

## احتجاز السفن في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي العام

## Criminal protection of the inventor in Algeria

زينب محمد جميل الضناوي(\*)

جامعة الملك فيصل، المملكة العربية السعودية

[zaldinawe@kfu.edu.sa](mailto:zaldinawe@kfu.edu.sa)

تاريخ الاستلام: 2021/07/08 تاريخ القبول للنشر: 2021/11/27

\*\*\*\*\*

## ملخص:

إن موضوع مضيق هرمز ليس من الموضوعات الجديدة التي طرحت على الساحة الدولية، ولكن الجديد فيه هو موضوع احتجاز السفن الذي حصل في المضيق في الآونة الأخيرة من قبل الدول المطلة عليه. فسرعان ما بدأت النقاشات القانونية حول صحة احتجاز السفن المارة عبر هذا المضيق ضمن ما يسمى المرور العابر أو البريء. فقد كفلت جميع المواثيق الدولية هذا الحق، وأعطت الدول الشاطئية صلاحيات وواجبات تصبُّ جميعها في خانة واحدة وهي تيسير وتنظيم المرور الآمن للسفن، بغض النظر عن جنسية هذه السفن. وانطلاقاً من المفهوم القانوني وتحديد القانون الدولي نجد أن الاتفاقيات الدولية جميعها عبر مختلف العصور كانت واضحة تماماً في عدم السماح لأي دولة باحتجاز السفن المارة عبر المضائق الدولية، أو حتى مجرد التهديد بعدم السماح لها بالمرور الآمن عبر المضائق الدولية المختلفة، بإشارة إلى حق المرور استناداً للمواثيق الدولية المختلفة التي سعت منظمة الأمم المتحدة إلى ترسيخها والعمل بمقتضاها. لذا فمن المفيد تسليط الضوء على الإطار العام لمضيق هرمز في القانون الدولي العام والنصوص القانونية المنظمة للمضيق والصلاحيات الممنوحة للدول الشاطئية للمضيق، ومدى قانونية احتجاز السفن التي تعبر ضمن مفهوم المرور العابر، وذلك من خلال التطرق لتفاصيل النصوص القانونية المتعلقة بالاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الموضوع وتحديداً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م. كما تم سرد للعديد من الاحتجازات للسفن التي حصلت عبر مختلف العصور وصولاً إلى يومنا هذا.

\* المؤلف المرسل: زغودي عمر

الكلمات المفتاحية: تهديد السفن، الالتزامات الدولية، الدول الشاطئية، المرور العابر، الملاحة الدولية.

**Abstract:**

The issue of the Strait of Hormuz is not one of the new issues that have been raised on the international scene, but what is new in it is the issue of the recent abuses in the Strait by one of the countries bordering it. Legal debates over the validity of the detention of ships passing through the Strait soon began within so-called transit or innocent traffic. All international conventions have ensured this right, and onshore States have given powers and duties all in one box: facilitating and regulating the safe passage of ships, regardless of the nationality of such vessel . Based on our legal concept, namely international law, all international conventions throughout the ages have been very clear in not allowing any country to detain ships passing through international straits. It is therefore useful to highlight the legal provisions governing the Strait, the powers granted to the coastal States of the Strait, and the legality of the detention of ships crossing the Strait within the concept of transit. Therefore, it is useful to shed light on the general framework of the Strait of Hormuz in public international law, the legal texts organizing the strait and the powers granted to the coastal states of the strait, and the extent of the legality of the detention of ships that cross within the concept of transit, by examining the details of legal texts related to international conventions on this subject and specifically an agreement United Nations, the Law of the Sea, 1982. Also listed are many of the ship holdings that took place throughout the various ages up to the present day.

**key words:** The threat of ships, International obligations, Riparian States, transit, International navigation.

## مقدمة:

يعرف القانون الدولي المضيق بأنه ممرٌ مائيٌ طبيعيٌّ، يُستخدم في الملاحة الدولية، أي أنه ليس تابعاً لدولة واحدة واقعاً ضمن حدودها المائية، بل أصبح مفهوماً دولياً يؤدي إلى مساحة كبيرة من المصالح الدولية للعديد من الدول المستفيدة من هذا المضيق. فالعبور عبر هذه المضائق ليس بالموضوع البسيط، فبعض الدول يعدُّ المضيق هو منفذها البحري الوحيد؛ لذلك تدخّل المجتمع الدولي ووضع مفاهيم ومصطلحات تسعى في المقام الأول لتنظيم هذه الحالة بمختلف أشكالها بهدف تنظيم واستقرار العلاقات الدولية لمختلف الدول المستفيدة من هذه المضائق يعرف القانون الدولي المضيق بأنه ممرٌ مائيٌ طبيعيٌّ، يُستخدم في الملاحة الدولية، أي أنه ليس تابعاً لدولة واحدة واقعاً ضمن حدودها المائية، بل أصبح مفهوماً دولياً يؤدي إلى مساحة كبيرة من المصالح الدولية للعديد من الدول المستفيدة من هذا المضيق. فالعبور عبر هذه المضائق ليس بالموضوع البسيط، فبعض الدول يعدُّ المضيق هو منفذها البحري الوحيد؛ لذلك تدخّل المجتمع الدولي ووضع مفاهيم ومصطلحات تسعى في المقام الأول لتنظيم هذه الحالة<sup>1</sup>.  
أهمية الدراسة

من الأسباب الأساسية التي أدت إلى كتابة هذا البحث أمور عدة نذكر منها:

- 1- تقديم مفهوم المضائق الدولية، وإبراز المعاهدات المختلفة التي نظمت هذا الموضوع ولا زالت موضع تطبيق حتى يومنا هذا.
- 2- تسليط الضوء على الحدود القانونية للدول المطلة على المضيق والصلاحيات الممنوحة لها قانوناً.
- 3- تظهر الدراسة كافة الحقوق المكرسة للدول الشاطئية للمضيق وإظهار مدى جواز اتخاذ الاحتجاز للسفن كإجراء.

