Strait of Hormuz :The Geopolitical Situation and Regional Struggle " Political Study "

Dr. Salma Adnan Mohammed
Center for Arab Gulf Studies
University of Basrah

Abstract

Owing to its geopolitical significance for Arab Gulf states, the strait of Hormuz still represents an international concern . Marine security is so important in this strait as long as there is international demand for Gulf oil an one hand, and since the goods and weapons that come from international markets to Arab Gulf states pass through this strait ,on the other . This concern is shown through the intensive military and political existence of major states in the area and it is possible to close the strait of Hormuz easily in case of direct struggle among these states , in addition to the direct continuous threatens of Iran to close it.

مضيق هرمز
الوضع الجيوبولتيكي والصراعات الاقليمية
" دراسة سياسية"

م.د سلمى عدنان محمد
مركز دراسات الخليج العربي /جامعة البصرة

الملخص :

من خلال البعد الجيوستراتيجي لمضيق هرمز وأهميته لدول الخليج العربي بقي المضيق رهناً استراتيجياً بين الدول الكبرى . وسيبقى الاهتمام الدولي بأمن وسلامة الملاحة في المضيق مستمراً مادام الطلب العالمي على نفط الخليج مستمراً وبدون أي تناقص مقابل ذلك لن يتضاءل طلب دول الخليج العربية للبضائع والأسلحة من الأسواق العالمية عبر هذا المضيق ، لكونه بوابة الخليج العربي . وقد تترجم هذا الاهتمام الدولي بتكثيف تواجد الدول الكبرى ، العسكري والسياسي فيه ، كما انه من الممكن غلقه وبسهولة في حالة تصعيد الصراع المباشر بين تلك الدول . الى جانب التهديدات الإيرانية المستمرة بشأن إغلاق المضيق .

نبذة تاريخية :

يوجد في العالم حوالي (٤٣) مضيقا" مائيا" تجوبها السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة، ومضيق هرمز واحد من اهم الممرات المائية في العالم ونظرا" لموقع المضيق الاستراتيجي لم يستطع الافلات من الاطماع الاستعمارية وصراع الدول الكبرى للسيطرة عليه.

ولقد كانت ايران تسيطر على هذا المضيق قبل الفتح الاسلامي ، ثم استولى عليه العرب عام ١١٠٠م ، ثم استعادته ايران عام ١٢٦٢ م في القرن الثالث عشر الميلادي [١] وفي عام ١٥٠٧م وقع هذا المضيق تحت سيطرة البرتغال [٢] . فقد ابحر في ذلك العام القائد الفونسو دي البوكيرك ليتسلم منصبه الجديد كنائب لملك البرتغال في الهند ، وبعد النجاح الذي حققه البوكيرك في تثبيت الوجود البرتغالي في الهند ، كان من بين النقاط الاساسية التي حددها لتكون قواعد امبراطوريته الجديدة هي جزيرة هرمز ، وكمحاولة منه لانهاء التفوق الملاحي والتجاري من البحار الشرقية ، يكون من خلال سيطرته على هرمز للسيطرة على منافذ الخليج العربي[٣] .

ووضع البوكيرك خطته لتوسيع ذلك النفوذ واعلن الحرب على مملكة هرمز عام ١٥٠٧م حتـــى تمكن من السيطرة عليها ، واجبـــر حاكمها على التسليم وان يصبح تابعا" لملك البرتغال ، وان يدفـــع ضريبة سنويـة ، وان تكون للبضائع البرتغالية مكان الصدارة في بلاده [٤]

واستمرت سيطرة البرتغال على مضيق هرمز حوالي ١٠٠عام ، واستقرت ثقافتهم لفترة طويلة من الزمن ، وكان لها تأثيرها الكبير على سكا نها[٥] ، الا ان المضيق شهد خلال تلك الحقبة تدهورا" في اوضاعه العامة نتيجة لسيطرة البرتغاليين على مقدراته الاقتصادية من دون أي تدخل واضح وملموس من قبل ملوك هرمز [•] . ولكن الشاه عباس الاول وبعد توليه لحكم

١- يحيى حلمي رجب ، الخليج العربي والصراع العربي المعاصر ، مطبوعات دهام موسى ، لندن ،ط١، ١٩٨٨ ، ص٤ او على مركز شبكة الانتونت.

www– alhramain . com txt kotob, 47 , txt/2/3. htm.

٢- حيدر عبد الرضا حسن التميمي ، مملكة هرمز (١٥٠٠م - ١٦٢٢م) ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى كلية الاداب – جامعة البصرة ، ٢٠٠٤م ، ص٣٤؛ د. عبد الله عبد المحسن السلطان ، البحر الاحمر والصراع العربي الاسرائيلي – التنافس بين استراتيجيتين ، سلسلة اطروحات الدكتوراه (٧) ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ط١، بيروت ، اغسطس ، ١٩٨٤، ص .٤٩

٣- محمد عدنان مراد ، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي ، جذوره التاريخية وابعاده ، مراجعة: شهيرة مراد ، تقديم : د. شاكر الفحام ، دار دمشق للطباعة والنشر ، دمشق ، ١٩٨٤ ، ص ١٣٠ ؛ التميمي ، المصدر السابق ، ص ص ٣٤-٣٨ .

٤- مراد ، المصدر السابق ، ص ١٢٩؛ صحيفة البيان ، العدد ٣٨ ، اكتوبر، عام ٢٠٠٠م الامارات العربية المتحدة ، ص ١ او على شبكة الانترنيت www. albayan .co . ae / albayan / Culture 2000/ issue /38/ finel / 1. htm.

٥- صحيفة البيان ، العدد ٣٨ ، المصدر السابق ، ص٢.

• - يبدو ان ملوكها قد استكانوا للسيطرة البرتغالية انذاك خوفا" على كرسي المملكة دون النظر في مصالح رعاياها ، انظر : التميمي ، المصدر السابق ، ص١٠٥.

الدولة الصفوية ، استطاع اعادة هذا المضيق الى السيطرة الفارسية عام ١٦٢١م بمساعدة القوات الانكليزية[١]، بعد اندلاع الحرب بين البرتغاليين من جهة والانكليز من جهة اخرى [٢] . وبذلك تمت السيطرة على المضيق بصورة كاملة بعد طرد القوات البرتغالية وتحرير اجزائه منهم في ٢٣ نيسان عام ١٦٢٢م[٣].

ويبدو انه كان وراء قدو م البرتغاليين للسيطرة على مضيق هرمز هدفين اولهما : هدف التبشير بالمسيحية في الشرق الادنى والهند [٤] ، وثانيهما : هدف تجاري ، فقد كان لدافع الاقتصادي دافعا" اساسيا" من دوافع حملات البرتغاليين على هذا المضيق ، وانصب اهتمامهم على التجارة بهدف ترويج بضائعهم ، لكون المضيق يتمتع بمركز تجاري في الخليج العربي ، وبسبب تلك الاه ـداف ابدى البوكيرك اهتمامه بالمضيق ، فقد كان يرى ان محاولته الاستيلاء عليه ، يمكنه مـن السيطرة على طريق الخليج العربي باكمله ، وبذلك سيجني ارباحا" كبيرة[٥] .

.

وهكذا بقي مضيق هرمز طوال القر ن السادس عشر ، يتبوأ مركز الصدارة في النشاط البرتغالي الاقتصادي ، وهو مركز تجاري في منطقة الخليج العربي . وكان الخليج العربي حتى القرن السابع عشر يلعب دورا" مهما" وبارزا" على الصعيدين الاقليمي والدولي عبر هذا المضيق والذي اسهم في تنشيط التجارة وفتح ابواب ا لمنطقة للبرتغاليين ثم لسائر الدول الاوربية وخصوصا" بريطانيا ، وبذلك انتشرت الشركات الغربية المتنافسة التي تدخلت بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شؤون البلدان الواقعة على شواطيء الخليج العربي لتأمين خطوط الملاحة ، فارضة الاحتلال من جهة ، وتدخل في صراع مع الفر نسيين والهولنديين لسنوات طويلة من جهة اخرى ، فضلا " عن صدامها مع البرتغاليين ابتداءا " من عام ١٥٨١م، فكانت النتيجة ان تعقد بريطانيا معاهدة مع ايران ، سمحت بموجبها للقوات البريطانية باستخدام مسقط عام ١٨٩١م للهدف نفسه . وبذلك ضمنت السيطرة البحرية على تلك المنطقـة [٦] .

