



## Coastal State Sovereignty vs. Freedom of Navigation in International Straits: A Case Study of the Strait of Hormuz

Sakina Nagib El Fallah \*

Researcher, Public International Law, Libyan Academy for Postgraduate Studies

المركز القانوني للمضائق الدولية بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة: مضيق هرمز نموذجاً

سكينة نجيب الفلاح \*

باحثة، ماجستير قانون دولي عام، الأكاديمية الليبية للدراسات العليا

\*Corresponding author: [sakinagib@gmail.com](mailto:sakinagib@gmail.com)

Received: April 22, 2026

Accepted: May 26, 2026

Published: June 13, 2026

### Abstract:

This research undertakes a study and analysis of the legal regime governing international straits under public international law, with a specific focus on the Strait of Hormuz as a case study, given its paramount geostrategic and economic significance. The study aims to elucidate the balance established by international law and relevant conventions—particularly the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)—between the rights of riparian states to protect their sovereignty and security, and the international community's right to ensure the freedom and continuity of maritime navigation through the regimes of "transit passage" and "innocent passage." The research discusses the legal challenges arising from the divergent positions between the riparian states of the Strait of Hormuz (Sultanate of Oman and the Islamic Republic of Iran) and the states utilizing it. The study concludes that the Strait of Hormuz is subject to the provisions of international treaties and customary international law, which mandate the continuity of international navigation and prohibit obstruction of passage, notwithstanding the legislative reservations of some riparian states. The research emphasizes the necessity of joint coordination to ensure global energy security and protect the marine environment.

**Keywords:** International Straits, Transit Passage, Strait of Hormuz, Law of the Sea, Strait States.

### المخلص

تناول هذا البحث بالدراسة والتحليل النظام القانوني للمضائق الدولية في القانون الدولي العام، مع التركيز على مضيق هرمز كدراسة تطبيقية نظراً لأهميته الجيوستراتيجية والاقتصادية الفائقة. وقد هدفت الدراسة إلى تبيان التوازن الذي أقامه القانون الدولي والاتفاقيات المعنية—لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982—بين حقوق الدول المشاطئة في حماية سيادتها وأمنها، وحق المجتمع الدولي في ضمان حرية واستمرار الملاحة البحرية عبر نظامي "المرور العابر" و"المرور البريء". وقد ناقش البحث الإشكالية القانونية الناجمة عن التباين في المواقف بين الدول المشاطئة لمضيق هرمز (سلطنة عمان وجمهورية

إيران الإسلامية) والدول المستخدمة له؛ حيث خلصت الدراسة إلى أن مضيق هرمز يخضع لأحكام المعاهدات الدولية والقانون الدولي العرفي الذي يستوجب استمرار الملاحة الدولية ومنع إعاقة العبور، بالرغم من التحفظات التشريعية لبعض الدول المشاطئة، مع التأكيد على ضرورة التنسيق المشترك لضمان أمن الطاقة العالمي وحماية البيئة البحرية.

**الكلمات المفتاحية:** المضائق الدولية، المرور العابر، مضيق هرمز، قانون البحار، الدول المشاطئة.

## مقدمة

تُعد الممرات المائية والمضائق الدولية الشرايين الحيوية لحركة التجارة العالمية؛ إذ تمثل نقاط الالتقاء الجغرافية والقانونية التي تختزل المسافات وتربط بين البحار والمحيطات. ولما كانت هذه المضائق تقع جغرافياً ضمن المياه الإقليمية للدول الساحلية أو المشاطئة لها، فقد ثار نزاع قانوني وفقهي تقليدي بين نزعتين: نزعة بسط السيادة الوطنية للدول الشاطئية لحماية أمنها القومي وبيئتها البحرية، ونزعة تدويل المرور لضمان حرية الملاحة والتجارة العالمية دون عوائق.

وتتبدى هذه الإشكالية بوضوح في مضيق هرمز، الذي يُصنف كأحد أهم الاختناقات الجيوسياسية في العالم، لكونه المعبر الرئيسي لإمدادات الطاقة المتجهة إلى الأسواق الدولية. ومن هنا، يكتسب البحث أهمية بالغة في تفكيك البنية القانونية النازمة للمضائق الدولية عامة، وتكييف المركز القانوني لمضيق هرمز خاصة، في ظل التجاذبات بين أحكام القانون الدولي الاتفاقي (اتفاقية 1982) والقانون الدولي العرفي، ومواقف الدول المشاطئة والمستخدمه له.