## إشكالية الدراسة

تكمّن مشكلة البحث في مدى توفر سلطات قانونية ممنوحة للدول المطلة على المضيق باتخاذ إجراءات سواء باحتجاز السفن أو حتى التهديد بإغلاق المضيق؟ فهل تُعدُّ التصرفات الصادرة من أي دولة في هذا السياق قانونية؟  
منهجية الدراسة

اعتمد البحث على المنهج التحليلي من خلال العودة إلى الاتفاقيات الدولية التي تعنى بموضوع المضائق الدولية، بالإضافة إلى المنهج الاستقرائي لمعرفة الواقع العملي والقانوني للمضائق الدولية. وقُسم البحث إلى مبحثين، الأول قدّم الإطار العام لمضيق هرمز في القانون الدولي، بينما الثاني تناول صلاحيات وحدود الدول الشاطئية المطلة على مضيق هرمز.<sup>2</sup>

### المبحث الأول: الإطار العام لمضيق هرمز في القانون الدولي

يُعدُّ موضوع المضائق الدولية من الموضوعات التي تستحوذ على اهتمام كافة الدول والشعوب في مختلف الأزمنة على حدٍّ سواء<sup>3</sup>. ولقد كانت أكثر الموضوعات جدلاً بسبب أهميته الاقتصادية وموقعه الجغرافي الذي يعد الميزة الأساسية لكافة المضائق في العالم<sup>4</sup>. وحتى يومنا هذا لا تزال المضائق محور النزاعات الدولية في العديد من القضايا على الساحة الدولية، كما وأن أهمية المضائق في تزايد مستمر نظراً لسهولة نقل العديد من المنتجات وفي مقدمتها النفط من دول الإنتاج إلى الدول المستهلكة له عبر المضيق<sup>5</sup>. وعليه سوف يتم تقديم المضائق في مفهوم القانون الدولي ضمن مطلب أول، وفي مطلب ثاني مفهوم سيادة الدول على المضائق.

#### المطلب الأول: المضائق في مفهوم القانون الدولي

اعترف القانون الدولي منذ نشأته بسيادة الدولة على المياه الداخلية، وهي المياه التي تخترق أراضيها أو تتغلغل فيها، ويدخل ضمن هذا المفهوم كلُّ من الأنهار والبحيرات والموانئ، بالإضافة إلى المضائق<sup>6</sup>. وتعددت المضائق عبر مختلف الدول، وتميزت جميعها بالأهمية الاقتصادية القصوى، فمضيق جبل طارق يتميز بكونه يربط بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي ولا زال لغاية هذا اليوم يلعب دوراً حيوياً بين العديد من الدول. ولا يقله أهمية مضيق باب المندب الذي يعتبر همزة الوصل بين البحر الأحمر شمالاً وبحر العرب جنوباً. ومضيق هرمز موضوع بحثنا وغيره من المضائق بالإضافة إلى العديد من القنوات الصناعية التي تشكل عصب الحياة للدول الواقعة ضمنه والمطلة عليه. وعليه يمكن تعريف المضيق بأنه: ممر بحري ضيق يقع بين بحرين عامين<sup>7</sup>، أو بمعنى آخر هو عبارة عن ممر مائي يفصل بين يابستين ويصل بين بحرين<sup>8</sup>. لذلك يجب أن يتوافر في المضيق الشروط التالية:

#### الفرع الأول: شروط المضيق

1. أن يكون جزءاً أو امتداداً طبيعياً للبحر.

2. ألا يكون قد تكوّن بطريقة صناعية، بمعنى آخر أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية حتى

لا يأخذ مسمى آخر مثل قناة السويس على سبيل المثال<sup>9</sup>.

3. ألا يتجاوز اتساع المضيق نصف عرض البحر الإقليمي، إذا كان واقعاً بين إقليمي

دولتين<sup>10</sup>.

قامت أغلب الدول الساحلية بالإعلان عن عرض بحرهما الإقليمي منذ عام 11 (١٩٦٠) مما أدى إلى ظهور العديد من الاتجاهات المختلفة بين الدول المطلة على المضائق وبين الدول المستعملة لها<sup>12</sup>. فأصرت الأولى على ضرورة جعل نظام المرور في البحر الإقليمي واحداً بغض النظر عن كون البحر الإقليمي واقعاً داخل المضيق أو خارجه. بينما ذهبت الدول الثانية إلى العمل على ضرورة الأخذ بمسافة الاثني عشر ميلاً بحرياً يترتب عليه تحويل مياه المضيق الدولية إلى مياه إقليمية وذلك لحفظ كافة الحقوق المترتبة على هكذا حالة لتلك الدول<sup>13</sup>.

ولا يخفى على أحد أهمية المضائق في الملاحة الدولية وذلك من خلال المرور الحر للدول صاحبة المصلحة، بينما نجد أن الدول الشاطئية مصالحها تفرض قيوداً على الملاحة عبر المضيق بهدف حماية أمنها من جهة، وحفظ شواطئها من أخطار التلوث البيئي من جهة ثانية<sup>14</sup>.

كما أن الأمر قد ظهر بوضوح في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لسنة (١٩٧٤م)<sup>15</sup>، الذي أبرز اتجاهين مختلفين بين دول الخليج والدول المضائقية وهي على الشكل التالي:

الاتجاه الأول: أخذت الدول الشاطئية بضرورة العمل على تحقيق أمنها وسلامة أراضيها وبطبيعة الحال بحرهما الإقليمي عبر الحصول المسبق على رخصة قبل دخول المضيق<sup>16</sup>.

الاتجاه الثاني: وهو الشبيه لنص المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982م) التي تسمح بالمرور العابر في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار<sup>17</sup>. وقد ميزت هذه الاتفاقية بين ثلاثة أنواع من المضائق<sup>18</sup>.

#### الفرع الثاني: أنواع المضائق

- المضائق المنظمة من قبل القانون الدولي وهي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومثال ذلك مضيق البسفور والدردينيل<sup>19</sup>، ومضيق ماجلان وقد أكدت الاتفاقيات الدولية على حرية الملاحة في هذه المضائق والتزامها بالحياد التام<sup>20</sup>.

• المضائق التي يمر بها طريق من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. ويطلق عليها <sup>21</sup>The Dead End Straits.

• المضائق التي تحوي بين طرفيها طريقاً من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة <sup>22</sup>.

• المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر أو نظام المرور البريء وهي التي تضم الغالبية العظمى من المضائق الدولية. وقد ظهر مصطلح المرور العابر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (١٩٨٢م) والتي تم التوقيع عليها في مونيغوباي من قبل (١١٩) دولة، ليظهر المصطلح كنظام قانوني يطبق على جميع المضائق المتصلة بالاتفاقية <sup>23</sup>.