١- المصدر نفسه ، ص ١٠٥ ؛ رجب ، المصدر السابق ، ص ٤ ؛ مراد ، المصدر السابق ، ص ١٨٠.
٢- صبري فارس الهيتي ، الخليج العربي - دراسة في الجغرافية السياسية ، منشورات وزارة الثقافة والاعلام ، سلسلة دراسات (٢٧٢) ، دار الرشيد للنشر ، جمهورية العراق ، ط٢ ، ١٩٨١، ص ٣٥.
٣- مراد ، المصدر السابق ، ص ١٨٠.
٤- صحيفة البيان ،العدد ٣٨ ، المصدر السابق ، ص ١.
٥- سالم مشكور ، نزاعات الحدود في الخليج ، معضلة السيادة والشرعية ، الناشر : مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتوثيق ، ط١، بيروت ، ١٩٩٣ ، او على شبكة الانترنيت
www. Alhramain . com / txt / kotob/ 123/ txt/ 9/ 0.3 htm
صحيفة البيان ، العدد ٣٨ ، المصدر السابق ، ص ١ .
٦- فادي فرحات ، مضائق المنطقة العربية الاستراتيجية بين شهية الاستعمار واطماع اسرائيل ، مجلة الوحدة الاسلامية ، العدد الواحد والعشرين ، السنة الثانية ، آب ، ٢٠٠٣م، تصدر عن تجمع العلماء والمسلمين ، لبنان ، بيروت ، ص٥ .

ومنذ اعلان بريطانيا انسحابها من الخليج العربي عام ١٩٧١م ، استفاد نظام الشاه من ذلك الانسحاب ليسرع في بناء قواعد عسكرية تشرف على مضيق هرمز ولتعزيز قدراتها العسكرية وخصوصا" البحرية منها [١] ، وقام الشاه ايضا " باحتلال الجزر العربية الثلاث (ابو موسى ، وطنب الكبرى ، وطنب الصغرى) ، وذلك في ١٣ تشرين الثاني عام ١٩٧١م. ولكون هذه الجزر تقع على مدخل مضيق هرمز ، فقد اعتبرها الشاه مهمة لامن ايران [٢] .

ويرى روح الله رمضاني في كتابه " الخليج العربي ومضيق هرمز " ان ايران وعمان هما الدولتان الوحيدتان في الخليج العربي اللتان تتاخمان المضيق ، كما ان ايران وحدها هي التي تمتلك الامكانية العسكرية للمحافظة على الامن العام وضمان سلامة الملاحة الدولية في المنطـــقة "[٣] . فايران ترى ان امنها الاقتصادي والسياسي والعسكري يبقى مرتبطا " ارتباطا" مباشرا" بأمن مضيق هرمز ، وذلك لان المضيق يربط ايران ببقية محيطات العالم ، ومنه يخرج النفط الايراني الى كل من اوربا الغربية واليابان والولايات المتحدة وغيرها من الدول المستهلكة ، فان نقل النفط الايراني لايتم الا عن طريق البحر وعبر هذا المضيق . هذا فضلا" عن تأثير المضيق على اقتصاد ايران ومصالحها السياسية وامنها الاقليمي في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي ، مما دفع نظام الشاه الى تطبيق استراتيجيته واتخاذ دور شرطي الخليج العربي ، اذ كانت ايران تخشى ان تتمركز وتسيطر على اطراف المضيق ، وخصوصا " على شواطئه الشمالية العمانية ، قوات م عادية ، وبذلك تشكل تهديدا" مباشرا" على أمنها وعلى عملية تصدير نفطها الى الخارج [٤] ، وبهذا كونت هذه الاهمية عاملا " في استقطاب التوجهات والطموحات الايرانية في الاستحواذ على المنطقة .

واستمرت القوات الايرانية بعد سقوط الشاه ، في تعزيز قواتها القتالية ، في قاعدة بندر عباس المطلة على مضيق هرمز ، وفي جزر ابـــو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى ، داخل المضيق ، كما ان الانشاءات العسكرية في منطقة"شاه باهار" في المحيط الهندي والمتاخمة لحدود باكستان ، اتاحت لايران احكام رقابتها وسيطرتها على امن المضيق وحرية الملاحة والعبور فيه [٥] ،

١- سلمى عدنان محمد (اعداد) ، ايران وامن الخليج العربي ، من منشورات مركز دراسات الخليج العربي، سلسلة شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٣٨) ، جامعة البصرة ، ١٩٨٠، ص٣٩٠.

٢- السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٥٩.

٣- ر.ك. رمضاني ، الخليج العربي ومضيق هرمز ، ترجمة : عبد الصاحب الشيخ ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٧٥) ، مطبعة جامعة البصرة ، ١٩٨٤، ص ١٣٠.

٤- محمد ، المصدر السابق ، ص ص ٣٨٩-٣٩٠.

٥- المصدر السابق ، ص ٣٩٠.

إلا ان سقوط الشاه ، وغياب البديل الاقليمي لدوره في الخليج العربي قد دفع الولايات المتحدة الى تصعيد تواجدها العسكري حول الخليج العربي بهدف حماية وضمان تدفق النفط اليها ولحلفائها بغرب اوربا واليابان ، وابعاد النفوذ السوفيتي في المنطقة [١] .

الوضع الستراتيجي لمضيق هرمز:-

يقع مضيق هرمز بين شبه جزيرة مسندم التابعة لسلطنة عُمان والاراضي الايرانية شمـــالا" [٢] ، فيحيط الساحل العماني من الجهة الجنوبية ويحيط من جهة الشمال من المضيق ، الساحل الايراني ، بما فيه جزر ، قشم ، هنجام ، لاراك ، وهرمز[٣].

واختلفت التسميات في مضيق هرمز ، فهناك من يرى بأنه سمي بهذا الاسم نسبة الى جزيرة (هرمز) ، التي تقع على مسافة كيلومترين من الساحل الايراني [٤] . بينما يذكر ان ماكان يسمى بـــ" مضيق هرمز" كان يسمى في السابق مضيق سلامة ، وهو الاقرب الى الواقع التاريخي ، اذ ان هرمز بعيدة كل البعد عن المضيق وهو اقرب ما يكون لجزيرة سلامة ، ولذلك فالتسمية الصحيحة لهذا الممر المائي هو مضيق سلامة [٥] . لكن الشائع في الادبيات السياسية والتاريخية هو مضيق هرمز .

ويبلغ عرض المضيق ٢٩ ميلا" بحريا" [•] في اضيق موقع بين الكتل الارضية بجزيرة مسندم والساحل الايراني من الناحية الشمالية الشرقية عند جزيرة سرك وشمالا " عند جزيرة لاراك ، ومن الناحية الشمالية الغربية عند جزيرة قشم . ويبلغ طول المضيق حوالي ٤٠ ميلا"[٦].

١-محمد ، نجاة طه العبيدي ، السياسة الخارجية الامريكية في الخليج العربي ١٩٧٣-١٩٨٠ ، رسالة ماجستير مقدمة الى المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية ، الجامعة المستنصرية ، ١٩٨٢ ، ص ٢٦.

٢- مضيق هرمز على موقع الانترنيت . www . Masandam . com / hurmooz . htm

٣- السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٦٨.

٤- د. صدقة يحيى فاضل ، دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر اعادة الملاحة في مضيق هرمز ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد السادس والخمسون ، السنة الرابعة عشر ،الكويت ، اكتوبر ١٩٨٨ ، ص ١٤٩.

٥- مضيق هرمز على موقع الانترنيت . www. Masandam . com / deba- Location . htm . P.1

• - ولقد اختلف الباحثين في مساحة اضيق نقاط المضيق . فقد يرى احدهم باربعة وعشرون ميلا " . انظر : السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٦٨؛ بينما يرى باحث آخر ان اضيق عرض للمضيق هو حوالي ثلاثة وعشرون ميلا" ، انظر : د. فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٥٨.