وعليه، تم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين رئيسيين؛ خُصص المبحث الأول لتأصيل الإطار النظري للمضائق الدولية ومفهومها ونظامها القانوني، بينما أفرد المبحث الثاني كدراسة تطبيقية على مضيق هرمز لبيان أبعاد أهميته الاستراتيجية والمركز القانوني للدول المشاطئة والمستخدمه له.

## المبحث الأول: الإطار النظري للمضائق الدولية في القانون الدولي

يتناول هذا المبحث التأصيل الفقهي والقانوني للمضائق الدولية، مستعرضاً تعريفاتها ومعايير تحديدها، بالإضافة إلى القواعد والمبادئ العامة التي استقر عليها القانون الدولي لتنظيم الملاحة فيها.

### المطلب الأول: التعريف بالمضائق الدولية

اتجه الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي في اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي والتعريف القانوني.

### الفرع الأول: التعريف الجغرافي للمضيق

من الناحية الجغرافية، يُعرف المضيق بأنه ممر مائي طبيعي ضيق يربط بين مسطحين مائيين واسعين، ويفصل بين كتلتين من اليابس. ويشترط في هذا التعريف أن يكون الممر طبيعياً (بخلاف القنوات الصناعية مثل قناة السويس)، وأن يتسم بالضيق النسبي الذي يجعله حلقة وصل مائية ضرورية.<sup>1</sup>

وفي هذا الإطار، يرى الفقيه البريطاني البارز دانيال أوكونيل (D.P. O'Connell) في مؤلفه الموسوعي 'The International Law of the Sea' (أكسفورد، 1982) أن المعيار الجغرافي وحده لا يكفي لإضفاء الصفة الدولية على المضيق، إذ لا بد أن يُضاف إليه معيار الاستخدام الفعلي في الملاحة. ويُحذّر أوكونيل من الاكتفاء بالشكل الجغرافي دون النظر إلى الوظيفة البحرية للمضيق، مشيراً إلى أن ثمة ممرات مائية ضيقة لا ترقى إلى مستوى المضيق الدولي لانعدام استخدامها في التجارة الدولية. ويُشكّل هذا الرأي ركيزة أساسية في الفقه الحديث لقانون البحار.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: المفهوم القانوني للمضيق

<sup>1</sup> وسام وكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة دمشق، 2011

<sup>2</sup> O'Connell, The International Law of the Sea, Vol. I, Oxford, 1982, p. 291

ويقصد به، ممر طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزئين من البحر.<sup>1</sup> وقد عرفت محكمة العدل الدولية المضيق في قضية كورفو بأنه "ممر بين جزأين من الأرض يصل بين جزأين من البحر المفتوح يستخدم للملاحة الدولية".<sup>2</sup> وفي هذا الصدد، ذهب الفقيهان المرموقان تشرشل ولو في كتابهما المعتمد إلى أن حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو أرسى معياراً مزدوجاً يجمع بين البُعد الجغرافي والبُعد الوظيفي، وأن هذا المعيار ظل سارياً في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ويؤكد أن دلالة "الاستخدام للملاحة الدولية" لا تعني الاستخدام الفعلي المستمر، بل يكفي أن يكون الممر صالحاً ومؤهلاً لهذا الاستخدام بطبيعته وموقعه الجغرافي.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: النظام القانوني للمضائق الدولية في القانون الدولي

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظامين أساسيين للمرور عبر المضائق الدولية، وذلك لتحقيق توازن بين سيادة الدول وأمن الملاحة.

#### الفرع الأول: نظام المرور العابر

نظام المرور الحر (العابر) من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل.<sup>4</sup>

هو نظام المرور العابر، ويعني ممارسة حرية الملاحة أو التحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق. وقد نصت المادة (38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، على أن: (تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 " المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة " بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب. غير أن ذلك لا يمنع المرور لغرض الدخول إلى دولة شاطئية على الخليج أو مغادرتها أو العودتها منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة)، إلا أنه لا يجب أخذ هذا المنع على إطلاقه لأنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية وذلك مخالف لروح النصوص القانونية المتعلقة بذلك.