وعليه نجد أنَّ الاتفاقيات الدولية سعت إلى ترتيب الدائل الخاص بالمضائق والعمل على تنظيم هذا النوع من العلاقات الدولية بهدف رسم الإطار القانوني الداعم للمصالح الدولية الاقتصادية والأمنية على حدٍّ سواء لجميع هذه الدول.

#### المطلب الثاني: مفهوم سيادة الدول على المضائق الدولية

قدمت محكمة العدل الدولية تعريفاً محدداً للمضائق وذلك ضمن حكمها في قضية كورفو <sup>24</sup>، حيث حددت المضيق بأنه: "ممر بين جزأين من الأرض يصل بين جزأين من البحر المفتوح ويستخدم في الملاحة الدولية" <sup>25</sup>. فمما هو ظاهر فإن موضوع المضائق موضوع خلافي منذ القدم وقد مرَّ عبر العديد من المعاهدات الدولية مثل اتفاقية جنيف لعام (١٩٥٨م) بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ومن ثم أتت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (١٩٨٢م) والتي دخلت حيز التنفيذ عام (١٩٩٤م) <sup>26</sup>.

#### الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية

عند العودة إلى قضية كورفو نجد أنَّها قد قدمت العديد من المعايير للملاحة الدولية والتي تجسدت من خلال القول بعدم جواز تقييد الملاحة في المضيق، وهو أمر يُعدُّ في غاية الأهمية وخاصة لأصحاب المصلحة في العبور عبر هذه المضائق، وهي تُعدُّ إشارة إلى الحد من سلطة الدولة المطللة على المضيق والحد بشكل أو بآخر من سيادة هذه الدول. كما بينت ضرورة أن يكون المضيق موصلاً بين بحرين من البحار العالية وتواتر العمل على استخدامه <sup>27</sup>. واستكملت

هذه المرحلة باتفاقية جنيف لعام (١٩٥٨م) والتي وضعت هي الأخرى معايير حدت إلى حدٍّ من سيادة الدول على المضيق نفسه وأعطت المجال أوسع للدول بالمرور وهو ما أطلق عليه بالمرور البريء لجميع السفن التجارية والحربية واشترط فقط أن تكون هذه المضائق تربط بين جزء من أعالي البحار مع جزء آخر من البحر العالي أو مع بحر إقليمي وهذا النص يقلق الدول الساحلية التي تطل بطبيعة الحال على هذا البحر الإقليمي<sup>28</sup>.

ونتيجة لهاتين الاتفاقيتين قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد اتفاقية قانون البحار الجديدة، حيث تناولت موضوع المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية<sup>29</sup>، وأعطت حق المرور العابر وهو حقٌ شمل معظم المضائق، كما تحدثت عن حق آخر، ألا وهو المرور البريء - كما ذكرنا سابقاً - شرط أن يطبق فقط على المضائق المستثناة من حق المرور العابر، بالإضافة إلى المضائق التي تقع بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة من جهة والبحر الإقليمي لدولة أجنبية من جهة ثانية<sup>30</sup>. وفي هذه الحال فإن مضيق هرمز يطبق عليه نظام المرور العابر كونه يربط بين جزء من أعالي البحار، وجزء آخر وهو يفصل بين مياه الخليج العربي وخليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة ثانية مما يؤدي - نتيجة هذه الحالة الدولية - إلى السماح بمرور السفن التابعة لأي دولة مروراً سريعاً متواصلاً دون توقف إلا في حالة الضرورة أو القوة القاهرة وذلك دون شرط الحصول على الإذن المسبق ولا تحديد لوقت هذا العبور<sup>31</sup>. ولا بد من الإشارة إلى أن هذا النظام في بدايته لم يلقَ القبول من جميع أعضاء المجتمع الدولي، ولكن في النهاية تم القبول على تطبيق المرور العابر وذلك بدا جلياً من خلال التوقيع على الاتفاقية واعتمادها بشكل واسع من قبل العديد من الدول المشاركة في الاتفاقية<sup>32</sup>.

### الفرع الثاني: نظام المرور العابر

وبهذا يكون النظام قد دخل حيز القبول بعد أن وقعت عليه العديد من الدول وأصبح معتمد كنظام قانوني في جميع المضائق التي تم تحديدها من قبل الاتفاقية. وقد نصت المادة ٣٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (١٩٨٢م) على شكل المضائق الواقعة ضمن نظام المرور العابر وهي بشكل عام المضائق التي تستخدم الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة<sup>33</sup>، ومن ينطبق عليه هذا الوصف مضيق هرمز موضوع الدراسة في الخليج العربي<sup>34</sup>. فنجد أنَّ نظام المرور العابر أو حتى المرور البريء يضع السيادة الدولية في مكانة معينة

ومحددة، غير موصوفة بصفة مطلقة، بالرغم من أن الاتفاقية حاولت وضع العلاقة بين حق المرور وحق السيادة في موضع التوازن والمساواة، إلا أن المطلع يجد بأن مفهوم السيادة يبدو أقل تقدماً على حق تطبيق النظام. فالمرور العابر يعني حق الملاحاة السريعة عبر المضائق ومنها مضيق هرمز، وقد أوضحت المادة (٣٩) كيف أن من حق السفن العابرة المرور العابر عبر المضيق الدولي دون أي عرقلة من قبل الدول الساحلية، مع التأكيد على السفن العابرة بضرورة عدم المساس أو القيام بأي نشاط يهدد سيادة وسلامة واستقلال الدول الساحلية. ولكن طبعاً كما سبق وذكرنا أعطيت السفن الأجنبية حق العبور<sup>35</sup>، بغض النظر عن كون هذه السفن تجارية أو غير تجارية، حربية أو غير حربية، ما دام المضيق الذي تمر به السفن المذكورة من المضائق ذات الشروط والخصائص التي ذكرت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام<sup>36</sup>(١٩٨٢م).

كما نجد في المقابل الآخر المرور البريء وهو يشمل أيضاً الملاحاة عبر البحر الإقليمي ويهدف فقط إلى الاجتياز دون الدخول في المياه الداخلية على أن يكون المرور سريعاً ومتواصلاً إلا في حالات الضرورة والقوة القاهرة. وهنا نجد بأننا أمام حالة ثانية نظامية وقانونية تحد بشكل أو بآخر من سيادة الدولة الساحلية وتعطي حق المرور أولوية، بالرغم من الشروط الموضوعية المتمثلة بأن تلتزم هذه السفن المرور الذي لا يضر بسلامة وأمن الدول الساحلية وألا تشكل أي تهديد ضد سيادة هذه الدول، بالإضافة إلى التزام الدولة الساحلية بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء أو تعطيله أو عرقلته بأي شكل من الأشكال.

