من خطر إغلاقه في حال إذا ما حصل هذا الإغلاق فعلاً؟ من الممكن أن يكون الحل هو من خلال خطوط الأنابيب ناقلة النفط عبر إمارتي الشارقة والفجيرة الإماراتية، واستخدام خليج عمان من أجل أن تحمل السفن بالنفط مرة أخرى من دون المرور بمضيق هرمز. كما يمكن أن تقوم دول الخليج العربي مجتمعة بحفر قناة موازية للمضيق لتقصير المسافة والحيلولة دون المرور بالمضيق^(٣٥). إلا أننا نجد أنه من الأفضل التركيز على تطبيق نظام المرور الذي أقرته اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وذلك للحيلولة دون خلق المزيد من المشاكل والتعقيدات في المنطقة. كما أن تطبيق القانون هو الحل الأمثل لتجنب المنطقة المزيد من المشاكل والصراعات.

أمّا بالنسبة إلى الدول العربية المشاطئة للخليج العربي، بشكل أساسي، على مضيق هرمز في صادراتها النفطية، وأكدت بأن هكذا فعل هو غير مشروع ويحرمه القانون الدولي. فالمضيق هو مرفق دولي عام لا يجوز لأحد إغلاقه حتى الدول المشاطئة له، وأن ذلك سيؤدي إلى رد فعل دولية ضد الطرف الذي سيقدم على ذلك. فقد صدرت العديد من المواقف والتصريحات المنددة بالتهديد الإيراني أبرزها وزير السعودية سعود الفيصل الذي رأى "أن إقدام إيران على هذه الخطوة هو عمل حربي خطير"^(٣٦).

الخاتمة

إنّ هذا المضيق هو العقدة التي تؤرّق الولايات المتحدة الأميركية التي تراه بوابة

(٣٥) هديل صالح الجنابي، نظام القانون الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، المرجع السابق، ص ١٣١.

(٣٦) جريدة الشرق الأوسط، لندن، ١٩ شباط ٢٠١٠.

أخرى، علينا أن ننتبه إلى موضوع مهم، وهو أن إغلاق جزء من مضيق هرمز لا يقع ضمن نطاق المياه الإقليمية الإيرانية وفرض القانون الإيراني، فهناك من يعارض اتفاقية العام ١٩٥٨ وهو غير مقبول بموجب القانون الدولي، ويحق لإيران فقط السماح بالملاحة الآمنة، ولكن في بعض الحالات الطارئة في حال تعرّضت للتهديد الأمني والعسكري في البلاد، يحق لها أن تغلق أجزاء من المضيق التي تقع ضمن مياهها فقط.

سيناريوهات الوضع الاستراتيجي: انطلاقاً

من هذه الدراسة يمكن تحديد سيناريوهات لمستقبل الوضع الاستراتيجي في المنطقة، مع تحديد شروط تحقق هذه السيناريوهات.

السيناريو الأول: هو سيناريو الأزمة

الممتدة، أي استمرار الوضع الراهن في المنطقة على ما هو عليه، سواء لجهة الوضع في العراق، أو لجهة النفوذ الأمريكي في المنطقة، أو لجهة الملف النووي الإيراني، أو الوضع الداخلي في إيران، أو العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي. وسيكون لهذا السيناريو، إذا ما تحقق انعكاسات على دول الخليج، كاستمرار حال القلق في شأن مستقبل المنطقة واستمرار الصراعات الطائفية في العراق. وقد أستخدمت الورقة الطائفية من الإرهابيين لأثارة النعرة الدينية واستمرار أسعار النفط عند معدلات مرتفعة، واستمرار الإنفاق العسكري المتزايد في دول المنطقة، وتعرّض بعض دول الخليج لعمليات إرهابية.

السيناريو الثاني (الكارثي): هو سيناريو

سيتحقق في حال توافر شروط ومعطيات، من أبرزها: تفكك العراق، واندلاع حرب خامسة في الخليج بسبب الملف النووي الإيراني، الأمر الذي سيتربّب عليه تداعيات كارثية على المنطقة، بدءاً من تصدير العنف والإرهاب من دول الجوار القريب والبعيد، وجعل العراق ساحة لتصفية الحسابات، واستهداف المصالح

الجغرافية؛ يقع المضيق في الجرف الفارسي الإيراني من جهة، ومن جهة أخرى لعدم انضمام الجمهورية الإسلامية في إيران لاتفاقية القوانين البحرية (جاميكا - مونته جوي ١٩٨٢).

يمكن القول؛ إنّه وفق قانون الجرف الفارسي والقوانين الدولية للبحار، فإنّ الملاحة في مضيق هرمز هي نفسها الملاحة في المياه الإيرانية ويطبّق عليها نظام (العبور الآمن) ويحقّ للدول الأخرى استخدام أجزاء من المضيق الواقعة ضمن المياه الإيرانية شريطة ألاّ يُشكّل عبورها تهديداً للجمهورية الإسلامية في إيران. ولا يتسبّب بالأضرار لها، وأن تكون هذه الدول نسّقت مع إيران بالفعل. أمّا وفق المادة ٩ للمناطق البحرية التابعة للجمهورية الإسلامية في إيران؛ فإنّ الملاحة الآمنة تشمل الآتي: عبور القطعات الحربية والغواصات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية والبوارج التي تحمل المواد ذات الإشعاع النووي الخطيرة، وكل هذه السفن تحتاج إلى موافقة مسبقة من مسؤول الجمهورية الإسلامية في إيران، وعلى الغواصات أن تطفو على سطح الماء وترفع علم دولتها؛ هذه القوانين سارية على جميع المياه الإقليمية الإيرانية من ضمنها مياه مضيق هرمز.

