

موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول مضيق هرمز وكيفية معالجتها

The Position of the International Community on Contemporary International Issues Concerning the Strait of Hormuz and the Methods of Addressing Them

[10.35781/1637-000-152-007](#)

الباحث/ محمد حميد الله مولوي عبد العزيز*

*باحث دكتوراه، كلية القانون

الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة - المملكة العربية السعودية

الملخص:

تناول البحث موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول مضيق هرمز وكيفية معالجتها، وقد تم تقسيم البحث إلى موضوعين رئيسيين موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية وموضوع المعالجات المستقبلية للإشكاليات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية، وتطرق بشكل مفصل إلى موقف الدول المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز وموقف الدول غير المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز، وكذلك إلى موضوع المعالجات المستقبلية للإشكاليات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية وتفصيلا عليها تطرق البحث إلى ضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها، وإلى إخضاع المضائق الدولية لنظام قانوني خاص، وأخيرا إلى إيجاد وتفعيل البدائل

المتاحة للمضائق محل الإشكالات الدولية، ويهدف البحث إلى معرفة موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول مضيق هرمز وكيفية معالجتها، ونهج الباحث في هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي، ووصل البحث إلى نتائج أبرزها: أن غياب الآليات الدولية الفعالة يسهم في تصاعد النزاعات حول المضائق الدولية، وكذلك أن النظام القانوني غير كاف بمفرده لمعالجة الإشكالات المعاصرة في المضائق الدولية وكذلك خلص البحث إلى أن الدول المشاطئة لمضيق هرمز تستند في مواقفها إلى اعتبارات السيادة والأمن، إلا أن بعض هذه المواقف لا تنسجم مع مبدأ حرية الملاحة.

الكلمات المفتاحية: موقف المجتمع الدولي حول مضيق هرمز، مضيق هرمز، المضائق الدولية.

The Position of the International Community on Contemporary International Issues Concerning the Strait of Hormuz and the Methods of Addressing Them

Researcher/ MOHAMMED HAMEEDULLAH MALUAVI ABDULAZIZ

Abstract:

The study examines the position of the international community regarding contemporary international disputes surrounding the Strait of Hormuz and the ways of addressing them. The research is divided into two main themes: the position of the international community toward contemporary international disputes concerning international straits, and future approaches to addressing contemporary international disputes related to international straits.

The study discusses in detail the position of the littoral (coastal) states toward contemporary disputes surrounding the Strait of Hormuz, followed by the position of non-littoral states regarding these disputes. It also addresses future approaches to dealing with contemporary international disputes related to international straits. In this context, the research examines ensuring and protecting the rights and obligations of states in international straits, subjecting international straits to a special legal regime, and finally identifying and activating available

alternatives to straits that constitute the subject of international disputes.

The aim of the study is to identify the position of the international community toward contemporary international disputes surrounding the Strait of Hormuz and the mechanisms for addressing them. The researcher adopts the descriptive-analytical approach in conducting this study. The study reaches several findings, most notably that the absence of effective international mechanisms contributes to the escalation of disputes over international straits, and that the legal regime alone is insufficient to address contemporary disputes in international straits. The research also concludes that the littoral states of the Strait of Hormuz base their positions on considerations of sovereignty and security; however, some of these positions are inconsistent with the principle of freedom of navigation.

Keywords: Position of the international community regarding the Strait of Hormuz; Strait of Hormuz; International straits.

مقدمة

إن الحمد لله نحمده ونستعينه ونستغفره، ونعوذ بالله من شرور أنفسنا ومن سيئات أعمالنا، من يهده الله فلا مضل له، ومن يضلل فلا هادي له، وأشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له، وأشهد أن محمداً عبده ورسوله صلى الله عليه وسلم تسليماً كثيراً مباركاً فيه، وبعد؛ فالمضايق الدولية تعد من أبرز الممرات البحرية التي تحظى باهتمام المجتمع الدولي، ولذا جاء هذا البحث لبيان موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول مضيق هرمز، وكيفية معالجتها.

1. مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في تباين وغموض مواقف المجتمع الدولي تجاه الإشكالات الدولية المعاصرة المتعلقة بمضيق هرمز، وخاصة ما يتعلق بحقوق وواجبات الدول المشاطئة والدول غير المشاطئة، ومدى كفاية النظام القانوني الدولي الحالي في معالجة هذه الإشكالات الدولية المعاصرة، والحد من التصعيد السياسي والعسكري في المضايق الدولية قانونياً.

2. أسئلة البحث:

يحاول البحث الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- 1- ما موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة المتعلقة بالمضايق الدولية؟
- 2- كيف تتعامل الدول المشاطئة للمضيق مع الإشكالات المعاصرة؟
- 3- ما موقف الدول غير المشاطئة من الإشكالات الدولية حول مضيق هرمز؟
- 4- ما هي البدائل المتاحة للمضايق الدولية محل الإشكالات الدولية في الحد من النزاعات الدولية؟
- 5- ما هي المعالجات المستقبلية الممكنة لضمان حقوق وواجبات الدول في المضايق الدولية؟

3. أهداف البحث:

يهدف البحث إلى:

- 1- بيان موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول المضايق الدولية بشكل عام، ومضيق هرمز بوجه خاص.
- 2- تحليل مواقف الدول المشاطئة لمضيق هرمز تجاه الإشكالات المعاصرة المرتبطة به.
- 3- دراسة مواقف الدول غير المشاطئة من هذه الإشكالات في ضوء قواعد القانون الدولي.
- 4- مدى فعالية البدائل المتاحة للمضايق الدولية محل الإشكالات الدولية.
- 5- المعالجة المستقبلية لضمان الاستقرار القانوني والأمني في المضايق الدولية.

4. أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في:

- 1- تزايد الإشكالات والنزاعات الدولية المرتبطة بحرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية.
- 2- الحاجة إلى دراسة قانونية معاصرة لموقف المجتمع الدولي من هذه الإشكالات.
- 3- الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضائق الدولية ، ولا سيما مضيق هرمز.
- 4- إسهام البحث في إثراء المكتبة القانونية وخاصة في مجال القانون الدولي للبحار.
- 5- الحاجة إلى تطوير آليات قانونية فعالة لإدارة المضائق الدولية.

5. منهج البحث

اعتمد هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي.

6. خطة البحث (هيكل البحث):

المبحث الأول: موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية،

وفيه مطلبان:

المطلب الأول: موقف الدول المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز.

المطلب الثاني: موقف الدول غير المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز.

المبحث الثاني: المعالجات المستقبلية للإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية.

المطلب الأول: ضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها.

المطلب الثاني: إخضاع المضائق الدولية لنظام قانوني خاص.

المطلب الثالث: إيجاد وتفعيل البدائل المتاحة للمضائق محل الإشكالات الدولية.

النتائج والتوصيات.

قائمة المراجع.

المبحث الأول

موقف المجتمع الدولي من الإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية

يتناول هذا المبحث بالتفصيل موقف الدول المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز وموقف الدول غير المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز؛ حيث تم التطرق إلى المواقف الدولية من الإشكالات المعاصرة من كلا الجانبين؛ من جانب الدول المشاطئة للمضيق، وكذلك من جانب الدول غير المشاطئة والمستخدمة للمضيق، وحيث أن مضيق هرمز تستخدمه كثير من الدول؛ سنتطرق في المطلب الأول إلى موقف دولة إيران من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز، ثم نتناول موقف سلطنة عمان، وكذا موقف الإمارات العربية المتحدة.

أما في المطلب الثاني فسننتقل إلى موقف الدول غير المشاطئة للمضيق والتي تعتبر مستخدمة للمضيق، وهي دول كثيرة؛ لذا سيتم الاكتفاء ببعضها، مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، والصين، والدول الأوروبية، وكوريا الجنوبية، والمملكة المتحدة.

المطلب الأول

موقف الدول المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز

تعد الدول المشاطئة لمضيق هرمز من الأطراف الأكثر تأثراً بالتوترات الواقعة في مضيق هرمز؛ إذ يعد هذا الممر المائي الحيوي البحري مصدراً لبعض الإشكاليات لهذه الدول، وتختلف مواقف هذه الدول من الإشكاليات كما تتداخل مصالحها أيضاً، مما يجعل الأمر أكثر تعقيداً بشكل مباشر على الأمن البحري العالمي.

ومن أول المواقف هو موقف إيران من هذه الإشكالات؛ فإيران تعد لاعباً أساسياً في ديناميكية المضيق، وتعتبر سياساتها تجاه المضيق معقدة ومتوترة بشكل مستمر، خاصة مع القوى الدولية.