وبالعودة إلى مفهوم السيادة الدولية، نجدها في هذه الحالة متمثلة في قدرة الدولة الساحلية بإصدار التشريعات اللازمة التنظيمية لمرور وعبور المضيق دون أدنى مساس بالنظام المرورى نفسه. فهي ليست مطلقة الحرية والسيادة، بل حدودها تقف عند حد تنظيم هذا المرور، بمعنى آخر إقرار حق المرور والعمل على تنظيمه. وقد أكدت محكمة العدل الدولية على هذا المبدأ<sup>37</sup>.

وبالخلاصة - وكما تم تفصيله- للدول الساحلية المصلحة على مضيق دولي، نجد بأن حق المرور سواء العابر أو البريء، هو حق ممنوح من قبل اتفاقيات دولية قديمة وحديثة، ولا تدع للشك مكان في عدم قدرة هذه الدول على احتجاز أو منع مرور سفن أجنبية إلا في حالات استثنائية تهدد كيان هذه الدول وتضعها في حالة من عدم الاستقرار الأمني، وهذا ما لم نجده

في أي من الحالات المطروحة في الوقت الحال من عبور للسفن عبر مضيق هرمز، لكننا نجد أنَّ بعض الدول تلجأ إلى وسائل غير قانونية متذرة بحقها القانوني بحجز أو إيقاف عبور السفن الأجنبية المارة عبر المضيق متجاهلة تماماً كافة الاتفاقيات الدولية.

### المبحث الثاني: صلاحيات وحدود الدول الشاطئية على مضيق هرمز

يتكون إقليم الدولة من عدة عناصر أهمها عنصر الأرض، والفضاء الجوي وعنصر ثالث يمكن وجوده أو عدمه ألا وهو عنصر البحر. وكما أصبح معلوم، فقد اهتم المجتمع الدولي بعنصر البحر وأفرد له العديد من الاتفاقيات الدولية التي تم ذكرها في مواضع سابقة. ولا بد من الإشارة إلى الأهمية التي يحظى بها مضيق هرمز على الساحة الدولية، فهو يُعدُّ منفذ التصدير الوحيد للعديد من الدول الخليجية. الأمر الذي أكسبه مكانة اقتصادية هامة في الحياة التجارية لهذه الدول. فمن خلاله تمر ناقلات النفط العراقية والكويتية والسعودية والاماراتية وغيرها من الدول المطلة على المضيق مما يجعل أي محاولة غير منظمة للهيمنة عليه تصطدم بالقانون الدولي الذي حدد الإطار القانوني لهذا المضيق وطرق التعاطي الدولي معه. وهذه الاتفاقيات كغيرها من الاتفاقيات الدولية تمنح الدول الحقوق والواجبات على الدول المعنية بالالتزام بها وذلك في المطلب الأول، والمطلب الثاني يتناول بعض الأمثلة القديمة والمعاصرة على حدٍّ سواء.

#### المطلب الأول: حدود الحقوق والواجبات للدول الشاطئية والسفن

قدمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في العديد من موادها ما يحدد حقوق الدول المطلة على المضائق، وقد أظهرت الحقوق الواجب على السفن الالتزام بها أثناء ممارستها حق المرور العابر، وقد قدمت ذلك وبشكل واضح في المادتين (٣٩) و (٤٠) حيث نصت على ما يلي:

#### الفرع الأول: واجبات السفن والدول الشاطئية

- أن يكون العبور بشكل متواصل وسريع
- أن تمتنع هذه السفن عن أي تهديد بأي شكل كان تجاه الدول الشاطئية للمضيق
- أن يكون عبورها ضمن السياق الطبيعي لهذا العبور
- أن تمتثل بكافة الأنظمة والإجراءات الدولية سواء فيما يتعلق بمنع المصادمات أو التلوث البحري

- تتمتع السفن أثناء مرورها عن القيام بعمليات البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أثناء المرور.

وعليه فإن السفن ملزمة بالسير ضمن هذه الشروط والعمل على عدم تجاوزها، بل القيام بكافة الأعمال التي تصب ضمن توجه الاتفاقية، وكل ذلك بغض النظر عن علم هذه السفن، فما دامت هذه السفن ملتزمة بكافة الخطوط المذكورة في المادتين (٣٩) و (٤٠) من الاتفاقية، فإن الدول الشاطئية لا تملك أي صلاحية لاحتجازها أو إيقافها. وهذا هو الحال الذي حصل مع السفينة البريطانية التي كانت تعبر مضيق هرمز وتم احتجازها من قبل السلطات الإيرانية، وذلك دون تحديد وبشكل مباشر الأسباب المؤدية للاحتجاز. لذلك فإن سيادة الدول المطلة على المضيق تقف عند قيد هو المرور العابر والبريء. وهذا القيد لم يظهر في الآونة الأخيرة بل هو نتيجة للعديد من الجهود الدولية التي سعت لمنع أي دولة شاطئية من أن تستأثر بالمضائق وتعطل سير الملاحة الدولية بشكل عام .

وبالعودة إلى الاتفاقية نفسها وتحديداً المادة (٤٤) فإنها تنهي وبشكل قاطع كل الحوارات والنقاشات التي يمكن توقعها في حال حصول أي مخالفة من قبل السفن العابرة، حيث حددت وأشارت ضمن عنوان واجبات الدول الشاطئية للمضائق بأن لا تعيق هذه الدول المرور العابر للسفن بل يكون من واجبها أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر أو تهديد للملاحة دون ذكر إمكانية احتجاز السفن أو إيقافها بأي شكل من الأشكال. وكأن الاتفاقية أرادت أن تشير وبشكل مباشر إلى مساحة الصلاحية المحدودة المعطاة لهذه الدول.