لذلك وفق النظام القانوني (الملاحة الآمنة) فإنّ إيران تُنفذ صلاحيّاتها القانونية دائماً، ولديها الحق في استخدام سلطتها، كما رأينا ذلك في تعاملها مع الدخول غير الشرعي للباخرة الأميركية في العام ٢٠١٦، وكذلك التعامل مع اعتداء قوّات المارينز الأميركية في العام نفسه، حين انتهى بإلقاء القبض عليهم، وأيضاً إلقاء القبض على ٥ جنود من البحارة الإنكليز، في العام ٢٠٠٩، حين دخلوا المياه الإيرانية بنحو غير شرعي؛ كلّ هذا يدلّ على تطبيق النظام القانوني على المضيق. من جهة

هو الأكثر رجحاناً (أي سيناريو الأزمة الممتدة)، مع تزايد احتمالات التدهور في بعض المجالات. لكن من دون أن تصل الأمور إلى حدّ السيناريو الكارثي، إلا إذا اندلعت حرب بالمصادفة. وهذا يؤشر الى استمرار حال عدم الاستقرار في العراق لمدة من الزمن، حتى وإن استمر العراق موحدًا، واستمرار الخلل الاستراتيجي في بعض موازين القوى في المنطقة لمصلحة إيران. ذلك الأمر يدعو دول مجلس التعاون الخليجي إلى التنسيق في ما بينها في مجال الأمن والدفاع، وهذا هو السبيل الوحيد لتعزيز قدرتها الذاتية على حماية أمنها ومصالحها في ظل بيئة إقليمية غير مستقرة.

الأمريكية كرد فعل على الهجوم العسكري الأمريكي ضد إيران، وتحرك عناصر من الجوالي الإيرانية والخلايا النائمة التابعة لإيران الموجودة في دول الخليج العربي، فضلاً عن احتمال تعطّل الملاحة في مضيق هرمز.

السيناريو الثالث: وقوع الخليج تحت هيمنة أمريكية إيرانية مشتركة، وسيكون لهذا السيناريو تداعيات عديدة أبرزها، قيام تنسيق استراتيجي بين إيران والولايات المتحدة، سيكون في الغالب على حساب دول مجلس التعاون الخليجي، الأمر الذي سيجعل هذه الدول محاصرة بمحور واشنطن- طهران. يتضح ممّا تقدّم حول توقعات استمرار الوضع الراهن في المنطقة، إنّ السيناريو الأول

لائحة المصادر والمراجع

١. المادة ٢٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
٢. محمد عمر مدني، القنون الدولي للبحار وتطبيقات من المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ط١، ١٩٩٥.
٣. جمال سالم عبد الكريم، الأبعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز، دراسة في الجغرافيا السياسية، جامعة عمر المختار، مجلة المختار للعلوم الإنسانية، ٢٠١١.
٤. سفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات العلاقة بين مضيق ملكا وأثره على أمن العلاقة-الصيني أنموذجًا، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، ٢٠١٤ - ٢٠١٥.
٥. مناحية زهرة، مذكّرة مقدّمة لنيل رسالة ماجستير في القانون العام الجمهورية الديمقراطية الجزائرية الشعبية، جامعة قسطنطينية، ٢٠١٤ - ٢٠١٥.
٦. سلمى عدنان محمد، مضيق هرمز بين الأهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، مجلة الشواطئ الصادرة عن قسم الإعلام والعلاقات العامة، جامعة البصرة، العراق، العدد (صفر)، أيار/حزيران، ٢٠٠٨.
٧. حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني - الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد ٨٢، أيار ٢٠٠٧.
٨. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، الجزائر، دار الخلدونية، ٢٠٠٩.
٩. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية عشر، ١٩٧٥.
١٠. قيس ابراهيم البدري، القنار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب بغداد، ٢٠٠١.
١١. محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، نشر في ١/٣/٢٠٠٩.
١٢. علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي، بيروت، لبنان، ٢٠١٣.

١٣. وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في وجود أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد ٢٧، العدد الرابع، ٢٠١١.
١٤. العجيمي ظافر محمد، أمن الخليج العربي تطوره واشكالياته في منظور العلاقات الدولية الإقليمية، سلسلة أطروحات الدكتوراه، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٦.
١٥. لونج، ديفيد، وآخرون، أمن الخليج العربي في القرن الحادي عشر، ط١، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، ١٩٩٨.
١٦. هديل صالح الجنابي، نظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية، مجلة كلية القانون - الجامعة المستنصرية، ٢٠١٩.
١٧. جريدة الشرق الأوسط، لندن، ١٩ شباط ٢٠١٠.
١٨. علي الصراف، مضيق هرمز، هل يجوز أن يبقى تحت التهديد، دراسة منشورة على الموقع الإلكتروني بتاريخ ٢/٢/٢٠٠٨. الرابط <https://www.watan.com/2008/12/03/>
١٩. عبد الحق وهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدولي، موقع الحوار المتمدن، العدد ١٥٨١، ١٤/٦/٢٠٠٦. نشرت هذه الدراسة على الربط <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>
٢٠. محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة الحرب: الاحتمالات والعواقب الإستراتيجية مركز سبأ للدراسات الإستراتيجية متوفر على الرابط الآتي: www.shebacss.com/ar/contents?cat=34H