أصدرت إيران نظاماً وقانوناً خاصاً في عام 1993م، وذلك بشأن المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة، وقد تبني النظام فيما يتعلق بالمرور في مضيق هرمز بنظام المرور البريء، وأن المسموح به في هذا الممر هو المرور البريء¹، وكذلك رأت إيران أن هذا المرور يمكن أن يتم تعليقه في حال كان هنالك ما يدعو إلى التعليق بسبب الجانب الأمني الوطني أو إذا تعارض مع السلم أو النظام وخصوصاً في المنطقة التي تعتبر الأضيق في المضيق - وهي عند جزر قشم ولارك -، وهذا الموقف يعتبر موقفاً متناقضاً مع المرور العابر والمنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، بالرغم من أن

1 قانون المناطق البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية في الخليج الفارسي وبحر عمان، 1993م، المادة الخامسة، المرور البريء، يخضع مرور السفن الأجنبية "البريء" من المياه الإقليمية الإيرانية لشروط معينة، بشرط ألا يكون سبباً لإخلال النظام أو السكينة أو الأمن في البلاد ويجب أن يتم المرور بسرعة عادية ودون توقف، إلا في حالات الطوارئ.

إيران لم تصادق على هذه الاتفاقية، وبالتالي فإنها ترى أن لها الحق في إقرار ما تراه مناسباً عند المرور، فقررت أن يكون المرور المعمول به في المضيق هو المرور البريء؛ إلا أن القانون الدولي العرفي ينطبق على جميع الدول بلا استثناء، وهذا الحق موجود في القانون الدولي العرفي ومعمول به، بغض النظر عن تصديق دولة أو أخرى على الاتفاقية.

وتعد نقطة الخلاف الرئيسية هي أن إيران ترى نفسها صاحب سيادة في المضيق؛ كونها مياه إقليمية، وترى وتفسر المرور إلى المرور البريء، فهذا التناقض القانوني ساهم في التوتر وعدم اليقين في المضيق، بينما تخالفهم في ذلك الدول المستخدمة للمضيق، فيرون أنه مضيق خاضع للمرور العابر، ولا يقبل التعليق بأي حال من الأحوال، وبهذا تكون الملاحة عبر مضيق هرمز حرة للسفن والطائرات والغواصات على حد سواء.

وقد تولد هذا الخلاف أساساً من التهديدات المتبادلة والحوادث البحرية؛ فعلى سبيل المثال لم تصادق الولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، ومع ذلك ترى أن المرور عبر المضيق هو مرور عابر؛ لأنه من القانون الدولي العرفي، وتستمر باستخدام الملاحة على مبدأ حرية الملاحة، وترى أن مطالبات إيران هي مطالبات مفرطة، وهذا التناقض أنشأ فراغاً قانونياً، وأعاق التوصل إلى حلول دائمة للنزاعات، فتفسير كل دولة للقانون بطريقة تخدم مصالحها السيادية أو الأمنية.

واستمرت إيران في التهديد في إغلاق المضيق مرات عدة؛ ففي يونيو من عام 2025م هدّدت إيران بإغلاق المضيق رداً على ضربات إسرائيل على المنشآت العسكرية والنووية، وكانت سابقاً تهدد بإغلاق المضيق رداً على العقوبات المفروضة عليها من قبل أمريكا خاصة، وكذلك رداً على التصعيدات العسكرية، ولكنها في نهاية الأمر لم تؤد هذه التهديدات جميعها إلى إغلاق المضيق بشكل فعلي¹.

بيد أن هذه التهديدات كانت - ولا زالت - أداة للضغوطات الجيوسياسية، وتستخدمها بين فترة وأخرى لردع خصومها، بينما الإغلاق بحد ذاته يهدد إيران نفسها، فلو تم الإغلاق لضاق النطاق على صادرات إيران النفطية، وهي تعتبره مصدراً للدخل بشكل رئيسي إضافة إلى أنها ستعطل على نفسها الواردات من البنزين وغيره بسبب عدم اكتفاءها ذاتياً ومحلياً، وهذا التناقض في استخدام التهديد والضغط يكلفها تكلفة باهظة في تنفيذها، ولكنها تمنح إيران نفوذاً وقوة جيوسياسية، ومع ذلك فإن التنفيذ الفعلي لإغلاق المضيق هو انتحار اقتصادي، وهذا مما يفسر عدم إغلاق المضيق كاملاً حتى الآن، رغم استمرارها بالتهديد بالإغلاق.

1 لندن: «الشرق الأوسط»، بعد تهديداتها، هل تستطيع إيران فعلاً إغلاق مضيق هرمز؟ <https://apps.osrah.sa/FA36tB>.

وكانت الأنشطة البحرية المتزايدة دليلاً على سعي إيران للتأكيد على أن السيطرة على المضيق لها، وكان ذلك واضحاً عندما نشرت زوارقها السريعة بعد الضربات العسكرية الأمريكية في العراق وسوريا في يونيو من عام 2025م، وتم إجراء مناورات وتدريبات بالذخيرة الحية، وتم تصعيد المراقبة على الطائرات بدون طيار، وقد وصفتها إيران بأنها مناورات ردع بهدف الدفاع عن سيادة الدولة وأمنها واستقرارها الاقتصادي، ورغم أن هذه الإجراءات كان المقصد منها التأكيد على السيادة الإيرانية إلا أنها قد تؤدي إلى سوء تقدير وتصعيد، وصولاً إلى مواجهة عسكرية بشكل مباشر في المضيق.

ومن أبرز الإشكاليات المعاصرة: ما تتعرض له بعض الجزر في مضيق هرمز بين كل من إيران والإمارات العربية المتحدة؛ فترى إيران أنها صاحبة السيادة عليها كونها من الجزر التي تملكها، وترى الإمارات العربية المتحدة أنها صاحبة السيادة والسلطة وأن الجزر هي جزر إماراتية، والجزر هي (أبو موسى، وطنب الكبرى، وطنب الصغرى)¹، وهي حالياً تحت سيطرة عسكرية من إيران منذ السبعينيات، واستمرت الخلافات على الجزر بين الإمارات العربية المتحدة وبين إيران، وهذه الجزر تمنح إيران مميزات متعددة؛ منها ما هو جغرافي، ومنها ما هو استراتيجي، وبالتالي يعزز قدرتها على المراقبة في الملاحة البحرية ويؤكد سيطرتها على المنطقة، ويجعل التوترات الإقليمية بالمضيق في حالة من الأمن واليقين الأمني، فتتعارض المصالح من الجانب السيادي مع الجانب الاقتصادي والأمني، وهذه التراكمات تؤدي إلى صعوبة التوصل لحلول مستدامة لأمن الملاحة في المضيق، دون أن يكون هذا معالجه للقضايا الأساسية.

وتعتبر سلطنة عمان مشاركة في السيطرة على مضيق هرمز، ولكنها تختلف في سياستها الخارجية وتدير أمورها بشكل فريد ونموذجي ودورها الدبلوماسي النشط.

وتتخذ سلطنة عمان من الحياد موقفاً ثابتاً وهو عدم التدخل، والحياد تجاه الدول المستخدمة للمضيق؛ سواء كانت هذه الدول - والتي منها الولايات المتحدة الأمريكية - أو كانت إيران، وهو موقف ثابت للحفاظ على العلاقات بكل أشكالها، ومع كل الأطراف، مما يساعدها أيضاً على التوسط بحلول ترضي الأطراف، وقد كانت كذلك في العديد من الأزمات الإقليمية وأبرزها ما تم في مفاوضات إيران للتوصل إلى اتفاق نووي في عام 2015م.

وتهدف سلطنة عمان من خلال هذا الحياد إلى الحفاظ على التوازن بين مصالحها الوطنية وبين الاستقرار الإقليمي، فموقع عمان مشاطئ للمضيق وهذه المشاطئة تتطلب أن تكون عمان حذرة في

1 إلينورا أردماغني، السياسة الخارجية الإماراتية: من نشر الميليشيات إلى دبلوماسية المضائق، 2021م، خليل إبراهيم الجسمي، السياسة الخارجية لدولة الإمارات العربية المتحدة حيال الجزر العربية الثلاث المحتلة (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ص 108.

سياساتها وذلك لأن أي تصعيد يؤثر بشكل أو آخر على أمن سلطنة عمان واقتصادها¹، فكانت سياساتها قائمة على الدبلوماسية والحياد، وبالتالي تتمكن من التواصل مع الأطراف المتنازعة بجميع أشكالها، وتعد هذه الطريقة طريقة فعالة للمساهمة في أمن المضيق، وذلك من خلال تعزيز قنوات التواصل، ومحاولة تقليل أي سوء فهم قد يحصل بين الأطراف المتنازعة، مع الاعتراف بأنه يجب أن يكون هنالك تعاون بين إيران والدول الغربية للحفاظ على أمن المضيق وضمان سيادة الدولة، فيمكن للحوار بين هذه الدول أن يحل ويعالج كثيراً من النزاعات والتحديات والإشكالات الأمنية المشتركة دون أن يكون هناك أطراف أخرى تجعل المشهد أكثر تعقيداً.