٦-مضيق هرمز على موقع الانترنيت . www . Masandam . com / hurmooz . htm ,P.1

بينما يرى باحث آخر ان طول المضيق هو ١٠٤ اميال ، اذا ماقيس من منتصف المسافة بين شاطيء الخليج العربي ، وخليج عمان ، انظر : رجب ، المصدر السابق ، ص٢ .

ويرى رمضاني ان المياه في مضيق هرمز هي اكثر عمقا" على الجانب العربي منها على الجانب الايراني ، ولهذا السبب فأن البواخر الداخلة الى المضيق من الغرب تبحر من موقع عمق مياهه (٢٨٨) قدما"، ويبعد (١٢) ميلا" جنوبي شرقي رأس دبا (Dobbah) والى مسافة (٥٥) ميلا" على بعد (٩) أميال جنوبي غربي جزيرة القوين (Quoins) ؛ ثم تواصل البو اخر سيرها بين هذه الجزيرة وجزيرة توكل (Tawakul) ، حيث تبدأ منطقة عرضها ميل واحد تفصل بين خطي سير البواخر . وقد تم تحديد موقع منطقة الفصل هذه في الجزء الجنوبي من مضيق هرمز .لذا فأن البواخر الداخلة الى المضيق شرقا " تحافظ على مسار شمالي منطقة الفصل هذه ، اما السفن التي تبحر غربا" فانها تحافظ على الاتجاه الجنوبي في مسارها [١] .

ولكن ضحالة مياه المضيق وانتشار الجزر والنتوءات الصخرية في مجاري الملاحة ، اضحت ان تشكل عائقا " طبيعيا" امام حركة سفن الشحن وناقلات النفط ، مما تجعل المضيق معرضا" للاعاقة عن طريق زرع الالغام فيه[٢] .

إلا ان الاهمية الاستراتيجية للمضيق ينظر اليها من ناحية اقتصادية في كونه ممرا " دوليا" للنفط اضافة الى كونه الممر الرئيس الذي يربط منطقة تملك اكبر احتياطي وانتاج النفط في العالم بالاسواق العالمية، وصمام امان دولي يتحكم بأمن الولايات المتحدة واوربا الغربية واليابان من جهة اخرى ، ولقد تفاوتت مصالح تلك الدول من دولة لاخرى ، ولكنها على العموم ، هي مصالح حيوية ، فالمصالح بالنسبة للولايات المتحدة مهمة جدا " ، وهي في حالة تغير نتيجة لازدياد استيراداتها من اقطار الخليج العربي وخاصة من المملكة العربية السعودية وكذلك من ايران . اما بالنسبة لليابان ، فانها تعتمد بالدرجة الاولى على استيراداتها من نفط الخليج العربي اكثر من أي دولة اخرى . اما اهتمام دول اوربا الغربية فتأتي بالدرجة الثانية بعد اليابان [٣]. فالاعتماد الكبير لليابان وغرب اوربا ، وبشكل متزايد للولايات المتحدة على نفط الخليج ومروره عبر مضيق هرمز ، الى الاسواق العالمية عبر رأس الرجاء الصالح ومضيق ملقة والمضائق الاندونسية ، جعلت الولايات المتحدة مهددة من قبل القوة البحرية السوفيتية المتواجدة في هذه

١- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ص ١٦-١٨.

٢- علي حسين علي ، أمن الخليج العربي ، رسالة ماجستير غير منشورة في العلوم السياسية مقدمة الى كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٢ ، ص ٢٠٠.

٣- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ص ٤٢-٤٣، ص ٥٣، ص ٧٦ . وتتمثل اهمية المضيق في كونه معبرا " لناقلة نفط كل ٨دقيقة ، وان ثلثي نفط العالم يمر من خلاله وممثلا" لثلاثة ملايين برميل يوميا" تمثل ٩٠% من احتياجات اليابان ، و٧٠% من احتياجات السوق الاوربية ، و٥٠% من احتياجات الولايات المتحدة ، ا نظر : د. عايد طه ناصف ، الاستراتيجية الدولية في منطقة الخليج العربي ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٦٢) ، ١٩٨٢ ، ص ٥١ ؛ محمد ، المصدر السابق ، ص ٣٨٨.

المنطقة المهمة[١] . وبهذا كان المضيق موضع صراع مستمر ، الامر الذي يجعله دائما " في حالة توتر .

وقد تسابقت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق على فرض نفوذهما وتقليص نفوذ كل طرف منهما ، بخاصة في المناطق ذات الطابع الاستراتيجي ، وقد تركز هذا الصراع على الخليج العربي بصورة عامة ومضيق هرمز بصورة خاصة لاهمية المضيق الكبيرة بالنسبة لهما باعتباره بوابة الخليج العربي[٢] .

فبالنسبة للولايات المتحدة ومصالحها التي تكمن بشكل رئيس في حماية وضمان تدفق النفط الخليجي اليها ولحلفائها بغرب اوربا واليابان عبر مضيق هرمز [٣]. اضافة الى ابعاد النفو ذ السوفياتي عن المنطقة ، لذا فالولايات المتحدة تحاول ان تبني حساباتها على اسس ضرورة وجود عدة مصادر ومنافذ من اجل تصدير النفط بطريقة سهلة ومرنة [٤] ، في حين ان الاتحاد السوفيتي يسعى الى انهاء مايتصوره من تهديد له من جانب الغرب مع تعزيز مصالحه الاقتصادية [٥] ، والذي كان يرى ان في اشرافه على المضيق يحقق نفوذه للسيطرة على اوربا الغربية ، ويصل الى النفط الخليجي مقابل السلع المصنعة والاسلحة [٦] .

لتلك الاهداف حاولت كل من الولايات والاتحاد السوفيتي الى تكثيف وجودها العسكري والسياسي بصفة خاصة بالقرب من مضيق ه رمز ، وذلك للسيطرة على تدفق النفط والملاحة عبر ذلك المضيق .

ومما لاشك فيه ان كلا" من الدولتين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي تريد ان يكون لها اكبر قدر من التحكم والسيطرة على هذه الامدادات [٧]، اذ ان أي محاولة لاعاقة الملاحة في مضيق هرمز قد تؤدي الى كارثة اقتصادية على تلك الدول قد تصحبها عمليات عسكرية ذات نتائج غير ايجابية لكلا الدولتين ولاقطار الخليج العربي [٨]. ولهذه الاسباب بقي مضيق هرمز موضع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى طوال حقبة الحرب الباردة (١٩٤٦-١٩٨٩).

١- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ص ٧٧-٧٨.
٢- فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٥٦ ؛ رجب فاضل ، المصدر السابق ، ص ٢ .
٣- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ٧٦ .
٤- محمد، محمد جاسم ، امن الخليج العربي – دراسة في صراع القوتين العظميين في الخليج العربي (١٩٦٨-١٩٧٩)، اطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث ، كلية الاداب – جامعة بغداد ، ١٩٨٦ ص ٢٥٠.
٥- السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٦٦.
٦- فرحات ، المصدر السابق ، ص ٥ .
٧- فرحات ، المصدر السابق ، ص ص ١٥٦-١٥٧.
٨- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ٨، ص ١٤٩.

من جهة اخرى كانت ايران تتهم الا تحاد السوفيتي والمعارضة الايرانية بالرغبة في السيطرة على المضيق ، فقـد قال شاه ايران " **اذا سقط مضيق هرمز في ايدي المصالح التي يدعمها الكوبيون ، فاننا يمكن ان نصبح في خطر نيران المدفعية بعيدة المدى مباشرة واذا ماتوصلوا الى اغراق ناقلة واحدة في الخليج العربي ، فأن مضيق هرمز سيتوقف عن العمل تماما" ، وهو امر خطير يهدد الامن في عموم المنطقة ، ولهذا تدخلنا في ظفار وكان تدخلنا ليس لمصلحة احد ، انه لحساب انفسنا ، وضد اناس متوحشين**"[١].