#### الفرع الثاني: الصلاحيات الممنوحة للدول الشاطئية على المضيق

لقد ذكرت وبشكل مفصل المادتان (٤١) و (٤٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام (١٩٨٢م) الصلاحيات وذلك عندما عدت الحالات التالية:

- للدول الشاطئية تعيين الممرات البحرية .
- وضع نظم لتقسيم حركة المرور بهدف سلامة العبور للسفن.
- يجوز عند الضرورة تغيير هذه الممرات ولكن بشرط الإعلان الواجب عن هذا التغيير .
- لا بد من تطابق هذه الممرات والتقسيمات مع ما هو متوافق عليه في الأنظمة الدولية .
- لا بد من اتفاق تام بين الدول الشاطئية للمضائق قبل أن يتم اعتماد ممرات أو نظم تقسيم لحركة المرور الجديدة .
- تحترم السفن المارة نظم تقسيم حركة المرور المقررة نظاماً .

- العمل بشتى الوسائل لمنع التلوث البحري ضمن الأنظمة الدولية من قبل الدول الشاطئية.

- لا بد من عدم اعتماد مفهوم التمييز تجاه السفن الأجنبية .
- يقع على الدول الشاطئية تقديم كافة التعديلات أو التغييرات التي تطرأ بشكل الإعلان الذي يكفل وصوله لكافة الدول ذات المصلحة في عبور المضيق.
- للدول الشاطئية منع الصيد ومنع تحميل أو إنزال أي سلطة أو شخص خلافاً للقوانين.

وما يجدر الإشارة إليه أن النصوص المذكورة أعلاه وتحديداً في المادة (٤١) من الاتفاقية وقد وضعت العديد في الشروط الواجب القيام بها من قبل الدول الشاطئية للمضيق وهي في حال ما إذا قامت هذه الدول بفرض نظم ممرورية جديدة وهي على الشكل التالي :

1. أن لا يكون له طبيعة تمييزية بين جنسيات السفن المارة .
2. يجب الإعلان عنه بشكل مناسب وواضح يكفل وصوله لكافة الدول المعنية .
3. يجب أن لا يؤدي أي من هذه التغييرات أو التعديلات بكافة الاحوال إلى إعاقة الحق الأساسي ألا وهو المرور العابر .
4. يجب اعتماد مبدأ أساسي في القانون الدولي ألا وهو مبدأ حسن النية في تطبيق النصوص القانونية .

وبالمحصلة وبعد العودة إلى نصوص إضافية لاتفاقية الأمم المتحدة والتي تُعدُّ هي الاتفاقية الدولية السارية على مضيق هرمز، وعلى كل أفراد المجتمع الدولي الالتزام بكافة نصوصها، نجد بأنها لم تعطِ صلاحيات واسعة ومطلقة للدول المطلة على المضيق المذكور بل عمدت إلى إعطاء صلاحية مقيدة بقيد كنا قد ذكرناه سابقاً ألا وهو المرور العابر للسفن وأبقت هذا القيد بعيداً كل البعد عن أي تصرفات واسعة النطاق من قبل الدول الشاطئية للمضيق. ونلاحظ بأن الاستثناء لهذا القيد يظهر فقط عند تهديد أمن وسلامة هذه الدول، فهنا وبهذه الحالة فقط تستطيع الدول الشاطئية للمضيق التدخل وإعاقة المرور، أو في حالة ثانية عندما تتجاوز هذه السفن التشريعات والأنظمة الدولية. ولكن هذا ما لم نجده مع السفينة البريطانية التي تم احتجازها ستينا امبيرو كونها لم تكن تشكل أي نوع من أنواع التهديد أو حتى تجاوزها لأي تشريعات أو أنظمة دولية معمول بها. وعليه فإن احتجاز السفن المارة عبر هرمز أو غيره من المضايق يبقى ضمن رسم القانون الدولي وبالتالي يخضع لهذه الاتفاقيات الدولية التي يأتي في

طليعة أهدافها تنظيم واستقرار العلاقات الدولية وابقائها ضمن منظمها القانونية المتفق عليها وهو بالغالب الهدف الأساسي للقانون الدولي سواء في حالة الحرب أو السلم.

### المطلب الثاني: حالات احتجاز السفن في مضيق هرمز وموقف القانون الدولي العام

تُعدُّ حالة احتجاز السفن من القضايا التي تؤدي إلى وجود نزاعات قضائية تستدعي تدخل من الجهاز القضائي المتمثل بمحكمة العدل الدولية في معظم الحالات. وقد مر التاريخ الدولي القضائي بالعديد من القضايا التي استوجبت صدور أحكام قضائية لحل النزاعات الدولية المعروضة عليه، ومنها النزاعات القديمة وهي سوف تكون ضمن الفرع الأول، وقضايا حديثة في الفرع الثاني.

#### الفرع الأول: النزاعات المضائقية القديمة

وبرزت العديد من النزاعات المتعلقة بموضوع المضائق في دول مختلفة. ويأتي في مقدمة هذه النزاعات على سبيل المثال قضية المرور عبر الأقاليم الهندية إثر النزاع المعروف بين الهند والباكستان سنة ١٩١٢م. والقضية المتعلقة بولاية مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الإيكو<sup>38</sup>. بالإضافة إلى قضية الباخرة الإنكليزية (ويمبلدون)، التي كان عناصر النزاع القضائي فيها ألمانيا من جهة وكل من فرنسا وإنكلترا من جهة ثانية عام ١٩٢١م<sup>39</sup>، حيث أن المشكلة كانت تتمحور حول العبور في قناة كيل. غير أن محكمة العدل الدولية الدائمة حكمت على ألمانيا بدفع تعويض عن الاضرار التي تسببت بها وذلك استناداً على معاهدة فرساي، بالرغم من أن الاتفاقية المذكورة أعطت الحق لألمانيا في منع المرور في القناة في حالات معينة، إلا أن حالة الباخرة لم تكن من بينها. وعليه نجد بأن القضاء الدولي قد استند إلى المعاهدة الدولية المعمول بها وذلك لتحديد الأطراف الدولية المسؤولة عن المخالفة المرتكبة من قبلها وتحملها لكامل التعويضات المقررة من قبل المحكمة.

وفي قرار آخر نجد بأن محكمة العدل الدولية في الحكم الذي أصدرته في قضية Corfu السابق ذكرها، رأت بأنه كان على البانيا في ظل تلك الظروف إصدار لوائح تنظيمية بشأن مرور السفن عبر المضيق وليس لها من مبرر لمنع هذا المرور أو إخضاعه لشرط الحصول على إذن خاص، وقد تم إظهار هذه الصلاحيات وبشكل مفصل في المباحث السابقة، بمعنى أن الدول تكون ملزمة بتقديم وتسهيل المرور البريء للسفن الأجنبية المارة في المضيق دون أي اجتهاد فردي تعارض فيه ما هو محدد بالمعاهدات الدولية الضامنة لهذا المرور.

