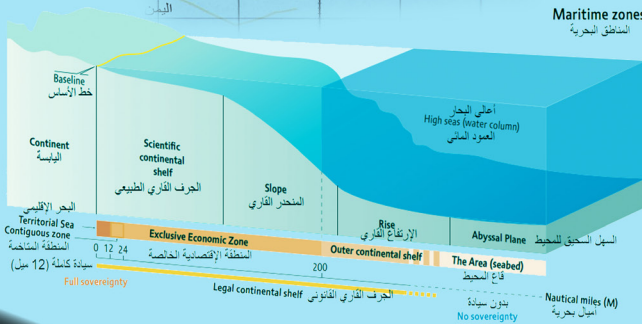
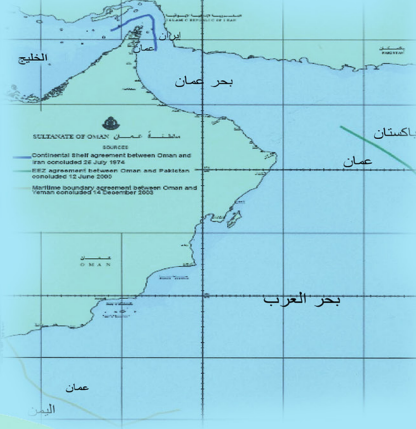


مضيق هرمز

أزمة الملاحة والمرور

خلال الفترة من ١٩٧٩ - ١٩٨٩

الدكتور علي بن أحمد العيسائي



الكتاب: مضيق هرمز أزمة الملاحة والمرور

المؤلف: الدكتور علي بن أحمد العيسائي

الطبعة الأولى 2014

الطبعة الثانية 2019

الطبعة الثالثة 2025

جميع الحقوق محفوظة للمؤلف



<http://lubannews.com>



+96899260386

+96871117037



lubanbook@gmail.com

{ سلطنة عمان - مسقط }

رقم الإيداع: 1326 / 2019

رقم الإيداع الدولي (ISBN):

978-99969-4-266-2

خط العنوان: عبدالله بن خميس العبري

التصميم الداخلي والغلاف: أحلام الرحبي

مَوْسُوعَةُ عُمانَ وَقَانُونِ الْبَحْرِ



مَضِيقُ هَرَمَز

أَزْمَةُ الْمَلَا حَةِ وَالْمَرُورِ

خِلالِ الْفِتْرَةِ مِنْ ١٩٧٩ - ١٩٨٩



كم أسعدني أن أطلع علي مقدمة ثرية مؤلف في طريقه الي عيون القراء وعقولهم ، وخاصة من العرب ،
بمعالج العلاقة بين عمان وقانون البحار ، كتبه سفير عمان بالقاهرة السفير الاخ والصديق الدكتور علي بن احمد
العيساني .

كان استاذنا وصديقنا بطرس بطرس غالي يقول إن حروب المياه قادمة .. لن يكون هناك حروب نفط او غاز
فهذه الامور محمية بالكثير من التحالفات تدعما مجموعة معتبرة من التفاهات . أما المياه وتحدياتها النابعة
من ندرتها ومن التصاعد في عدد سكان الارض وتزايد احتياجاتهم منها ، فسوف تثير في القرن الحادي
والعشرين خلافات كثيرة وربما تؤدي الي حروب حقيقة بين دول المصب والمنبع وما بينهما .

ومن هنا فان الاستعداد لعصر تلعب فيه السياسات والاقتصاديات الخاصة بالمياه، بحاراً وانهاراً ، دوراً حيوياً،
يستدعي فهم التطور القانوني ومسار الاطوار متعدد الاطراف في هذا الصدد ، بالإضافة الي التأثير المؤكد
الذي سوف يحدثه تغير المناخ في موضوع العلاقات المائية والحقوق والانترامات الحالية والقادمة في اطار
"دبلوماسية المياه " التي أراها تفرض نفسها شيئاً فشيئاً ومرحلة وراء مرحلة .

وفي وطننا العربي ، مشاكل المياه بارزة تفرض نفسها علي الاجندة الاقليمية .. نهر النيل .. سد النهضة ..
حقوق مصر المائية والتي تتصل بحياة مصر والمصريين ، وكيف يمكن الحفاظ عليها مع الحفاظ علي حق
اثيوبيا والاثيوبيين في التنمية والتطور . وكذلك مشكلة مياه الفرات بين تركيا وكل من سورية والعراق
وتداخل التطلعات التركية الاقليمية مع حقوق الدولتين العربيتين وشعبيهما في الحياة وضمان وسائلها في
اكثر من مجال يأتي علي رأسه الزراعة والامن الغذائي ، بل يأتي علي سلم اولويات حياة الناس ومتطلباتها
واسلوياها في البلدان العربيتين الشقيقتين.

أما مؤلفنا الذي يسعدني ان اكتب مقدمته اليوم ، فيتحدث في رصانة وعن علم عن عمان وقانون البحار .

وكما نعلم فان بين عمان والبحار علاقة وثيقة ، وصدق المؤلف حين أكد ان العنصر الرئيسي في تاريخ عمان
هو ارتباط وتبعية البحر لليابسة ، إذ شكلت الصحراء ظهيراً لعمان ، بينما كان البحر الركيزة الاساسية
التي شكلت الحياة الحضارية والسياسية والاقتصادية بل العسكرية عبر تاريخ عمان كله .

يصول السفير المؤلف ويجول بين جغرافيا عمان وتاريخها ، مثلما يصول ويجول بين دفتي قانون البحار
واتفاقاته ومفاهيمه وتطوره . يعالج كل ذلك بكفاءة الممارس وعصق الدارس .

اننا في العالم العربي نحتاج الي الابحار في ثقافة المياه ، وفهم ومتابعة مجاريها ومراسيها ، وكذلك اتقان
دبلوماسيتها .

نعم ان الكتاب الذي بين يدي القارئ الآن يمثل اسهاما مهما علي هذا الطريق ، وازضافة قيمة لأدبياته اهني
عليها المؤلف واتمنى له مزيدا من التوفيق .

عمرو موسى
٢٠١٩

مقدمة الطبعة الثانية



توجد بعض المواضع لها تأثير إستراتيجي أو جيوسياسي بالغ الأهمية طالما كانت مدار تنافس للسيطرة عليها. ونتيجة لوقوع أحداث معينة تزداد هذه الأهمية بحيث تصبح من المحطات المهمة في العلاقات الدولية، والتي بها يمكن فهم هذه العلاقات ومعرفة شكلها وترتيب الفاعلين فيها الممسكين بزمام القوة بحسب أهمية اللحظة التاريخية ترتيباً عمودياً وأفقياً، متعدد الأقطاب، قطبية ثنائية، القطب الواحد، ففيها تتسارع الأحداث وتتباطأ دون تلقائية لأن كل شئ بحساب حسب عامل القوة في ذلك الزمن. وهذه المواضع بعضها دائم النشاط يلزمه يقظة دائمة وإستنفار لا يهدأ، وبعضها تعلو ثم تخفت لتعود من جديد في شكل آخر يتبادل خلالها الفاعلون السياسيون الأدوار.

ولعل من أهم الأمثلة على هذه المواضع التي يعلو صوته ثم ينخفض ليعلو أكثر من جديد هو بلا شك مضيق هرمز. فهذا المضيق بخلاف المضائق الأخرى يكتسب أهمية قصوى في العلاقات الدولية، فلا تستطيع أية دولة عظمى أو كبرى، فضلاً عن الدول المطلة عليه والمحيطة به، أن تخرجه من حساباتها بإعتباره من الشرايين الكبرى في الإقتصاد الدولي حيث يتدفق منه النفط إلى جميع أنحاء العالم، وبإعتباره مفترق طرق تتداخل فيه الحسابات الإقتصادية والسياسية والعسكرية مع العامل القومي فتؤلف بؤرة توتر مستمر، أكد التاريخ

أن كل سكون تليه بدون شك حركة تُخلف إضطراباً في الملاحة والمرور مع التلويع بقطعها.

والسؤال هو كيف يمكننا دراسة أزمات الملاحة والمرور في مضيق هرمز؟

يمكن دراسة أزمات توتر الملاحة والمرور في مضيق هرمز في شكل موجات صاعدة تليها أخرى نازلة بل يمكن الجزم بأن هذه الدورات تتصاعد، فكل دائرة زمنية تليها أكبر منها في الحجم، من حيث طول الفترة الزمنية وحدّة التوتر، لكن ذلك لا يكفي فلا يمكن تاريخياً دراستها بشكل ستاتيكي ثابت سواء كان مستقراً أو صاعداً، بل لعل دراستها تكون أفضل في شكل دائري مثلها مثل بعض الدورات في الإقتصاد التي تتألف من مرحلة إنتعاش إقتصادي تعقبها مرحلة ركود وهكذا دواليك.

وقد تم في هذا الكتاب إختيار الفترة من 1979 إلى 1989 لدراسة إحدى أزمات الملاحة والمرور في مضيق هرمز، وهي فترة حساسة تداخلت فيها العديد من العوامل الإقتصادية والعسكرية والسياسية والدينية وإختلفت مصالح الدول الإقليمية مع مصالح الدول الكبرى وخاصةً العظمى فأصبحت مسائل في ظاهرها وطنية قضايا دولية أخرجت المضيق عن هدوئه. وهي فترة أزمة الملاحة والمرور في المضيق بعد الثورة الإيرانية التي أعقبتها ردود فعل إقليمية ودولية فأضحى المضيق في مواجهات، لعل المواجهة المباشرة الأبرز كانت في حرب العراق وإيران وتزامنت مع أحداث بعيدة مكانياً، ولكنها في مركز الأزمة موضوع البحث وهي فترة إجتياح الإتحاد السوفييتي لأفغانستان من حيث البدء والخاتمة.

لقد كانت هذه الفترة التي أعقبت هذين الحدثين فترة مهمة لا في العلاقات بين الدول الإقليمية فيما بينها فقط ولكن بين الدول العظمى، اثرت تأثيراً كبيراً

مقدمة الطبعة الثانية

في تغيير فسيفساء النظام الدولي، فلا أحد يمكنه أن ينكر دورها في إنتهاء القطبية الثنائية وأقول نجم الإتحاد السوفييتي كقوة عظمى بعد خروجه من أفغانستان وفي إنفراد الولايات المتحدة بالزعامة في العلاقات الدولية وبداية ظهور القطب الواحد.

ففي تلك الفترة تركزت ببقعة صغيرة لا يتعدى عرضها ثمانية أميال بحرية وطولها عشرة أميال بحرية، وهي المساحة الصالحة للملاحة العميقة في المضيق. أربعة نماذج من الصراعات السياسية كما سنرى وهي: العلاقات بين الشرق والغرب، والوطنية في مواجهة الإمبريالية، والقومية العربية في مواجهة الفارسية، والصراع بين دول تقليدية ودول ثورية. وإضافةً إلى هذه الصراعات السياسية الأربعة هناك مؤثرات سياسية أخرى وهي الصراع العربي الإسرائيلي، والخلاف الهندي الباكستاني، والتنافس بين المصالح الوطنية للدول المطلة على المضيق والمحيط به والمستفيدة منه.

وقليلٌ هي الأماكن، إن لم تنعدم، التي وجدت فيها كل تلك الصراعات والمؤثرات في وقتٍ واحد وتداخلت فيها المصالح المحلية والإقليمية والدولية، وتباينت حولها الرؤى والسياسات غير مضيق هرمز في تلك الفترة.

والغاية من دراسة هذا العمل هو محاولة تشخيص حالة أزمة من الأزمات التي مرَّ بها مضيق هرمز لمعرفة الأسباب المباشرة منها وغير المباشرة ومعرفة آثارها ما ظهر منها وما بطن لإستخلاص النتائج والعبر إستثناساً بقول العلامة ابن خلدون «إن التاريخ في ظاهره لا يزيد عن الإخبار وفي باطنه نظر وتحقيق».

وإستخلاص العبرة يعني منع حدوث الأزمة المقبلة أو الوقاية منها بل التمكن من أساليب وآليات الفهم والتحليل السليمين للتمكن من رؤية أوضح ولسماع

أرهدف لنبض العلاقات الدولية في إيقاعاتها البطيئة والمتسارعة، وعند توفر هذه الرؤية الأوضح والسماع الأرهدف نتمكن من خفض التوتر لكي لا تحدث أزمة مقبلة وإن حدثت لا تتسع رقعتها إلى حدود لا يمكن التحكم فيها.

إن هذا الكتاب قُدِّم أولاً كرسالة ماجستير في العلوم السياسية بجامعة المنار بتونس ثم تم طبعه ككتاب في عام 2014 من قبل مكتبة الظاهري للطباعة والنشر في مسقط، وهذه الطبعة التي بين أيدينا هي الثانية بعد إضافة بحث تمهيدي عن النظام القانوني للمرور بالمضيق لتكون ضمن موسوعة: عمان وقانون البحار. والكتاب يقدم نموذجاً واضحاً لأهمية قانون البحار في عمان أو أهمية عمان كدولة بحرية. كما أنه يظهر العلاقة الوثيقة والتداخل بين القانون من جانب والعلاقات الدولية من جانب آخر.

المقدمة

تعتبر دراسة الممرات والمضايق الواقعة على طرق التجارة الدولية أمراً حيوياً لتأثيرها الكبير على سياسات الدول في العالم قديماً وحديثاً وما نتج عن تلك السياسات من صراعات عديدة بين القوى الدولية للسيطرة عليها والإستثمار بها دون غيرها.

ويحظى مضيق هرمز من بين تلك المضائق بأهمية بالغة منذ القدم، فقد شكّل حلقة وصل بين حضارات بلاد ما بين الرافدين في العراق والشام وبين حضارات الهند والصين. ففي النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد إخترق (الإسكندر الأكبر) مضيق هرمز بعد هزيمته للفرس وقال مقولته المعروفة: «إنني لا أستطيع تأمين مقامي في مصر إذا كان الفرس يسيطرون على هذه المنطقة البحرية»⁽¹⁾. كما قيل عنه «إذا كان العالم خاتماً فإن هرمز لؤلؤته»⁽²⁾.

ومنذ إكتشاف النفط في بداية القرن العشرين⁽³⁾ تحوّل مضيق هرمز بإعتباره

1. طويرش (عبيد)، الصراع حول مضيق هرمز، دبي، ط 1، منشورات إتحاد كتاب وأدباء الإمارات، 1990، ص 48.

2. النعيمي (عبد الرحمن محمد، الصراع حول الخليج العربي، بيروت، ط 2، دار الكنوز الأدبية، 1994 م، ص 10.

3. أكتشف النفط لأول مرة في مسجد سلمان في فارس سنة 1908م.

البحرين سنة 1932م

الكويت سنة 1936م

المملكة العربية السعودية سنة 1938م

قطر سنة 1939م

عمان سنة 1964م

مركزاً إستراتيجياً لحماية التجارة إلى معبر لأهم منطقة تحتوي على مخزون للطاقة وهذا ما جعله مركزاً إقتصادياً هاماً على المستوى العالمي إذ يحتوي على 67 % من الإحتياطي العالمي من النفط، مما جعله يكتسي أهمية بالغة على المستوى العالمي، فقد إعتبر البعض: «إن الطريق إلى الروهر (منطقة ألمانيا الصناعية) وإلى طوكيو تمر من خلال مضيق هرمز»⁽¹⁾.

كما تمثل مقولة (ديفيد نيوسوم) وكيل وزارة الخارجية الأمريكية الأسبق أصدق تعبير عن أهمية منطقة الخليج وبوابتها الرئيسية، مضيق هرمز، حيث قال: «ما من مكان في العالم اليوم فيه ذلك القدر من إلتقاء المصالح العالمية وما من منطقة هي بمثل هذه الأهمية الأساسية لإستمرار إستقرار العالم وسلامته الإقتصادية كمنطقة الخليج الفارسي أو العربي حسبما تنظر إليه»⁽²⁾.

ونظراً لهذه الأهمية الكبيرة التي يمثلها مضيق هرمز في عصرنا الحاضر، جاء إختيارنا لدراسته لعلنا نلقي - ولو بشكل متواضع - الضوء على تأثير هذا المضيق ليس فقط في سياسات الدول القريبة منه بل في سياسات الدول الأخرى وبالذات الدول الكبرى وإستراتيجياتها. وبما أن حال المضيق هكذا فإنه من الأولى ألا يبقى على حال واحدة بل تكون مياحه أول من يتأثر قبل غيرها بمجريات الأحداث والسياسات، ولكن قبل الإسترسال في الحديث عن المضيق علينا أن نبين بعض المصطلحات.

يُعرّف المضيق لغةً بأنه: «ما ضاق من الأماكن والأمور»⁽³⁾، أي أنه الممر المائي الضيق الذي يفصل بين جزأين من البر»⁽⁴⁾.

1. النعيمي، م.س، ص 10

2. المرجع السابق، 10.

3. إبن منظور، لسان العرب، بيروت، المجلد الثالث، دار الجيل، ص562.

4. د. هندي (إحسان)، مضيق هرمز والقانون الدولي، جريدة البيان، دبي، العدد 683، 85/1/7.

المقدمة

وجغرافياً المضيق هو مساحة بحرية ضيقة الإتساع تُشكّل فتحات طبيعية تربط بين بحرين واسعين، فضلاً عن ذلك تفصل المضائق من الناحية المكانية بين قطاعين من اليابسة، ولكنها من الناحية الوظيفية تحقق الإتصال بين جزأين من المياه البحرية⁽¹⁾.

أما تعريف المضيق قانونياً فإن عديد الحقوقيين تناولوه فليس كل مضيق جغرافي خاضع لأحكام القانون الدولي، لذلك عرّفته المادة 16 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بأنه «ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل بين جزءاً من البحر العام بجزءٍ من آخر أو بحرٍ إقليمي لدولة أجنبية»⁽²⁾.

وقد تطور تعريف المضائق المستخدمة للملاحة الدولية منذ أن صدر حكم محكمة العدل الدولية في عام 1949م المتعلق بمضيق (Corfu)⁽³⁾، والذي قضى بأن المضيق المستخدم للملاحة الدولية هو ذلك المضيق الذي يوصل منطقة أعالي البحار⁽⁴⁾ بمنطقة أخرى من نفس أعالي البحار، وهو نفس التعريف الذي إعتمدته لجنة القانون الدولي عام 1956م. وهكذا كان مضيق هرمز حتى في ظل محكمة العدل الدولية عام 1949م يُعتبر مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية بإعتبار أنه يصل أعالي بحار بأخرى.

1. الخطيب (محمد سعيد محمد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1975، ص 663.
2. المادة السادسة عشر من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958م.
3. www.icj.org لمزيد من التفاصيل أنظر قرارات محكمة العدل الدولية لعام 1949 وكذلك

Elian(George), the int.court of justices, Netherland, sijthoff inter.publishing company, 1977,p p 98- 100.

4. الضحاك، (إدريس)، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، محاضرات المعهد الدبلوماسي العماني، مسقط، العدد 12 سبتمبر، سنة 1995م، ص212.

ومن الشروط الأساسية لإعتبار المضيق خاضعاً للقانون الدولي أن يكون ممراً طبيعياً وليس صناعياً فقد قررت محكمة العدل الدولية في قرارها بشأن المصايد النرويجية البريطانية عام 1951 م إن مضيق (Indrelea) لا يعتبر مضيقاً دولياً ولا يعدو أن يكون طريقاً من طرق الملاحة قامت النرويج بإنشائه صناعياً⁽¹⁾.

وعليه يمكن وضع تعريف للمضيق بأنه «ممر بحري ضيق يصل بين جزء من البحر العام أو المنطقة الإقتصادية الخالصة وجزءاً آخر من البحر العام أو المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية ويستعمل بصورة مضطردة كطريق مفيد للملاحة الدولية»⁽²⁾.

أما لفظه «هرمز» المسمى المضيق بها، فهي لفظ لإسم من أسماء العجم، وهي كما قال عنها (ياقوت الحموي): «مدينة على بر فارس وهي فرضة كرمان وسجستان وخراسان»⁽³⁾.

ولعل الأهمية التي يمثلها مضيق هرمز بخلاف غيره من المضائق يجعله يتميز بخصائص جغرافية وتاريخية وأهمية إستراتيجية وإقتصادية سوف نوجزها في مقدمة دراستنا هذه بالإضافة الى أننا سنتطرق إلى الوضع القانوني الذي يحكم المرور به، في مبحث تمهيدي.

-
1. الراوي (جابر إبراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982م مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989م، ص103، ولمعرفة حثثيات القرار أنظر: قرارات محكمة العدل الدولية لعام 1951م في www.icj.org
 2. د. سرحال (أحمد)، قانون العلاقات الدولية، القاهرة، ط 1، الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1990م، ص 610.
 3. الحموي (ياقوت)، معجم البلدان، طهران، المجلد الرابع، مكتبة الأسد، 1965 ص998.

الخصائص الجغرافية:

يقع مضيق هرمز بين إيران من شمال الشرقي وعمان من الجنوب وهو يربط الخليج العربي بخليج عُمان وسمي بهذا الاسم نسبةً إلى جزيرة إيرانية تقع قرب مدخله كما أنه يقود إلى مواني 8 دول هي عُمان، الإمارات، قطر، البحرين، المملكة العربية السعودية، الكويت، العراق وإيران، ويبلغ عرض مضيق هرمز 26 ميلاً بحرياً (48) كم⁽¹⁾ وعرضه في أضيق منطقة فيه 5,21 ميلاً بحرياً بين جزيرتي قوين الكبرى وجزيرة لارك⁽²⁾ وليست كل هذه المساحة صالحة للملاحة حيث لا يصلح منها لهذه الغاية إلا مساحة بعرض 8 أميال يقع أغلبها ضمن البحر الإقليمي العُماني، حيث يبلغ عمق المياه 300 قدم (حوالي) 100م تقريباً وهذه الأميال الثمانية فيها 3 قنوات لمرور السفن ويمكن أن تتواجد عبرها 200 سفينة وناقلة في وقتٍ واحد⁽³⁾ وأهم هذه القنوات الثلاث هي القناة الواقعة بين جزيرتي قوين الكبرى وهي إحدى جزر مجموعة بنات سلامه العمانية من جهة وما يسمّى «الصخرة المثقوبة» في طرف شبه جزيرة مسندم العمانية من جهة ثانية وهي قناة بطول 10 أميال بحرية وأما عرضها فيقل على 5 أميال.

ونظراً لكثرة الجزر فيه حددت «I.M.O»⁽⁴⁾ المنظمة الإستشارية البحرية الدولية

1. هندي، م.س.

2. حسين (حسين ندا)، الأهمية الإستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، بغداد، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، 1980، ص 91.

3. هندي، م.س.

4. I.M.O هي المنظمة البحرية الإستشارية ما بين الحكومات وهي: منظمة دولية بدأت أعمالها سنة 1959م بلندن من أجل تحسين وتطبيق أعلى درجات السلامة البحرية الدولية وحماية البيئة البحرية من التلوث. قامت المنظمة بتطبيق 40 إتفاقية وبروتوكول دولي و800 توصية في مجال النقل البرّي. تتبع المنظمة جامعة مقرها السويد ومعهد لإعداد مختصين في مجال القانون البحري الدولي في مالطا. وكذلك أكاديمية دولية في إيطاليا. تتكون المنظمة من جمعية عامة من الدول الأعضاء تجتمع كل سنتان ومجلس تنفيذي من 32 عضويتهم مرتين في العام.

بالتعاون مع سلطنة عمان ممرين للملاحة فيه، الأول متجه شرقاً للخروج من الخليج ويقع قرب الساحل العماني، والثاني متجه غرباً للدخول إلى الخليج ويقع بجانب الطريق الأول من الجهة الإيرانية. وبزيادة عدد الناقلات والسفن المارة في المضيق فإن المسارات السابقة لم تستطع تحقيق السلامة الكافية لحجم هذه الحركة البحرية الضخمة فتم تغيير مسار الناقلات القديمة إلى مسارات جديدة تحقق المزيد من السلامة لحركة الملاحة عبر المضيق تقع على خطوط عرض 31 26 شمالاً وخطوط طول 34 56 شرقاً وعلى مسافات أبعد من الشاطئ العُماني نحو وسط الطريق.

وأصبحت المسارات الجديدة تتكوّن من 3 خطوط أحدها للناقلات الداخلة إلى المضيق والآخر للخارج منه وبينها شريط أمني في الوسط ويبلغ عرض كلّ من الممرين الخارج والداخل إلى المضيق ميلين بحريين وإتساع الشريط الأمني ميل بحري واحد وعلاوة على أن المسارات الجديدة أكثر سلامة فإنها تحمي مياه الساحل من التلوث. ويضيف النظام الجديد أجهزة راديو ورادار لتحقيق نظام إتصال أكثر كفاءة ويتماشى مع حركة الملاحة الحالية وقد تمّ إقرار التنظيم الجديد بعد دراسات بحرية طويلة بدأتها إيران وأكملتها عُمان عن طريق خبراء مؤسسة «ودرس هول» لدراسة أعماق البحار.

وتُوجد على مدخل المضيق عدة جزر هي: قشم، هنجام، لارك، هرمز، سلامه وبناتها، فارور، بني فارور، سري، أبو موسى، طمب الكبرى، طمب الصغرى. وتتناثر هذه الجزر على عرض مياه المضيق وهي ذات قيمة إستراتيجية إذ يمكن إستغلالها للتحكم في سير حركة الملاحة في المضيق كما يمكن إستخدامها لأغراض المراقبة والإستطلاع العسكري كمحطات للتزود بالوقود.

=لمزيد من التفاصيل أنظر: {www.imo.org} 56 P, 2000, New York, UN {Basic facts about the UN} ويرجى الرجوع إلى حسين ندا، م س، ص 73.

التطور التاريخي للمضيق:

لقد كان مضيق هرمز من أوائل المضائق التي سعت للسيطرة عليه كل القوى. ففي النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، وبعد إنتصاره على الإمبراطورية الفارسية. إخترق الإسكندر المقدوني مضيق هرمز أثناء حملته على بلاد فارس وما لبث أن أسس خطأً ملاحياً بين الخليج والهند⁽¹⁾ غير أنه توقف بعد وفاته. وكانت تلك بداية الغزو الخارجي للمضيق.

وفي عهد الساسانيين، عادت السيطرة الفارسية على المضيق وتمكنوا من إحياء الأهمية الإستراتيجية للمضيق والخليج العربي على حساب البحر الأحمر، وإستمرت هذه السيطرة حتى ظهور الدولة الإسلامية التي أضحت فيها الخليج العربي بحيرة إسلامية زادت أهميته بإنتقال الخلافة إلى بغداد⁽²⁾ في عهد الدولة العباسية.

وبحلول عام 1320 كان لجزيرة هرمز الواقعة على الساحل الشرقي من المضيق - والذي تعود تسمية المضيق إليها - والتي أسستها قبائل عربية قَدِمَت من عمان⁽³⁾ الدور الأكبر للتجارة العالمية بين الشرق والغرب⁽⁴⁾.

وإستمرت سيطرة سلطنة هرمز على الملاحة في المنطقة حتى قدوم الغزو

1. المجالي (راكان)، الصراع حول الخليج العربي، جريدة البيان، دبي، عدد 623، تاريخ 1984/11/18.

2. البادي (حميد)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة في منطقة الشرق (المحيط الهندي)، مذكرة دراسات معمقة في التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة تونس الأولى، 2002، ص54.

3. الخوري (إبراهيم)، د.التمدري (أحمد جلال)، سلطنة هرمز العربية، رأس الخيمة، مركز الدراسات والوثائق بالديوان الأميري، 1999، ص 17

4. غباش(حسين)، عمان الديمقراطية الإسلامية تقاليد الإمامة والتاريخ السياسي الحديث 1500-1970، بيروت، ط1، دار الجديد، 1997، ص 88 - 89.

البرتغالي في بداية القرن 16 حيث تمكّن الأسطول البرتغالي بقيادة «البوكيرك» من تدمير الأسطول العربي وتوقيع معاهدة مع سلطان هرمز تنص على دفع غرامة سنوية وإعفاء السلع البرتغالية من الضرائب⁽¹⁾.

وكان العامل الديني من الأهداف الأساسية لقدم البرتغاليين وذلك بهدف إضعاف شوكة الإقتصاد الإسلامي المتمثل في التجارة بين الشرق وأوروبا، بالإضافة إلى العامل الإقتصادي. ولتكريس سياستهم الإستعمارية عمّد البرتغاليون إلى إحتلال جزيرة قشم وجزيرة هرمز (في المضيق)، وألزموا كل السفن بحمل تصريحات من السلطات البرتغالية وإلا تعرضت للهجوم والمصادرة وقد تسببت هذه السياسة في تحويل التجارة الدولية إلى رأس الرجاء الصالح جنوب القارة الأفريقية⁽²⁾.

وفي عام 1622م تحالف الفرس والبريطانيون لطرد البرتغاليين، وقد عاضد هذا التحالف العسكري تحالف إقتصادي تجاري إذ حصلت بريطانيا على إمتيازات لشراء كل أنواع الحرير الفارسي، وتم عقد إتفاق بين بلاد فارس وبريطانيا أُعفيت من خلاله التجارة الإنجليزية من الرسوم⁽³⁾. وأكمل العمانيون طرد البرتغاليين في المنطقة وذلك عام 1650.

وبطرد البرتغاليين بدأ أفول إزدهار هرمز وظهرت المنافسات الشديدة بين إنجلترا وهولندا وفرنسا حول المطامع والمصالح في الخليج ولكن بريطانيا حافظت على سيطرتها ووزنها في المنطقة، وقد كانت ترى أن الطريق البحري من البصرة إلى الإسكندرية ومن مسقط إلى قبرص يجب أن يكون في عهدها

1. طويرش، م س، ص 48.

2. لومير، دليل الخليج، القسم التاريخي، ترجمة الديوان الأميري، الدوحة، د.ت، ص 32.

3. المرجع السابق، ص 43-44.

المقدمة

لكونه أحد طرق الهند⁽¹⁾، لذلك أعطت لنفسها حق مراقبة السفن المارة من المنطقة وإليها⁽²⁾.

وباستتباب الوضع لبريطانيا وبالذات بعد عقد إتفاقية (المعاهدة العامة) مع مشيخات المنطقة عام 1820م والتي كرست سيادة بريطانيا على المنطقة⁽³⁾ أصبح المضيق تحت المظلة الأمنية البريطانية حتى مغادرتها المنطقة في نهاية عام 1970م، لتتولى إيران الإشراف الأمني على المضيق ومنطقة الخليج بتفويض أمريكي للشاه بناءً على ما سمي (بمبدأ نكسون)⁽⁴⁾. وإستمر هذا الوضع حتى سقوط الشاه وقيام الثورة الإيرانية عام 1979م، وهو التاريخ الذي تبدأ به فترة دراستنا هذه.

1. المرجع السابق، ص 243.

2. المرجع السابق، ص 172.

3. غباش، م.س، ص 172.

4. لمزيد من التفاصيل عن هذا المبدأ أنظر المبحث الأول ص 33.

الأهمية الإستراتيجية والإقتصادية لمضيق هرمز:

لمضيق هرمز أهمية إستراتيجية كبيرة منذ القدم، فمنذ حوالي 2000 عاماً مضت حينما وقف القائد المقدوني يصرخ «هنا قلب العالم هنا مستقبل العالم من يسيطر على هذه المنطقة يسيطر على العالم ويحركه»⁽¹⁾ ومنذ ذلك الحين والتنافس للسيطرة عليه ممتد سواء من القوة المحلية أو الدول الإستعمارية لأنه يشكل ممراً تجارياً وعسكرياً على المدى القديم والحديث⁽²⁾ إبتداءً من قدوم البرتغاليين والهولنديين والفرنسيين ومن ثم البريطانيين⁽³⁾.

فمضيق هرمز بموقعه في منطقة الشرق الأوسط التي تُعتبر من أهم المناطق الإستراتيجية في العالم والتي تتقاطع فيها الطرق الجوية والبحرية العالمية والتي تُشكّل جسراً أرضياً بين كتلتي أراضي أوراسيا والقارة الأفريقية⁽⁴⁾.

اختلفت نظرة الدول إلى مضيق هرمز بحسب مصالحها وما يمثلته المضيق لها، فهو للعرب عامّةً الحد الشرقي للوطن العربي، وهو بالنسبة إلى دول الخليج العربي مجال حيوي للإستيراد والتصدير لكونه المنفذ الوحيد للخليج العربي، ولعمان انه جزء من مجالها البحري، تمارس عليه سيادتها وسيطرتها كأى جزء من مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي وبقية مجالاتها الأخرى، وهو لإيران حدودها الجنوبية وخاصرتها الأمنية والإقتصادية. وكان يراه الإتحاد السوفييتي السابق المجال الأمني لحدوده الجنوبية وحلقة وصل للدول المطلة على الخليج العربي.

1. المجالي، م.س.

2. شديد (كمال)، الأمن الخليجي التحديات والتهديدات، مجلة إستراتيجية، بيروت، العدد 109، نوفمبر- ديسمبر 1991، ص 5.

3. لمزيد الإطلاع يُرجى الرجوع إلى: لويمر، م س.

4. النعيمي م.س ص 10.

المقدمة

أما بالنسبة للدول الأخرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا الغربية واليابان فللمضيق أهمية إقتصادية عظمت لكونه أكبر منطقة منتجة ومخزنة للطاقة ومن المناطق التي كانت حساسة في الصراع الدولي مع الإتحاد السوفيتي والدول الشيوعية.

وتتمثل أهمية النفط الخليجي في بُعدين البُعد الأول من حيث الثقل (القدرة الإنتاجية، الأسعار التنافسية، وتكلفة الإنتاج) والبُعد الثاني من حيث الإحتياط إذ قد يستمر تدفق نفط الخليج في حالة جفاف منابع النفط في المناطق الأخرى ومن هنا تحقق دول المنطقة السيطرة على السوق العالمية للطاقة على مستوى الإقتصاد العالمي.

وتبقى حاجة الدول المصنّعة ملحة إلى هذه المادة الحيوية لإستمرار حضارتها وبقيائها أمام ضعف إستهلاك الدول المنتجة للنفط إذ لا تتجاوز نسبة الإستهلاك 5 % من الإستهلاك العالمي وهذا ما يجعل حجم الإعتماد الخارجي للدول الصناعية على دول الخليج يزداد ويتضاعف عاما بعد عام⁽¹⁾ ومن هنا تتعاظم أهمية مضيق هرمز الإستراتيجية إذ يمر به حوالي 60 % من حاجات دول الغرب الصناعية من النفط وحوالي 90 % من حاجات اليابان من هذه السلعة الإستراتيجية⁽²⁾.

1. طويرش، م س، ص 27.

2. الدهراوي (خضر)، الأهمية الإستراتيجية للممرات البحرية، مجلة إستراتيجياً، بيروت، العدد 100، يونيو 1990، ص 46.

مواقف الدول المعنية من المرور في مضيق هرمز:

يمكن معرفة مواقف الدول المعنية بشأن المرور في مضيق هرمز وذلك من خلال مداولات مؤتمر قانون البحار في دوراته المختلفة. وقد تباينت هذه المواقف في اتجاهين:

الاتجاه الأول:

يرى ضرورة الإبقاء على مبدأ المرور البريء ويمثل هذا الاتجاه عمان وإيران باعتبارهما دولتين مضائقيتين وهذا يعطيها سلطات على الملاحة في المضيق على أساس المرور غير البريء⁽¹⁾.

فقد طالبت عمان في تلك المناقشات بتطبيق نظام المرور البريء ولكن بتوقيعها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م فإنها إعتبرت أن حق المرور العابر الوارد في المادتين 37 و38/2 من الإتفاقية ينطبق على الملاحة الدولية في المضيق مع بعض التحفظات⁽²⁾، وعند مصادقتها على الإتفاقية المذكورة بتاريخ 17/8/1989م تقدمت بعدة إعلانات تتعلق بتطبيق أحكام الإتفاقية فحددت في الإعلان الثاني: «أن البواخر الحربية تتمتع بحق المرور البريء في المياه الإقليمية العمانية بشرط الحصول على ترخيص مسبق،

1. الراوي، م.س، ص 163.

2. السلامي، م.س، ص 122.

البيانات العمانية كما ورد في وثيقة 62 UN.Doc.A/conf 121

“It is the understanding of the Government of the Sultanate of Oman that the application of the provision of articles 19, 25, 34, and 45 of the convention does not preclude a coastal state from taking such appropriate measures as are necessary to protect its interest of peace and security“

أنظر وثائق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وكذلك السلامي، م.س، ص 122 أو:
http://www.un.org.depts/los/convention_declarations.htm#oman

المقدمة

وتتمتع الغواصات بهذا الحق شرط العبور على سطح الماء ورفع علم الدولة التي تنتمي إليها». وما يجدر ذكره أن هذا الموقف العماني يخص المرور في البحر الإقليمي العماني بشكل عام، وسناقش الموقف العماني من المرور في المضيق لاحقاً في المبحث التمهيدي.

أما إيران فإنها طالبت أثناء مناقشات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار بتطبيق حق المرور البرئ على السفن العابرة لمضيق هرمز ثم غيرت موقفها من حيث إستعدادها لتطبيق حق المرور العابر على السفن التجارية وأصرت على تطبيق حق المرور البرئ على السفن العسكرية⁽¹⁾ مع الأخذ بعين الاعتبار قضايا مثل أمن سواحل الدولة المضائقية وحماية البيئة البحرية وتنظيم المرور عبر الممرات البحرية⁽²⁾.

الإتجاه الثاني:

يطالب بحرية مرور السفن والطائرات في المضائق الدولية دون إعاقتها من قبل الدول المطلة على المضيق، وتزعم هذا الإتجاه العراق والكويت من دول المنطقة⁽³⁾ والولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفييتي.

فالولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفييتي طالبتا في مداولات مؤتمر قانون البحار بتمتع جميع السفن والطائرات العابرة للمضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر

1. رضاني (ر.ك)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، ط1، الحقيقة برس، 1988م، ص ص 140-141.

2. د.مدني، م.س، ص 211.

3. السلامي، م.س، ص 18.

الإقليمي لدولة أجنبية بحرية الملاحة والطيران⁽¹⁾ كشرط للموافقة على اعتماد إثني عشر ميلاً بحرياً كعرض للبحر الإقليمي⁽²⁾ وانشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة. كما أصدرت الدولتان إعلاناً مشتركاً في 23/9/1989 يتضمن تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمرور البرئ. ورأت الدولتان أن جميع السفن بما فيها السفن الحربية تتمتع بحق المرور البرئ في البحر الإقليمي وفقاً للقانون الدولي وحتى وإن راودت الدولة الساحلية شكوك حول نوايا السفينة العابرة فإن عليها إخطار قبطانها بتوضيح نواياه أو إنهاء نشاطاته المعترض عليها مع إمهاله بعض الوقت⁽³⁾.

ولقد عرف المضيق إهتماماً دولياً خاصةً في عديد من الفترات الزمنية لعل أهمها على الإطلاق الفترة الزمنية المتراوحة بين عامي 1979-1989م، وهي محل دراستنا، والتي كان خلالها المضيق محور صراع وتنافس بين مختلف القوى سواء منها المحلية أو الدولية، جعلت من موضوع الملاحة وحرية المرور في المضيق مسألة أولية من ضمن صراعات الدول.

فقد تركزت حول المضيق في تلك الفترة أربعة نماذج من الصراعات السياسية هي⁽⁴⁾:

1. الراوي (جابر إبراهيم)، تحديد المجالات البحرية وقواعد قانون البحار المطبقة في الخليج العربي، مجلة التعاون، الرياض، العدد2، السنة الأولى، أبريل 1986م، ص 162.
2. سرحال، م.س، ص 612.
3. د. حداد (سليم)، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، بيروت، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، 1994، ص ص 44 - 45.
4. لمزيد من التفاصيل عن هذه الصراعات والمؤثرات على المضيق أنظر: MacDonald (Charles G.), Iran, Saudi Arabian and the law of the sea, London, Greenwood press, p. 30- 38.