إلا ان انهيار نظام شاه ايران وغياب البديل الاقليمي له ، وكما ذكرنا سابقا " ، دفع الولايات المتحدة الى تعزيز تواجدها العسكري في منطقة الخليج العربي فأطلقت اساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي ، وعملت على تقوية علاقاتها التجارية والعسكرية مع بعض دول الخليج العربي ضمانا" لوصولها الى منابع النفط واشرافها على طرق امداده من مضيق هرمز [٢] ، وبالمقابل عمد الاتحاد السوفيتي على تصعيد نشاطه السياسي والعسكري في تلك المنطقة ، خاصة بعد تدخله العسكري في افغانستان ، لشعوره بالمردود السلبي الذي يطرحه هذا التصعيد الامريكي على امنه القومي ، ومراكز صناعاتـه الاستراتيجية في وسط اسيا السوفياتيـة ، او على مصالحه الاقتصادية والسياسية في القـرن الافريقي والمحيط الهندي [٣] . لذا عمل الاتحاد الاتحاد السوفيتي ومنذ عام ١٩٧٩ ، القيام بعمليات مراقبة دائمة في الطرف الشرقي من مضيق هرمز ، بوساطة سفينة مخصصة للمراقبة ، او بوساطة سفينة حربية مزودة باحدث اجهزة المراقبة [٤] . ومما لاشك فيه ان تلك المراقبة قد جاءت كرد فعل على تعزيزات القوات الامريكية في تلك المنطقة .كما ان هذا التصعيد الدولي من الناحية العسكرية يؤثر على منطقة الخليج العربي فيعرضها لخطر التدخل العسكري المباشر والى اغلاق مضيق هرمز بوجه حركة الملاحة الدولية ، مما يجعله في حالة توتر دائم .

وقد اتفق الباحثون السياسيون ان الحالات التالية ، من الممكن ان تكون نقاط ضعف المضيق او المخاطر التي قـد يتعرض لها والتي ستكون سببا " لكل هـذا التصعيد الدولي ومـنها :-

١- ضحالة مياه الخليج العربي وضيق الممرات المائية لمضيق هرمز نفسه ، مما تجعله معرضا" وبسهولة للاعاقة عن طريق زرع الالغام فيه [٥] ، ويبدو ان الادارة الامريكية ومنذ

١- نقلا" من : محمد ، المصدر السابق ، ص ٢٥٢ .
٢- فرحات ، المصدر السابق ، ص ٥.
٣- علي، المصدر السابق ، ص ص ٢٠٢-٢٠٣.
٤-- رجب ، المصدر السابق ، ص ٣.
٥- المصدر نفسه ، ص ٢٠٤؛ محمد ، محمد جاسم ،المصدر السابق ، ص ٢٥٢.

ومنذ عهد الرئيس نيكسون ابدت تخوفها من هذه الحالة، اذ يقــول روبرت كومر(Robert Kumer) وزير الدفاع للشؤون السياسية الامريكية ، " **لقد اجرينا دراسة جيدة لقضية زرع الالغام او تدميرها وازالتها من مدخل الخليج العربي ولا نظن ان هذه المسألة تع ــد من اخطر المشاكل التي تجابهنا ، اذ نعدها حالة يمكن معالجتها والتغلب عليها ، ونعتقد ان الثمن الذي نتحمله من جراء زرع مض يق هرمز بالالغام وغلقه بوجود ناقلات النفط هو تقدير مبالغ به جدا**"[١] .

٢-امكان تعرض ناقلات النفط الموجودة في عرض مياه المضيق لانواع مختلفة من العمليات الهجوميــة المسلحة بحرية وجوية ، قد تأتي اليها من داخل او خارج منطقة الخليج العربي [٢].

٣-نشوب صدام وتوتر بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي ، مما يعرض المن طقة لاعمال عسكرية واسعة النطاق [٣] .

إلا ان هذا الاهتمام الدولي لمضيق هرمز يقابله تقريبا" اهتمام من الدول الخليجية ، في ظل اعتماد تلك الدول على استيراد البضائع الاستهلاكية والانتاجية ومصادر الطاقة والسلاح والخدمات الاخرى من العالم الخارجي [٤] ، التي كان لها الاثر الواضح في تغيير تلك المجتمعات .

أهمية مضيق هرمز بالنسبة للدول المطلة على الخليج العربي :-

مضريق هرمز هو ذلك الممر المائي والبوابة البحرية التي تصل مياه الخليج العربي وهو بحر شبه مغلق بخليج عُمان وهو بحر مفتوح[٥]. فهو المنفذ الرئيس للدول المطلة على الخليج العربي ، بأستثناء المملكة العربية السعودية التي لها موانيء على البحر الاحمر ، وكذلك سلطنة عُمان التي تقع موانئها على خليج عُمان ، واخيرا " دولة الامارات العربية المتحدة ، التي قامت مؤخرا" بتحديث وتوسعة ميناء " خورفكان" [•]، تحسبا" لاغلاق مضيق هرمز[٦] .

١- محمد ، محمد جاسم ، المصدر السابق ، ص ص ٢٥٢- ٢٥٣.
٢- علي ، المصدر السابق ، ص.٢٥٢
٣-المصدر نفسه ، ص ٢٠٠.
٤- المصدر السابق ص ٢٥٠.
٥- عاطف السيد ، البحر الاحمر والعالم المعاصر – دراسة تاريخية سياسية استراتيجية – دار عطوة للطباعة ، (د.م) ، ص ١٩٦؛ رمضاني ، المصدر السابق ، ص ص ١٥-١٦.
• - يقع خورفكان في امارة الفجيرة ، والمطل على خليج عُمان ، والذي سيستخدم من قبل دول مجلس التعاون في حالة تعذر الملاحة في المضيق وخاصة فيما يتعلق بتأمين المواد الغذائية التي تستوردها هذه الدول عن طريق البحر ، انظر : فاضل ، المصدر السابق ، ص .١٦٨
٦- رجب ، المصدر السابق ، ص .٢

وعلى الرغم من اهمية المضيق الستر اتيجية لجميع البلدان المطلة على الخليج العربي ، الا ان اهميته تتفاوت من دولة لاخرى ، فتأتي بالدرجة الاولى ، كل من العراق والبحرين وقطر، حيث يعد المضيق البوابة الكبرى والطريق الرئيسي، الى البحار الدولية، ثم تأتي المملكة العربية السعودية في المرتبة الثانية، وعلى الرغم من ان سواحلها الشرقية ليس لها منفذ بحري سوى مضيق هرمز،الا ان سواحلها الغربية انتشرت على معظم الساحل الغربي من البحر الاحمر . واخيرا" وفي الاهمية الثالثة والاخيرة ، تأتي كلا " من ايران وعُمان ودولة الامارات العربية المتحدة ، اذ تشرف ايران على جانب المضيق من ضفته الشرقية، وتمتد سيادتها على جزء من الساحل الغربي لخليج عُمان . اما السواحل العمانية ، فانها تمتد من مضيق هرمز الى البحر العربي مرورا " بخليج عُمان ودولة الامارات العربية المتحدة ، التي يقع معظم الجزء الساحلي لها ، على الجنوب الشرقي من الخليج العربي ، فالمواني‌ء الواقعة على هذا الجزء في ابو ظبي، دبي، الشارقة، عجم ــان، رأس الخيمة، ام القوين يكون منفذها البحري هو مضيق هرمز [١] .

وبناء" على ذلك فأن جميع الدول الخليجية تصدر ما تنتجه مجتمعة حوالي ٦٢% من امدادات النفط العالمية ، عن طريق ناقلات النفط المتجهة الى كثير من دول العالم ، عن طريق مضيق هرمز[٢] . كما ان تلك الدول تصدر كميات من الغاز الطبيعي لسد احتياجات الدول الغربية منه، عن طريق البحر وعبر هذا المضيق ايضا " [٣]، هذا اضافة الى ان معظم واردات الدول الخليجية من البضائع الاستهلاكية والانتاجية ومصادر السلاح والخدمات الضرورية الاخرى ، تأتي عن طريق البحر ، وعبر المضيق نفسه [٤]. ولذلك كله ، فأن مضيق هرمز يعتبر بمثابة شريان حياة لتلك الدول المطلة على الخليج العربي .