## الفرع الثاني: حالات احتجاز السفن حديثاً

أما فيما يتعلق بموضوع بحثنا، وتحديداً مضيق هرمز فقد ظهرت بالآونة الأخيرة العديد من الاحتجازات للسفن المارة عبر المضيق من قبل إحدى الدول المطلة عليه. فقد كان الاحتجاز الأول في ١٤ يوليو ٢٠١٩ لناقلة النفط "الرياح" التي ترفع علم بنما، وقد بررت سلطات الدولة المحتجزة للناقلة بأنها تنقل نفط مهرب، وبعد خمسة أيام تحديداً في ١٩ يوليو ٢٠١٩ قامت السلطات نفسها باحتجاز ناقلة نفط ثانية تدعى "ستينا ايمبيرو" السويدية والتي ترفع العلم البريطاني، والدافع وراء الاحتجاز لهذه الناقلة بأنها خرقت قانون البحار الدولي. وفي ٤ أغسطس ٢٠١٩ تم احتجاز ناقلة نفط أجنبية على خلفية أنها تهرب الوقود لبعض الدول العربية، وبذلك تكون الجهة نفسها قد قامت باحتجاز ثلاث سفن أجنبية عبر مضيق هرمز بفترات زمنية ليست بالبعيدة.

لكن وبالعودة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (١٩٨٢م)، وتحديد المواد (٣٩-٤٠-٤١)، فقد حددت الإطار العام والصلاحيات الممنوحة والمخولة من قبل المعاهدة المذكورة التي اشارت في مادتها (٤١) إلى دور الدول الشاطئية للمضائق والتي من ضمنها مضيق هرمز وكيفية التعاطي مع السفن المارة ضمن المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وانطلاقاً من اتفاقية قانون البحار لعام (١٩٨٢م) نستطيع أن نحدد الإطار العام لهذه الصلاحية، وكيف فوضت الدول المطلة على المضيق صلاحية تنظيم وتقسيم حركة المرور في سبيل تسهيل هذا المرور وليس العكس. وأكملت المادة (٤٢) هذه الصلاحيات وحددتها بين ما سمي بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وتحديد أعمال سفن الصيد وعملية تحميل وإنزال السلع وغيرها من الأمور التنظيمية لعملية حركة السفن. ووضحت المادة (٣٩) الالتزامات -التي سبق التطرق لها في مبحث سابق- الواقعة على السفن العابرة في كونها لا تهدد أي كيان تابع لإحدى الدول الشاطئية للمضيق أو انتهاك لمبادئ القانون الدولي المحددة في ميثاق الأمم المتحدة. وأكملت المادة نفسها في الإشارة إلى واجبات السفن أثناء مرورها العابر ضمن المضيق.

وعليه وفي حال ثبت أن إحدى السفن قد تجاوزت أو اخترقت الحدود القانونية المستمدة من الاتفاقية الدولية فإنه يقع عليها واجب تحمل المسؤولية القانونية الكاملة المحددة والمدرجة في الاتفاقية المذكورة. وكما هو معلوم فإن الدول لا تستطيع التذرع بكونها لم تصادق على

الاتفاقيات المذكورة وذلك بهدف التملص من المسؤولية الدولية، فالتوقيع هو في الحقيقة إجراء مهم في الاتفاقيات الدولية كما أن أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمضائق تعدّ تقنياً للعرف الدولي، وعليه تعدّ هذه الأحكام ملزمة للدول كافة والاتفاقيات الدولية، وعلى وجه الخصوص المادة 4/16 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (1958). ولذلك فإن الدولة المطلة على المضيق تكون باحتجازها لهذه السفن قد اخترقت الأطر النظامية وتجاوزت حدودها الدولية في التعامل مع السفن الأجنبية المارة المرور العابر عبر مضيق هرمز. وتجدر الإشارة إلى أن السلطات التي قامت باحتجاز هذه السفن قد أفرجت عنها تباعاً ولم تصل هذه النزاعات إلى أبواب محكمة العدل الدولية للبت فيها.

### خاتمة:

لقد أظهر البحث مفهوم المضائق وحدود الدولة الشاطئية له، وفقاً لقواعد القانون الدولي المتمثل بالاتفاقيات الدولية، وحدد مساحة السيادة الوطنية لهذه الدول. وذلك لكي يجيب على التساؤلات المطروحة في الآونة الأخيرة حول مدى قانونية احتجاز السفن والتعامل معها بشكل أحادي ومنفرد. وعليه فقد توصل الباحث إلى النتائج والتوصيات التالية:

### أولاً: النتائج

1. إن القانون الدولي قدّم وطوّر مفهوم المضائق وسعى لتقديم حلول مقبولة بشكلها العام لدى معظم أشخاص القانون الدولي.
2. نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، الأحكام المتعلقة بالمضائق الدولية ونظام المرور العابر والبريء ضمن أحكام قانونية واضحة.
3. لقد أبرزت الاتفاقيات الدولية حدود السيادة الداخلية لكل الدول المطلة على المضائق.
4. كرست الاتفاقيات المتعلقة بالمضائق الدولية نظام المرور العابر للسفن، وأوصت بضرورة احترام كافة النصوص القانونية، بهدف تحقيق العدالة والمصالح الدولية لكافة السفن المارة عبر المضيق.

5. الإحتجاز كتصرف أحادي من قبل الدول المطللة على المضيق لم يُعطى كصلاحية مطلقة بل ارتبط وبشكل واضح بتهديد أمن وسلامة الدول المطللة على المضيق وهي واقعة لم تحصل عند احتجاز السفينة البريطانية أثناء عبورها لمضيق هرمز.
6. للدول الشاطئية حقوق وصلاحيات تمارسها على المضيق متعلقة بالقسم الأكبر منها في تنظيم الملاحة.