ولا يقتصر نظام المرور العابر على السفن التجارية، بل يمتد ليشمل السفن الحربية والغواصات وهذا ما يُفرِّقه جوهرياً عن نظام المرور البريء. وفي هذا الشأن، أكد الفقيه الأمريكي البارز هوغو كامينوس في دراسته المنشورة في مجلة الأكاديمية الدولية للقانون الدولي أن نظام المرور العابر يُمثل ابتكاراً قانونياً جوهرياً، إذ يضمن الموازنة بين مصالح الدول المشاطئة ومتطلبات الملاحة الدولية، من خلال حزمة من الالتزامات المتبادلة.<sup>5</sup>

والمرور العابر حق وليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل على العكس، يقع على تلك الدولة التزام بعدم عرقلته، وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران (المادة 44).

ويلاحظ في صدد السلطات التنظيمية للدولة المشاطئة للمضيق الدولي أنها محددة حصراً بشكل لا يُفسح لها المجال بالتضييق من حق المرور العابر أو عرقلته بحجة تنظيم المرور أو مكافحة التلوث.

#### الفرع الثاني: نظام المرور البريء

يُطبق هذا النظام في حالات استثنائية محددة في المادة 45 من الاتفاقية، مثل المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، أو المضائق المكونة من جزيرة تابعة لدولة وبرها الرئيسي إذا وجد ممر بديل في أعالي البحار. وفي هذا النظام، يحق للدولة الساحلية تعليق المرور مؤقتاً لأسباب أمنية، كما يُحظر على الغواصات المرور وهي غاطسة.

<sup>1</sup> باخشب، عمر أبو بكر، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، دار حافظ للنشر والتوزيع، 1992م، ص 96

<sup>2</sup> محمد طلعت الغنيمي، الرجز في قانون السلام، منشأة المعارف بالإسكندرية 1975، ص 518، 519.

<sup>3</sup> Churchill & Lowe, The Law of the Sea, 3rd ed., Manchester University Press, 1999, p. 104

<sup>4</sup> عكلة، مرجع سابق.

<sup>5</sup> Caminos, H., 'The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea', RCADI, Vol. 205, 1987, p. 80

وقد ناقش الفقيه الدولي إيان براونلي الفوارق الجوهرية بين النظامين، مؤكداً أن المرور البريء يخضع لرقابة أوسع من الدولة الساحلية مقارنةً بالمرور العابر، غير أنه انتهى إلى أن كلا النظامين يُقيد السيادة الوطنية المطلقة لصالح المجتمع الدولي. ويرى براونلي أن تعليق المرور البريء ينبغي أن يكون مؤقتاً وضرورياً ومتناسباً مع الخطر الأمني المدعى.<sup>1</sup>

إن نظام المرور البريء يشمل الملاحة عبر البحر الإقليمي لغير الاجتياز فقط دون الدخول إلى المياه الداخلية أو زيارة ميناء تقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من المياه الداخلية إليها إلى ميناء آخر، وأن يكون المرور متواصلًا وسريعاً مع إمكان التوقف أو الرسو إذا كان هناك ما يستدعي ذلك، مثل القوة القاهرة أو إصلاح عطب طارئ، ويكون المرور بريئاً إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وقد ألزمت كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وتلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء أو تعطيل هذا الحق أو عرقلته بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي.

### المطلب الثالث: المركز القانوني للدولة في المضيق

من المعلوم أن المراكز القانونية للدول، باعتبارها أشخاصاً اعتبارية عامة، ليست دائماً واحدة وعلى قدم المساواة بالنسبة لجميع الدول، شأنها في ذلك شأن المراكز القانونية للأشخاص القانونية.<sup>2</sup> في هذا المطلب سنحدد حقوق والتزامات دول المضيق والدول المشاطئة.

#### الفرع الأول: حقوق الدول في المضيق

تتمتع الدولة التي يقع المضيق الدولي ضمن مياهها الإقليمية بحقوق سيادية وتنظيمية واسعة، وهي:

1- ممارسة السيادة والولاية: تمارس الدولة سيادتها الكاملة على المياه التي تشكل المضيق، بما في ذلك قاعه وباطن أرضه والحيز الجوي فوقه، وذلك وفقاً للمادة (34) الفقرة (2) من اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982

2- الحق في التنظيم التشريعي: يحق للدولة إصدار القوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور العابر في

مجالات محددة نصت عليها المادة (42)، ومنها سلامة الملاحة وتنظيم حركة السفن، ومنع التلوث

