

الصراع على المضائق الدولية (دراسة حالة مضيق هرمز)

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص: أنظمة سياسية مقارنة وحكم راشد

إشراف الأستاذ:

- سليم دحه

إعداد الطالب:

- رحال محمد

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الصفة	الجامعة
أ. عبد الحميد فرج	رئيساً	جامعة الشهيد حمّة لخضر - الوادي
أ. سليم دحه	مشرفاً ومقرراً	جامعة الشهيد حمّة لخضر - الوادي
أ. عتيقة نصيب	عضواً ومناقشاً	جامعة الشهيد حمّة لخضر - الوادي

الإهداء

إلى الوالدين الكريمين

إلى الأخوة الأكارم

إلى الأستاذ المشرف

إلى زملاء الطلبة

إلى شريكي في البحث

الذي أخصه بالذكر العراقي \ تجيني مع خالص التقدير والشكر

وكل من كانت له يد في هذه المذكرة بألسن شاكرة

محمد رحال

حقبة

تمهيد

تعد الاعتبارات الجيوسياسية والجيواستراتيجية لأي إقليم ذات دور كبير في تحديد ماهية العلاقات البينية لدول هذا الإقليم وأشكالها، وآليات التفاعل التي تحكم هذه العلاقات وتحديد مساراتها واتجاهاتها وأهدافها، فالعلاقات الدولية عادة هي انعكاس لمتطلبات واقع جغرافي وسياسي واقتصادي معين يفرض على أطراف هذه العلاقة طبيعة السلوك السياسي المتبع في علاقاتها مع الأطراف الأخرى سواء على الصعيد الإقليمي أو الدولي.

لقد استطاعت منطقة الخليج العربي أن تقفز خلال العقود الثلاثة الأخيرة إلى قمة الاهتمامات الدولية لعوامل عديدة يمكن أن نعزوها بالأساس إلى ثقلها النفطي الكبير وإلى موقعها الاستراتيجي المتميز، فضلا عن إيقاع الأحداث التي استقطب اهتمام العالم كله، هو وجود مضيق هرمز الذي يشرف على مرور حوالي 40 % من النفط العالمي.

تذهب الدراسة إلى التركيز على الأهمية الجيوسياسية والجيواستراتيجية قيمة هذا الموقع كأحد العناصر الرئيسية في التوازن الاستراتيجي الدولي، وأبعاد توظيفه في نطاق الاستراتيجيات الكلية الشاملة للقوى الدولية الكبرى وصراعات القوى الإقليمية. للسيطرة عليه.

تحاول الدراسة تحديد مفهوم الجغرافيا السياسية، وعلاقاتها بالجيوبوليتيك وتطورها التاريخي وآلية تحول الجغرافيا السياسية المعاصرة إلى جيوبوليتيك السياسة للجغرافيا، والتركيز على واقع الجغرافية السياسية بصفه عامة ولمضيق هرمز بصفة خاصة والنظام الإقليمي للخليج العربي من خلال التعرف على المقومات والخصائص الجغرافية والسياسية والاقتصادية المميزة للمنطقة، إضافة إلى إلقاء الضوء على التعريف بالمضيق الدولي وواقع الصراع على مضيق هرمز. والرؤية المستقبلية لمنطقة الخليج وذلك على النحو التالي:

خطة الدراسة

الفصل الأول: المدخل النظري

المبحث الأول: بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا

المطلب الأول: مفهوم الجغرافيا السياسية

المطلب الثاني: مفهوم الجيوبوليتيكا

المطلب الثالث: معايير التفرقة بين الجغرافية السياسية والجيوبوليتيكا

المبحث الثاني: تحولات الجغرافيا السياسية وأثرها في العلاقات الدولية

المطلب الأول: نشأة الجغرافيا السياسية

المطلب الثاني: مراحل تطور الجغرافيا السياسيّة

المطلب الثالث: عناصر الجغرافيا السياسيّة الأساسيّة

المبحث الثالث: الإطار القانوني للمضيق الدولية

المطلب الأول: التعريف اللغوي والجغرافي بالمضيق الدولي

المطلب الثاني: التعريف القانوني للمضيق الدولي

المطلب الثالث: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

الفصل الثاني: مضيق هرمز في العلاقات الدولية

المبحث الأول: الوضع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز

المطلب الأول: التسمية والموقع الجغرافي لمضيق هرمز

المطلب الثاني: نبذة تاريخية عن مضيق هرمز

المطلب الثالث: دراسة في أهمية مضيق هرمز مقارنة مع المضائق الأخرى

المبحث الثاني: احكام المرور العابر في مضيق هرمز

المطلب الأول: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز

المطلب الثاني: التعريف بنظام المرور العابر

المطلب الثالث: واجبات السفن أثناء مرورها في مضيق هرمز ومسؤولية الدول المشاطئة

المبحث الثالث: واقع الصراع على مضيق هرمز

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز

المطلب الثاني: التخوف من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز

المطلب الثالث: البدائل العربية لمضيق هرمز

- الإشكالية العامة -

من خلال هذا الطرح وفي إطار الهدف العام للدراسة ارتأينا صياغة إشكالية موضوع الدراسة كالآتي:

- إلى أي مدى يمكن يؤثر مضيق هرمز في العلاقات الدولية؟

- الأسئلة الفرعية -

على أساس هذه الإشكالية يمكن طرح مجموعة من الاسئلة الفرعية التالية:

1 - هل مازالت مكانة الجغرافيا السياسية نفسها في العلاقات الدولية؟

2- ما هي الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في الاقتصاد العالمي؟

3- ما هي انعكاسات الصراع حول مضيق هرمز على دول المنطقة؟

- فرضيات البحث -

كما اعتمدنا في بحثنا هذا على مجموعة من الفرضيات تمثلت في:

لا يمكن إبعاد الموقع الجيو سياسي وتجاهل دور الجغرافيا السياسية في رسم العلاقات الدولية.

هناك تعاظم لدور مضيق هرمز من خلال موقعه وأثره على الاقتصاد العالمي عموما ودول المنطقة

خصوصا، السبل الممكنة لجعل هذا الممر المائي لا يكون حلبة صراع دولية

مضيق هرمز بؤرة للصراع الدولي أكثر منه عامل تقارب وتعاون

- أهمية الموضوع -

بصورة عامة تتجلى أهمية هذا الموضوع في معرفة دور الجغرافيا السياسية في العلاقات الدولية

واعتبار ممر مضيق هرمز احدى الممرات المائية العربية ذات الأهمية الاستراتيجية في الاقتصاد العالمي

والسعي لجعله عامل جغرافي يساعد في لاستقرار وامن المنطقة. كما للموضوع أهمية علمية وعملية.

- الأهمية العلمية: توضح مكانة الدراسات الجيوبوليتيكية (الممرات كمثال)

- الأهمية العملية: تفصيل وتوضيح دور منطقة الخليج العربي (مضيق هرمز) في الصراعات الدولية

- الهدف من الدراسة

أما الهدف من هذه الدراسة فيتمثل في تحليل الموقع الجغرافي وعلاقته بالسياسات الدولية والتحوللات الراهنة والتعرف على خصائص الممرات المائية وكيف لهذه الأخيرة أن تكون فاعلا في التنمية الدولية، مع التركيز على دراسة حالة مضيق هرمز كأحد المواقع المفصلية في الصراعات الدولية في الشرق الأوسط.

- المنهج المتبع

تتوقف منهج البحث المستخدمة في الجغرافية السياسية، وذلك على حسب موضوع الدراسة هل هي دراسة للدولة أم مشكلة سياسية دولية أو محلية، أم دراسة للحدود السياسية، أم دراسة موقع في العالم وغيرها من الموضوعات التي تعد ميادين لباحث الجغرافية السياسية.

ونظرا لكون موضوع الدراسة مرتبط بالموقع والحدود السياسية فلقد استعملنا المناهج التالية

1-المنهج التاريخي: -The Historical Approach

الذي يدرس الجذور التاريخية للمشكلات التي تواجهها الدول جراء الحدود المشتركة ولكن هذا المنهج يجب أن يتناوله باحث الجغرافية السياسية بشكل يخدم موضوع دراسته، ولا ينزلق وراء حجم ضخ من الأحداث التاريخية تبعده عن موضوعه ويصبح في هذه الحالة كباحث في التاريخ السياسي -، هذا فضلا على أن الجغرافي يجب ألا يخرج بإحكام عامة أو مبادئ نتيجة دراسة حالات خاصة.

2-المنهج الإقليمي: -The Regional Approach

يقوم هذا المنهج بتحليل الوحدة السياسية من حيث العناصر التي تتكون منها أو التي تكونها مثل الظواهر الطبيعية والاقتصادية والبشرية، يستفيد من هذا المنهج في إبراز المشكلة موضوع دراسته بتحليل المعلومات والبيانات المختلفة بطريقة " الجغرافي الإقليمي" الذي يختار ما يريده من الدراسة الإقليمية التي تفيد في فهم طبيعة المشكلة وأسبابها الجغرافية.

3- المنهج الوظيفي :- The Functiona Approach

يهدف إلى دراسة الدولة من حيث علاقاتها الخارجية والداخلية، وأثر العوامل الجغرافية كالمناخ ، والتضاريس ، واستخدام الموارد وتطور شبكات النقل والاتصال ، ونمو الخدمات والمرافق وغيرها ، كما يدرس مشكلاته الإقليمية مع الدولة المجاورة.

4-المنهج الوصفي التحليلي: The landscape Approach

يهتم هذا المنهج بدراسة المسرح السياسي للدولة، من حيث الموقع الجغرافي ، والمساحة ، الشكل ، ونواة الدولة وقلبها ، والأقسام السياسية بها ، والشكل الداخلي وصف السلالات واللغة ، والدين ، الأجناس ، والأحزاب السياسية وميولها والتمثيل النيابي ، والحقوق المدنية ، كما تدريس العناصر الخارجية (وصف الحدود السياسية وتطورها وتركيبها ومشكلاتها وشكلها العام وكذلك شكل الدولة ووصف علاقاتها الدولية الأخرى وكذلك وصف للمجتمع البشري بتركيباته المتعددة ، والأسلوب الاقتصادي الذي تتبعه الدولة وأثره في قوتها وضعفها.

5-منهج تحليل القوة: The analysis Approach

ينظر هذا المنهج في تحليل العوامل الجغرافية المؤثرة في قوة وحدة التحليل وضعفها وتكتلاتها مثل جوانب الطبيعية، وموارد الثروة الاقتصادية، والثروة البشرية، ووسائل النقل والمواصلات من حيث حجم الشبكة وكفاءتها وربطها جميع أجزائها وكذلك الموقع الجغرافي النسبي والفلكي وأثره على تنوع الموارد الاقتصادية، وشكل الوحدة وحدودها، وأثر البيئة الجغرافية على علاقاتها السياسية الداخلية والخارجية.

- أسباب اختيار الموضوع

وعن أسباب اختيارنا لهذا الموضوع يعود إلى بروز دور الجغرافيا السياسية في العلاقات الدولية في العصر الحديث وعلى التوتر الدائم الت المرتبط بمنطقة الخليج العربي والتهديدات الإيرانية وصراع الدول الكبرى في المنطقة. ومحاولة فهم العلاقات الدولية من منظور مختلف.

- الدراسات السابقة

ومن الأمور التي يجب ذكرها هي الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع، فيمكن القول إنه درس من قلة من الباحثين خاصة العرب، ونحن حاولنا عرض أهم التجارب مثل:

دراسة د أحمد سعيد الموعد: في امن الممرات المائية العربية

دراسة الأستاذ عبد الحق دهبي : في إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين

دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي للدكتور: وسام الدين العكلة

- صعوبات البحث

وقد واجهتنا عدة صعوبات في إعداد هذا البحث خاصة فيما يتعلق بجمع البيانات الدقيقة والإحصائيات التي كانت في بعض الأحيان متضاربة فيما بينها بسبب تنوع المصادر إضافة إلى مشكل تحديد المصطلحات.

الفصل الأول

المدخل النظري

الفصل الأول: المدخل النظري

مقدمة

يصعب على كثيرين التفريق بين مفهومي "الجغرافيا السياسية" و "الجيو سياسية"، وما يزيد الأمر لتباساً أن العديد من المختصين من سياسيين وإعلاميين لا يميّزون أصلاً بين المفهومين، فيستخدمون مصطلح مكان الآخر، أو يستخدمون نفس اللفظة للتعبير على المفهومين المتغايرين، وهذا يساهم بالتالي في إرباك المتلقي للمعلومات حول هذا الموضوع، واضطراب فهمه حول الموضوع وما يزيد الطين بلة أن بعض المترجمين قد وقعوا بالخطأ ذاته، فترجموا المصطلحات الانجليزية للمفهومين ترجمة خاطئة، فزادوا بترجماتهم تلك الأمور تعقيداً وتشوشاً. وحتى القواميس المعتبرة لا يوجد فيها ما يشفي الغليل حول التفريق بين هذين المفهومين. ولإزالة هذا اللبس ورفع تلك الإشكالية كان لا بد من الرجوع إلى المصطلحين بألفاظهما الإنجليزية الأصلية ليسهل علينا التفريق بدقة بين معانيهما، لا سيما وأنهما مصطلحان غريبان.

وعلى أية حال فقد شاع هذا المصطلح في وسائل الإعلام وانتشر بين السياسيين والإعلاميين باستخدام لفظة الجيو سياسي أو لفظة الجيوبوليتيكي للدلالة على تفسير السلوك السياسي للدولة وتصرف سياسيينها. وكان أول من تلخذه في الماضي المفكر السويدي رودولف كجلين مطلع القرن الميلادي الماضي وعرفه بأذنه "البيئة الطبيعية للدولة والسلوك السياسي" ثم عرّفه مفكر آخر جاء بعده يدعى كارل هوسهوفر بأذنه دراسة علاقات الأرض ذات المغزى السياسي، بحيث ترسم المظاهر الطبيعية لسطح الأرض. هذا وقد انتشر استخدام مصطلح "الجيو سياسية" أو "الجيوبوليتيكية" انتشاراً واسعاً في السنوات الأخيرة خاصة بعد سقوط الاتحاد السوفيتي وغياب الصراع الإيديولوجي عن الساحة الدولية، ويمكن توضيح مفهوم الجيو سياسية والجيوبوليتيكا بلغة مبسطة بأنها هي حقل الدراسة الذي تتواجد فيه السياسة والجغرافيا، فيتداخلان ويؤثران في بعضهما البعض. هي العلم الذي يبحث تأثير الجغرافيا على السياسة أي الطريقة التي تؤثر بها المساحة، التضاريس، والمناخ على أحوال الدول والناس.¹

¹ علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني. بيروت: 2013 دار الفارابي الطبعة 1: ص 18

المبحث الأول: بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا

المطلب الأول: مفهوم الجغرافيا السياسية:

اختلفت تعريفات الجغرافيا كعلم بين المدارس الفكرية، وتباينت هذه التعريفات في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية عن تلك التي كانت سائدة في النصف الأول من هذا القرن، لكن الجغرافيون على الرغم من ذلك، اتفقوا على مفهوم الجغرافيا السياسية يتلخص في (الجغرافيا السياسية هي العلم الذي يختص بدراسة الإقليم والوحدات السياسية. ويركز في هذه الدراسة على مقدار ما تساهم به العوامل الجغرافية ومعطياتها الطبيعية والبشرية في قيمة الدولة وفي اتجاهاتها وأسلوب السلوك السياسي لها).¹

مصطلح "الجغرافيا السياسية" وهو ترجمة حرفية للكلمتين الانجليزييتين Political Geography وهو مصطلح قديم استخدم مدلوله في زمن أرسطو، ويعني تأثير الخصائص الجغرافية للبلد في سياسة الدولة، وبمعنى آخر فهو استخدام ثروات البلد وقواه الطبيعية والبشرية في تحديد تلك السياسة. وتزداد عادة قوة الدولة السياسية كلما ازدادت عزلتها الجغرافية كمّا¹ ونوعاً²، فعلى سبيل المثال جغرافية دولة كبيرة وغنية مثل (و.م.ا) تنعكس بالضرورة على زيادة قوتها السياسية في حين تفتقد جغرافية دولة صغيرة وفقيرة مثل (تونس) لأي معنى من معاني القوة السياسية.

وتستمد الجغرافيا السياسية اسمها من الجغرافيا وصفتها من السياسة، ومن ثم فهي على صلة وثيقة بالعلوم السياسية. وتهتم الجغرافيا السياسية بدراسة التفاعل بين الظاهرة السياسية وبين العوامل الجغرافية في مكان ما، أي أن الجغرافيا السياسية تمثل همزة الوصل بين الجغرافيا من ناحية والعلوم السياسية من ناحية أخرى. وتعتبر الجغرافيا السياسية فرعاً رئيسي من فروع الجغرافيا البشرية، وتهتم بدراسة الوحدات السياسية ومقومات وجودها وتطورها، وتعتمد على عناصر البيئة الجغرافية في تفسير خصائص الوحدات السياسية من حيث قوتها أو ضغطها واستقرارها أو تفككها. كما تهتم الجغرافيا السياسية بدراسة النظم السياسية كما أنها تدرس التفاعل بين المنطقة الجغرافية والعملية السياسية وعلاقتها المكانية.

¹ محمد حجازي محمد، الجغرافيا السياسية، القاهرة: 1997 مطبعة دار السلام. ص 8

كما تعالج الجغرافيا السياسية النمط السياسي للعالم وهو نمط معقد إلى حد كبير، بسبب التجزئة المتباينة لسطح الأرض إلى وحدات سياسية تتفاوت في الحجم المساحي والسكاني تفاوتاً كبيراً ، وتغير الأنماط السياسية في حدودها، ومقوماتها، ومشكلاتها الناجمة عن تفاعل الإنسان ببيئته مما ينعكس على أوضاعها الداخلية وعلاقتها الخارجية، وتهتم الجغرافيا السياسية في هذا المجال بمواكبة مظاهر التحول في رقعة الوحدات السياسية ، وسكانها، ومواردها، وعلاقتها بالدول الأخرى، لذا فهي تتصل بعلوم أخرى عديدة تتضافر كلها لتحليل القوة الجغرافية طبيعياً وحضارياً واقتصادياً، وتحديد علاقتها المتشعبة في المكان والزمان، ومن أهم هذه العلوم التاريخ ، علم السياسة والعلاقات الدولية ، عوامل الطبيعة الجغرافية (مساحة وحدود ومناخ وأقاليم مناخية ... الخ) .

مما سبق يتبين صعوبة إيجاد تعريف محدد للجغرافيا السياسية ، وذلك لارتباطها بعدة علوم مختلفة ، فهي من وجهة نظر التاريخ "التفسير الجغرافي للتاريخ" ، ومن وجهة نظر العلاقات الدولية "هي المنهاج الجغرافي لدراسة العلاقات السياسية الدولية" ، ومن وجهة نظر علم السياسة " هي دراسة أثر العامل السياسي على النواحي الجغرافية والعكس صحيح" ، فضلا عن ذلك فقد اختلف أهل الاختصاص ومفكري هذه النظريات في الوصول الى تعريف محدد ، فمثلا يعرفها "بومان" بأنها الوجه السياسي للجغرافيا الذي يحدد العوامل الجغرافية المؤثرة في السلوك السياسي للإنسان" ، ويعرفها "برسي" بأنها "دراسة وصف وتحليل الوحدات السياسية" ، بينما يراها "مودي" أنها "عبارة عن تحليل العلاقات المتبادلة بين البيئة والدولة من الوجهة السياسي . ولم اجد احسن تعريف كالذي اطلقه كاسبرسيون (Kasperson) عندما قال: هي دراسة التحليل المكاني للظاهرة السياسية¹ . ومهما يكن من أمر، ومن باب تحديد تعريف إجرائي محدد، يمكنني اختيار التعريف التالي:

"الجغرافيا السياسية هي العلم الذي يهتم بدراسة سلوك الدولة السياسي ذو الاعتبار الجغرافية المتنوعة.