وعليه وللاهمية الكبيرة لمضيق هرمز بالنسبة لتلك الدول المطلة على الخليج العربي ، يتطلب من تلك الدول تأمين حركة الملاحة الدولية وال رقل البحري في هذا الشريان الحيوي ، وان لاتعطى الحق أو المسؤولية للقوى الدولية ، لتأخذ على عاتقها بمفردها ، او بمشاركة اطراف خليجية ، مهمة فرض الوصاية على المنطقة بأطار عسكري تحت حجة تـأمين الملاحة في مضيق هرمز . ومن هنا ، لابد ان تبرز اهمية العمل الجماعي في مجال امن الخليج العربي . ولكن الدول الخليجية ، قد اخفقت في البداية ، في ايجاد تنظيم اقليمي للدفاع عن امن الخليج

١- فاضل ، المصدر السابق ، ص .١٥٢
٢- المصدر السابق ، ص ١٥٠
٣- المصدر نفسه، ص .١٥٤
٤- علي ، المصدر السابق ، ص .٢٠٢

العربي وتأمين حركة الملاحة في المضيق ، وهذا مادفع ايران الى احتلال الجزر العربية الثلاث في عام ١٩٧١م ، والى التدخل العسكري المسلح في عُمان ، حتى استطاعت –ايران– عام ١٩٧٤ الى ان تقيم تنظيم مشترك مع سلطنة عُمان لحماية الممرات المائية [١].

فلقد قامت سلطنة عمان وفي بيانها المشترك مع ايران في السابع من آذار ١٩٧٤م ، وضع اسس التعاون بينهما في المجالات كافة من اجل استقرار وتأمين وسلامة الملاحة في مضيق هرمز والبحار المجاورة التي تعتبر ذات اهمية حيوية لكلتا الدولتين ، وقد صرح قادة الدولتين بوضوح وعزم بمعارضتهم لممارسات أي نفوذ اجنبي مهما كان في المنطقة ، اذ يعد ذلك ضد مصالحهما الوطنية ، وكما جاء على لسان وزير الخارجية العماني قيس عبد المنعم : **((ان الغاية من الاتفاقية المعقودة هي المحافظة على امن وحرية جانبي مضيق هرمز عن طريق العمليات البحرية المشتركة ، علما " بان ايران ستتحمل العبء الرئ يسي لهذه الاتفاقيـــة))** [٢] ، ان هذا الاهتمام الايراني والعماني بهذا المضيق هو لكونهما الدولتان الوحيدتان في الخليج العربي اللتان تتاخمان مضيق هرمز .

من جانب آخر اعرب السلطان قابوس علنا " " **عن استعداد بلاده وفتح اراضيه امام القواعد العسكرية لحماية مضيق هرمز . إلا ان هذا سيدفع المنطقة الى مزيد من التوتر ويحرمها من الاستقرار ، لذا يتطلب من دول المنطقة ان تقف امام هذا المسلك بمسؤولية ، لان ذلك سيشكل نقطة انطلاق تستخدمها الولايات المتحدة لتهديد البلدان المجاورة لعمان ، وكذلك لكافة بلدان المنطقة** [٣] ، كذلك قامت دولـــة الامارات العربية المتحدة بتحديث وتوسعة ميناء خورمكان [٤] كما قامت المملكة العربية السعودية وبالتعاون مع سلطنة عُمان والولايات المتحدة بحماية مضيق هرمز ، خاصة بعد الاطاحة بشاه ايران ، وبعد ان اصبح المضيق مغريا" للهجمات الارهابية [٥] كما طرح العراق فكرة بناء قوة بحرية عربية خليجية لمواجهة الازمات التي قد يتعرض لها المضيق .كما ان مبادراته في اوائل السبعينات ، الى بناء تلك القوة التي كانت من بين مهامها الرئيسة ، هي حماية الامن القومي العراقي بالاضافة الى امن الخليج العربي ومضيق هرمز بشكل عام . كما وجه الدعوة الى قادة اقطار دول الخليج العربي ،

١- المصدر نفسه ، ص ٢٠٢.
٢- رمضاني ، المصدر السابق ، ص ص ١٣٠ - ١٣١ .
٣- حديث صحفي للسيد علي ناصر محمد ، الامين العام للجنة المركزية للحزب الاشتراكي ورئيس هيئة مجلس الشعب الاعلى في جمهورية اليمن الديمقراطية حول السياسة الداخلية والخارجية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٣، السنة السادسة ، الكويت ، تموز ، ١٩٨٣ ، ص ٢٣٣.
٤- فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٦٨.
٥- صحيفة الوطن ، العدد ١٧٨٣ ، الكويت في ١٩٧٩/٩/١٨ ، ص١ .

بضرورة بناء اسطول بحري مشترك مهمته حماية مضيق هرمز [١] ، ذلك المجرى المائي الستراتيجي لجميع الدول المطلة على الخليج العربي .

ومن جانب آخر ، عجلت دول الخليج العربي بعد ادراكها للمخاطر التي قد يتعرض لها مضيق ه رمز ، مما يؤدي الى اغلاقه ،بتضامنها وتعاونها ، ذلك التعاون الذي ادى الى قيام مجلس من التعاون لدول الخليج العربي عام ١٩٨٠ [٢] . الذي كان من بين اهدافه ، الحيلولة دون اعاقة الملاحة في الخليج العربي وفي بوابته مضيق هرمز ، من اجل ضمان تدفق صادراتها من النفط الى الدول المستوردة ، وخاصة الدول الغربية ، الذي تربطه بها مصالح حيوية متبادلة تتمثل في اعتماد الغرب على النفط الخليجي ، واعتماد الدول الخليجية في سد احتياجاتها من السلع الضرورية الاستثمارية والعسكرية على الغرب [٣] .

الوضع القانوني لمضيق هرمز والتهديدات المحتملة باغلاقه :

يعد مضيق هرمز مضيقا " دوليا" ، خاضعا" لقواعد القانون الدولي ، اذ يصل بين بحرين دوليين (عالميين) هما : خليج عمان والخليج العربي ، وهو ما تنص عليه اتفاقية الامم المتحدة التي تعطي حق المرور لجميع السفن والطائرات بين جزء من اعالي البحار والجزر الاخرى [٤] ، وان أي محاولة لاعاقة الملاحة فيه تعتبر مخالفة لقواعد القانون الدولي [٥].

وفي اثناء منا قشة الاحكام القانونية للمضايق في الدورات المختلفة للمؤتمر الثالث للامم المتحدة لقانون البحار الذي كان يوالي اجتماعاته منذ عام ١٩٧٤ ، وقبل التو قيع على الاتفاقية الجديدة لقانون البحار حدث خلاف بين الدول الكبرى والدول النامية ، فبينما ابدت الدول الكبرى موافقتها على بق ـــاء المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مفتوح ـــــة وخاضعة لنظام المرور الح ـــر العابر [•]بالنسبة لجميع السفن بما فيها السفن الحربية

١- محمد ، محمد جاسم ، امن الخليج العربي ..." ، المصدر السابق ، ص ٢٥٣-٢٥٤.
٢- فاضل ، المصدر السابق ، ص ٣٦٠ ، للمزيد من المعلومات عن مجلس التعاون لدول الخليج العربي ، انظر : احمد عبد القادر مخلص ، مجلس التعاون لدول الخليج العربي ، دراسة سياسية ، منش ورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، السلسلة الخاصة (١٢) ، ١٩٨٦.
٣- محمد ، محمد جاسم ، المصدر السابق ، ١٦١.
٤- المصدر نفسه ، ص ١٥٠ ؛ شبكة الندابي ، سلطنة عُمان ، على موقع الانترنيت
http : // 11 Oman , alnadbi net.
٥- فاضل ، المصدر السابق ، ص١٥٠.
• - يقصد بالمرور الحر العابر : هو ان تمارس السفن حرية الملاحة والتحليق لغرض العبور المتواصل السريع في المضيق ، ولايمنع ذلك من الدخول الى الدول الساحلية المطلة على المضيق او مغادرتها او العودة منها مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدول .انظر : رجب ، المصدر السابق ، ص٢.