ومن نافذة القول أن العلاقات الإيرانية العمانية ترتبط تاريخياً بعلاقة وثيقة منذ عهد الشاه، وكانت في مجالات عدة منها المسائل السياسية والأمنية، وترجم هذا التعاون فيما سبق عندما قامت إيران بمكافحة الثوار الشيوعيين في ظفار في السبعينيات من القرن العشرين ميلادي، وفي عام 1974م اتفق البلدان على أن تتحمل الدول مسؤولية مشتركة وذلك في سبيل الحفاظ على الأمن والسلم في المضيق وضمان مرور آمن للسفن والغواصات.

واستمرت العلاقات بين الدولتين في مجالات عدة، ومن أهمها: ما يتعلق بالأمن البحري؛ إذ يعد ضرورياً للحفاظ على استقرار المضيق، وقد شمل هذا التعاون مناورات عسكرية بحرية مشتركة، وكل ذلك يظهر أن الحلول التعاونية للدول الإقليمية غالباً ما تكون أكثر فعالية من تدخلات أطراف خارجية لا علاقة لهم بالنزاع، والتي قد تسبب توتراً، ويثبت التاريخ الطويل في الحفاظ الأمن والسلم من قبل الدولتين بشكل مشترك أنه بالإمكان إيجاد حلول إقليمية منبهة للنزاعات، وهذا يعني أن الثقة أمر مهم بين الدول المشاطئة للمضيق لتحقيق استقرار المضيق والأمن البحري المستدام، فالحوار والتنسيق يمكن الدولتين من حل ومعالجة جميع التحديات الأمنية المشتركة، دون أن يكون هنالك تدخل من أي جهة خارجية والتي تجعل الأمر أكثر صعوبة وتعقيداً في الغالب.

وكان من أكبر ثمار التعاون بين عمان وإيران في مضيق هرمز: فصل حركة المرور الواقع ضمن المياه الإقليمية العمانية بشكل أكبر، فهي بذلك تتجنب كثيراً من الاصطدامات وكثيراً من الأضرار التي كان من الممكن أن تلحق السفن العابرة والمستخدمه للمضيق، وخاصة عند إبحارها بين الجزر الموجودة في وسط المضيق، وذلك وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وتشرف الدول المشاطئة للمضيق على حركة السفن في مياهها الإقليمية وفقاً لقواعد ولوائح نظام فصل حركة المرور.

1 ياسر بن عبيد السلامي، 1990م، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ص124.

وتستمر سلطنة عمان ببذل جهود كبيرة وواسعة النطاق لضمان استقرار المضيق وتشغيله دون أي قيود لنظام فصل حركة المرور؛ لما يحقق المصلحة لكلا الطرفين وللمجتمع الدولي.

وفي شهر يونيو من عام 2025م¹ وأثناء الهجوم الإسرائيلي على إيران سلكت السفن اتجاه المياه العمانية لتجنب الدخول للمياه الإيرانية، وهذا الاستخدام تخشى منه سلطنة عمان إيجاد مشكلة بينها وبين جيرانها الإيرانيين وتضعها في موقف حرج، لا سيما أن العمانيين يسعون إلى الموازنة بين سلامة الملاحة البحرية الدولية وبين عدم التصعيد مع إيران، ومما لا شك فيه أن التركيز في الملاحة على مسارات وممرات ملاحية أضيق قد تؤدي بطبيعة الحال إلى حوادث بحرية أو اصطدامات خطيرة، مما يعني أن استخدام الممرات الملاحية من الجانبين أفضل من استخدامها من جانب واحد مع التنسيق المستمر في المضيق.

وكذلك وضع دولة الإمارات العربية المتحدة حيث من مصلحتها استقرار المضيق؛ فهي تعتمد بشكل كبير على هذا المضيق في تصدير النفط والغاز إلى أن تم إنشاء بنى تحتية وأنابيب بديلة متجاوزة استخدام المضيق؛ حيث يسمى بخط أنابيب الفجيرة، ويربط بمحطة تصدير الفجيرة على خليج عمان، ومع ذلك فهذا الخط لا تتجاوز قدرته 10% من النفط الذي يمر عبر مضيق هرمز، مما يجعل الإمارات عرضة لأي اضطراب يحصل في مضيق هرمز، وأن أي إغلاق له يشكل كارثة اقتصادية على الإمارات العربية المتحدة، لذا كان الجانب الدبلوماسي خياراً ممتازاً بالإضافة للمبادرات الأمنية.

وقد أظهرت الإمارات العربية المتحدة نهجاً مختلفاً في سياستها الخارجية تجاه مضيق هرمز، وجعلت الدبلوماسية تقدم توازناً بين المصالح الاقتصادية والأمنية، وأصبحت الإمارات العربية المتحدة تعطي الأولوية للدبلوماسية على الغامرات العسكرية؛ لتجنب أي مخاطر جيوسياسية²، وكذلك لتحسين صورتها الدولية، وفي إطار الاستقرار وتعزيز الأمن البحري انضمت الإمارات إلى ما يعرف بالتحالف البحري الدولي لحماية الملاحة البحرية والتجارة الدولية في مضيق هرمز، كما أجرت الإمارات العربية المتحدة العديد من المحادثات مع إيران لخفض أي تصعيد، ولتهدئة التوترات على جميع الأصعدة، والمشاركة في محادثات دبلوماسية ومبادرات أمنية لحماية مصالحها الحيوية وتجنب أو تقليل المخاطر، مع الحفاظ على مركزها في التجارة الدولية.

1 ياسر بن عبيد السلامي، 1990م، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ص 125.

2 إلينورا أردماغني، السياسة الخارجية الإماراتية: من نشر الميليشيات إلى دبلوماسية المضائق، 2021م، خليل إبراهيم الجسمي، السياسة الخارجية لدولة الإمارات العربية المتحدة حيال الجزر العربية الثلاث المحتلة (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ص 108.

المطلب الثاني

موقف الدول غير المشاطئة من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز

اختلفت مواقف الدول غير المشاطئة للمضيق من الإشكالات المعاصرة حيث تعتمد نظرتها على الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية وتدفق الطاقة عبر مضيق هرمز هذا الممر الحيوي البحري، وتنوعت هذه المواقف بناء على مصلحتها ومكانتها في القانون الدولي.

وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من أكثر الدول غير المشاطئة لهذا المضيق، والتي لها دور واهتمام بالغ بأمن هذا المضيق في سبيل مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية العالمية.

ورغم أن الولايات المتحدة الأمريكية ليست مصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، إلا أنها تدافع بشدة وبكل الطرق عن مبدأ حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية في مبادئ هذه الاتفاقية، وتواجه إيران بها، وترى أن ما تطالب به إيران يعتبر مطالبات مفرطة، وتجري الولايات المتحدة الأمريكية عمليات حرية الملاحة في المضيق استناداً إلى أن الملاحة يجب أن لا يتم إعاقتها بموجب المرور العابر في المضيق، وخاصة أنه يستخدم بشكل دولي، ولو كانت بعض المياه إقليمية، ويعتبر عدم مصادقة الولايات المتحدة الأمريكية على هذه الاتفاقية تنقضاً، ويجعل موقعها من أي سلوك إيراني موقفاً ضعيفاً على عكس الجانب الإيراني فيصبح جانبها أقوى عندما ترفض حق المرور العابر على السفن الأمريكية أو غيرها من السفن، مما يجعل الأمر أكثر تعقيداً من ناحية قانونية ويجعل التوترات مستمرة.

وبعد هذا التناقض الذي تقدمه الولايات المتحدة الأمريكية تأتي برأي آخر لتنفيذ نفس المطالبة، وذلك بحجة أن مبادئ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يعد جزءاً من القانون الدولي العرفي والذي يعتبر ملزماً لجميع الدول، حتى وإن لم يتم التصديق عليه، وهذا الموقف يخالفه فيه إجماع الدول بشكل كامل، ويعتبر غموضاً قانونياً في المضيق، ويرفع احتمالية المواجهة، وكذلك يجعل حل هذه النزاعات أكثر صعوبة.

وتتمركز الولايات المتحدة الأمريكية بشكل عسكري في الخليج العربي بجانب البحرين بأسطولها العسكري الخامس، وذلك بهدف الحفاظ على حرية الملاحة البحرية الدولية، وضمان المرور العابر فيها، رغم أن هذا الأسطول له أسباب أخرى ليست معلنة لوجوده¹.

1 الأسطول الأمريكي الخامس: قوات ترافق حوالي 7 ملايين كيلومتر مربع، أسطول أمريكي يقع مقره في البحرين، وتتركز منطقة نشاطه في المجال الممتد من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، مروراً بالمحيط الهندي وبحر العرب، <https://2u.pw/K6PTF>.