المطلب الثاني: مفهوم الجيوبوليتيكا

ثمة عدد قليل من المصطلحات المثيرة للجدل والعاطفة في التاريخ الحديث للجغرافيا في مقدمتها " الجيوبوليتيكا" ابتكر هذا المصطلح في الأصل عالم السياسة السويدي رودولف كيلين (RUDOLF) KJELLEN

1 فايز محمد العيسوي، الجغرافيا لسياسية المعاصرة ، الإسكندرية ، 2000 ، مطبعة الإسكندرية ، ص 17

عام 1992 ومنذ ظهور الجيو بوليتيكا كمصطلح مبهم قبيل نهاية القرن 19 و حتي انتشار استخداماته الغير دقيقة في الوقت الحاضر , كان هذا المصطلح محور جدل شديد و حاد في كثير من الأحوال واكتسبت الجيو بوليتيكا سمعة سيئة لدرجة ان الجغرافيا السياسية بل الجغرافيا الاكاديمية بصفة عامة تاثرت سلبا بالوصف الذي اطلقه الجغرافي كارل ساور على الجيو بوليتيكا في عام 1927 حين اسماها الابن العاق في اسرة الجغرافيا, "Wayward child of geographic familn"¹

مصطلح "الجيوسياسية" أو "الجيوبوليتيكية" وهو ترجمة مشوشة للكلمة الانجليزية "Geopolitics"، ولو ترجم حرفياً لكان المصطلح بالعربية هو "السياسة الجغرافية" أو "سياسة الجغرافيا" لكن ترجمته للعربية السيئة قد أشكلت المعنى وزادته غموضاً . للجيوبوليتيكا مفهومان: أحدهما قديم ارتبط بوجهة نظر ضيقة قامت على الفكرة الألمانية الخاصة بالـ مجال الأرضي باعتباره المجال الحيوي أو بما يقابله بالانكليزية (Living of Space) أي إن الدولة هي عبارة عن كائن حي وقد قال في ذلك هاوسهوفر * (بأنّه "دراسة علاقات الأرض ذات المغزى السياسي، بحيث ترسم المظاهر الطبيعية لسطح الأرض الإطار للجيوبوليتيكا الذي تتحرك فيه الأحداث السياسية".

وقد عرف معهد ميونخ في ألمانيا بناء على ذلك هذا العلم بتعريفات عديدة كلها تصب في نفس الهدف التوسعي وتوحي به ومنها:

- إن الجيوبوليتيكا هي النظرية التي تبحث عن قوة الدولة بالنسبة للأرض.

- إن الجيوبوليتيكا هو نظرية التطورات السياسية من حيث علاقاتها بالأرض.

- إن الجيوبوليتيكا هو العلم الذي يبحث عن المنظمات السياسية للمجال الأرضي وتكوينها

وعلى أية حال فقد شاع هذا المصطلح في وسائل الإعلام وانتشر بين السياسيين والإعلاميين باستخدام لفظة الجيوسياسي أو لفظة الجيوبوليتيكي للدلالة على التعبير . بأنّه "البيئة الطبيعية للدولة والسلوك السياسي" ومن التعريفات المهمة لمصطلح الجيوسياسية عند الغربيين أنها عبارة عن "الاحتياجات السياسية التي تتطلبها الدولة لتنمو حتى ولو كان نموها يمتد إلى ما وراء حدودها ومنها أيضاً "دراسة تأثير السلوك السياسي في تغيير الأبعاد

1 كلاوس دودز-دفيد انكستون. ترجمة عاطف وزيان عزت، الجغرافيا السياسية في مئة عام (التطور الجيو بوليتيكي)

ج 1 ، القاهرة. المركز القومي للترجمة ، 2010 ص 15

* كارل هوس هوفر 1869 – 1946 جغرافي ألماني نال درجة الدكتوراه عن جغرافية اليابان عام 1911 خدم في الحرب العالمية الأولى في الجيش الألماني وارتقى فيه حتى نال مرتبة لواء،

الجغرافية للدولة، وفي عام 1964 عرف جاكسون الجغرافيا السياسية على انها (دراسة الظاهرة السياسية في محتواها المساحي)¹.

ويذهب كثير من الباحثين إلى أن علم الجيوبوليتيك من العلوم القديمة، حيث نستطيع أن نجد بعض ملامح التفكير الجيوبوليتيكي في آراء أرسطو في السياسة ووظائف الدولة وطبيعة الحدود وتناسب قوة الدولة مع عدد سكانها وتوزيع الثروات فيها. وينسب البعض آراء ابن خلدون في مراحل عمر الدولة إلى مفهوم الدولة العضوية كما تتطور في الدراسات الجيوبوليتيكية، ويرى كثير من الباحثين أن المفكر الفرنسي مونتسكيو هو من وضع الإشكالية الأساسية لهذا العلم عندما ربط مجمل السلوك السياسي للدولة بالعوامل الطبيعية وعلى رأسها المناخ والطبوغرافيا مع التقليل من مكانة العوامل السكانية والاقتصادية. لكن الانطلاقة الحقيقية لهذا العلم بمنهاجياته ومحدداته الأساسية تعود إلى الألماني فردريك راتزل * (1844-1904) الذي يرجع إليه الفضل في كتابة أول مؤلف في الجيوبوليتيكا يحمل عنوان "الجغرافيا السياسية" في عام 1897م. وقد شهد القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين تطوراً كبيراً لهذا العلم سواء على المستوى النظري، أو على مستوى تأثيره في صياغة التوجهات الإستراتيجية الكبرى للدول، وقد لا يكون من المتيسر على الباحثين في التاريخ الحديث فهم الرؤى الإستراتيجية التي وجهت المواقف والتحولات الكبرى في الحرب العالمية الثانية بدون العودة إلى مقولات الجيوبوليتيكا، خاصة بالنسبة لدولة كألمانيا في العهد النازي حيث تحولت مقولات الجيوبوليتيكا الألمانية إلى مقولات مقدسة يتحدد تبعاً لها الموقف من الحرب والسلام.

ولكن مع نهاية الحرب العالمية الثانية وهزيمة ألمانيا، صار ينظر إلى الجيوبوليتيك على أنه مثال للتوظيف الخاطئ للجغرافيا في السياسة، وبلغ هذا الإشكال مبلغاً كبيراً عندما أخذ ينظر إليه باعتباره علمزائف وحامل لأيديولوجيا عدائية؛ فقامت معظم الدول بمنع تدريس الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك في جامعاتها؛ باعتبارهما علمين مشبوهين يسعيان إلى بذر العداء ويكرسان الأطماع القومية واستمر الحال على هذا المنوال حتى تسعينات القرن الماضي عندما لاحت مؤشرات الانهيار الكبير للدولة "السوبر عملاقة" الاتحاد السوفيتي، لنعود ونشهد الولادة الجديدة لمقولات الجيوبوليتيك، ذلك أن انهيار كل المحددات الأيديولوجية والسياسية التي قام على أساسها النظام العالمي ثنائي القطبية بعد الحرب العالمية الثانية، دفع الباحثين في محاولاتهم تلمس شكل النظام الجديد المرتقب إلى أكثر العوامل ثباتاً وديمومةً في صنع الكتل السياسية الكبرى، ألا وهي الجغرافيا؛ فعادت إلى

1 فايز محمد العيسوي، مرجع سبق ذكره، ص 18

*- فريدريك راتزل (1844 - 1904) جغرافي ألماني أول من درس وعالج المكان والموقع.

الظهور مقولات الجيوبوليتيكا وظهرت في المكتبات مؤلفات كلاسيكية ودراسات حديثة تسعى لقراءة التحولات الكونية الكبرى من منظور جيوبوليتيكي¹.

المطلب الثالث: معايير التفرقة بين الجغرافية السياسية و الجيوبولتيك

يعنى علم الجغرافيا السياسية بدراسة تأثير الجغرافيا (الخصائص الطبيعية البشرية) في السياسة ويتداخل هذا المفهوم مع الجيوبوليتيك: "علم سياسة الأرض"، أي دراسة تأثير السلوك السياسي في تغيير الأبعاد الجغرافية للدولة. وهو المفهوم الذي ابتدعته المدرسة الألمانية منذ بدء القرن العشرين وتطور فيما بين الحربين العالميتين.

ويمكن تحديد مواضيع الاختلاف بين المفهومين في النقاط التالية:

(1) تدرس الجغرافيا السياسية الإمكانيات الجغرافية المتاحة للدولة، بينما الجيوبوليتيك تعنى بالبحث عن الاحتياجات التي تتطلبها هذه الدولة لتنمو حتى ولو كان وراء الحدود.

(2) . تشغل الجغرافيا السياسية نفسها بالواقع بينما تركز الجيوبوليتيك أهدافها للمستقبل. من زحزحة الحدود إلى ترتيب الخرائط

(3) تنظر الجغرافيا السياسية إلى الدولة كوحدة إستراتيجية أي إحصائية ، بينما تعدها الجيوبوليتيك كائناً عضوياً في حركة متطورة.

(4) . الجيوبوليتيك تجعل الجغرافيا في خدمة الدولة، بينما ترى الجغرافيا السياسية أنها صورة للدولة. وهكذا رفع الجغرافيون شعار: "لا بد أن يفكر رجل الشارع جغرافياً وأن يفكر الساسة جيوبوليتيكياً" وتستعمل الجيوبوليتيكا للتعبير عن جغرافية العلاقات السياسية وخاصة تلك التي تتعلق بالسياسات الدولية؛ لأن الجيوبوليتيكا يتصل مباشرة بالعلم الذي يهتم بدراسة تأثير الموقع الجغرافي في أوضاع الشعب أو مواقعه وبالأخص في السلوك الدبلوماسي للدولة وبهذا المعنى فإن الدراسة الجيوبوليتيكية تعد موضوعاً أساسياً للكشف عن مقومات ومتطلبات بناء القوة العسكرية وعوامل إعاقته، إذ أن حياة الدولة وقوته الجيوبوليتيكية تنبعان من الأرض بشكل أو بآخر لكن ذلك يتطلب تدخل البشر بحكمة وتبصر لكي تحول موارد الأرض إلى عناصر فعالة.²

1 خليل حسين ، العلاقات الدولية - النظرية والواقع - الأشخاص والقضايا، بيروت ، 2000 منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة 1"ص 318"

2 كامل أبو ضاهر . الجيوبوليتيكا والجغرافيا لسياسية، مرجع سبق ذكره، ص 7

المبحث الثاني: تحولات الجغرافيا السياسية وأثرها في العلاقات الدولية

المطلب الأول: نشأة الجغرافيا السياسية

يعد الفيلسوف اليوناني أرسطو (383 - 322 ق.م) ، أول من كتب في الجغرافيا السياسية من خلال إصداره الشهير السياسة الذي عرض فيه نموذج الدولة المثالية ، وحدد عناصرها في حجم السكان ، وكم الموارد الاقتصادية ، حيث ذكر أن حجم السكان يجب أن يكون متوسطاً بحيث يسهل حكمه ، فلا هو بالحجم الكبير الذي يصعب حكمه ، ولا هو بالحجم الصغير الضعيف ، وكانت رؤيته تنصب على أن الاعتبار السياسي له الأثر القوي في تحديد الحجم المثالي لسكان هذه الدولة من أجل تحقيق الاستقرار والطمأنينة والرفاهية لكل الأفراد ، كما أن نجاح الدولة المثالية في رأي أرسطو و طاليس يتحقق باستغلال الموارد الاقتصادية المختلفة مما يحقق الاكتفاء الذاتي لشعبها ، وهي دعوة لا تتحقق في عالمنا المعاصر ، حيث الاختلافات في الظروف الطبيعية والبشرية لكل دول العالم ، والتطلعات الكبيرة لحكومات اليوم لا تقف عند حدود الدولة السياسية ، مما خلق المشكلات السياسية ، وبالتالي الحروب والمجاعات والأزمات التي لا تحقق الرخاء والرفاهية لشعب من الشعوب . ، كما أنه ناقش وظائف الدولة ، والحدود السياسية المحصنة ، وبالتالي فقد تطرق لكثير من موضوعات الجغرافيا السياسية التي تعالج في الوقت الحاضر ¹

أما عن العالم العربي ابن خلدون (1382-1405) فقد ألقى الضوء في مقدمته على فكر الجغرافيا السياسية عند العرب في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي وناقش موضوعات هامة مثل القبيلة والدولة، والصراع القائم بين البدو والزراع، وعرض رأيه في ظل الحتم البيئي. مع تطور فكر الجغرافية السياسية على يد العالم الجغرافي الألماني رانتزل (1844-1904) لتشهد البزوغ الحقيقي للجغرافيا السياسية، حيث تأثر في أفكاره بمبدأ دارون «البقاء للأقوى» والحتم الجغرافي، وظهرت آراءه في عدة نقاط منها: الدولة كائن حي، يتوقف نجاحه على إمكانية الحصول على مساحات إضافية، بالإضافة إلى التلاحم التام بين ارضها وسكانها، ونشرت هذه الأفكار في كتابه " الجغرافية السياسية " عام 1897،

¹ فايز محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية. مرجع سبق ذكره، ص 18

وجاء تطور الجغرافيا السياسية بعد ذلك بطيئاً، وظهرت كتابات في الجغرافيا السياسية منها كتاب بومان باسم " العالم الجديد" وهو أستاذ أمريكي، ركز في كتاباته عن سياسة وجغرافية عالم ما بعد الحرب العالمية الأولى (1914 - 1918) وقدم لنا دراسة موضوعية لما بقي من حطام الحرب لعالم يسوده التفاؤل،

وجاء القرن العشرين ليشهد الثلث الأول منه ظهور بعد الأبحاث والكتب في مجال الجغرافيا السياسية، ولكن بشكل منقطع وغير مفهوم، حيث كانت معظم الكتابات تتميز بالوصف الإقليمي مع عجالة تاريخية سياسية وإحصائية غير دقيقة، وغياب المنهج التحليلي.¹

أما ظهور الجيوبولوتيك كان في ألمانيا في الوقت الذي تتغير فيه الجغرافيا السياسية، ودارت فكرة الجيوبولوتيك حول كارل هوس هوفر ومدرسته، حيث عرفها بأنها علم دراسة علاقات الأرض ذات المغزى السياسي، وترسم المظاهر الطبيعية لسطح الأرض، الإطار للجيوبولوتيك الذي يجب أن تتحرك فيه الأحداث السياسية التي تحدث إذا أريد لها النجاح المستمر، وهي بذلك تهتم بدراسة الدولة من الناحية السياسية في إطار ديناميكي على أنها كائن حي، وليس في إطار جامد استاتيكي . وقد كانت الجيوبولوتيك التي نادي بها كارل هوس الألماني وكلن السويدي بمثابة نظر شؤم وكراهية للألمان، حيث ظهرت فكرة المجال الحيوي الألماني ونظرية ماكيندر عن الجزيرة العالمية، ومحاولات تقسيم العالم إلى مناطق سياسية

وأدى تقدم الجيوبولوتيك على هذا النحو المزيف والمجرد من الأخلاق الإنسانية في ألمانيا إلى تأخرها وبطء تطورها ، وفقدت روحها العلمية ، وجاء تأخر الجغرافيا السياسية بسبب الجيوبولوتيك الألمانية بالإضافة إلى نظرية الحسم الجغرافي ، والدراسات الوصفية ، علاوة على ادعاءات هتلر بخصوص المجال الحيوي ، واستغلال بعض المفاهيم الجغرافية المحرفة مثل كثافة السكان لأغراض السياسة العدوانية ، حيث صور الجغرافيا السياسية في ذهن الناس بأنه فكرة للحرب والعدوان على أراضي الغير ، مما جعل الجغرافيون والسياسيون ينفضون هذا المولود والكريه عن أكتافهم متكرين منه وينسبونه إلى بعضهم البعض ²

وبالتالي ماتت جيوبولوتيك هوس هوفر بعد الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945) لتفسح المجال أمام الجغرافيا السياسية لكي تنتعش وتتقدم من جديد خلال العقد الخمسين من القرن الماضي، حيث ظهر لها

1 المرجع السابق، ص22

2 المرجع السابق، ص23

منهجها وفكرها واضحا، مثل المنهج الوظيفي لهارتز هورن، ومنهج النظرية الموحدة لجونز، ولكن كان تقدما بطيئا لما لاقته من نفور كثير من الجامعات في حذف هذا العلم من مناهجها بسبب الجيوبولوتيك¹.

وجاء عام 1967 ليشهد بداية تطور هائل في علم الجغرافيا السياسية، حيث حرصت كل دول العالم في ميدان الجغرافيا السياسية منذ عام 1990، ولما تتميز به الجغرافيا السياسية في وقتنا الحاضر بطابع العالمية والشمول، وتعدد العلاقات الخارجية واتساع مجالها لكثرة الوحدات السياسية، مع تعقد العلاقات الخارجية والداخلية لها حتى أصبح العالم يشكل وحدة جغرافية سياسية واحدة.

المطلب الثاني: مراحل تطور الجغرافيا السياسية

خلال ثلاثة اربع قرن مرت الجغرافيا بثلاث مراحل مميزة من النمو، ففي العشرينيات من القرن الماضي كان النموذج السائد للجغرافيا اعتبارها علم علاقة الانسان ببيئته الطبيعية وهو المفهوم الذي قدمه راتزل في كتابه الجغرافيا الأنثروبولوجيا. وظل هذا النظام مقبولا حتى نهاية العشرينيات حين ظهر مفهوم مختلف عن الجغرافيا تحت قيادة هنتر Hettner، الذي رأى أن الجغرافيا هي دراسة للاختلافات المساحية، وهو المفهوم الذي وجد رواجا كبيرا. ومع البداية الخمسينيات زاد عدد الجغرافيين الذي أظهروا عدم الرضا عن مفاهيم هنتر وهارتسهورن في الجغرافيا على انها دراسة للاختلافات الماكينة، ظهرت دعوى قوية نادت بإعادة تأسيس الجغرافيا باعتبارها سلوكا ونظما موجهة للتعميم وبناء النظريات². وظهرت ما بين راتزل وهنتر، عدة محاولات لتقديم رؤية مختلفة للجغرافيا: كانت بواسطة المدرسة الفرنسية بزعامه فيدال دي لابلاش Vidal de la Blanche، الذي اعطى تفسيراً احتماليا لعلاقة الانسان بالأرض مختلفة تماما عن الرؤية الحتمية للمدرسة الألمانية. ثم ظهر تعديل اخر عليها قدمه (بارز 1923 barows)، الذي حاول ان يخلص الجغرافيا من بعض الادعاءات المبالغ فيها، واقترح نقض الطرق التقليدية لدراسة علاقة الانسان بالأرض، بتقديمه مفهوما مختلفا رأى بمقتضاه الجغرافيا على انها علم الاكولوجيا البشرية human ecology. وركز على دراسة تكيف الانسان مع البيئة الطبيعية، بدلا من تركيز راتزل على دراسة المؤثرات البيئية، وعلى الرغم من ذلك فمثل كل التابعين للمدرسة الألمانية والفرنسية، اتبع بارز الفكرة الرئيسية للجغرافيا على انها. علم علاقات. Science of relationship والمشكلة الأساسية في الجغرافية السياسية كما عرضها الجغرافي الفرنسي

1 عدنان الصافي. الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر. مصر ، 1999 مركز الكتاب الأكاديمي للنشر والتوزيع، ص 27

2 خليل حسين. العلاقات الدولية (النظرية و الواقع – الأشخاص و القضايا) بيروت ، 2011 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط1 ،

كاميل فالو camil vallaux هي ما إذا كانت الحياة السياسية للمجتمعات قد تم تحديدها عن طريق الإطار الطبيعي الذي تتطور فيه، أي ما هي الطريقة التي يتم من خلالها تقييم التربة والهواء والمياه وعلاقتها بنشاط الانسان؟¹

وعندما ازداد اعتبار الجغرافيا على انها علم المساحات الأرضية وأن دراستها تتم من خلال إيضاح الاختلافات الكأنية، أصبح للجغرافيا السياسية منظور وتعريف جديدين. فقد لاحظ (هارتسهورن -1935) ان الجغرافيا، هي تهتم بدراسة التباين في الظاهرة السياسية من مكان الى اخر وتداخلها مع التغيرات التي تحدث في ظواهر سطح الأرض الأخرى وخاصة في المكان الذي يقيم فيه الانسان.²

وهو تعريف أعيدت صياغته عام 1954 على انه دراسة للاختلافات او التشابهات المساحية في المنظور السياسي كونها جزءا من الاختلافات او التشابهات الكلية المساحة، وتتضمن تفسير الاختلافات المساحية من المنظور السياسي وعلاقتها بالتغيرات المساحية الأخرى سواء أكانت طبيعية او بيولوجية أو ثقافية.³

ومما سبق يمكن القول ان تطو الجغرافيا السياسية مر بثلاث مراحل

• مرحلة الحتم الجغرافي وأثره على العلاقات السياسية.