- 1 - الوطنية (إيران) / والإمبريالية (الغرب).
 - 2 - عربي / إيراني.
 - 3 - التقليدية (دول الخليج) / وثورية (إيران- اليمن الجنوبي، العراق).
 - 4 - المصالح الوطنية للدول في المضيق سواء محلية أو دولية.
- أضيف إلى هذه الصراعات السياسية أربعة مؤثرات سياسية:
- أ - الصراع العربي الإسرائيلي.
 - ب - العلاقات شرق / غرب.
 - ج - الصراع الهندي الباكستاني وتأثيراته المحتملة.
 - د - الخلاف بين الدول المنتجة للنفط والدول المستهلكة له. خلاف شمال / جنوب.
- وقليلةً هي الأماكن - إن لم تنعدم - التي وُجدت فيها كل تلك الصراعات والمؤثرات في وقتٍ واحد وتداخلت فيها المصالح المحلية والإقليمية والدولية وتباينت حولها الرؤى والسياسات، غير مضيق هرمز في تلك الفترة. ومن هنا جاء إختيارنا لها للدراسة لما كان لها من تأثير كبير على المضيق والمنطقة وحتى العالم، وما نراه دائراً حالياً من صراعات وسياسات حول المضيق ومنطقة الخليج كانت بذوره في تلك الفترة الزمنية كما أن تأثيرها سييمتد لفترة طويلة لاحقة.
- لقد إعتمدنا في دراستنا للمضيق في تلك الفترة منهجاً تحليلياً وصفيّاً، ثمّ قارنّا بعض الحوادث بما يُعنى بتبيان أزمة المضيق والتي جعلت من موضوع الملاحه وحرية المرور به مسألة أولية من ضمن إهتمامات الدول، وأثرت تأثيراً بالغاً على

المضيق وعلى العلاقات الدولية بصفة عامة، مما نتج معه طرح المشكل الآتي:
كيف حافظ مضيق هرمز على دوره الطبيعي والتاريخي كممر للملاحة
الدولية في ظل التحولات الدولية التي شهدتها الفترة من 1979 إلى 1989 والتي
تتصف بتعدّد الأطراف وتناقض مصالحها؟

للإجابة عن هذه الإشكالية سنتناول بالدرس في جزء أول أسباب الأزمة
وستنعرّض في جزء ثانٍ إلى آثارها وتعامل الدول المحلية والدولية معها.
ولتوضيح الأمر بشكل أشمل كان لابد من معرفة النظام القانوني الذي يحكم
الملاحة والمرور في المضيق في مبحث تمهيدي، والذي أضيف الى الطبعة
الثانية للكتاب.

المبحث التمهيدي

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

صادف فترة أزمة المضيق، محل الدراسة، فترة تغيير النظام القانوني الذي يحكم المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ومنها مضيق هرمز. فقد كان نظام «المرور البرئ» هو المنطبق على المرور فيها في ظل إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة وكذلك في ظل العرف الدولي، إلا أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تم التوقيع عليها في عام 1982 ودخلت حيز النفاذ في عام 1989 جاءت بنظام جديد يحكم المرور في هذه المضائق، وهو نظام «المرور العابر». وهذا النظام ينطبق على المرور في المضائق سواء كانت هذه المضائق في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أو خارج البحر الإقليمي، وأبقت الإتفاقية نظام المرور البرئ على المرور في البحر الإقليمي.

وبالتالي أصبح هنالك قاعدتان مختلفتان تحكمان المرور في المضيق: قاعدة عرفية قائمة وقاعدة تعاقدية مكتوبة، وعند التمعن في وضع المرور في المضيق وتطبيقه على دولتين كل منها تتمسك بأحقية تطبيق العرف أو القانون يظهر الأمر كالتالي:

عمان والتي تقع مسارات فصل المرور بالمضيق في بحرها الإقليمي، وهي دولة وقّعت على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قوانينها تنص على تطبيق القانون العرفي وهو المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه على المرور

في مضيق هرمز وليس نظام المرور العابر⁽¹⁾ الذي أنت به الإتفاقية. عمان وقّعت على الإتفاقية في عام 1982 وصادقت عليها عام 1989. بينما الولايات المتحدة كدولة مستخدمة للمضيق وهي دولة ليست عضو في إتفاقية 1982 ولم توقع عليها تطالب بتطبيق القانون الإتفاقي الوارد في الإتفاقية وهو نظام المرور العابر وليس تطبيق القانون العرفي. وكأن المضيق يمر بعدم يقين من الناحية القانونية إضافةً إلى الأزمة الأمنية والسياسية.

نظام المرور العابر هو نظام جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لأول مرة ونعنته بحق المرور العابر وخصصت له الجزء 3 بعنوان المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المواد من 34 إلى 45، وذلك في ثلاثة فروع، الفرع الأول تحت عنوان أحكام عامة المواد من 34 إلى 36، وهذا الفرع حدد المسائل التي لا يمسها هذا الجزء. فالمادة 34 بعنوان النظام القانوني للمياه التي تُشكّل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية أشارت إلى أن نظام المرور العابر ينطبق على الملاحة والمرور للسفن والطائرات ولا يمس الحقوق الأخرى للدولة الساحلية والتي تظل محتفظة بحقها في ممارسة سيادتها وولايتها على مياه المضيق وحيّزها الجوي وباطن أرضها، حيث نصت على: «

1. لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواحٍ أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكّل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيّزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

1. تصر الولايات المتحدة على ممارسة حق المرور العابر في المضيق من الساحل إلى الساحل بما في ذلك المياه المؤدية إليه، أنظر في ذلك:

Charles, op. cit., p. 351.

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

2. تمارس الدول المشاطئة للمضائق سيادتها وولايتها رهناً بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى».

والمادة 35 بعنوان نطاق هذا الجزء نصت على: «ليس في هذا الجزء ما يمس:

أ. أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن كذلك من قبل،

ب. أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار،

ج. أو النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق».

كما أخرجت المادة 36 بعنوان طرق أعالي البحار أو الطرق التي تمر بمناطق إقتصادية خالصة عبر مضائق مستخدمة للملاحة الدولية من إنطباق هذا الجزء عليها فقد نصت على: «لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الإتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق».

وهناك خمسة أنواع من المضائق والتي جاء بها هذا الجزء والتي لا ينطبق عليها المرور العابر وهي كالتالي :

1. المضائق التي تحتوي على مياه خارج نطاق البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار، المادة 35 (ب) وينطبق عليها المرور الحر.

2. المضائق التي تنظّم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقات دولية قائمة وناذدة منذ زمن طويل، أو متصلة على وجه التحديد، المادة 35 (ج) وينطبق على المرور فيها ما جاءت به هذه الإتفاقيات.

3. أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، المادة 36 وينطبق عليه المرور الحر.

4. المضيق المشكّل بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببرّ هذه الدولة ووجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية المادة 38 (1) وينطبق عليه نظام المرور البرئ طبقاً لنصوص المادة 45 (1 - أ).

5. المضائق التي تربط جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية المادة 45 (1 - ب) وينطبق عليه نظام المرور البرئ.

أما الفرع 2 تحت عنوان المرور العابر المواد من 37 إلى 44، فقد حدد المضائق التي ينطبق عليها هذا النوع من المرور، وتعريفه وحددت واجبات السفن والطائرات المتمتعة بهذا الحق، وقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

وواجباتها. فالمادة 37 أثبتت المضائق التي ينطبق عليها هذا النوع من المرور حيث نصت: «ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة». أما المادة 38 فقد حددت نطاق المرور البرئ وكذلك تعريفه، فنصت الفقرة (1 - أ) منها على «تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب». فخلافاً للممر البرئ فإن المرور العابر يشمل الملاحة والتحليق للطائرات في أجواء المضيق وليس كما هو حال المرور البرئ الذي يتضمن الملاحة فقط دون الطيران. وقد عرّفته الفقرة 2 من المادة 38 نفسها بأنه: «المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة». إلا أن الفقرة 3 من المادة أكدت على: «يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعاً لما في هذه الإتفاقية من أحكام أخرى منطبقة».

وبما أن مضيق هرمز يربط بين البحر العالي والمنطقة الإقتصادية الخالصة في بحر عمان بالبحر العالي والمنطقة الإقتصادية الخالصة في الخليج العربي، ولم يتم تنظيم الملاحة فيه كلياً أو جزئياً باتفاقيات دولية سابقاً، فإنه ينطبق عليه نظام المرور العابر الوارد في الجزء 3، المواد من 34 إلى 45 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وقد وضع نظام المرور العابر واجبات وحقوق على كلٍ من السفن والطائرات العابرة للمضيق وحقوق وواجبات على الدول المشاطئة للمضيق. فقد حددت المادة 39 بعنوان واجبات السفن والطائرات أثناء العبور بالتالي:

1. على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

- أ. أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
- ب. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ج. أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- د. أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.

2. على السفن المارة مروراً عابراً:

- أ. أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.
- ب. أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

3. على الطائرات المارة مروراً عابراً:

- أ. أن تراعى قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة إعتيادية

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

ب. أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة».

كما أكدت المادة 40 بعنوان أنشطة البحث والمسح بأنه «ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروجرافي، أن تقوم أثناء مرورهما العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضائق».

أما حقوق الدولة المشاطئة للمضيق فقد وردت في المواد 41، 42. فالمادة 41 أعطت الدولة المشاطئة الحق في تعيين ممرات بحرية وأن تقرر نظام لتقسيم حركة المرور، حيث نصت: «

1. للدول المشاطئة للمضائق، طبقاً لهذا الجزء، أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظاماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.

2. ولهذه الدول أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونظاماً أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل.

3. تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً.

4. تحيل الدول المشاطئة للمضائق، قبل تعيين الممرات البحرية أو إستبدالها أو تقرير نُظم تقسيم حركة المرور أو إستبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية إعتماها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نُظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الإتفاق عليه مع الدول المشاطئة للمضائق. ويجوز لهذه الدول بعد ذلك أن تعيّن أو تقررها أو تستبدلها.

5. حين يتعلق الأمر بمضيق تُقترح فيه ممرات بحرية أو نُظم لتقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

6. تبين الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية ونُظم تقسيم حركة المرور التي تعيّن أو تقررها في خرائط يُعلن عنها الإعلان الواجب.

7. تحترم السفن المارة مروراً عابراً ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نُظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقاً لهذه المادة.»

وحددت المادة 42 القوانين والأنظمة التي يجوز للدولة المشاطئة للمضيق وضعها بشأن المرور العابر بالتالي: »

1. رهنأً بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

أ. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41.

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

ب. منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

ج. فيما يتعلق بسفن الصيد منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.

د. تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

2. لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به.

3. تعلن الدولة المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

4. تمثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر.

5. عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضائق نتيجة ذلك».

كما أوجبت المادة 43 التعاون بين الدول المستخدمة والمشاطئة بعنوان وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة وغير ذلك من التحسينات، ومنع التلوث

وخفضه والسيطرة عليه، والتي نصت على: «ينبغي للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الإتفاق:

أ. على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية؛

ب. وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.»

أما واجبات الدولة الساحلية فقد أوردتها المادة 44 بعنوان واجبات الدول المشاطئة للمضائق: «لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه. ولا يوقف المرور العابر.»

والفرع 3 من الجزء الثالث من إتفاقية 1982 المخصص للمضائق فهو متمثل في مادة وحيدة هي المادة 45 فقد أشار إلى مجال إنطباق المرور البرئ، حيث نصت:»

1. ينطبق نظام المرور البرئ، وفقاً للفرع 2 من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ. المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38، ب. أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2. لا يوقف المرور البرئ خلال هذه المضائق.

قبل إقرار نظام المرور العابر في إتفاقية عام 1982 فإن الملاحة في المضائق الدولية كانت تعالجها المادة 16 (4) من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

الإقليمي والمنطقة المجاورة، والتي نصت: «يجب ألا يكون هناك إيقاف للمرور البرئ للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية» وهذه المادة إعادة لحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949⁽¹⁾.

وإن كان النص يقضي بعدم جواز وقف المرور البرئ في الفقرة إلا أن الدولة الساحلية بالمفهوم المخالف تستطيع وقف المرور غير البرئ حسب الفقرة 1 من نفس المادة: «يجوز لدولة الساحل أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع المرور غير البرئ في بحرها الإقليمي».

وبما أن هذا الحكم لم يكن مقبولا للدول البحرية الكبرى وبالذات الولايات المتحدة والإتحاد السوفييتي السابق⁽²⁾، خاصةً بعد توسيع عرض البحر الإقليمي

1. Dupuy, Vignes, op. cit, p. 946.

2. طرحت الولايات المتحدة مطالبها في إقتراح على اللجنة الإستغلال السلمي لقاع البحار والمحيطات في 1971 أما الإتحاد السوفييتي فقدّم مُقترح بنفس المطالب في إجتماع نفس اللجنة عام 1972 وطرحت الولايات المتحدة مرة أخرى في إجتماعات اللجنة الثانية في دورة كراكاس عام 1974. أنظر في ذلك:

Dapuy and Vignes. Op. cit. , p. 947. Footnote. No. 306.

ولمزيد من التفاصيل عن الموقف الأمريكي من المضائق في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار أنظر:

Moore (John Norton), The Regime of straits and the Third United Nations Conference on Law of the Sea, American Journal of International Law, Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p.p. 77- 121.

اما عن أهمية المضائق للأمن الأمريكي، أنظر:

Ressman (W. Michael), The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law making, American Journal of International Law., Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p.p. 48-76.

إلى 12 ميل بحري، فإنها طالبت بتطبيق نظام المرور الحر على جميع المضائق الدولية⁽¹⁾. وربطت موافقتها على مد البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، وإنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة بالموافقة على ذلك المطلب والذي أصبح يُعرف فيما بعد بالصفقة (Package Deal) في مباحثات المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أن عمان والدول المضائقية الأخرى عارضت المطالب بتطبيق حرية المرور في المضائق وطالبت بتطبيق نظام المرور البرئ الذي كان يطبق حسب إتفاقية جنيف 1958 والعرف الدولي على الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽²⁾، وأشارت أنه لا يجب أن يكون للمضائق نظام خاص للمرور بها كونها جزء من البحر الإقليمي للدولة الساحلية⁽³⁾. ويرجع سبب هذه المعارضة من قبل عمان والدول المضائقية الأخرى لعدة أسباب أهمها⁽⁴⁾ أن المضائق هي الطريق للقوات البحرية والجوية في حالة النزاعات مما يعرض الدولة المضائقية لخطر محقق، ومضيق هرمز يعاني من توترات سياسية وعسكرية مستمرة ومخاطر بيئية. ومن الأسباب كذلك محاولة عمان والدول المضائقية الأخرى فرض سيادتها على بحارها الإقليمية والمضائق الموجودة بها، وبالتالي المحافظة على أمنها القومي⁽⁵⁾ الذي سيتأثر بفرض نظام مرور لا تستطيع التحكم فيه. إلا أنه بنهاية

1. Dupuy, Vignes, op.cit. , p. 949.

2. المشروع المقدم من قبل عمان وماليزيا والمغرب واليمن، في الوثيقة:

UNCLOS III, Official Records, Document A/Conf.62/C.2/L.16, op. cit., p. 192.

وقد قدّمت عمان المشروع نيابةً عن مجموعة الدول في 1974/7/22.

3. تدخل مندوب عمان في الإجتماع 36 للجنة الثانية بتاريخ 1974/7/10. أنظر:

UNCLOS III, Official Records, Vol. II, para. 47, p. 152

4. Dupuy, Vignes , op. cit. , p. 947.

5. تدخل المندوب العماني في الإجتماع 170 للجنة الثانية بتاريخ 1982/4/16، الفقرة 63، ص 105 عمان دائماً ما عارضت مرور السفن العسكرية خلال بحرهما الإقليمي خلال مناقشات المؤتمر وقدمت بيانات تتعلق به عند التصديق على إتفاقية 82.

النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق

المؤتمر تبنت إتفاقية عام 1982 تطبيق مبدأ المرور العابر على الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وهذا المبدأ يُعتبر تطور مهم بشأن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي المشكّل لمضيق يُستخدم للملاحة الدولية فإذا كان المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه المطبّق سابقاً على هذه المضائق يُعتبر قيداً على سيادة الدولة الساحلية، فإن نظام المرور العابر يذهب بعيداً في هذا الإتجاه⁽¹⁾.

فالبنسبة لنظام المرور العابر فإن حق المرور في المضيق للسفن الأجنبية يطغي على حق الدولة المضائقية، الذي يصبح مجرد إلتزامات محددة على هذه السفن⁽²⁾. أي أن حق مستخدمي المضيق هو القاعدة، وحقوق الدولة الساحلية هو الإستثناء هذا طبعاً فيما يتعلق بالمرور للسفن والطائرات.

إلا أن هنالك رأي آخر يرى أن ما نصت عليه المادة 44 من الإتفاقية: «لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر» ولم تستعمل عبارة «لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور» مما يعطي الدولة الساحلية الحق في تقرير أن المرور يخالف منصوص الفقرة 39 (1 - ب) والتي تنص على: «على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو إستغلالها السياسي، أو أية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المُجسّد في ميثاق الأمم المتحدة». وبالتالي تستطيع منعه أو وضع شروط معينة للسماح به.

1. Brown, op. cit., p. 93.

2. Mahmoudi (Said), Passage of Warships through the Strait of Hormuz, Marine Policy, Vol. 15, No. 4, September 1991, p. 340

الجزء الأول

أسباب الأزمة

تمهيد

بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية وبروز القطبية الثنائية في العلاقات الدولية وما تبعها من صراع وتنافس على المستوى الدولي، أضحى الخليج العربي وعنقه (مضيق هرمز) جزءاً من المنظومة الغربية، بحكم التواجد البريطاني في المنطقة وتحالف الغرب مع كلٍّ من إيران وباكستان وتركيا والعراق في حلف للوقوف في وجه الإتحاد السوفييتي أطلق عليه في البداية حلف بغداد ثم السنتو (cento)⁽¹⁾ بعد إنسحاب العراق منه عام 1958 م.

وبإعلان بريطانيا عام 1968 عن نيّتها في الإنسحاب من منطقة شرق السويس ومن ضمنها منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز بحلول عام 1971 بعد سيطرة دامت حوالي مائة وخمسين عاماً، بدأ موضوع أمن الخليج يأخذ إهتماماً كبيراً بسبب الفراغ الأمني الذي قد يخلّفه هذا الإنسحاب، خاصةً تجاه المعسكر الغربي، وذلك بسبب الخوف من إمتداد التأثير السوفييتي إلى المنطقة نظراً للأهمية الإستراتيجية والنفطية لمنطقة الخليج العربي عامةً لما تحتويه من إحتياطي وإنتاج نفطي كبيرين، ولمضيق هرمز خاصةً بكونه المنفذ الرئيسي لتمرير نفط المنطقة.

تمّ السعي إلى تشكيل إطار أمني للمنطقة لا يُخرجها عن النفوذ الغربي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية بعد إستخلافها للوجود البريطاني بها.

1. Central Treaty Organization

أسباب الأزمة

فجرت محاولات عديدة لإيجاد جو من الإستقرار الداخلي في المنطقة، وذلك بمحاولة إقامة إتّحاد بين إمارات الخليج العربي. كان على مستوى تسع إمارات في البداية وهي (الإمارات السبع التي تتكوّن منها دولة الإمارات حالياً بالإضافة إلى كلّ من قطر والبحرين)، ولكن هذا الإتحاد لم ينجح، فتم إقامة دولة الإمارات العربية المتّحدة في بداية 1971 وهي تتشكّل من كلّ من (أبوظبي، دبي، الشارقة، عجمان، أمّ القيوين والفجيرة ثم إنضمت إليهما رأس الخيمة عام 1972). وجرى التقريب بين المملكة العربيّة السعوديّة وإيران وذلك لضمان أمن المنطقة وإستقرارها وتخفيف حدّة التوتّرات بينهما.

أمّا بالنسبة إلى الأمن الخارجي، فإنّ الولايات المتّحدة الأمريكيّة قد إعتمدت على إيران أساساً والسعوديّة بدرجة أقلّ حتّى تقوم بدور الحماية والسهر على الأمن في الخليج وفي مضيق هرمز وذلك عن طريق ما أطلق عليه (بمبدأ الركيزتين) (Twin pillars Policy).

وبالرغم من أنّ هذا الترتيب نجح إلى حدّ كبير في ضمان أمن مضيق هرمز ومنطقة الخليج وإستقرارهما إلا أنّه واجه بعض التحدّيات⁽¹⁾ خلال حقبة السبعينات من القرن العشرين والذي كان من أهمّها قيام الحرب العربيّة الإسرائيليّة في أكتوبر 1973، وما صاحبها من فرض حظر نفطي عربي على الدول المؤيّدّة لإسرائيل وهي دول عربيّة، وما تبع من تهديدات أمريكيّة بإحتلال منابع النفط.

إضافةً إلى الحركة الماركسية في جنوب سلطنة عمان، والتي كانت مدعومة

1. د. عبد الله العنزي، أمن الخليج العربي، دراسة عن الأسباب والمعطيات، مجلّة دراسات الخليج والجزيرة العربيّة، الكويت، العدد 83، ديسمبر 1996، ص 215 - 216.

من اليمن الجنوبي والدول الشيوعية، والذي تم القضاء عليها عام 1975. لكن تلك التحديّات لم تؤثر على النظام الأمني في المنطقة بشكل عام، ولا على مضيق هرمز بشكل خاص والمرور والملاحة به. ولكن بدايةً من عام 1979، وخلال عقد من الزمن، ظهرت العديد من الحوادث غيّرت تلك الأوضاع السائدة، وقادت إلى أزمة لحقت عملية المرور والملاحة بمضيق هرمز.

كانت تلك الأزمة التي لحقت بالمضيق نتيجة لأسباب عدّة سندرسها في فصلين يُعنى الأول منها بالأسباب المحليّة التي قادت إلى الأزمة، فيما يهتمّ الثاني بالأسباب الدوليّة للأزمة.

الفصل الأول

الأسباب المحليّة

تمهيد

لا يمكن لسبب واحد أن يؤثر تأثيراً بالغاً على المرور بمضيق هرمز غير أن تظافر أسباب عدّة يخلق تغييراً ملحوظاً في سلامة الملاحة بالمضيق. وبحكم وجود المضيق في منطقة غير مستقرة فإنه يكون معرضاً بدوره إلى جملة من الإضطرابات. فعلى إحدى ضفتيه تتمركز إيران وهي بلد متنوع الأعراق والقوميات ويحدّ الإتحاد السوفييتي من جهة الجنوب. وكذلك تقع باكستان وهي بدورها دولة غير مستقرة وتعيش عداوة مستمرة مع جارتها الهند. وعلى الضفة الأخرى تقع عمان التي تواجه على حدودها الجنوبيّة دولة غير صديقة مدعومة من الإتحاد السوفييتي وبقية الدول الشيوعيّة وهي اليمن الجنوبي.

إضافةً إلى مصدر آخر من مصادر الإضطراب في المنطقة تتمثل في التنافس الإيراني العراقي حول دور الرّعامة وهو ما قاد إلى توترات مستمرة وإلى مصادمات بين الدولتين قبل أن تعقدا إتفاقية الجزائر عام 1975 والتي لم تستمر طويلاً لتبدأ جولة أخرى من الصدامات مع نهاية السبعينات.

ولا يغفل أيضاً عن تناقض المصالح القوميّة لدول المنطقة، وخاصّةً تعارض المصالح الإيرانيّة السعوديّة والمصالح الإيرانيّة الإماراتيّة وبالذات حول السيادة على الجزر الثلاث الواقعة على مدخل الخليج والتي إستولت عليها إيران قبيل مغادرة القوّات البريطانيّة للمنطقة عام 1970. وهذه الجزر لها أهميّة كبيرة في عمليّة الملاحة والمرور في المضيق نظراً لموقعها الإستراتيجي إذ أنّها تفصل

الأسباب المحليّة

خطّي الملاحة الداخلة إلى الخليج والخارجة من الخليج. إذ يقع الخطّ الملاحي والذي تسلكه السفن والناقلات في دخولها إلى الخليج شمال جزر (طمب الكبرى وطمب الصغرى)، بينما يقع الخطّ الملاحي الخارج من الخليج في جنوب هذه الجزر⁽¹⁾.

كما وقعت عدّة حوادث في نهاية السبعينات على المستوى المحلي والإقليمي يمكن ذكر أهمّها مثل عقد إتفاقية (كامب ديفيد) في مارس 1979 بين مصر وإسرائيل ممّا أدّى إلى إنقسام العالم العربي وقاد إلى جامعة عربيّة ضعيفة لا يُعتمد عليها⁽²⁾، وقيام الحرب بين اليمن الجنوبي واليمن الشمالي عام 1978 على إثر الإطاحة بالرئيس اليمني الجنوبي سالم ربيع علي⁽³⁾.

هذا كلّه عرّض المضيق إلى احتمالات الإعاقة المستمرّة، لكنّنا سنقتصر حديثنا حول عاملين نراهما أساسيين وهما الثورة الإيرانيّة التي حوّرت المواقف من الغرب ولا سيما الولايات المتّحدة الأمريكيّة صاحبة المصلحة الكبرى في الخليج والمضيق وسنخصص له المبحث الأول، إضافةً إلى العامل الثاني الذي لا يقلّ أهميّة عن الأول، وهو الحرب العراقيّة الإيرانيّة التي إستنزفت قوّة الدولتين وأثّرت هي الأخرى في أمن العبور وسلامته في مضيق هرمز وليكن محور المبحث الثّاني.

1. انظر ص 30 .

2. د. المبارك (معصومة)، مجلس التعاون وأمن الخليج، مجلّة حماة الوطن، مسقط، العدد

210. ديسمبر 1998 ص 8.

3. التّعيمي، م، س، ص 68 .

المبحث الأول

قيام الثورة الإيرانية

تُعتبر الثورة الإيرانية فيصلاً بين عهدين وحداً بين دورين قامت بهما إيران. فقد اختلفت صورة إيران وتحوّر نظامها قبل الثورة وبعدها، لذلك فقد تغيّرت علاقة إيران بالآخر ونعني بالآخر دول المنطقة والدول العظمى وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية.

وإذا أردنا رسم صورة إيران الشّاه، يمكن ضبطها إنطلاقاً من المكانة التي شغلتها بين الدول المطّلة على مضيق هرمز أو تلك القريبة منه، كما يمكن إستنتاج ذلك من خلال علاقتها بالمعسكر الغربي ولا سيما بالولايات المتحدة الأمريكية، وموقفها في الحرب الباردة بين المعسكرين الشرقي والغربي.

فإيران لم تلزم صورة واحدة في علاقاتها وسياساتها تجاه العالم الخارجي ولم تثبت على شاكلة واحدة. وكان لكلّ هذا تأثير على طبيعة المرور والعبور بمضيق هرمز، إذ أنّ هذا الممرّ المائي يستوعب في كلّ مرّة كلّ التغيّرات الطارئة عليه سيما وأنّ إيران شديدة الإلتصاق بالمضيق.

ولبيان ذاك التأثير وعمقه سنقارن بين وضع المضيق قبل الثورة الإيرانية وبعدها. فقد كانت الثورة بمثابة زلزال هزّ المنطقة وقادت إلى تأثيرات عميقة فيها وتأثّر بها المضيق وعمليّة المرور والإبحار به.

المطلب الأولي

وضعيّة ما قبل الثورة

لا يمكن وصف تلك الوضعيّة التي سبقت قيام الثورة دون النّظر إلى رؤية إيران السياسيّة لموضوعين وكيفيّة تصوّرها لهما، ونعني بذلك نظرتها إلى منطقة الخليج العربي عامّةً وإلى مضيق هرمز بالخصوص، كما نعني تصوّرها للصراع الدولي بين المعسكر الغربي وعلى رأسه الولايات المتّحدة الأمريكيّة، والشرقي بزعامة جارتها القويّ الإتحاد السوفييتي، وهذا كلّ طبعاً يضيفي جوّاً خاصّاً على الملاحظة الدوليّة بالمضيق.

الفقرة الأولى

إيران القوة المحورية في المنطقة

لا يخفى أن للموقع الجغرافي دوراً في تبلور تلك القوة وفي إستشعار إيران لقوتها الإقليمية، إذ يُعتبر المضيق نافذة إيران الأساسية على العالم الخارجي، فهي تصدر كل إنتاجها النفطي من خلاله، وتتوزع أغلب منشآتها النفطية على الخليج أو بالقرب منه⁽¹⁾. فلا عجب حينئذ أن تعمل إيران على أن تكون القوة المسيطرة على المضيق حفاظاً على مصالحها وتخوفاً من إمكانية تهديد أي طرف آخر لتلك المصالح والأهداف والتي تعتبرها مجالها الحيوي⁽²⁾.

وعاضد هذا الموقع الجغرافي عامل آخر تمثل في الكثافة الديمغرافية التي تحويها إيران وتنطوي عليها مقارنةً ببقية البلدان الخليجية التي تتوزع فيها أعداد قليلة من البشر على مساحات شاسعة، وما تبع ذلك من ضخامة القوات المسلحة وتدريبها وتسليحها، مع التفوق الإقتصادي مقارنةً بجيرانها حينها.

بيد أن المعطيات الجغرافية والديمغرافية والإقتصادية لا يمكنها أن تصنع بمفردها القوة ولا أن تولد ذاك الإحساس القوي بالسيطرة على المنطقة بالحدّ

1. السويدي (جمال سند)، إيران والخليج، البحث عن الإستقرار، أبوظبي، الطبعة الأولى، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 1986 ص 194.

2. د. جواد (سعد ناجي)، د. العمر (منعم صاحي)، الخليج في عالم متغيّر، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، العدد 125، يوليو 1996، ص 35.

- محمد (خليل محمود)، التقارب الإيراني الخليجي والتداعيات على الأمن الخليجي والعربي، مجلة الدفاع المصرية، القاهرة، العدد 137 يوليو 1999 م ص 74.

الذي شعرت به إيران في تلك الحقبة التاريخيّة. فللسياسات يدٌ في تشكيل القوّة سواء من قبل الحُكّام الإيرانيّين أنفسهم أو من طرف ساسة أمريكا.

لذلك شجّعت الولايات المتّحدة الأمريكيّة إيران على أن تضطلع بدور الرّعاية لتحقيق تحالف إقليمي يحمي مصالحها من أيّ تهديد ويضمن تدفّق النفط عبر مياه مضيق هرمز نحو العالم الصّناعي. فإضطلعت بذاك الدور منذ عام 1971 وحتى سقوط الشّاه عام 1979 ⁽¹⁾ حتّى تكون في مستوى المسؤوليّة المناط بعهدتها ولأنّ ذلك يوافق أحلام الشّاه التوسّعيّة وطموحه في قيام الإمبراطوريّة الفارسيّة العظمى الممتدّة جغرافيّاً والقويّة سياسيّاً.

وقد جسّدت إيران الشّاه تلك القوّة عبر سيطرتها على الجزر الإماراتيّة الثلاث (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى) لا لشيء إلاّ لأنها تتحكّم في مدخل الخليج العربي ومن يسيطر عليها فإنّه يضع يده على أهمّ ممرّ يؤثّر على حركة الملاحة بالمضيق ⁽²⁾.

كما إتّبعت إيران سياسة التهديد الدائم بإستخدام القوّة ضدّ أيّة حركة تهدف إلى تغيير الوضع القائم وحاولت خلق مناطق نفوذ عسكريّة وسياسيّة

1. د. عبد الله العنزي، م س، ص 240 - 241.

2. قامت إيران بإحتلال الجزر الثلاثة في 30 نوفمبر 1971 م قبل يوم واحد من الانسحاب البريطاني من المنطقة، ولمزيد من التفاصيل حول هذه الجزر وموقعها والخلاف الإماراتي - الإيراني عليها، أنظر:

* د. التدمري (أحمد جلال)، الجزر العربيّة الثلاث دراسة وثائقية، رأس الخيمة، الديوان الأميري، د.ت.

* الفيل (محمّد رشيد)، دولة الإمارات العربيّة المتّحدة، ومأزق الإحتلال الإيراني لجزر أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى، أبوظبي، مركز الخليج للكتب، 1999 م.

* د. الرّكن (محمّد عبد الله)، البعد التاريخي والقانوني للخلاف بين دولة الإمارات وإيران، جامعة الإمارات العربيّة المتّحدة، سلسلة الأبحاث 3، 1996 م.

وإقتصادية⁽¹⁾. ومدّت نفوذها في المنطقة فساعدت الأكراد ضدّ الحكومة العراقية، وتدخّلت في القضاء على المطالب الانفصالية للبلوش في باكستان عام 1973⁽²⁾، خوفاً من إمتداد نفوذهم في المنطقة إذ قد يتأثّر بها إقليم بلوشستان الإيراني⁽³⁾. في الضّفة المقابلة من الخليج قامت بالتوقيع على إتفاقية الجرف القاري وتقسيم المياه مع عمان سنة 1974 وما تبعها من الإعلان عن قيام الدوريات المشتركة بين البلدين لحماية السفن والملاحة في مضيق هرمز⁽⁴⁾. وساعدت الحكومة العُمانية في القضاء على حركة ظفار.

كما أولت الولايات المتّحدة الأمريكيّة لإيران أهميّة بالغة إذ رأت فيها خير مدافع عن مصالحها في المنطقة والتي قال عنها مساعد وزير الخارجية الأمريكي «جوزيف سيسكو»: «إنّها منطقة نمتلك فيها مصالح سياسيّة وإستراتيجية وإقتصادية خطيرة جدّاً»⁽⁵⁾.

ولكي تحتفظ بقوّتها وتأثيرها في المنطقة وحتى تؤكّد ولاءها للغرب، قامت إيران بعقد التّحالفات مع المعسكر الغربي.

-
1. مراد (خليل إلياس)، حرب الخليج وانعكاساتها على الأمن القومي العربي، بغداد، دار الحرية للطباعة والنشر، 1987، ص 100.
 2. بلوشستان إقليم يقع في كلّ من باكستان وإيران في الجهة الشماليّة الشرقيّة لخليج عمان ويطلّ على مضيق هرمز، لمزيد من التّفاصيل عن الإقليم راجع: إبراهيم البشمي (أدناه).
 3. البشمي (إبراهيم) : بلوشستان قوس الخليج المشدود، البحرين، ط 1، المطبعة الشرقيّة 1985 الصفحة 18.
 4. أنظر القسم القانوني في مقدّمة هذا البحث.
 5. التّعيمي م. س ص 59.

الأسباب المحليّة

إنّ إيران التي رشّحت نفسها الزّعيمة الأولى لحماية الأمن بالمنطقة والتي عملت جاهدة على توطيد سلطتها العسكريّة والإقتصاديّة والسياسيّة بها إرتأت أنّ مجدها يكتمل بمعاوضة قوّة أخرى خارج المنطقة، قوّة غائبة حاضرة في نفس الوقت ونعني بها قوّة المعسكر الغربي دون نسيان الولايات المتّحدة الأمريكيّة. فالعصر عصر التكتّلات والتحالفات ولا يمكنها مهما بلغت قوّتها وسيطرتها أن تحكم النفوذ على المنطقة وعلى مضيق هرمز دون الإنضواء ضمن تحالفات تقوّي شوكتها ضدّ المعسكر الشرقي وبالأساس ضدّ الإتحاد السوفييتي الجار المهدّد لها.

الفقرة الثانية

التحالف مع الغرب

رغم وجود إيران الآسيوي وجوارها للإتحاد السوفييتي كانت منجذبة للمعسكر الغربي لأنها تعتقد أنه الكفيل بتوطيد سلطاتها على الخليج والمضيق بعدما حرمت من القيام بهذا الدور طوال التواجد البريطاني بالمنطقة⁽¹⁾. كما توجّست مخاوف عدّة من الانتشار السوفييتي بمواقع عديدة لذلك إختارت الإنضمام إلى حلف يحميها من الخطر الشيوعي فكان (حلف السنتو)، ثمّ بعد ذلك الإيمان بالتصوّر الغربي لأمن الخليج ضمن ما عُرف عصرئذٍ (بمبدأ نيكسون).

لقد نشأ (حلف السنتو) (Cento)⁽²⁾ كتكتل إقليمي إنضمت إليه مجموعة من الدول في فترات متفاوتة، لكنها تجمع كلّها على محاصرة الإتحاد السوفييتي بإستكمال الطوق الذي أقامه الغرب حوله الحلف الأطلسي من الغرب وحلف المعاهدة المركزية من الجنوب وحلف جنوب شرق آسيا من الشرق⁽³⁾.

ولقد كانت إيران تؤمن أنّ مصالحها بالمضيق ومصالح حلفائها الغربيين، لاسيما الأمريكيين لم تؤمن إلّا بإبعاد الإتحاد السوفييتي عن المنطقة والحدّ من إمكانيّة تهديده لها.

1. السويدي : م س، ص 194.

2. حلف (السنتو، Central Treaty Organization) أقيم في 1952/02/24 حينما عقدت تركيا والعراق ميثاقاً بينهما في الدّفاع عن السلم والأمن في الشرق الأوسط، وعُرف قبل إنسحاب العراق منه عام 1958 (بحلف بغداد)، وإنضمت إليه إيران عام 1955، وتوسّع الحلف ليشمل تركيا وإيران وباكستان وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية.

3. البشمي، م س، ص 170.

الأسباب المحليّة

وهذا ما جعل إيران تتزعمّ دول المنطقة فيطغى وجودها على جيرانها، وتطّبع الملاحه والمرور بمضيق هرمز بطابعها الخاص، ذلك الطابع الذي يحافظ على أمرين لا يكون الأول إلّا بالثاني ضمن قانون المصالح المتبادلة بين إيران الشّاه والغرب، ونقصد بهما التمسك الإيراني بدور الزعامة في المنطقة مقابل ضمان المصالح الأمريكيّة خصوصاً والغربيّة عموماً في الخليج والمضيق على حدّ سواء. إنّ المواجهة بين المعسكرين الغربي والشرقي في منطقة الخليج التي اعتبرتها الإدارة الأمريكيّة منطقة مغلقة للمصالح الغربيّة وسوّرتها بالأحلاف⁽¹⁾، لم تكن كافية دون الإعتماد على مبدأ يوطّد تلك السياسة ويدعمها ونقصد بذلك إعتماد مبدأ نيكسون⁽²⁾ في الخليج.

لقد جعل هذا المبدأ منطقة الخليج وبوابته الرئيسيّة مضيق هرمز- منطقة محتكرة من قبل الغرب تؤمّن فيها مصالحه ولم يكن ذلك بتدخّل مباشر له ولكن كان عبر ما عُرف بالشركاء⁽³⁾ أي الإعتماد على قوّة بلد أو أكثر من القوى الإقليميّة تكون بمثابة وكيل لضمان المصالح الغربيّة في المنطقة، فكانت إيران أقدر من يوكل إليه دور الشريك الإقليمي بالدفاع عن مضيق هرمز وضمان تدفّق النفط من خلاله نحو البلدان الغربيّة المتعطّشة لتلك المادّة الحيويّة قوام الصّناعات ومختلف النشاطات الإقتصاديّة⁽⁴⁾.

1. التّعيمي : م. س، ص 56.