وترى الولايات المتحدة الأمريكية أن وجودها بهذا الأسطول يكفي لردع أي قوة تحاول زعزعة أمن مضيق هرمز، ومع ذلك فإن الوجود العسكري بحد ذاته يعد مسبباً للتوتر، ويرفع من خطورة التصعيد العرضي حتى التصعيد المتعمد إلى ما يمكن أن يكون مواجهة عسكرية مباشرة، فالمناوشات المتكررة الإيرانية الأمريكية في المضيق بين الحين والآخر قد يصعد الأمر أكثر وأكثر، وينقل الأمر من الهدف الأساسي - وهو الردع - إلى تصعيد أخطر وأشد من الردع نفسه.

وتتبنى الولايات المتحدة الأمريكية موقفاً ممزوجاً بين الردع والدبلوماسية بشكل حذر، وحذرت الولايات المتحدة الأمريكية الجانب الإيراني من أي تحرك لإغلاق المضيق، وأن أي تحرك في ذلك يعد انتحاراً اقتصادياً، كما تدرك الولايات المتحدة الأمريكية خطورة إغلاق المضيق الذي سيؤدي إلى صدمة اقتصادية عالمية كارثية.

لذا تحاول الولايات المتحدة الأمريكية أن لا تقوم بالتصعيد وأن تأمن وقف إطلاق النار، وأن لا تدخل الصراعات في المنطقة بشكل أوسع، وذلك لحماية المصالح الدولية الحيوية البحرية، واستمرار التدفق النفطي عبر المضيق، مع الانتباه إلى انجرار المنطقة إلى حروب أو صراعات أوسع في الشرق الأوسط؛ فالولايات المتحدة الأمريكية لا تعمل ذلك دون أن يكون لها مصلحة في المضيق، فخفض التصعيد من مصلحتها كما هو مصلحة للدول الموجودة على المضيق أو المستخدمة له، فالحلول الدبلوماسية أفضل وأقل تكلفة وأكثر إفادة للأطراف على جميع الأصعدة؛ سواء الاقتصادية أو السياسية، ووجود استراتيجية متوازنة بين المصالح المتنافسة أمر وضرورة ملحة.

وكما أن للولايات المتحدة الأمريكية موقفاً من الإشكالات المعاصرة في المضيق فكذلك الصين، حيث تعد الصين من أكبر مستوردي النفط في العالم، وأمن المضيق من مصلحتها، ويذكر أن ما يقارب نصف واردتها النفطية تمر عبر هذا المضيق، فيشكل هذا المضيق نقطة ضعف استراتيجية للصين، فإن أي اضطراب في مضيق هرمز ستخسر منه الصين ولا تستفيد، وهذا الأمر يجعل من الضروري تأمين طرق إمدادات الطاقة، ولو اقتضت هذه الضرورة التعاون مع قوى قد لا تتفق معها سياسياً مثل الولايات المتحدة الأمريكية، والتي تعتبر المهيمن في المضيق.

وترى الصين أنها لا بد أن تعتمد على استراتيجية معينة، وتركز بشكل واضح ومتزايد على تأمين الممرات البحرية الحيوية لواردت الطاقة، ولحماية وصولها إلى الأسواق العالمية، وقد عدت مبادرة الحزام وطريق الحرير البحري استراتيجية طويلة المدى، تستفيد منها دول كثيرة مع استهدافها لتتنوع طرق الإمداد وتعزيز أمن الطاقة، مما يؤدي إلى تقليل نقاط الاختناق في سلاسل الإمداد الصينية¹.

1 نور حسين فيضي الرشدي، الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ، أطروحة دكتوراه، جامعة كربلاء، 2022م، ص154.

والصين تظهر مظهراً حذراً في التدخلات المباشرة خاصة في النزاعات الإقليمية، وتقدم الدبلوماسية على الجانب الأمني الجريء ولم تقدم الصين أي دعم - سواء كان بشكل مباشر أو غير مباشر - لإيران تجاه التهديدات بإغلاق المضيق، وترى أهمية الاستقرار الإقليمي الذي من شأنه أن يؤثر على التجارة العالمية أو على تدفق الطاقة بشتى أنواعها، وقد اكتفت الصين بتأكيد رغبتها باستقرار المنطقة.

وتتبنى الصين مقاربات أقرب ما تسمى بالمقاربة الحذرة على الرغم من أن مصالحها الحيوية الاقتصادية موجودة بالمنطقة، وتفضل عدم الانجرار في صراعات إقليمية بشكل مباشر، وتستثمر في الدبلوماسية الاقتصادية؛ حيث تحاول التوصل إلى أن تكون وسيطاً بين إيران وإسرائيل بسبب علاقتها مع كلا الطرفين وعدم وجود أي أعباء تاريخية للغربيين، ولعل الصين تهدف من خلال ذلك إلى أن تظهر للعالم قوة عالمية، وفي نفس الوقت تتجنب التورط في الجانب الأمني المباشر والذي غالباً ما يعرض مصالحها الاقتصادية للخطر.

وترى القوى الأوروبية أن أمن المضيق من مصلحتها، وأن أي اضطرابات تصيب المضيق تصيبها بشكل غير مباشر، وقد يكون بشكل مباشر أيضاً، لذا فإن موقفها هو الدعوة إلى استقرار المضيق وحماية الممرات الملاحية البحرية، فالاتحاد الأوروبي يمر له من النفط والغاز خمس النفط الخام العالمي تقريباً عبر هذا المضيق، وزيادة على ذلك فهناك رغبة في كون الغاز من دول الخليج بدلاً من روسيا وذلك بسبب الحرب الروسية الأوكرانية، وقد كانت هذه الحرب إشارة تنبيه وتحذير لعدم الاعتماد على الغاز الروسي فقط والتوجه إلى تنوع مصادر الغاز، ومن الدول التي توجهوا لها قطر؛ إضافة إلى أن أي أمر يمس مضيق هرمز قد يكون سبباً في رفع الأسعار، وقد يسبب لهم تباطؤاً للنمو الاقتصادي، وهذا القلق الذي يصدر من الاتحاد الأوروبي يظهر بشأن أمن المضيق؛ لاعتمادهم على غاز دول الخليج الذي يمر عبره مما يجعلهم يسعون إلى تعزيز دورهم في الأمن البحري العالمي.

وقد اهتمت الدول الأوروبية كثيراً بمضيق هرمز؛ إذا لجأت إلى إنشاء بعثة مراقبة بحرية أوروبية في مضيق هرمز؛ لتحافظ على التصعيدات العسكرية وغير العسكرية، وتحاول معالجة التوترات والنزاعات الإقليمية التي قد تنشأ بين الدول المشاطئة والدول غير المشاطئة للمضيق والمستخدمه للمضيق، وقد أنشأت هذه البعثة في فبراير من عام 2020م، وتهدف هذه البعثة أيضاً إلى حماية حرية الملاحة البحرية، وعدم الوقوف إلى جهة دون أخرى؛ بمعنى أنها اتخذت موقفاً محايداً ومنخفض المستوى حول ما يجري في المضيق¹.

1 البعثة البحرية الجديدة للاتحاد الأوروبي في البحر الأحمر: التحديات والتحديات The Washington Institute, <https://2u.pw/ehAow>

وهذه المبادرة التي بدأ إصدارها من أوروبا تعتبر رغبة أوروبية ليكون لها دور مستقل عن ممارسات الولايات المتحدة الأمريكية ذات الطابع التصعيدي في بعض الأحيان، ومع ذلك يعتمد وجودها وفعاليتها بشكل كبير على الأطراف وتفاعلهم معها، بما فيهم الولايات المتحدة الأمريكية والدول المشاطئة للمضيق، بغرض تبادل المعلومات بينهم والتسيق فيما بينهم بشكل فعال، وهذه البعثة ترى أنها تتخذ نهجاً دبلوماسياً وعسكرياً بشكل متزن، فهي تهدف إلى حماية جميع الأطراف من الانجرار إلى أي صراع في المضيق، وكل ذلك حفاظاً على المصالح¹.

وتتبع المملكة المتحدة بإظهارها قلقها من أي إشكالات قد تحصل في المضائق الدولية خصوصاً ما يتعلق بمضيق هرمز؛ فقد نصحت وكالة الملاحة البحرية البريطانية السفن بالعبور بكل حذر عبر مضيق هرمز والخليج العربي وبحر عمان؛ بسبب التوترات المتصاعدة والمستمرة بين الحين والآخر²، إضافة إلى تأييدها للمبادرات الأمنية التي تهدف إلى الحفاظ على الملاحة البحرية الحرة والمستمرة والمستقرة دون ضرر يصيب أي طرف من الأطراف، كما تحافظ المملكة المتحدة على العلاقة مع الولايات المتحدة الأمريكية، وتشارك في المباحثات والمفاوضات التي تتم حول الخيارات المتاحة في أمن الخليج، وهذا التعاون يعزز الاستجابة لأي تهديد محتمل في مضيق هرمز.