• مرحلة الدولة ككائن حي و الجيوبولتيكا

• مرحلة دراسة الوحدات السياسية

المرحلة الأولى: الجغرافية السياسية في ظل الحتم الجغرافي:

ومن أعلام المرحلة أرسطو وأفلاطون وسترابون في العصور الوسطى والحديثة، فقد تناول أرسطو في كتابه عن السياسة فكرة الدولة المثالية، حيث أوضح أن أهم عنصرين في هذه الدولة هما السكان وموارد الثروة، وأن العلاقة بين الاثنين هي التي تحدد قوة الدولة كما تحدث عن عاصمة الدولة وضرورة أن تجمع بين الحصانة والدفاع من ناحية، وخدمة إقليمها من ناحية أخرى، وعالج أرسطو قوة الدولة العسكرية، وكافة وظائف الدولة، كما اهتم بالحدود السياسية.

1 خليل حسين. مرجع سبق ذكره، ص 317

2 المرجع السابق، ص 318

3 فايز محمد العيسوي، الجغرافيا لسياسية المعاصرة، مرجع سبق ذكره ، ص 16

وقد سيطر الحتم الجغرافي على أفكار الجغرافية السياسية خلال تلك المرحلة، حيث كان يتم تفسير الظواهر الجغرافية السياسية بظواهر طبيعية، فقد كانت كتابات أرسطو حتمية، ركز فيها على حتمية تأثير الموقع الجغرافي والفلكي وما يرتبط بهما من ظروف مناخية تؤثر في السلوك السياسي للإنسان، وتشابهت أفكار أفلاطون مع أرسطو، أما إسترابون فقد حدد بقاء الدولة الإمبراطورية بوجود حكومة مركزية قوية وحاكم قوي.

أما عبد الرحمن بن خلدون الذي قال عنه الأوروبيون أنه أول مكتشف بطبيعة البحث الجغرافي وميدانه فلم يتسم نهجه في الجغرافيا السياسية بالحتم الصارم، وقد أضاف الكثير إلى الفكر الجغرافي السياسي في مقدمته الشهيرة، ويعتبر هو واضع الإطار العام الذي عرف من بعده بدورة حياة الدولة، وتحدث بن خلدون عن عوامل قيام الدولة وهرمها وسقوطها.¹

وفي أعقاب عصر النهضة انتعشت الدراسات الجغرافية السياسية في أوروبا ، ويمكن أن نلمح ذلك في كتابات بودين ومونتسكيه ، وقد اتسمت كتاباتهما بالحتمية البيئية ، حيث ذكر بودين أن الظروف المناخية والطبوغرافية للدولة هي التي تحدد ملامح شخصيتها القومية ، والتي تؤثر بدورها في التركيب السياسي للدولة ، أما مونتسكيه فقد اعتقد وجود علاقة سببية وثيقة بين المناخ والحرية السياسية والعبودية واقترح نموذجاً جغرافياً سياسياً حتمياً مؤداه أن الديمقراطية و الحرية تتزايد بالبعد عن خط الاستواء كنتيجة طبيعية لانخفاض درجة الحرارة بالبعد عنه ، وعليه فإن المناخات الدفيئة هي قرينة الحكم الاستبدادي والمناخات الباردة هي قرينة الحرية والعدل ، ولم يختلف رايتير عن سابقه ، حيث أشار إلى العلاقة بين الحضارة وظروف البيئة الطبيعية.²

المرحلة الثانية: هيمنة الفكر الجيوبولوتيكي:

لا يعتبر فردريك راتزل هو رائد هذه المرحلة فحسب ، بل إنه المؤسس الحقيقي للجغرافية السياسية الحديثة وهو أول من أطلق عليها هذا الاسم ، وقد شبه راتزل الدولة بالكائن الحي ، وأوضح أن الدولة إما أنت تنمو أو تضمحل وتموت لأنها لا تستطيع أن تبقى ساكنة .

1 المرجع السابق، ص 17

2، المرجع السابق الصفحة نفسها

وقد تأثر راتزل في ذلك بمبدأ دارون في الانتخاب الطبيعي والبقاء للأقوى، وظهور مدرسة الداروينية الاجتماعية SocialDarwinism التي أكدت على التشابه بين المجتمعات البشرية والكائنات الحيوانية، كما تأثر كذلك بالحنم الذي سيطر على المدرسة الألمانية خلال القرن 19، وتتو الدولة من وجهة نظر راتزل بالاستيلاء على مساحات جديدة من أراضي الغير، وهو ما يعرف بمبدأ التوسع الإقليمي، وعلى الدولة أن تقوم في أعقاب الاستيلاء على المساحات المضافة من أراضي الدول المجاورة، بدفع سكانها إلى هذه المناطق لإحكام سيطرتها عليها ودمجها في نسيج الدولة تمهيدا لبدء دورة توسعية جديدة.

وبناء على ما سبق فإن حدود الدولة قابلة للزحزحة والحركة من مكانها، فهي كجلد الكائن الحي، الذي يتمدد بنموه، وينكمش باضمحلاله، وتظل الدولة تتوسع حتى تصل إلى حدودها الطبيعية، وأن الدولة تظل تتمدد طالما لا تواجه مقاومة خارجية.¹

ورأى راتزل أن توسع الدولة يأتي عن طريق التوسع الديني والنشاط التبشيري والتجاري والسياسي والعسكري، وهو يرى أن للتوسع التجاري الأثر الأعظم في توسع الدولة، وأنه يسبق التوسع السياسي، أي أن العلم يرفرف سياسيا بعد التوسع التجاري، وكل طريق تجاري يمهد لنفوذ سياسي لاحق.

ويلاحظ أن الجغرافية السياسية على يد راتزل حتمية أيضا، فقد آمن راتزل بحتمية الصراع من ناحية، كما جزم بأن موقع الدولة ومساحتها ومناخها والتضاريس والغطاء النباتي والتربة لها جميعا تأثيرا كبيرا على الحياة السياسية للدولة، هذا على الرغم من أنه عاصر الثورة الصناعية التي غيرت نظرت الإنسان إلى علاقته ببيئته الطبيعية تغييرا جوهريا. وقد أرسى راتزل المفهوم الجيوبولوتيكي الألماني المعروف باسم المجال الحيوي، والذي عرفه بأنه المنطقة الجغرافية التي تنمو فيها بوصفها كائنا حيا.

المرحلة الثالثة: دراسة الوحدات السياسية:

فقد ركزت على دراسة الوحدات السياسية وفي مقدمتها الدولة، ومن أعلام هذه المرحلة وتلي هارتشهورن وجوتمان ، فقد أسهم وتلي في وضع إطار نظري للجغرافيا السياسية ، حيث رأى أنها تهتم بدراسة اختلاف الظواهر السياسية من مكان إلى آخر على سطح الأرض ، وتأتي الدولة في مقدمة هذه الظاهرة. ورأى هارتشهورن في كتاباته الأولى أن الجغرافية السياسية هي دراسة الوحدات السياسية ويتضمن هذا المنهج

1 عدنان الصافي. الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر. مرجع سبق ذكره، ص 28

وصفا تحليليا لعناصر الدولة، وبدأ بعد ذلك يركز على وظائف الدولة حيث ذكر أن كل دولة تحتوي على عوامل الوحدة وعوامل التنافر معا.

أما جوتمان فقد أضاف فكرتين هما الحركة والاكولوجرافيا ، فالحركة تتضمن وسائل النقل والمواصلات وانتقال الأشخاص والسلع والأفكار ، أما الاكولوجرافيا " الثبات " فهي القوة المضادة للحركة وتشمل قيم الماضي ووجهات النظر الاجتماعية. وكانت الجغرافية السياسية في بادئ الأمر تدرس أثر البيئة الطبيعية (الموقع - المساحة - الشكل - التضاريس - المناخ - الغطاء الحيوي) على السلوك السياسي (الأقوال - القرارات - الأفعال) للدول، وبذلك اتسمت هذه النظرة بالحتم الجغرافي. وكرد فعل لهذا الاتجاه ظهرت مدرسة مناوئة للحتمية، رأت أن الجغرافية السياسية هي عبارة عن دراسة تأثير السلوك السياسي على اللاند سكيب الطبيعي والبشري، ثم سرعان ما تغلب الاتجاه الاحتمالي، الذي يرى أن الجغرافيا السياسية هي دراسة التأثير المتبادل بين الظواهر الجغرافية من ناحية والظاهرة السياسية من ناحية أخرى

ويرى فريق آخر أن الجغرافية السياسية هي التحليل المكاني للظاهرة السياسية، أو بعبارة أخرى دراسة الأبعاد المكانية للسياسة، بحيث تصبح أي ظاهرة في المكن موضوعا من موضوعات الجغرافيا السياسية طالما كان لها بعدا مكانيا. أي ظاهرة في المكن موضوعا من موضوعات الجغرافيا السياسية طالما كان لها بعدا مكانيا.¹

المطلب الثالث: عناصر الجغرافيا السياسية الاساسية

الجغرافيا السـياسية (geopolitics) تنتمي للعلوم الإنسانية، وهي علم واقعي يتخذ على علقهممة تتمثل في تحديد أهداف الجغرافيا السياسية الطبيعية والإنسانية الموجودة فيما وراء المظاهر والتي تكيّف الاختلافات الاستراتيجية للاعبين الدوليين في ساحة الجيودولوجية والسـياسية والاقتصادية العالمية. باقتضاب، تسعى الجيوسياسية إلى إبراز الخصائص المخفية للسـياسات وتصلها بالسياسة العالمية بـخطاب خاص يثقافسي مرتبط بالجغرافيا. ولا تزعم الجيودولوجيا خطابها يمثل "حقائق" وإنّما تراه خطابا يقدّم حقائقها هي. وبعبارة أخرى هي تسعى لمعرفة الجيوسياسية والمؤسسات وممارسات الحكم، أي أنّها تعتبر إنتاج الخطاب

¹ عدنان الصافي. مرجع سبق ذكره ، ص 28

الجيو سياسية عمليةً سياسيّة ذاتها في أيّ كجزء من الس ————— سياسات الموجودة. بالرغم من ارتباطها بالسّياسة تسعى إلى أن تكون مستقلة وثّة عوانتها السّياسيّة لكنّها مذوّجت استعملها رجال السّياسة ولا زالت حتّى اليوم خاضعة للسّياسة وتطوّر خفلة للسّياسة ومنظّمها وواضع مفاهيمها الأساسيّة ومبادئها العامّة يستعملون من طرف اللّا عيليند الين. ويقوم هذا العلم على جملة من المفاهيم يفوق عددها العشرين لكنّ ————— سيّ سأل عرض، هنا، أهمّ المفاهيم الرئيسيّة فقط:

الصّد راعويّة: conflictualité

✓ المساحيّة أو الفضاءيّة: Spatialité

✓ . الحدود والحدود: Limites et Frontières

الصّد راعويّة للصّد راع من أجل المساحات والفضاءات الجغرافيّة

هنا الصّد راع ضروري، في رأي المنظّمين، لكنّهم ————— من البلدان المتصارعة من الوصول إلى الموارد التي هي موضوع ————— منافس والاحتلال أحيانا. وهكذا فإنّ الصّد راع على المياه، على سبيل المثال، ————— على السيطرة على الشّواطئ والأنهر والممرّات والمعابر والجبال والمضائق مثل مضيق هرمز ومضيق جبل طارق والقنوات مثل قناة السّدّ ————— حويس وقناة بناما وعلل ————— حرق المؤدّة إلى الهند وعلى المحيطات أيضا ————— السيطرة على المساحات والمناطق فليش راق الأوسط،¹

مثال ————— من القنّ ح ————— بموارد المياه: استيلاء إسرائيل على الجولان ————— منها من تلبية ————— لثين أو أكثر من احتياجات المائيّة ————— تركيا بمصادر دجلة والفرات وبذلك ————— بحكميّة المياه التي يحملها ————— هيران لسوريا والعراق ————— الصّد راع من أجل بسط الهيمنة الإيديولوجيّة والأثنيّة القوميّة ————— متجذّر ————— رويج هويّة ————— تجعل البلد منتما لمجموع جغرافيّة من الأفكار ويجعله إيمانه بتلك الهويّة يسعى إلى بسط نفوذ ————— الإيديولوجيا تصوّر ————— ————— الأحسن والأرقى أو أنّ شعبه شعب مختار أو ينتمي لعرق مقدّس. إلّا أنّ الصّد راع الإيديولوجي والقومي والأثني ————— يغطّي، في الحقيقة، المصالح الحقيقيّة التي تطمح إليها البلدان عبر الإستراتيجيا.

¹ عز الدين بن عثمان، مدخل إلى علم الجغرافيا السياسيّة ومفاهيمها ومراحلها الرئيسيّة. موقع الحوار المتمدن.

المساحيّة أو الفضاءويّة:

المساحيّة تشير إلى الأراضي والمساحات الأرضيّة والبحريّة حسب المفهوم الجيوسياسي للأرضيّة — قليديّة وهو الفطلجويّ والفضلخارجيّ الذي يلمتّ بصلفالأرضويّة (الفعليّة) لهذا وع من المساويّ يسمّى، في الجيوسياسة الأرضويّة الخاصّة تلكه المنطقة دخ — ل للاعبين "الما بيري قوميّ" ينويّ أيضاً الأرضويّة الافتراضيّة "أخي" لية. ولا زالت إلى حدّ اليوم لأرضويّة الكلاسيكيّة مفهوم أساسيّ أو إن كان الفضلأرضي والفضلخارجيّ قدّ خذا مكانهم مع ثولات صالات صالات صالات لاسكيّ لكل بلد له أرض أو طبيعيّة تمثّل لأرضويّة الكلاسيكيّة وفضليّة لأرضويّة الافتراضيّة يمكن أن تستعمل لثرائلوصدّ واريخ والأقمار الاصطناعيّ وكلّ من يسيطر على الأرضويّة الافتراضيّة تكون له الغلبة في كلّ صراع. ويمكن فهم هذه نقطة بسهولة: القوى العظمى اليوم لم تعد تنظر إلى الأرضويّة على أنّها مجرد المساحات الجغرافيّة لقطّ بيّة بل جعلت لها مستويات أخرى؛ الفضاء الذي تستعمل لثرائلوصدّ واريخ وكذلك الفضلخارجيّ الذي تستعمله الأقمار الصّ ناعيّ ولصّدّ واريخ العابرة للقارات أيضاً.¹

والأرضويّة مرتبط بالهويّة القوميّة التي هي منظومة مزيّة تشمل الأمجاد الماضية وذاكرة يملأها — — — — — الأراضي القديمة التي كانت تنتمي للدول الأمويّة أسّ ف على ضياعها وكذلك توق إلى استعادتها أو الحصول على أراضي جديدة أو المطالبة بأراضي كانت تابعة للأوطلة — — — — — وتقع تحت سيطر الدول المجاورة أو غيرها. وكلّ أمّ لها مطالب أرضويّة أو تواجه مطالب أرضويّة من دول منافسة. وقد تكون الأرضويّة مقبولة من قبل القوى المجتمعيّة — — — — — صراع في الدّ والأمّ — — — — — الواحدة عندما يكون البلد متعدّد الأعراق، تعدّد الث — — — — — قافات فبعظاً أخية قد تطالب بالأراضي وبالإنفصال بها الهويّة القائمة بالقوّة على الأرضيّة (المساحة، الفضاء) يستعملها دعا للقوميّة في شذّ العزائم وفي استقطاب المقاتلين اليقين — — — — — الرئيسيّ لممارسة السّ لطة وكذلك في استقطاب المتعاطفين والمؤيّدات أخية بين الخارجيين والأمّ — — — — — إذا وكذلك مفهوم الدولة الأمّ — — — — — (Etat-Nation) لهذا لأن نوعاً من جريبلأرضويّة (idéalisation) من خلال بناء ملحمة قائمة على الهويّة وتقديس الأرض بهدف جعل الطّ اقات الموجودة.

أمّ — — — — — الأرضويّة لفضائيّة خاصّة منها الفضلخارجيّ فإنّ القوى المهيمنة اليوم هي الأقدر على استعمالها حكّ م بها بدرجات متفاوتة وتتوقّل — — — — — إلى استعمالها بنجاعة لأغراض عسكريّة وميذّة. لهذا السّ بب تعمل القوى العظمى على استكشاف الفضلخارجيّ وليس للبحث عن الحياة داخل أو خارج — — — — — ظام الشمسيّ كما ترعّف إمكانيّة اكتشاف حيلتطوّر أو غيومتطوّر على كوكب ما غير الأرض إمكانيّة ضئيلة جدّاً إن لم تكن

¹ عزالدين بن عثمان، مدخل إلى علم الجغرافيا السياسية ومفاهيمها ومراحلها الرئيسية. مرجع سبق ذكره

منعدمة. وفي الوقتلواً أن ما زالت المساحة الخارجيّة إمكانيّة للتبليّة حكم ————— للأرضويّة الكلاسيكيّة إنّ التـ حكم ————— م بالفضللخارجي ————— ليسوتطوّر إلىحدّ الآن. الاستيلاء علىالأرضويّة الفضائيّة ————— من مراقبة الآخرين والفتن ————— نصّت عليهمك ————— من الهجوم عليهم وتوجيه ضربات إليهم. وهذه المظلموقوف ————— رة لدى بعض البلدان فقط تجعل الآخرين يلجؤون إلىالتـ مويه على الأرضالـ ضليلوا إخفاء الأهدافالعسكريّة إلىالتـ. حكم ————— م بالفضاقو وتقو ————— ق يضعفانالأرضويّة الكلاسيكيّة خاصّة عندما تكون المساحاتالبحريّة والأرضيّة تسيطر عليها قوات معادية. إلاالتـ حكم ————— للأرضويّة الفضائيّة يستدالقي حكم ————— للأرضويّة الكلاسيكيّة¹.

إثر سقلا ————— للـ ————— وفيتيـ رمت روسيا من قاعدة بايكنورالكاخستانيّة وبذلك ————— ر برنامجها الفضائي ————— ؛ وهذا المثال يثبتأن السـ ————— يطرة على الفضاء تستدعليه ————— يطرة على الأرض. ويمكن أن نضرب مثالا آخر في هالـ ————— دد: الأملمت ————— حدة لا تأثير لها إلا بقدر موف ————— ره من ولاء للأممقويّة لأنـ ————— ها لا تملك مساحة أرضويّة أوفضائيّة تجعلقوّة تعادقو قو ————— دالـ ولة الأمم ————— ؛ وفي الحقيقة الأملمت ————— حدة لديها مساحاتفتراضيّة فقط. نفلسلـ ————— يـ ينطبق على رؤوس الأموالالسـ ————— لـ؛ رأس المالالسـ ————— لعة بإمكانهما أن ينتقلا في العالم بصفة قانونيّة أو غيرقانونيّة لكنهما لا تملكان، فيظل ————— العولمة، سوىأرضويّة افتراضيّة. وفي حقيقة الأمر ————— المساحاتوالأرضويّة تكونافتراضيّة ————— لية قبل أن تصبحأقعيّة. عنديلتقر ————— رأسمال أو شركةصنـ ————— لسلععيرّة بمكانمعير ————— فإنـ ————— هما يحتلان المكان وهكذا تصبحالأرضويّة واقعيّة.