والسيطرة عليه، ومنع الصيد، والرقابة الجمركية والضريبية والصحية.<sup>3</sup>

3- تعيين الممرات الملاحية: تملك الدولة الحق في تعيين ممرات ملاحية وتقرير مخططات لتقسيم

حركة المرور لضمان أمنها وسلامة الملاحة الدولية، شرط أن تتوافق هذه المخططات مع الأنظمة

الدولية المقبولة عموماً (المادة 41)

4- اشتراط الموافقة للبحث العلمي: لا يجوز للسفن الأجنبية، بما فيها سفن البحوث العلمية، القيام بأي

نشاط بحثي أو مسحي أثناء مرورها العابر دون إذن مسبق من الدولة المشاطئة للمضيق (المادة

40)

وفي هذا الصدد، يؤكد البروفيسور مالكولم شو أن الحقوق التنظيمية للدولة المشاطئة تُشكّل في جوهرها

تعبيراً عن السيادة الوطنية المقيدة، أي سيادة منقوصة لصالح الأهداف الدولية. ويُميز شو بين ما يُسميه

'التنظيم المشروع' الذي يهدف إلى صون السلامة الملاحية والبيئة البحرية، وبين 'الإعاقة المنتكرة في هيئة

تنظيم' التي تُشكّل انتهاكاً للقانون الدولي.<sup>4</sup>

#### الفرع الثاني: التزامات الدول في المضيق

تفرض القواعد الدولية التزامات تضمن عدم تعسف الدولة في استخدام حقوقها، وأبرزها:

<sup>1</sup> Brownlie, I., Principles of Public International Law, 7th ed., Oxford University Press, 2008, p. 183

<sup>2</sup> سلميان صالح الغويل، المنطقة الاقتصادية الخالصة دراسة قانونية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط 1، ص 2003، ص 45.

<sup>3</sup> محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة والنشر، عمان - الأردن، الطبعة 2، 2011، ص 145.

<sup>4</sup> Shaw, M.N., International Law, 9th ed., Cambridge University Press, 2021, p. 512

- 1- عدم إعاقة المرور العابر: تلتزم الدولة بعدم عرقلة أو إعاقة حق المرور العابر للسفن والطائرات الأجنبية، كما لا يجوز لها وقف هذا المرور لأي سبب كان (المادة 44).
- 2- الإعلان عن الأخطار الملاحية: يجب على الدولة الإعلان فوراً عن أي خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه يكون لها علم به، لضمان سلامة العابرين (المادة 44).<sup>1</sup>
- 3- عدم التمييز: يلتزم المشرع الوطني في دولة المضيق بأن لا تنطوي قوانينه وأنظمتها على تمييز بين السفن الأجنبية سواء من حيث الشكل أو الواقع (المادة 2/42).
- 4- المسؤولية الدولية: تتحمل الدولة المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالسفن نتيجة إجراءات تتخذها وتخالف بها أحكام القانون الدولي (المادة 5/42).

وفي تحليل هذه الالتزامات، يُشير أستاذ القانون الدولي البحري يوشيفومي تاناكا إلى أن المسؤولية الدولية للدولة المشاطئة لا تنشأ فقط عن الأفعال الإيجابية المخالفة للقانون، بل تمتد لتشمل الامتناع عن التصرف كتجاهل الإعلان عن الأخطار الملاحية أو إهمال صيانة الممرات المائية. ويرى تاناكا أن هذا التوسع في نطاق المسؤولية يعكس التطور النوعي الذي شهده القانون الدولي للبحار بعد عام 1982.<sup>2</sup>

#### المطلب الرابع: المركز القانوني للدول المشاطئة للمضيق

يشير مصطلح الدول المشاطئة في القانون الدولي للبحار إلى الدول التي تطل سواحلها على المضيق، وقد تشترك أكثر من دولة في الإشراف على مضيق واحد، مما يستوجب تنسيقاً قانونياً خاصاً.