2. أفصح الرئيس ريتشارد نيكسون عن مبدئه في رسالة عن الوضع العالمي لعام 1971 فقال : (إنّ أمريكا لا يمكنها أن تزود حلفائها بالمال والرجال والتجهيزات وبالتالي ينبغي أن تعتمد الولايات المتّحدة على الشركاء) أي الدول المناسبة لقمع الإشتراكية لكي يسود السلام والأمن في العالم. وقد عكس هذا المبدأ سعي الولايات المتّحدة إلى عدم التورّط في النزاعات المحليّة خارج حدودها خاصّةً بعد حرب فيتنام (أنظر طويرش، م، س، ص 76 - 77).

3. طويرش، م. س، ص 76 77.

4. التّعيمي، م. س، ص 59.

وتبدو نجاعة مثل هذه المبادئ من ساسة أمريكا بأنها أفضل من تلك الأحلاف إذ أنّ الحلف قد ينفُض في أيّ لحظة وقد تنسحب منه دولة كانت تكفل مصالح في حاجة إلى أن تُؤمّن وتُحمي وتُحفظ من أيّ تهديد ممكن أو واقع.

ف (مبدأ نيكسون) يقوم على أساس الحاجة لوضع شبكة أحلاف غير رسمية وغير مكتوبة تجتمع كلّها على صعيد واحد في مختلف أنحاء العالم على تضيق الخناق على الإتحاد السوفييتي وإبعاد سيطرته وإضعافها في أهمّ نقاط العالم بما فيها منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز المعبر الإستراتيجي للنفط (فمبدأ نيكسون) حينئذٍ يوكل إلى بعض الدول القيام بمهام حربية نيابةً عن الولايات المتحدة لخدمة أهداف السياسة الخارجية الأمريكية⁽¹⁾.

لذلك تمّ إبرام صفقات أسلحة هائلة مع إيران التي كانت تستطيع الحصول على أيّ أسلحة من الولايات المتحدة الأمريكية باستثناء الأسلحة النووية⁽²⁾، وربطها مع المملكة العربية السعودية فيما يطلق عليه (The Twin Pillar Policy) لحماية أمن الخليج العربي ومضيق هرمز⁽³⁾.

1. طويرش، م. س، ص 76 77.

2. تيم نيلوك، أمن الخليج منذ حرب الخليج الثانية، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 14 أفريل 1996، ص 30.

3. لمزيد من التفاصيل عن مبدأ نيكسون انظر : سلدن (م.) وبردوين (ف.)، السرّ المعروف، مبدأ نيكسون وكيسنجر في آسيا، ترجمة أحمد طربين ونصير عاروري، بيروت، دار الطليعة، 1974.

المطلب الثاني

وضعيّة ما بعد الثورة

يُعتبر قيام الثورة الإيرانيّة عام 1979 بداية بروز مرحلة جديدة لإيران والمنطقة، إذ تغيّرت صورتها وتطوّر موقفها من الدول الخليجيّة والغربيّة، وتتمثّل أهميّة هذا الحدث في أنّه قد أثّر على طبيعة الملاحه بمضيق هرمز ورسم سياسة إيران مع دول المنطقة وبقية دول العالم وألبسها ثوباً جديداً أخرجها من دائرة الأصدقاء إلى بوتقة الأعداء خاصّة في عيون الولايات المتّحدة الأمريكيّة، فظهر العداء سافراً للمعسكر الغربي وتبلورت أشكال إسلاميّة جديدة رأى فيها الغرب تهديداً حقيقياً لمصالحه في المنطقة وسبباً كافياً لمخاوفه على تدفق النفط من المضيق نحو دوله المتعطّشة إلى ذلك السائل الحيوي قوام حياته الإقتصاديّة والصناعيّة.

أمّا بالنسبة إلى دول المنطقة فقد رأت في الثورة الإيرانيّة تهديداً لها، فبالرغم من أنّها كانت تعتمد على مبادئ إسلاميّة في السّابق وذلك للوقوف في وجه التيار اليساري السّائد في كثير من الدول العربيّة الأخرى، إلّا أنّها وجدت في مبادئ الثورة الإيرانيّة أفكاراً متطرّفة تزعزع علاقاتها وتحالفاتها مع الدول الغربيّة⁽¹⁾.

وفيما يتعلّق بالولايات المتّحدة الأمريكيّة، ونظراً للتغيرات التي أحدثتها

1. قاسم (جمال زكريا)، مشكلات الأمن في الخليج العربي منذ الإنسحاب البريطاني إلى حرب الخليج الثّانية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجيّة، سلسلة محاضرات الإمارات 11، ط 1، السنة 1997 ص 9.

الثورة، فإنه كان عليها أن تبحث عن وسيلة أو بديل للقيام بنفس الدور الذي كان يقوم به الشّاه. وفي غياب هذه القوّة الإقليميّة التي يمكن الاعتماد عليها أصبح من الضروري أن تقوم الولايات المتّحدة بدور مباشر في حماية مضيق هرمز والخليج⁽¹⁾ خاصّةً مع إتّضح توجّه الثورة الإيرانيّة في عدائها للولايات المتّحدة الأمريكيّة منذ البداية وإحتلال السفارة الأمريكيّة وإحتجاز الرهائن بها⁽²⁾.

لقد أدّت الأحداث الناتجة عن قيام الثورة الإيرانيّة إلى تأثير بالغ على طبيعة المرور والعلاقات بمضيق هرمز وبالذّات على تدفّق النفط عبره إلى مناطق مختلفة من العالم، إذ كان النقص في الإمدادات خلال تلك الأيّام الأكبر من نوعه في التاريخ، إذ حُرمت أسواق النفط العالميّة من (56 مليون برميل) خلال الشهور الستّة الأولى من قيام الثورة وذلك حسب ما صرّح به (كلاوس جاكوبي، رئيس فريق الطوارئ في وكالة الطاقة الدوليّة بباريس)⁽³⁾.

وإرتفعت أسعار النفط إلى مستويات قياسيّة لم تعرفها الأسواق من قبل. وهذا ما جلب الأنظار والإهتمام إلى منطقة الخليج وإلى مضيق هرمز وبوابتها الرئيسيّة، ووجدت الدول الغربيّة وعلى رأسها الولايات المتّحدة بأنّها مهدّدة في الحصول على مصادر الطّاقة الحيويّة لها خاصّةً في ظلّ تزايد الصراع الدولي مع

1. المرجع السابق، ص 141.

2. تمّ إحتجاز (56) دبلوماسيّاً أمريكيّاً في السّفارة الأمريكيّة ب طهران وذلك في نهاية عام 1979 وقادت هذه الحادثة إلى زيادة حدّة التوتّر في العلاقات بين البلدين ممّا إضطرّ الولايات المتّحدة إلى محاولة فاشلة للتدخّل العسكري لإطلاق سراح رهائنها. ورفعت الولايات المتّحدة قضيّة إحتجاز دبلوماسيّها إلى محكمة العدل الدولية التي أدانت إيران بمخالفتها للقانون الدولي ولعدم إحترامها للحصانة الدبلوماسية التي يتمتّع بها الدبلوماسيّون.

3. «جريدة «البيان» دبي. 2002/08/3. «وكالة الطّاقة الدولية مستعدّة لسدّ العجز النفطي

حال مهاجمة العراق». WWW.Albayan.co.ae

الأسباب المحليّة

الإتحاد السوفييتي وبالذات عندما أقدم هذا الأخير على إحتلال أفغانستان، ممّا جعل الغرب يعتقد أنّ الإتحاد السوفييتي يحاول إبعاده عن الخليج⁽¹⁾.

ومع تلك الأحداث وحجم تأثيرها على المنطقة وعلى عمليّة تدفّق النفط وغيره من السلع من المنطقة وإليها، بدا واضحاً منهج الثورة والتوجّه الجديد لإيران ما بعد الثورة، وتبلور على مستويين:

* فيما يتعلّق بعلاقاتها مع جيرانها الذين رأوا في إمتداد تأثير مبادئها المتمثّلة في إعتناق أيديولوجيا إسلاميّة متشدّدة، ومبدأ تصدير الثورة خطراً على دولهم وتعكيراً لصفوها السياسي والإقتصادي وكذلك تدميراً لتحالفاتها الدوليّة.

* وفيما يخصّ علاقاتها الدولية وبالذات مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة فقد ناصبتهما العداء وحاولت إبعاد نفوذهما عن المنطقة ليس ذلك فحسب بل دخلت معها في مواجهات عسكريّة.

1. تيم نيبوك م. س، ص 30.

الفقرة الأولى

إعتناق أيديولوجيا إسلامية متشددة

ضجّت إيران بعد الثورة بمجموعة من الأفكار رأى فيها قادة الثورة أنّها تنضوي ضمن التصرّو الإسلامي لمعنى الأمة ولطبيعة علاقتها بالآخر والتي وجدت في الأراضي الإيرانية حيّزاً ضيقاً يجعلها في حاجة إلى الإنتشار والتوسّع في دول إسلامية أخرى، فظهر ما عُرف بمبدأ تصدير الثورة.

إنّ ذلك المبدأ قد إرتكز حول مفهوم إيراني للإسلام والأمة الإسلامية وتصرّوها الخاصّ حول فكرة الوطن، فقد قامت الحكومة الإيرانية إبّان الثورة على أفكار تجعل من الأمة الإسلامية أمة واحدة لها قائد ديني واحد دون الإعتراف بالحدود بين الدول الإسلامية فهي تصوّرات إستعمارية تتعالى عنها أمة الإسلام الموحّدة والمتوحّدة، والتي لها مرشد ديني واحد.

ولا يُعدّ إرشاد المسلمين في أيّة بقعة من الوطن الإسلامي تدخلاً في الشؤون الداخلية لتلك الدولة، إذ تشعر إيران بالمسؤوليّة تجاه مسلمي العالم كافة⁽¹⁾ وهذا ما حدا بالثورة الإسلامية في إيران إلى مساعدة المعارضات الشيعية الداخلية في الدول المجاورة ودعم الحركات السياسية بها.⁽²⁾

1. النّعيم، م. س، ص 141.

2. إدريس (محمد السعيد)، دور الأمن والتعاون العسكري في تطوّر مجلس التعاون الخليجي ككيان إقليمي، مجلّة المستقبل العربي، بيروت، العدد 215، يناير 1997، ص 43.

الأسباب المحليّة

وقد ألهمت تلك الأفكار بعض المجموعات التي شكّلت منظمّات إسلاميّة في عدد من البلدان الخليجيّة وتحوّل التيار الإسلامي فيها إلى حركات سياسيّة متطرّفة⁽¹⁾، فظهرت أحداث الشغب في عدد من البلدان الخليجيّة كالإضطرابات التي شهدتها المناطق الشرقيّة من المملكة العربيّة السعوديّة سنة 1980، والمحاولة الانقلابيّة في دولة البحرين التي قامت بها الجبهة الشعبيّة لتحرير البحرين عام 1981⁽²⁾.

إن تلك الأحداث التي ظهرت بقيام الثورة الإيرانيّة شكّلت تهديداً مباشراً لدول الخليج العربيّة، لذلك حاولت محاصرتها ومواجهتها بعدّة طرق سواء على المستوى المحليّ أو الدولي، فكان تأسيس مجلس التعاون الخليجي⁽³⁾ وقيام الحرب العراقيّة الإيرانيّة.

أمّا خارجيّاً فقامت بتعزيز تحالفها مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة بالذات. وقد رأت إيران في تلك الإجراءات إستقواء الجانب العربي بالولايات المتّحدة والغرب ضدّ إيران وثورتها⁽⁴⁾.

إنّ التوتّرات التي ظهرت في تلك الفترة قادت إلى تأثيرات سلبية كبيرة على مضيق هرمز، وباتت الملاحة عبره مهدّدة بالحروب كالحرب العراقيّة الإيرانيّة وبانفجار القلاقل الداخليّة كما حدث عندما قامت مجموعة إسلاميّة متشدّدة

1. قاسم، م. س، ص 9.

2. مجموعة مؤلفين، أمن الخليج في القرن الحادي والعشرين، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجيّة 1998، ص 175.

3. تأسّس مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة رسميّاً في أبوظبي بتاريخ مايو 1981 ويشمل كلّاً من: دولة الإمارات العربيّة المتّحدة، البحرين، السعوديّة، عُمان، قطر، الكويت.

4. النّعيمي، م. س، ص 147.

باحتلال الحرم المكي الشريف في نوفمبر عام 1979⁽¹⁾ بزعم تزايد التأثير الغربي في الأراضي الإسلامية المقدسة.

حملت الثورة الإيرانية بالإضافة إلى الأيديولوجيا الإسلامية المتشددة، تصوراً ثانياً معادياً للآخر ونقصد به الدول غير الإسلامية وبالذات الغرب وهو المبدأ الذي تحكّم في علاقات إيران الخارجية.

1. رايسلر (جوهانس)، أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية والخليج، مجلة شؤون الأوسط، بيروت، العدد 66، أكتوبر 1997 م ص 11.

الفقرة الثانية

معاداة الغرب

لقد بدت إيران أمام المعسكر الغربي في صورة جديدة لم يألّفها عنها فظهر العداء سافراً للغرب وأعلنت إنسحابها من الحلف المركزي وصدرت تصريحات معادية له وتبنّت أفكاراً إسلاميّة فرأى فيها الغرب تهديد لمصالحه في المنطقة وبثّت مخاوف من إمكانية تأثيرها على الملاحة في مضيق هرمز.

ونج عن هذا التصور الإيراني الجديد ومخالفتها للتصوّر الأمريكي لأمن المنطقة الإبتعاد عن الأحلاف التي تجعل إيران منضوية تحت الهيمنة الغربيّة فأعلنت إنسحابها من الحلف المركزي (Cento)⁽¹⁾.

لقد كان لقيام الثورة الإيرانيّة أثر كبير على الأمن من منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز، وعلى مواقف إيران من الحليف التقليدي، أي الولايات المتّحدة الأمريكيّة، وتحوّلت إيران من أقوى حلفاء واشنطن إخلاصاً وحرصاً على تأمين مصالح الغرب في المنطقة إلى أكثر الدول تهديداً للمصالح الإستراتيجيّة الغربيّة⁽²⁾. وصارت أمريكا في عيون قادة الثورة الإسلاميّة «الشيطان الأكبر».

وبقدر ما كان الإرتباط وثيقاً بين إيران والولايات المتّحدة الأمريكيّة في زمن

1. قاسم، م. س، ص 8.

2. د. الشايجي (عبد الله خليفة)، توازن المثلث الأمني يبرّر التواجد الغربي في المنطقة، مجلّة حماة الوطن، مسقط، العدد 224 فيفري 2000، ص 34.

الشّاه، كانت الخصومة عنيفة بينهما في زمن الثورة. ووصل الصراع بين الدولتين ذروته إبان أزمة الرهائن الأمريكيين في طهران، وتعارضت المصالح بين الدولتين وتباينت المواقف والسياسات تجاه كافّة القضايا الإقليمية والعالمية إلى حدّ التّصادم⁽¹⁾.

ولم يكن هذا العداء للغرب من لا شيء بل كان مرتكزاً على قاعدة منطلقها الأفكار الإسلامية التي يتبنّاها قادة الثورة الإسلامية الإيرانية والتي أدّت إلى عداءات إقليمية ودولية سنرى نتائجها عند الحديث عن الحرب العراقية الإيرانية في المبحث الموالي، وكذلك عند الحديث عن السياسات في الفصل الأخير، كما أدّت إلى تأثير مباشر على المضيق والملاحة الطبيعية به وبالذّات بسبب إمتداد تأثير الحرب العراقية الإيرانية وذلك من خلال إستهداف الناقلات المبحرة في المضيق والقرب منه ومن خلا زرع الألغام البحرية به ومن حوله.

1. د. نافعة (حسن)، التوجّهات الإيرانية الجديدة : الإنعكاسات على العلاقات مع العرب ومع العالم، مسقط، المعهد الدبلوماسي العُماني، لعدد 19، أبريل 1998 ص 43.

المبحث الثاني

الحرب العراقيّة - الإيرانيّة

لا تقلّ الحرب العراقيّة الإيرانيّة⁽¹⁾ أهميّةً عن الثورة الإيرانيّة، بسبب تأثيرها على حركة الملاحة وحرية العبور بمضيق هرمز. فقد كان اندلاع الحرب عام 1980 بداية حلقة إضطراب جديدة يعيشها الخليج والمضيق ومرحلة أخرى من التوتّرات والأحداث الهامّة التي زادت المنطقة غلياناً وطبعت تلك الفترة بطابع خاصّ بسبب خطورتها والمتغيّرات التي صحبتها إقليمياً ودولياً، إضافةً إلى حجم فعلها في طبيعة الملاحة الدوليّة إذ كانت السفن المبحرة تواجه الهجمات البحريّة الإيرانيّة وقصف الطيران العراقي وإن نجت منهما فلا تسلم من حقول الألغام المزروعة في مضيق هرمز والممرات البحريّة الأخرى في الخليج العربي⁽²⁾.

1. اندلعت الحرب العراقيّة الإيرانيّة في سبتمبر 1980 وهي الأطول والأسوأ تأثيراً منذ إنتهاء الحرب العالميّة الثّانية مخلفة وراءها بعد 8 سنوات من الصراع والقتال، مليون قتيل وجريح ومصاب و700 مليار دولار خسائر، وقد حاولت دول الخليج احتواء الأزمة بين الدولتين بإنشاء مجلس التعاون الخليجي والحدّ من إنتشار آثار الأزمة على المنطقة ولتفصيل أكثر عن هذه الحرب ومسيرتها ونتائجها أنظر:

* د. مراد (خليل إلياس)، حرب الخليج وإنعكاساتها على الأمن العربي، بغداد دار الحرية للطباعة، 1987.

* د. مقلّد (إسماعيل صبري) أمن الخليج وتحديات الصراع الدولي، الكويت، شركة الربيعان للنشر والتوزيع، 1984.

* د. معزون (جمال الدين)، الحرب العراقيّة الإيرانيّة، تطوّرها، نتائجها وآفاقها، مجلّة دراسات دوليّة، تونس، العدد 24، 1987/3، ص 55 - 81.

2. El Bassi (Anouar): «Le conflit Irako - Iranien De quelques applications du Droit des Gens.» Faculté de Droit et des Sciences Politiques Université de Tunis II, Mémoire pour l'obtention d'un Diplôme d'études approfondies en Droit 1989, P 320

كَلْ ذلك رافقته ردود فعل إقليمية ودولية هدفت أساساً إلى حماية المضيق والملاحة عبره من أيّ خطر قد يعطّل تدفّق النفط والسلع منه وإليه أو يوقف التبادل بين دول المنطقة ومناطق أخرى من العالم يهّمها أن يبقى المضيق مفتوحاً أمام سفنها وناقلاتها.

من بين تلك الردود تسارع دول المنطقة إلى إنشاء كتّل إقليمي من شأنه أن يدافع عن الدول الصّغيرة الفزعة، فكان إحداث مجلس التعاون الخليجي حتّى ينقذ الأمن الخليجي الذي أخذ يتهاوى بفعل الدولتين الأقوى والأكبر إقليمياً: العراق وإيران⁽¹⁾.

ولم تكن الدول الكبرى الغربية وعلى رأسها الولايات المتّحدة الأمريكيّة غافلة عن كلّ ما يمكن أن يلحق الملاحة بمضيق هرمز من تعطيل أو توقّف وما يعنيه ذلك من تهديد فعلي خطير لاستفادتها من نبط المنطقة ومن تزويد دولها بمستوراداتها المختلفة.

فسارعت الولايات المتّحدة الأمريكيّة في الأسبوع الأول من إنءلاع الحرب إلى دعوة ستّ دول صناعيّة وهي بريطانيا وفرنسا وكندا واليابان وألمانيا وايرلندا لضمان السّيطرة على مضيق هرمز والتقليل من الآثار الإقتصادية للنزاع على الملاحة وأسواق النفط العالميّة.

وأعلن الرئيس الأمريكي كارتر بعد ترأسه اجتماعاً لمجلس الأمن القومي الأمريكي بأنّ طرق إمدادات النفط يجب أن تبقى مفتوحة وأنّ توقّفها عبر مضيق هرمز سيشكل تهديداً جدياً للوضع الإقتصادي الدولي⁽²⁾، فكانت بعد ذلك كما

1. د. معصومة المبارك، م. س، ص 8.

2. التّعيمي، م. س، ص 85.

الأسباب المحليّة

وصفها الأستاذ روح الله رضاني: «أضخم مظاهرة عسكريّة في وقت السّلم» لحماية المضيق وذلك بإرسال دول الحلف الأطلسي لسفنها وأساطيلها البحريّة العسكريّة⁽¹⁾.

أمّا دول الخليج من جانبها فقد أحسّت بالخوف من هذه الحرب وما قد يجرّه على المنطقة من نتائج فسارعت بإنشاء كتّل إقليمي يجمعها لحمايتها من تأثيراتها، وهو ما أدّى إلى قيام مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة في مايو 1981⁽²⁾.

وكان لكلّ من الدولتين المتحاربتين أي العراق وإيران دور كبير في التأثير على عمليّة المرور والملاحة في مضيق هرمز أثناء فترة الحرب التي استمرّت لمدة ثمان سنوات بينها كما سنرى في المطلبين التاليين.

1. رضاني (د.ك)، م، س، ص 24.

2. لمزيد من التفاصيل عن نشأة مجلس التعاون وتطوّره وأهدافه أنظر :

- وزارة الإعلام، الطّريق إلى المستقبل، التعاون والوحدة في الخليج، مسقط، 1985.
- المداني عبد الحميد، مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة، وإطار التّعامل الخليجي في التّسعينات، مجلّة التعاون، الرّياض، العدد 22 يونيو 1991.
- الأمانة العامّة لمجلس التعاون، موجز إنجازات مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة، الرّياض، 1995 .
- النّفيسي (عبد الله فهد)، مجلس التعاون الخليجي، الإطار السياسي والإستراتيجي، لندن، دار طه للنّشر، 1982.
- عبد الله الأشعل، الإطار القانوني والسياسي لمجلس التعاون الخليجي، الرّياض 1983.

المطلب الأول

الموقف العراقي

مع المواجهة العسكرية بين إيران والعراق التي بدأت في سبتمبر 1980 بات الاعتقاد بوجود معتدٍّ من داخل المنطقة أمراً حقيقياً⁽¹⁾ وأصبح الخطر على الملاحة عبر مضيق هرمز ملموساً تتسبَّب فيه دول المنطقة نفسها التي تعتمد اعتماداً رئيسياً على المضيق للانفتاح البحري على العالم الخارجي. ويتَّضح هذا الأمر من الخطوات التي إتَّخذتها كلُّ من العراق وإيران لغاية إضعاف المنافس. وهما يهددان بطريقة مباشرة طبيعة الملاحة بالمضيق والخليج⁽²⁾.

فقد إتَّبع العراق خطوتين إستراتيجيتين هامتين لتحقيق أغراضه الحربية تعتمد الأولى على إضعاف القدرة الإقتصادية الإيرانية بحرمانها من تصدير نفطها من الخليج، أمَّا الخطوة الثانية فتكمن في تدويل الحرب. وذلك عن طريق إستدراج الدول الكبرى⁽³⁾ وبالخصوص الولايات المتَّحدة الأمريكية المتحفِّزة إلى أي حدث قد يشتمُّ منه أيُّ خطر على تدفُّق النفط من الخليج والمضيق، وهو ما كان كافياً لإتَّخاذه ذريعة لتتركِّز قوَّاتها في مياه الخليج والمضيق.

1. رايسلر، م. س، ص 11.

2. د. هادي (رياض عزيز)، الأبعاد السياسية العربية والدولية للحرب العراقية الإيرانية، مجلَّة دراسات دوليَّة، تونس، العدد 24، 1987/3، ص 46.

3. التَّعيمي، م. س، ص 89.

الفقرة الأولى

ضرب موانئ تصدير النفط الإيرانيّة

لقد أسّس العراق إستراتيجيّته الحربيّة الموجهة ضدّ المصالح الإيرانيّة على إضعاف القدرة الإقتصاديّة الإيرانيّة بحرمانها من تصدير النفط من الخليج أمام حاجة إيران الملحة لمضيق هرمز فهو المنفذ البحري الوحيد لها بالمنطقة، فلم يكن المضيق حينئذٍ بمنأى عن هذا الصراع الإقليمي بين الدولتين بل كان حلبة الصراع الأساسيّة فتكبّدت الملاحه فيه آثاراً جسيمة واختنقت فيه حريّة العبور إختناقاً شديداً.

وسّع العراق نطاق الحرب ضدّ إيران بعد أن دُمّرت ميناء البكر والمرافق النفطية في جنوب العراق وحرّمته بالتالي من تصدير النفط من الخليج⁽¹⁾. وزاد العراق من تشديد الخناق على إيران بإعلان المنطقة الممتدّة على مسافة (65 كلم) حول جزيرة (خرج)⁽²⁾ الإيرانيّة منطقة عسكريّة محظورة وأعلن أنّ كلّ سفينة تبحر في شمال الخليج ستكون هدفاً للهجوم كما دُمّر ثلاث ناقلات نفط⁽³⁾

1. سعيد (قيس)، الأبعاد التاريخيّة والقانونيّة والسياسية ومحاولات الحلّ السلمي للنزاع العراقي الإيراني، مجلّة دراسات دوليّة، تونس، العدد 24، 1987/3، ص 32.
2. تمثّل جزيرة (خرج) الإيرانيّة أهميّة إستراتيجيّة باعتبارها المركز الرئيسي لتصدير النفط الإيراني عبر مضيق هرمز، إذ تشكّل نسبة الصّادات النفطية الإيرانيّة من الجزيرة حوالي 90 %.

3. Limam (Adnan), Islam et droit international humanitaire le cas de la guerre Iran – Irak. Mémoire pour diplôme d'études approfondies en droit public international, Université de Tunis, Faculté de droit et sciences politiques , 1988 , p 134.

بها فأضحى الخليج والمضيق ميداناً لإلحاق الضرر بالخصم والتنافس في تعطيل مصالح كلٍّ منهما فألحق ذلك خطراً لا بالدولتين المتنازعتين فحسب بل بكلّ دول العالم سيما وأنّ مضيق هرمز بؤابة الخليج، ومصالح الدول مرتبطة به سواء كانت مطلّة عليه أو قريبة منه أو بعيدة عنه، خاصّةً في ظلّ إنتقال الحرب من شمال الخليج إلى جنوبه في مضيق هرمز عندما ضرب العراق الميناء العائم الذي أنشأه الإيرانيون بجزيرة (لاراك) كمحطّة لتفريغ وتحميل النفط منها وذلك في 1986/08/12 وفي 1986/10/25 وفي 1987/01/28 إضافةً إلى ضرب جزيرة (سري)⁽¹⁾ القريبة من مضيق هرمز في 1986/08/11.

إنّ ذلك الهجوم المتواتر على الأهداف الإيرانيّة في الخليج والمضيق أذكى شعلة الحرب أكثر وأقحم دولاً أخرى إقليميّة ودولية في الحرب فقدّمت الذرائع الكافية للدول الأجنبية لإرسال القطع البحريّة إلى الخليج بحجّة الدّفاع عن الملاحة وضمان سلامة مضيق هرمز وتأمين الإمدادات النفطية⁽²⁾.

1. السّلاّمي، م. س، ص 141.

2. التّعيمي، ص 38.

الفقرة الثانية

إعطاء مبرر للتدخل الأجنبي

مهما تعدّدت الأسباب للتدخل الأجنبي في المنطقة فإنّ النتيجة واحدة وهي الأثر الكبير على الملاحة الدولية في مضيق هرمز، فقد حضرت القوّات الأجنبيّة وخاصّةً القوّات الأمريكيّة إلى الخليج والمضيق بسبب شعور الدول الغربيّة بالقلق في إنتشار الحرب ممّا قد يؤدّي إلى تعطيل إمدادات النفط وطالبت بإرسال قوّات حفظ سلام لحماية المرور بالمضيق⁽¹⁾.

وأضحى الخطر متوقّعاً في أيّة لحظة مع ضرب العراق خطأً للفرقاطة الأمريكيّة (Stark) مُخلّفاً عشرات الضحايا من بحّارتها⁽²⁾، كما أصبح حضور القوّات الأجنبيّة أكيداً مع تقديم الكويت لطلب إلى الدول الخمس الدائمة العضويّة في مجلس الأمن لحماية ناقلات نفطهم في مطلع عام 1987 فإستجاب السوفييت بتقديم ثلاث ناقلات سوفيتيّة وثلاث كاسحات ألغام فسارع الأمريكيّون إلى تسجيل إحدى عشرة ناقلة نفط كويتيّة في الموانئ الأمريكيّة، وتدشين ما سُمّي بالإرادة الصّلبة التي وضعت القوّات الأمريكيّة في حالة إستعداد للحرب مع إيران⁽³⁾.

1. Kravitz (lee) : You decide the U.S response to a crisis (hypothetic U.S intervention in Iranian Iraqi conflict), International Information Programs U.S Department of State, Feb 23, 1987 V. 119 p 14 (2) [http\\www. web 4.infatrac. gale groupe. com](http://www.web4.infatrac.galegroupe.com).

2. The American Journal International U.S.A, April 1989, The Dowing of Iran flight 655.

3. التّعيمي، م. س، ص 89.

وقد رافق هذا التواجد العسكري الأمريكي والسوفييتي تركيةً أُممِيَّةً عندما طرح «دي كويلار» الأمين العام للأمم المتحدة إقتراح تشكيل قوَّة دوليَّة لحماية الملاحة والمرور في المضيق والخليج⁽¹⁾، لكنَّ الخوف من عدم الموافقة الإيرانيَّة على إرسال القوَّات جعل الدول الكبرى ترسل قوَّاتها إلى المنطقة، فكان بالخليج عام 1987 (80) سفينة حربيَّة أجنبيَّة بينها (40) سفينة حربيَّة أمريكيَّة وبات نصف الأسطول الأمريكي لكاسحات الألغام موجوداً في منطقة مضيق هرمز بين بحر عُمان والخليج العربي⁽²⁾.

لقد أعطت الحرب العراقيَّة الإيرانيَّة مبررات عديدة للدول الكبرى والطامعة في الثروة النفطية الخليجيَّة للتواجد في المنطقة وأكَّدت الحرب على حقائق عدَّة:

1. لم تعد عمليَّة المرور في المضيق طبيعيَّة كما كانت، وكان لابدَّ من الإعتماد على القوى العظمى في حماية السفن والناقلات النفطية العابرة للمضيق.
2. أصبح مضيق هرمز مركز تنافس شرقيٍّ غربيٍّ على المستوى المحلي وليمتمدَّ إلى الأمم المتحدة وتدخل فيه أطراف متعدِّدة مثل شركات النقل والتأمين⁽³⁾.
3. إعتمدت دول الخليج العربيَّة على الحماية الدوليَّة وبالذَّات على الولايات المتحدة الأمريكيَّة والتي قدَّمت لها القواعد والتسهيلات في مجال التمويل والإمداد وقامت بعقد إتفاقيَّات بهذا الشأن معها⁽⁴⁾.

وقبل هذا الموقف العراقي موقف إيرانيٍّ مخالف.

1. انظر الفصل الأول من الجزء الثاني من هذه الدِّراسة.

2. النعيمي، م. س، ص 91-92.

3. انظر الفصل الأول من الجزء الثاني من هذه المذكرة بعنوان الأثر على الملاحة بالمضيق.

4. النعيمي، م. س، ص 91 وكذلك طويرش، م. س، ص 125.

المطلب الثاني

الموقف الإيراني

إتّبعت إيران في حربها مع العراق المواجهة الشاملة على مختلف المستويات العسكريّة والإقتصاديّة والسياسيّة في سبيل التأثير على العراق. وكان مضيق هرمز إحدى هذه الوسائل التي أرادت إيران إستخدامها ضدّ العراق بحكم إطلالها على المضيق من جهة، وكونه المنفذ البحري الوحيد للعراق، وهي ورقة إستراتيجيّة إستخدمتها في محاصرة العراق إقتصاديّاً وعسكريّاً.

وهذا ما أدّى بالمجتمع الدولي كلّهُ إلى أن يخشى من تدهور الوضع بالمنطقة ومن تعطيل سير الملاحة بالمضيق سواء فيما يتعلّق بدول المنطقة أو بقيّة دول العالم، وهي جميعها تهتمّ بالمضيق وسلامة المرور به.

فبخصوص دول الخليج فإنّها وجدت في إمكانيّة إغلاق المضيق تهديداً لمصالحها وإعاقة لحركة الملاحة به ممّا دفعها إلى البحث عن طريقة لحماية أمنها من إمتداد تأثير هذه الحرب على دولها وضمن سير الملاحة في المضيق. أمّا الدول الغربيّة وعلى رأسها الولايات المتّحدة الأمريكيّة، فقد كانت حريصة على مواجهة إيران خشية تعطيل الملاحة الدوليّة في مضيق هرمز، ورأت أن توقّف تدفّق النفط عبر المضيق من الخليج العربي لا يمثّل مشكلة إقتصاديّة للعالم الصناعي فحسب، بل يولّد مشكلة أمنيّة عالميّة. إذ أن الصّدمتين النفطيتين في

1973 و 1979 قد تسببتا بارتفاع التضخم والبطالة في الدول الصناعية، وساعدتا على إزدياد التذمر الإجتماعي وفقدان الثقة بالنظام الإقتصادي العالمي، وعليه أصبح النفط المحدد الفعلي للسياسة الدولية وأضحى أمن العالم مرتبطاً بتطورات عالم النفط⁽¹⁾.

إن سياسة إيران في الحرب العراقية الإيرانية قد سلكت سبيلين، تهدف الأولى إلى مجابهة العراق والدول المؤيدة له بالمنطقة من خلال جعل المضيق من أدوات الصراع التي بحوزتها، وتهدف الثانية إلى مجابهة التواجد الأجنبي في الخليج والمنطقة بزعم أن هذا التواجد هو ضد الثورة الإيرانية ويخدم في النهاية مصالح العراق والدول المنحازة إليه في المنطقة.

1. مرهون (عبد الجليل)، المفهوم الأمني للنظام الخليجي وعقدة العلاقات العربية الإيرانية، مجلة شؤون الأوسط، بيروت، العدد 50، مارس 1996، ص 46-47.

الفقرة الأولى

مضيق هرمز أداة صراع

لقد إستفادت إيران من الموقع الجغرافي لتحقيق أهداف إستراتيجيّتها في حربها ضدّ العراق، فرغم الحياد الطّبيعي والقانوني لمضيق هرمز⁽¹⁾، فإنّ إيران قد إتخذته وسيلة من وسائل الصراع على خصمها الذي تراه متعدّداً. فالعراق هو خصمها المباشر لكن هناك أطراف لا يواجهونها غير أنّ دعمهم للعراق المعلن والخفيّ يجعلهم في خانة الخصوم وهو ما يفسّر حصارها البحري للعراق من ناحية، وتعرّضها للنقلات والسفن المارّة بالمضيق من ناحية ثانية.

عملت إيران على محاصرة العراق بحريّاً، فأعلنت عن قيام منطقة حظر على موانئه البحريّة⁽²⁾، بعد أن هاجمت ميناء (البكر) في بداية الحرب ولم تقف مطاردة إيران للعراق في موقع معيّن، فقد إنتصبت على مشارف مضيق هرمز تبادر بتوقيف السفن وتفتيشها خاصّةً تلك التي لها وجهة محدّدة: العراق، في حركة منها لشلّ الإقتصاد العراقي الذي يحتاج إلى تصدير نفطه عبر المضيق وإلى عمليّات الإستيراد والتصدير التي يحتاج إليها بصفة منتظمة.

1. لمعرفة النّظام القانوني المطبّق في المضيق، انظر مقدّمة البحث.

كما يشير قرار مجلس الأمن الدولي رقم (540) لعام 1983، ورقم (552) لعام 1984 إلى موقف المجتمع الدولي من حرّية الملاحة في الممرّات الدولية ومن حرّية مرور السفن التجاريّة والنقلات من موانئ دول مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة وإليها.

2. Fielding (Louis. E), maritime Interception, USA, Centerpiece of Economic Sanctions in the New World Order, Louisiana Law Review March 1993.

ومع إقتناع إيران أنَّ بعض الدول الخليجية تساند العراق في حربه مع إيران، فإنَّها قامت بمهاجمة بعض منشآتها الإقتصادية كما حدث عندما ضربت مصفاة نفط كويتية في سبتمبر 1981⁽¹⁾ وهجومها المتكرّر على ناقلات النفط والسفن التجارية السعودية والكويتية حتّى وصل مجموع ناقلات النفط التي أصابها القصف الإيراني والمتّجهة من الكويت وإليها (48) ناقلة⁽²⁾.

إنّ تلك الهجمات الإيرانية تجسيد لسياسة إيرانية ثابتة مضمونها أنّ إيران صاحبة النفوذ على عملية المرور بمضيق هرمز، وإنّ سلامة الإبحار به مرهونة بتحقيق مصالحها به، وهو ما عبّر عنه ممثّل الإمام الخميني في مجلس الدفاع الأعلى حينها هاشمي رفسنجاني بقوله: «إنّ إيران ستحافظ على أمن الخليج حتّى الوقت الذي تستطيع فيه تصدير نفطها بصورة طبيعية، ولكن إذا أقدمت في يوم ما آية جهة كانت، سواء كان صدام أو القوى الكبرى من حرمان إيران من نفطها فإنَّها ستحول دون الإستفادة من الخليج كليّةً»⁽³⁾.

إنّ تطوّر الأحداث بالمنطقة قد جلب القوى العظمى إلى الخليج والمضيق، وتكون إيران قد عملت بزرعها الألغام في مياه المضيق وحوله إلى لفت أنظار العالم وتشريكهم في حرب سيحصّد نتائجها العالم بأسره، لأنّ المضيق منطقة عبور بحري تسلكه سفن العراق كما تسلكه سفن أخرى بعضها منحاز للعراق وبعضها الآخر محايد غير أنّ الأخطار الناجمة عن زرع الألغام لا تميّز بين خصم وصديق فهي تنفجر في أيّ إحتكاك لأيّة وسيلة عابرة.

1. مجلّة إستراتيجياً، بيروت، العدد 62، أبريل 1987، المضامين العسكرية لمجلس التعاون الخليجي، ص 44.

2. أبوعلي (سعيد)، أزمة الخليج، التدويل والإدارة الدولية، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تونس 2، 1995، ص 153.

3. التّعيمي، م. س، ص 141.

الأسباب المحليّة

لكن من المؤكّد أنّه مهما اختلفت سياسات الخصوم في الحرب العراقيّة الإيرانيّة وإستراتيجياتهم العسكريّة فإنّ تبعاتها قد وقعت على المضيق وخصّت بها الملاحه عبره. فتلك الإستراتيجيات قد جعلت العالم بأسره في مواجهة حيّزها المضيق وأهدافها السّيطرة وضمان المصالح به.

الفقرة الثانية

المواجهة مع الدول الأجنبية

إنَّ إستراتيجية إيران في ظروف حربها مع العراق والساعية إلى إستخدام مضيق هرمز كنقطة رئيسية لضغطها على السفن والناقلات العابرة للمضيق، قد دَوَّلت بذلك الحرب فذلك الممرّ المائي لا يهتمّ دولة واحدة وإنّما هو ممرّ دولي من الضروري أن تكون حركة الملاحة به آمنة.

وفي مواجهة عزم إيران على تعطيل الملاحة البحريّة بالمضيق قصد تهديد مصالح خصومها به، كان المعسكر الغربي وعلى رأسه الولايات المتّحدة الأمريكيّة حريصان على إستمرارها، إذ أنّ أهميّة مضيق هرمز ورغبة الأطراف الدوليّة في تأمين ملاحه طبيعيّة به قد إستقدم هذا الحافز أساطيل الدول العظمى، وجعلها في مواجهة مباشرة مع القوّات الإيرانيّة التي رأت في ذلك الحضور تدخلاً لا مبرّر له للدول الكبرى ولا تستدعيه مصلحة دول المنطقة، فلم تنثنِ إيران عن مهاجمتها للسفن العابرة للمضيق، فقصفت الناقلّة الأمريكيّة «بريجتون» و«أيل سيتي»، إضافةً إلى إستهداف بعض الناقلات السوفييتيّة التي لجأت إليها الكويت وإستأجرتها لتحتمي بها من القصف الإيراني.