### ثانياً: التوصيات

1. التأكيد على القانون الذي ينظم موضوع المضائق والعمل على ضرورة احترامه وتنفيذه من كافة أشخاص القانون الدولي.
2. لا يحق لأي دولة شاطئية للمضيق سواء هرمز أو غيره، من التهديد بإغلاقه أو القيام بأعمال منافية للقانون مثل احتجاز السفن المارة، وذلك بناءً على ما قدمه المجتمع الدولي من جهود لتنظيم هذا المرور.
3. نوصي بضرورة إنشاء لجنة تابعة للأمم المتحدة، تكون مخولة بالقيام بكافة الإجراءات الأمنية لضمان أمن المضائق والسفن وتكون قادرة على منع أي انتهاك من قبل أي طرف سواء أكانت دولة مطللة على المضيق أو سفناً عابرة.
4. نوصي بضرورة تحييد المضائق عن أي صراعات دولية وإسقاط تام لأي قانون داخلي يصدر ليعطي دولة مطللة على المضيق سلطة تفوق الحد القانوني، وأن تسأل هذه الدول وبشكل مباشر أمام المجتمع الدولي ولا سيما أن المضائق تقع بشكل عام في محيط عدّة دول وتستفيد منه العديد من الدول التي تُعدّ في بعض الحالات المنفذ البحري الوحيد لها.

### الهوامش:

<sup>1</sup> وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 62، عدد 4، (2011م)، ص 113.

<sup>3</sup> عامر ماجد العجمي، مقال بعنوان: نظام المرور في المضائق الدولية. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦، العدد ١، (٢٠١٩م) ص ٦٣، تاريخ الاطلاع: ٢٧-٦-٢٠١٩.

<sup>4</sup> د. أيمن سلامة، مقال بعنوان: قواعد القانون الدولي للملاحة في مضيق هرمز وباب المندب نموذجاً. مجلة آراء حول الخليج، (٢٠١٩). تاريخ الاطلاع: ٩-٥-٢٠١٩، على الموقع الإلكتروني: <http://araa.sa/index.php?option=com>

<sup>5</sup> جمال سالم النعاس، الأبعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز، مجلة عمر المختار، بدون ذكر رقم العدد، ٢٠١١م، ص ١٢.

<sup>6</sup> د. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام. دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، (٢٠٠٦)، ص ٦٧.

<sup>7</sup> د. محمد مجذوب، القانون الدولي العام. منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت (م٢٠٠٤)، ص ٤٢٤.

<sup>8</sup> د. منتصر سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر. دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، (٢٠٠٨)، ص ٥٣١.

<sup>9</sup> د. منتصر سعيد حمودة، مرجع سابق، ص ٨٣. و د. أيمن سلامة، مرجع سابق، ص ١.

<sup>10</sup> د. أسعد عبدا، الممرات الإقليمية والدولة المائية. الموسوعة الفلسطينية، (٢٠١٩)، تاريخ الاطلاع: ٢٤-٩-٢٠١٩.

على الموقع: <https://www.palestinapedia.net>

<sup>11</sup> هي الاتفاقية الأكثر أهمية لحماية السفن التجارية، وأول نسخة منها كانت عام 1914 بعد غرق التيتانك، وتصف هذه الاتفاقية عدد قوارب النجاة ومعدات الطوارئ وإجراءات السلامة بما فيها الرقابة اللاسلكية المستمرة. وتم تبني نسخاً معدلة من هذه الاتفاقية في الأعوام 1929، 1948، 1960، 1974. وتعد اتفاقية 1960 التي تم تفعيلها في عام 1965 أول منجزات منظمة الملاحة الدولية. وفي نسخة 1988 وبناء على تعديلات لوائح اللاسلكي الدولية في عام 1987 تم استبدال شيفرة موريس بالنظام الملاحي العالمي لإنذار السلامة وبدأ تنفيذها في 1992. وتوفر منظمة الملاحة الدولية أطلس يقسم المناطق البحرية حسب نوعها.

<sup>12</sup> محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية. معهد الدراسات الدبلوماسية، الطبعة الأولى، (١٩٩٥م)، ص ٢٦٥.

<sup>13</sup> عامر ماجد العجمي، مرجع سابق، ص ٦٨، الهامش رقم ٢.

<sup>14</sup> جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام. بدون دار نشر، بغداد، (١٩٩٤م)، ص ٦٧٨-٦٧٩.

<sup>15</sup> Horace Through Robertson, JR, Passage International Straits: Aright Preserved in The Third United Nations Conference the Law of Sea, Virginia of International Law, 1980, Vol 20:4, P: 817.

<sup>16</sup> مصطفى الحناوي، موسوعة قانون البحر في وقت السلم. المكتبة الانجلومصرية، القاهرة، (م١٩٦٢)، ص ١٥٨.

<sup>17</sup> د. عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية. الإسكندرية، (بدون سنة نشر)، ص 99.

<sup>18</sup> د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص ٨٣. د. منتصر سعيد حمودة، مرجع سابق، ص ٥٣٢.

<sup>19</sup> د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص ٨٣. يقع مضيق البوسفور في تركيا ويسمى مضيق إسطنبول وهو يصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، أما ممر الدردنيل فهو ممر مائي دولي يربط بحو ايجة ببحر مرمرة وهو يصل القارة الأوروبية مع القارة الآسيوية.

<sup>20</sup> د. منتصر سعيد حمودة، مرجع سابق، ص ٥٣٣.

<sup>21</sup> William Schacte, Jr, International Straits and Navigational Freedoms Remarks Prepared for Presentation to the 26<sup>th</sup> Law of The Sea Institute Annual Conference (Genova, Italy, June 22-26, 1992), P : 21-23.

<sup>22</sup> اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٤٥ الفقرة ١-ب.

<sup>23</sup> John Van Dyke, Transit Passage Through International Straits, 2008 P :177.

<sup>24</sup> حادث قناة كورفو تشير إلى ثلاثة أحداث منفصلة اشتركت فيها سفن البحرية الملكية البريطانية في قناة كورفو عام 1946، وإحدى أولى حلقات الحرب الباردة. خلال الحادث الأول تعرضت سفن البحرية الملكية البريطانية لإطلاق نار من الحصون الألبانية. أما الحادث الثاني فكان ضرب سفن البحرية الملكية البريطانية للألغام البحرية والحادث الثالث وقع عندما قامت البحرية الملكية بعمليات إزالة للألغام من قناة كورفو ولكن في المياه الإقليمية الألبانية، وتوجهت ألبانيا حينها بشكوى لدى الأمم المتحدة. هذه السلسلة من الحوادث أدت إلى قضية قناة كورفو، حيث اقامت المملكة المتحدة دعوى ضد الجمهورية الشعبية لألبانيا لدى محكمة العدل الدولية. أصدرت المحكمة قراراً بموجبه تدفع ألبانيا 844.000 جنيه استرليني لبريطانيا العظمى، أي ما يعادل 20 مليون جنيه استرليني في عام 2006. وبسبب هذه الأحداث قطعت بريطانيا المحادثات الرامية إلى إنشاء علاقات دبلوماسية مع ألبانيا إلى أن أعيدت العلاقات الدبلوماسية بين البلدين في عام 1991.