والطيران[١] الذي نادت به ايران [٢] ، فيما كانت الدول النامية المتشاطئة لهذه المناطق ، تسعى الى تطبيق مبدأ السيادة الاقليمية على هذه الممرات المائية الدولية ، واخضاعها لنظام المرور البري[••] ، الذي نادت سلطنة عُمان بتطبيقه ، لان الممرات المائية لمضيق هرمز تقع في ضمن البحر الاقليمي للسلطنة . الا ان العراق انفرد بموقف مميز ، فقد دعا الى تطبيق حق المرور العابر على السفن على اختلاف انواعها عبر المضيق [٣].

وجاءت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، التي اعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق المستخ دمة للملاحة الدولية ، كما أوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق ، وحقوق وواجبات الدول الساحلية المطلة على المضيق .

وتتطبق هذه الاحكام على مضيق هرمز وكما يلي :-

١ -ان من بين حقوق الدول الساحلية هو ان لايمس نظام المرور خلال المضيق نظام القانون للمياه التي يتشكل منها ، ولا ممارسة الدول الساحلية المطلة على المضيق لسيادتها وولايتها على هذه المياه ، وحيزها الجوي وقاعها وباطن ارضها .

٢ -تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز سواء كانت تجارية او غير تجارية او حربية ، بحق المرور العابر الذي لايجوز ان يعاق .

٣ -ومن واجبات السفن والطائرات هو ان على السفن ان تمضي دون ابطاء خلال المضيق او فوقه ، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة او أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلة على المضيق ، وان اية مخالفة لذلك تعد انتهاكا " لمباديء القانون الدولي التي تضمنها ميثاق الامم المتحدة ، كما ان على السفن المارة مرورا" عابرا" ان تراعي الانظمة والاجراءات والممارسات الدولية.

١- المصدر نفسه ،

٢- علي ، المصدر السابق ، ص ٢٠٥.

•• - يقصد بالمرور البري : الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات التجارية دون السفن والطائرات الحربية التي يشترط لمرورها الموافقة المسبقة من قبل الدول المتشاطئة عليه . ينظر : رجب ، المصدر السابق ، ص ٢.

٣- علي ، المصدر السابق ، ص ص ٢٠٥- ٢٠٦.

٤ -على الدول الساحلية المطلة على الخليج العربي عدم اعاقة المرور العابر ، وعليه الاعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به ، قد يهدد الملاحة او التحليق داخل المضيق او فوقه ، كما لايجوز لها ايقاف المرور العابر .

٥ -على الدول الساحلية المطلة على المضيق ان تهيء للملاحة في المضيق ممرات بحرية تتطابق مع الانظمة الدولية المقبولة عموما" ويجوز ان تعتمد قوانين وانظمة بشأن المرور العابر ، توضح سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ، على انه لاتميز هذه القوانين والانظمة بين السفن الاجنبية[١].

وقد راعت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار التي تم اعتمادها في الثلاثين من شهر نيسان عام ١٩٨٢م لمجلس الامن التابع لهيئة الامم المتحدة ووفقا" لميثاقها ، سلطة التدخل في أي نزاع يحل بالسلم والامن الدوليين ، اذ يملك مجلس الامن الدولي اتخاذ مايراه مناسبا" من وسائل الردع للدولة التي تحاول تهديد امن الممر الدولي ، بما في ذلك اتخاذ اجراءات ذات طابع عسكري إذا رأى المجلس ان العقوبات السياسية والاقتصادية غير كافية [٢].

يتعرض مضيق هرمز الى محاولات لاعاقة الملاحة فيه ، وان من بين الوسائل المحتملة لاعاقته هي ، اما سد او قفل المض يق نهائيا" ، وذلك عن طريق قفل الجزء الذي تمر عبره ناقلات النفط ، ذلك الجزء الذي يقع بين الساحل الجنوبي لجزيرة قشم الايرانية ، والشواطيء الشرقية لجزر سلمى والغنم الايرانية والقريبة من الساحل العماني . اما الوسيلة الثانية وهي اكثر الاحتمالات ورودا"، هو ضرب ناقلات النفط العابرة للمضيق ، وهذا ماحدث بالضبط في خلال السنوات ١٩٨٢-١٩٨٧، حيث يمكن ان تقوم القوة المدفع ية او الجوية او البحرية لاية جهة بضرب تلك الناقلات والسفن اثناء عبورها المضيق . اما الاحتمال الثالث والاخير ، فهو تلغيم المضيق ، الذي يعتبر من اسهل الوسائل تنفيذا" ، وتبقى الجهة التي تقوم بعملية التلغيم شبه مجهولة حتى يمكن اثبات الاتهام الموجه اليها [٣].

هددت ايران ومنذ عام ١٩٨٣ من خلال مسؤوليها بأعاقة الملاحة في المضيق [٤] وقام الرئيس الامريكي رونالد ريغان(Ronald Regan) في شباط عام ١٩٨٤ بتحذير ايران من

١- رجب ، المصدر السابق ، ص ص ٢-٣.
٢- شبكة الندابي – سلطنة عمان ، المصدر السابق .
٣- فاضل ، المصدر السابق ، ص ص ١٥٧-١٥٨.
٤- المصدر نفسه ، ص ١٦٠.

عاقبة اقدامها على غلق المضيق ، عندما خاطبها بقوله " **ليس من قوة يمكن ان تجعلنا نسمح على اغلاق هذا ال مجرى المائي الحيوي ، ونحن مصممون على ان يظل مفتوحا " للملاحة وبمنأى عن أي تهديد** " [١]، وقد قوبل هذا التعهد الامريكي بالابقاء على المضيق مفتوحا " بارتياح دولي ودول مجلس التعاون الخليجي ، باعتبار ان تأمين الملاحة الحرة فيه هي مسؤولية دولية وليس مسؤولية دول الخ ليج العربي وحدها [٢]. هذا من وجهة النظر الامريكية ولكن في الحقيقة هو العكس من ذلك .

وفي عام ١٩٨٤م ، عندما اندلعت صفحة حرب ناقلات النفط في الخليج العربي ، سعت الادارة الامريكية الى تهدئة المخاوف التي كانت تظهر على دول مجلس التعاون الخليجي ، من خلال تأئيدها بتدخلها في حالة طلب دول المجلس منها بالتدخل ، وبمشاركة حلفائها الاوربيين الاعضاء في الناتو ، وليس بقرار منفرد من جانبها . من جانب آخر استبعدت الحكومة الامريكية من احتمال قيام ايران باي اجراء عسكري قد يؤدي الى اغلاق مضيق هرمز ، لان ذلك يضر بمصلحتها ، لاعتمادها كليا" على المضيق في التبادل التجاري [٣].

وكانت الولايات المتحدة واستنادا " الى تصريحات بعض قادتها العسكريين : هي الجهة الرئيسة المؤكد تدخلها لمحاولة فتح المضيق للملاحة في حالة اغلاقه من أي جهة ، والادلة على ذلك كثيرة ، ومنها التصريح الذي ادلى به قائد القوات الامريكية في الشرق الاوسط حين قال : **(اذا اغلق مضيق هرمز ، فأن امريكا ستتدخل عسكريا")**[٤].

ومما لاشك فيه ان اية جهة او دولة ستحاول ان تتدخل عسكريا" في مضيق هرمز لابد ان تكون لديها دوافع او مصالح لمثل هذا التدخل ، سواء كان التدخل من اجل اعاقة الملاحة في المضيق ، او بهدف اعادة فتحه بعد محاولة اغلاقه ، كما ان تلك الجهات ستحاول تبرير تدخلها (السلبي او الايجابي) ، وتكون قادرة على التدخل ، بما تتوفر لديها من الامكانات والقدرات التي تسهل عملية تدخلها[٥].