هذه الحوادث وغيرها جعل إيران في مواجهة مع الدول العظمى، كما صير المنطقة منطقة غليان لا تأمن فيها السفن والناقلات ولا تؤمن فيها حريّة الملاحة

الأسباب المحليّة

والعبور. غير أنّ القوى غير متكافئة بين إيران والمعسكر الغربي لذلك توّسّلت إيران بزرع الألغام⁽¹⁾ لسدّ ذاك الضعف وإستقواء جانبها، فزرعت الألغام في مياه المضيق وأشعرتهم بالخطر على طبيعة الملاحة به وجعلته منطقة غير آمنة لا على سفن الخصوم وحدهم بل على كلّ السفن حتّى بعد إنتهاء الحرب⁽²⁾.

إنّ مناصبة إيران العداء للولايات المتّحدة الأمريكيّة، ورفضها للتواجد الأجنبي في منطقة الخليج العربي، وحرص أمريكا والغرب على ضمان ملاحة دوليّة طبيعيّة بالمضيق، قد جعل المواجهة بين الطرفين تحتدّ، فكان التدخّل الأمريكي المباشر بمطاردة البحرية الأمريكيّة للسفن الإيرانيّة الزارعة للألغام المائيّة كما حطّمت طائرة مروحية أمريكيّة زورقين إيرانيّين.

وسواء كان التوافد الأجنبي على منطقة الخليج والمضيق بطلب من دول المنطقة، أو برغبة غربيّة وأمريكيّة بإستغلال ظروف الحرب ذريعة للقدوم والتمركز على مقربة من مياه المضيق، فإنّ النتيجة واحدة تمثّلت في توسيع دائرة الحرب والمعنيّين بها من قريب أو من بعيد، والهدف واحد هو رغبة السياسة الأمريكيّة في ضمان وصول إمدادات النفط الخليجي إلى الولايات المتّحدة وحلفائها وإبعاد النفوذ السوفييتي عن المنطقة⁽³⁾، سيّما وأنّ قطع إمدادات النفط الخام القادم

1. هناك اتّهام متبادل بين إيران والولايات المتّحدة في عمليّة زرع الألغام في الخليج ومضيق هرمز، فبينما تتّهم إيران الولايات المتّحدة بزراعة الألغام لإعطاء مبرّر لتواجدها بالمنطقة ترى الولايات المتّحدة بأنّ إيران هي المسؤولّة وحاولت إثبات ذلك عندما فاجئت سفينة إيرانيّة وهي تزرع الألغام في مياه المضيق وعندما حطّمت طائرة مروحية أمريكيّة زورقين إيرانيّين بسبب زرعهما للألغام.

2. El Bassi , Ibid , p 327.

3. صدقة (يحي فاضل)، مضيق هرمز، طبيعته الإستراتيجيّة والإقليميّة والعالميّة، مجلّة التعاون، الرّياض، العدد 69، السّنة الثّالثة، يناير 1988، ص 48.

من الخليج سوف يؤدي إلى إصابة إقتصاديات الدول الأوروبية واليابان بالشلل، ويفجّر أزمة تؤدي إلى نتائج خطيرة⁽¹⁾.

عاضد هذه الأسباب المحليّة التي قادت إلى أزمة الملاحة والمرور بالمضيق أسباب دوليّة زادت بدورها من حدّة هذه الأزمة وألقت بظلالها على إستقرار المضيق وهو ما سنتطرّق له في الفصل الثّاني الموالي.

1. رخيوت (عبد العالم بن مستهيل)، أهميّة مضيق هرمز في الملاحة الدوليّة، ومساهمة السّلطنة في ضمان حريّة هذه الملاحة، مسقط، محاضرة أُلقيت في ندوة وزارة الثّراث القومي والثّقافة حول منطقة « مسندم » وأهميّة مضيق هرمز في الملاحة الدوليّة، أكتوبر 2001، ص 2.

الفصل الثاني

الأسباب الدوليّة

تمهيد

لم تكن الأوضاع الدوليّة بأحسن حال من الأوضاع الإقليميّة والمحليّة، وقد تضافرت كلّ تلك العوامل لتجعل من الخليج والمضيق منطقة غليان وموطن توترات يصعب الإبحار فيها بأمان فكان لذلك تأثير كبير على حركة الملاحة عبر المضيق الذي كان على مشارف تلك النزاعات فأبى صراع سواء كان إقليميّاً أو دوليّاً سينعكس حتماً على ظروف الملاحة عبره وستتأثر به حرية تنقّل السفن والناقلات مهما كان منطلقها ومرساها وسواء كانت من بلدان مشاركة في النزاع أو كانت محايدة فسيطالها التضيق والتأثير.

وإنّ السياسة الدوليّة قد جعلت القوّتين العظميين في حالة مواجهة من أجل تركيز نفوذهما في مناطق متعدّدة من العالم، ولم يخف مدى أهميّة الخليج والمضيق بالنسبة إلى كليهما، فهو أغنى منطقة من حيث المخزون والإنتاج النفطي ولا يمكن للعالم الغربي ولا لأمريكا أن تستغني عن تلك الطّاقة وهي قوام صناعاتها وأمنها الإقتصادي والسياسي. ولا يمكن للعالم الشرقي ولا للإتحاد السوفييتي سابقاً أن لا يستخدمه كأداة ضغط على الغرب، وهذا ما يفسّر إحتدام الصراع بين المعسكرين وبين القوّتين حول الخليج والمضيق، وهذا ما جعل المنطقة بؤرة للتنافس الدولي وأهمّ منطقة إستراتيجيّة للصراع⁽¹⁾.

1. Mac Donald, Ibid. P 31.

الأسباب الدوليّة

بيد أنّ القوّتين لم تتّبع نفس التمشّي لتثبيت وجودها في المنطقة، إذ اختلفت السياسات السوفيتية عن السياسات الأمريكيّة، فقد عمدت الأولى إلى الزّحف العسكري إلى منطقة قريبة من الخليج وسعت الأخرى إلى توطيد قوّاتها والبحث عن حلفاء لها في المنطقة يعوّضون خسارتها بسقوط إيران الحليفة وبروز نظام معادٍ لها فيها للتصدّي للتوجّهات السوفيتيّة، غير أنّ الجانبين يلتقيان في هدف يكاد يكون واحداً هو السيطرة على المضيق بوّابة الخليج والمنطقة.

والأسباب الدوليّة التي أثّرت على المضيق في تلك الفترة متعدّدة، ولكنّا سنقتصر حديثنا لسببين هما التدخّل السوفييتي في أفغانستان الذي سنتناوله في المبحث الأول، وانتقال محور الصراع الدولي إلى مضيق هرمز وهو محلّ المبحث الثاني.

المبحث الأول

التدخل السوفييتي في أفغانستان

أقدم الإتحاد السوفييتي عام 1979 على خطوة عسكرية وإستراتيجية في علاقته بالقطب الغربي والولايات المتحدة الأمريكية ولم يكن هذا التدخل عشوائياً بل كان مرسوماً بإختيار زمان التدخل ومكانه والوجهة التي يقصد التمرکز فيها.

لقد تميّزت تلك الفترة التي تقدّم فيها الإتحاد السوفييتي بإنحسار التحالف الأمريكي في مناطق متعدّدة من العالم وإنتشار المدّ الشيوعي، فقد شهدت مواطن متعدّدة من إفريقيا وآسيا تقارباً مع الأفكار الشيوعية وموطنها الأصلي الإتحاد السوفييتي. فقيام الإنقلاب الشيوعي في أفغانستان وإسقاط الملكية عام 1978 ووجود نظام موالٍ للسوفييت في اليمن الجنوبي وأثيوبيا كلّها مؤشّرات لإمتداد الزحف السوفييتي الشيوعي نحو السيطرة على مراكز معيّنة من الخارطة السياسية في العالم⁽¹⁾.

وزادت خسارة الولايات المتحدة الأمريكية بسقوط الشّاه بإيران وقيام الثورة الإيرانية بها بنظام يمقت التواجد الأجنبي بالمنطقة ولا سيّما التواجد الأمريكي، وقدّر السوفييت أنّ الفرصة مواتية لهم حينئذٍ للتقدّم نحو أفغانستان خوفاً من إستغلال الولايات المتحدة الأمريكية لنفس الموقف في أفغانستان، فقد أوضح

1. مراد، م. س، ص 21.

الأسباب الدوليّة

المارشال (وستينوف) وزير الدفاع السوفييتي أنّ من جملة أسباب تدخّل بلاده في أفغانستان سبباً إستراتيجياً هو الخوف من نجاح الولايات المتّحدة في التغلغل في هذا البلد بعد خسارتها في إيران⁽¹⁾.

أمّا عن مكان التدخّل فهو أيضاً مدروس، فأفغانستان هي المفصل بين كلّ من باكستان وإيران والصّين، وقريبة من الخليج ومضيق هرمز، وقد خلق السوفييت بتدخّلهم ذلك قوّة ضغط كبيرة على مضيق هرمز ووضعوا دولتين أخريين في وضع مكشوف أمامهم هما إيران وباكستان، والتي أصبحت بدورها دولة حاجز بسبب سيطرتها على مضيق (خيبر) الذي يعدّ مدخلاً إستراتيجياً إلى المحيط الهندي ومضيق هرمز⁽²⁾.

إنّ التدخّل في أفغانستان رآه قادة (الكومين) في ذلك الحين أنّه يخدم مصلحة الإتحاد السوفييتي، فما هي أسباب ذلك التدخّل ونتائجه؟

1. مرهون، م. س، ص 56.

2. لمزيد من التفاصيل عن أثر الإحتلال السوفييتي لأفغانستان على الصراع السوفييتي الأمريكي في منطقة جنوب غرب آسيا والمحيط الهندي أنظر :

- د. فضّه (محمّد إبراهيم)، التدخّل السوفيّاتي في أفغانستان، دراسة جيوسياسيّة وجيوستراتيجيّة للصراع الدولي في جنوب غرب آسيا، عمّان، ١٩٨٦.

المطلب الأول

الأسباب

إنَّ تدخُلَ الإتحاد السوفييتي في أفغانستان مؤسَّس على دوافع ذاتية في السيطرة على المنطقة وأخرى موضوعية وتتمثَّل في سياسة الصراع مع المعسكر الغربي.

فقد حلم الإتحاد السوفييتي منذ عهد القياصرة للإقتراب من الخليج العربي ولم يكن هذا الحلم من لا شيء فهو في الحقيقة بحث عن تأمين حدود آمنة وتأسيس كيان قويٍّ إذ أنَّ أفغانستان بلد يؤمِّن له إن هو سيطر عليه حدوداً جنوبية آمنة لا يمكن أن تعصف بها التحالفات الغربية المهددة لكيانه، وهي المفصل بين كلِّ من باكستان وإيران والصين ولا تبعد عن مضيق هرمز سوى (500 كلم)، وهي مع جمهوريّة اليمن الديمقراطيّة التي قام بها نظام موالٍ للسوفييت تشكِّلان فكَّ كمّاشة محكمة على مضيق هرمز والخليج⁽¹⁾.

إنَّ تلك الدوافع الذاتية في تحقيق الأمن الذاتي لا يمكنها أن تتحقّق إذا ما أحسَّ السوفييت أنّهم مهدّدون من الداخل أو أنَّ أيديولوجياتهم قد تهتزّ بفعل التأثير الخارجي ببعض الأفكار الأجنبية الوافدة من الخارج والتي لا تتوافق مع النظام الفكري المعتمد في البلاد، وقد أحسَّ الإتحاد السوفييتي بخطر تأثّر الجمهوريّات السوفييتيّة الإسلاميّة بالأفكار الإسلاميّة التي أتت بها الثورة الإيرانيّة وعزمت على إذاعتها خارج حدودها الوطنيّة.

1. مرهون، م. س، ص 56.

الأسباب الدوليّة

ولم تكن الدّوافع الموضوعيّة أقلّ أهميّة عن الأولى بل قد مثّلت جوهر وجوده وكيانه ومصدر سيطرته على العالم وعلى المناطق الثريّة الإستراتيجيّة التي قد تتخذ ورقة رابحة في سبيل إحكام النفوذ على تلك المناطق والتقليل من النفوذ الأمريكي بها. والسيطرة على أفغانستان تجعل السوفييت على مشارف الخليج والمضيق وهي المنطقة التي يعمل الأمريكيون والغرب على تثبيت أقدامهم بها ليضمنوا تدفّق النفط منها نحو بلدانهم المصنّعة والمحتاجة إليه لتأمين إقتصادها وأمنها وإستقرارها.

والإتحاد السوفييتي بعمله ذلك كان يقصد تهديد الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة في جوهر مصالحهم الإستراتيجيّة وكان النفط أهمّ تلك المصالح التي لولاها لتوقّفت آلة الغرب الإقتصاديّة والعسكريّة.

إنّ الإتحاد السوفييتي بتدخّله في أفغانستان سعى إلى تحقيق هدفين إستراتيجيّين، كلّ منهما مرتبط بالآخر في السبب والنتيجة، هما تعزيز تواجدّه في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز، وإضعاف التواجد الغربي والأمريكي في المنطقة.

الفقرة الأولى

تعزيز التواجد السوفييتي في المنطقة

تعود رغبة الإتحاد السوفييتي ومن قبله روسيا القيصرية في الوصول إلى مياه المحيط الهندي الدافئة إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وبالتحالف مع فرنسا ضد بريطانيا وذلك بمحاولة إيجاد مواطني قدم في عُمان باستخدام ميناء مسقط لتزويد السفن بالفحم الحجري عام 1882م، ومن ثم محاولة الحصول على منفذ في ميناء بندر عباس بالتعاون مع إيران، ولكن بريطانيا حالت دون ذلك بالقضاء على التحالف الفرنسي، ومنع شاه إيران من إعطاء روسيا تسهيلات في بندر عباس⁽¹⁾.

وقد توجّ التدخل السوفييتي لأفغانستان عام 1979م خطوات تمهيدية سابقة⁽²⁾ تمثلت في الانتشار البحري الواسع للإتحاد السوفييتي في المحيط الهندي وبحر العرب التي وصلت إلى ((28 قطعة بحرية هجومية مزودة بقوة تدميرية هائلة من ضمنها غواصات نووية بالإضافة إلى القواعد والتسهيلات العسكرية في كل من أثيوبيا وعدن⁽³⁾، وكذلك سلسلة معاهدات الصداقة والتعاون المبرمة مع كل من الهند والعراق والصومال وأثيوبيا واليمن الجنوبي.

1. انظر: لويمر، م. س، ص 450 وما بعد.

2. حول السياسة السوفييتية تجاه أفغانستان منذ القرن 19 وحتى 1979 أنظر: جريدة البيان، دبي، بتاريخ 1998/08/28، من الملف السياسي، خلفيات الصراع الزاهن واحتمالات المستقبل.

3. مراد، م. س، ص 104.

الأسباب الدوليّة

وقام بحركة دبلوماسية نشطة تجاه دول الخليج، فبالإضافة إلى علاقته القويّة مع العراق، والكويت، أقام علاقات دبلوماسية مع كلّ من سلطنة عُمان في سبتمبر 1985م، ومع دولة الإمارات العربيّة المتّحدة في نوفمبر 1985م، ومع قطر سنة 1988م.

كما تقدّم بخمسة مقترحات عُرفت فيما بعد (بمبدأ برجنيف) حول الأمن في منطقة الخليج وذلك عام 1980م، جاءت هذه المقترحات في خطاب الرئيس السوفييتي في البرلمان الهندي، وكان يهدف من خلالها إلى كسب ودّ دول الخليج مشيراً إلى أنّ المقترحات تسعى إلى دعم بلدان المنطقة والذود عن إستقلالها وسيادتها الوطنية⁽¹⁾.

فإذا كانت كلّ هذه الخطوات تعزيزاً للتّواجد السوفييتي في المنطقة المحيطة بمضيق هرمز، فإنّها ترتبط بالهدف الآخر المتمثّل في محاولة إضعاف الدور الأمريكي في المنطقة.

1. طويرش، م.س، ص 99، أنظر الإستراتيجية السوفييتيّة تجاه المضيق في الفصل الأخير.

الفقرة الثانية

إضعاف التواجد الأمريكي

إنَّ التَّواجد الأمريكي في المنطقة حسب نظرة الإتحاد السوفييتي هو من الأسباب التي تهدد ليس فقط المصالح السوفييتية في منطقة الخليج وإنما تهدد أراضيه من خلال تطويق حدوده على إثر انتشار قوَّة أمريكية بحرية ضخمة موجودة بشكل دائم في المحيط الهندي والخليج العربي عُرِفَت بالأسطول الخامس، وتمَّ تعزيزها بتشكيل (قوَّة الإنتشار السريع)⁽¹⁾. وربط أمن مضيق هرمز والخليج العربي بالأمن الوطني للولايات المتحدة الأمريكية بموجب مبدأ (كارتر)، خاصَّةً وأنَّ المسافة بين موسكو وقاعدة (ديجو غارسيا) الأمريكية في المحيط الهندي تقدر بـ (2100) ميل بينما يصل مدى الصواريخ (بولاريس) الأمريكية إلى (2500) ميل.

وكان سعي الإتحاد السوفييتي من خلال إحتلال أفغانستان إلى تحقيق تفوُّق إستراتيجي على المستوى الدولي من خلال السيطرة على مضيق هرمز منفذ النفط الإستراتيجي إلى كلِّ من أوروبا الغربية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية وهذا ما سيؤدِّي إلى تغيير في معادلات القوَّة الدوليَّة، وممَّا سينجم عنه إحتتمالات إنهيار التحالف الأمني بين الدول الرأسمالية⁽²⁾.

1. Rapid Deployment Force R.D.F

أنظر الإستراتيجية الأمريكية تجاه المضيق في الفصل الأخير.

2. مراد، م. س، ص 102.

الأسباب الدوليّة

ورافق هذا السعي سياسة سوفيتيّة تستهدف إثارة العداء الأيديولوجي والسياسي والإقتصادي للولايات المتّحدة الأمريكيّة لمحاولة القضاء على نفوذها في المنطقة⁽¹⁾ وذلك بتأييد الحركات المعادية للغرب في المنطقة والمؤمنة بالمبادئ الشيوعيّة.

هذا بالنسبة إلى أسباب تدخّل الإتحاد السوفييتي في أفغانستان، أمّا بالنسبة إلى النتائج فهي أيضاً ترتبط بتلك الأسباب من حيث جانبيها المتمثّلين في المصلحة السوفيتيّة الذاتيّة، وما يقابلها من خسارة للخصم الأمريكي والغربي.

1. د. المبارك، م. س، ص 21.

المطلب الثاني

النتائج

لقد رمى الإتحاد السوفييتي من خلال تعزيز موقعه في أفغانستان إلى عدّة مرام تحقّقت على مستويين، يبدو الأول موضعياً بتركيز تواجده بأفغانستان، ويظهر الثاني أشمل في الصراع مع القوّة الأمريكيّة الموازية له في المكانة الدوليّة والمختلفة معه في المرامي والأهداف في المنطقة.

الفقرة الأولى

السيطرة على أفغانستان

أفغانستان منطقة وصل رئيسيّة في وسط آسيا ونقطة عبور إلى الإتحاد السوفييتي والمحيط الهندي والصين وإيران، وهي بالنسبة إلى الإتحاد السوفييتي إضافةً لذلك خاصرته الجنوبية المؤثرة بقوة على أمنه الوطني.

وسيطرة الإتحاد السوفييتي على أفغانستان هي مكسب كبير من وجهين، أولاً من حيث حمايته لأمنه، وثانياً من حيث إضافته لنقطة من نقاط صراعه الكوني مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة وذلك بوصوله إلى مياه المحيط الهندي ومضيق هرمز بؤابة منطقة الخليج النفطية التي تُعتبر من مناطق النفوذ الغربي لما لها من أهميّة كبيرة في إقتصادياته.

وإحتلال أفغانستان هو سعي سوفييتي في التكافؤ في الحضور العسكري والسياسي والإقتصادي مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة في منطقة الخليج لما لها من أهميّة إستراتيجية والأكثر تأثيراً على الإتحاد السوفييتي لقربها الجغرافي وما تحتويه من ثروة نفطيّة قد يحتاج إليها بعد نزوب مخزون نفطه⁽¹⁾.

1. دار جدل كبير حول المخزون النفطي السوفييتي وحاجته لنفط الخليج، فالغرب نشر عدّة دراسات حول كمّيّة مخزون الإتحاد السوفييتي من النفط بشكل يقلّل من هذا المخزون، بينما أبدى الإتحاد السوفييتي إستغرابه من هذه التقارير التي وصفها بأنّ المقصود منها هو دعاية مغرضة تهدف إلى تخويف دول الخليج من الإتحاد السوفييتي.

فقد قدّر إحتياطي الإتحاد السوفييتي من النفط الخام عام 1978 بـ (11.4 مليون برميل) في اليوم، وكانت وكالة المخابرات الأمريكيّة CIA قد توقّعت أن يصل إنتاج النفط السوفييتي =

وقد كانت أفغانستان دائماً من المطالب التاريخية للسوفييت ولروسيا القيصريّة قبل قيام الإتحاد السوفييتي، وطالما حلمت بالسيطرة عليها كلّ القوى التي حكمت روسيا، فهذا الإحتلال هو تحقيق لتلك الرغبات القديمة التي زادت بحكم الضرورة لإقتناص فرصة تاريخيّة بعد سقوط نظام الشّاه في إيران الموالي للغرب، وقيام نظام جديد في طهران معادٍ له.

كان لابدّ من تعزيز ذلك المكسب السوفييتي، ويبدو أنّ القادة السّوفيت قدّروا أنّ التدخّل في أفغانستان هو الخطوة المناسبة لتعزيز مكاسبهم في ذلك الوقت في الصراع الدولي وحماية جبهتهم الداخلية من التأثيرات غير المرغوب فيها في الجمهوريات الإسلاميّة داخل الإتحاد السوفييتي والمعادية للفكر الرسمي الذي يتبنّاه وهو الشيوعيّة.

لقد كان واضحاً مرمى الإتحاد السوفييتي بتقدّمه إلى أفغانستان، فلقد نقل عن الرئيس المصري أنور السادات قوله: «ها قد بدأت المعركة فعلا حول منابع النفط»⁽¹⁾.

فالإتحاد السوفييتي بخطوته تلك إقترب من مضيق هرمز نقطة الإختناق الرئيسيّة في شريان النفط إلى الغرب، ومن القواعد الجويّة في جنوب غرب أفغانستان يمكن لمدى طائرات (الميج) السوفيتية أن تصل إلى المضيق وهو أمر لم يكن متوقّراً من قبل⁽²⁾.

= إلى قمتّه أي حوالي (12 مليون برميل) يوميّاً ثمّ يبدأ في التناقص، وهذا سيؤدّي إلى أن يكون الإتحاد السوفييتي مستورداً للنفط والغاز وهو أمر كاف له للسيطرة على الخليج. انظر: مراد، م. س، ص 92، وطويرش، م. س، ص 95.

1. عبد الأمير (عبد الكريم)، الأهميّة السياسية والقانونيّة والإقتصاديّة للخليج العربي ومضيق هرمز، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، السلسلة الخاصّة 35. 1980. ص 55.

2. المرجع السابق ص 55.

الأسباب الدوليّة

إنّ الإتحاد السوفييتي بخطواته تلك، قد شرع في تحقيق مكسب مرحلي في الصراع الدولي مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة، وهي خطوة كان المرمى منها أبعد جنوباً من أفغانستان نفسها في إتجاه مضيق هرمز النقطة الحسّاسة المهمّة في المنطقة.

الفقرة الثانية

تحقيق مكسب في الصراع الدولي

إنَّ العالم كلُّه حلبة صراع بالنسبة إلى الدول العظمى وما يحدث في أية بقعة منه يؤثر على بقيّة القوى ويحدّد بالتالي علاقتها مع باقي الدول، لذلك فلا ننظر إلى الحوادث التاريخية الخاصّة ببلدٍ ما على أنّها حوادث محلية لا تهمّ إلاّ ذاك البلد لأنّ دول العالم في حلقة تفاعل تؤثر وتتأثّر وبهذه النظرة الشاملة يمكننا أن نفهم ظلال تلك الأحداث وإنعكاساتها على دول المنطقة وعلى القوتين العظميين في العالم. غير أنّ حادثة واحدة قد لا تؤثر تأثيراً قوياً في موازين القوى، فإذا تألّفت عوامل عدّة تحقّق ذلك التأثير، فقد تساندت عدّة حوادث أهّلت الإتحاد السوفييتي أن يكسب شوطاً لصالحه أمام الولايات المتّحدة الأمريكيّة وحلفائها في منطقة الخليج العربي.

ويمثّل سقوط الشّاه في طهران وقيام الثورة الإيرانيّة في 1979م مكسباً للإتحاد السوفييتي، فطالما ناصرت سياسة الشّاه السياسيّة الأمريكيّة، وطالما دافعت عن مصالحها في المنطقة، وأضيف إلى ذلك العامل ما قام به الإتحاد السوفييتي من تدخّل في أفغانستان خوفاً من نجاح الولايات المتّحدة الأمريكيّة في التغلغل في هذا البلد تعويضاً عن خسارتها في إيران⁽¹⁾ ممّا أدّى إلى إختلال التوازن الإقليمي في المنطقة المحيطة بمضيق هرمز لغير صالح الولايات المتّحدة الأمريكيّة. نظراً

1. مرهون، م. س، ص 56.

الأسباب الدوليّة

إلى قرب أفغانستان من منطقة المضيق ونظراً إلى إنعدام عوامل طبيعيّة أو قوى محلّية تستطيع الوقوف في وجه أيّ تقدّم سوفيتي نحو المضيق.

الأمر الذي ترتّب عليه تغيير موازين القوى بين المعسكرين المتنافسين في الصراع الدولي فقد أعلن الرئيس الأمريكي جيمي كارتر في خطاب الإتحاد: «إنّ جهود السوفييت للسيطرة على أفغانستان قد جعلت قوّاته المسلّحة على بعد 300 ميل من المحيط الهندي، بحيث أصبحت قريبة من مضيق هرمز الممرّ المائي الذي لا بدّ أن ينساب عبره معظم نفط العالم ويحاول الإتحاد السوفييتي الآن تعزيز وضع إستراتيجي لنفسه ممّا يشكّل تهديداً خطيراً لحرية الحركة بالنسبة لنفط الشرق الأوسط»⁽¹⁾.

وهذا ما دعا الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة إلى البحث عن الوسائل التي تمكّنها من معادلة هذا الإختلال وذلك بمحاولة إقناع حلفائها الغربيين بخططها العسكريّة والسياسية الرامية إلى حماية المصالح الأمريكيّة والغربيّة في المنطقة، فتمّ طرح (مبدأ كارتر) الذي ربط الأمن في الخليج ومضيق هرمز بأمن الولايات المتّحدة الأمريكيّة.

وكانت بريطانيا أول من إستجاب للمشروعات الأمريكيّة بفكرة إنشاء أسطول أوروبي أمريكي مشترك تكون قاعدته في (ديجو غارسيا) القاعدة الامريكية في المحيط الهندي، أمّا بقيّة الحلفاء الغربيين فقد إختلفت ردود فعلهم، وأذيع في ألمانيا في أواخر 1980م عن إتجاهها لتشكيل قوّة خاصّة للتدخّل إذا توقّفت الملاحه في مضيق هرمز⁽²⁾.

1. البشمي، م. س، ص 211.

2. طويرش، م. س، ص 80.

وذكرت عدّة تقارير غربيّة عن نقطة ضعف رئيسيّة في منظومة الدفاع الغربيّة ضدّ الإتحاد السوفييتي⁽¹⁾ وكانت أخطرها تتمثّل في موضع الإختناق المحوري لمصدر الطاقة الرئيسي للغرب القادم من منطقة الخليج وهو مضيق هرمز. لذلك بدأت كلّ من القوّتين والمعسكرين المتنافسين دولياً تخطّط لكي تغنم بالمنطقة وبالمضيق الذي أصبح نقطة صراع مركزيّة بينهما تراجعت أمامه مناطق كانت قبل ذلك محطّ صراعهما ونقصد بذلك منطقة وسط أوروبا والشرق الأقصى.

1. مرهون، م. س، ص 57.

المبحث الثاني

إنّقال محور الصراع الدولي إلى مضيق هرمز

لم تكن الحوادث التي شهدتها المنطقة عموماً ومضيق هرمز خصوصاً ذات تأثير محدود، بل إمتدّ تأثيرها ليقحم أطرافاً أجنبيّة في نزاع مستمرّ حول المنطقة والمضيق وبخاصّة القوّتين العظميين في العالم: الإتحاد السوفييتي والولايات المتّحدة الأمريكيّة.

إنّ النزاع بين القوّتين لم يكن مستحدثاً بل كثيراً ما تنازعا على مناطق أخرى من العالم كانت تُعتبر حقيقةً بالصراع من أجل السيطرة عليها. ولكن بتطوّر الأوضاع في المنطقة، جعل مضيق هرمز ومنطقة الخليج العربي أهمّ منطقة للتنافس الدولي لأغراض إستراتيجيّة وإقتصاديّة وأمنيّة، وليطفو بذلك المضيق على سطح الأحداث كموضوع للتنازع وكمطمح للمتنافسين.

لقد جاءت هذه الأحداث أساساً كنتيجة للعوامل الثلاث المذكورة سابقاً وغيرها، فخسارة الأمريكان لإيران، وقيام الحرب العراقيّة الإيرانيّة، إضافةً إلى سيطرة الإتحاد السوفييتي على أفغانستان جعل المنطقة محطّ أحداث متلازمة وسياسات متناقضة لذلك عمل كلاً من المعسكرين الشرقي والغربي على بسط نفوذه على المنطقة، وإضعاف الطرف المقابل. وتنافس الطرفان من أجل هذا الهدف المنشود جعل المنطقة تغلي بالإختلافات والإتجاهات المتنازعة في سبيل مناصرة طرف على طرف آخر.

كان الخلاف في المنطقة على مستويين. مستوى محلي يصوّر جو التنافس وما آلت إليه المنطقة من تصادم وتحالف لمناصرة هذا الطرف أو ذاك، كما تبلور الخلاف على مستوى دولي فكان مضيق هرمز محطّ تنافس وصراع وبؤرة لإمكانية التصادم بين القوتين.

المطلب الأول

على المستوى المحلي

كانت المنطقة تحتوي على بذور متعدّدة للخصام والعداوة فيما بين دولها منذ القدم، ومع ظهور مستجدّات ظهرت بنهاية السبعينات أضيفت إلى تلك البذور عوامل أخرى أدركت ما كانت تفعل به المنطقة وأضافت إليها إنعكاسات التنافس الدولي، فبدأت الخلافات شرق غرب، وشمال جنوب، بين التقدّميّة والرجعيّة، والثوريّة والتقليديّة، والأصوليّة والقوميّة. إلّا أنّنا لن نتطرّق إلى جميع تلك الخلافات بل سنكتفي بدراسة الخلافات بين المعسكرين الشّرقي والغربي وهو أكثرها وضوحاً في تلك الفترة.

لقد أضحت دول المنطقة مرآة للتنافس، فللمعسكر الغربي حلفاؤه وللمعسكر الشرقي أصدقاؤه، ولم تكتف هذه الدول بالتحزّب الأيديولوجي لهذا الطرف أو ذاك، بل سعت إلى الإنخراط في السياسات والمعارك التي تُرسم وتُخطّط في عواصم الدول الكبرى. وظهر ذلك واضحاً من خلال المحاور التي قامت في المنطقة وما أدّت إليه من توترات فيما بينها.

الفقرة الأولى

المحاور

لم تخلُ دول المنطقة وبالذات منطقة الخليج العربي من الصراعات الدوليّة خاصّةً بعد إدراك الدول العظمى مكانتها الإستراتيجيّة والإقتصاديّة نظراً لثرواتها من النفط الأساسي اللازم لنهوض الصناعات المتطوّرة في البلدان الصناعيّة، إضافةً إلى احتضانها لمضيق هرمز الممرّ الهام نحو العوالم الخارجيّة والمتحكّم في سير النفط.

فكان لابدّ للدّولتين العظميين أن يكون لهما سند في تلك المنطقة يدافع عن مبادئهما ويحمي مصالحهما بها، فتبنّت الولايات المتّحدة الأمريكيّة مبدأً (كارتر) لحفظ الأمن بالخليج وتبعه مبدأ (ريجن) اللّذين ربطا الأمن في منطقة المضيق بأمن الولايات المتّحدة الوطني والغرب. أمّا الإتحاد السوفييتي فقد سعى إلى فكّ الحصار الذي يحاول الغرب فرضه حوله من خلال الأحلاف العسكريّة بطرحه لمشروع بريجنيف.

وظهر في المنطقة محوران رئيسيّان يتبعان كلّاً من المعسكرين فيمكن إدراج كلّ من دول الخليج العربي وباكستان وتركيا وإسرائيل ومصر حلفاء للغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة يقابلهم في محور آخر أفغانستان واليمن الجنوبي وأثيوبيا ويمكن إضافة العراق وسوريا، حلفاء للإتحاد السوفييتي والدول الشيوعيّة.

الأسباب الدوليّة

ولم تكتف تلك الدول بالإندراج ضمن محاور بل كانت في صراع متواصل كان المضيق في ذلك الصراع محطّ أنظار رئيسي في أهداف راسمي السياسة ومنقّذها في عاصمتي المعسكرين المتنافسين موسكو وواشنطن. وللتدليل على ذلك يمكن إيراد حدثين يحيطان بمضيق هرمز من جهتيه.

ففي شرق المضيق يقع إقليم (بلوشستان) ذو النزعة الانفصاليّة⁽¹⁾ في غرب باكستان وجنوب شرق إيران وهذه النزعة الانفصاليّة مدعومة من الإتحاد السوفييتي وحلفائه في المنطقة مثل الهند والعراق ولكلّ أسبابه في هذا الدعم، فبالنسبة للإتحاد السوفييتي فإنّ دعمه للبلوش هو ضدّ باكستان الحليف الإستراتيجي للولايات المتّحدة الأمريكيّة، أمّا الهند فهي للإنتقام من عدوّتها باكستان. وأمّا العراق فهو يدعم البلوش السُنّة ضدّ إيران الشيعيّة بسبب دعمها للأكراد في شمال العراق والتي يعيش معها في حالة حرب.

وهذا الإقليم يطلّ على مضيق هرمز وليست هناك موانع تفصله عن أفغانستان التي تتمركز بها قوّات سوفييتيّة ممّا قد يؤدّي إلى الصدام الحتمي بين الولايات المتّحدة الأمريكيّة التي ستصدّ أيّ هجوم سوفييتي تجاه المضيق ممّا كان يمكن أن يقود إلى حرب بين الدولتين العظيمين⁽²⁾.

أمّا في جنوب المضيق فتحوّلت عُمان وهي التي تسيطر فعليّاً على مسارات الملاحة في المضيق، وبالتالي في حركة الطاقة الصادرة من منطقة الخليج العربي نحو دول العالم إلى «ميدان صراع الدبلوماسية العالميّة»⁽³⁾. فقد حصلت الولايات

1. عبد الأمير، م. س، ص 56.

2. لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع أنظر البشمي، م. س.

3. عبد الأمير، م. س، ص 91.

المتّحدة الأمريكيّة على حقّ إستخدام قاعدة (مصيرة) الجويّة العُمانيّة بموجب إتفاقية تسهيلات وقّعتها مع سلطنة عمان عام 1981.

أمّا الإِتّحاد السوفييتي فقد زاد تواجده على الحدود الجنوبيّة لعمان في جمهوريّة اليمن الديمقراطيّة (اليمن الجنوبي) كما ركّز بوارج حربيّة في الجزء الدولي وسط مضيق هرمز وعلى أطراف المياه الإقليميّة العُمانيّة مباشرة⁽¹⁾.

وبشكل عام فإنّ موقف كلّ من الدولتين العظيمين في هذه المحاور كان المؤيّد والداعم، فقد عملت الولايات المتّحدة الأمريكيّة على التصدي للتهديدات السوفييتية⁽²⁾، وإعتماد سياسة دعم الأنظمة الحليفة والصديقة لها سواء كان مباشراً أو غير مباشر⁽³⁾ عن طريق الدعم المادّي والتسهيلات الإقتصاديّة والعسكريّة كما حدث في دعمها لباكستان التي جعلتها شريكاً لها مع السعوديّة ومصر في مقاومة المدّ الشيوعي.

وفيما يتعلّق بالدعم الإسرائيلي في المنطقة، فتمّ تحويل وظيفة إسرائيل من أداة للنفوذ إلى حليف إستراتيجي أمريكي بعد إتفاقية (كامب ديفيد) وبموجب التعاون الإستراتيجي الأمريكي الإسرائيلي عام 1981 الذي تمّ تأكيده وتطويره عام 1983⁽⁴⁾.

أمّا الإِتّحاد السوفييتي فقد إتّبع سياسة من شأنها محاصرة منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز، وذلك لمحاولة قطع شريان النفط عن الغرب. فقد قال

1. Graz (Liesl), Les Omanis nouveaux gardiens du golfe, Paris, Editions Albin Michel, 1981, p. 80.

2. البشمي، م. س، ص 178.

3. المبارك، م. س، ص 98.

4. مراد، م. س، ص 22.

الأسباب الدوليّة

(هنري كيسنجر) وزير الخارجيّة الأمريكي حينئذٍ: «إنّه بالنظر إلى ما يحدث في أفغانستان وعدن وأثيوبيا وأنغولا، فإنّ أيّ خطّ يوضع بين هذه الدول لابدّ أن يمرّ مباشرةً بالسعودية وإيران ودولة الإمارات العربيّة المتّحدة ومضيق هرمز. الذي هو عنق الزجاجة الإستراتيجي الذي يتدفّق منه (20 مليون) برميل يوميّاً بمعدّل (800 ألف) برميل كلّ ساعة إلى الغرب»⁽¹⁾.

كما وطّد علاقاته مع الدول الحليفة له في المنطقة مثل اليمن الجنوبي والعراق وسوريا وأثيوبيا، وسعى إلى إقامة علاقات دبلوماسية وتحسين علاقاته مع دول الخليج العربيّة في محاولة لإيجاد موطئ قدم له في المنطقة والتقليل من النفوذ الغربي فيها.

لقد نتج عن سياسة المحاور التي إتّبعتها الدول العظمى وتفاعلت معها دول المنطقة، كما هو متوقّع، إلى خلافات وتوتّرات محليّة سواء كان ذلك بسبب التحزّب الأيديولوجي للشرق أو للغرب، أو بسبب تعارض المصالح الوطنيّة فيما بينها. وكان لذلك تأثيرات متفاوتة الخطورة على سلامة المرور والملاحة بمضيق هرمز.

1. عبد الأمير، م. س، ص 51-52.

الفقرة الثانية

التوتّرات في المنطقة

كان لظهور الحوادث في نهاية السبعينات التي ذكرناها وتعاضم المصالح في المنطقة وما أدّت إليه سياسة المحاور التي إنْبَعثها الدول الكبرى لتحقيق مصالحها في المنطقة تبعات أدّت إلى بروز العديد من التوتّرات. ولقد عاشت منطقة الخليج العربي والمنطقة المحيطة بها والتي هي الإمتداد الطّبيعي لمضيق هرمز توتّرات متنوّعة الأسباب ومتفاوتة الخطورة بالنسبة للملاحة بالمضيق.