أما كوريا الجنوبية فتتهج منجهاً مختلفاً؛ حيث تعزز قدرتها البحرية لتكون قوة بحرية كبيرة، بهدف حماية الخطوط الملاحية الحيوية لوارداتها، وجاء هذا التوسع نتيجة التهديدات من كوريا الشمالية.

1 البعثة البحرية الجديدة للاتحاد الأوروبي في البحر الأحمر: التحديات والتداعيات The Washington Institute، <https://2u.pw/ehAow>

2 هيئة بحرية تحذر من احتمال تأثر حركة الشحن جراء "التوتر المتزايد" في الشرق الأوسط، الخميس، 12 يونيو / حزيران 2025، <https://apps.osrah.sa/WSJTMC>

المبحث الثاني

المعالجات المستقبلية للإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية

تطرقنا في المبحث الأول إلى المواقف الدولية من الإشكالات المعاصرة من جانب الدول المشاطئة للمضيق، وكذلك من جانب الدول غير المشاطئة والمستخدمه للمضيق، وحيث أن مضيق هرمز تستخدمه الكثير من الدول لذا تطرقنا إلى موقف دولة إيران من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز، ثم تناولنا موقف سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة، وموقف الدول غير المشاطئة للمضيق والتي تعتبر مستخدمة للمضيق مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين والدول الأوروبية وكوريا الجنوبية والمملكة المتحدة.

وسنتطرق في هذا المبحث إلى المعالجات المستقبلية للإشكالات الدولية المعاصرة حول المضائق الدولية من عدة جوانب؛ منها: ضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها، وإخضاع المضائق الدولية لنظام قانوني خاص، والتركيز على مضيق هرمز لتحديد ما إذا كان من الممكن أن يتم إخضاع مضيق هرمز إلى نظام قانوني خاص، ثم سنتناول ما يتعلق بإيجاد وتفعيل البدائل المتاحة للمضائق محل الإشكالات الدولية، وهل الحلول المتاحة والبديلة نافعة وصالحة لأن تكون بديلة بنسبة كاملة أو بنسبة محددة؟ وهل البدائل التي يتم استخدامها تصلح أن تكون مستدامة، أم هي حلول مؤقتة تنتهي بزمان معين؟

المطلب الأول

ضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها.

بالرجوع إلى الوضع القانوني للملاحة وضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها والذي يعود إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والذي يوصف بدستور المحيطات، حيث كان الهدف الأساس الذي أنشئت من أجله هذه الاتفاقية هو: الحفاظ على حرية البحار؛ حرية الملاحة فيها دون قيد من جهة أو أخرى، ومواجهة التحديات في حرية البحار والمنافسة البحرية، وتحقيق التوازن بين الدول الساحلية في سبيل حماية مصالحها السيادية، والحفاظ على مبدأ حرية الملاحة، وكذلك استخدام السفن بالبحار للمرور العابر والمرور البريء، وتعتبر الاتفاقية هي المرجع الأساس في الحقوق والواجبات، وقد عرف نظام المرور العابر بهذه الاتفاقية بعد أن كان نظام المرور البريء في عام 1958م هو المتعارف عليه، وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة 1982م لقانون البحار ووضعت نظام المرور العابر بدل أن كانت الدول تعتمد نظام المرور البريء والذي كان يؤدي في كثير من الأحيان إلى تجاوزات بعض الدول المشاطئة للمضائق الدولية.

وقد جاءت الاتفاقية الصادرة في عام 1982م لقانون البحار ببيان حقوق وواجبات الدول وطرق حمايتها، ومما جاءت به: حق المرور بدون إعاقة لها أو لمسارها؛ حيث يسمح للسفن بالعبور ولا يجوز للدول المشاطئة أو غير المشاطئة إعاقة سيرها¹، ما دام أن هذا السير بالطرق العادية وهذا العبور ممثلاً للإجراءات والأنظمة والاتفاقيات الدولية والممارسات المتعارف عليها من قبل الدول، بما لا يتعارض مع سلامة البحار وبما يمنع من تلوث البحر أو السيطرة عليه، كاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية.

وكذلك يحق للسفن الحربية المرور العابر أو التحليق فوق المضائق الدولية أو التحليق بتشكيلات معينة إذا كانت بشكل عرضي، ولكن ليس على إطلاقها فبعض هذه التشكيلات تفسر بتفسيرات مختلفة قد تهدد سيادة الدول المشاطئة للمضائق.

كما أن على السفن عدم استخدام القوة أو التهديد باستخدامها؛ لأنها بذلك تهدد سيادة الدولة المطلة على المضيق، وتهدد سلامة الإقليم الخاص بهذه الدولة، وكذلك استقلالها السياسي.

ويجب على السفن عدم القيام بأنشطة من شأنها المساس بسيادة الدولة المشاطئة للمضيق، ما لم يكن هذا النشاط ضرورياً وبسبب قاهر أو لضرورة، وكذلك على السفن الحربية ألا تقوم بأعمال تتعلق بالبحث أو المسح دون أن يكون لها إذن مسبق من الدولة المشاطئة للمضيق.

وكما أن للسفن والغواصات العابرة والطائرات العابرة حقوقاً وواجبات؛ ف كذلك الدول المشاطئة عليها واجبات ولها حقوق؛ فيجب على الدولة المشاطئة للمضيق أن تحدد الممرات البحرية، وتضع مخططات واضحة لمعرفة حركة المرور فيها، وذلك ضروري لتعزيز المرور الآمن للسفن، ويجب أن تكون الممرات التي يتم تحديدها مطابقة وموافقة لمعايير المنظمة البحرية الدولية، وأن يعلن عنها بوضوح بالخرائط².

ولها أن تسن القوانين واللوائح التي تنظم السير وتنظم الجانب الضريبي وجانب الصحة والهجرة، ولكن مع مراعاة ألا تعيق المرور العابر³، وأن تعلن بعد ذلك عن هذه الأنظمة واللوائح بالدرجة المناسبة التي تصل فيها أخبار هذا النظام أو اللوائح إلى مستخدمي المضيق، بالإضافة إلى أنه يجب عليها التعاون مع الدول المستخدمة في صيانة أو إنشاء المساعدات الملاحية والسلامة الضرورية وأي تحسينات تتطلبها الملاحة الدولية⁴، وكذا في نظام المرور البريء فهو مرور لا يضر بالسلام أو النظام الجيد أو أمن الدولة

1 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة الرابعة والأربعون.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة الحادية والأربعون، ص 45.

3 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة الثانية والأربعون، ص 45.

4 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة الثالثة والأربعون، ص 46.

الساحلية، وهذا النظام له صلاحية أوسع للدولة الساحلية، وتعتبر الأنشطة غير البريئة أنشطة ضارة بالأمن؛ كالتهديد أو استخدام القوة أو استخدام أجهزة المسح، فهي تخالف بذلك اتفاقية الأمم المتحدة¹.

وتتمتع السفن الحربية والغواصات بهذا الحق؛ شريطة أن ترفع العلم أثناء المرور البريء، ومع استثناء أن يتم تعليق هذا المرور لأسباب أمنية²، ومع ذلك قد لا يمكن تعليق المرور إن كان يربط بين أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة³.

وتواجه المضائق الدولية العديد من التحديات المعقدة، وهذه التحديات منها تحديات أمنية تقليدية ناشئة، ومنها النزاعات السيادية الإقليمية، وصولاً إلى التأثيرات البيئية المتزايدة، وتعد التحديات الأمنية أبرز التحديات التي تواجه الملاحة البحرية في المضائق؛ حيث لا تزال القرصنة وأنواع السطو المسلح تشكل تهديداً كبيراً، وكذلك حوادث الإرهاب والجهات التي تكون ذات طابع غير حكومي حيث تسرق البيانات وتهاجم السفن سيرانياً على مرافق الشحن، وتعد الهجمات المقرصنة تحديات تواجه الانفاذ كون أن الاتفاقية موجهة للدول الأطراف وليس إلى جهات وجماعات مسلحة غير حكومية.

وإذ تشهد المضائق الدولية - سواء مضيق باب المندب أو مضيق هرمز - العديد من الأنشطة العسكرية، وكذلك التوترات الإقليمية المتكررة خاصة ما بين الإيرانيين والأمريكان؛ لأن إيران تفسر حقها في المرور بأنه مرور بريء وليس مروراً عابراً، بالإضافة إلى طلبها من السفن العسكرية الموافقة المسبقة، وكذلك مضيق باب المندب الذي يعد أقصر طريق ومسار بحري بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط.

وكذلك تواجه التحديات البيئية خصوصاً الملوثات البحرية وتغييرات المناخ المتسارعة والمتزايدة في المضائق الدولية البحرية؛ فكل تسريب نفطي يضر بالمياه المزدهمة بالسفن والشحنات التي تبهر على أعماق منخفضة، وهذا من المخاطر والمخاوف البيئية، وتغيير المناخ وذوبان الجليد يؤدي إلى وجود ممرات كانت لا تصلح للملاحة، وكذا الممرات التي لا ترسم على الخرائط والبنية التحتية فتزيد من خطر الحوادث البحرية.