الحدودالـ خم

لا يمكن أن توجد دولة من دون حدود (des limites). اليوم يبلغ عدالدول المنتمية للأمم ————— حدة 192 لكن ————— هذا العدد لا يشمل الفاتيكان وكوسوفو، التيستقل ————— ت عن سربيا حديثا، كملـ ————— لا يشمل طايوان، لاعتبارات سياسيّة، إلـ ————— ين تقبل ————— ها مقاطعة تابعة لها، ولا يشمل فلسطين المعترف بها كسلطوطنيّة من دون اعتبارها دولاً ————— ها غيرستقل ————— لة تاماموم ————— لك ————— فيه هوأن الحدود لها وظيفةسياسيّة فهي طوق تاريخيّا وتلعب دورا في المحافظة علىالاستقلاليّة. الحدودتتطوّر تاريخيّا وتتغيّر لـ ————— خم لتغيّر كما سنرى. وفي التـ ————— اريخ، عندما برزتالدولةالاسلاميّة كقوّة كبيرة لم تعتبرقيّة الأمم أمستخلـ ————— فة كما فعلرومان من قبل. الر ————— ومان اعتبروا ما بداخل حدودهم حصـ ————— ر وأسمو كل الأمم الموجودة خارجهابريّة؛ هـيليّ نـمليّة إضفاء القداسة على الحدود التي تساهم في الحفاظ على ————— عورالـويّة وتكريسه على أرض الواقع. المسلمون ربطوالامبراطوريّةالاسلاميّة بـلـ سلالة ————— ماويّة التي جاء بهلمحمد ————— ولذلك الكنـ وسـ ————— أيضا تقديسا للهويّة ————— له لم يكن قائما علىالعنصريّة أو اعتبارقيّة الأمم أمستخلـ ————— فة أوبريريّة. ومتكو ————— نتالدول الحديثة

¹ المرجع السابق

صار تقديس الحدود والأراضي مستندا إلى "عقومي" الذي يشمل القليل "نبذة" أيضا. وقد لعبت "طو" الذي حصل في علم وضع الخرائط دورا في إرساء الحدود.¹

أم أن "خوم" (frontiers) فهي حدود طبيعية "تتمثل" في عوائق طبيعية "تمتد" على الأعداء في أرض ما، وقد تكون بحارا ومحيطات وأودية وبحيرات وسبخات وصحاري وجبال وسلاسل جبلية. وتعتبر "خوم" حدودا طبيعية عندما تفصل بين شعوب تختلف من حيث اللغة والثقافة ومن حيث الأصول العرقية أو الفلجية "غات" التي تستعمل وفي الأديان التي بها تؤمن وتسمى "تخول" لها متاخمة أو "أطل" على الجانب من الأرض "لها" تابعة لطرف آخر. وتصلح "خوم" سياسية عندما تكون "تتمثل" في حدود فعلية تفصل بين بلدين أو أكثر وكثيرا ما تكون "خوم" محل صراع أيضا إذ قد "نظر" إليها على أنها حدود طبيعية وقد تسعى دولة ما إلى تجاوزها عندما "تتطلب" ما تابعة لتلك الدولة مقيمة فيما وراء "خوم". في هذه الحال تتطرد الدولة إلى "خوم" في إطار "قانوني" وتغفل المعايير والعوامل الجغرافية "بيعية". ما يجب أن "تذكر" أنه القارئ هو أن الحدود ليست بالضرورة "خوم" ليست بالضرورة "خوم" حدودا "أصلية" هي "معلم" لأن محتوياتها "ثقافية" وسياسية. على سبيل المثال كثير ما يستعمل الأوروبيون الحدود في تبرير رفض انتماء تركيكتهم "أوروبية" إذ يقال إن جزءا من تركيا فقط يقع ضمن حدود أوروبا أما البقية منها فتقع في آسيا. وفي هذا عودة إلى الاستقلال و"ماني" القديم: ما يوجد داخل حدود "خوم" الحضارة وما يوجد خارجها "تتخلل" فوالبربرية.

أم أن دور الحدود "تتمثل" في المحافظة على الاستقلالية كما قلت وعلى جدواها "فعلية" لها ونجاعتها. الدولة التي لا تستطيع الدفاع عن حدودها ليست دولة "تتقل" "بأنتم" معنى الكلمة. وفي إطار أرضيتها المحدودة بالحدود تطب "حق" الدولة قوانينها فإذا كانت تلك الحدود "خرق" باستمرار سواء من طرف دول أخرى أو من طرف عصابات تهر "البس" "لع" ورؤوس الأموال "له" يبطل الحديث عن نجاعتها "فعلية" للاستقلالية. الدولة المتصارعة تعمل على كسر الحدود ولا تعير الدولة الأقوى أهمية لحدودها "للضلة" — عيفة. إيران مثل احتل الجزر العربية "لأ" الدولة الإماراتية "دولة" لا تستطيع الدفاع عن حدودها. المغرب أيضا لم تستطع تحرير

سبقتها "حيلة" من الاحتلال الإسباني "لأن" لها ضعيفة وسوريا لم تستطع تحرير الجولان والأراضي التي تحتلها تركيا "لأن" لها ضعيفة أيضا.²

¹ المرجع السابق

² المرجع السابق.

المبحث الثالث: الإطار القانوني للمضايق الدولية

المطلب الأول: التعريف اللغوي والجغرافي بالمضيق الدولي.

التعريف اللغوي ورد في علوم اللغة أن المضيق يعني ما ضاق من الأمور والأماكن.

أما في الجغرافياتُ عرف المناطق التي يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة باسم المضائق التي هي في النهاية عبارة عن انكماش لمياه البحر المحصور بين جزئيين من اليابس. وبصيغة أخرى فإن المضيق عبارة عن ممر بحري يصل بين مسطحين مائيين ويفصل جزئيين من اليابس أو أكثر عن بعضهما. وقد يقل عرض المضيق ليصل إلى بضعة مئات من الأمتار مثل المضائق التركية بالقرب من استنبول. وقد يتسع عرضه ليصل إلى 32 كيلومتراً أو أكثر مثل مضيق دوفر بين بريطانيا وفرنسا، ومضيق بهرنج بين روسيا والولايات المتحدة، وتتنطبق القواعد الخاصة بالمياه الإقليمية والدولية على المضائق، فإذا كان عرض المضيق أكثر من ستة أميال (حوالي 10 كيلومترات) تصبح نصف هذه المسافة موزعة على جانبيه مياهاً إقليمية، والشقة المائية في وسطه تصبح مياهاً دولية¹ لو كان عرض المضيق ثلاثة أميال (حوالي خمسة كيلومترات) فإنه يصبح ميلهاً إقليمية صرفه، ويصبح للدول المحيطة به حق السيطرة عليه ويحدد نصيب كل منها من المضيق بخط يمر في وسطه.1

أما القانون الدولي فيعتبر الممر المائي مضيقاً دولياً إذا كان:

1. الأول: أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي.
 2. الثاني: أن يتم تكوينه بطريقة طبيعية، ومن ثم تخرج عن مفهوم المضائق القنوات التي يحفرها الإنسان، وقد تكون مياه تفصل بين إقليمين وتصل بحرين كحالة قناة السويس.
 3. الثالث: أن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الأرض،2
- أما المضائق فقد تم تقسيمها إلى نوعين:

1 عبد الحق الذهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة على موقع الحوار المتمدن العدد 1581 بتاريخ 14\06\2006 متوفر على الرابطة <http://www.ahewar.org/debat> تاريخ الزيارة 05\05\2014

2 عبد الحق الذهبي، مرجع سبق ذكره

الأول يخضع لاتفاقيات خاصة نظمت وضمنت حرية الملاحة فيها وفق شروط نظمتها تلك الاتفاقيات، ويشمل مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق والمضائق الدانماركية ومضيق البسفور والدرديل.

الثاني: يخضع للقواعد العامة التي استقر في القانون ويقرب عددها من 120 مضيقاً دولياً.

وقد أضاف الفقيه الفرنسي "شارل روسو Charles Rousseau" شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه، واصفاً المضائق من وجهة النظر الجغرافية بأدّها (كل الممرات البحرية المحصورة بين جزأين من الأرض مهما كانت التسميات المستعملة: مضائق، ممرات، قنوات مجارٍ مائية).¹

ويرى الفقيه الفرنسي "جلبير جيدل" المضيق من الناحية الجغرافية هو (ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي) موضحاً أن المضيق من الناحية القانونية هو (كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلى بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرتين أو بين جزيرتين أو بين مجموعة من الجزر).²

أما الأستاذ محمد حافظ غانم فقد عرف المضائق بأدّها "عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين" ²وسار في الاتجاه نفسه الأستاذ علي صادق أبو هيف مؤكداً بأن (الممرات البحرية هي تلك الفتحات. التي توصل بحرين وهي أما طبيعية وتشمل المضائق، وأما صناعية وتشمل القنوات).³

وعرفها الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأدّها (مياه تفصل إقليمين وتصل بحرين) وأن (الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق)⁴

ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية عادة، إذاً أن المضيق له صفة جوهرية هي أدّه (يصل بين جزأين من أعالي البحر وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية) ⁵

1 داوسام الدين العكلة مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد 27 - العدد الرابع-2011

2 داوسام الدين العكلة، مرجع سبق ذكره

3 محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة لقانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص 1070

4 علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، الطبعة 12 ص 455

5 عبد الحق دهي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

الاصطلاح الجغرافي يقصد به (ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة)، في حين أن مفهوم المضيق الدولي في الاصطلاح القانوني ينصرف إلى (كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار)، وبناء على ذلك يمكن أن نستخلص من هذا التعريف عناصر المضيق الدولي وهي (أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية، وأن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي، وأن يكون موصلاً بين جزأين من أعالي البحار ولا يهم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، وأن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية لسفن دول العالم. جميعها)1

مما تقدم نخلص إلى أن أهم ما يميز المضيق جغرافية هو أنه ممر طبيعي، لذا فهو يختلف في طبيعته عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية، ويتميز المضيق كذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ أنه يصل بين بحر عال وبحر آخر أو بين بحر عال وبحر إقليمي.2

المطلب الثاني: التعريف القانوني للمضيق الدولي.

من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداد لا يعد من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله. وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها.

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة 1930 أن المضيق الذي يزيد عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للملاحة الدولية إلا أن هناك استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي استخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية، وقد أخذ بعض الفقهاء بهذا المفهوم. لتعريف المضيق الدولي³

إلا أنه -في بعض الأحيان- لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني أو كليهما معاً لتعريف المضيق ولا بد من إضافة معيار ثالث ألا وهو المعيار الغائي أو الوظيفي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، لذا يذهب الفقه إلى تعريف المضيق وفقاً لهذا

1 عبد الحق دهيبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، مرجع سبق ذكره.

2 عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 100

3 عبد الحق دهيبي، مرجع سبق ذكره.

المعيار بوصفه ممراً مائياً ضيقاً يستخدم للملاحة الدولية بين جزأين من المجالات البحرية، ويشترط فيه أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها، وطبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق والبحار التي يصل بينها، والاسم الذي يطلق عليه، إذ إن المضائق التي تصل بين جزأين من البحار ولا تُستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية، لأنها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات، إلا أن تحديد درجة الاستعمال الكافية ليعد مضيق ما "دولياً" قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفتها.¹

وطبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن (ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار. ومستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء)²

بعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلته الاتفاقية بعد 29 نيسان/أبريل 1958 وكماتداد لتعريف المضائق فقهاً وثبت ذلك عرفياً عرفت المادة السادسة عشرة الفقرة "4" من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 4 1958 المضيق بأنه (الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية) ، وبعد تطور القانون الدولي للبحار طرأت تعديلات على تعريف المضيق الدولي بحيث أصبح أكثر شمولاً حيث عرفت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 المضائق الدولية بأنها (المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من . أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة) (2)

وفي ضوء ما تقدم من وجهات نظر فقهية وما استقر عليه العرف ونصت عليه الاتفاقيات يمكن: تقسيم المضائق إلى ثلاثة أصناف.³

الصنف الأول: المضائق التي يجعلها موقعها الجغرافي تصل بين أعالي البحار من جهة ومياه داخلية من جهة أخرى مثل مضيق كرتش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر زوف، وهذا الصنف من المضائق أما أن يقع كلياً في إقليم دولة واحدة، أو أن يقع المضيق ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل، ففي الحالة الأولى فإن المضيق بطبيعة الحال يقع ضمن إقليم الدولة الساحلية بوصفه جزءاً من بحرها الإقليمي، وبهذا تمتد عليه سيادة الدولة الساحلية كاملة ويطبق عليه في هذه الحالة نظام المرور البريء، أما في الحالة الثانية: فالمضيق لا يصل ولا يتصل بأعالي البحار ويطبق على السفن التي تجتاز المضيق قانون المرور

1 عبد الحق دهبى، مرجع سبق ذكره.

2 بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 81

3 قيس إبراهيم البدرى، الفتار للقانون الدولي للبحار، بغداد: دار الكتب، 2001، ص 8

البريء وفق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يكون المرور من جانبها لأن هذا الاجتياز هو مرور بريء في المياه الإقليمية.¹

الصنف الثاني:

المضايق التي تصل بين بحر إقليمي لدولة ما والبحار العالية، وفي هذه الحالة تطبق القاعدة العامة التي وردت في المادة السادسة عشرة الفقرة "4" الاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ويطبق على هذا الصنف من المضايق نظام المرور البريء، وفي تطور لاحق استتنت المادة الخامسة والأربعون (الفقرة 1) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 هذا النوع من المضايق مع عدا هذا الصنف من المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، غير أن النقطة (ب) من الفقرة "1" من المادة المذكورة قد أقرت تطبيق نظام المرور البريء على السفن في أثناء تجاوزها هذا النوع من المضايق وليس نظام المرور العابر، وكان لهذا الموقف من الاتفاقية . ضغوط ومواقف من قبل دول كثيرة.²

الصنف الثالث:

المضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أوبين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومثل هذا النوع من المضايق ينطبق على اجتياز السفن له لأغراض الملاحة. الدولية بكل الأنواع نظام المرور العابر.³

المطلب الثالث: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي:

اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفو* وهل يسمح بالملاحة فيه للسفن الحربية لبريطانية؟ علماً بأن هذا المضيق يقع بأكمله في أراضي ألبانيا ، وتتخلص وقائع قضية مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفيعتها على سفينتين حربيتين تابعتين لبريطانيا 4 في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 15 أيار/مايو 1946 ، ونتيجة لذلك بعثت الحكومة البريطانية مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في 2 آب/أغسطس 1946 موضحة

1 عبد الحق هبي، ، مرجع سبق ذكره.

2 محمد الحاج حمود، " النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز " وارد في المواصلات في الوطن العربي: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، 1985، ص 265

3 المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضائق، داحضةً بذلك وجهة نظر ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، ومؤكدةً عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، و متمسكةً بحقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تكون طرقاً للتجارة البحرية الدولية بين جزأين من أعالي البحار، ووجهت بريطانيا في نهاية المذكرة إنذاراً إلى حكومة ألبانيا بأنه في حال فتحت بطارياتها النار على أية سفينة من السفن البريطانية عند عبورها لمضيق كورفو، فإنّها ستعامل بالمثل وفي 22 تشرين الأول/أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيّتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان "سوما رينر" و"تولاك" لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بالأغام بحرية، وخلف الحادث 44 ضحية بريطانية، وفي 12 و 13 تشرين الثاني/نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغماً أخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا لفحصهما هناك حيث تبين أنّهما من صنع ألماني، كما أثبت التحقيق عبر شهادة الشهود الذين شاهدوا عملية زرع الألغام أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير.¹

وقد أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً وقد نظرت المحكمة في الموضوع بتاريخ 25 آذار/مارس 1948 بناء على اتفاق الطرفين وقررت في 9 نيسان/أبريل 1949 مسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن انفجار الألغام البحرية في المضيق، وما سببته من خسائر وأضرار لألبانيا لم تعلن عن وجودها، وهي ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية. وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ قانوني عام مفاده (أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها العسكرية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك فليس من حق الدولة الشاطئية أن تمنع. المرور في المضائق الدولية في وقت السلم)

كما عرفت المحكمة في حكمها المذكور المضيق الدولي بأنه (الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادةً لأغراض الملاحة الدولية)، وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في أن واحد هما الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه للملاحة الدولية، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك التي تصل بحراً عالياً ببحر إقليمي. وقد رجحت المحكمة العامل

1 عبد الحق دهبى، مرجع سبق ذكر

* تعد قضية مضيق كورفو أول قضية عرضت على محكمة العدل الدولية بعد إنشائها بتاريخ 25 مارس 1948، ويناقش مسألة مرور القوات البريطانية بمضيق كورفو نازعت فيه ألبانيا، وبريطانيا وحددت فيه المحكمة مبلغ التعويضات لبريطانيا،

الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف، فلم تشترط أن يكون المضيق طريقاً ضرورياً بين جزأين من البحر العالي وإنما يكفي أن يكون كذلك حتى وإن كان طريقاً مفيداً وربما بديلاً فقط. وبناء على الظروف والدفع التي أحاطت بالقضية توصلت المحكمة إلى أن القناة الشمالية لكورفو يجب عدها من صنف الممرات المائية الدولية، ولهذه الأسباب لم تقبل المحكمة ادعاء ألبانيا بأن حكومة المملكة المتحدة قد انتهكت سيادة ألبانيا بإرسال سفن حربية في المضيق دون إذن سابق من السلطات الألبانية. وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ قانوني عام مفاده (أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها العسكرية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك فليس من حق الدولة الشاطئية أن تمنع. المرور في المضائق الدولية في وقت السلم¹

¹ عبد الحق دهيبي، مرجع سبق ذكره

الفصل الثاني

مضيق هرمز في العلاقات الدولية

تمهيد:

يقول (ريموند أوشي) المحلل الاستراتيجي والضابط السابق في البحرية البريطانية بقوله: >>إذا كان العالم

خاتما فإن مضيق هرمز لؤلؤته <<¹

يعتبر معبر للتواصل والسلام، وجسر تسير فوقه التوترات والحروب. فيه تتصل وتتفرق المصالح الدولية. يغذي العالم بالدفء والطاقة، وتعتمد عليه أسواق البورصة والمال، إذا أقفل تنهار دول، ويهتز الاقتصاد الدولي. الأمن فيه هاجس للمشاريع المتعددة ولم يعد مسألة تخص دولة بل أصبح شأن دولي.