١- د. اسماعيل صبري مقلد ، العلاقات الامريكية – السوفيتية – مشكلات الامن والتسلح في الثمانينات ، منشورات ذات السلاسل للطباعة والنشر ، ط١ ، الكويت ، ١٩٨٧ ، ص ٢٨٩.
٢- المصدر نفسه
٣- المصدر نفسه .
٤- فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٦٠.
٥- المصدر نفسه ، ص ١٥٩.

ومع كل ذلك بقيت التصريحات الرسمية من قبل المسؤولين الايرانيين وتهديداتهم بشأن اغلاق مضيق هرمز مستمرة ، وكان اخر تصريح رسمي لها ، قد ادلى بها هاشمي رفسنجاني في شهر ايلول ١٩٨٦م ، حيث قال فيه مهددا" مجلس التعاون " **ان دول الخليج متواطئة مع العراق في الحرب (العراقية – الايرانية) .. وايران ستمارس حقها في التصرف بحزم ضد هذه الدول باغلاق مضيق هرمز لتمنع دخول سفنها منطقة الخليج العربي** "[١]. وقد كرر رافسنجاني هذا التهديد في شهر آيار ١٩٨٧م حيث قال :" **اذا وجدت ايران نفسها عاجزة ذات يوم في تصدير بترولها عن طريق الخليج ، فستمنع أي دولة اخرى من استخدام هذا الطريق المائي** " [٢] .

ومن التهديدات الاخرى لمضيق هرمز : هي ان المضيق الذي يمر منه نفط الخليج العربـــي يكون معرضا" لمشاكل امنية ، منها الاحتلال الاجنبي ، وتهديدات العناصر التخريبية . فلقد اشار العقيد سالم عبد الله الغزالي ، وكيل وزارة الدفاع العمانية في مقابلة صحفية الى ان القوتين الاعظم أي الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي بوصفها عنصري التهديد المحتمل لمضيق هرمز ، وان كلا الدولتين مهتمتان بمضيق هرمز ، وكل منهما يمكن ان تخاطر باشعال حرب عالمية اذا ماحاولت احدهما باحتلاله[٣].

ومن جانب آخريمكن ان تصدر احتمالات بتهديد اغلاق مضيق هرمز واعاقة الملاحة فيه من قبل بعض المنظمات الارهابية ولاغراض سياسية . اما الاحتمال الاخير لتلك التهديدات فقد تحدث من قبل بعض الدول في المنطقة ، وخاصة تلك المصدرة للنفط ، اذ تندفع لاستغلال الظروف المتوترة في المنطقة ، فتحاول تجنيد عناصر ارهابية للقيام بعرقلة الملاحة في المضيق ، وهو احتمال ضعيف جدا" بسبب التحصينات الموجودة حول هذا المضيق [٤] ، والتي تحول– بتقديري – الى عدم حدوث هذا الامر .

وفي مثل هذه الاحتمالات المحتملة باغلاق المضيق واعاقة الملاحة فيه ، لابد من قي ام دول مجلس التعاون الخليجي بوضع البدائل ، للخروج من هذه الازمة ، وبالفعل فأن تلك الدول

١-فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٥٨.
٢- المصدر نفسه ؛ مقلد ، المصدر السابق ، ص ٢٨٩
٣- السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٦٧.
٤- فاضل ، المصدر السابق ، ص ١٥٨.

قد وضعت عدة خيارات (بدائل) ، التي ستلجأ اليها في حالة قفل او اعاقة الملاحة في المضيق للاستغناء عن استخدام ذلك المضيق ، ومن بين تلك البدائل هي [1]:

١-استخدام البحر الاحمر ، والذي يتضمن مد خط ـوط انابيب من دول مجلس التعاون (عدا عُمان) الى احد مواني البحر الاحمر ، على الساحل الغربي للمملكة العربية السعودية ، وبالامكان ان تلتقي تلك الخطوط في نقط تجمع موحدة ، قبل ضخها . الا ان هذا البديل صعب ومكلف كما ان تنفيذه يمكن ان يستغرق وقتا" طويلا" ، ويمكن ان يتعرض الى الخطر نفسه الذي يتعرض له المضيق ، اذ ان للبحر الاحمر منفذان الى البحار الدولية وهما : مضيق باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال .

٢-انشاء ميناء كبير لتخزين النفط ، على الساحل الايسر من مضيق هرمز ، وميناء تصدير كبير على ساحل خليج عمان ، ويربط بين الميناءين خط انابيب ذو طاقة كبيرة ، وتحصر ناقلات النفط داخل الخليج العربي فقط ، فتعمل تلك الناقلات من مختلف مواني التصدير في دول مجلس التعاون الخليجي ، بتفريغ شحناتها في ميناء التخزين ، ومن هناك ينقل النفط عبر الانابيب الى ميناء التصدير الموجود على ساحل خليج عُمان ، ومن ذلك الميناء تحمله ناقلات اخرى الى الجهات المستوردة ، دون الحاجة لعبور أي من الناقلات لمضيق هرمز .

٣- الاعتماد على المخزون النفطي الموجود على ظهر ناقلات نفط عملاقة وضخمة تجوب بحار العالم . ويمكن في مثل هذه ا لحالة ان تحصل تلك الناقلات على تسهيلات من المناطق القريبة من اسواق بيع النفط ، تستطيع من خلالها الناقلات المرابطة تخزين حمولتها هناك . إلا ان هذا البديل غير مفيد ، اذ ان المخزون النفطي يكون غير محدود ، فسرعان ماينفذ ، كما انه من الصعوبة ايجاد وتوفر عدد كبير من ناقلات النفط الضخمة التي يمكنها ان تستوعب طاقتها التخزينية انتاج دول مجلس التعاون .

٤-استخدام خليج عُمان كمنطقة تصدير مفتوحة وذلك لمد خطوط انابيب نفطية من مختلف دول الخليج ، تلتقي في نقط تجمع او ضخ فقط ، ومنها يمتد خط انابيب اكبر الى ميناء بعيد نسبيا " من مضيق هرمز ، و على ساحل سلطنة عُمان ، ومن خلال ذلك الميناء يصدر النفط الخليجي الى الجهات المستوردة . وتجدر الاشارة الى ان هذا البديل ذو تكلفة اقل من تكلفة البديل الاول ، لقصر طول الانابيب وذلك لقرب المسافة .

١- المصدر نفسه ، ص ص ١٦١-١٦٥.

وتحاول دول مجلس التعـــاون الخليجي تبني افضل تلك البدائـــل وخاصة الـبديلين الاول (استخدام البحر الاحمر) ، والبديل الرابع (استخدام خليج عُمان كمنطقة تصدير) لما سيعود عليها من نتائج ايجابية تهم كل هذه الدول ومن بين تلك النتائج [١] :-

١ ضمان تصدير النفط ووصوله الى الدول المستوردة وخاصة الغربية .

٢ سحب وابطال ورقة الضغط من يد ايران او أي جهة اخرى ، تحاول اعاقة الملاحة في المضيق .

٣ ايجاد بديل لاستخدام مضيق هرمز ، له القدرة على تصدير نفطي اكبر .

٤ تمتين علاقات التعاون بين دول مجلس التعاون الخليجي .

ويرى احد الباحثين ، انه من خلال وجهة نظر السياسيين العسكريين ، هناك خياران من اجل سلامة مضيق هرمز ، احدهما : تخصيص زوارق حربية لحراسة ناقلات النفط في رحلتها من الخليج العربي عبر مضيق هرمز ، ولكن في الحقيقة ان ذلك الخيار سيكون عملا" صعب التنفيذ ، اذ يتطلب توفير مابين ١٢-٢٠ مدمرة مدعومة بغطاء جوي من سربين من الطائرات الحربية ، فضلا" عن وجود (٤) طائرات اواكس (OWAC) للانذار المبكر ، تعمل على مدار الساعة . كما يتطلب ذلك وجود تنسيق وتعاون مع دول الخليج العربي ، في توفير كافة التسهيلات العسكرية التي تقع في اراضيها . اما الخيار الثاني : فهو في حالة توفير الحماية العسكرية لناقلات النفط من قبل الولايات المتحدة ، فأنه من الممكن تعرضها للغارات الجوية والبحرية الايرانية ، وفي حالة رد الولايات المتحدة على ضرب المطارات والموائيء الايرانية فأن ذلك سيوفر الفرصة السياسية والعسكرية بالتدخل في ايران ، عندئذ سيكون الثمن الذي ستدفعه الولايات المتحدة من نفوذها ومن مستقبل دورها في ايران باهضا " جدا" . لذا ومن الافضل الابتعاد عن هذا الخيار [٢] . ومع كل ذلك بقيت تلك الخيارات مجرد افكار ، وربما ستلقى الرفض في حالة تنفيذها من جانب الدول المطلة على الخليج العربي والمحيط الهندي ، اذ ان من الواجب ان تبقى مسؤولية امن مضيق هرمز ، هي من مسؤولية الدول العربية وحدهم ، وليس للولايات المتحدة .