وعليه فإن ضمان حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية وحمايتها أمر أساسي للوصول إلى الاستقرار والأمن في المضائق الدولية، ويعد ركيزة أساسية لتحقيق الاستقرار والأمن في الممرات المائية

1 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة التاسعة عشر، ص 36.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، الفقرة الثالثة من المادة الخامسة والعشرون.

3 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة الخامسة والأربعون، ص 47.

الحيوية، وهذا الضمان يعتمد على إطار قانوني دولي معين ومحدد وواضح، لكنه يواجه تحديات كبيرة في التنفيذ.

وقد اعتمدت إيران في موقفها القانوني على قانونها الصادر في عام 1993م بشأن المياه الإقليمية، والذي يعطي الحق بالمرور البريء¹؛ فإذا لم يتوافق مع المرور البريء لم يسمح لها بالمرور، ويعتبر مهدداً لسلمها وأمنها الوطني، وبناء على هذا القانون فإن إيران ترى أن السفن الحربية والعسكرية لا يمكن أن تمر بدون الحصول على إذن مسبق، وكذلك الغواصات التي تحمل مواد خطيرة للعبور من خلال المياه الإقليمية، وتوجب القوانين الإيرانية على الغواصات أن تطفو على الماء وترفع علم الدولة أثناء المرور، ولقد أدت هذه التفسيرات إلى فجوة واضحة بين جميع الأطراف.

ولتعزيز الضمانات القانونية لا بد من تعزيز نهج شامل يجمع ما بين الدبلوماسية وآليات حل النزاعات وبناء الثقة المتبادلة، وبالإمكان أن يتم تعزيز الضمانات باتباع الحوار الدبلوماسي بتعاون العديد من الأطراف للوصول إلى فهم موحد يجمع جميع التفسيرات للقانون الدولي ويوحدها.

ولقد قامت إيران بإعلان مبادرة هرمز للسلام² المسماة بمبادرة أمل الإيرانية - والتي تهدف إلى أن يكون هنالك سلم وحرية بالملاحة، من خلال تحكم داخلي من الدول الموجودة بتعاون إقليمي، وتدعو إلى تفعيل هذه المبادرة لتكون ضماناً لحقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية، وخاصة فيما يتعلق بمضيق هرمز في هذه المبادرة، ويمكن أيضاً النظر في آليات النزاعات القضائية وكذلك التحكيمية رغم وجود حلول دبلوماسية تعتبر الأفضل، فيمكن أن يتم تفعيل آليات حل النزاعات بشكل تفاعلي يسهم في بناء الثقة في الأطراف المتنازعة؛ بتسهيل الحوار وإيجاد بيئة تصل لتفاهم متبادل، مما يوصلنا إلى حلول عملية للنزاعات، لذا فإن دعم الضمانات القانونية يتطلب الكثير من التجاوزات، خاصة في الخلافات القانونية من خلال تعاون إقليمي ودولي، وبالتالي تحقيق الأمن المستدام بالبحار وبناء الثقة المتبادلة بين جميع الأطراف.

1 قانون المناطق البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية في الخليج الفارسي وبحر عمان، 1993م، المادة الخامسة، المرور البريء، يخضع مرور السفن الأجنبية "البريء" من المياه الإقليمية الإيرانية لشروط معينة، بشرط ألا يكون سبباً لإخلال النظام أو السكينة أو الأمن في البلاد ويجب أن يتم المرور بسرعة عادية ودون توقف، إلا في حالات الطوارئ.

المطلب الثاني

إخضاع المضائق الدولية لنظام قانوني خاص.

تشير بعض المضائق التعقيدات في وضعها، وتتضارب حولها تفسيرات الدول للقوانين بشأنها وما يتناسب معها من أنظمة وقوانين، وتثار حولها بعض التساؤلات عن مدى إمكانية إخضاعها لقانون خاص يحل ويعالج جميع النزاعات القائمة.

ولعل من المضائق التي تواجه الإشكاليات وتثار حولها التفسيرات المتعددة - على الرغم من وجود اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م - إلا أن عدم تصديق بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية وإيران عليها، إضافة إلى تفسير هذه الاتفاقية من كل جانب حسب ما يراه وحسب ما يناسبه؛ فلقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية تطالب بتطبيق الاتفاقية رغم أنها غير مصادقة عليها، وكذلك إيران ليست مصادقة عليها لكنها تطالب بتطبيقها بشكل آخر، وترى استمرار نظام المرور البريء كنظام يسري على مضيق هرمز¹، وترى أنه ينطبق عليها من الاتفاقية كون الدولة لها سيادة على المياه الإقليمية ولا ينطبق عليها إلا نظام المرور البريء عليها، وهذه التفسيرات تؤدي بشكل أو بآخر إلى نزاعات وإشكاليات في المضيق؛ فالاختلاف يصل إلى نقطة لا يرى فيها كل جهة قانوناً تم الاعتماد عليه بلا خلاف ولا نزاع.

وكان مضيق هرمز - ولا يزال - نقطة مزدحمة، نفطية وحيوية، تتطلب ضرورة وجود قانون محدد يضمن تدفق المضيق بشكل مستمر وآمن، كونه يعتبر من أهم نقاط الاختناق في العالم لعبور النفط، والذي يساوي 20٪ من استهلاك العالم للنفط، فأي توترات أو نزاعات قد تؤدي إلى إيقاف هذه الكمية، والتسبب بكارثة عالمية وصدمة اقتصادية، مع ارتفاعات حادة بأسعار النفط، وبالتالي يؤثر على أسعار المنتجات الأخرى؛ لتأثرها بشكل غير مباشر بارتفاع أسعار النفط، لذا لا بد من وضع نظام قانوني يعالج هذه التحديات والإشكاليات بشكل أفضل²، لا سيما مع وجود الكثير من التوترات والنزاعات والتهديدات الإرهابية، والتهديدات الصادرة من جهات غير حكومية، ومن القرصنة، وغيرهم.

كل هذا يتطلب وجود إطار نظامي قانوني خاص يكون أكثر مرونة وشمولية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م؛ والتي قد لا تكون غطت جوانب عدة من مضيق هرمز مثلاً، ولا

1 قانون المناطق البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية في الخليج الفارسي وبحر عمان، 1993م، المادة الخامسة، المرور البريء، يخضع مرور السفن الأجنبية البريء من المياه الإقليمية الإيرانية لشروط معينة، بشرط ألا يكون سبباً لإخلال النظام أو السكينة أو الأمن في البلاد ويجب أن يتم المرور بسرعة عادية ودون توقف، إلا في حالات الطوارئ.

2 فاتن مصطفى، مضيق هرمز بين الجغرافيا والقانون والسياسة، 2025م، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، العدد 36، ص 265.

تغطي الجوانب المعقدة والصعبة من المضيق بالشكل الكافي، لذا كان اقتراح إيجاد نظام قانوني يحكم بشكل خاص مضيق هرمز ضرورة ملحة لحل النزاعات والخلافات على جميع الأصعدة، وهذا الاقتراح يعد استجابة لمشاكل غموض النصوص القانونية واستجابة لنقص آليات التنفيذ الموجودة وغير الفعالة، ويهدف إلى إيجاد بيئة ذات قواعد واضحة وذات إطار عمل مخصص لتعقيدات هذا المضيق، مما يؤدي بالنتيجة إلى استقرار أكبر.

وعلى الجانب الآخر يمكن لمقترح إيجاد قانون خاص أن يواجه الكثير من التحديات في الجانب التنفيذي؛ بسبب الطبيعة المجزأة للولاية القضائية البحرية الدولية، إضافة إلى التفسيرات المتضاربة للقانون الدولي، والتي تحد من العمل المتقن والمتناسك.

إضافة إلى ذلك قد ترى الدولة المشاطئة للمضيق أن هذا النظام القانوني الخاص بهذا المضيق قد يقلل من سيادة الدولة المشاطئة له، وقد يقوض سيادتها على مياهها الإقليمية، وهذا الأمر يتعارض مع ما تذهب إليه إيران بشأن أي أمر يمس سيادتها وأمنها.

فأي مبادرة تذهب إلى اتجاه معين ترى الجهة الأخرى بأن هذا الاتجاه هو تقويض لمصالح طرف على طرف آخر، وبذلك تستمر النزاعات والخلافات بدلاً من وجود حلول لها، وتبقى الرغبة في وجود نظام قانوني خاص أمراً صعباً كونه يصطدم بتفسيرات متضاربة، خاصة مع وجود مخاوف حول مسألة سيادة الدول المشاطئة للمضيق، مما يجعلنا أمام صعوبة تحقيق هذه الرغبة لتكون متوافقة بشكل دولي على نظام جديد.