منذ القدم برزت أهمية مضيق هرمز كمعبر لا بد منه في حركة التواصل بين الشرق والغرب، وبقي كذلك حتى اكتشاف رأس الرجاء الصالح في أواخر القرن الخامس عشر. أهملته السياسة الدولية ولكنها لم تستغن عنه، ولم يكن بإمكانها ذلك، فهو أداة ربط لا بد منها بين الدل العالم القديم والعالم الجديد. واكتشفت القوى الدولية خيرات المضيق ومنطقته، وبدأ التنافس الاستعماري عليها يشتد ويقوى بين القوى الأوروبية. وبسبب الجغرافيا السياسية أصبح مضيق هرمز المركز الذي يغير سياسات الدول، ويؤسس لتحالفات جديدة، وينذر بتهديدات حروب مستقبلية، وتحوم حوله التحالفات والرؤى الاستراتيجية فتقترب الدول المتخاصمة أيديولوجيا لالتقاء مصالحها فيه، وتتباع الدول المتقاربة أيديولوجيا لابتعاد مصالحها في المضيق.

¹ جريدة الشرق الأوسط العدد 12086 السبت 06 صفر 1433 هـ 31 ديسمبر 2011

المبحث الأول: الوضع الجيوبولتيكي لمضيق هرمز:

المطلب الأول: التسمية والموقع الجغرافي

هرمز ومعناه في اللغة اللقمة وقيل هرمز هو خور من اخوار الهند وقيل هرمز، الهرمز والهرمزان والهارموز الكبير من ملوك العجم¹

اختلفت التسميات في مضيق هرمز فهناك من يرى بانه سمي بهذا الاسم لمدينة هرمز التي تقع على ساحل البحر وتسمى موع ستان وتقابلها في البحر هرمز الجديدة ومدينة جرون.

وكانت هرمز في الأصل أسما لمدينة عربية تعود الى القرن الثالث الميلادي بناها الملك اوريكشان على الساحل المقابل لجزيرة هرمز بالقرب من خور ميناب وعرفت بهذا الاسم منذ القرن السابع الهجري، القرن الثالث عشر الميلادي. فضلا عن ذلك سمي المضيق (مضيق هرمز) او (تتكة هرمز) بالفارسية او Strait of Hormuze بالانكليزية مشتق من كلمة فارسية محلية تعني النخلة ومازالت هذه الكلمة مستخدمة حتى اليوم².

وهناك من يرى بانه سمي بهذا الاسم نسبة لجزيرة (هرمز) التي تقع على مسافة 2 كلم من الساحل الإيراني³ بينما يذكر ان ما كان يسمى بمضيق هرمز كان يسمى في السابق مضيق السلامة وهو الأقرب الي الواقع التاريخي، اذ ان هرمز بعيدة كل البعد عن المضيق وهو أقرب ما يكون لجزيرة سلامة، ولذلك فالتسمية الصحيحة لهذا الممر المائي هو مضيق سلامة. لكن الشائع في الادبيات السياسية والتاريخية هو مضيق هرمز ويقع مضيق هرمز جغرافيا بين دائرتي عرض 25 و 27 درجة شمالاً وبين خطي طول 55 و 57 درجة شرقاً، ويصل ما بين الخليج العربي، وهو بحر شبه مغلق، وخليج عمان، وهو بحر مفتوح، وكلاهما يشكل لسانا بحري ا متصلا بالمحيط الهندي، تشرف إيران على ساحله الشمالي والشرقي، بينما تشرف سلطنة عمان على ساحله الجنوبي والغربي، بالإضافة إلى الإمارات العربية المتحدة التي تشرف على جزء بسيط من ساحله الجنوبي.

1 مجد الدين محمد بن يعقوب الفيروز ابادي "معجم القاموس المحيط" دار المعرفة بيروت لبنان. الطبعة الثانية 2007 ، ص 1348,

2 حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني-الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية العدد 82، ماي 2007.

3 صدقي يحي فاضل. دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعادة الملاحة في مضيق هرمز. الكويت ، دراسات الخليج العربي ، 1988، العدد 56 ، ص 149

يحد المضيق من الشمال والشمال الشرقي إيران وعمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لاراك وهينجام وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزاندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية مان، ويبلغ عرض الطريق إلى المضيق في خليج ع مان في الاتجاه الشمالي حوالي 30 ميلاً، وبضيق حتى يصل عرضه إلى 20,75 الشمالي لشبه جزيرة موزاندام،¹.

ويبلغ عرض المضيق 29 ميلاً بحرياً في اضيق موقع بين الكتل الأرضية بجزيرة مسندم والساحل الإيراني من الناحية الشمالية الشرقية عند جزيرة سرك وشمالاً عند جزيرة لاراك، من الناحية الشمالية الغربية عند جزيرة قشم. ويبلغ طول المضيق حوالي 40 ميلاً.

ويرى رمضاني أن المياه في مضيق هرمز هي أكثر عمقا علي الجانب العربي منها علي الجانب الإيراني ، ولهذا السبب فإن البواخر الداخلة الي المضيق من الغرب تبحر من موقع عمق مياهه (288) قدماً، ويبعد (12) ميلاً جنوبي شرقي دبا (Dobbah) و الي مسافة (55) ميلاً علي بعد (9) اميال جنوبي غربي جزيرة القوين (Quoins) ، ثم تواصل البواخر سيرها بين هذه الجزيرة و جزيرة توكل (Tawakul) و حيث تبدأ منطقة عرضها ميل واحد تفصل بين خطي سير البواخر ، و قد تم تحديد منطقة الفصل هذه في الجزء الجنوبي من مضيق هرمز ، لذا فإن البواخر الداخلة الي المضيق شرقاً تحافظ علي مسار شمالي منطقة الفصل هذه ، اما السفن التي تبحر غرباً فإنها تحافظ علي الاتجاه الجنوبي في مسارها².

ولكن ضحالة مياه المضيق وانتشار الجزر والنتوءات الصخرية في مجاري الملاحة أضحت تشكل عائقاً طبيعياً أمام حركة سفن الشحن وناقلات النفط مما تجعل المضيق معرضاً للإعاقة عن طريق زرعة الألغام فيه³.

المطلب الثاني: نبذة تاريخية

يوجد في العالم حوالي (43) مضيقاً مائياً تجوبها السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة، ومضيق هرمز واحد من أهم الممرات المائية في العالم ونظراً لموقع المضيق الاستراتيجي لم يستطع الإفلات من الأطماع الاستعمارية وصراع الدول الكبرى للسيطرة عليه.

¹ عبد الله شاكر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006/9/4.

² ر.ك.رمضاني. المصدر السابق ، ص 16-18

³ علي حسين علي. إمن الخليج، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الي كلية القانون و السياسة ، جامعة بغداد: 1982، ص 200.

ولقد كانت يران تسيطر على المضيق قبل الفتح الإسلامي، ثم استولى عليه العرب عام 1100 م، ثم استعادته إيران عام 1262 م، في القرن الثالث عشر الميلادي¹ و في عام 1507 م وقع هذا المضيق تحت سيطرة البرتغال² وفقد أبحر في ذاك العام القائد ألفونسو دي البوكيرك ليتسلم منصبه الجديد كنائب لملك البرتغال في الهند، وبعد النجاح الي حققه البوكيرك في تثبيت الوجود البرتغالي في الهند، كان من بين النقاط الأساسية التي حددها لتكون قواعد البحار الشرقية، يكون من خلال سيطرته على هرمز للسيطرة على منافذ الخليج العربي³).

ووضح البوكيرك خطته لتوسيع ذلك النفوذ وأعلن الحرب على ملكة هرمز عام 1507م حتى تمكن من السيطرة عليها، واجبر حاكمها على التسليم وان يصبح تابعها" لملك البرتغال، وان يدفع ضريبة سنوية، وان تكون للبضائع للبضائع البرتغالية مكان الصدارة في بلاده⁴

واستمرت سيطرة البرتغال على مضيق هرمز حوالي 100 عام، واستقرت ثقافتهم لفترة طويلة من الزمن، وكان لها تأثيرها الكبير على سكانها الا ان المضيق شهد خلال تلك الحقبة تدهورا" في أوضاعه العامة نتيجة لسيطرة البرتغاليين على مقدراته الاقتصادية من دون أي تدخل واضح وملمس من قبل ملوك هرمز. ولكن الشاه عباس الأول وبعد توليه لحكم الدولة الصفوية. استطاع إعادة هذا المضيق للسيطرة الفارسية عام 1621م بمساعدة القوا الإنجليزية،

بعد اندلاع حرب بين البرتغاليين من جهة والانكليز من جهة أخرى. وبذلك تمت السيطرة على المضيق بصورة كاملة من قبل الانجليز بعد طرد القوات البرتغالية وتحرير اجزائه منهم في عام 1622م.⁵

ويبدو انه كان وراء قدوم البرتغاليين للسيطرة على مضيق هرمز هدفين أولهما: هدف التبشير بالمسيحية في الشرق الأدنى والهند،⁶ وثانيهما: هدف تجاري، فقد كان لدافع اقتصادي دفعا" أساسيا" من دوافع حملات البرتغاليين على هذا المضيق وانصب اهتمامهم على التجارة بهدف ترويج بضائعهم، لكون المضيق يتمتع بمركز تجاري في

¹ يحي حلمي رجب. الخليج العربي والصراع العربي المعاصر، لندن، المطبوعات دهام موسى الطبعة الأولى 1988 ص 4

² حيدر عبد الرضا حسن التميمي. مملكة هرمز (1500م _ 1622م) رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى كلية الآداب البصرة 2004م، ص 34

³ حيدر عبد الرضا حسن التميمي. مملكة هرمز (1500م _ 1622م) مرجع سبق ذكره. ص 35

⁴ سلمي عدنان محمد. مضيق هرمز الوضع الجيوبولتيكي والصراعات الإقليمية. بغداد مركز دراسات الخليج العربي 2009م، ص 98.

⁵ صبري فارس الهيتي. الخليج العربي دراسة في الجغرافيا السياسية. العراق، 1981 منشورات وزارة الثقافة، الطبعة 2، ص 35

⁶ صحيفة البيان. العدد 38، مصدر سابق، ص 1

الخليج العربي، وبسبب تلك الأهداف ابدى البوكريك اهتمامه بالمضيق، فقد كان يرى ان محاولته الاستيلاء عليه، يمكنه من السيطرة على طريق الخليج العربي بأكمله، وبذلك سيجني أرباحاً كبيرة.¹

وهكذا بقي مضيق هرمز طوال القرن السادس عشر، يتبوأ مركز الصدارة في النشاط البرتغالي الاقتصادي وهو مركز تجاري في منطقة الخليج العربي. وكان الخليج العربي حتى القرن السابع عشر يلعب دوراً مهماً وبارزاً على الصعيدين الإقليمي والدولي عبر هذا المضيق والذي أسهم في تنشيط التجارة وفتح أبواب المنطقة للبرتغاليين ثم لسائر الدول الأوروبية وخصوصاً بريطانيا، وبذلك انتشرت الشركات الغربية المتنافسة التي دخلت بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شؤون البلدان الواقعة على الشواطئ الخليج العربي لتأمين خطوط الملاحة فارضة الاحتلال من جهة وتدخل في صراع مع الفرنسيين و الهولنديين لسنوات طويلة من جهة أخرى فضلاً عن صدامها مع البرتغاليين ابتداء من عام 1581 م ، فكانت النتيجة ان تعقد بريطانيا مع ايران سمحت بموجبها القوات البريطانية باستخدام مسقط عام 1891 للهدف نفسه ، و بذلك ضمننت السيطرة على تلك المنطقة ² .

ومذ اعلان بريطانيا انسحابها من الخليج العربي عام 1971 م، استفاد نظام الشاه من ذلك الانسحاب ليسرع في بناء قواعد عسكرية تشرف على مضيق هرمز ولتعزيز قدراته العسكرية وخصوصاً البحرية منها وقام الشاه أيضاً باحتلال الجزر العربية الثلاث (أبو موسى - طناب الكبرى - و طناب الصغرى) وذلك في عام 1971م، ولكون هذه الجزر تقع على مدخل مضيق هرمز فقد اعتبرها الشاه مهمة لأمن إيران.

ويرى روح الله رمضاني في كتابه " الخليج العربي ومضيق هرمز " ان إيران وعمان هما الدولتان الوحيدتان في الخليج العربي التان تتاخمان المضيق، كما ان ايران وحدها هي التي تملك الإمكانيات العسكرية للمحافظة على الأمن العام، و ضمان سلامة الملاحة الدولية في المنطقة³. فإيران ترى امناً اقتصادي والسياسي والعسكري يبقى مرتبط ارتباط وثيق ومباشر بأمن مضيق هرمز وذلك لان المضيق يربط إيران ببقية المحيطات العالمية ومنه يخرج النفط الإيراني الى كل من أوروبا الغربية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية و غيرها من الدول المستهلكة ، فان النقل النفط الإيراني لا يتم الا عن طريق البحر و عبر هذا المضيق هذا فضلاً عن تأثير المضيق عن على اقتصاد ايران و مصالحها السياسية و امنها الإقليمي في منطقة الخليج العربي و المحيط الهادي ، مما دفع نظام الشاه الي تطبيق استراتيجية و اتخاذ دور الشرطي في الخليج العربي ، و اذا

¹ سالم مشكور . نزاعات الحدود في الخليج، معضلة السيادة والشرعية، بيروت، مركز الدراسات والبحوث الاستراتيجية والبحوث

والتوثيق، ط 1 1993

² فادي فرحات مضائق المنطقة العربية الاستراتيجية بين شهية الاستعمار واطماع إسرائيل. لبنان، 2003 مجلة الوحدة الإسلامية ، العدد 21 ، ص 5

³ ر.ك.رمضاني: الخليج العربي و مضيق هرمز ، ترجمة ، عبد الصاحب الشيخ ، بغداد، منشورات مركز دراسات الخليج العربي . السلسلة الخاصة، (75)1984. ص 159

كانت إيران تخشى ان تتمركز و تسيطر علي اطراف المضيق و خصوصا علي الشواطئ الشمالية العمانية , وبذلك تشكل تهديدا مباشرا علي امنها و علي عملية تصدير نفطها الي الخارج . واستمرت القوات الإيرانية بعد سقوط الشاه في تعزيز قواتها القتالية , في قاعدة بندر عباس المطلة علي مضيق هرمز وفي جزر أبو موسي - و طناب الكبرى و الصغرى داخل المضيق , كما ات الإنشاءات العسكرية في منطقة " شاه باهار " في المحيط الهندي و المتاخمة لحدود باكستان اتاحت الفرصة لإيران احكام رقابتها و سيطرتها علي امن المضيق و حرية الملاحة و العبور فيه .

الا ان سقوط الشاه وغياب البديل الإقليمي لدوره في الخليج العربي قد دفع الولايات المتحدة الي تصعيد تواجداتها العسكري حول الخليج العربي بهدف حماية وضمان تدفق النفط اليها و لحلفائها بغرب أوروبا و اليابان , و ابعاد النفوذ السوفياتي في المنطقة,¹

المطلب الثالث: دراسة في أهمية مضيق هرمز مقارنة مع المضائق الأخرى

1) مضيق باب المندب

مضيق باب المندب عبارة عن نقطة انقطاع حاد لليابس بواسطة مياه البحر نتج عنها اختناق الشريان البحري في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر وهذا البحر هو في النهاية جزء من الطريق البحري الداخلي الذي يربط بين الشرق والغرب. والطريق البحري الداخلي التقليدي يبدأ من ناحية الغرب بأوروبا الغربية إلى جبل طارق فالبحر المتوسط فقناة السويس فالبحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي إلى جزر الهند الشرقية فالصين ثم اليابان، كما تتفرع منه عدة فروع ثانوية إلى الخليج العربي والبحر الأسود وأستراليا وشرق أفريقيا. ومنذ ثلاثينات هذا لقرن طرأ تغير جوهري على مسار هذا الخط الملاحي، ما جعل منطقه الخليج بمثابة المركز الجديد للحركة الملاحية بين الشرق والغرب². ومن هنا فإن الطريق البحري الداخلي — يعني ذلك الطريق الذي يربط بالدرجة الأولى بين الخليج العربي شرقاً وأوروبا غرباً — عبر قناة السويس ، ويبلغ هذا الطريق حوالي 200 14 كيلومتراً ، وذلك فيما بين ستوكهولم على البحر البلطيق وعبدان على الخليج العربي يزيد هذا الطول إلى 17200 كيلومتر إذا أضفنا المسافة إلى بالتا على البحر الأسود .ويكتنف هذا الشريان (البحر العالمي) ما يقرب من ثمان نقاط اختناق رئيسيه بعضها مصطنع وأكثرها طبيعي هذه (المخائق) و ((المحابس)) تقيد حركة الملاحة وتضبطها على طول الطريق ، الذي يعد من أقصر وأسرع الطرق بين الشرق والغرب ،ودور هذه المخائق يمتد أيضاً ليشمل تشكيل نمط النقل البحري وتحدي مواصفاته خاصة فيما يتعلق بتأثيرها المباشر

1 محمد نجاته العبيدي. السياسة الخارجية الأمريكية في الخليج العربي. رسالة ماجستير، مقدمة الي المعهد العالي للدراسات القومية و الاشتراكية ، بغداد . 1982 ، ص، 26

2 حسين علي الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر (الموضع والموقع)، لبنان: . 1992 ، ط1، دار الفكر المعاصر، ص 196.

على نظام اتجاهات بناء السفن من حيث الحجم والغطاس اللذان تتوقف عليهما في النهاية طاقة استيعاب السفن وحمولتها¹.

وغالباً ما يؤدي ضيق السطح المائي عبر هذه المحابس إلى ارتفاع نسبي في كثافة حركة القطع البحري عبر هذا الجزء من البحر، الأمر الذي يترتب عليه سهولة مراقبة حركة السفن بل ومهاجمتها إذا أقتضى الأمر، ولا يسرى ذلك فقط على الملاحة السطحية بل يشمل أيضاً ملاحاة الأعماق، خاصة مع التطور الملموس الذي طرأ على وسائل الرصد والاستكشاف. والسيطرة على أحد هذه المخانق الثمانية يعني بالضرورة إمكانية التحكم والسيطرة في أجزاء أو بعض الأجزاء من الشريان البحري وهو ما أطلقنا عليه أسم السيطرة الاستراتيجية وكلما جنح الاختناق بموقعة نحو التوسط على الطريق كلما زادت قيمته الاستراتيجية وكلما اتسعت دائرة نفوذه وتحكمه في الطريق. وفيما يلي عرض موجز للخصائص العامة لكل من هذه المخانق الرئيسية وذلك إذا تتبعناها من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي:

(2) إختناق كييل :

يربط هذا الإختناق من الناحية القانونية بين بحار عامة، فهو يربط بحر البطليق وبحر الشمال، أما من الناحية الجغرافية فهو يعد بمثابة المنفذ الرئيسي لبحر داخلي. وإختناق كييل عبارة عن إختناق إصطناعي عبر الأراضي الألمانية وجاء اصطناعه بغرض توفير ما يقرب من 960 كم، هي جملة المسافة التي يستغرقها الدوران حول شبة جزيرة الدانمرك عبر مضيق سوند. ويبلغ طول هذه القناة حوالي 102.2 كم، بينما يبلغ العرض في المتوسط نحو 45. متراً. أما العمق فهو لا يزيد عن 11.2 متراً. أما الغاطس المسموح به فيبلغ 9 أمتار فقط، وعلى الرغم من أن العرض المسموح به لا يتجاوز 39.7 متراً والطول 313.2 متراً وبالرغم من كل القيود الملاحية إلا أن قناة كييل تعتبر من القنوات الملاحية التي تتميز بكثافة الحركة نسبياً، وعلى سبيل المثال فقد بلغ عدد السفن التجارية التي مرت بقناة كييل عام 1913 م حوالي 55.382 سفينة، زادت إلى 62.402 سفينة عام 1950 م وبصفة عامة فإن معدل تصريف قناة كييل يقدر بمعدل يتراوح بين 2000 إلى 2200 طن/24 ساعة².