كان أهمّ التوتّرات ولا شكّ هو الحرب العراقيّة الإيرانيّة والتي مسّت بشكل مباشر خطر الملاحة في المضيق، وقد سبق التعرّض إليها، وأمّا تأثيراتها فسيتم التطرّق إليها عند الحديث عن الأثر على حرّيّة المرور في المضيق في الجزء الثاني.

وكان للخلاف بين عُمان وهي الدولة المشاطئة من الناحية الجنوبيّة للمضيق، والحليفة للغرب، واليمن الديمقراطيّة (اليمن الجنوبي) الحليف الأقرب للإتحاد السوفييتي في المنطقة أثره الكبير في إثارة الخوف على المضيق خاصّةً بعد تواجد للقوّات السوفيتية والكوبيّة المباشر في اليمن الجنوبي.

كما كان لليمن الجنوبي دوره الكبير بمساعدة السوفيت وحلفائها الكوبيّين في زيادة التوتّرات من خلال إحتلاله لأجزاء من اليمن الشمالي حليف الولايات

الأسباب الدوليّة

المتّحدة الأمريكيّة والسعوديّة. ويُذكر أنّ الولايات المتّحدة نتيجة لهذا الإحتلال قدّمت لليمن الشّمالي في مارس 1979 مساعدات ماليّة بقيمة 390 مليون دولار وأرسلت معدّات عسكريّة وخبراء لها للوقوف في وجه اليمن الجنوبي بقيمة 540 مليون دولار⁽¹⁾.

ظهرت أيضاً بؤرة لتوتّرات إقليمية كثيرة مثل الخلاف الإيراني الإماراتي على الجزر الاماراتية طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبي موسى وهو خلاف يمسّ حريّة المرور في المضيق نظراً لوقوع هذه الجزر على مدخل الجانب الغربي للمضيق، ومن يتحكّم بهذه الجزر فإنّه يستطيع أن يؤثّر على الملاحة به بشكل مباشر.

وقد كان لإتفاقية (كامب ديفيد) التي وقّعتها مصر مع إسرائيل عام 1979 دور كبير في زيادة حدّة هذه التوتّرات في المنطقة من خلال الإنقسام العربي إلى دول توصف بالتقدميّة وأخرى بالرجعيّة ساهمت في زيادة الخلافات العربيّة العربيّة.

إضافةً إلى العوامل الأخرى التي تزخر بها المنطقة والتي أذكت هذه التوتّرات، مثل الخلافات الحدوديّة بين دولها، والخلافات المذهبيّة والعرقية، وتضارب المصالح الوطنيّة بين دول المنطقة حول المضيق وعمليّة المرور والإبحار به⁽²⁾.

1. النّعيم، م. س، ص 68-69.

2. توجد خلافات حدوديّة متعدّدة بين دول المنطقة بحيث تكاد تكون كلّ دولة لها خلاف حدودي مع جارتها. الخلاف الحدودي بين العراق وإيران، وبين قطر والبحرين، وبين عُمان واليمن الجنوبي، وبين اليمن الجنوبي واليمن الشّمالي، والخلافات السعوديّة مع كلّ جيرانها، والخلاف الإماراتي الإيراني على الجزر الثلاث. أمّا بالنسبة إلى الخلافات المذهبيّة والعرقية فتتمثّل في وجود العديد من القوميات مثل العرب والفرس والأكراد والبلوش والخلاف السنّي الشّيعي. انظر المخاوف على الملاحة بالمضيق في الفصل الموالي.

المطلب الثاني على المستوى الدولي

لم يكن مضيق هرمز ومنطقة الخليج على الدوام بعيدين عن التنافس الدولي والصراع بين المعسكرين الغربي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية والشرقي بزعامة الإتحاد السوفييتي، ولكن بالأحداث التي إستجّدت في نهاية السبعينات وبداية الثمانينات أضحى المضيق أهمّ منطقة يدور حولها الصراع الدولي، وتضاءلت أمامه مناطق كانت سابقاً هي الأكثر حساسية في العلاقات الدولية.

فلقد احتلّ الدفاع عن نفط الخليج بالنسبة إلى الولايات المتحدة الأمريكية المرتبة التالية مباشرةً بعد الدفاع عن أمريكا الشمالية وبلدان حلف الناتو في قائمة الأولويات العسكرية الأمريكية بناءً على وثيقة توجيهية كتبها البنتاقون للقوّات المسلّحة الأمريكية⁽¹⁾.

أمّا بالنسبة إلى الإتحاد السوفييتي فإنّه طالب بتحييد المنطقة وعزلها عن الصراعات الدولية وهو يرمي بذلك في إستراتيجيته الشاملة في صراعه مع الغرب إلى عزل عرى التحالف الذي يربط الغرب بدول المنطقة وبالتالي حرمان أعدائه الغربيين من ميزة السيطرة على نفط الخليج ذي الأهمية الحيوية في إقتصاديات الغرب⁽²⁾. وهذا قاد إلى تغيرات في المعطيات التي كانت سائدة في الصراع الدولي.

1. البشمي، م. س، ص 209.

2. مراد، م. س، ص 104.

الفقرة الأولى

تغيّر معطيات الصراع الدولي

كان الصراع الدولي يرتكز في ذلك الوقت بشكل رئيسي بين المعسكرين حول منطقتين رئيسيتين هما وسط أوروبا حيث تتقابل قوّات حلف شمال الأطلسي (N.A.T.O) بقوّات حلف (وارسو) وكانت ألمانيا في قلب هذا التنافس. أمّا المنطقة الثانية فهي الشرق الأقصى حيث تتواجد القوّات الأمريكيّة في اليابان وكوريا الجنوبيّة في مواجهة الإتحاد السوفييتي المتمركز في كوريا الشّماليّة والفيتنام. أمّا منطقة مضيق هرمز والخليج العربي فقد كان يفصلها عن الإتحاد السوفييتي دول حلف السنّو المتمثّلة في باكستان وإيران وتركيا.

وبقيام الثورة الإيرانيّة وسقوط نظام الشّاه الموالي للغرب، والتدخّل السوفييتي في أفغانستان وسيطرته عليها، فإنّ مضيق هرمز ومنطقة الخليج العربي أصبحا معرّضين للسيطرة السوفييتيّة أكثر من أيّ وقتٍ مضى. وهو الأمر الذي يراه الغرب ودول المنطقة تهديداً لهما. فسيطرة الإتحاد السوفييتي على مضيق هرمز معناه السيطرة على شريان النفط المؤدّي إلى الغرب لذلك أصبح المضيق والخليج العربي من المناطق المهمّة بل تحوّلوا ليكونا مركزاً للصراع الدولي بين المعسكرين الشرقي والغربي، متقدّمين بذلك على منطقتي وسط أوروبا وعلى

الشرق الأقصى⁽¹⁾ ولم يحدث قبل أن أصبحت منطقة الخليج ومضيق هرمز يمثلان تلك الأهمية بالنسبة إلى مستقبل القوة في العالم⁽²⁾.

وما يثبت ذلك تقرير رفعه البنتاغون إلى الرئيس الأمريكي في فبراير 1980، من أن المواجهة العسكرية المحتملة مع الإتحاد السوفييتي قد إنتقلت من أوروبا الغربية إلى الخليج العربي، وأن أي صدام يقع في أوروبا لن يكون سوى إمتداد للصراع الرئيسي في المحيط الهندي والخليج. ورأى التقرير أن الخليج يشكّل في إطار التنافس الدولي نقطة الضعف العسكرية في طوق الدفاع الإستراتيجي العالمي الذي يحمي الولايات المتحدة ومصالحها. وهو الطوق الذي يمتدّ من أقصى شمال (الترويج) إلى جزر (سخالين) شمال اليابان عابراً أوروبا الغربية والشرق الأوسط والمحيط الهندي وجنوب آسيا ومنه إلى اليابان⁽³⁾.

وترجمت سياسات الإتحاد السوفييتي والولايات المتحدة الأمريكية في تعاملهما مع بعضهما ومع الحوادث المستجدة في المنطقة عن أن مضيق هرمز هو محور صراعهما وتنافسهما.

1. مراد، م. س، ص 22.

2. عبد الأمير، م. س، ص 57.

3. مرهون، م. س، ص 57.

الفقرة الثانية

مضيق هرمز مركز الصراع الدولي

ليس من باب المبالغة إعتبار مضيق هرمز مركزاً للصراع الدولي في ذلك الحين. إذ أنّ الأحداث، والمصالح المحليّة والدوليّة، وتقاطع السياسات والإستراتيجيات، كانت تتّجه إلى مضيق هرمز المتحكّم في عصب الحياة العصريّة والمسير للآلة الصناعيّة والعسكريّة في كثير من دول العالم، وبالذات في دول أوروبا الغربيّة وأمريكا الشماليّة واليابان.

فالسيطرة عليه مغنم يكسب الظافر به وضعاً ومكانة دوليّة بارزة تستحقّ من أجله المخاطرة في الدخول في حرب نوويّة. وقد كانت الولايات المتّحدة الأمريكيّة على إستعداد للمجازفة بها في حال السيطرة السوفيتية عليه⁽¹⁾، لأنّه من أكثر مناطق العالم عرضة للضغط من قبل السوفييت، من أجل الإضرار بالمصالح الإستراتيجيّة الأمريكيّة⁽²⁾.

فقد حدّر وزير الخارجيّة الأمريكي هنري كيسنجر، (Henry Kissinger) وزير الخارجيّة السوفييتي (Andre Gromyko)، بأنّ إغلاق مضيق هرمز واحد من ثلاث حالات سوف تدخل الولايات المتّحدة من أجلها الحرب النوويّة، مضيفاً أنّ الولايات المتّحدة سوف تستخدم القوة النوويّة لحماية

1. البشمي، م. س، ص 109.

2. رمضان، م. س، ص 89.

المضيق والخليج من السقوط في يد الإتحاد السوفييتي، ومنعه من الوصول إلى منابع النفط فيها⁽¹⁾.

لذلك سعى كلاً من الغرب والشرق إلى تعزيز وجوده العسكري والسياسي في المنطقة. وفي هذا المضمار ظهرت دعوات في الغرب إلى حثّ حلف شمال الأطلسي بمدّ نظرتة حتّى مدار السرطان، وتغيير مفهوم المادّة السابعة من إتفاقية الحلف حتّى يمكن توسيع إختصاصاته لتشمل مضيق هرمز وذلك بهدف حماية مسارات تدفق النفط إلى الدول الأعضاء في الحلف⁽²⁾.

وسعى كلاً من المعسكرين الغربي والشرقي إلى التواجد بكثافة في المياه والمناطق المحيطة بالمضيق. فبادرت الولايات المتحدة إلى تشكيل قوّات التدخّل السريع وتعزيز الأسطول الخامس الأمريكي المتواجد في المنطقة، وتكثيف تواجدها العسكري على أراضي الدول الحليفة لها في المنطقة. قابل ذلك ترسيخ الإتحاد السوفييتي لوجوده البحري والبرّي من خلال تحالفه مع بعض دول المنطقة مثل اليمن الجنوبي، وزيادة تواجد القطع البحرية السوفيتية في المضيق وحوله⁽³⁾، وهو ما سنناقشه في الفصل الرابع عند الحديث عن السياسات والإستراتيجيات تجاه المضيق.

لقد تركّزت معظم الصراعات حول مضيق هرمز ومن أجله، وكانت لها تبعات تخصّ أساساً حرية المرور فيه سيما وأنّه يمثّل لبعض دول المنطقة المنفذ الوحيد

1. الحالتان الأخريان هما الهجوم السوفييتي على اليابان وغزو أوروبا الغربية.

2. Bodansky (Yossef), the great game for oil, Defence Foreign Affairs Strategic Policy, U.S.A June - July 2000.

3. Rakhyoot (Abdul Alim), Freedom of passage for Arabian Gulf oil is of Vital Important to the World Economy Omans Role and Contribution 1986, P 21.

بحث قدّم في كلية الدفاع الإستراتيجية البريطانية.

الأسباب الدوليّة

نحو العالم، وهو يشكّل للدول العظمى تجسيداً للمصالح الإستراتيجيّة والهيمنة العالميّة.

لقد تنوّعت الأسباب التي ولّدت أزمة مضيق هرمز خلال الفترة الحرجة الممتدّة من عام 1979 إلى عام 1989، فقد برزت أحداث محليّة بسبب دوافع مختلفة إذ قامت الثورة الإيرانيّة جالبة معها أفكاراً تخوّفت منها دول المنطقة ورأت فيها الولايات المتّحدة الأمريكيّة تهديداً خطيراً لأساس وأمن المنطقة المرتبط بها، ولا تقلّ الحرب العراقيّة الإيرانيّة أهميّة عن الحدث السابق إذ إندلعت المعركة بين الجارتين في صراع مرير بين الأصوليّة والقوميّة أو بين السلفيّة الإسلاميّة والتجديديّة البعثيّة كما يحلو للبعض تسميتها.

ورغم إختلاف الدواعي والأهداف التي صاحبت الحدثين المحليّين الهامّين، فإنّهما يلتقيان بنقطة أساسيّة وهي ما جلبته من تطوّرات ساهمت إلى حدّ كبير في تغيير موازين القوى بين المعسكرين الغربي والشرقي، كما رافق ذلك جو من التوتر والإضطراب لم ينحصر داخل الحدود الوطنيّة لإيران والعراق بل فاض ليشمل المنطقة بأسرها ولفت إليه أنظار كبار الساسة والذين يهتمهم أمر مضيق هرمز.

وفي ظلّ المفهوم السائد للعالم على أنّه حلبة صراع بين القوتين الهامّتين في العالم فإنّ المضيق خصوصاً والخليج عموماً غدا ميداناً فسيحاً للصراع الدولي فكان التدخّل السوفييتي في أفغانستان عملاً يسجّل لصالح الحضور السوفييتي في المنطقة على حساب الولاء للولايات المتّحدة الأمريكيّة الذي تقلّص بقيام نظام معاد لأمريكا والغرب في إيران وبتهديد دائم للمصالح الحيويّة الغربيّة في المنطقة.

الجزء الثاني

آثار الأزمة

تمهيد

لم تمرّ تلك الأحداث المستجدة في المنطقة بسبب خلافات إقليمية أو دولية بسلام، بل تركت بصماتها على طبيعة الملاحة والعبور بمضيق هرمز وسجلت آثاراً مباشرة وغير مباشرة على حركة تنقل السفن والناقلات وحصدت تبعاتها دول المنطقة وبقية دول العالم المستخدمة لمياه مضيق هرمز الدولية.

بيد أنّ الأثر الأكبر قد تكبده المضيق ذاته إذ هدد في مدى أهميته وفي مدى اعتماد دول العالم عليه وإذا ما كاد يهْمش في ظلّ محاولات سلك طرق أخرى وركوب مياه دولية بعيدة عنه أو قريبة منه المهمّ أن تسلم السفن والناقلات من الأخطار.

وتتمثل خطورة تلك الآثار لا على حركة الملاحة بمضيق هرمز فحسب بل في بروز أقطاب للصراع جعلت المكان مسرحاً للتنافس ينعدم فيه الأمن أو يكاد، وإن وقع التفكير في إستتباب الأمن والسلام به فهو يبقى أمناً مصنوعاً بالقوة تفرضه جيوش دولية لا أمناً طبيعياً كما جرت عليه العادة، وإنّ تركز أية قوة به قد يولّد توجّسات حقيقية أو مخاوف مفتعلة تجعل من حركة الملاحة به مخاطرة إن حققت عواقب مأمونة فلن يكون ذلك هيئناً بل سيكلّف أصحابها نفقات. وهو ما دفع مستخدمي الملاحة عبر المضيق إلى محاولات إستبداله بمسارات بحرية أخرى تحقّق لهم الأمن والسلام عوض إعتمادهم على مضيق محفوف بالمخاطر والتهديدات.

آثار الأزمة

لكنَّ أمر المضيق لم يُترك لعواصف الإختلافات والصراعات بل حاولت أطراف عديدة التعامل مع الأزمة قصد تجاوز آثارها السليبيّة على الملاحة بالمضيق وعلى علاقات الدول فيما بينها.

وسوف نقوم بدراسة الآثار التي أوجدتها تلك الأحداث التي مرّت بالمضيق وسبّبت الأزمة به في فصلين :

يتناول الفصل الأول الآثار التي لحقت بالمضيق.

فيما يُعنى الثاني بتعامل الدول المعنيّة بأمر المرور والملاحة به مع تلك الأزمة.

الفصل الأول

الآثار المترتبة على المضيق

تمهيد

لقد أصبح مضيق هرمز كما أسلفنا الذكر مركزاً للصراع الدولي بين القوتين، فتركزت خلافات كثيرة بسببه ومن أجله لأهميته الكبيرة على إقتصاديات دول المنطقة وعلى إقتصاديات دول العالم وخاصةً الدول العظمى كالإتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الأمريكية، ولم تمرّ هذه الصراعات بدون آثار بل صبغت المنطقة بصبغتها وكان لها آثار بالخصوص على حركة الملاحة بالمضيق نظراً لقربه من مواطن النزاع في البداية وبسبب إنتقال ذاك النزاع إليه فيما بعد.

بيد أن آثار ذاك التنافس قد تكبدها المضيق والخليج، وكانت على مستويين، المستوى الأول يهتم التأثيرات المباشرة والمستوى الثاني يُعنى بالتأثيرات غير المباشرة.

ولئن كانت التأثيرات الأولى قد عطّلت فعلاً حركة الملاحة وهددت حرّيتها وألحقت خسائر كبيرة بالسفن والناقلات وما رافق ذلك من مخاوف على إمكانية تعطيل الملاحة أو توقّفها، وهذا ما سندرسه في المبحث الأول، فإنّ التأثيرات غير المباشرة لا تقلّ خطورة عن التأثيرات المباشرة.

فالتأثيرات غير المباشرة هددت مضيق هرمز في صميمه إذ دفعت البلدان الإقليمية إلى التفكير في تجاوز الملاحة عبره وجعلت الدول الكبرى والمجتمع الدولي يفكران في إيجاد حلول إقتصادية وسياسية قد تساهم في حلّ المشاكل التي تعترض حركة السفن والناقلات في مياه الخليج والمضيق ولكنها في الحقيقة تؤثر في أهمية المضيق وهو ما سنبينه في المبحث الثاني.

المبحث الأول

الآثار المباشرة

لقد ظهرت العديد من المحاولات لإعاقة الملاحة في مضيق هرمز وليس هذا الحدث بهيّن على دول المنطقة ولا على الدول العظمى، فعبر هذا الممرّ الذي يشبه عنق الزجاجة والذي تمرّ عبره سلسلة من ناقلات النفط العملاقة، إذ تعبر مياهه حوالي (80) ناقلة يوميًا حاملة معها نسبة 65 % من نفط أوروبا الغربية و30 % من نفط أمريكا و90 % من نفط اليابان، لذلك فإنّ التفكير في إعاقة المرور عبر المضيق يمثل هاجسًا قويًا لدول العالم وإن حدث فإنّ إقتصاد العالم الغربي ودول الخليج سيعاني من ضربة تصيبه بالشلل⁽¹⁾.

إنّ تعقّد المصالح وتناقضها في منطقة الخليج عامّةً ومضيق هرمز خاصّةً جعل المضيق عرضةً للتهديدات المحليّة والدوليّة، بيد أنّنا إذا إستعرضنا تلك التهديدات يتّضح لنا أنّها ذات مستويين وذلك بالقياس بمدى تحقّقها على أرض الواقع، ففي حين تجسّد بعضها وطبّق تطبيقاً فعلياً مباشراً كان البعض الآخر منها محتمل الوقوع لأنّه لم يخرج من نطاق التصريح والتلوّيح إلى مجال التفعيل والتحقيق.

1. عبد الأمير، م، س، ص 90.

المطلب الأول

التأثيرات الفعلية

إنَّ الآثار السلبية التي تكبدها مضيق هرمز مرتبطة ارتباطاً يكاد يكون مباشراً بظروف الحرب التي إشتدَّ وطيسها بين الجارتين إيران والعراق، فرغم حاجة إيران والعراق إلى استخدام المضيق في تصدير نفطهما وتسهيل تدفُّقه خارج حدودهما الجغرافية، إلَّا أنَّ هذا المضيق الحيوي وهذا المعبر الحيَّ لم يسلم من ضربات أصحابه المقربين إليه التي قادت القوى الأجنبية إلى المنطقة نتيجة للتعرُّض لسير السفن والناقلات وزرع الألغام في الطريق البحري في المضيق وحوله.

الفقرة الأولى

إستهداف الناقلات والسفن

فرضت كلاً من العراق وإيران حصاراً إقتصادياً على الدولة الأخرى⁽¹⁾ ومن هذا القبيل وبحكم أن إيران تطلّ على مضيق هرمز بادرت بتفتيش السفن العابرة للمضيق والمتوجّهة إلى الموانئ العراقية. أمّا من جانب العراق فإنه أعلن عن قيام منطقة محظورة في شمال الخليج وحول جزيرة (خرج) الميناء الرئيسي لتصدير النفط الإيراني، وقام بمهاجمة الموانئ والسفن الإيرانية.

ومع إستمرار الحرب وإتهام إيران لبعض دول الخليج كالكويت والسعودية بمساعدة العراق في حربه ضدها وقيام ناقلات النفط للدولتين بتصدير النفط العراقي قامت بتوسيع عمليّات التفتيش للناقلات والسفن العابرة للمضيق والتي كانت تظنّ أنّها متوجّهة إلى الموانئ العراقية⁽²⁾.

تطوّرت عمليّات تفتيش السفن والناقلات إلى عمليّات تستهدفها أكثر من خلال ضربها وبدأ يظهر ما أطلق عليه فيما بعد (حرب الناقلات) إذ تعرّضت (600) ناقلة نفط وسفينة بضائع للضرب⁽³⁾، كما أطلقت (545) سفينة وناقلة إستغاثة خلال الفترة من 1982 إلى 1988 منهّن 230 حادثة أدّت إلى تلوّث بيئي⁽⁴⁾.

1. Freliding, Ibid. (بعض المصادر كهذا المصدر أخذ من الإنترنت ولا تتوفّر أرقام صفحات)

2. Graz, Ibid, P 80.

3. Nordeen (Lan) and Brown (Larry), in Peril on the sea, J.ED, The Journal of Electronic Defense, U.S.A, January 2002 P 39.

4. مجموعة مؤلّفين، تاريخ مسند ومضيق هرمز الحيوي، مسقط، بحث مقدّم للمعهد الدبلوماسي العماني، مارس 2000 ص 21.

وأصبحت عمليات الإبحار في مياه المضيق مخاطرة غير مأمونة العواقب أدّت إلى الخوف الحقيقي على الملاحة به والتسبّب في أزمة طاقة عالمية أثّرت على دول المنطقة وإقتصاديات دول العالم المعتمدة على نفط الخليج. وهو الأمر الذي أعطى الدول الكبرى المبرّر للقدوم بأساطيلها إلى المنطقة وإلى المضيق بالذات بحجّة حماية حرّية الملاحة والمرور بمضيق هرمز ومصالحها الإستراتيجية.

وزاد هذا التدخّل بعد ضرب الناقلّة السوفيتية (إيفان كورتيف) من قبل إيران وقصف الفرقاطة الأمريكيّة (Stark) ومقتل (37) من بحّارتها من قبل العراق⁽¹⁾. إنّ المرور في المضيق كان عليه أن يواجه ما هو أكبر وأخطر من ذلك، بحيث يكون فاعله غير مرئي ونتائجه أشدّ تأثيراً وتدميراً على مستعملي المضيق والرّاعبين في المرور والملاحة به.

1. Koh (kheng lian), straits in int. navigation: contemporary issues, U.S.A, Ocean Publication, 1982.

ويذكر أن كلّاً من العراق وإيران هاجمت السفن العابرة للمضيق والمبحرة في مياه الخليج فعلى سبيل المثال تمّ ضرب الناقلّة السعوديّة (سفينة العرب) في أبريل ١٩٨٤ وضرب السفن (أمّ قصبه) والبصرة) و(ينبع) في ١٩٨٤/٥ وقصف الناقلّة الكويتيّة (كاظمة) بواسطة صاروخ في ١٩٨٤/٦ وضرب السفينة (بارج كينخ) والسفينة (ستاليوس) في مارس ١٩٨٦ من قبل إيران، ومهاجمة العراق لجزيرة «خرج» وناقلات النفط الراسية بها، وكذلك مهاجمة جزيرة (لاراك) والناقلات العائمة بها التي إتخذتها إيران ميناءاً عائماً لتصدير نفطها بعد ضرب العراق لموانئها (النفطيّة في جزيرة) خرج.

الفقرة الثانية

زراعة الألغام البحرية

إنَّ مستعملي مضيق هرمز والعابرين به لم يكن عليهم فقط في تلك الفترة مواجهة خطة تفتيش الناقلات والسفن وضربها، فكانت إذا تخلّصت سرعان ما تقع فريسة للألغام المتناثرة عبر مياه المضيق والممرات البحرية في الخليج العربي وعلى سواحل عدد من بلدانه وإذ لم يكن استخدام الألغام البحرية أمراً مبتكراً⁽¹⁾، فإنّه وبحكم طبيعة مضيق هرمز وأهميته وجذب أنظار العالم إليه جعله من أخطر وأهم الممرات التي استُخدم فيها هذا السلاح.

وعلى الرغم من أنّ اللّغم سلاح قليل التكلفة فإنّه شديد التأثير يمكن أن يعطلّ الملاحة عبر المضيق نظراً لفعاليته المدمرة وسهولة وضعه وصعوبة تحديد الدليل المباشر للتعرف على واضعه⁽²⁾، وصعوبة إكتشافه⁽³⁾.

1. لم يكن استخدام الألغام البحرية في منطقة مضيق هرمز والخليج العربي السابقة الأولى من نوعها، بل هي وسيلة لجأ إليها المتحاربون في الحروب السابقة كالحرب الروسية اليابانية عام 1904-1905 والحربين العالميتين الأولى والثانية، وقامت ألبانيا هي الأخرى بزراعة الألغام في القضية المشهورة (مضيق Corfu) والتي بنت فيها محكمة العدل الدولية عام 1949. وقامت الولايات المتحدة الأمريكية بزراعة مواني فيتنام الشمالية بالألغام وتلغيمها مثلما زرعت موانئ نيكاراغوا عام 1984، والتي رفعت فيها نيكاراغوا هي الأخرى شكوى إلى محكمة العدل الدولية. ومن العمليات المشهورة في زرع الألغام هي زراعتها في البحر الأحمر عام 1984.

2. Chehab (Moufid), le rôle de la cour Internationale de Justice dans l'interprétation et la création des règles du Droit International Université de Paris et des Sciences Economiques, 1963, P 444.

3. الألغام نوعان: نوع سطحي يطفو على سطح الماء ونوع عميق يوضع في قعر الماء ولكن تأثير اللّغم يقلّ مع إزدياد العمق ويندر أن يكون له تأثير فعّال إذا كان عمق الماء أكثر من 100م. =

وأدّت عمليّات التلّغيم تلك بشركات التأمين إلى رفع كلفة التأمين بنسبة كبيرة وأدّت بشركات النقل والعاملين إلى الشعور بالهلع خلال المرور بمياه المضيق⁽¹⁾.

إمتدّت عمليّات التلّغيم لتشمل مناطق أخرى خارج مضيق هرمز وداخل الخليج العربي على سواحل عديد البلدان الخليجية⁽²⁾.

=ويمكن زرع الألغام بوسائل مختلفة كالسفن والقوارب والغوّصات والطائرات لكنّ هذه الأخيرة مقدرتها أقلّ من الوسائل البحرية السابقة. أمّا طريقة تفجير الألغام البحرية فهي مختلفة كذلك الأمر بالنسبة إلى طريقة التفجير، إذ يمكن إستخدام الألغام التي تنفجر عند إحتكاكها مع هيكل السفينة والباخرة أو إستخدام التأثير المغناطيسي للسفينة والناقلة أو الضربة التي تحدثها بطريقة مرورها. أمّا عن توقيت تفجيرها، فإنّه يمكن تعيينه بفترة زمنية محدّدة أو أن يتمّ الانفجار بعد مرور عدد من السفن. وإذا أريد لحقل التلغيم أن يبقى مصدراً للتهديد، يجب إعادة التلغيم.

انظر : رخيوط، م. س، ص 6.

1. وجدير بالذّكر أنّ عمليّات التلغيم وبالذّات تلغيم المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية غير جائز.

إنّ إستخدام الألغام البحرية كسلاح حربي لم يتغيّر بشكل أساسي منذ 1907 عندما وُضع هذا النظام في إتفاقية لاهاي الثامنة، وهي الوحيدة التي عالجت موضوع الألغام البحرية التي كانت معروفة في ذلك الوقت، وقد إعتبرتها سلاحاً مشروعاً مع بعض الضوابط. انظر: السّلاميّ، م. س، ص 155-160.

2. عُثر على الألغام البحرية في سواحل الكويت وفي خليج عمان عند مدخل مضيق هرمز وعلى سواحل «الفجيرة» وهي نقطة تجمّع للناقلات وسفن الشحن وفي سواحل دبي ورأس الخيمة والبحرين وفي الممرّات البحرية الأخرى في الخليج.

ولغاية سنة 1987 تضرّر عدد من الناقلات من جراء هذه الألغام المنتشرة في الخليج أهمّها: السفينة الأمريكية (تكساسكوكاريبيان) وسفينة شحن سوفيتية وناقلة النفط الكويتية (الرقة) التي سُمّيت بعد تسجيلها في الولايات المتّحدة الأمريكية ورفع العلم الأمريكي عليها باسم (بريدجتون).

وقد تمّ تبادل الاتّهامات في زرع الألغام في المضيق والخليج بين إيران التي إدّعت أنّ الولايات المتّحدة الأمريكية هي التي قامت بنشر هذه الألغام لإيجاد ذريعة لتواجدها العسكري المكثّف في المضيق، وبين الولايات المتّحدة الأمريكية التي تلقي باللائمة على إيران بالقيام بهذا العمل خاصّة بعد ضبط سفينة إنزال إيرانية من قبل القوّات الأمريكية وهي تزرع الألغام بأعالي البحار بالخليج العربي. انظر السّلاميّ م، س، ص 150 157.

الآثار المترتبة على المضيق

إنّ تنامي وتكرّر عمليّات تفجير السفن والناقلات بواسطة الألغام في المضيق أمسى هاجساً تضاعف في ظلّ ترائي عدّة توقّعات ومخاوف محتملة كان يمكن أن تحقّق في أيّة لحظة، ولئن وقعت سيكون أثرها خطراً على الملاحة الدوليّة في مضيق هرمز.

المطلب الثاني

المخاوف على الملاحة بالمضيق

إنَّ الأحداث التَّاريخية تتنامى وتتطوَّر ليطفو على السطح حدث قد يبدو في البداية صعب التحقيق، لكنَّه سرعان ما يصبح حقيقة فيتحوَّل من المحتمل إلى المتحقَّق. وهذا هو الشَّأن بالنسبة إلى الأحداث التي شهدها المضيق في تلك الفترة إذ ظهرت مخاوف من الخلافات والصراعات على المستويين المحلي والدولي كان يُخشى منها إحداث تأثيرات على حريَّة الملاحة والمرور بالمضيق.

الفقرة الأولى

المخاوف نتيجة الأوضاع المحلية

كانت مصادر الخوف على مستقبل الملاحة في مضيق هرمز نابعة من ظروف الدول المطلّة عليه سواء من خلال النظر إلى أوضاع كلّ دولة على حدة أو بالنظر إلى العلاقات التي تربط بين مختلف الدول. ويطالعنا موضوع الأقليات العرقية والدينية لبرز الإشكاليات التي يحملها حيث توجد أقليات عرقية كالأكراد في العراق والعرب في إقليم عربستان الإيراني. وعلى مدى التاريخ فإنّ هذه الأقليات تبرز في الأحداث السياسية في المنطقة كما كان سابقاً في تأييد إيران للأكراد في العراق، وتأييد العراق للحركات الانفصالية البلوشية في إيران وباكستان⁽¹⁾. بالإضافة إلى العامل المذهبي⁽²⁾ حيث توجد أقليات شيعية في دول الخليج، وفي المقابل توجد أقليات سنية في إيران كالبلوش على مدخل المضيق.

ومن العوامل الأخرى المؤثرة عدم الاستقرار السياسي والقلق الداخلي في دول المنطقة. وقد يكون هذا من أهمّ العوامل التي تؤثر على الملاحة بالمضيق نتيجة لما قد يحدثه من اضطرابات، وهو ما حدث فعلاً في بداية الثورة الإيرانية عام 1979 إذ سببت الثورة نقصاً في الإمدادات بلغت 56 مليون برميل في الشهور

1. البشمي، م. س، ص 18، وكذلك رضاني، م. س، ص 14.

2. الأسطل (كمال)، نحو صياغة نظرية الأمن دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، دراسات إستراتيجية 33، 1999، ص 61.

الستّة الأولى من قيامها⁽¹⁾. كما تحتوى المنطقة بؤراً متعدّدة للتوتّر مثل النزاعات القائمة بين دول المنطقة كالخلاف على الجزر بين الإمارات وإيران⁽²⁾، والخلافات الحدوديّة المنتشرة في المنطقة التي لها جذور قديمة لم تسوّ⁽³⁾.

وهناك عامل آخر وإن كان من خارج المنطقة وهو الخطر من إمتداد الصراع العربي الإسرائيلي حيث لن يكون المضيق بمنأى عن الصراع وتأثيراته سواء نتيجة لإمتداد العمليّات الفدائيّة إلى المضيق أو نتيجة للتدخّل الدولي في حال فرض حظر نفطي من قبل الدول العربيّة على الدول المؤيّدّة لإسرائيل⁽⁴⁾.

إنّ العلاقات العمانيّة الإيرانيّة وهما الدولتان المطلّتان على المضيق والمتحكّمتان في المرور به، لم تصل إلى درجة التوتّر الذي لو حدث لقاد إلى التأثير المباشر على عمليّة الملاحة بالمضيق، وهذا ما يفسّر بجانب العوامل الأخرى الموقف الحيادي لسلطنة عمان في الحرب العراقيّة الإيرانيّة، وإستمرار إتصالاتها بإيران.

ولم تكن هذه المخاوف المحليّة هي الوحيدة، بل أضيفت إليها المخاوف الناتجة عن الأوضاع الدوليّة السائدة.

-
1. جريدة البيان، دبي، بتاريخ 2002/08/9 . WWW.albayan.co.ae.
 2. الشريدة (عبد المهدي)، مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة أطروحة دكتوراه دولة في العلوم السياسيّة، كليّة الحقوق والعلوم السياسيّة، جامعة تونس 3، 1993، ص 171.
 3. كـالـخـلافـات الحدوديّة السـعوديّة مع كلّ من الكويت والإمارات وعمان واليمنيين، والخلاف القطريّ البحريني على جزيرة (حوار) و(فشت الديبل)، والخلاف الحدودي بين سلطنة عمان واليمن الجنوبي، إضافةً إلى مشكلة شطّ العرب بين إيران والعراق والتي كانت من الأسباب المباشرة لقيام الحرب العراقيّة الإيرانيّة.
 4. رمضان، م. س، ص 13.

الفقرة الثانية

المخاوف نتيجة الأوضاع الدوليّة

إنّ الأوضاع الدوليّة التي كانت سائدة في تلك الفترة تتمثّل في إنقسام العالم إلى تيّارين رئيسيّين أوّلهما تقسيم إقتصادي حضاري بين دول الشمال الغنيّة ودول الجنوب الفقيرة أو ما كان يُطلق عليه الدول الصناعيّة (دول العالم الأول)، ودول الجنوب الفقيرة (دول العالم الثالث).

أمّا التقسيم الثاني فيقوم على المبدأ الأيديولوجي والسياسي وهو تقسيم دول شيوعيّة أي شرقيّة ودول رأسماليّة أي دول غربيّة. وهذا التقسيم بجانبه كان ينعكس على مضيق هرمز.

الإنقسام شمال / جنوب⁽¹⁾:

عند قيام الثورة الإيرانية عام 1979، كانت من مبادئها محاربة الإمبريالية، كما كان النفط أحد وسائل نجاحها، وذلك عن طريق قيام العاملين في قطاع النفط الإيراني بالإضراب عن العمل، وتوقّف الإنتاج النفطي الإيراني. وبحكم أنّ مضيق هرمز هو المخرج الرئيسي لنفط دول الخليج والتي تعتبر المنطقة الأولى في الإنتاج والإحتياطي العالمي للنفط، فإنّ ذلك لا يجعل مضيق هرمز طريقاً للنفط الدولي إقتصادياً فحسب ولكن يجعل منه نقطة الإختناق الإستراتيجية⁽²⁾، ويجعله كذلك من أكثر مناطق العالم عُرضَةً للضغط ضدّ الدول المستهلكة. لهذه الأسباب دعا بعض السياسيين والإستراتيجيين الأمريكيين وعلى رأسهم «هنري كيسنجر»، وزير الخارجية الأمريكي الأسبق، إلى إحتلال آبار النفط وطرق توزيعه في حال تعرّض العالم الصناعي والولايات المتّحدة إلى خنق إقتصادي⁽³⁾.

1. يقوم هذا الإنقسام بالأساس على مبدأ إقتصادي تنموي ما بين الدول الغنيّة أو الصناعية في الشّمال والدول الفقيرة وأغلبها دول الجنوب. ومن وجهة نظر دول الجنوب، فإنّ هذه الوضعيّة ناتجة عن عوامل الإفقار التي نتجت عن الإستعمار الطويل لها خلال الفترة الإستعماريّة، وتواصل هذا الإستغلال بعد الإستقلال عن طريق الشركات الكبرى التابعة للدول الإمبرياليّة، وفي مقدّمة هذه الشّركات شركات النفط، ولقد ظهرت دعوات إلى تأميم إنتاج النفط، وهوما تمّ فعلاً في العديد من دول الجنوب، ولاقت معارضة شديدة من الدول الصناعية لدرجة التّدخل المباشر أحياناً في الدول التي طبّقت التأميم، كما حدث في إيران في الخمسينات عندما أمّم رئيس الوزراء (مصدق) شركات النفط، وهو الأمر الذي أزعج الدول الصناعية، وعلى رأسها الولايات المتّحدة الأمريكيّة التي ساعدت في إسقاط حكمه عن طريق المخابرات المركزيّة الأمريكيّة، وأعادت الشّاه إلى الحكم. كما يتّضح هذا الانقسام جلياً فيما يتعلّق بمضيق هرمز في رؤية كلّ من الكتلتين دول الشّمال ودول الجنوب في موقف كليهما من مناقشات مؤتمر قانون البحار، فقد كان موقف دول الجنوب مطالباً بالمرور البريء في المضائق الدوليّة ومن بينها مضيق هرمز بينما طالبت دول الشّمال بحريّة المرور في المضائق الدوليّة ومنها مضيق هرمز —

2. رضاني، م. س، ص 89.

3. Bodansky, Ibid

الإنقسام شرق / غرب:

وهو إنقسام ظهر على إثر انتهاء الحرب العالمية الثانية، وطبّع العلاقات الدوليّة منذ ذلك الحين، ولم يكن مضيق هرمز بعيداً عن هذا الإنقسام والصراع الذي دار بين المعسكرين، سواء في بداية تشكّله أو في نهايته.

فبذور الصراع بين الشرق والغرب بدأت في إيران الدولة المطلّة على مضيق هرمز عندما بدأ التنافس في هذا البلد بين الإتحاد السوفييتي والولايات المتّحدة الأمريكيّة على إثر تحالفهما في الحرب، عام 1941 وليس في أوروبا التي بدأ فيها الصراع لاحقاً⁽¹⁾.