ويضاف إلى التحديات التي ستواجه هذه الأنظمة: صعوبة معالجة التكتيكات التي تكون رمادية؛ فقد تستخدم ما تم التهديد به سابقاً كإيران في زرع الألغام البحرية واستمرار المضايقات وكذلك إغلاق المضيق، وهذا كله يعقد الموقف ويجعل معالجة الإشكالية بإشكالية، كما أن من القيود التي تواجه وضع نظام قانوني خاص: تعدد الجنسيات، وفعالية ذلك على الجانب الأمني؛ حيث عادة ما تقيد هذه الأنظمة التحرك العسكري في حالات غير مباشرة، وأنه يجب أن يكون التحرك العسكري من شيء مباشر وليس من شيء غير مباشر، وأيضاً قد لا تشارك الدول بشكل متساوٍ، وقد يكون البعض لا يريد أن يظهر من لا يريد أن يظهر بمظهر المتحالف مع دولة أو أخرى، وهذه القيود العملية على المشاركة الفعالة والكاملة أمر صعب حتى لو وجد نظام قانوني خاص يحكم ذلك.

ويمكن أن نقوم بدراسة ما تم تطبيقه على مضيق ملقا؛ حيث أنشئت آلية للتعاون بين الدول المشاطئة للمضيق¹ وهي: إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، والدول المستخدمة للمضيق وأصحاب المصالح

1 الدول الساحلية تتصدى للقرصنة في مضيق ملقا، <https://apps.osrah.sa/dih6WS>، 2024م.

غير من سبق ذكرهم، وقد كان لها أثر في معالجة عدد من الأمور المتعلقة بسلامة الملاحة أو بمسألة التلوث البحري في المضيق، والذي يعد أحد أكبر المضايق ازدحاماً.

بيد أن النموذج الخاص بمضيق ملقا يعد سابقة مهمة في مجال التعاون بين المضايق الدولية، إلا أن أخذ هذا النموذج وتطبيقه على مضيق هرمز مثلاً سيكون له تحدياته الفريدة؛ بسبب جيوسياسيةه المختلفة عن مضيق ملقا؛ فالصراعات بين إيران والقوى الغربية يعقد المسألة بشكل مباشر ويجعل من الصعب تنفيذه، وليست هذه الصراعات هي السبب الوحيد؛ بل أيضاً التوترات الصاعدة بين الدول المجاورة والدول الإقليمية، وتختلف هذه الجزئية عن مضيق ملقا في أن مضيق ملقا كان يواجه القرصنة وما شابهها، على خلاف التوترات الموجودة في مضيق هرمز فهي مختلفة عنها بشكل تام في أغلب الوقائع والإشكالات المعاصرة.

ويمكن النظر إلى بعثة المراقبة البحرية الأوروبية - التي سبق ذكرها - إذ قامت بتنظيم نظام قانوني خاص فيما بينهم، على الرغم من وجود تلك المسافات بين أوروبا وبين مضيق هرمز؛ إلا أن المصالح المشتركة أدت إلى الاتفاق بين الدول الأوروبية والاشتراك في بعثة المراقبة البحرية على مضيق هرمز لتقف على الجانب المحايد¹، وكل ما يهمها سلامة الملاحة وسلامة خروج بضائعها من وإلى وأثناء المرور بمضيق هرمز، وقد كانت هذه البعثة محايدة بزعمها حتى مع حلفاءها كالولايات المتحدة الأمريكية.

وأي نظام قانوني خاص يتطلب الكثير من الجهد والتعاون وتبادل المعلومات، وإرادة سياسية قوية وتنازلات في كل المراحل من جميع الأطراف، كلاً حسب موقعه وموقفه، وذلك لضمان إنشاء نظام قانوني خاص، ثم يتم إخضاع مضيق هرمز لهذا القانون الخاص.

المطلب الثالث

إيجاد وتفعيل البدائل المتاحة للمضايق محل الإشكالات الدولية

إن وجود بدائل متاحة للمضايق محل الإشكالات الدولية يعد محدوداً، ويتطلب الكثير من العمل، ويعتبر ضرورياً ليكون بديلاً مستداماً أو بديلاً مؤقتاً بحسب الحاجة إليه، وتواجه الدول تحديات رئيسية في إيجاد هذه البدائل، وقد بدأت عدة دول بإيجاد الطرق البديلة للمضايق، ومنها المملكة العربية السعودية؛ حيث قامت بإنشاء خط شرق غرب، لنقل النفط من الشرق إلى الغرب، بهدف نقل النفط من خلال طريق آخر غير طريق مضيق هرمز، وقد أنشئت هذا الخط وأصبح يضخ خمسة ملايين برميل يومياً إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، وقد كانت هذه الخطوة لتجنب أي

1 البعثة البحرية الجديدة للاتحاد الأوروبي في البحر الأحمر: التدايات والتحديات The Washington Institute, <https://2u.pw/ehAow>

اضطرابات في مضيق باب المندب أو مضيق هرمز، وأصبح يعمل بطاقة استيعابية شبه كاملة بعد الهجمات التي كانت على الشرقية.

وكذا قامت الإمارات بإنشاء خط أنابيب يتجاوز مضيق هرمز، وسمي بخط أنابيب الفجيرة، وتم تشغيله بطاقة استيعابية تصل إلى مليون وثمانمائة ألف برميل يومياً على خليج عمان بمحطة تصدير الفجيرة، ويستخدم هذا الخط بشكل مكثف مما يترك قدرة احتياطية محدودة¹.

وقد افتتحت إيران كذلك خط أنابيب نفطي سمي بخط أنابيب جوره جاسك ومحطة جاسك، وذلك للتصدير خلاله على خليج عمان في شهر يوليو من عام 2021م، وكان الهدف من إنشاء هذا الخط تجاوز مضيق هرمز، وبلغت قدرته على أرض الواقع ثلاثمائة ألف برميل يومياً، واستمر الخط في الإنتاج حتى نهاية عام 2024م، ثم أغلق².

رغم وجود كل هذه البدائل الحالية إلا أنها تغطي جزءاً بسيطاً فقط من الطاقة التي تنقل عبر المضيق، وهذا النقص يجعل الدول تبحث عن حلول وبدائل أكثر: احتساباً لأي توتر إقليمي يؤدي بأي شكل من الأشكال إلى إغلاق المضيق، ويصبح أمر كارثياً للدول النفطية وغير النفطية، وتكون كارثة اقتصادية في مجال النفط أساساً ومجالات أخرى تبعاً.

وقد يكون من الحلول البديلة للدول غير النفطية: أن تتنوع بمصادر الطاقة، وأن تستثمر في مصادر الطاقة التي تكون متجددة: كالطاقة الشمسية والرياح والطاقة النووية، وعليها إيجاد حلول ذات طابع طويل المدى ومستمر، وكل ذلك لتفادي المنقول عبر المضيق؛ فهذه الدول - مثل الصين واليابان - بدأت تركز على التحول إلى الطاقة، وتقليل التعرض لهذه الصدمات التي تحدث بين فترة وفترة وتؤثر على اقتصاداتها، فالطاقة المتجددة طاقة يتم توفيرها بتكلفة وقود صفرية بمجرد اكتمال البناء، وبالتالي تحمي اقتصادها من هذه الاضطرابات المتكررة ومن تقلبات الأسعار العالمية بسبب توترات المضيق.

ومن الطرق البديلة للدول النفطية لتفادي العبور عبر مضيق هرمز أو أي مضيق آخر: إنشاء السكك الحديدية، وكذلك الطرق البرية؛ على الرغم من أنها أغلى لكنها تختلف في أن الإنتاج والتصدير يستمر حتى لو كان بكميات أقل، لكن أن يتوقف تماماً فهذه كارثة للدول النفطية، ومن ناحية السكك الحديدية والشاحنات فإنها تعطي مرونة أكبر في تغيير المواقع والإنتاج والطلب وتواجه هذه البدائل الكثير من التحديات اللوجستية والتشغيلية، خاصة وأن الكميات التي تنقل عبرها

1 افتتاح خط نفط أبوظبي - الفجيرة، <https://2u.pw/c3MUJe>.

2 إيران بدأت في نقل النفط الخام عبر خط أنابيب "غرة - جاسك"، <https://2u.pw/SiXfyg>.

كميات عالية، فتقليل الاعتماد بشكل نهائي على المضيق أمر صعب لكنه ليس مستحيلًا، وتحمي الدول من الضغوطات السياسية من الدول المطلة على المضيق، والتي عادة ما تهدد بإغلاقه أو تهدد بالألغام البحرية، وبالتالي تستقر أمورها على المدى الطويل.