(3) اختناق دوفر:

يربط هذا الاختناق بين البحار العامة لبحر الشمال والمحيط الأطلنطي وهو يعد من أهم مداخل المحيط الأطلنطي الأوروبية من الجهة الاقتصادية ويقع هذا الاختناق بين الساحل الجنوبي الشرقي لإنجلترا والساحل الشمالي لفرنسا. ويبلغ طول هذا الاختناق حوالي 40 كيلو متر بينما يتراوح العرض ما بين 44 كم بين رأس

1 فاروق عثمان أباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، مصر: 1987 الهيئة المصرية للكتاب، ص 24

2 عبد الزهرة شلش العتابي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب. مصر، 2008 مجلة التربية الأساسية، العدد 58، ص 215

كريس دونجتر وحوالي 33.6 كيلومتر بين دوفر وكالية. أما العمق فيبلغ في المتوسط نحو 27.8 متراً والقاع يتسم بصفة عامة بالانتظام حيث يتراوح بين 36 متراً و 19.6 متراً. وقد أكدت الدراسات الجيولوجية والجيومورفولوجية أن منطقة مضيق دوفر، وكذا النصف الجنوبي من بحر الشمال كانت معبراً أرضياً حتى أوائل البلاستوسين، ثم عمل ذوبان الجليد واختلاف منسوب سطح البحر على تشكيل مظهرها العام القائم ولذا فإن سواحل هذا الاختناق من النوع الغارق المنبسط الذي يتميز بعدم إنتظامها وكثرة تعرجها ومضيق دوفر من الممرات المائية الهامة من حيث كثافة حركة المرور، حيث يتراوح معدل تصريفه ما بين 3700 إلى 4626 طن / 24 ساعة¹.

(4) - مضيق جبل طارق:

يربط هذا الاختناق بين مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي العالية، وهو يعد المدخل الغربي لحوض البحر المتوسط ولكنه يكاد يكون المنفذ الرئيسي وأحياناً الوحيد للبحر المتوسط خاصة في تلك الفترات التي تتعرض فيها قناة السويس للإغلاق ويبلغ طول جبل طارق حوالي 63.3 كيلو متر تقريباً بينما يتراوح عرضه بين 46 كيلو متر (فيما بين الطرف الأغر شمالاً ورأس سبارتل جنوباً) وحوالي 14.40 كيلو متر (غرب سبته). وقاع هذه المضيق البحري يتميز بالانتظام على طول خط الوسط تقريباً ولكنه يصبح أقل إنتظاماً وأكثر وعورة بعيداً عن خط الوسط وبالقرب من الشواطئ. ويتراوح العمق ما بين 45 إلى 180 متر فقط. وهو بهذا يتفق تماماً مع طبيعة أصل مضيق جبل طارق، فقد كان أحد المعابر الأرضية الذي تربط أوربا وأفريقيا عبر مياه البحر المتوسط ثم اختفى على أثر الحركات الأرضية الذي تعرض لها حوض البحر المتوسط خلال البلايستوسين، وكان أغلب هذه الحركات من النوع الرأسي. ولا شك بأن عدم إنتظام القاع وكثرة النتوءات الصخرية بالقرب من الساحل يجعل مضيق جبل طارق ميدان صالح لعمل الغوصات حيث يمكنها أن تمر تحت غطاء ممتاز توفره لها النتوءات القاعية الصخرية.

هذا بالإضافة إلى وجود حطام كثير من السفن الغارقة في القاع واختناق جبل طارق يعد ضحلاً إذا قيس بالأعماق المترامية على جانبيه والتي تزيد عن 400 متر². ومن هنا فإن قاع هذا الإختناق يشكل عقبة بين البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي ويجعل لكل منهما خصائصه المميزة. فمياه البحر المتوسط تعتبر من الناحية الأوفيانوغرافية مياهاً حوضية فهي تتميز بارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الملوحة بها. ويظهر الإختلاف واضحاً في كتل المياه السفلية. ومضيق جبل طارق من الممرات المائية الأكثر أهمية في العالم

1 عبد الزهرة شلش العتابي، (مصدر سبق ذكره) ص 217

2 حسن أبو العينين، الأقباوغرافيا الطبيعية، القاهرة، دار المعارف، 1996، ص 387.

باعتباره المنفذ الرئيسي لحوض البحر المتوسط، وتتراوح طاقة تصريف هذا المضيق ما بين 5000.4000 طن/24 ساعة¹.

(5) إختناق صقلية:

ويقع بين جزيرة صقلية وتونس. وهو يربط بين مياه الحوض الشرقي والحوض الغربي للبحر المتوسط ، لذا فإن إختناق صقلية يبدو كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم في الحركة بين الحوضين بحيث أن إغلاق هذه الإختناق يعني احتباس السفن في أي من الحوضين وقطع خطوط الإتصال بينهما ، وإختناق صقلية شأنه في ذلك شأن إختناق جبل طارق يبلغ إتساعه في اضيق مسافة 128 كيلومتر ولذا فالشقة المائية واسعة بحيث يصعب على قوى البر غلقها، بينما يتراوح العمق بين 10 أمتار و 360متراً .

ولا شك أن مضيق صقلية أهم خط تقسيم في البحر المتوسط جعل حركة السفن المارة خلاله تتميز بكثافة عالية خاصة وأن البحر المتوسط يتميز بصفة عامة بكثافة حركة السفن المارة فيه. ويقدر هذا العدد يومياً بنحو 2500 سفينة تجارية تزيد حمولتها عن 1000 طن وحوالي 5000 سفينة صيد. ويتراوح معدل تصريف إختناق صقلية ما بين 2400 . 3000 طن / 24 ساعة².

(6) مضيق البوسفور والدرنيل:

مضيق البوسفور يربط بين مياه البحر المتوسط وبحر مرمرة أما الدردنيل فيربط بين مياه بحر مرمرة والبحر الأسود وكلاهما — بالاشتراك مع بحر مرمرة — يربطان بين مياه البحر الأسود والبحر المتوسط، وهم أيضاً من الضيق بحيث يمكن اجتيازهما بكباري عائمة. واختناق الدردنيل الذي يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة يبلغ طوله 57 كم بينما العرض يتراوح ما بين 6 كيلو متر و 6 كيلومترات. أما قاعه فمنتظمة وعميقه إذ يتراوح اتساعها ما بين 3 كيلو مترات في الجنوب وأقل من كيلو متر (681) متر بالقرب من إستانبول، ثم يعود العرض للاتساع عند المدخل الشمالي ويربط بين المضيقين بحر مرمرة الذي يبلغ طوله 240 كم.

وبالرغم من أن الدردنيل والبوسفور يربطان بين رقتين من البحار العامة إلا أنهما من المضائق التي جرى تنظيمها باتفاقيات خاصة. وقد أقرت معاهدة مونترو يوليو عام 1936 م مبدأ حرية الملاحة في المضائق التركية بالنسبة للسفن التجارية تحت أي علم أو بأي حمولة. أما بالنسبة للسفن الحربية فيشترط لمرورها إخطار مسبق ومن حق تركيا منع مرورها إذا كانت لدولة محاربة أو مهددة بالحرب. وأهمية المضائق التركية بالنسبة للاتحاد الروسي وجمهوريات آسيا الوسطى تنحصر أساساً في كونها المخرج الرئيسي لهما نحو المياه الدفيئة ، خاصة ، أن هذه المضائق تقوم بخدمة واحدة من أهم المناطق الصناعية والزراعية وهذه المنطقة هي جمهورية

1 حسن أبو العينين، (مصدر سبق ذكره) ص 388،

2 عبد الزهرة شلش العتابي (مصدر سبق ذكره) ص 218

أوكرانيا التي تعد من أهم أقاليم إنتاج القمح كما تنتج هذه المنطقة نحو 50 % من الحديد الزهر و40% من الحديد الصلب و35% من المنجنيز و33% من الفحم. وعلى الرغم من المضايق التركية تقوم بخدمة تركيا جزءاً والاتحاد الروسي كلياً إلا أن هذه المضايق تتميز بكثافة الحركة الملاحية وتتراوح طاقة تصريف هذه المضايق بين 1800 و2250 طن/24 ساعة¹.

(7) - قناة السويس:

وهو اختناق اصطناعي يربط بين جزئين من البحار المفتوحة وهما البحرين المتوسط والأحمر، وقبل شق هذه القناة كان كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر عبارة عن بحر شبة مغلق يحيطه اليابس لا يرتبط بالبحار والمحيطات إلا عن طريق ممر ملاحى طبيعى. فهو بمثابة مفتاح للحركة بين البحار الشرقية والغربية ويبلغ طول قناة السويس حوالي 186 كم وذلك فيما بين بور سعيد وبين بور توفيق بما في ذلك البحيرات المرة وبحيرة التمساح (40كم). أما العرض فيتراوح عند السطح ما بين، (180 — 200 متر) ويقل هذا العرض عند العمق 11 متر نحو 90 متر أما قاع القناة فهو رملي منبسّط ومنتظم ويبلغ العمق نحو 14.61 متراً أما الغاطس المسموح به لمرور السفن فلا يزيد عن 11.58 متراً².

ولقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في حركة النقل البحري العالمية تحكماً يكاد يكون كاملاً حتى أن ملاك السفن ظلوا - نحو قرن من الزمان تقريباً - يحجمون عن بناء السفن بغاطس يتجاوز حدود عمق مياه القناة وهذا تشير بنوع خاص إلى حركة نقل النفط عبر قناة السويس فالمسافة بين لندن والكويت عن طريق جنوب أفريقيا تبلغ 13437 ميلاً تنقص إلى 7488 ميلاً إذا أستعمل طريق قناة السويس. وقناة السويس تنقل 14% من تجارة العالم البحرية عبر البحر الأحمر فمضيق باب المندب. وقد عمقت ووسعت القناة بحيث تسمح بعبور أضخم ناقلات البترول في العالم بحمولة تصل إلى أكثر من 400 ألف طن³.

1 عبد الزهرة شلش العتابي، (، مصدر سبق ذكره) ص 218

2 نفس المصدر ص 218

3 نفس المصدر ص 220

المبحث الثاني: احكام المرور العابر في مضيق هرمز

المطلب الأول: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز

يفصل مضيق هرمز بين إقليمي دولتين هماً مانوا إيران، ويتراوح اتساعه ما بين 20 إلى 30 ميلاً بحرياً، لذلك فليّ مياهه تعتبر بحراً إقليمياً لكل من مانوا إيران، وتمارس كل منهما سيادتها على الجانب المجاور لإقليمها. كما يربط مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي تصل بين بحرين عامين هما بحر مان 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 وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وليس لنظام المرور البري.

وخلال مناقشة الأحكام القانونية للمضائق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وقبل التوقيع على الاتفاقية المذكورة أعلاه حدث صراع بين الدول الكبرى والدول النامية حول النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث وافقت الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة لجميع السفن بما فيها السفن الحربية والطيران، أما الدول المشاطئة لهذه المضائق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية وإخضاعها لنظام المرور البري الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات للتجارية دون السفن والطائرات الحربية التي يشترط لمرورها الإذن المسبق، إلا أن الاتفاقية اعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، وأوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق، وحقوق وواجبات الدول الساحلية المطلّة عليه، وتطبق هذه الأحكام على مضيق هرمز¹.

المطلب الثاني: التعريف بنظام المرور العابر

يعتبر نظام المرور العابر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل، وقد استخدمت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث

¹ المادة 36 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (التي تشير إلى تمتع جميع السفن والطائرات بحف المرور العابر في المضائق المعرفة في المادة 37)

لقانون البحار تعبير "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي سادت مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية¹.

وعرفت الفقرة الثانية من المادة 38 من الاتفاقية المرور العابر بأنه "ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق"²، وبموجب هذا النظام تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو حرية بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يُعاقب، بمعنى أن المرور العابر هو أن تمارس السفن والطائرات حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق، ولا يمنع ذلك من الدخول إلى الدولة الساحلية المطلّة على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدول، ولا يمس نظام المرور خلال المضيق النظام القانوني للمياه التي يتشكل منهو لا ممارسة الدول الساحلية المطلّة على المضيق لسيادتها ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

أما المادة 37 من الاتفاقية فقد حددت نطاق تطبيق نظام المرور العابر حيث أشارت إلى أن هذا النظام يُطبق على المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. وخلال المؤتمر الثالث لقانون البحار ناقشت لجنة الخبراء العرب التي تمّ تشكيلها لدراسة موضوعات قانون البحار ما أوصى به مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم 2978 لعام 1972 بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان.³

وخلال المناقشات برز رأيان:

الرأي الأول: يدعو للموافقة على نظام المرور العابر كما هو مقترح أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار،

الرأي الثاني: فقد طالب بالأخذ بنظام المرور البريء في هذه المضائق بما يترتب عليه من اشتراط الإذن المسبق بالنسبة لمرور السفن الحربية مع استبعاد الإشارة إلى نظام تحليق الطائرة لخضوعه لاتفاقية شيكاغو 1944.

1 إبراهيم العناني، قانون البحار، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، الجزء الأول ط (1) دار الفكر العربي، القاهرة 1985، ص 179.

2 لمادة 38 من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982.

3 قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 2978 الصادر بتاريخ 1972/9/13

وتجدر الإشارة إلى أن نظام المرور العابر لا يطبق على المضيق المشكل بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبين الرقعة الأرضية الرئيسة لهذه الدولة إذا كان موجوداً في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً للمرور بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية المحددة من قبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية فهذا النوع من المضائق يسري عليه نظام المرور البري،¹

المطلب الثالث: واجبات السفن أثناء مرورها في مضيق هرمز ومسؤولية الدول المشاطئة.

نظمت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واجبات السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر في المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز حيث نصت على ضرورة أن تمضي السفن والطائرات دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلة على المضيق أو سلامتها الإقليمية، وأي مخالفة لذلك تعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق المتحدة وعلى السفن المارة مروراً عابراً أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، وكذلك الأمر بالنسبة للطائرات في الجو، وأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.²

أما المادة 40 فقد نصت على عدم جواز قيام السفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي أثناء مرورها العابر في المضيق بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضيق.³

يتوجب على الدول المشاطئة لمضيق هرمز (إيران، سلطنة عمان) أن تُعِدَّ ن للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، ويجوز لها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري. ولا تميز هذه القوانين والأنظمة بين السفن الأجنبية، ولا يجوز أن يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة إنكاراً لحق المرور العابر للسفن، وعند قيام أي سفينة أو طائرة

1 عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، مصر، منشأة المعارف، الإسكندرية 1999، ص 142

2 المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 المادة 40 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

تتمتع بالحصانة السيادية بتصرف يخالف هذه القوانين والأنظمة تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية للمضيق نتيجة لذلك¹،

كما يتوجب على الدول الساحلية المطلّة على المضيق أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يحق لها إيقاف المرور العابر².

من خلال ما سبق يتبين أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تمّ اعتمادها في 30 نيسان/أبريل 1982 راعت ممارسة حرية الملاحة للسفن في الممرات المائية المستخدمة للملاحة الدولية، وحقوق الدولة الساحلية المطلّة على المضيق. وأنّ الدولة التي تخالف هذه الأحكام تتعرض للمسؤولية الدولية خاصة إذا ترتب على تصرف الدولة المطلّة على المضيق إعاقة الملاحة في هذه الممرات المائية الدولية، وقد يؤدي ذلك إلى تدخل مجلس الأمن الدولي المنوط به الحفاظ على الأمن الجماعي الدولي.

من جهة أخرى لم تكن الملاحة يوما عبر مضيق هرمز موضوعا لاتفاقية دولية أو إقليمية، حيث ظلت الملاحة البحرية عبر المضيق تخضع لنظام المرور العابر (الترانزيت) الذي لا يفرض شروطا على السفن مادام مرورها سريعا ومتوصلا، ولا يمثل تهديدا للدول المشاطئة للمضيق. ومن الناحية القانونية يدخل مضيق هرمز في نطاق المضايق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة للبحار وليس لنظام المرور البري. كما يتبين من ذلك، أن مضيق هرمز يقع بين أراضي دولتين هما إيران وعمان، وفي الوقت نفسه يربط جزأين من مياه البحار العالية وهي خليج عمان ومياه الخليج العربي، لذلك تنطبق عليه حالة المضيق الذي يقع بين أراضي دولتين فيكون في هذه الحالة خاضعا لسيادة الدول الساحلية واختصاصها بمقدار بحارها الإقليمية أو إلى الخط الوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق. ولما كان اتساع المضيق يراوح ما بين 20 و32 ميلا بحريا فإنه يقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية، ولكونه يربط بين جزأين من البحار العالية فإنه يخضع لمرور الملاحة الدولية، المرور العابر، دون الحاجة إلى أخذ إجازة مسبقة من الدولتين الساحليتين. وبذلك، يعد مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضايق الدولية التي تخضع لنظام المرور العابر الذي لا تحتاج فيه السفن، بما فيها الحربية، إلى إذن مسبق لعبوره.

1 المادة 42 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

المبحث الثالث: واقع الصراع على مضيق هرمز

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز

قال وزير الدفاع الأمريكي مورستال عام 1948 (بدون نفط الشرق الأوسط فان فرصة نجاح برنامج إنعاش أوروبا هزيلة الى اقصى حد)¹

لهذا شكّل مضيق هرمز منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً مما جعله رُصةً لأطماع الدول الكبرى، ومحوراً للصراع والتنافس بين دوله من جهة وبين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى. إذ يعبره أكثر من 40% من نفط العالم بمعدل 200-300 ناقلة نفط يومياً، أي ناقلة كل 6 دقائق في ساعات الذروة²، ويذهب هذا النفط باتجاه الشرق إلى آسيا خاصة (اليابان، والصين، والهند)، وباتجاه الغرب عن طريق قناة السويس. وتأتي الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في منظور الجغرافيا السياسية من الأهمية الاستراتيجية والنفطية لمنطقة الخليج العربي بشكل عام، وهو ما دفع بعض دول الخليج العربية إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق بسبب الأزمات السياسية التي أثارها في فترات سابقة، في حين قامت إيران في زمن الشاه باحتلال الجزر الإماراتية الثلاث بالقوة أوائل السبعينيات بهدف دعم سيطرتها العسكرية على المضيق وأقامت فيها قواعد عسكرية بواسطة القاعدة البحرية الإيرانية في مدينة (بندر عباس).

ومنذ اكتشاف النفط في منطقة الخليج أصبح مضيق هرمز موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المضيق لتحقيق تفوقه المنشود والتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي وتمدّت الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة ضمناً لوصولها إلى منابع النفط الذي تعتبره جزءاً من أمنها الوطني.

المطلب الثاني: التخوف من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز.

هدد المسؤولون الإيرانيون بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من المناسبات خاصةً إبان الحرب الإيرانية -العراقية في الثمانينيات من القرن العشرين، وعكست هذه التهديدات ردود فعل عنيفة

¹ عبد العباس فضيخ دغبوش،، الأهمية الاستراتيجية للموقع البحري العماني، مجلة الادب / العدد 97

² حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني-الأمريكي، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد 82، ماي 2007.

عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا الممر الدولي الذي لا غنى عنه للملاحة في الخليج العربي و اليوم وفي ظل الأزمات الكثيرة المحتدمة في المنطقة، وخصوصاً الأزمة النووية بين إيران والغرب، تبرز قضية مضيق هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية والنفطية والاستراتيجية وتسهم في خلق التباسات كبرى لجميع القوى الفاعلة في منطقة الخليج العربي، فالأزمة يمكن أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة بشكل دراماتيكي للغاية، لذلك تثير الوضع الذي سيؤول إليه مضيق هرمز تساؤلات حاسمة بشأن مسألة تدفق النفط إلى الأسواق العالمية، ففي حال إغلاق المضيق سيجد العالم نفسه مخنوقاً نفطياً، لاسيما الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً كافياً. مناسبة كالصين والهند واليابان وكوريا وغيرها، بعكس الولايات المتحدة ودول الاتحاد الأوروبي التي يكفي مخزونها النفطي لمدة تصل إلى أربعة أشهر ناهيك عن أن إغلاق هذا المضيق الحيوي سيؤدي إلى رفع أسعار النفط بشكل جنوني مما يضع ضغوطاً هائلة لا تطاق على الاقتصادات العالمية.