<sup>25</sup> Judgements, Advisory Opinion and Orders, The Corfu Channel Case, 25 Marsh, 1948.

<sup>26</sup> د. أيمن سلامة، مقال بعنوان: هرمز يخضع لنظام الملاحة في المضائق الدولية والملاحة فيه حرة لجميع السفن، (م ٢٠١٩)،

تاريخ الاطلاع: ٩-٨-٢٠١٩، على الموقع: <http://araa.sa/index.php>

<sup>27</sup> د. هديل صالح الحبابي، مقال بعنوان: النظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية. جامعة المستنصرية، كلية الحقوق، العدد ٢، (٢٠١٩م).

<sup>28</sup> د. محمد عمر مدني، مرجع سابق، ص ٢٧٠.

<sup>29</sup> اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٣٧-٤٥.

<sup>30</sup> د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، مطبعة الاديب، بغداد، (١٩٩٠م)، ص ٢٥٣.

<sup>31</sup> د. بدرية عبد الله العوضي، الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، الكويت، (١٩٨٨م)، ص ٩٥-٩٦.

<sup>32</sup> د. عبد القادر محمود الاقصر، مقال بعنوان: التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ٢، (٢٠١٦م)، ص ٢٣.

<sup>33</sup> للتفصيل: اتفاقية الأمم المتحدة المادة ٣٧.

<sup>34</sup> قيس إبراهيم البدري، الفئار للقانون الدولي للبحار. دار الكتب، بغداد، (٢٠٠١م)، ص ٨٧-٨٨.

<sup>35</sup> مرزبن نديمين، مقال بعنوان: توضيح الملاحة في الخليج. معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، (٢٠١٩)، على الموقع:

<https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/view/clarifying-freedom-of-navigation-in-the-gulf>.

<sup>36</sup> سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية. رسالة لنيل درجة الماجستير في الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسطنطينية، كلية الحقوق، (٢٠١٥م)، ص ١٤٦.

<sup>37</sup> للتفصيل انظر: الاحكام والفتاوى والاوامر لمحكمة العدل الدولية، <https://www.icj-cij.org/ar>

<sup>38</sup> د. أيمن سلامة، المرجع السابق.

<sup>39</sup> عامر العجبي، المرجع السابق، ص ٧٧.

## المراجع:

### أولاً: المراجع باللغة العربية

#### 1 - الكتب القانونية

- قيس إبراهيم البدري، الفئار للقانون الدولي للبحار. بغداد: دار الكتب (٢٠٠١م).
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار. بغداد: مطبعة الاديب (١٩٩٠م).
- سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي (٢٠٠٨م).

- مصطفى الحناوي، موسوعة قانون البحار في وقت السلم. القاهرة: المكتبة الانجلومصرية (١٩٦٢م).
- عبد المنعم داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية. الإسكندرية: منشأة المعارف (١٩٩٨م).
- فاروق صادق، مباحث في القانون الدولي للبحار. الجزء الأول. بيروت: منشورات زين الحقوقية (٢٠١٥م).
- جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام. بغداد: بدون دار نشر (١٩٩٤م).
- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام. الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع (٢٠٠٦م).
- بدرية العوضي، الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار. الطبعة الأولى، الكويت: بدون دار نشر (١٩٨٨م).
- محمد مجذوب، القانون الدولي العام. بيروت: مكتبة الحلبي الحقوقية (٢٠٠٤م).
- محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية. الرياض: معهد الدراسات الدبلوماسية (١٩٩٥م).

## 2 - المقالات العلمية

- عبد القادر الاقرع، "التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز ومدى شرعيته"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ٢، العدد (٦)، (٢٠١٦م).
- هديل صالح الجنابي، "النظام القانوني الدولي لمضيق هرمز وأهميته في التجارة النفطية" مجلة جامعة المستنصرية (العلوم القانونية)، مجلد ٢، العدد (٦)، (٢٠١٩م).
- أيمن سلامة، "هرمز يخضع لنظام الملاحة في المضائق الدولية والملاحة فيه حرة لجميع السفن"، على الموقع الالكتروني: <http://araa.sa/index.php>
- أسعد عبدا، "الممرات الإقليمية والدولية المائية". الموسوعة الفلسطينية، على الموقع الالكتروني: <https://www.palestinapedia.net>
- عامر ماجد العجمي، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة (العلوم القانونية)، مجلد ١٦، العدد (١)، (٢٠١٩م).
- وسام الدين. العكلة، "النظام القانوني للمضيق دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي"، مجلة جامعة دمشق (العلوم الاقتصادية والقانونية). مجلد ٢٧، العدد (٤)، (٢٠١١م).

### 3 - رسائل الماجستير

- سماح بلوط، "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية"، جامعة الاخوة منتوري قسطنطينية، كلية الحقوق (٢٠١٥م).
- 4- الموثائق الدولية:
  - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.
  - الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر لعام ١٩٦٠م.
- الاحكام والفتاوى والاوامر لمحكمة العدل الدولية. على الموقع:  
<https://www.icj-cij.org/ar>
- مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لعام ١٩٧٤م.
- ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية

- Horace Robertson, JR, Passage Through International Straits: Aright Preserved in The Third United Nations Conference on the Law of Sea, Virginia of International Law, 1980, Vol 20:4.
- John Van Dyke, Transit Passage Through International Straits, 2008.
- Judgments, Advisory Opinion and Orders, The Corfu Channel Case, 25 Marsh, 1948.
- William Schacte, Jr, International Straits and Navigational Freedoms Remarks Prepared for Presentation to the 26<sup>th</sup> Law of The Sea Institute Annual Conference (Geneva, Italy, June 22-26, 1992).