ولا شك أن مضيق هرمز لا يمكن الاستغناء عن استعماله في يوم وليلة، ولكن هي محاولات لتقليل الاعتماد عليه، وستستمر البحوث للحصول على بديل أسرع وأرخص، أو مقارب في التكاليف والزمن، والواضح أن الحلول الدبلوماسية من أفضل الحلول مع استمرار البحث عن البدائل تحسباً لأي أمر.

والدول الغربية مثل الولايات المتحدة الأمريكية تدافع عن استمرار الملاحة بإيجاد قوة عسكرية قوية حسب ما تراه، ولكن ضعف موقفها القانوني تولد من عدم تصديقها لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بينما تحاول الصين - والتي تعتمد بشكل كبير على منتجات الطاقة من الدول الخليجية - التقليل من الاعتماد عليها، وتتنوع طرق امدادها، وبناء مرونة استراتيجية من خلال مبادرات متنوعة مثل مبادرة طريق الحرير¹، وتفضل الحلول الدبلوماسية التي تكون عادة حذرة.

وفي كل الحالات فإن الدول النفطية وإن كانت تعتمد طرقاً بديلة للمضايقات الدولية، إلا أنها تبقى في وقتنا الحاضر بدائل محدودة في القدرة، وغير كافية في حال إغلاق المضيق بالكامل.

وتحقيقاً للاستقرار؛ فإنه يجب على الدول أن تعزز الحوار الإقليمي حول مضيق هرمز، وأن توصي بتبني مقاربة شاملة تعالج النزاعات القانونية والجيوستراتيجية والاقتصادية، وأن يتم تشجيع المبادرات التي سبق وأن اقترحتها الدول؛ ومنها مبادرة هرمز للسلام الإيرانية²، وكذلك اكتمال أعمال بعثة المراقبة البحرية الأوروبية والتي لم يكن حضورها إلا لمصالحها ورأت أنها تقف على الحياد، وبعيدة عن الانحياز إلى جانب دون آخر.

ويبقى المضيق ممراً مهماً وحيوياً، ويتطلب الكثير من الجهود الدبلوماسية المشتركة بين الدول بشكل ثنائي أو بشكل جماعي؛ لئيم الوصول إلى حلول لاستخدام المضيق وأيضاً لإيجاد بدائل متنوعة للمضيق، والبحث عن حلول مستدامة مثل إنشاء خط مباشر من شمال الجزيرة العربية إلى جنوبها وصولاً إلى بحر العرب، وكذا من الشرق إلى الغرب، وذلك لتكون جميع المسارات والممرات والطرق متاحة دون تهديد أو ضغوط بأي شكل من الأشكال، وعلى الدول تجاوز المصالح الضيقة وأن تقوم بتبني مواقف جماعية برؤية موحدة مستمرة وطويلة الأجل، وبالتالي الوصول إلى الازدهار الإقليمي

1 نور حسين فيضي الرشد، الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ، أطروحة دكتوراه، جامعة كربلاء، 2022م، ص154.

2 مبادرة هرمز للسلام أو سميت بمبادرة صلح هرمز، 23 سبتمبر 2019،

https://en.wikipedia.org/wiki/Hormuz_Peace_Initiative

والعالمي والأمن، فأمن المضائق لا يعتمد على الردع العسكري؛ بل يتطلب الثقة بين الدول المستخدمة
 للمضيق والدول المشاطئة للمضيق والدول المصدرة والدول المستوردة.

النتائج والتوصيات:

النتائج:

توصل البحث إلى عدة نتائج أهمها:

- 1- غياب الآليات الدولية الفعالة يسهم في تصاعد النزاعات حول المضائق الدولية.
- 2- النظام القانوني غير كافٍ بمفرده لمعالجة الإشكالات المعاصرة في المضائق الدولية.
- 3- الدول غير المشاطئة هي السبب في إثارة بعض الإشكالات الدولية بسبب تدخلاتها في حالات معينة.
- 4- الدول المشاطئة لمضيق هرمز تستند في مواقفها إلى اعتبارات السيادة والأمن، إلا أن بعض هذه المواقف لا ينسجم مع مبدأ حرية الملاحة.
- 5- موقف المجتمع الدولي من الإشكالات المعاصرة حول مضيق هرمز هو نتيجة لتضارب المصالح الاقتصادية والسياسية للدول.

التوصيات:

يوصي الباحث بما يلي:

- 1- الدعوة إلى تسوية النزاعات الدولية الخاصة بالمضائق الدولية، وأن يتم من خلال الوسائل السلمية؛ وفقاً لمبادئ القانون الدولي.
- 2- تفعيل بدائل متاحة للمضائق الدولية محل الإشكالات الدولية؛ للحد من النزاعات.
- 3- التأكيد على أهمية إخضاع المضائق الدولية لنظام المرور العابر.
- 4- الدعوة إلى وضع آليات دولية ملزمة؛ تضمن احترام حقوق وواجبات الدول في المضائق الدولية.
- 5- ضرورة تعزيز دور المجتمع الدولي في إدارة الإشكالات المتعلقة بالمضائق الدولية.

قائمة المراجع

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.
- 2- افتتاح خط نفط أبوظبي - الفجيرة، <https://2u.pw/c3MUje>.
- 3- إلينورا أردماغني، السياسة الخارجية الإماراتية: من نشر الميليشيات إلى دبلوماسية المضائق، 2021م.
- 4- إيران بدأت في نقل النفط الخام عبر خط أنابيب "غرة - جاسك"، <https://2u.pw/SiXfyg>.
- 5- البعثة البحرية الجديدة للاتحاد الأوروبي في البحر الأحمر: التداعيات والتحديات The Washington Institute، <https://2u.pw/ehAow>.
- 6- خليل إبراهيم الجسمي، السياسة الخارجية لدولة الإمارات العربية المتحدة حيال الجزر العربية الثلاث المحتلة (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط.
- 7- الدول الساحلية تتصدى للقرصنة في مضيق ملقا، <https://apps.osrah.sa/dih6WS>، 2024م.
- 8- فاتن مصطفى، مضيق هرمز بين الجغرافيا والقانون والسياسة، 2025م، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، العدد 36.
- 9- قانون المناطق البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية في الخليج الفارسي وبحر عمان، 1993م.
- 10- لندن: «الشرق الأوسط»، بعد تهديداتها، هل تستطيع إيران فعلاً إغلاق مضيق هرمز؟ <https://apps.osrah.sa/FA36tB>.
- 11- مبادرة هرمز للسلام، 23 سبتمبر 2019، https://en.wikipedia.org/wiki/Hormuz_Peace_Initiative.
- 12- نور حسين فيضي الرشدي، الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ، أطروحة دكتوراه، جامعة كربلاء، 2022م.
- 13- هيئة بحرية تحذر من احتمال تأثر حركة الشحن جراء "التوتر المتزايد" في الشرق الأوسط، الخميس، 12 يونيو / حزيران 2025، <https://apps.osrah.sa/WSJTMC>.
- 14- ياسر بن عبيد السلامي، 1990م، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.



مجلة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية

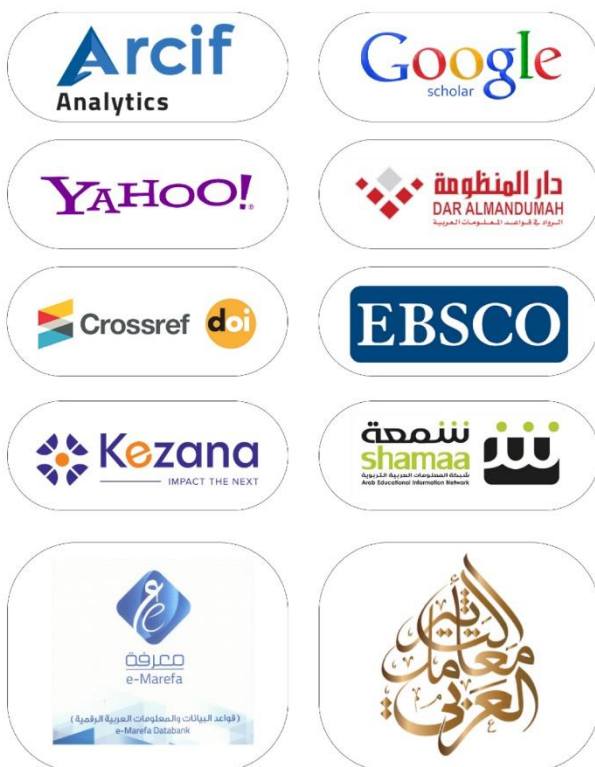
مجلة دولية شهرية علمية محكمة

الترقيم الدولي الإلكتروني: ISSN:2410- 521X

الترقيم الدولي الورقي: ISSN:2410- 1818

البريد الإلكتروني: journal@andalusuniv.net

المجلة مفهرسة في المواقع الآتية :



2025	2024	2023	2022	2021	العام
0.5978	0.3068	0.3759	0.1954	0.2692	معامل أرسيف
1.59	1.55	1.25	1.73	1.60	معامل التأثير العربي