ومع ازدياد سخونة الملف النووي الإيراني تزداد قضية مضيق هرمز أهمية مع تزايد التهديدات التي يطلقها المسؤولون الإيرانيون بين الحين والآخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية، وزعزعة السوق البترولية العالمية في حائر ضحايا أية ضربات عسكرية من الدول التي تترصد بها بسبب برنامجها النووي¹،

وفي هذا الشأن قال "علاء الدين بروجردي" رئيس لجنة الأمن القومي والسياسة الخارجية في مجلس الشورى الإيراني (أنّ اللجوء إلى الخيار العسكري لحل القضايا العالقة مع الجمهورية الإيرانية خيار خاطئ)²

ومن الناحيتين النظرية والعملية تكتسب التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أهمية استراتيجية لا بأس فيها، فطرق الشحن وناقلات النفط بالقرّب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تسيطر عليها في الخليج وكذلك قواعدها البحرية الكبرى، وهذا يجعلها في موضع مثالي لإعاقة مرور السفن في المضيق، لذلك أعطت إيران أولوية كبرى لتحديث قواتها البحرية بصورة مستمرة والتركيز بشدة على الأنظمة البحرية الجديدة وزيادة أنشطتها التدريبية ومناوراتها العسكرية وتحسين موانئها وتقوية دفاعاتها الجوية،

وتشير تقارير استخباراتية غربية إلى أنّ إيران وضعت بالفعل خطة من أجل الاستيلاء على مضيق هرمز وإغلاقه في أقصر وقت ممكن إذا ما نشبت حرب بينها وبين الولايات المتحدة. معتمدة في ذلك على امتلاك

¹ محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب: الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مقالة منشورة من خلال مركز سبأ

لدراسات الاستراتيجية، متوفرة على الرابط التالي: <http://www.shebacss.com/ar/contents> تاريخ الزيارة 2012\05\11

² 1سمير الحجاوي، المناورات الإيرانية، التحول إلى "حرب العصابات"، شبكة الجزيرة، بتاريخ 6 أيار/مايو 2010. تاريخ الزيارة

الحرس الثوري الإيراني لعشرات (إن لم يكن المئات) المواقع التي تتراوح بين موانئ ومراسي وجزر ونقاط مختلفة على طول الضفة الشرقية للخليج لاعتراض السفن الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق.

وقال الأميرال حبيب الله سياري قائد القوات البحرية الإيرانية (أن إغلاق إيران مضيق هرمز أمام ناقلات النفط سيكون "أسهل من شربة ماء" إذا رأت الجمهورية الإيرانية ضرورة لذلك، لكن في الوقت الحالي لسنا بحاجة لإغلاقه لأن بحرءُ مان تحت سيطرتنا ونستطيع أن نسيطر على الممر)¹.

هذا الأمر سيؤدي دُفعوفاً هائلة على الاقتصاديات العالمية، ناهيك عن أن إغلاق مضيق هرمز واستمراره لمدة طويلة ستكون لهما انعكاسات مباشرة وخطيرة على الاقتصاديات الخليجية، فإلى جانب توقف صادرات النفط فإن الواردات الخليجية من السلع والبضائع سوف تتوقف هي الأخرى. وتقديراً لمثل هذه العواقب الاستراتيجية الوخيمة، ما على الدول الخليجية الا البحث عن بدائل أخرى تعوض المرور عبر مضيق هرمز،²

المطلب الثالث: البدائل العربية لمضيق هرمز

دول مجلس التعاون الخليجي عامة، والكويت وقطر خاصة، هي الأكثر تضرراً، أما بقية الدول، فهي أقل تضرراً، إذ يمتلك العراق خطوط أنابيب تمكنه من تصدير النفط عبر الشمال وإيران تمتلك موانئ تصدير على المحيط، أما دولة الإمارات، فقد تغلبت على جزء كبير من هذه المشكلة، مع افتتاحها بشكل رسمي خط النفط الخام الذي يصل حقول نفط إمارة أبو ظبي من حبشان إلى ميناء الفجيرة على خليج عُمّان، ويبلغ طول هذا الخط 370 كلم، وقد بلغت كلفته 4.2 مليارات دولار، وتبلغ سعته 1.5 مليون برميل يومياً، وقد تصل هذه الكميات إلى نحو 1.8 مليون برميل يومياً، مع العلم أن إجمالي صادرات الإمارات من النفط الخام يصل حالياً إلى 2.4 مليون برميل يومياً، ما يعني أن هذا الخط يستطيع أن ينقل نحو ثلثي الصادرات النفطية الحالية للإمارات.

أما المملكة العربية السعودية، فقد سبقت الإمارات في حل جزءا من المشكلة أيضاً عبر خط الأنابيب السعودي " شرق - غرب "، والبالغ طوله 1200 كلم، ممتداً من مدينة أبقيق على الخليج إلى مدينة ينبع على

¹ جريدة الحياة، العدد ، 15432 الصادرة بتاريخ 2011/12/28

البحر الأحمر، وتبلغ سعة هذا الخط 5 ملايين برميل يومياً، وبذلك يصل إجمالي القدرة التصديرية للسعودية والإمارات القادرة على تجاوز مضيق هرمز 6.5 ملايين برميل يومياً

البدائل العربية:

كانت المملكة العربية السعودية في مقدمة الدول الخليجية التي اهتمت بتوفير بدائل استراتيجية لنقل نفطها بعيداً عن هرمز، على الرغم من تعدد موانئها البحرية شرقاً وغرباً مقارنة بالدول الخليجية الأخرى، وكانت البداية مع توجيه الملك عبدالعزيز - مؤسس المملكة - بإنشاء «خط التابلاين» الذي يربط المنطقة الشرقية من المملكة بساحل البحر الأبيض المتوسط في مدينة صيدا اللبنانية مروراً بالأراضي السورية وذلك بطول (1664) كم وتكلفة قدرها 150 مليون دولار آنذاك، وانتهى العمل به فعلياً عام 1950، وظل يعمل حتى عام 1967، عندما قامت «إسرائيل» باحتلال مرتفعات الجولان السورية.¹

وخلال الحرب العراقية الإيرانية وتحديداً عام 1982، قامت المملكة بإنشائها أنابيب «شرق غرب»، اللذين يربطان المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الأحمر بطول (1200) كلم، وقد خصص أحدهما لنقل الزيت الخام والآخر لنقل الغاز المسال، وتمت توسعة هذين الخطين عام (1992) بعد حرب تحرير الكويت لتبلغ الطاقة الاستيعابية لهما (4.5) ملايين برميل يومياً، وتبلغ الطاقة التخزينية في مدينة ينبع ما يقارب (12.5) مليون برميل في اليوم، بالإضافة إلى القدرة على تخزين وتصدير الغاز المسال.

وقد زادت أهمية هذه الخطوط اليوم مع التهديدات الإيرانية بغلق المضيق، لكن هذه الخطوط تبقى بمفردها غير قادرة على الوفاء باحتياجات دول مجلس التعاون، ومعها العراق، في نقل صادراتها النفطية. وهو ما دفع هذه الدول للبحث عن بدائل جديدة لنقل هذه الصادرات، وجاءت الأفكار والمشروعات المقترحة، والتي دخل بعضها حيز التنفيذ على النحو التالي:

أولاً: البدائل الاستراتيجية عبر المملكة العربية السعودية:

1 — الوصول إلى بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، من خلال مد أنابيب لنقل النفط من حقل الشيبة في الربع الخالي وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، أو مد ذلك الخط عبر الأراضي العمانية

¹ محمد بن محمد اللحيدان. تداعيات اغلاق مضيق هرمز والبدائل المتاحة. جريدة الرياض. العدد 15908 بتاريخ 13\01\2012

والإماراتية، على أن تستفيد تلك الدول في المقابل من خط أنابيب شرق غرب السعودي الذي ينقل صادرات تلك الدول البترولية إلى ساحل البحر الأحمر¹.

2 — قيام الخطوط الملاحية العالمية بتفريغ حمولاتها، من السلع والمنتجات الواردة إلى الدول الخليجية، في موانئ المملكة الممتدة على طول البحر الأحمر على أن يتم نقل البضائع أوجوًّا إلى دول الخليج، بالإضافة إلى تزويد السفن بالوقود اللازم لإكمال رحلاتها إلى الشرق أو الغرب.

3 — المنافذ البرية: حيث ستقوم المملكة بإعادة افتتاح منفذ «العديد» الذي يربط بين قطر والإمارات عبر أراضي المملكة، والذي سيسهم في اختصار المسافة بين البلدين عبر الأراضي السعودية، وسيكون بمقدور العابرين بين الإمارات وقطر اختصار الوقت الذي كان يتم استهلاكه في الدخول إلى الأراضي السعودية عبر منفذ «سلوى» الحدودي السعودي الموصل إلى قطر، وكذلك منفذ «البطحاء» السعودي الموصل إلى الإمارات. كما سيشهد العام 2012 افتتاح منفذ «رملة خيلة» البري الحدودي بين المملكة وسلطنة عمان، والذي بدأ العمل فيه منذ أربعة أعوام.

ثانيًا: البدائل الاستراتيجية عبر الإمارات العربية المتحدة:

1- خط أنابيب «حبشان الفجيرة»: ويربط بين إمارتي أبو ظبي وميناء الفجيرة، بامتداد 370 كيلومترًا، وستكون له القدرة على ضخ ما بين 1.5 إلى 1.8 مليون برميل من النفط يوميًا، وهو ما يعني إمكانية نقل 70% من إنتاج الإمارات عن طريق هذا الخط. وستبلغ تكلفته نحو 3.29 مليارات دولار وتملكه شركة الاستثمارات البترولية الدولية. وقد جعل الموقع الاستراتيجي المهم لميناء الفجيرة على خليج عُمان والمطل على بحر العرب، من الميناء أحد البدائل الاستراتيجية لدول الخليج لنقل صادراتها النفطية وغيرها من المواد، حيث بإمكان الميناء أن يكون مسارًا لنقل النفط عبر الخط الجديد، ويزيد من أهمية الميناء أن منشآت التخزين في إمارة الفجيرة تستوعب نحو سبعة ملايين متر مكعب من النفط الخام. وقد بدأت خطة توسعة الميناء بداية عام 2011 بإضافة رصيفين بحريين جديدين بطول 80 مترًا وعمق 20 مترًا، وتنتهي عام 2013، وتم تخصيص 4 مليارات درهم في الميزانية الاتحادية لتنفيذ مشروعًا تنمويًا فيها، ومع انتهاء المرحلة الثانية من التطوير سيكون الفجيرة الميناء البترولي الأول في حجم المناولات البترولية وتخزين النفط ومشتقاته على مستوى العالم².

¹ نفس المرجع

² علي بن حسن التواتي، مسارات النفط البديلة خطوة أولى على طريق التكامل واستقلالية القرار، مركز الخليجي لسياسات التنمية ،

موجود علي الرابطة التالية www.gulfpolicies.com تاريخ الزبارة 2014\05\12

2- خط الخليج «الكويت الفجيرة»: يبلغ طول المسافة بين الكويت والفجيرة نحو 1480 كم، أي وهو ليس امتداداً كبيراً¹، مما يدعم إمكانية بناء خط يشمل الخليج بكامله، خاصة وأن هناك دولاً مثل روسيا لديها أنابيب نفطية تمتد عبر آلاف الكيلومترات، على الرغم من الطبيعة الصعبة والتضاريس الوعرة هناك، وذلك على عكس الطبيعة الممهدة التي تتمتع بها دول الخليج من الكويت للفجيرة، حيث الأرض الرملية المسطحة بدون عوائق أو تضاريس جبلية وعرة.¹

3- إنشاء خط أنابيب لبيئاراتي² الشارقة والفجيرة بطول 100 كم، يمكن من خلاله نقل البترول بالسفن من موانئ الدول المصدرة إلى إمارة الشارقة حيث يتم تفريغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثم تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته، أو شق قناة بين هاتين الإمارتين وإلى الشمال منهما حيث المسافة تكون أقصر إذا كانت التضاريس تسمح بذلك.

ثالثاً: البدائل الاستراتيجية عبر اليمن

تقوم البدائل الاستراتيجية لنقل الصادرات النفطية الخليجية عبر اليمن على مد خط أنابيب من حقول النفط السعودية إلى ميناء المكلا في محافظة حضرموت، ويمتد الأنبوب مسافة تتراوح بين 350 و 400 كيلومتر من داخل حقول النفط والغاز في منطقة الربع الخالي جنوب السعودية، إلى الشاطئ الجنوبي لليمن في حضرموت، على أن يكون هذا الخط مقدمة لإنشاء مشروع ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمنافذ استراتيجية، على سواحل الدول المطلة على خليج عمان وبحر العرب، وذلك من خلال ستة طرق،

الأول: نقل النفط السعودي عبر ميناء الفجيرة الإماراتي المطل على خليج عمان،

الثاني: عبر خط السعودية - الإمارات - عمان،

الثالث: عبر خط السعودية - عمان،

الرابع: خط السعودية - الإمارات - اليمن.

الخامس: خط السعودية - اليمن،

السادس: خط أنابيب الكويت - السعودية - الإمارات - عمان - اليمن.

1 نفس المرجع السابق

رابعاً ١: إنشاء قناة الخليج العربية:

يقوم هذا البديل على شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين، وستكون في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية، بين شبه الجزيرة العمانية الممتدة في مضيق هرمز، بين خط عرض 26 شمالاً وخط طول 56 شرقاً، على أن تقوم ببنائها دول الخليج المستفيدة من مضيق هرمز وتكون بمثابة دخل إضافي لسلطنة عمان.¹

خامساً ١: البدائل الاستراتيجية عبر العراق

في 15 يناير 2012 قللت وزارة النفط العراقية من تأثير إغلاق إيران مضيق هرمز، على عائدات العراق المالية من تصدير النفط، بدعوى أن ارتفاع أسعار برميل النفط إلى 300 دولار للبرميل حال إغلاق المضيق، سيحفظ للعراق عائداته حتى لو اقتصر على تصدير ربع طاقتها التصديرية عبر الموانئ التركية، والتي تبلغ نحو 450 ألف برميل.

وهذا التفسير رفضه البعض مستنداً إلى أن موانئ الجنوب هي رئة العراق، وأن إغلاق مضيق هرمز يعني خنق العراق تجاريًا خصوصاً إذا كانت البدائل مكلفة لأن 92% من صادرات العراق نفطية، وسيخسر 80% منها بغلق المضيق، كما أن السوق العراقية تعتمد على 85% من حاجاتها من السلع، على الخارج، ويصل نصفها عبر موانئ الجنوب، وهو ما سيشكل إرباكاً في توازن العرض والطلب، ولا توجد بدائل محلية لسد العجز المتوقع في السلع.

وأمام هذه الأخطار تتمثل البدائل الاستراتيجية للنقل عبر الأراضي العراقية في فتح منافذ جديدة لتصدير النفط عبر الأراضي التركية والسورية والأردنية واللبنانية، إلا أن هذه الخطوط تصطدم بالعديد من المعوقات منها الأوضاع غير المستقرة بين العراق ودول الخليج العربية من ناحية، وبين العراق وتركيا من ناحية ثانية، وكذلك عدم استقرار الأوضاع في سوريا في ظل الثورة الشعبية التي تشهدها البلاد حالياً^١، من ناحية ثالثة، وهو ما يجعل البدائل العراقية غير ذات جدوى، على الأقل في المرحلة الراهنة.²

1 نفس المرجع السابق

2 نفس المرجع السابق

الخاتمة:

تعد الجغرافية السياسية إحدى الموضوعات المعقدة في الدراسات الجغرافية لكونها تحتاج إلى ربط وتحليل تفاعلات بشرية سريعة الإيقاع والاتجاهات السياسية الداخلية والخارجية والأحداث العسكرية مع العوامل الجغرافية الأرضية شبه الثابتة. فالجغرافيا السياسية ليست فقط تأثير الجغرافيا على السياسة ولكن أيضا تأثير السياسة على الجغرافيا فهناك الكثير من القرارات السياسية التي غيرت الوجه الجغرافي لمناطق كثيرة بالعالم كشق القنوات الكبرى كقناة السويس وقناة بنما مثلا.

وكان لظهور عصر الطيران والفضاء وتكنولوجيا الاتصال دوراً بارزاً في تشكيل مفاهيم جديدة في الجغرافية السياسية والعلاقات الدولية وتماشيا مع هذه التغيرات التكنولوجية والإيديولوجية التي عرفها العالم، تغيرت نظريات الجغرافيا السياسية نفسها وأصبحت الساحة الدولية مليئة بالعديد من النماذج العملية والواقعية عن المشكلات الخاصة بالحدود والأراضي والمواقع الجغرافية والممرات المائية المتنازع عليها.

واكتسب الممرات المائية، والمضائق، التي تقع على طرق المعابر المائية، أهمية استراتيجية كبيرة. ومثال ذلك مضيق دوفر الإنجليزي الذي وقف حائلا بين الجيوش الألمانية والقوات الإنجليزية في الحرب العالمية الثانية. كما لعب مضيق مسينا، الذي يفصل جزيرة صقليا عن البر الإيطالي، دورا استراتيجيا مهما في نفس الحرب، حيث عبرته جيوش دول التحالف في طريقها لألمانيا. ومن الممرات المائية التي تتمتع بأهمية استراتيجية عالمية، مضيق ملاقا الذي يفصل بين جزيرتي سومطرة التابعة لإندونيسيا، ودولة ماليزيا الحديثة، وكذلك مضيق البسفور والدرنيل التركية التي تصل البحر الأسود بالبحر المتوسط. ومضيق هرمز موضوع الدراسة الذي يفصل بين الخليج العربي وخليج عمان. الذي لعب دورا عبر التاريخ القديم والحديث وصولا الى أزمة الخليج (1) و (2).

يعتبر الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي وبحار العالم، كما أنه بموقعه يشكل منطقة فصل بين منطقتين متباينتين لغوياً ومذهبياً؛ جزيرة العرب والإقليم الإيراني. ثم هو بحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحاً للملاحة طول العام. أما محدودية اتساعه التي تبلغ 21.75 ميلاً بحرياً وفي ظل تحديد دولتي الإشراف عليه عمان وإيران لمياههما بـ 12 ميل بحري؛ فيعني اختفاء المياه الدولية فيه وتمتعه بوضع قانوني خاص يحكم الملاحة فيه.

تؤكد أهمية مضيق هرمز إذا علمنا ما يلي:

- 1- أن جميع الصادرات والواردات من وإلى موانئ الخليج تمر عبره.
 - 2- النسبة الكبيرة من تجارة البترول الدولية التي تمر عبره، وما تمثله دوله من ضخامة الإنتاج والاحتياطي العالمي.
 - 3- الدور الذي لعبه في فترات تاريخية سابقة في الربط بين الشرق والغرب.
 - 4- موقعه المتوسط في العالم القديم بين آسيا في الشرق وأوروبا في الغرب، وبين المنطقة المدارية الغنية بمواردها في جنوب آسيا ومناطق الاستهلاك في أوروبا.
- مضيق هرمز اليوم محور اهتمام العالم نظراً لأهميته الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، حيث أصبح الشريان الحيوي الذي يمد العالم بالطاقة ويعود بالازدهار والثراء على كل الدول المطلة عليه والتي لها منافذ عليه كدول الخليج العربي، والمشرفة على أكبر مساحة من مضيقه كالجمهورية الإسلامية الإيرانية التي تستخدمه اليوم كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرضت لعقوبات اقتصادية تهدد كل دول الخليج والعالم في حال تعرضها لأي حرب على منشآتها النووية التي تهدد بلادها بالطاقة، أو فرض مزيد من العقوبات الاقتصادية الدولية

عليها والتي تهدد ركانز حياتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وكل هذه المستجدات تلزم من المنطقة لتأهب لأي طارئ في حال أقفلت السلطات الإيرانية مضيق هرمز، قد لا تفكر إيران في إغلاق مضيق هرمز، من منطلق أنها تستفيد منه بدرجة كبيرة، أوتجنباً للإشكاليات القانونية المرتبطة بهذا الإغلاق، ولكنها يمكنها أن تعوق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الإجراءات الرقابية والتفتيشية للناقلات النفطية، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط.