أمّا نهاية الصراع، فلم يكن بعيداً أيضاً عن المضيق، إذ أنّ إنتهاء دور الإتحاد السوفييتي في العلاقات الدوليّة كان مع حدث إرتبط بمضيق هرمز وهو الغزو العراقي للكويت عام 1990، وكلّ من الدولتين منفذهما البحري الوحيد مضيق هرمز.

إنّ الأحداث التي مرّت بالمضيق من ضرب للناقلات، وزرع للألغام في مياهه والمخاوف التي راودت مستخدميّه كان لها تأثير مباشر على المرور بالمضيق، ممّا حدا إلى محاولة إيجاد طرق بديلة ووسائل جديدة لتجاوز تلك المعوّقات، وهذه البدائل والوسائل ساهمت بدورها بتأثير إضافي على المضيق.

1. رمضان، م. س، ص 73.

المبحث الثاني

الآثار غير المباشرة

الآثار غير المباشرة لا تَمَسُّ الملاحه بالمضيق والمرور به فحسب كما هو حال الآثار المباشرة التي ذكرناها في المبحث الأول ولكنها آثار تتعدى ذلك لتؤثر على طبيعة المضيق بشكل أعمق وعلى مدى أبعد، إذ إنّها تؤثر على الدور الذي يلعبه في الملاحه الدوليّة من المنطقة وإليها وهو الدور الذي حافظ عليه على مدى التاريخ كما أنّها تقلّص الأهميّة التي يمثّلها للدول المطلّة عليه وبقية دول العالم. وهذه الآثار هي إفرازات وإن كانت لا تقع على المضيق ذاته، وفي إطاره المكاني ولكنها تؤوّل إليه في الأخير سواء حدثت نتائجها محلياً أو دولياً.

المطلب الأول

الآثار المحليّة

إنّ أزمة المضيق جعلت دول المنطقة، والتي هي الدول التي تأثّرت بشكل مباشر نتيجة لكون المضيق هو المنفذ البحري الرئيسي لها تفكّر في بدائل من شأنها أن تقلّل من الإعتماد على المضيق في إتصالها مع دول العالم في تجارتها الخارجيّة، وذلك بإستخدام وسائل بريّة وبحريّة بعيدة عن المضيق.

غير أنّ تلك البدائل يمكن أن تكون وجهاً آخر من وجوه الأزمة بالنسبة إلى المضيق، فهو يشكو في الحالة الأولى الإعاقة وفي الحالة الثانية التجاهل والإهمال.

الفقرة الأولى

البدائل البرية

إنَّ أغلب الإنتاج النفطي في دول الخليج من المناطق البحريّة، وبالتالي فإنَّ التصدير الأنسب والأقرب والأرخص هو عن طريق الخليج العربي باستخدام مضيق هرمز. وبإزدياد المخاطر على الملاحة والمرور بمضيق هرمز، بدأت هذه الدول بالتفكير في إيجاد سبل أخرى لتصدير نفطها تستعيز به عن المضيق، وتصل به إلى البحار المفتوحة.

هنالك ثلاثة بحار يمكن نقل النفط الخليجي إليها عبر أنابيب نفط تنقله ليتمّ تصديره إلى مختلف دول العالم. هنالك خطّ نفط ينقل النفط العراقي إلى البحر الأبيض المتوسط عبر تركيا⁽¹⁾. ويوجد خطّ أنابيب يربط بين حقول النفط السعوديّة على الخليج العربي إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر في غرب المملكة العربيّة السعوديّة، كما تمّ إنشاء أنبوب نفط يربط حقول النفط في جنوب العراق عبر الأراضي السعوديّة إلى ميناء ينبع السعودي على البحر الأحمر⁽²⁾.

1. طويرش، م. س. ص 39.

2. تمّ إغلاق هذا الخطّ، وذلك بعيد الانتهاء منه على إثر الغزو العراقي للكويت عام 1989 م، كما أعلنت المملكة العربيّة السعوديّة عن مصادرتة.

الآثار المترتبة على المضيق

كما تقدّمت سلطنة عمان بمشروع لمدّ خطّ نفط إستراتيجي يربط حقول النفط في شمال الخليج ابتداءً من حقول نفط الكويت وصولاً إلى خليج عمان عبر الأراضي العمانية⁽¹⁾ غير أنّ هذا المشروع لم يُنفذ⁽²⁾.

أمّا العراق فقد كان الطريق البرّي الذي يربطه بالأردن وميناء العقبة هو الطريق الرئيسي لتجارته الخارجيّة، وذلك إبتداءً من بداية الحرب العراقيّة الإيرانيّة وفرض إيران حصار بحري على موانئه بالخليج⁽³⁾.

أمّا إيران، وبالرغم من أنّ إنتاجها النفطي يتركّز في منطقة شمال الخليج، فإنّها فكّرت هي الأخرى بوسائل لتصدير نفطها إلى جنوب الخليج على مضيق هرمز وربطت المناطق المحاذية للمضيق بطرق وسكك حديد بمختلف المناطق الإيرانيّة⁽⁴⁾.

1. إستكمالاً لهذا المشروع، قامت عمان بعرض لمدّ أنبوب نفط تحت البحر، عبر بحر العرب إلى القارّة الهنديّة، ولكن تمّ التراجع عن هذا المشروع عندما وجد صعوبة تحقيقه من ناحيتين الفنيّة والماليّة.

2. أعلن أخيراً عام 2002 عن توقيع مذكرة تفاهم بين كلّ من المملكة العربيّة السعوديّة والجمهوريّة اليمنيّة حول مدّ أنبوب نفط من الرّبع الخالي في المملكة عبر الأراضي اليمنيّة إلى بحر العرب.

3. يوجد للعراق 6 منافذ بحريّة على الخليج العربي، 3 منها تجاريّة وهي : ميناء البصرة، ميناء أمّ قصر، ميناء الرّبير و3 مواني نفطيّة هي ميناء الفاو وميناء خور العامية وميناء البكر. انظر منافذ العراق البحريّة، الكويت، إصدار مركز البحوث والدراسات الكويتيّة، الطّبعة الثّالثة، 2000، ص 32-81.

4. المعلومات عن إيران في هذا المحور مصدرها سعادة الدّكتور محمود محمّدي، سفير الجمهوريّة الإسلاميّة الإيرانيّة في تونس. انظر كذلك الياسين (أنور)، إيران، تراث الرّوح ونسائم الانفتاح، مجلّة العربي، الكويت، العدد 477، 1988/8/1.

إنَّ تكلفة نقل النفط الخليجي إلى البحار التي ذكرناها تضيف هامشاً من السعر على كلفة التصدير، فمثلاً تمَّ الطلب بإحتساب الفرق بمقدار⁽¹⁾ دولار واحد ما بين سعر برميل النفط الخفيف في الخليج العربي وسعره في ميناء صيدا على البحر المتوسط.

إنَّ هذه البدائل، رغم قصورها في تلبية حاجيات التجارة الخارجية لدول المنطقة، فإنَّها تؤثر على أهمية مضيق هرمز، ويزيد هذا التأثير بروافد أخرى كربط هذه الطرق والسكك الحديدية بموانئ خارج المضيق.

1. رضاني، م. س. ص 49 ولمزيد التفصيل لتقدير كلفة نقل برميل النفط من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، راجع :

Britto (Dagobert), Sheskinki (Eytan), Alternatives to the strait of Hormuz, the Energy Journal, U.S.A, No2, vol 09, April 1998, P 135.

الفقرة الثانية

البدائل البحريّة

يُعتبر مضيق هرمز المنفذ البحري الوحيد لبعض دول المنطقة وموانئها كالعراق والكويت وقطر والبحرين، أمّا بالنسبة إلى البعض الآخر، فلها منافذ بحريّة أخرى خارجة كسلطنة عُمان ودولة الإمارات العربيّة المتّحدة، والمملكة العربيّة السعوديّة⁽¹⁾. أمّا إيران فإنّ سواحلها تتوزّع على الساحل الشرقي للخليج وخليج عمان، بالإضافة إلى إطلالها على شواطئ بحر قزوين في الشمال.

لقد حاولت جميع هذه الدول التقليل من الإعتماد على مضيق هرمز أثناء الأزمة، فقد طوّرت عمان موانئها البحريّة خارج مضيق هرمز وتقدّمت بمشروع لتحويل موانئها لإستخدامها من قبل دول مجلس التعاون. كما قامت دولة الإمارات العربيّة المتّحدة بإنشاء مينائين على سواحلها في خليج عمان خارج المضيق وهما ميناء (خورفكان) وميناء (إمارة الفجيرة)⁽²⁾، وكذلك الأمر بالنسبة

1. يضم الخليج (35) منفذاً بحريّاً بين موان تجارية وموان نفطيّة موزعة على دوله، حيث يخصّ دولة الإمارات 9 موان، ويخصّ كلّ من إيران والعراق 6 موان لكلّ منها، أمّا الكويت فلها 5 موان، و4 للمملكة العربيّة السعوديّة، وللبحرين 3 موان وقطر 2. أمّا سلطنة عمان فليس لها مواني على الخليج ما عدا ميناء واحد يقع في مضيق هرمز، أمّا بقيّة موانئها فتفتح على خليج عمان وبحر العرب. انظر منافذ العراق البحريّة، م. س.

2. كانت هنالك مشاريع أخرى طرحت في تلك الفترة ولم تنفّذ على أرض الواقع ومنها إقامة موانئ عائمة وهو ما يعني قيام دول الخليج العربيّة بتكوين مخزون نفطي عائم يكون موجوداً على ظهر ناقلات نفط ضخمة. بحيث يمثّل هذا المخزون الكميّة التي تصدّرها دول الخليج شهريّاً، وتتواجد هذه الناقلات في مناطق خارج مضيق هرمز وأنسب تلك المناطق خليج عمان. من المشاريع الأخرى التي طرحت ولم تنفّذ، إقامة مينائين أحدهما داخل الخليج وإلى الجنوب من مضيق هرمز =

إلى إيران إذ قامت بتطوير ميناء بندر عباس الواقع في الجانب الشرقي من المضيق وإعتمدت خطط لإنشاء موانئ أخرى في أراضيها خارج المضيق وزادت إهتمامها ببحر قزوين.

وقامت المملكة العربية السعودية بنقل بعض تجارتها الخارجية من موانئها على الخليج العربي إلى موانئ البحر الأحمر، مثل مينائي (جدة وينبع) والأخير أصبح له دور في تصدير النفط السعودي بعد أن كانت تصدر جميع صادراتها النفطية من موانئها على الخليج العربي.

أما بالنسبة إلى العراق، فقد حوّل تجارته الخارجية إلى ميناء (العقبة) الأردني على خليج (العقبة)، بعد أن فقد إمكانية إستغلال موانئه على الخليج العربي، أثناء حصار إيران لسواحل ومياهه الإقليمية، أثناء الحرب العراقية الإيرانية.

لقد توافقت مع الخطوات المحلية مبادرات أخرى دولية على مستويين إقتصادي وسياسي وهو الأمر الذي لابد أن يؤثر على الأهمية نسبياً على المستوى الإستراتيجي والملاحى.

= والثاني ميناء على ساحل خليج عمان لتخزين النفط على الساحل الأيسر من المضيق، ويربط بين المينائين خط أنابيب ذو طاقة كبيرة مناسبة حيث تحصر ناقله النفط داخل الخليج العربي فقط. وتعمل هذه الناقلات من مختلف موانئ التصدير في دول مجلس التعاون ثم تفرغ شحناتها في ميناء التخزين ومنه ينقل عبر الأنابيب إلى ميناء التصدير المقام على ساحل عمان، ومن ذلك الميناء تحمله ناقلات نفط أخرى إلى الجهات المستوردة، دونما حاجة لعبور أي من الناقلات لمضيق هرمز، حيث يتم تجاوز هذه المنطقة الحرجة والمضطربة. لمزيد من التفاصيل انظر : صدقة (يحي فاضل)، دول مجلس التعاون وسبل تفادي إعاقه الملاحة في مضيق هرمز، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، العدد 56، أكتوبر 1988، ص 162 - 167.

المطلب الثاني

الآثار الدوليّة

إنَّ أهميّة مضيق هرمز تتعدّى الدول التي تعتمد عليه كمنفذ بحري، وكذلك بالنسبة إلى بقيّة دول العالم. لتشمل شركات التأمين والنقل وكذلك إلى المجتمع الدولي ككل ممثّل في الأمم المتّحدة. فقد سعت كلّ هذه الجهات إلى التعامل مع الأزمة التي مرّ بها المضيق بنهاية السبعينات كلّ حسب نظرتة، وكان هذا التعامل على مستويين أحدهما إقتصادي والثاني سياسي.

الفقرة الأولى

على المستوى الاقتصادي

لئن كان مضيق هرمز منطقة إستراتيجية فإن أهميته الإقتصادية تأتي في المقام الأول لذلك فإن أي اضطراب أو تعطيل للمرور بالمضيق ينعكس على الإقتصاد العالمي⁽¹⁾. وهو الأمر الذي دعا بالمستفيدين والمستخدمين للمضيق سواء على مستوى الدول أو على مستوى شركات النقل البحري والتأمين إلى محاولة التعامل مع ظروف المرور به من خلال وسيلتين، الأولى تتعلق بالدول المستهلكة لنفط الخليج، وذلك بمحاولة التقليل من الإعتماد عليه، والثانية تتعلق بشركات النفط والملاحة وشركات التأمين لمواجهة مخاطر المرور بالمضيق.

إن هذه المحاولات بوسيلتيها، وإن كانت قد تمت بعيداً عن المضيق، إلا أن انعكاساتها آيلة عليه.

1. وتوضّح الإحصاءات الدوليّة أنّ ثلثي نفط «منظمة الدول المصدرة للنفط»، وأكثر من 50 % من تجارة النفط العالميّة تتّمسّ عبر مضيق هرمز. ويقدر ما يمرّ يومياً بهذا المضيق بما يتراوح بين (19-20 مليون) برميل من النفط الخام، وفي نفس الوقت مثّلت دول الخليج سوقاً تصديرياً هاماً بالنسبة إلى أوروبا وأمريكا وشرق آسيا، ولقد شهدت الطّفرات البتروليّة التي حدثت في السبعينات وبداية الثمانينات وإزدياد الطلب على مشروع البنية التحتيّة بشكل كبير، نموّاً كبيراً في الطلب على السلع الإستهلاكيّة انظر:

- الذّهراوي، م. س، ص 45.

- هوليز (ميري)، القوى الأوروبيّة والدّفاع عن دول المجلس، مسقط، المعهد الدّبلوماسي العماني، العدد 18 نوفمبر 1997، ص 56.

أ. محاولة التقليل من الإعتماد على نفط الخليج:

تُعتبر منطقة الخليج العربي من أهمّ مصادر النفط وبالذات للدول الصناعية الكبرى لذلك تسعى هذه الدول إلى تأمين إمداداتها النفطية لأنّ عرقلة هذه الإمدادات يمكن أن يؤدي إلى آثار كبيرة بالنسبة إلى إقتصادياتها، إضافةً إلى ذلك فإنّها تعمل أيضاً على الحصول على هذه الإمدادات بأسعار معقولة لا تؤثر على مستوى التنمية بها⁽¹⁾.

ونتيجة للظروف التي مرّ بها المضيق فإنّ هذه الدول إتّبعَت سياسات طويلة الأمد تمثّلت في محاولة توفير مخزون نفطي لديها للطوارئ وترشيد إستهلاكها للنفط كما حاولت إيجاد مصادر للطاقة خارج منطقة الخليج.

ففي الجانب الأول قامت الدول الصناعية الكبرى بإنشاء (الوكالة الدولية للطاقة)⁽²⁾. كردّ على أزمة النفط التي حدثت في السبعينات من القرن العشرين، بهدف التقليل من الضغوط التي تتعرّض لها الدول الأعضاء إذا حدث أي إضطراب في الإمدادات⁽³⁾، وسخّرت إمكانيّات ضخمة لمحاولة إيجاد موارد بديلة للطاقة من غير النفط يمكن إستخدامها من الناحية الإقتصادية.

1. د. نافعة (حسن)، النفط والأمن والصراع الدولي، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 19 أفريل 1988، ص 26.

2. أنشئت هذه الوكالة من قبل الدول الصناعية الكبرى ومقرّها باريس عام 1974 على إثر فرض حظر نفطي عربي بعد الحرب العربية الإسرائيلية أكتوبر 1973، وذلك بهدف تنسيق سياسات هذه الدول فيما يتعلّق بالطاقة وقامت هذه المنظّمة بفرض سياسات على الدول الأعضاء تتمثّل في تكوين مخزون إستراتيجي نفطي للطوارئ يكفي لإستهلاك دول المنظّمة لمُدّة (90) يوماً، كما وضعت نظاماً للمشاركة في الموارد النفطية في حالة حدوث أزمة في إمدادات النفط.

3. مجموعة مؤلّفين، الخليج العربي، مستقبل الأمن والسياسات البريطانية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ط 1، 2000، ص 63-64.

كما إتّبعَت هذه الدول سياسات تؤدّي إلى خفض الإستهلاك⁽¹⁾. وحَقّقَت هذه الدول تقدّماً كبيراً في مجال خفض تكلفة إنتاج النفط في حقولها النفطية ممّا زاد من نسب الإنعاش لأبار النفط وإطالة أمد إحتياطياتها⁽²⁾.

وفي نفس الإطار، فإنّ هذه الدول غيَّرت وجهتها إلى مناطق أخرى غير منطقة الخليج في البحث عن الطاقة. ممّا نتج عن ذلك تقليل نصيب المنطقة من الإنتاج العالمي رغم تزايد نصيبها من الإحتياطي العالمي⁽³⁾، وهو الأمر الذي أدّى إلى التقليل من أهميّة مضيق هرمز المنفذ الرئيسي لنفط المنطقة واكمبه زيادة في تكلفة نفط الخليج نتيجة لإرتفاع نسبة التأمين على ناقلات النفط والسفن العابرة للمضيق.

1. أهمّها فرض الضرائب المحليّة على إستهلاك النفط ونقل تكلفته إلى المستهلكين الفرديّين ممّا يؤدّي إلى التقليل من الإستهلاك من جانب، وإلى إرتفاع إيرادات الضرائب لديها من جانب آخر، حتّى بلغ ما تحصل عليه هذه الدول من الضرائب على البرميل الواحد من النفط 4 أضعاف ما تحصل عليه الدول المنتجة له وإستخدمت في ذلك مبررات شتّى من أهمّها سياسة المحافظة على البيئة. وللتدليل على مدى نجاح هذه السياسة يمكن ذكر الإحصاءات التالية حتّى لو كانت خارج الفترة موضوع دراستنا، ففي عام 1996 بلغ سعر برميل النفط في الأسواق الإيطاليّة (114) دولار أمريكي، بعد أن كانت قيمته الأساسيّة (20.50) دولاراً بما في ذلك تكلفة التأمين والشحن، أي أنّ الضرائب التي تحصل عليها الخزينة الإيطاليّة بلغ (77.20) دولاراً أمريكياً لكل برميل نفط. أنظر في ذلك المرجع السابق ص 66-67.

2. فمثلاً كانت التوقّعات الأولى بأنّ نفط بحر الشمال سينفذ بسرعة ولكن على النقيض فقد زاد إنتاجه من (2.1) مليون برميل يومياً سنة 1980 إلى أكثر من ذلك بكثير بنهاية الثمانينات.

3. فقد بلغت مساهمة منطقة الشرق الأوسط من حصّة الإنتاج العالمي للنفط عام 1988 (24%) بعد أن كانت (36.8%) عام 1975. انظر :

مجموعة مؤلّفين، أمن الخليج العربي، في ظلّ النظام الدولي الجديد، عمّان، مركز دراسات الشرق الأوسط، 1997، ص 202.

ب- إرتفاع كلفة التأمين على السفن والناقلات العابرة للمضيق:

إنَّ تكلفة التأمين من العوامل المؤثرة على السلع وقيمتها، وأية زيادة أو نقصان فيها يؤثر على قيمتها في الأسواق الدوليّة، وبالتالي على قدرتها على المنافسة الدوليّة. وهذا ما ينطبق على نفط الخليج المارّ بالمضيق.

إذ يصبح أقلّ منافسة بالمقارنة بالنفط المنتج في مناطق أخرى من العالم، فيقلّ إستهلاكه وبالتالي يقلّ إستخدام المضيق كمعبر لمرور النفط وهو ما يؤدّي إلى التأثير على أهميّة مضيق هرمز.

ونتيجة للظروف السياسية التي سادت المنطقة بنهاية السبعينات والتي ذكرناها في الفصل الأول، وأهمّها قيام الثورة الإيرانيّة والخوف من إمتداد العمليّات الفلسطينيّة إلى المضيق للضغط على الدول الكبرى للمساهمة في حلّ القضية الفلسطينيّة، صدرت في عام 1979 تحذيرات من إمكانية إغلاق المضيق ممّا أدّى إلى إرتفاع كبير في رسوم التأمين على السفن والناقلات المارّة به⁽¹⁾. وهو ما أدّى إلى إنتشار القلق والخوف على الملاحة في المضيق بشكل كبير وبالذات من شركات النقل والعاملين بها خوفاً على حياتهم.

وفي الشهر الثامن من سنة 1979 أعلنت شركة (Lloyds of London) عن إعتبار مضيق هرمز والمناطق البحريّة في الخليج منطقة حرب ورفعت نسبة

1. وقد كانت بداية هذه المخاوف عندما أعلن الشيخ أحمد زكي يمانى وزير النفط السعودي حينئذٍ في مقابلة له مع مجلّة (نيوزويك) الأمريكيّة في الشهر السابع من عام 1979 عن تخوّفه من قيام بعض الفلسطينيين بإغلاق مضيق هرمز وذلك بإغراق ناقلة أو ناقلتين به لإجبار العالم على عمل شيءٍ ما لقضيتهم، تبعه قيام الخارجيّة الأمريكيّة في 1979/07/19 بإعلان تحذير للدول وشركات النفط والملاحة بأنّ لديها معلومات عن محاولة إغراق ناقلة في المضيق لسدّه.

التأمين على السفن والناقلات المستخدمة لها بما يعادل النسبة المفروضة على تلك العابرة لمناطق الحرب⁽¹⁾.

ونتيجة التأثير الكبير لشركات الملاحة والتأمين على المستوى العالمي من جهة، وأهمية النفط ومضيق هرمز بالنسبة إلى دول العالم من جهة أخرى، فإنَّ الاهتمام بالمرور والملاحة بالمضيق إنتقل إلى مستوى أعلى من المستوى الإقتصادي إلى المستوى السياسي الدولي.

1. Mac Donald, Ibid, P 165.

الفقرة الثانية

على المستوى السياسي

رغم محاولات بعض الأطراف التي لها مصالح بمضيق هرمز لمعالجة ظروف المرور والملاحة الدوليّة والتعامل مع أجواء الأزمة، فإنّ معظمها لم يحقّق الإبقاء على سلام شامل للمرور بمضيق هرمز ولم يكفل أمنًا عامًّا للسفن والناقلات العابرة لمياهه، لذلك بقي الخيار السياسي ممثلاً في الأمم المتّحدة ومجلس الأمن الدولي سبيلاً لتحقيق ما لم تنجزه المحاولات على المستوى الإقتصادي علّها تضي على المضيق حرّيّة وأمنًا وسلاماً⁽¹⁾.

وكان تدخّل الأمم المتّحدة عبر عدّة وسائل ومنها قرارات مجلس الأمن المطالبة بالمحافظة على سلامة وحرّيّة المرور في مضيق هرمز وجميع الممرّات البحريّة والطرق المائيّة الصالحة للملاحة في الخليج العربي، وتطوّر هذا التدخل بطلب الأمين العام إنشاء قوّة بحريّة لحفظ الملاحة في الخليج. وهذا التدخل سواء كان سلبياً أو إيجابياً على المضيق، فإنّه ذو أثر عليه.

1. نقل عن الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم شيخ دبيّ قوله أنّ دولة الإمارات ستقوم بشقّ قناة بين إمارة الفجيرة والواقعة على خليج عمان وبين رأس الخيمة الواقعة على الخليج العربي في حالة إستمرار إيران في التعرّض للناقلات والسفن المبحرة في مضيق هرمز. وعلى الرّغم من أنّ ليس هناك دراسات عن إمكانيّة تحقّق ذلك أو تكلفته، ولكن إذا تمّ إنجاز هذا المشروع فإنّ أثره على المضيق سيكون بالغاً جدًّا وسوف يقضي على أهميّة المضيق الإستراتيجيّة. راجع: التّميمي (ضاحي خلفان) حديث الذّكريات وأهميّة الإستراتيجيّات، جريدة الخليج، الشّارقة، بتاريخ 1999/9/16.

مع زيادة حدة التوتر في المنطقة وبالذات بقيام الحرب العراقية الإيرانية وما رافق ذلك من تهديد لسلامة الملاحة والمرور بمضيق هرمز، وهي ملاحه تهمّ مختلف دول العالم، كان لابدّ لمجلس الأمن الدولي أن يطّلع بمسؤولياته حيال تلك التهديدات فدعا إلى الحقّ في حرّية الإبحار وحرّية التجارة في المياه الدوليّة ووقف عاجل لجميع الإعتداءات التي تعيقها⁽¹⁾، وذلك من خلال عدّة قرارات أصدرها المجلس في هذا الشأن كان أهمها القرار رقم (540) الصادر في 1983/10/31، والقرار رقم (552) المؤرخ في 1984/1/6⁽²⁾ بيد أنّ تلك القرارات ولئن كانت في جانب منها تهدف إلى ضمان سلامة المرور بالمضيق لكي يواصل الاضطلاع بدوره كمعبر دولي هام، إلّا أنّها في جانب آخر جعلت تلك الحرّية مفروضة بعد أن كانت طبيعيّة.

1. EL Bassi, Ibid, P 318.

2. ففي الفقرة (3) من القرار رقم (540) جاء ما يأتي: «يؤكد حقّ حرّية الملاحة والتجارة في المياه الدوليّة، ويدعو جميع الدول إلى إحترام هذا الحقّ، ويهيب بالبلدين المتحاربين (العراق وإيران) أن يوقفا فوراً جميع الأعمال العدائيّة في منطقة الخليج بما في ذلك جميع الممرات البحريّة والطرق المائيّة الصالحة للملاحة، والمنشآت المرفئيّة والمحطّات والمنشآت البحريّة وجميع الموانئ التي لها منفذ مباشر أو غير مباشر على البحر، وأن يحترم السلامة الإقليمية للدول الساحليّة الأخرى.» أمّا القرار (552) فتدرّج من مناشدة الدول في الفقرة رقم (1) بإحترام حقّ حرّية الملاحة، إلى التحذير من إتخاذ تدابير من أجل كفالة حرّية الملاحة في المنطقة ونصّ القرار على ما يلي في بعض فقراته:

1 نناشد جميع الدول بأن تحترم طبقاً للقانون الدولي حقّ حرّية الملاحة.
2 يؤكّد من جديد حقّ حرّية الملاحة في المياه الدوليّة والطرق البحريّة للسفن المتّجهة من وإلى جميع موانئ ومنشآت الدول الساحليّة التي ليست طرفاً في الأعمال العدائيّة.
5 يطلب وقف الإعتداءات على الفور وعدم إعتراض أيّة سفن متّجهة من وإلى الدول التي ليست طرفاً في الأعمال العدائيّة.
6 يقرّر في حالة عدم الإمتثال لهذا القرار، الإجماع في إتخاذ تدابير فعّالة تتناسب مع خطورة الحالة من أجل كفالة حرّية الملاحة في المنطقة.

انظر: قرارات مجلس الأمن لعامي 1983-1984، الحالة بين العراق وإيران www.un.org

الآثار المترتبة على المضيق

إنَّ عدم الإستجابة للقرارات الصادرة عن مجلس الأمن، ونتيجة للضغوطات من شركات النُّقل البحري وشركات التأمين المطالبة بالتدخل لمنع ضرب الناقلات والسفن العابرة للمضيق، طرح (دي كويلار) الأمين العام للأمم المتحدة فكرة توفير حماية دولية للملاحة في الخليج في 1987/1/25، وذلك من خلال إنشاء قوَّة بحريَّة، وهي فكرة كان قد دعا إليها مجموعة من المسؤولين في مجال الملاحة الدوليَّة قبل أن يتبنَّها الأمين العام⁽¹⁾ وبتأييد من بعض الدول وبالذَّات أوروبا الغربيَّة واليابان، وهي الدول الأكثر تضرُّراً بأيَّة عرقلة للملاحة بالمضيق، بعد الدول المحيطة به⁽²⁾.

ورغم أنَّ هذه الفكرة لم تنفَّذ على أرض الواقع إلَّا أنَّ مسألة المرور في مضيق هرمز تحوَّلت من الشَّأن المحليِّ ومن الدول المطلَّة عليه إلى شَأْن دوليٍّ، ومن أمر طبيعيٍّ إلى مسألة تدخل في التنافس الدولي وتتأثَّر بموازين القوى السائدة في العلاقات الدوليَّة. وقد تتَّخذ مبرراً للسيطرة على المقادير السياسيَّة والإقتصاديَّة لدول المنطقة وبالذَّات التحكم في الموارد النفطية بها، كما ذكر هشام ناظر (وزير النفط السعودي) حيث قال: «يجب ألاَّ تصيبنا الدَّهشة في المستقبل إذا ما تمَّ تبني مشروع عالمي بإسم البيئة عن طريق الأمم المتَّحدة أو أيَّة وكالة دوليَّة أخرى لتأمين الوصول إلى الموارد الحيويَّة بالنسبة إلى الإقتصاد العالمي»⁽³⁾.

1. طويرش، م. س، ص 37.

2. Kravitz, Ibid,

انظر WWW. Web4, Infotrac. galegroup.com

3. مجموعة مؤلِّفين، الخليج العربي مستقبل الأمن والسياسات البريطانيَّة، م. س، ص 63.

وهكذا يبدو واضحاً أنَّ هذه الوقائع والحقائق التي بيَّناها في هذا المبحث الآثار غير المباشرة على الملاحة والمرور بالمضيق وإن كانت في ظاهرها لا تتعلّق بالمضيق ذاته إلاَّ أنَّ نتائجها في النهاية تؤثر عليه، ليس بالطبع على موقعه الجغرافي ولكن على دوره وأهميّته كمعبر للملاحة الدوليّة⁽¹⁾.

1. قدّر عدد ناقلات النفط التي مرّت عبر المضيق بـ (80) ناقلة يوميّاً في عام 1980 كانت تحمل حوالي (19 مليون برميل)، أمّا في عام 1987 فإنّ عدد السفن العابرة له قلّت إلى (20) ناقلة تحمل حوالي (5 ملايين برميل)، انظر : د. صدقة (يحي فاضل)، دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعاقة الملاحة في مضيق هرمز، م. س، ص 153.

الفصل الثاني

التعامل مع الأزمة

تمهيد

إنَّ أزمة الملاحة والمروء بمضيق هرمز والتي تسبَّبت فيها عدَّة عوامل محلِّيَّة ودوليَّة، ذكرناها في الجزء الأول من هذه الدراسة قد أثَّرت على المضيق بأشكال مختلفة منها المباشر ومنها غير المباشر، كما رأينا في الفصل السَّابق.

لقد دعت تلك الأزمة الدول المعنيَّة بأمر المضيق والملاحة به إلى الإهتمام بشؤونه والخوف على إغلاقه أو عرقلة عمليَّة المروء به وذلك حسب مصلحة هذه الدول وبناءً على مقدرتها. وكان تعامل هذه الدول مع الأزمة بحسب موقعها الجغرافي وإنتماؤها المكاني للمضيق وتحزُّبها السياسي، فإختلفت سياسات الدول في هذا المضمار وتنوَّعت المواقف المحليَّة والدوليَّة، وكانت كلُّها تبحث عن توفير ملاحة طبيعيَّة عبر مياه المضيق مع ضمان مصالحها الإستراتيجيَّة بالمنطقة. إنَّ تناول أزمة مضيق هرمز وطبيعة الملاحة والعبور عبر مياهه متغيَّر بحسب مصالح كلِّ طرف، وكانت سياسات الدول تجاه المضيق محكومة بأهدافها وإستراتيجياتها مع غيرها، وهو ما أثَّر على المنطقة لأنَّه لم يتمَّ التفكير فيها بصفة موضوعيَّة بل إصطبغ التعامل معها بصبغة ذاتيَّة مصلحة وهو ما يتنافى مع كلِّ مجهود أمني خالص.

وسوف نقوم بدراسة تعامل تلك الدول مع الأزمة في مبحثين:

الأول: يناقش التعامل المحليَّ للدول القريبة من المضيق.

- الثاني: سيتناول التعامل الدولي مع تلك الأزمة وسيقع التركيز على سياسي

الدولتين العظميين وهما الإتحاد السوفييتي والولايات المتَّحدة الأمريكيَّة.

المبحث الأول

التعامل المحلي

لقد إتفقت البلدان المحليّة على أهميّة مضيق هرمز فهو لئن كانت الأهميّة نابعة من جدواه الإقتصاديّة بالنسبة لدول مجلس التعاون وإيران فهو بالنسبة إلى عمان جزء من التعبير عن سيادتها الوطنيّة على ذلك المكان. كما أجمعت تلك البلدان على ضرورة ترك الملاحة البحرية به خالية من كلّ معوق يهدّد حريّتها وسلامتها. ولم ينظروا إلى كليهما منفصلين وإنّما رأوا فيهما تكاملا يجب أن يستمرّ ويتواصل إذ دعت تلك البلدان إلى إستفادة دول العالم بأسره من المرور السالم من أي خطر ومن إستخدام المضيق في تجارتها الدوليّة.

إنّ اتّفاق الدول المحليّة على حريّة الملاحة بالمضيق جعلها تبحث عن وسائل لتحقيق ذلك المطمح وذاك الهدف، غير أنّه لأسباب أيديولوجيّة وإستراتيجيّة جعلها تختلف في السبل والطرق الموصلة إلى الغاية، لأنّ الإختلاف كان في قضيّة محوريّة تتمثّل في معنى مفهوم الأمن بالنسبة إلى كلّ طرف، فلئن كان الأمن بالنسبة إلى أطراف محليّة بإبقاء المنطقة بعيدة عن كلّ صراع دولي أو تحرّب فهو بالنسبة إلى أطراف أخرى لا يكون إلا إذا ما طبعت قوّة إقليميّة ما المنطقة بطابعها وأدرجته تحت سلطتها وسلطانها.

كما اختلف في شأن كيفية تحقيق ذلك الأمن فلئن آمنت أطراف أو جهات
بضرورة إقصاء الدول الأجنبية عن أيّ تدبر حول أمن المضيق والخليج وأبعدت
حتى عناصر عربية عن التفكير في شأنها، فإنّ جهات أخرى محلية رأت أنّ الأمن
لا يتحقّق فعلياً إلاّ بقوة عظمى تتخذ درعاً أمام تقدّم دولة أجنبية خطرهما أعظم
وبلاؤهما أشدّ.

المطلب الأول

تعامل الدول المطلّة على المضيق

لئن تقاربت إيران مع عمان حول ضرورة إبقاء المضيق آمناً والملاحقة به حرّة فإنّهما اختلفا حول مفهوم الأمن وكيفية الوصول إلى ذلك الهدف، نظراً للاختلاف المحدّد لنظرة كليهما، فلئن عُتيت إيران بأمر المضيق لأغراض إستراتيجية وإقتصاديّة فإنّ عمان - أمام عدم إستفادتها من المضيق - قد كانت مدفوعة إلى الإنشغال بالوضع بأغراض ودواع وطنية أمنيّة تراها لا تقلّ خطورة عن الدّواعي الإقتصاديّة.

الفقرة الأولى

السياسة العمانية

إنَّ صلة عمان بمضيق هرمز قديمة لأنَّ العُمانيين من أوائل الأمم الذين ربطتهم علاقة متينة بالبحر إذ إتَّخذوه وسيلة إتصال وتقارب مع حضارات شعوب أخرى كحضارة ما بين النهرين وحضارة نهر السُّند في شبه القارَّة الهنديَّة⁽¹⁾.

كما أنَّ علاقتهم المباشرة بمضيق هرمز قد بدأت منذ ما قبل الإسلام ونستشفُّ ذلك من خلال قصَّة خروج سليمة بن مالك الأزدي، بعد قتله والده، من عمان إلى مدينة (هرمز) في إقليم (كرمان) الفارسي⁽²⁾. وإستمرت تلك العلاقة إلى وقتنا الحاضر. ويكرِّس ذلك الإرتباط التاريخي ويوثِّقه الموقع الجغرافي، إذ تشرف عمان على الجانب الجنوبي من المضيق، وتسيطر على بعض الجزر الواقعة به، والتي تتحكَّم في عمليَّة العبور به كجزر (سلامه وبناتها).

1. الخوند (مسعود)، الموسوعة التاريخيَّة الجغرافيَّة، بيروت، ج 13، 1999، ص 52-53.

2. إن تلك القصَّة شبيهة بالقصص الأسطوريَّة فهي تحكي كيف قرَّر الابن المفضَّل سليمة بعد قتله لوالده مالك ابن فهم الهروب إلى (كرمان) خشية إنتقام أخيه معن، وأدَّت إلى تأسيسه ملكاً عربيّاً عمانيّاً بتلك البقعة وإزداد أتباعه هنالك عبر الزمن حتَّى فاقوا أفخاذ بيت سليمة بعمان نفسها، وإنتشروا في (فارس) و(كرمان) والجزر الفارسيَّة. انظر : - السَّالمي (نور الدِّين عبد الله بن حميد)، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، مسقط، مكتبة الاستقامة، د. ت، ص 40 - 47.

- د. العبيدلي (أحمد)، الدولة العمانية الأولى، أيَّام وأحوال، مسقط، دار جريدة عمان للطباعة والنشر، 1994، ص 68.

التعامل مع الأزمة

ومن وجهة النظر العمانيّة فإنّ المضيق يعتبر مضيقاً عمانيّاً يُستخدم للملاحة الدوليّة وينطبق عليه حقّ المرور العابر الوارد في إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

وبظهور أزمة الملاحة والمرور بمضيق هرمز نتيجة للحوادث التي سبق ذكرها في الجزء الأول، أصبحت عمان خطّ الدفاع الأول عن منطقة الخليج العربي من السيطرة السوفييتيّة⁽²⁾، نظراً لموقعها الإستراتيجي وإشرافها على المنفذ الرئيسي للخليج وهو مضيق هرمز من جهة، ووقوعها بين فكّي كَماشة سوفييتيّة في أفغانستان واليمن الجنوبي من جهة ثانية، لذلك سعت عمان إلى تدعيم علاقاتها مع الغرب والولايات المتّحدة الأمريكيّة التي عقدت معها إتفاقية تسهيلات لإستخدام قاعدة جزيرة (مصيرة) الجويّة.

تمتدّ المسارات الملاحيّة بمضيق هرمز على المياه الإقليميّة العمانيّة وهذا ما جعل مسؤوليّة حمايتها والسهر على تأمين ملاحة آمنة بها تقع على كاهل السلطنة، فهي المكلّفة بمراقبة مياهها الإقليميّة من أيّ عائق من شأنه أن يعطلّ حركة سير السفن والناقلات.

غير أنّ عمان لا تستفيد فعليّاً من المضيق إذ تقع موانئها خارجه، وهي التي تعتمد عليها في تجارتها الخارجيّة، ولكن ذلك لم يعفها من ضرورة القيام بوظيفة أساسيّة لتوفير مرور آمن به، وهو الدور الذي حملته أمام المجتمع الدولي، لذلك رأت أنّ كلّ الدول المستفيدة من الملاحة عبره مكلّفة بالتعاون جميعها أمام الأخطار التي قد تهدّد المضيق والملاحة به، ورأت أنّ دول الخليج العربيّة تستفيد

1. انظر النظام القانوني المطبّق في المرور بالمضيق بمقدّمة المذكرة.