١- فاضل ، المصدر السابق ، ص ص ١٦٨-١٦٩.
٢- مقلد ، المصدر السابق ، ص ٣٠٥-٣٠٦.

الخاتمـــــة:

بعد ان ادرك الاستعمار القديم اهمية المضائق والممرات البحرية الاستراتيجية في منطقتنا العربية والاسلاميـــة ، ومن بينها قناة السويس ، وباب المندب ، ومضيق هرمز ، ومضيق جبل طارق ، كضمان لتحقيق مصالحه في الشرق ، وفي محاولته للسيطرة على تلك المناطق الحيوية ، عمل على زرع الفتن والاضطرابات ، وخلق النزاعات والمؤامرات ، وكانت النتيجة ، ان تلك الممرات والمضائق قد ولدت انعكاسات سلبية على شعوب مناطق تلك المضائق وال ممرات ، بدلا" من ان تسهم في زيادة نشاطها التجاري والثقافي .

فبالنسبة لمضيق هرمز فأن اهميته تتضح في كونه ممرا " دوليا" للنفط من الناحية الاقتصادية وكصمام امان دولي يتحكم بأمن الولايات المتحدة واوربا الغربية واليابان من الناحية السياسية . وسيبقى الاهتمام الدولي بأمن وسلامة الملاحة في مضيق هرمز مستمرة مادام الطلب العالمي على نفط الخليج العربي مستمرا " وبدون أي تناقص مقابل ذلك لن يتضاءل طلب دول الخليج العربية للبضائع والاسلحة من الاسواق العالمية عبر هذا المضيق ، لكونه بوابـــة الخليج العربي . وقد تترجم هذا الاهتمام الدولي بتكثيف تواجد تلك الدول الكبرى ، العسكري والسياسي فيه ، كما انه من الممكن غلقه وبسهولة في حالة تصعيد الصراع المباشر بين تلك الدول الكبرى ، وبذلك اصبح مضيق هرمز مركز توتر وصراع مستمر بينهما .

المصادر:

الوثائق المنشورة:

حديث صحفي خاص للسيد علي ناصر محمد ، الامين العام للج نة المركزية للحزب الاشتراكي ورئيس هيئة مجلس الشعب الاعلى في جمهورية اليمن الديمقراطية حول السياسة الداخلية والخارجية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٣ ، السنة السادسة ، الكويت ، تموز ١٩٨٣.

الكتب العربية :

١ احمد عبد القادر مخلص ، مجلس التعاون لدول الخليج العربي – دراسة سياسية ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة السلسلة (٩٢) ، ١٩٨٦.

٢ اسماعيل صبري مقلد ، العلاقات الامريكية – السوفيتية (مشكلات الامن والتسلح في الثمانينات) ، منشورات ذات السلاسل للطباعة والنشر ، ط١، ١٩٨٧.

٣ ر.ك . رمضاني ، الخليج العربي ومضيق هرمز ، ترجمة عبد الصاحب الشيخ ، من منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٧٥) ، مطبعة جامعة البصرة ، ١٩٨٤.

٤ سالم مشكور ، نزاعات الحدود في الخليج – معضلة السيادة والشرعية ، الناشر : مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتوثيق ، ط ١، بيروت ، ١٩٩٣، او على موقع شبكة الانترنيت www. alhramain . com / text / kotob / 123/ txt / 9/ 0.3 htm.

٥ سلمى عدنان محمد (اعداد) ، ايران وامن الخليج العربي ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٣٨) ، جامعة البصرة ، ١٩٨٠.

٦ د. صبري فارس الهيتي ، الخليج العربي – دراسة جغرافية سياسية ، منشورات وزارة الثقافة والاعـــلام ، سلسلة دراسات (٢٧٢)، دار الرشيد للنشر ، جمهورية العراق ، ط ٢ ، ١٩٨١.

٧ عاطف السيد ، البحر الاحمر والعالم المعاصر – دراسة تاريخية سياسية استراتيجية ، دار عطوة للطباعة ،(د.م) ، ١٩٨٥.

٨ د. عاني طه ناصف ، الاستراتيجية الدولية في منطقة الخليج العربي ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، شعبة الدراسات السياسية والاستراتيجية ، السلسلة الخاصة (٦٢) ، جامعة البصرة ، ١٩٨٢.

٩ د. عبد الله عبد المحسن السلطان ، البحر الاحمر والصراع العربي الاسرائيلي (التنافس بين استراتيجيتين)، سلسلة اطروحات الدكتوراه (٧) ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ط٨ ، بيروت ، اغسطس ١٩٨٤.

١٠ –محمد عدنان مراد ، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي – جذوره التاريخية وابعاده ، مراجعة : شهيرة مراد ، تقديم د. شاكر الفحام ، دار دمشق للطباعة والنشر ، ١٩٨٤.

١١ – يحيى حلمي فاضل ، الخليج العربي والصراع الدولي المعاصر ، مطبوعات دهام موسى ، ط١، لندن ، ١٩٨٨، او على شبكة الانترنيت

www .alhramain . com/ text / kotob / 47/ txt/ 2/ 3.htm.

الرسائل الجامعية :-

١ حيدر عبد الرضا حسن التميمي ، مملكة هرمز (١٥٠٠ م –١٦٢٢م) ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٤م.

٢ علي حسين علي ، امن الخليج العربي . رسالة ماجستير غير منشورة في العلوم السياسية مقدمة الى كاية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٢.

٣ محمد جاسم محمد ، امن الخليج العربي – دراسة في صراع القوتين العظميين في الخليج العربي(١٩٦٨ م–١٩٧٩م) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة في التاريخ الحديث مقدمة الى ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٦.

٤ -نجاة طه العبيدي ، السياسة الخارجية الامريكية في الخليج العربي ١٩٧٣-١٩٨٠ رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية ، الجامعة المستنصرية ، ١٩٨٢.

البحوث والمقالات في الدوريات العربية :

١ - د. صدقة يحيى فاضل ، دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر اعاقة الملاحة في مضيق هرمز ، مجلة درا سات الخليج والجزيرة العربية ، العدد السادس والخمسون ، السنة الرابعة عشر ، الكويت ، اكتوبر ، ١٩٨٨.

٢ -د. فادي فرحات ، مضائق المنطقة العربية الاسلامية بين شهية الاستعمار واطماع اسرائيل ، مجلة الوحدة الاسلامية ، العدد الواحد والعشرين ، السنة الثانية ، تصدر عن تج مع العلماء والمسلمين ، لبنان ، بيروت ، ٢٠٠٣م.

الدوريات العربية :

- المجلات العربية :

صوت الطليعة ، العدد ٢١، السنة السادسة ، كانون الثاني ، ١٩٨٠.

- الصحف العربية:

- صحيفة البيان ، العدد ٣٨ ، الامارات العربية المتحدة ، ١/ اكتوبر ٢٠٠٠م ، او على موقع الانترنيت . www.albayan. Co.ae / Lalbayan / Culture/ 2000 / 38 / finel/ 1,htm
- صحيفة الوطن – العدد ١٧٨٣ ، الكويت في ١٩٧٩/٩/١٨.

على موقع شبكة الانترنيت:

١- www.Masandam . com /deba- Location . htm .

٢- مضيق هرمز www. Masandom . com/ hurmooz . htm

٣- شبكة الندابي – سلطنة عُمان http:// Oman . alnadbi . net .