وبالتالي فالتحدي قائم أمام دول الخليج العربية، في حالتي الإغلاق والتعطيل، ومن هنا فالتفكير العملي يتطلب سرعة وجدية تنفيذ أي من البدائل الاستراتيجية التي سبقت الإشارة إليها، مع ترتيبها وفقاً لدرجة الأولوية من حيث سرعة التنفيذ وتكاليفه وفعاليتها في نقل صادرات هذه الدول، مع توفير الإرادة السياسية الضرورية للتنفيذ وتجاوز الخلافات الضيقة والمصالح الوطنية، والنظر إلى هذه المشروعات الاستراتيجية على أنها الإطار الأكثر أهمية لوضع فكرة الوحدة الخليجية موضع التطبيق الفعلي، استناداً لأن النفط وصادراته هو عصب الحياة في هذه الدول، وأي تهديد له هو تهديد لوجودها واستقرارها.

قائمة المراجع :

الاتفاقيات الدولية:

(1) الاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982

(2) قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 2978 الصادر بتاريخ 1972/9/13

الكتب:

(3) - إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد

البحري، ط (1)، دار الفكر العربي، القاهرة 1985

(4) - بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988

(5) - حسن أبو العينين، الأقياوغرافيا الطبيعية، القاهرة: دار المعارف، 1996

(6) - حسين علي الحبشي، اليمن والبحر الأحمر (الموضع والموقع)، لبنان: دار الفكر

المعاصر، ط 1، 1992.

(7) - خليل حسين، العلاقات الدولية - النظرية والواقع - الأشخاص والقضايا، بيروت، منشورات

الحلبي الحقوقية الطبعة 1، 2000

(8) - شاكر الفحام، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي جذور تاريخية وإبعاده،

دمشق: دار دمشق للطباعة، 1983م

(9) - صبري فارس الهيتي، الخليج العربي دراسة في الجغرافيا السياسية، العراق: منشورات وزارة

الثقافة، ط 2، 1981

(10) - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، الإسكندرية:

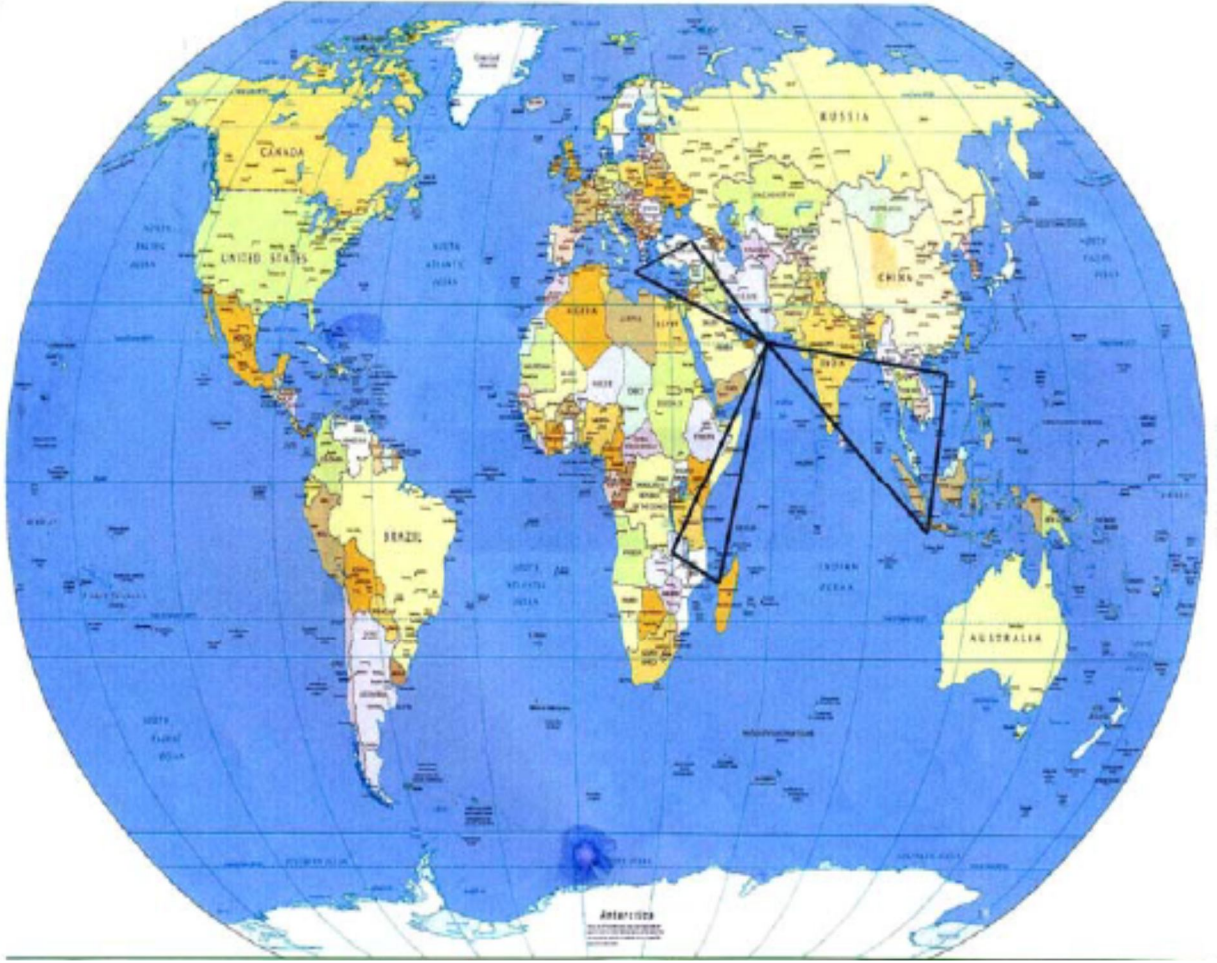
منشأة المعارف، 1999

الحق

خريطة رقم: 1 مضيق هرمز الموقع الجغرافي

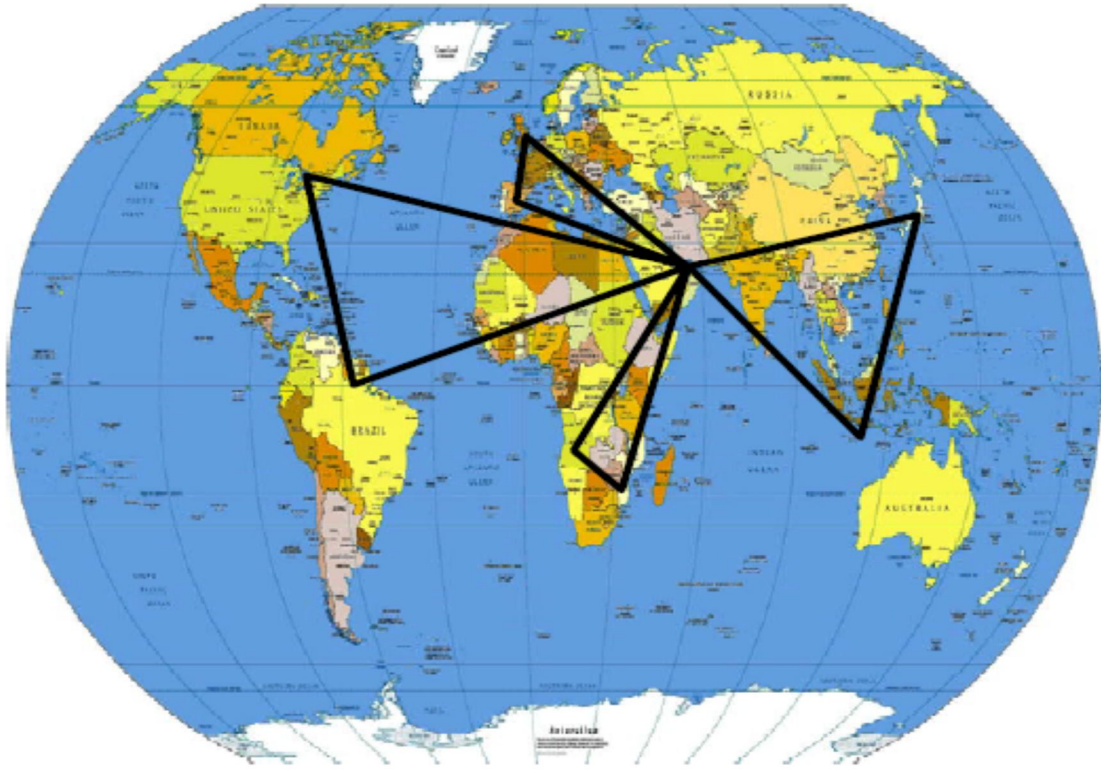


خريطة رقم: 2 مضيق هرمز ملتق العالم القديم

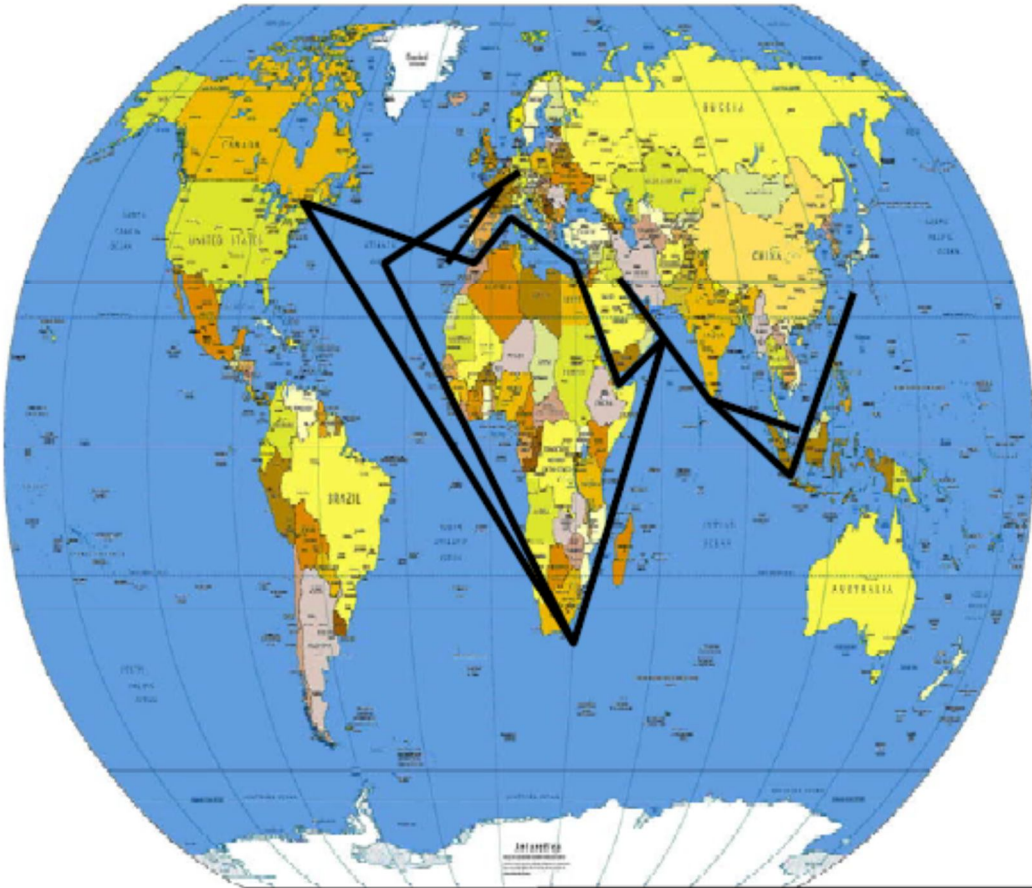


خريطة رقم: 3 مضيق هرمز ملتق العالم الاقتصادي (الدول المنتجة - الدول

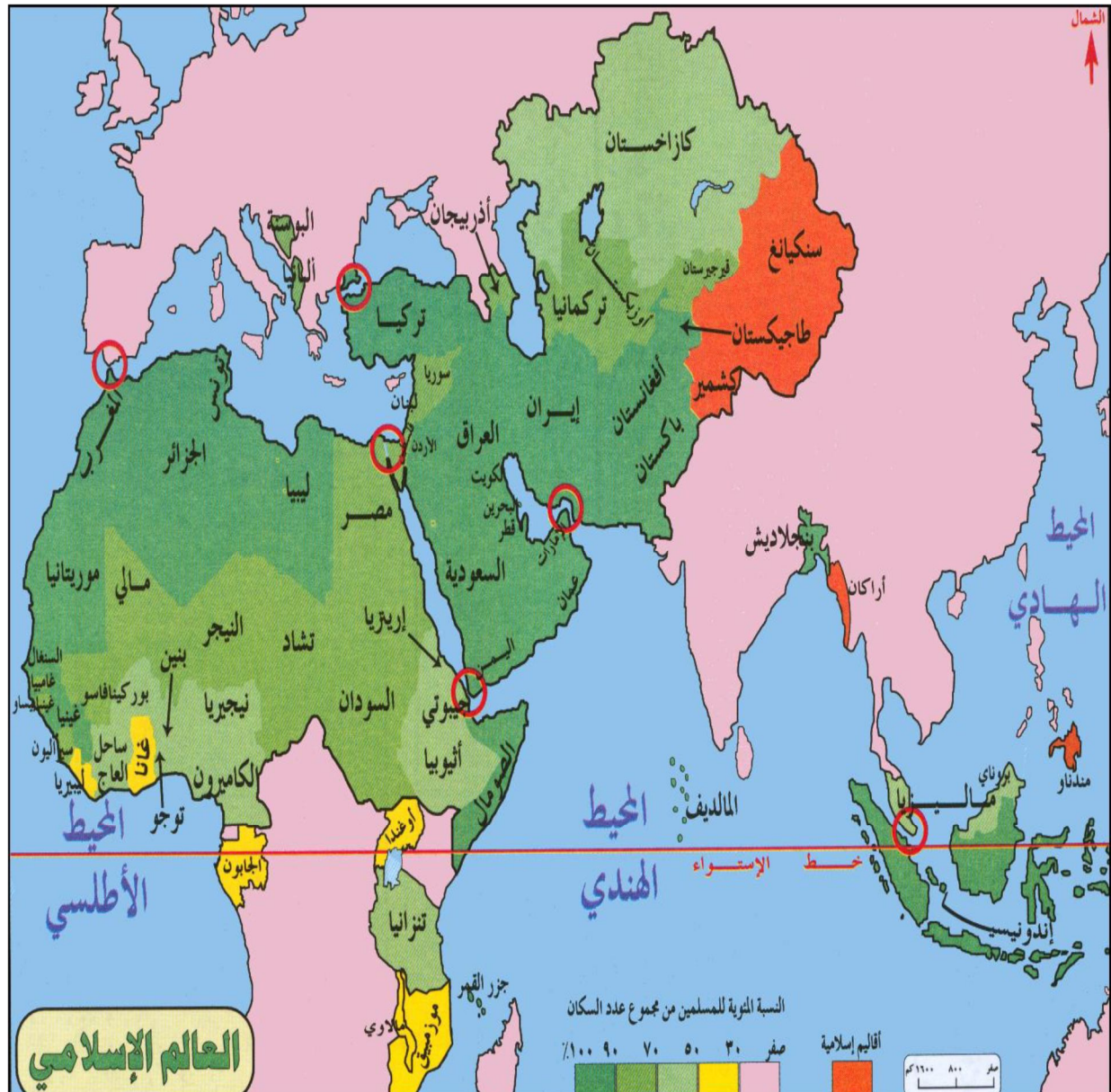
المستهلكة)



خريطة رقم: 4 مضيق هرمز الشريان الحيوي



خريطة رقم 5 : أهم المرات المائية العربية والإسلامية



خريطة رقم: 6 البدائل العربية للتصدير النفط



ثلاثة خطوط معطلة يمكن إعادة افتتاحها

- 5- خط أنابيب بين العراق والسعودية بنقل 1.65 مليون برميل يومياً.
- 6- خط الأنابيب العابر للمملكة العربية السعودية، ويطلق عليه أيضاً «خط الأنابيب العابر للدول العربية إلى لبنان» وينقل 500,000 برميل من النفط يومياً في أيام الذروة ويعاني حالة متصدعة الآن.
- 7- خط أنابيب كركوك - سوريا، بنقل 300,000 برميل يومياً، وتأسر أثناء حرب الخليج عام 2003، ويجري إصلاحه حالياً.

- 1- خط أنابيب بين الشرق والغرب بطول 757 ميلاً (1,198 كيلومتر) بطاقة برمية تبلغ 5 ملايين برميل يومياً، وهي الكميات التي يتم تغليلها بسبب غلق رقم 3.
- 3- خط أنابيب استراتيجي بين شمال العراق وجنوبه، وتم إغلاقه بسبب الأضرار التي خلفتها الحرب على العراق، قادر على نقل 1.4 مليون برميل يومياً إذا تم إصلاحه بشكل كامل.
- 4- خط أنابيب أبو ظبي لنقل النفط الخام، بنقل 1.5 مليون برميل يومياً، متجاوزاً ما يتم نقله عبر مضيق هرمز، وقد تم تشييد سعيه.

الفهرس

الصفحة	العنوان
	الإهداء
	الشكر والعرفان
أ	مقدمة
8	الفصل الأول: المدخل النظري
10	المبحث الأول: بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا
10	المطلب الأول: مفهوم الجغرافيا السياسية
11	المطلب الثاني: مفهوم الجيوبوليتيكا
14	المطلب الثالث: معايير التفرقة بين الجغرافية السياسية والجيوبوليتيكا
15	المبحث الثاني: تحولات الجغرافيا السياسية وأثرها في العلاقات الدولية
15	المطلب الأول: نشأة الجغرافيا السياسية
17	المطلب الثاني: مراحل تطور الجغرافيا السياسيّة
21	المطلب الثالث: عناصر الجغرافيا السياسيّة الأساسيّة
26	المبحث الثالث: الإطار القانوني للمضائق الدولية
26	المطلب الأول: التعريف اللغوي والجغرافي بالمضيق الدولي
28	المطلب الثاني: التعريف القانوني للمضيق الدولي
30	المطلب الثالث: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

34	الفصل الثاني: مضيق هرمز في العلاقات الدولية
36	المبحث الأول: الوضع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز
36	المطلب الأول: التسمية والموقع الجغرافي لمضيق هرمز
37	المطلب الثاني: نبذة تاريخية عن مضيق هرمز
40	المطلب الثالث: دراسة في أهمية مضيق هرمز مقارنة مع المضائق الأخرى
45	المبحث الثاني: احكام المرور العابر في مضيق هرمز
45	المطلب الأول: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز
45	المطلب الثاني: التعريف بنظام المرور العابر
47	المطلب الثالث: واجبات السفن أثناء مرورها في مضيق هرمز ومسؤولية الدول المشاطئة
49	المبحث الثالث: واقع الصراع على مضيق هرمز
49	المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز
49	المطلب الثاني: التخوف من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز
51	المطلب الثالث: البدائل العربية لمضيق هرمز
56	الخاتمة
61	الملاحق
59	قائمة المراجع
67	الفهرس