2. العليان (عبد الله بن علي)، في التّهوض العماني الحديث، مسقط، مؤسّسة عمان للصحافة والنشر، 2001، ص 17 - 18.

منه في تصدير نفطها وإستيراد ما تحتاج إليه فلا ضير أن تدلي بدلوها وتشارك في إبقاء المضيق آمناً سالماً، وفي الحفاظ على حريّة تحرّك السفن والناقلات عبره، كما هو الأمر بالنسبة إلى بقيّة دول العالم التي تعتمد على المضيق في وارداتها النفطية.

ومن هذا الأساس والنظرة، تقدّمت عمان عام 1979 بمشروع عُرف لاحقاً (بالمشروع التقني العماني)⁽¹⁾، وبين المشروع أنّ المخاطر على المضيق تأتي إمّا بزراعة الأغلام أو بإحتلال الممرّ قوّة بحريّة معادية⁽²⁾. ويقترح المشروع الحصول على كاسحات ألغام وقوارب خفر ساحليّة وطائرات إستطلاع ومعدّات إكتشاف إلكترونيّة⁽³⁾. إلّا أنّ المشروع لم يُكتب له النّجاح بسبب معارضة بعض الدول الخليجيّة، بحجّة أنّه يمهّد للتدخّل الأجنبي في المنطقة.

إضافة إلى ذلك سعت عمان إلى إقامة كتل إقليمي لمجابهة كلّ المخاطر التي قد تعطلّ الملاحة بالمضيق والتي تراها مسؤوليّة جماعيّة لا فردية، وهو كذلك تدبير لإجهاض أيّة خطوة لتمرّكز قوّة أجنبيّة به بتعلّة حمايته، ويقيّد أيّ مبرّر لتدخّل الدول الأخرى ولا سيّما القوى العظمى فيه وفي المنطقة عموماً⁽⁴⁾.

1. لمزيد من التّفاصيل حول هذا المشروع، أنظر:

- وزارة الخارجيّة، الوجه المشرق لعمان، مسقط، 1980، ص 15 وما بعدها.

- الكاظم (لمياء كاظم)، المشروع العماني لأمن الخليج في الدّوريّات العربيّة، مركز دراسات الخليج العربيّ بجامعة البصرة، سلسلة 65، 1980.

2. نبيل (مصطفى)، مثلث الخطر، بيروت، ط 2، دار الكلمة للنشر، 1983، ص 30.

3. مراد، م. س، ص 111.

4. السّلامي، م، س، ص 172 نقلا لحديث جلالة السّلطان قابوس بن سعيد لصحيفة (الثورة العراقيّة)، بغداد، 2 يوليو 1979.

التعامل مع الأزمة

وعند اشتداد الأزمة على المضيق بـانتقال تأثير الحرب العراقية - الإيرانية إليه، وقفت عمان موقف الحياد تجاه البلدين في محاولة منها إبعاد أي آثار لهذه الحرب على عملية المرور الطبيعي في المضيق. كما أقامت عمان قاعدة بحرية في جزيرة (أمّ الغنم) الواقعة في المضيق وذلك في سبيل الحفاظ على أمنه، ومن هذه الجزيرة تتمّ عمليات المراقبة والإستطلاع وتأمين عبور السفن والناقلات في المنطقة الحرجة من المضيق، وتمّ تركيب رادارات تراقب هذه العملية والسفن المخالفة للقوانين البيئية.

الفقرة الثانية

السياسة الإيرانية

إطلالة إيران على مضيق هرمز وإندراج جزء منه في مياهاها الإقليمية، جعلها تولى أهمية له وإنَّ تحرَّكاتِها للتعبير عن ذاك الإهتمام كان له تأثير كبير على عملية العبور والإبحار في المضيق فهي أكبر قوَّة إقليمية في المنطقة حتَّى بعد إنهيار حكم الشَّاه وتراجع الدعم الغربي والأمريكي لها بقيام الثورة الإيرانية.

إنَّ تحرَّكات إيران في ظلَّ الأزمة تجاه المضيق والمنطقة عموماً كانت تهدف إلى تأمين مصالحها الحيويَّة بهما، وهي سياسة محكمة بنظرتها إلى مفهوم سلامة الإبحار وموقفها من الأمن والسلام بالمنطقة وكيفية تحقُّقهما، فهي في حاجة إلى إستخدام مضيق هرمز معبراً لسفنها وناقلاتها النفطية فهو المنفذ الرئيسي لها نحو العالم إلاَّ أنَّها تحتفظ بموقف خاصَّ تجاه عدَّة أطراف يشاركونها في الإستفادة من ركوب مياه المضيق، يجعلها في موقف المواجهة إن لم نقل المجابهة لهم. ولا شكَّ أنَّ هذه السياسة قد أُرْزمت وضع المضيق عوض إنفراج أزمته، وعطلَّ حركة العابرين لمياهاه بدل تسهيلها، وأعماق عملية العبور عوض تأمينها.

لقد نشدت إيران تأمين تمرير نفطها وتصديره خارج الخليج والتمتع بخدمات المضيق الإقتصادية والإستراتيجية إلاَّ أنَّها ركبت سياسة جعلتها طرفاً رئيسياً في توليد أزمة الإبحار فيه ولا شكَّ أنَّ تفتيش الناقلات وضربها وزرع الألغام في

التعامل مع الأزمة

المسارات البحريّة يقف حجر عثرة أمام تدفّق النفط و سلع أخرى من المضيق وإليه، ولا شكّ أيضاً أنّ التهديد الإيراني بإغلاق المضيق يخلق جوّاً من التوتر ينعدم معه الإحساس بالأمن والسلامة وترتفع معه - مقابل ذلك - ضرائب التأمين لضمان إستقرار قلق وسلام مسلوب وكلّ ذلك تتكبّده الملاحة البحريّة ويعوقها.

لقد تأسّس توجّه إيران في تعاملها مع أزمة مضيق هرمز على مقولة مفادها أنّ (أمن المضيق والخليج مهمّة دول الخليج). وقد ترجمت سياستها إيمانها الكبير بذلك المعنى، ولكنها أرادت أن تلعب الدور الأكبر في عمليّة الأمن تلك بما أنّها القوّة العظمى بالمنطقة وهو ما عبّر عنه نائب الرئيس الإيراني (حسن حبيبي) بقوله: «إنّ قدرات إيران في المنطقة أبرزت أنّه لا يمكن إلغاء نفوذها وإنّ الوجود الإيراني لا غنى عنه من أجل الأمن في الخليج»⁽¹⁾.

فعملت كذلك على إبعاد أيّ تأثير غير خليجي على تدبير أمور أمن المنطقة بما في ذلك الدور العربي وتأثيراته ورأت أنّه لا يجب أن تربط الأمن الخليجي بالأمن القومي العربي⁽²⁾.

ولا يستغرب مجابهة إيران للتّواجد الأجنبي بالمنطقة الذي تراه قد تتّخذ من وظيفة السهر على سلامة السفن والناقلات بالمضيق والخليج، ذريعة لتسلّطه على المنطقة وإحكام السيطرة عليها، وهي تقصد بذلك نفوذ القوّتين العظميين

1. انظر في ذلك:

- النعيمي، م. س، ص 146.

- آل حامد (محمّد أحمد)، أمن الخليج وإنعكاساته على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجيّة، سلسلة محاضرات الإمارات 16، 1996، ص 13-17.

2. آل سعود (خالد بن سلطان بن عبد العزيز)، أمن منطقة الخليج العربي من منظور وطني، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجيّة، سلسلة محاضرات الإمارات 17، 1997، ص 17.

في العالم، الإتحاد السوفييتي والولايات المتحدة الأمريكية وبالدّات هذه الأخيرة التي ناصبتها العداء وترى أنّ لتواجد قواها في المضيق وحوله سبباً لزعزعة الأمن وسلامة المرور بالمضيق خلاف ما تدّعيه الولايات المتّحدة.

وكرهت إيران أن تستقوي عليها دول المنطقة وخاصّةً الدول الخليجيّة بالقوى الأجنبية وبالدّات بالولايات المتحدة الأمريكية لأنّ ذلك يضعف الدور الإيراني في المعادلة الإقليمية⁽¹⁾.

إنّ مواجهة إيران وكرهها للتواجد الأجنبي بالمنطقة قد نما ليصل إلى قيام صدامات عسكريّة ونزاعات قضائيّة بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية لدى محكمة العدل الدوليّة على إثر احتجاز إيران للرهائن الأمريكيّين بالسفارة الأمريكيّة بطهران، وإسقاط القوّات الأمريكيّة لطائرة ركّاب مدنيّة إيرانيّة.

إنّ سعي إيران إلى تأسيس أمن إقليمي وإلى ضمان سلام بحري أمام السفن والناقلات برؤية إيرانيّة وفكر إيراني قد أثر تأثيراً كبيراً على سير الملاحة والمرور بالمضيق وساهم بطريقة معاكسة في تآزيم الوضع وجعل الخليج والمضيق مناطق حرب يصعب الإبحار فيها بأمان.

إلاّ أنّه بحلول عام 1988 وهو تاريخ نهاية الحرب العراقيّة - الإيرانيّة، ووفاة الإمام الخميني، شهدت العلاقات الإيرانيّة الخليجيّة والعالميّة تحسّناً، وعملت إيران على إبعاد مضيق هرمز عن نزاعاتها بعدم إتّخاذها وسيلة ضغط على دول المنطقة وعلى العالم بأسره، ما عدى ما تم لاحقاً من استخدام المضيق في الخلاف على ملفها النووي. وبذلك فإنّ العامل المحلّي لظهور أزمة المضيق قد إنتهى.

1. التّعيمي، م. س، ص 147.

المطلب الثاني

تعامل الدول الإقليمية

إنشغلت الدول الإقليمية بأزمة المضيق وبحثت جامدة عن كيفية تجاوزها أو حتّى التعامل معها، وقد إنثفت على أنّ التهديدات مصدرها محليّ وخارجي، لذلك حرصت على إبقاء الملاحة والمرور بالمضيق آامين دون صعوبات قد تؤثر على إقتصادياتها، فكان تحرك بعضها في مجموعات وتكتلات أمنيّة كما كان بالنسبة إلى الدول المنضوية تحت لواء مجلس التعاون.

أمّا العراق فقد كان تعامله مع الأزمة منفرداً، وقد ظهر أمام كليهما خطورة بعض الحوادث الداخليّة ولاح أمامها خطر بعض القوى الأجنبية، وأجمعا على أنّ الأخطار الداخليّة لا تقلّ خطورة عن التهديدات الأجنبية.

الفقرة الأولى

مواقف دول مجلس التعاون

عُيّنت دول مجلس التعاون بشأن مضيق هرمز وطبيعة الملاحة به خاصّةً بعد إندلاع أحداث محلية أثّرت على المرور بالمضيق، تمثّلت في قيام الثورة الإيرانيّة والمواجهة العسكريّة بين العراق وإيران. فقد إعتبرت أنّ تلك الأحداث لا تقف أخطارها عند حدود البلدين بل تتعدّاهما إلى دول المنطقة بأسرها. وهذا ما يفسّر دعوتهما إلى وقف النيران المشتعلة بين الجارتين.

كما إرتأت في أفكار الثورة الإيرانيّة خطراً لا يقلّ عن خطر الحروب والمعارك، فرغم أنّ دول الخليج كانت تشجّع التيّار الإسلامي للوقوف ضدّ التيّارات اليساريّة، لكنّها وجدت أنّ ذلك التيّار تحوّل نتيجة للثورة الإيرانيّة إلى حركة يخشى منها⁽¹⁾.

ووجدت دول المجلس في مجريات الأحداث الدوليّة وما جلبته من تأثيرات على المضيق والملاحة به، خطورة لا تقلّ عن خطورة الأحداث المحليّة. فالغزو السوفييتي لأفغانستان، وتحوّل منطقة الخليج والمضيق إلى بؤرة التنافس الدولي من أجل السيطرة عليهما، جعلها تهتمّ أكثر بالبحث عن وسيلة لإبعاد الملاحة بالمضيق - ما أمكن - عن تأثيرات ذلك التنافس. إلّا أنّه مع ذلك رأت أنّه لا أحد يضمن توقف المدّ الشيوعي نحو أراضيها، وزادها تيقنّاً من هذا الأمر القرب الجغرافي لأفغانستان المجتاحة من قبل السوفييت. فالتقدّم السوفييتي يشكّل

1. قاسم، م. س، ص 9.

التعامل مع الأزمة

تهديداً رئيسياً خارجياً⁽¹⁾ يدفع دول المجلس إلى تحصين نظمها ودولها من مخاطره وتوسّعاته.

كان لابدّ، والحال كذلك، أن تتحرّك دول مجلس التعاون للتعامل مع الأزمة كواقع لابدّ من مواجهته قصد تجاوزه أو التّقليل من آثاره السلبية على الملاحه بالمضيق وسلامة دولها.

فكان تحرّكها على مستويات متعدّدة، إذ تكتّلت في منظومة إقليمية أي مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة عام 1981 لضمان التعاون فيما بينها. إضافةً إلى ذلك التحرك وقع تشكيل قوّة (درع الجزيرة) كخطوة عمليّة في مجال الإستراتيجيّة الدفاعيّة فيما بينها⁽²⁾، ومن خلال هذه القوّة تمّ إنشاء ما أطلق عليه بالإنداز المبكر ومشروع الإتصالات المؤمّنة بهدف ربط الأعضاء بشبكة راداريّة موحّدة والتبادل المعلوماتي فيما بين أجهزتها الدفاعيّة.

وفي خطوة إقتصاديّة وأمنيّة في نفس الوقت، سعت تلك الدول إلى إيجاد بديل عن مضيق هرمز في حال تعطلّ الملاحه به بغاية ضمان تدفّق النفط والصّادرات والواردات من المنطقة وإليها⁽³⁾.

ولمواجهة التحدّيات التي ظهرت بقيام الثورة الإيرانيّة وإندلاع الحرب العراقيّة الإيرانيّة، فإنّ دول مجلس التعاون عملت على إبعاد مضيق هرمز من اتّخاذه كورقة ضغط يستخدم ضدها من قبل إيران أو من أيّة جهة أخرى قد تتسبّب في إعاقه الملاحه والمرور به، وذلك عن طريق الربط بين إستقرار المنطقة الإقتصادي والسياسي وسلامة المضيق والملاحه به، إذ يمثل هذا الممرّ المائي

1. مجموعة مؤلّفين، أمن الخليج في القرن 21، م. س، ص 282.

2. انظر كمال الأسطل، م. س، ص 91. وكذلك : إدريس، م. س. ص 43.

3. انظر البدائل المحليّة من الفصل الأول من الجزء الثّاني من هذه الدّراسة.

بالنسبة إلى تلك الدول منفذاً إلى العالم الخارجي. فالتأثير متبادل في النفع والضرر بين أمن المنطقة وأمن المضيق وإستقراره⁽¹⁾.

ونظرت دول المجلس إلى السيطرة السوفييتية على أفغانستان على أنها خطوة تهددها، لذلك نظرت إلى قضية الأمن في المضيق والمنطقة على أنها قضية قيم روحية ضدّ التسلّل الشيوعي⁽²⁾. وشاركت بعضها كالمملكة العربية السعودية فيما أطلق عليه بالتحالف ضدّ الشيوعية مع الولايات المتحدة الأمريكية وباكستان وبقية الدول الأخرى. وزادت تعاونها مع الولايات المتحدة وقدمت لها التسهيلات العسكرية.

إنّ تعامل دول المجلس مع الأزمة في المنطقة والمضيق على الأصعدة السياسية والعسكرية والاقتصادية ينبع من مفهوم خاصّ بها للأمن وكيفية تحقيقه. إذ يُعتبر مضيق هرمز ممرّاً مائتاً دولياً ومن حقّ جميع دول المجلس ودول العالم ممارسة الملاحة به دون عائق، بيد أنّ ضمان ذلك الحقّ وتلك الحرية لا يتحقّقان إلّا بتضامن من دول الخليج ومقاومتها الجماعية لكلّ ما من شأنه أن يهدّد الملاحة به. وهي إذ تفكّر بأمن المضيق وسلامة العبور به تفكّر في الآن ذاته في إبعاد المنطقة عن مصادر الصراع والإضطراب⁽³⁾. ولا يمكن أن يتحقّق ذلك إلّا إذا آمنت جميع الدول أنّ مسؤولية أمن المضيق هي من مشمولات الدول المطلّة عليه لا غير⁽⁴⁾.

1. صدقة، مضيق هرمز طبيعة الإستراتيجية والإقليمية، م. س، ص 60.

2. قاسم، م. س، ص 11.

3. طويرش، م. س، ص 123.

4. انظر: البيانات الختامية للمجلس الأعلى لمجلس التعاون حول الحرب العراقية - الإيرانية، في: الأمانة العامة لمجلس التعاون، مجلس التعاون عشرون عاماً من الإنجاز، الرياض، 2001، ص 56 - 62.

الفقرة الثانية

موقف الدول الأخرى

لقد تأثرت دول كثيرة بأزمة مضيق هرمز، وكان لها تعامل معها يختلف من دولة إلى أخرى، إذ لحقت آثار الأزمة باكستان والهند وإسرائيل ومصر واليمن الجنوبي وأثيوبيا، فتفاعلت معها تفاعلاً مختلفاً ومتنوعاً. لكننا لن نتطرق إلى تعامل تلك الدول بل سنقصر حديثنا على العراق وتعاملها مع أزمة الملاحة والمرور بالمضيق، لأنّ العراق قوّة رئيسيّة في المنطقة وله دور ورؤية خصوصيتان فيما يتعلّق بأمن مضيق هرمز وسلامته، إذ أنّه منفذه الوحيد ويعنيه أن يبقى ذلك المنفذ الحيوي مفتوحاً أمام تجارته الدوليّة.

لقد زاد اهتمام العراق بالملاحة بمضيق هرمز مع اشتداد الحرب بينه وبين إيران، في ضوء توقّف تصدير النفط العراقي والتجارة البحريّة عبر المضيق، ووازي ذلك إيقاف سورية لتصدير شحنات النفط العراقيّة عبر أراضيها. لذلك بحث العراق جاداً على سبل أخرى لمواصلة تصدير نفطه عبر تركيا والمملكة الأردنيّة الهاشميّة والسعوديّة، بيد أنّه بمحاولة منع إيران من استخدام المضيق في تجارتها الخارجيّة من خلال توجيه الضربات الجويّة إلى الموانئ العائمة في جزر (لاراك) و(سري) عند مضيق هرمز، قد كان عنصراً مساهماً في تعطيل الملاحة وفي تقييد حريّة السفن والناقلات عبر المضيق⁽¹⁾.

1. السّلاميّ، م. س، ص 176.

ورغم ضلوع العراق في مسببات تعطيل الملاحة عبر مضيق هرمز فإنه قد عرض بدوره موقفه في شأن كَيْفِيَّة تحقيق الأمن بالمنطقة، وكان موقفه مرهوناً بمنظوره السياسي والأيديولوجي، إذ يرى العراق أنَّ أمن الخليج والمضيق جزء من الأمن القومي العربي ورغم خصوصيات دول الخليج فإنها تندرج ضمن أمة أكبر هي الأمة العربية، وقد تجذرت هذه النظرة القومية للعراق بإنسحاب الإحتلال البريطاني من المنطقة وإحتلال إيران للجزر الإماراتية الثلاث، وتوضّحت أكثر عام 1980 مع (الإعلان القومي)⁽¹⁾ حيث ورد في البند الخامس منه «إلتزام جميع الدول العربية بحرية الملاحة في المضائق الموجودة في المنطقة العربية خصوصاً مضيق هرمز وإبقائه مفتوحاً أمام الملاحة الدولية»⁽²⁾.

لا يخفى أنَّ من بين أهداف العراق بالمنطقة - حسب منظوره - صدّ الأطماع الإيرانية والحدّ من رغبتها التوسّعية في المنطقة، إضافةً إلى الوقوف في وجه السيطرة الأجنبية على الخليج العربي⁽³⁾، الذي كان دائماً محور تنافس وصراع دولي.

وقد أراد العراق أن يتمّ التنسيق الجماعي مع إيران بشأن أمن المنطقة بحيث لا يتجاوز ضمان حركة الملاحة الدولية في الخليج بموجب المواثيق الدولية⁽⁴⁾.

لقد عبّر العراق عن رغبته في تحقيق أمن المنطقة بموجب التعاون الجماعي بين الدول المتجاورة حتّى تبقى الملاحة بالمضيق بعيدة عن كلّ العوائق فكان يرى في التهديدات الإيرانية سبباً في تقليص تلك الحرية فكانت إحدى مبررات

1. د. جواد، د. العمار، م. س، ص 33.

2. طويرش، م. س، ص 177.

3. مراد، م. س، ص 108.

4. المرجع السابق، ص 110.

التعامل مع الأزمة

إندلاع الحرب بين العراق وإيران رغبة العراق في تأمين سلامة المرور والإبحار بالمضيق ولن يتحقق ذلك إلاّ بإنحسار المدّ الإيراني داخل الحدود الوطنيّة لها، 1980، ولكن رغم تلك الرغبة العراقيّة إلاّ أنّ سياساته وبالذات خلال الحرب العراقيّة الإيرانيّة كانت سبباً في الأزمة التي لحقت بالمضيق.

المبحث الثاني

التعامل الدولي

لقد كان مضيق هرمز ميداناً للصراع الدولي بين القوتين بسبب أهميته بالنسبة إلى كليهما. فهو للولايات المتحدة الأمريكية مجال حيوي لتدفق نفط الخليج نحو البلدان الرأسمالية، وهو للإتحاد السوفييتي مجال أمني. وهذا ما جعل العلاقة بينهما تتسم بالصراع والتنافس. فسيطرة المعسكر الشرقي على المضيق والخليج لا تعني إنقطاع النفط عن الغرب فحسب بل كذلك مطاردة الإنتماء الأيديولوجي للنظام الرأسمالي. كما أنّ سيطرة المعسكر الغربي عليها لا تعني إنضواء دول المنطقة تحت راية الرأسمالية فحسب بل كذلك تهديد الإتحاد السوفييتي وزعزعة أمنه.

هذه العلاقة المبنية على التنافس والتحدّي صاحبها جو التوتر والإضطراب وصبغ حركة الملاحة والعبور بمضيق هرمز وبمنطقة الخليج العربي عموماً لأنّ الصراع هدفه بسط السيطرة عليها وحرمان الخصم ممّا يمكن الإستفادة منه. وقد ساهمت كثير من الدول في العالم بهذا التنافس، ولكن سنقتصر حديثنا على دولتين هما الإتحاد السوفييتي والولايات المتحدة الأمريكية.

المطلب الأول

الإستراتيجية السوفيتية تجاه مضيق هرمز

إنَّ الاهتمام السوفيتي بمضيق هرمز والخليج العربي عموماً ليس أمراً مستحدثاً بل إنَّه قديم يرجع إلى حلم القياصرة في الوصول إلى مياه المنطقة ومدَّ النفوذ بها ومزاحمة أيَّة سلطة أخرى أجنبيَّة وأخذ الإنشغال بكيفيَّة تحقيق ذلك الحلم وتنفيذ ذلك المشروع عبر مراحل متعدّدة ووفق سياسات مرسومة.

ولقد تزايد هذا الإهتمام بعد ظهور الأحلاف العسكريَّة في المنطقة (حلف بغداد)⁽¹⁾ وتقوية النفوذ الغربي الأمريكي في عدَّة بلدان خليجيَّة بجعلها تدين بالنظام الغربي من خلال تلك التحالفات المتَّفِق عليها مع الولايات المتَّحدة الأمريكيَّة والغرب.

ولا شكَّ أنَّ الإتحاد السوفيتي كان متسبباً هاماً في إشتداد أزمة الملاحة والعبور بمضيق هرمز بخطواته العسكريَّة التي إتخذتها في مواطن عديدة داخل المنطقة وخارجها، فكان تدخُّله في أفغانستان قادحاً مهماً لإشتعال فتيل الأزمة إذ جعل من منطقة متاخمة للخليج والمضيق ميداناً لجيوشه وقوّاته وأوقد المخاوف من إمكانيَّة التقدُّم السوفيتي شيئاً فشيئاً نحو مداخل الخليج العربي، ولا شيء يبدّد تلك المخاوف. والحال أنَّ أفغانستان المجتاحة من قِبَل القوَّات الروسيَّة على بعد (500 كلم) من مضيق هرمز، ولا درع يحمي المنطقة عملياً من الإجتياح السوفيتي.

1. مركز دراسات الخليج بجامعة البصرة، الأطماع العالميَّة في الخليج، السلسلة الخاصَّة 6، 1981، ص 141.

ولم يكن الأسطول المركّز على بعد مسافة قريبة من مياه المضيق بل حتّى وسطه⁽¹⁾ مجرد إجراء سوفيتي شكلي، فتمركز تلك القواعد البحريّة وذلك الأسطول البحري قد طبع المنطقة بطابع الحرب وصبح المرور بمضيق هرمز بطابع عدم الإستقرار إن لم نقل قد صبغها بملمح قلق فقد تندلع المعارك في أيّة لحظة، ولا تدبير يمكن أن يهدئ سطوتها.

ولا تقلّ سياسة الإتحاد السوفيتي المتوحّاة في منطقة الخليج العربي أهميّة من حيث مساهمتها في تأزيم الوضع بتلك البقعة من العالم فحلفاء السوفييت قد تعدّدوا (في اليمن الجنوبي، في أفغانستان) خاصّة في ظلّ إثارة العداء للمعسكر الغربي وللولايات المتّحدة الأمريكيّة بالخصوص، وقد يوّلّد هذا العداء للمصالح الغربيّة تهديداً خطراً، ولا شك أنّ أيّ تهديد متوقّع لتلك المصالح والأهداف قد يواجهه بتدابير خطيرة متوقّعة تؤثر سلباً على أمن المنطقة وإستقرار الملاحه بالمضيق.

لئن حقّقت هذه المراحل السوفيتية مكاسب لفائدة السوفييت وغيرت موازين القوى بين المعسكرين الشرقي والغربي فإنّها قد كانت مساهمة في توليد أزمة المضيق وطبعت الملاحه الدوليّة به بطابع التوتر والإضطراب بيد أنّ تلك المكاسب لم تدم طويلاً لصالح الإتحاد السوفيتي فقد بدأ المدّ السوفيتي يتقهقر شيئاً فشيئاً وإنقلبت الأوضاع لفائدة الولايات المتّحدة الأمريكيّة والغرب من خلال عدّة حوادث مختلفة إنتهت بخروج القوّات السوفيتية من أفغانستان وبتراجع الحلفاء للأيديولوجيا الإشتراكية في بلدان كان قد تركّزت بها مثل اليمن الجنوبي، وأثيوبيا.

1. Graz, ibid, P. 80.

الفقرة الأولى

سياسته تجاه المضيق والمنطقة

لقد إتبع الإتحاد السوفييتي سياسة إتخذت سبيلين يراهما كفيلين بتجاوز أزمة مضيق هرمز أو على الأقلّ تنيحان له التعامل معها وفق أهداف مرسومة تحدّد علاقته بدول المنطقة وبدول العالم ككلّ وهذان السبيلان متكاملان أحدهما يترك للإتحاد السوفييتي أن ينشط في المنطقة عسكرياً وثانيهما أن يمارس فيه أنشطته الدبلوماسية عساه بذلك يحقّق أهدافه في تلك النقطة من العالم.

تلك الأهداف التي يرمي الإتحاد السوفييتي إلى تحقيقها لا يمكن أن تصبح واقعاً بدون وسائل تخرجه من حيّز الحلم إلى نطاق الحقيقة، لذلك دعا إلى تشكيل قوّة دولية لحماية الملاحة في الخليج والمضيق⁽¹⁾ تتولّى مهمّة تأمين سلامة السفن التجاريّة في المياه الدوليّة لتصل إلى جميع الموانئ في جميع دول الخليج العربي.

وعاضد تلك الدّعوة بإنشاء قوّة دولية لحماية الملاحة بمضيق هرمز مبدأ

1. طويرش، م. س، ص. 99. تضمّن مشروع السوفييت ما يلي :

- 1 - مهمّة هذه القوّة تتمثّل في تأمين سلامة السفن الدولية إلى جميع دول الخليج.
- 2 - تضمّن هذه القوّة سفناً حربيّة من الدول المعنية.
- 3 - يكون عددها كافياً لتنفيذ مهمّتها.
- 4 - تحدّد نوعيّة السفن الحربيّة التابعة للقوّة لتناسب مع مهمّتها.
- 5 - تدفع نفقاتها من قبل الدول المشاركة ومن قبل الجهات المستفيدة بما فيها شركات التأمين.

سوفييتي يتمثل في مبادرة (برجينيف) عام 1980، تضمّن في بند من بنوده ضرورة إحترام حقّ السيادة لدول هذه المنطقة على مواردها الطبيعيّة وعدم خلق أيّة عقبات أو أخطار على التبادل التجاري الطبيعي وعلى إستخدام الطرق البحريّة التي تربط دول هذه المنطقة بدول العالم الأخرى⁽¹⁾.

ولئن حاول الإتحاد السوفييتي - حسب زعمه - احترام حقّ السيادة الوطنيّة لدول المنطقة على مواردها الطبيعيّة والبقاء بمنأى عن صراعات دولها كما كان في الحرب العراقيّة - الإيرانيّة، فإنّه قد ساعد السفن الكويتيّة على العبور بسلام في مياه المضيق فسجّل (خمس) سفن في الإتحاد السوفييتي في خطوة منه لإيجاد موطن قدم في المضيق والمنطقة.

ولم يهمل الإتحاد السوفييتي العمل الدبلوماسي فأتّخذ بدوره مساعداً له ومحدداً لعلاقته بدول المنطقة ويرى أنّ تلك العلاقة كافلة بضمان حرية الملاحة وسلامة السفن بمضيق هرمز. لذلك شرعت الدبلوماسية السوفييتيّة في النشاط، وأقيمت علاقات دبلوماسية مع سلطنة عمان والإمارات العربيّة المتّحدة عام (1985) وقطر عام (1988).

1. أعلن الرئيس السوفييتي (برجينيف) المبادرة أمام البرلمان الهندي في 10 ديسمبر 1980، وهي تتضمّن النقاط التّالية :

- 1 - الإمتناع عن إقامة قواعد عسكريّة في منطقة الخليج.
- 2 - عدم وضع أسلحة نوويّة في المنطقة.
- 3 - عدم إستخدام القوّة أو التهديد بها ضدّ بلدان الخليج وعدم التدخّل في شؤونها الداخليّة.
- 4 - إحترام وضع عدم الانحياز لدول المنطقة.
- 5 - إحترام سيادة دولها وعدم خلق أخطار على مواردها الطبيعيّة وإستخدام الطّرق البحريّة بها.

لمزيد من الإطلاع على مبادرة برجينيف، انظر: العنزي، م. س، ص 139.

الفقرة الثانية

إستراتيجيته الدوليّة

بُنيت هذه الإستراتيجية السوفيتية الدوليّة على التنافس والصراع، الصراع مع أهمّ أقطاب المعسكر الغربي، ونعني به الولايات المتّحدة الأمريكية، رغم أنّه لم يختر منافسه ولا موضوع المنافسة إذ كان التنافس ميسم سياسته الدوليّة وكان المضيق والخليج من أهمّ أهداف الإستراتيجية السوفيتية لممارسة ذاك الصراع في أمل القضاء على المنافس أو تحقيق التكافؤ معه، فأصبح الخليج العربي بممرّه المائي الهام - مضيق هرمز - النقطة المحوريّة في الصراع السوفيتي الأمريكي⁽¹⁾، ولا ننسى أنّ تلك المنطقة قد كان فيها الغرب نشطاً في تدعيم موقعه منذ أيّام ترومان (1947)، ومبدأ أيزنهاور (1957) ومبدأ نيكسون (1969) الذي وجد في منطقة الخليج العربي تطبيقه الأقوى⁽²⁾، لذلك نشط الإتحاد السوفيتي فيها علّه يبلغ الدرجة التي يتكافأ فيها خصمه الرأسمالي، إن لم نقل يطغى عليه.

ولقد رأى الإتحاد السوفيتي أنّ ذلك المطمح الدولي يتحقّق بدوره عبر النشاط العسكري والنشاط الدبلوماسي في الآن نفسه. ولم يكن إحتلاله لأفغانستان بداية مرحلة جديدة إذ واصل في إتّباع ذلك النشاط والحضور العسكري ولكن بطريقة ثانية تمثّلت في تركيزه لأسطوله العسكري في المضيق وحوله وفي مناطق قريبة

1. البشمي، م. س، ص 229.

2. طويرش، م. س، ص 96.

منه، كما حصل على بعض القواعد والتسهيلات العسكرية ببعض الدول القريبة من منطقة الخليج وفي الموانئ القريبة منه⁽¹⁾.

وقد كانت التحركات الدبلوماسية السوفيتية طامحة إلى نفس التواجد العسكري والسياسي الأمريكي بالمنطقة، فلم يكن بدّ من مقاومة التحالف الخليجي - الغربي من الداخل فسعى إلى إثارة العداء الأيديولوجي للولايات المتحدة الرأسمالية⁽²⁾ وليست مناصرة السوفييت لبعض الحركات المحلية التحررية سوى وجه من وجوه الصراع مع الغرب للتقليل من عدد الموالين له في المنطقة، وإذا قلّ عددهم هدّدت المصالح الغربية الإقتصادية والإستراتيجية.

كما كانت المبادرات السوفيتية لتأمين ملاحه آمنة بمضيق هرمز تكريساً لذلك الصراع، فقد كان مشروع (بريجنيف) هادفاً قدر الإمكان إلى الحدّ من السيطرة الأمريكية، إذ يرى أنّ أمن المنطقة من مهام دولها، ولا شك أنّ تلك المقترحات السوفيتية قد إستهدفت بالأساس الردّ بشكل غير مباشر على التواجد الأمريكي المكثّف في المنطقة⁽³⁾.

لقد كانت الإستراتيجية الدولية السوفيتية في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز تستهدف تعويق المبادرات الغربية التي تهدّد أمنه القومي وآمن أنّ كلّ خسارة للآخر هي كسب يضاف إلى مجموعته ورصيده في التنافس العالمي، وإستيقن كذلك أهمية المنطقة بالنسبة إليه وإلى منافسه فإهتمّ بها ضمن مبادراته ومشاريعه ورؤاه، وسواء كانت الغاية من وراء ذلك طرْحاً جديّاً لتحقيق

1. صدقه، مضيق هرمز، طبيعته الإستراتيجية والاقليمية والعالمية، م.س، ص 58.

2. المبارك، م. س، ص 9.

3. د. هلال (علي الدين)، مصر وأمن الخليج، مجلّة المستقبل العربي، بيروت، العدد 62، أبريل 1984، ص 60.

التعامل مع الأزمة

أمن المنطقة وسلامة الملاحة بالمضيق، أو إصطبغت بصبغة التنافس والصراع، إلا أنها قد جعلتها محطّ صراع وتسبق نحو هيمنة القوة الشرقيّة أو نفوذ القوة الغربيّة.

وكان الإتحاد السوفييتي الخاسر في الصراع على المضيق والمنطقة، وقادت هذه الخسارة إلى ما هو أعظم إلى زواله ككيان ودولة. وبهذه الخسارة فإنّ العامل الدولي الذي تسبّب في أزمة الملاحة والمرور بمضيق هرمز زال كما زال قبله السبب المحليّ بإنتهاء الحرب العراقيّة الإيرانيّة.

المطلب الثاني

إستراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية تجاه مضيق هرمز

تتمثل إستراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية تجاه مضيق هرمز في تأمين مصالحها الإقتصادية والأمنية والسياسية كقوة عظمى ترى أنها الأنسب لتحتمي بها دول المنطقة بل العالم بأسره. وقد تضخّم هذا الموقف الأمريكي في ظلّ الصراعات المحليّة والدوليّة على بسط النفوذ على مضيق هرمز كمرّ دولي هام يؤثّر إيجابياً وسلبياً بحسب إستخدامه سواء في دول المنطقة أو العالم بأكمله⁽¹⁾.

وتتأكّد هذه الأهمية في ظلّ إحساس السلطات الأمريكية بإمكانية إستخدام مضيق هرمز وسيلة لتهديد مصالحها النفطية، يقول في هذا الشأن وزير الخارجية الأمريكي الأسبق (هنري كيسنجر): «يجب أن نمنع سجاد الغرب على ركبتيه لتهديد منابع إمداد النفط، وإن لم ندافع عن أنفسنا إزاء هذا التهديد، فسوف يكون ذلك نهاية لكلّ الديمقراطية الصناعية»⁽²⁾.

1. ولم تكن هذه الإستراتيجية وليدة أحداث متأخرة ولكنها قد زرعت بذورها منذ عام 1927م) مع منافسة شركات النفط الأمريكية للشركات البريطانية والهولندية والفرنسية في مناطق إمتيازاتها النفطية والعسكرية. وبدأ برعمها بالظهور مع إعلان بريطانيا في يناير 1968م) عن نيتها في الإنسحاب من شرق السويس في فترة أقصاها عام 1971م)، فعزمت بذلك أمريكا على وضع خطط تكفل لها حماية المصالح الغربية عموماً والأمريكية خصوصاً، فيحلّ «السّلام الأمريكي»، محلّ «السّلام البريطاني».

2. العنزي، م. س، ص 233.

التعامل مع الأزمة

ولقد رسمت تلك الإستراتيجية الأمريكية تحت وطأة الإحساس بخطورة جهات إقليمية ودولية وتأثيرها المباشر العميق على أمن المنطقة وبالتالي على أمن الولايات المتحدة الأمريكية، وقد تنوعت مصادر التهديد تلك حسب الرؤية الغربية إلى تهديدات قد تنجم بسبب عدوان قوة إقليمية ضد دولة منتجة للنفط أو ضد الحقول النفطية الخليجية، وقد يحدث بفعل بعض الحركات الداخلية الثائرة على حكوماتها وخاصةً الراديكالية الأصولية والقومية الثورية اللتين يقلقهما التواجد الغربي الأمريكي في المنطقة، وقد يختل الأمن بسبب عدوان سوفيتي ضد دولة منتجة للنفط أو بتهديد مسارات تدفقه إلى البلدان الصناعية الغربية⁽¹⁾.

يتضح إذن من المفهوم الأمريكي للأمن أنه يركز على إبعاد المنطقة من أية سيطرة إقليمية أو دولية تناهض أو تعادي سيطرة المعسكر الغربي على دول المنطقة وجعل المضيق آمناً حسب مفهوم الأمريكيين الخاص الذي يتلخص همّه الوحيد في تسهيل تدفق النفط نحو العالم الغربي دون عوائق تعطله أو تهديدات تقلقه.

ولتنفيذ تلك الإستراتيجية الأمريكية توّسلت الولايات المتحدة إلى ذلك بإنتهاج سياسة مخصوصة سواء مع دول المنطقة في رؤيتها لتأمين أمن الخليج والمضيق أو مع الدولة العظمى التي توازبها في الرغبة في بسط النفوذ على المنطقة ونقصد بذلك علاقتها مع الإتحاد السوفيتي، ولقد إتبعَت تلك الإستراتيجية السياسية بأخرى عسكرية من شأنها أن تحقّق المصالح الغربية بالتحديد المصالح الأمريكية في الخليج العربي وبمضيق هرمز بالذات.

1. المرجع السابق، ص 233.

الفقرة الأولى

الإستراتيجية السياسية

تتمثل الإستراتيجية السياسية الأمريكية في إعتتماد مجموعة من المبادئ التي إتخذت وفق الأحداث المستجدة في المنطقة وتأثّر بها مضيق هرمز، فالهزّات السياسية في المنطقة بأحداث الثورة الإيرانيّة عام (1979) والغزو السوفييتي لأفغانستان وقيام الحرب العراقيّة قد بلور نظرة الولايات المتّحدة لأمن الخليج والمضيق وفق ما يخدم مصالحها الإقتصاديّة والسياسية والأمنيّة، ولمواجهة السوفييت وحلفائهم في منطقة الخليج التي إعتبرتها الإدارة الأمريكيّة منطقة مغلقة للمصالح الغربيّة⁽¹⁾، وقد إرتكزت الإستراتيجية الأمريكيّة - رغم تغيّر المبادئ المقترحة - على ثوابت تعتبر المعركة الأساسيّة هي ضدّ الإتحاد السوفييتي لذلك عليها أن تدخل معه في صراع قصد إنهاكه وتهزيله.

نتيجة للتطوّرات الإقليميّة والدوليّة التي حدثت في نهاية السبعينات أحسّت الولايات المتّحدة بتهديد لمصالحها في المنطقة، فأعلن الرئيس الأمريكي (كارتر) في يناير 1980 مبدأه المعروف ومفاده أنّ أيّة محاولة للسيطرة على منطقة الخليج من أيّة قوّة خارجيّة سوف يُنظر إليها بإعتبارها هجوماً على المصالح الحيويّة للولايات المتّحدة، وسوف يُردّ عليها بإستخدام كلّ الوسائل بما في ذلك

القوّة العسكريّة⁽²⁾

1. التّعيمي، م. س، ص 56.
2. أعلن كارتر عن مبدأه في 1980/1/23 بمناسبة خطاب حالة الإتحاد.

ارتكز مبدأ كارتير على خمس نقاط رئيسية هي:

1. إنشاء قوة مسلحة جديدة تكون مستعدة للرد فوراً على أي تهديد سوفياتي لمنطقة الخليج.

2. اعتماد سياسة متشددة ضد الاتحاد السوفياتي.

3. العمل على خلق نوع من التعاون بين الدول الحليفة لها في المنطقة.

4. اعتماد سياسة التقارب مع السعودية باعتبارها تمثل الركيزة الأساسية للنظام الأمني في المنطقة بعد سقوط الشاه.

وفي عهد الرئيس الأمريكي ريجن إنطلقت الإستراتيجية الأمريكية إزاء المضيق والخليج على مبدأ (الإجماع الإستراتيجي) وهو نظام أمني من بعض الدول في المنطقة لإحتواء الأطماع السوفيتية على أساس تدعيم قدرات أربع دول رئيسية هي: مصر، إسرائيل، تركيا، باكستان على أن تضم إليها السعودية والأردن⁽¹⁾.

وأعلنت الولايات المتحدة بأن خطر السوفييت يكمن في إمكانية سيطرته على نفط الخليج أو التحكم في الممرات المائية الإستراتيجية، وبالتالي خنق الغرب بمنع تدفق النفط إليه عبر مضيق هرمز أو المضائق الدولية الأخرى في المنطقة⁽²⁾.

وبالإضافة إلى الخطر السوفياتي سعت الولايات المتحدة إلى مكافحة الراديكالية العربية المتمثلة في اليمن الجنوبي والعراق والأصولية الإسلامية في

1. مجموعة مؤلفين، أمن الخليج في ظل النظام الدولي الجديد، م. س، ص 44. وكذلك، مرهون (عبد الجليل)، الخليج في الجيوستراتيجية الأمريكية، مجلة الدفاع الوطني اللبناني، بيروت، العدد 27، فبراير 1999، ص 20.

2. النعيمي، م. س، ص. 84.

إيران. وأُتيحت لها الفرصة في ذلك بقيام الحرب العراقية الإيرانية التي رأت الولايات المتحدة فيها الفرصة في تحطيم قدرات البلدين وذلك بإطالة الحرب بينهما. لقد كان لابدّ لهذه الإستراتيجية الأمريكية من إستراتيجية أخرى تعضدها حتّى تكتمل الأهداف الأمريكية في المنطقة.

الفقرة الثانية

الإستراتيجية العسكرية

على أثر الخطوات التي إتخذها الإتحاد السوفييتي في نهاية السبعينات أحسّ القادة الأمريكيّون بأن بلادهم قد إنزلقت إلى المرتبة الثانية عسكرياً مقارنةً بالإتحاد السوفييتي، وبأنّه لابدّ من إعادة التسلّح قصد ردع السوفييت، وتحقيق تفوّق عسكري، خاصّةً بالوصول إلى الطّرق البحريّة الإستراتيجية⁽¹⁾.

ورأى القادة الأمريكيّون أنّه من الأفضل بناء التفوّق العسكري الأمريكي وتصليح الإختلال الحاصل في ميزان القوى الإستراتيجية مع الإتحاد السوفييتي⁽²⁾.

تمّ في عام 1979 وتطبيقاً لمبدأ كارتر الإعلان عن تشكيل «قوّات التدخل السريع»⁽³⁾ بإعتبارها أداة لردع نيّات الإتحاد السوفييتي، إذ بإحتلاله لأفغانستان يصبح في وضع يمكّنه من فتح ممرّ ينفذ منه إلى مضيق هرمز وعبر التنسيق مع كلّ من اليمن الجنوبي وأثيوبيا يمكنه تحديد النفوذ الغربي في المنطقة⁽⁴⁾.

1. - طويرش. م. س، ص. ص. 82-83، وكذلك:

- العنزي. م. س، ص. 237.

2. مرهون، المفهوم الأمني للنظام الخليجي وعقدة العلاقات العربيّة الإيرانيّة، م. س، ص 57، 59.

3. Rapid Deployment Force (R.D.F)

وجاء الإعلان الرّسمي عنها في 23 ديسمبر 1979، وقد استخدمت لأوّل مرّة في العمليّة الفاشلة التي قامت بها الولايات المتّحدة لمحاولة إنقاذ الرّهائن الأمريكيّين في سفارتها في طهران عام 1979.

4. مرهون، المفهوم الأمني للنظام الخليجي وعقدة العلاقات العربيّة الإيرانيّة، م. س، ص

58 - 59.

وفي بداية عام 1983 تمّ إنشاء القيادة المركزيّة (Central Command) كقيادة مستقلّة عن قيادة الأطلسي والبحر المتوسّط والمحيط الهندي⁽¹⁾. وإعتمدت الولايات المتّحدة مختلف الوسائل بما في ذلك التدخّل العسكري فيها لضمان مصالحها ومصالح حلفائها.

وضعت القوَّات المركزيّة صيغة (3×5) لأمن الخليج تتضمّن ما يلي⁽²⁾:

- نهج ثلاث مستويات لردع العدوان:

1 - تعزيز القدرات الذاتية لدول الخليج.

2 - الدفاع الجماعي الإقليمي.

3 - الدعم الأمريكي للدول الإقليمية.

بالإضافة إلى إستراتيجية من خمس ركائز لمسرح العمليات:

1 - إظهار القوّة.

2 - وجود متقدّم.

3 - مناورات تدريبات مشتركة⁽³⁾.

4 - مساعدات أمنيّة.

5 - الإستعداد للقتال.

1. يطلق على هذه القوّة اختصارا (centcom) وهي القيادة العسكريّة المكلفة بالدّفاع عن المصالح الأمريكيّة في الخليج العربي والقرن الإفريقي، وتشمل جميع الدول الواقعة ما بين أفغانستان ومصر بما فيها كينيا. ومقرّها ولاية فلوريدا، وهي التي كانت مسؤولة عن عمليّة درع الصّحراء وعاصفة الصّحراء في الكويت انظر :

هوليز، م. س، ص 57، وكذلك طويرش م. س، ص 86.

2. هوليز، م. س، ص. 59.

3. لمزيد من التفاصيل عن التعاون العسكري مع دول المنطقة انظر : د. جواد، د. العمّار،

م. س، ص 27-34.

التعامل مع الأزمة

كما حصلت الولايات المتحدة على قواعد وتسهيلات عسكرية في دول المنطقة وقامت بمنح حلفائها مساعدات عسكرية كبيرة وبالذات إسرائيل وباكستان والسعودية.

وخلال السنوات (81 - 85) خصّصت الولايات المتحدة (250) مليون دولار سنوياً لإقامة القواعد والمنشآت في البلدان الواقعة في محيط عمل القيادة المركزية، وبلغ مجموع ما أنفقت على هذه المنشآت في تلك الدول (1.1) بليون دولار للفترة من عام 1980 إلى 1988⁽¹⁾.

وقد صدرت تحذيرات كثيرة من قبل المسؤولين الأمريكيين من أنهم سيتدخلون عسكرياً ضدّ أيّ تهديد موجه للمصالح الأمريكية في مضيق هرمز والمنطقة. فقد صرّح الرئيس (ريغن) «إنّ استخدام طرق الملاحة البحرية الحيوية في الخليج لن يكون خاضعاً لوصاية الإيرانيين، وأنّ هذه الطرق سوف لن تخضع يوماً لسيطرة الإتحاد السوفييتي»⁽²⁾.

وقد كانت الولايات المتحدة تهدف من سياستها تلك تأمين حرية الملاحة وإبعاد الإتحاد السوفييتي عن المضيق والمحافظة على حلفائها في المنطقة، وأكّدت ترابط مصالحها مع مصالحهم. كما أكّدت من أنّها ستدخل عسكرياً إذا وقعت إحدى الإحتمالات التالية⁽³⁾:

1 - غزو سوفييتي للمضيق والخليج.

2 - حظر نفطي عربي.

1. النعيمي، م. س، ص 79.

2. صدقة، مضيق هرمز، طبيعته الإستراتيجية والعالمية، م. س، ص 57.

3. النعيمي، م. س، ص 71.

3 - غزو عراقي للكويت أو السعودية⁽¹⁾.

4 - في حالة قلاقل داخلية في بعض دول المنطقة.

5 - إذا أُغلق مضيق هرمز.

ومن هنا كان التدخل الأمريكي والصدام مع إيران عند محاولة عرقلة المرور بالمضيق، وسجّلت (11) سفينة وناقلة نفط كويتية لحمايتها من الهجمات الإيرانية في المضيق.

لقد حققت الإستراتيجية الأمريكية نجاحاً باهراً فمع حلول عام 1989 إنتهت الحرب العراقية الإيرانية وتقلّص الخوف من الثورة الإيرانية بعد وفاة الإمام الخميني لتنتهي بذلك الأسباب المحلية لازمة الملاحاة والمرور بمضيق هرمز في الفترة التي أشرنا إليها. وبدأ التراجع الدولي للإتحاد السوفييتي بخروجه من أفغانستان وسقوط جدار برلين ودول أوروبا الشرقية لتختفي بدورها الأسباب الدولية للأزمة.

1. وهذا ما ثبت فعلا بعد الإحتلال العراقي للكويت في عام 1990.

الخاتمة

إنَّ المتأمل في مسألة مضيق هرمز وحرية الملاحة به يمكن له أن يلاحظ بشكل سريع ما أنتجه هذا الموقع من تأثير على المستويين المحلي والدولي، وذلك تبعاً للأسباب التي سبق شرحها في الجزء الأول، وهي على مستويين محلي ودولي.

فعلى المستوى المحلي كان لقيام الثورة الإيرانية عام 1979 وسقوط نظام الشاه الذي كان معتمداً عليه من قبل الغرب والولايات المتحدة الأمريكية كحام للمضيق أثر مباشر وكبير لأزمة المضيق، كما كانت الثورة نقطة تحوّل رئيسيّة لتغيير موازين القوى الذي كان سائداً حول المضيق منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، وبتغيير تلك الموازين فإنّ التّنافس حول المضيق بدأ يحتدّ سواء على المستوى المحلي أو على المستوى الدولي. كما أنّ قيام الثورة في إيران كان مقدّمة حوادث عميقة في المنطقة. أهمّ تبعاتها كان قيام الحرب العراقية الإيرانية في سبتمبر 1980، والتي أدخلت المنطقة في متون حرب مدمّرة استمرّت لمُدّة 8 سنوات وتسبّبت في مساوئ كبيرة على المنطقة وخسائر بشريّة وماديّة هائلة. كما كانت سبباً مباشراً هي الأخرى في الأزمة التي عصفت بالمضيق في تلك الفترة.

إنّ ذاكان الحدثان المحليّان بالإضافة إلى الحوادث الأخرى في المنطقة بالإضافة إلى تأثيرهما المباشر في عمليّة الملاحة والمرور في مضيق هرمز كان

سبباً في تأثر العلاقات المحليّة وإشتداد التحزّب في المنطقة وما تبعها من قيام المحاور ممّا أدّى إلى إفساح المجال للتدخل الأجنبي في المنطقة والمضيق، كما أنّ التعرّض للسفن والناقلات وإعاقة الملاحة الطبيعيّة في المضيق أوجد المبرر للقوى الأجنبيّة للتواجد العسكريّ المباشر بحجّة حماية مصالحها والمساعدة في إبقاء المضيق مفتوحاً تطبيقاً للقانون الدولي.

أمّا على المستوى الدولي فإنّ التدخل السوفييتي في أفغانستان عام 1979 نظرت إليه الدول المحليّة في منطقة الخليج والدول الغربيّة على أنّه مقدّمة لإحتلال مضيق هرمز وبأنّه تهديد مباشر لها ولمصالحها الحيويّة، ممّا أدّى بالمضيق ليكون محور الصراع الدولي في تلك الفترة.

إنّ تلك الحوادث سبّبت أزمة للملاحة والمرور في مضيق هرمز وقادت إلى محاولات من قبل الدول المعنية بشأن المرور وعمليّة الإبحار به إلى التّعامل مع تلك الأزمة كلّ منها منطلقاً من رؤى ومعتقدات ومصالح متبنيّة لسياسات تتفق مع غيرها من السياسات أو تختلف حسب توافق هذه المعتقدات أو تحقّق لتلك المصالح. وهذا ما رأيناه في الجزء الثاني.

لقد تضافرت العوامل الداخليّة والدوليّة لتُشكّل وضعاً متأزماً بالمضيق والخليج، يمثّل الصراع فيه أهمّ ميسم وطابع. وسواء إتخذ هذا الصدام مسميّات عدّة كالصراع بين الغرب والشرق أو بين الشمال والجنوب أو بين قوى الإنغلاق والتعصّب وقوى الإنفتاح والتطبيع أو بين العرب وغيرهم من القوميّات فإنّه قد إنضوى تحت سحابة سوداء قسّمت الدول في العالم إلى صديق وعدو وإلى حليف ومناوئ كلّ يتحرّك بحسب مصالحه وألويّاته الأمنيّة والإقتصاديّة والإستراتيجيّة في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز الذي يمثّل منفذه الرئيسي

الخاتمة

نحو العالم الخارجي. لذلك فإنّ الملاحة والمرور بالمضيق لم يكونا في مأمن من تلك الإضطرابات والتقلّبات، إذ أنّ حركة الملاحة عبر مضيق هرمز كانت بمثابة المرآة العاكسة لكلّ ما يطرأ من تغيرات ومن تطوّرات، وكان المضيق صدى يحكي أطوار المواجهات والمصادمات.

إنّ تفاقم الأحداث مختلفة المصدر والأغراض والتي إتخذت من مضيق هرمز مسرحاً لها ومصباً لتبعاتها، قد دفعت الأطراف المحليّة إلى البحث عن طريقة أو عن مخرج يمكنها من التخفيف من وطأة تلك الآثار لتحقيق توازنًا داخلياً وخارجياً، وقد تفاعلت بلدان محليّة كثيرة بمجريات الأحداث، وقد صنّفنا تلك البلدان بحسب قربها الجغرافي من المضيق بإعتبار القرب أدعى إلى الاهتمام والتفكّر إذا ما أُول على أنّه مظهر من مظاهر تجسيد السيادة الوطنيّة على المكان. ولا شك أنّ عمان وإيران من أقرب البلدان إلى مضيق هرمز ومن أدعى الدول إلى الإنشغال بأمره، ولا يقلّ دور البلدان الإقليميّة كالدول المكوّنة لعضويّة مجلس التعاون لدول الخليج العربيّة، وتعامل العراق مع الأزمة أهميّة عن تفاعل البلدان المطلّة على المضيق.

إنّ أزمة الملاحة والمرور بمضيق هرمز التي بدأت في عام 1979 مع قيام الثورة الإيرانيّة، والحرب العراقيّة الإيرانيّة والإحتلال السوفييتي لأفغانستان إنتهت مع إنتهاء تلك المسبّبات في عام 1989.

وبإنهاء الأزمة عاد الأمن وسلامة الملاحة بمضيق هرمز كما كان قبلهما تحت المظلة الأمنيّة الأمريكيّة، ولكن مباشرةً هذه المرّة دون وكيل محليّ، كما كان الشأن سابقاً. وعادت السفن والناقلات العابرة للمضيق والمبحرة به لا تتوجّس

خطراً دائماً وإن كان لا يعدم، وما زال الخوف من الأعمال الإرهابية بالمضيق محتملاً⁽¹⁾.

ويجدر بالذكر أنَّ تلك الأزمة حدثت في فترة صراع دولي وقادت إلى زيادة حدّته، ولكن بإنتهائها فإنَّ الصراع الدولي بشكله السَّابق وهو صراع شرق بقيادة الإتحاد السوفييتي وغرب بزعامة الولايات المتّحدة إنتهى بانتصار محقّق للغرب. إنَّ مضيق هرمز ليس بعيد عن بدايات هذا الصراع⁽²⁾ أو نهايته فقد بدأ الصراع بين المعسكر الشرقي والغربي في إيران - الدولة المطّلة على المضيق - وكان ذلك عام 1941، أمّا نهايته فارتبطت بنهاية الدور السوفييتي في العلاقات الدوليّة عام 1990 على إثر الغزو العراقيّ للكويت وإنفراد الولايات المتّحدة بالزعامة الدوليّة، والحال أنَّ مضيق هرمز هو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت. إنَّ ما نلاحظه من إنفراد الولايات المتّحدة الأمريكيّة بالتصرّف في منطقة الخليج والعالم كانت بذوره ظهرت مع بداية تلك الفترة في عام 1979. وأنَّ آثار تلك الأزمة التي إنتهت منذ عام 1989 مازالت باقية وسوف تستمرّ في المدى المنظور.

-
1. كما حدث للناقلة الفرنسيّة (ليمبورغ) في ميناء المكلا اليمنيّ في 6 أكتوبر 2002، انظر مجلّة الحياة اللندنيّة بتاريخ 2001/10/7 ص 1. وقد وجدت في منزل في المكلا على إثر الهجوم على خرائط لمضيق هرمز ومواقع أخرى راجع في ذلك مجلّة الشّرق الأوسط، لندن بتاريخ 2002/10/30. إضافةً إلى الخطر الإرهابيّ فيوجد خطر آخر وهو الخطر البيئيّ والتلوّث وهو خطر كبير ولكن لا يحسّ أو يهتمّ به أحد سوى الدول القريبة من المضيق وبالأخصّ سلطنة عمان.
 2. انظر الفصل الأول من الجزء الثاني.

الخاتمة

وسوف يبقى مضيق هرمز على درجة كبيرة من الأهمية ما بقى الخليج العربيّ المصدر الرئيسي للطاقة للعالم، ويكفي أن نشير إلى أنّه قدّمت دراسته للكونجرس الأمريكي بخصوص أنسب الإحتمالات، للتدخل العسكري الأمريكي في حال تعطلت إمدادات النفط، وجدت هذه الدراسة أنّ كلّ المتطلّبات لمختلف المقاييس لأيّ خطة للتدخل توجد في منطقة الخليج العربي لكن المعوق الأساسي في تنفيذها يكمن في نقطة الإختناق القائمة في مضيق هرمز⁽¹⁾.

1. رمضان، م. س. ص 119.

المصادر والمراجع

أولا : المراجع العربية

1 - المراجع العامة والكتب

- الأسطل (كمال)، نحو صياغة نظرية الأمن دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، دراسات إستراتيجية 33، 1999.
- الأشعل (عبد الله)، الإطار القانوني والسياسي لمجلس التعاون الخليجي، الرياض 1983.
- آل حامد (محمد أحمد)، أمن الخليج وإنعكاساته على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، سلسلة محاضرات الإمارات 16، 1996.
- آل سعود (خالد بن سلطان بن عبد العزيز)، أمن منطقة الخليج العربي من منظور وطني، أبوظبي، مركز الامارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، سلسلة محاضرات الامارات 18، 1997.
- الأمانة العامة لمجلس التعاون، موجز إنجازات مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الرياض، 1995.
- ابن منظور، لسان العرب، بيروت، لبنان، المجلد الثالث، دار الجيل.
- د. التدمري (أحمد جلال)، الجزر العربية الثلاث دراسة وثائقية، رأس الخيمة، مركز الوثائق بالديوان الاميري، د.ت.
- د. حداد (سليم)، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، بيروت، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، 1994.

المصادر والمراجع

- حسين (ندا حسين)، الأهمية الإستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، بغداد، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، 1980.
- الحموي (ياقوت)، معجم البلدان، طهران، إيران، المجلد الرابع، مكتبة الأسد، 1965.
- الخطيب (محمد سعيد محمد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1975.
- الخوري (إبراهيم)، التدمري (أحمد جلال)، سلطنة هرمز العربية، رأس الخيمة، مركز الدراسات والوثائق بالديوان الأميري، 1999.
- الخوند (مسعود)، الموسوعة التاريخية الجغرافية، بيروت، ج13، 1999.
- د. الراوي (جابر إبراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989.
- د. الركن (محمد عبد الله)، البعد التاريخي والقانوني للخلاف بين دولة الإمارات وإيران حول الجزر الثلاث، العين، جامعة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة الأبحاث 3، 1996.
- د. رمضان(ر.ك)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، ط1، الحقيقة برس، 1988.
- السالمي (نور الدين)، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، مسقط، مكتبة الإستقامة، د.ت.
- د. سرحال (أحمد)، قانون العلاقات الدولية، القاهرة، ط 1، الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1990.
- سلدن (م.) وبردوين (ف.)، السر المعروف، مبدأ نيكسون وكيسنجر في آسيا، ترجمة أحمد طربين ونصير عاروري، بيروت، دار الطليعة، 1974.
- السويدي (جمال سند)، إيران والخليج، البحث عن الإستقرار، أبوظبي، ط1، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 1986.

- د. الضحاك (إدريس)، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 12، سبتمبر 1995.
- طويرش (عبيد)، الصراع حول مضيق هرمز، أبوظبي، ط 1، إتحاد كتاب وأدباء الإمارات، 1990.
- عبد الكريم (عبد الأمير)، الأهمية السياسية والقانونية والإقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، البصرة، مركز دراسات الخليج بجامعة البصرة، 1980.
- د. العبيدلي (أحمد)، الدولة العمانية الأولى، أيام وأحوال، مسقط، دار جريدة عمان للطباعة والنشر، 1999.
- العليان (عبد الله بن علي)، في النهوض العماني الحديث، مسقط، مؤسسة عمان للصحافة والنشر، 2001.
- د. غباش (حسين)، عمان الديمقراطية الإسلامية تقاليد الإمامة والتاريخ السياسي الحديث 1500-1970، ط 1، بيروت، دار الجديد، 1997.
- د. فضة (محمد إبراهيم)، التدخل السوفياتي في أفغانستان، دراسة جيوسياسية وجيوستراتيجية للصراع الدولي في جنوب غرب آسيا، عمان، 1986.
- الفيل (محمد رشيد)، دولة الإمارات العربية المتحدة، ومأزق الإحتلال الإيراني لجزر أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى، أبوظبي، مركز الخليج للكتب، 1999.
- قاسم (جمال زكريا)، مشكلات الأمن في الخليج العربي منذ الإنسحاب البريطاني إلى حرب الخليج الثانية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، سلسلة محاضرات الإمارات 11، 1997.
- الكاظم (لمياء كاظم)، المشروع العماني لأمن الخليج في الدوريات العربية، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، سلسلة 65، 1980.
- لويمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ترجمة الديوان الأميري، الدوحة، د.ت.

المصادر والمراجع

- مجموعة مؤلفين، الخليج العربي، مستقبل الأمن والسياسات البريطانية، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 2000.
- مجموعة مؤلفين، أمن الخليج العربي، في ظل النظام الدولي الجديد، عمان، ط1، مركز دراسات الشرق الأوسط 1997.
- مجموعة مؤلفين، أمن الخليج في القرن الحادي والعشرين، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 1996.
- مجموعة مؤلفين، إيران والخليج البحث عن الإستقرار، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 1995.
- مراد (خليل إلياس)، حرب الخليج وإنعكاساتها على الأمن القومي العربي، بغداد، دار الحرية للطباعة والنشر، 1987.
- مركز البحوث والدراسات، منافذ العراق البحرية، الكويت، ط 3، 2000.
- مركز دراسات الخليج بجامعة البصرة، الأطماع العالمية في الخليج، السلسلة الخاصة 6، 1981.
- د. مقلد (إسماعيل صبري)، أمن الخليج وتحديات الصراع الدولي، الكويت، شركة الربيعان للنشر والتوزيع، 1984.
- د. نافعة (حسن):
- التوجهات الإيرانية الجديدة: الإنعكاسات على العلاقات مع العرب ومع العالم، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 19، أبريل 1998.
- النفط والأمن والصراع الدولي، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 19 أبريل 1998.
- نبيل (مصطفى)، مثلث الخطر، بيروت، دار الكلمة للنشر، ط 2، 1983.
- النعيمي (عبد الرحمن)، الصراع حول الخليج العربي، بيروت، دار الكنوز الأدبية، 1994.

الجُرف القَارِي العُمَانِي

- د. التَّفِيسِي (عبد الله فهد)، مجلس التعاون الخليجي، الإطار السياسي والإستراتيجي، لندن، دار طه للنشر 1982.
- نيبلوك (تيم)، أمن الخليج منذ حرب الخليج الثانية، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 14 أبريل 1996.
- هوليز (ميري)، القوى الأوروبية والدفاع عن دول المجلس، مسقط، المعهد الدبلوماسي العماني، العدد 18 نوفمبر 1997.
- وزارة الإعلام، الطريق إلى المستقبل، التعاون والوحدة في الخليج، مسقط، 1985.
- وزارة الخارجية العمانية، الخارجية الوجه المشرق لعمان، مسقط، 1980.

2 - الوثائق

- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- إتفاقية جنيف لعام 1958م حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.
- البيانات الختامية لدورات المجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية. ابتداءً من 1981 إلى 1988.
- قرارات محكمة العدل الدولية لعامي 1949، 1951.
- قراري مجلس الأمن (540) بتاريخ 31/10/1983 و(552) بتاريخ 01/6/1984.
- مداولات مؤتمر قانون البحار.

3 - الدوريات والصحف والمجلات

- إدريس (محمد السعيد)، دور الأمن والتعاون العسكري في تطوّر مجلس التعاون الخليجي ككيان إقليمي، بيروت، مجلّة المستقبل العربي، العدد 215، يناير 1997.
- تقرير وخلفيات، دار الصياد، بيروت، نوفمبر 1983، الأهمية النفطية والعسكرية لمضيق هرمز.
- التميمي (ضاحي خلفان)، حديث الذكريات وأهمية الإستراتيجيات، جريدة الخليج، الشارقة، بتاريخ 16/09/1999.

المصادر والمراجع

- جريدة البيان دبي، 2002/8/3، وكالة الطاقة الدولية مستعدة لسدّ العجز النفطي
حال مهاجمة العراق، www.albayan.co.ae
- جريدة البيان، دبي، الإمارات، بتاريخ 2002/8/9.
- جريدة البيان، دبي، دولة الإمارات بتاريخ 28/8/1998، الملف السياسي، خلفيات
الصراع الراهن وإحتمالات المستقبل.
- جريدة الحياة، لندن، العدد 14445، 7 أكتوبر 2002م، الصفحة الأولى، تفجير ناقلة
نفط فرنسية يربك باريس وصنعاء.
- جريدة الشرق الأوسط، لندن، العدد 8732، 25 أكتوبر 2002، الصفحة الأولى، العثور
على وصية مهاجمي الناقلة الفرنسية وخرائط ميناء ريسوت العماني ومضيق هرمز
وباب المندب.
- د. جواد (سعد ناجي) د. العمر (منعم صاحي)، الخليج في عالم متغير، القاهرة،
مجلة السياسة الدولية، العدد 125 يوليو، 1996.
- الدعراوي (خضر)، الأهمية الإستراتيجية للممرات البحرية، مجلة إستراتيجيا، العدد
100، يونيو 1990.
- د. الراوي (جابر إبراهيم)، تحديد المجالات البحرية وقواعد قانون البحار المطبقة في
الخليج العربي، الرياض، مجلة التعاون، العدد 2، السنة الأولى، أبريل 1986.
- رايسلر (جوهانس)، أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية والخليج، مجلة شؤون
الأوسط، بيروت، العدد 66، أكتوبر 1997.
- سعيد (قيس)، الأبعاد التاريخية والقانونية والسياسية ومحاولات الحل السلمي للنزاع
العراقي الإيراني، تونس، مجلة دراسات دولية، العدد 24، 3/1987.
- د. الشايجي (عبد الله خليفة)، توازن المثلث الأمني يبرّر التواجد الغربي في المنطقة،
مسقط، مجلة حماة الوطن، العدد 224، فبراير 2000.

- شديد (كمال)، الأمن الخليجي التحديات والتهديدات، مجلة إستراتيجية، بيروت، العدد 109، نوفمبر - ديسمبر 1991.
- د. صدقة (يحي فاضل):
 - دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر إعاقة الملاحة في مضيق هرمز، الكويت، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 56، أكتوبر 1988.
 - مضيق هرمز، طبيعته الإستراتيجية والإقليمية والعالمية، مجلة التعاون، الرياض، العدد 9، السنة الثالثة، يناير 1988.
- د. العنزي (عبد الله)، أمن الخليج العربي، دراسة في الأسباب والمعطيات، الكويت، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 83، ديسمبر 1996.
- د. المبارك (معصومة)، مجلس التعاون وأمن الخليج، مجلّة حماة الوطن، مسقط، العدد 210، ديسمبر 1998.
- مجلة إستراتيجياً، بيروت، العدد 62، أبريل 1973، المضامين العسكرية لمجلس التعاون الخليجي.
- المجالي (راكا)، الصراع حول الخليج العربي، جريدة البيان، دبي، عدد 623، تاريخ 18/11/1984.
- محمد (خليل محمود)، التقارب الإيراني الخليجي والتداعيات على الأمن الخليجي والعربي، مجلة الدفاع المصرية، القاهرة، العدد 137 يوليو 1999.
- المداني (عبد الحميد)، مجلس التعاون لدول الخليج العربية، وإطار التعامل الخليجي في التسعينات، الرياض، مجلّة التعاون، العدد 22 يونيو 1991.
- مرهون (عبد الجليل):
 - الخليج في الجيوسراتيجية الأمريكية، مجلّة الدّفاع الوطني اللّبناني، بيروت، العدد 27، فبراير 1999.

المصادر والمراجع

- مفهوم الأمن للنظام الخليجي وعقدة العلاقات العربية الإيرانية، مجلة شؤون الأوسط، بيروت، العدد 5 مارس 1996.
- د. معزون (جمال الدين)، الحرب العراقية الإيرانية، تطورها نتائجها وآفاقها، مجلة دراسات دولية، تونس، العدد 24، 3/1987.
- د. هادي (رياض عزيز)، الأبعاد السياسية العربية والدولية للحرب العراقية الإيرانية، مجلة دراسات دولية، تونس، العدد 24، 3/1987.
- د. هندي (إحسان)، مضيق هرمز والقانون الدولي، جريدة البيان، دبي، العدد 682، بتاريخ 85/1/7.
- الياسين (أنور)، إيران، تراث الروح ونسائم الانفتاح، مجلة العربي، الكويت، العدد 477، 1/8/1988.
- 4 - المذكرات والأطروحات
- أبوعلي (سعيد)، أزمة الخليج، التدويل والإدارة الدولية، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تونس 2، 1995.
- البادي (حميد)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة في منطقة الشرق (المحيط الهندي)، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة تونس الأولى، 2002.
- الشريدة (عبد المهدي)، مجلس التعاون لدول الخليج العربية أطروحة دكتوراه دولة في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تونس 3، 1993.
- مجموعة مؤلفين، تاريخ مسند ومضيق هرمز الحيوي، مسقط، بحث مقدم للمعهد الدبلوماسي العماني، مارس 2000.

ثانياً : مراجع أخرى

- رخيوط (عبد العالم بن مستهيل)، أهمية مضيق هرمز في الملاحة الدولية ومساهمة السلطنة في ضمان حرية الملاحة، بحث مقدّم في ندوة وزارة التراث القومي والثقافة بسلطنة عمان، مسقط، أكتوبر 2001.
- سعادة السفير محمود محمدي سفير الجمهورية الإسلامية الإيرانية لدى الجمهورية التونسية خلال الفترة من مارس 1999 م إلى 31 أكتوبر 2002.

- <http://www.icj.org>
- <http://www.imo.org>
- http://www.un.org.depts/los/convention_declarations.htm# oman
- <http://web4.infatrac.galegroupe.com>
- <http://www.un.org>
- <http://www.albayan.co.ae>

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

- Bodansky (Yossef), the great game for oil, Defence Foreign Affairs Strategic Policy, U.S.A June- July 2000.
- Chehab (Moufid), le rôle de la cour Internationale de Justice dans l'interprétation et la création des règles du Droit Internationale Université de Paris et des Sciences Economiques, 1963,
- Dagobert (Britto), Sheskinki (Eytan) , Alternatives to the strait of Hormuz, U.S.A, the Energy Journal, No2, vol 09, April 1998.
- El Bassi Anouar, Le conflit Irako - Iranien De quelques applications du Droit des Gens, Faculté de Droit et des Sciences Politiques Université de

المصادر والمراجع

Tunis II, Mémoire pour l'obtention d'un Diplôme d'études approfondies en Droit, 1989

- Elian (George), the int.court of justices, Netherland, sijthoff Inter. publishing Company, 1977.

- Fielding (Louis. E.), maritime Interception, USA Centerpiece of Economic Sanctions in the New World Order, Louisiana Law Review March 1993.

- Graz (Liesl), les Omanis, nouveaux gardiens du Golfe, Paris, Albin Michel, 1981.

- Koh (Kheng lian), straits in int. navigation: contemporary issues, U.S.A, Ocean Publication, 1982.

- Kravitz (Lee), you decide the U.S response to a crisis (hypothetic U.S intervention in Iranian Iraqi conflict), International Information Programs U.S Department of State, Feb 23, 1987.

- Limam (Adnan), Islam et Droit Int. Humanitaire, le cas de la guene Iran- Iraq, Tunis, Memaire pour le Diplôme d'Etudes Approfondies en Droit Puplic Int., faculte de Droit et des sciences politiques 1987- 1988.

- MacDonald (Charles.G.), Iran, Saudi Arabian, and the law of the sea, London, Green world Press.

- Moore (John Norton), The Regime of straits and the third united Nations conference on the low of the sea, the American Journal International Low, USA, Jan, 1980.

- Nordeen (Lan) and Brown (Larry) , in Peril on the sea, J.ED, The

Journal of Electronic Defense, U.S.A, January 2002

- Rakhyoot (Abdul Alim), Freedom of passage for Arabian Gulf oil is of Vital Important to the World Economy Omans Role and Contribution 1986.
- The American Journal International Law, U.S.A, April, 1989, the downing of Irian Air Flight 655.
- UN, Basic facts about the UN, New York, 2000.

الفهرس

5	مقدّمة الطبعة الثانية
9	المقدمة
25	المبحث التمهيدي: النظام القانوني الذي يحكم المرور بالمضيق
39	الجزء الأول: أسباب الأزمة
40	تمهيد
43	الفصل الأول: الأسباب المحليّة
44	تمهيد
46	المبحث الأول: قيام الثورة الإيرانيّة
46	المطلب الأولى: وضعيّة ما قبل الثورة
55	المطلب الثاني: وضعيّة ما بعد الثورة
63	المبحث الثاني: الحرب العراقيّة - الإيرانيّة
66	المطلب الأول: الموقف العراقي
71	المطلب الثاني: الموقف الإيراني
79	الفصل الثاني: الأسباب الدوليّة
80	تمهيد

82	المبحث الأول: التدخّل السوفييتي في أفغانستان
84	المطلب الأول: الأسباب
90	المطلب الثاني: النتائج
97	المبحث الثاني: إنتقال محور الصراع الدولي إلى مضيق هرمز
99	المطلب الأول: على المستوى المحلي
106	المطلب الثاني: على المستوى الدولي
113	الجزء الثاني: آثار الأزمة
114	تمهيد
117	الفصل الأول: الآثار المترتبة على المضيق
118	تمهيد
119	المبحث الأول: الآثار المباشرة
120	المطلب الأول: التأثيرات الفعلية
126	المطلب الثاني: المخاوف على الملاحة بالمضيق
132	المبحث الثاني: الآثار غير المباشرة
133	المطلب الأول: الآثار المحلية
139	المطلب الثاني: الآثار الدولية
149	الفصل الثاني: التعامل مع الأزمة
150	تمهيد

المبحث الأول: التعامل المحلي	151
المطلب الأول تعامل الدول المطلّة على المضيق	153
المطلب الثاني: تعامل الدول الإقليمية	161
المبحث الثاني: التعامل الدولي	168
المطلب الأول: الإستراتيجية السوفيتيّة تجاه مضيق هرمز	169
المطلب الثاني: إستراتيجية الولايات المتّحدة الأمريكيّة تجاه مضيق هرمز	176
الخاتمة	185
المصادر والمراجع	190
أولا : المراجع العربية	190
ثانيا: مراجع أخرى	198
ثالثاً: المراجع الأجنبية	198
الفهرس	201

إنّ السيّادة مفهوم يتعلق بالمجالات البحرية بنفس أهمية تعلّقه بالإقليم البرّي للدولة الوطنية. وسيّادة الدولة على البحر تتنازعها لا فقط تقسيمات تلك المجالات البحرية، وإنما تتنازعها أحيانا دول فيما بينها وأحيانا دول مع منظمات دولية. وتعتبر دراسة قانون البحار في عمان ، وبالأخص دراسة المجالات البحرية، مخرجا جيدا لدراسة تجاذبات السيادة بين مدّ وجزر في اطار القانون الدولي للبحار، وهو ما حاولت هذه الدراسة القيام به.

الدراسات العلمية :

- تباينت بين العلوم السياسية، والقانون الدولي للبحار، والإقتصاد، والدبلوماسية. ارتحل خلالها للدراسة في العديد من الجامعات منها: جامعة الإمارات بالعين، جامعة الملك سعود بالرياض ، جامعة أكسفورد بالمملكة المتحدة، جامعة المنار بنونس.
- انتسب للعديد من الدورات التدريبية وحلقات العمل في عدة دول منها: معهد الدراسات الدبلوماسية السعودي، المعهد الألماني لدراسات التنمية ببرلين.
- كلية الدفاع بوزارة الدفاع الأمريكية بواشنطن.
- الحياة العملية:
- عمل بالسلك الدبلوماسي العماني وتنقل بين عدة سفارات، وترقى في المناصب حتى تولى رئاسة دائرة الوزير وكلف بأعمال وكيل وزارة الخارجية للشؤون الدبلوماسية.
- عمل سفيراً لسلطنة عمان لدى كل من: تونس، وليبيا، ومصر، والمندوب الدائم لدى جامعة الدول العربية.
- عضوا بمجلس الدولة بسلطنة عمان
- * رئيسا للهيئة الاستشارية للمجلس الأعلى لمجلس التعاون.

العمل الأكاديمي:

- حاضر في المعهد الدبلوماسي العماني، كلية الدفاع الوطني، كلية القيادة والأركان بسلطنة عمان، أكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، المعهد المصري للشؤون الخارجية، جامعة السلطان قابوس، جامعة صحار.



الدكتور علي بن أحمد العيساني