#### الفرع الأول: حقوق الدول المشاطئة للمضيق

تتركز حقوق الدول المشاطئة في حماية مصالحها الحيوية والبيئية والتعاون المشترك:

- 1- الحق في حماية البيئة البحرية: للدول المشاطئة الحق في اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن السفن، خاصة تلك التي تحمل مواد خطرة أو نووية، وذلك وفق المعايير الدولية (المادة 1/42-ب).
- 2- التعاون في تسهيلات الملاحة: يحق للدول المشاطئة المطالبة بالتعاون من قبل الدول المستخدمة للمضيق للمساهمة في تكاليف إقامة وصيانة الوسائل الضرورية للملاحة وتأمين سلامتها (المادة 43).<sup>3</sup>
- 3- المطالبة بالتعويض عن الأضرار: يحق للدولة المشاطئة المطالبة بالتعويض الكامل عن أي أضرار تلحق ببيئتها البحرية أو منشآتها نتيجة إخلال السفن العابرة بالتزاماتها القانونية.
- 4- اتخاذ تدابير الأمن القومي: يحق للدول المشاطئة اتخاذ إجراءات وقائية لضمان عدم قيام السفن العابرة بأي نشاط يهدد أمنها، مثل استخدام القوة أو التجسس (المادة 39).

في هذا الإطار، يؤكد رودويل وستيفنز في كتابهما أن حق الدول المشاطئة في حماية البيئة البحرية يمثل توازناً دقيقاً بين الاعتبارات البيئية ومتطلبات الملاحة الحرة. ويُشيران إلى أن الاتفاقية أوجدت آلية تعاون طوعي (المادة 43) بدلاً من فرض التزامات إلزامية على دول المستخدمين، وهو ما يُعدُّ ثغرة نظرية في النظام القانوني يمكن أن تُؤثر على جدواه في الواقع العملي.<sup>4</sup>

#### الفرع الثاني: التزامات الدول المشاطئة للمضيق

تتمثل الالتزامات في ضمان استمرارية المرفق الملاحي الدولي:

- 1- احترام نظام المرور العابر: تلتزم الدول المشاطئة باحترام حق المرور العابر الذي يتميز بالسرعة والاستمرارية، وعدم فرض قيود تجعل من المرور أمراً عسيراً.

<sup>1</sup> د. ستيفن بلاكويل، "القانون الدولي للبحار ومضيق هرمز"، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2025.

<sup>2</sup> Tanaka, Y., The International Law of the Sea, 3rd ed., Cambridge University Press, 2023, p. 124

<sup>3</sup> د. صلاح الدين عامر، "قانون البحار الجديد"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 210-215.

<sup>4</sup> Rothwell, D.R. & Stephens, T., The International Law of the Sea, 2nd ed., Hart Publishing, 2016, p.

2- التنسيق المشترك: في حال وجود أكثر من دولة مشاطئة للمضيق، يقع على عاتقها التزام بالتنسيق فيما بينها لتعيين الممرات الملاحية ومخططات تقسيم المرور لضمان عدم التضارب (المادة 4/41).

3- تطبيق الاتفاقيات الدولية: تلتزم الدول المشاطئة بأن تكون قوانينها الوطنية متوافقة تماماً مع القواعد والأنظمة الدولية المقبولة عموماً فيما يخص منع التلوث وسلامة الملاحة (المادة 1/42).

4- الالتزام بحسن النية: يجب على الدول المشاطئة ممارسة حقوقها والوفاء بالتزاماتها بطريقة لا تشكل تعسفاً في استعمال الحق، وبما يخدم مصلحة الملاحة الدولية.

وفي تحليل هذه الالتزامات، يُلفت المستشار القانوني الدولي توليو في تقاريره المقدمة للجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة (1985) إلى أن الالتزام بالتنسيق بين الدول المشاطئة المتعددة يمثل واحداً من أكثر التحديات العملية في تطبيق اتفاقية 1982، إذ إن غياب آليات الإنفاذ الفعالة يجعل هذا الالتزام رهيناً بحسن نية الأطراف ودرجة التوافق السياسي بينها.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: النظام القانوني لمضيق هرمز (دراسة تطبيقية).

لئن كان مضيق هرمز يبدو كمعبر مائي ضيق يقع بين الأراضي الإيرانية وشبه جزيرة مسندم العُمانية على الخرائط الجغرافية، إلا أن أهميته الجيوستراتيجية تفوق اتساعه المكاني؛ إذ يُمثّل هذا الممر البحري أحد أكثر الاختناقات الجيوستراتيجية حرجاً وتأثيراً في استقرار المنظومة الاقتصادية الدولية.

#### المطلب الأول: مضيق هرمز وأهميته

يُعدّ مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية والاستراتيجية في العالم، حيث يربط الخليج العربي ببحر عُمان والمحيط الهندي، ويتحكم في تدفق نحو خمس إمدادات النفط العالمية، وهذا ما ينتنوله في هذا المطلب.

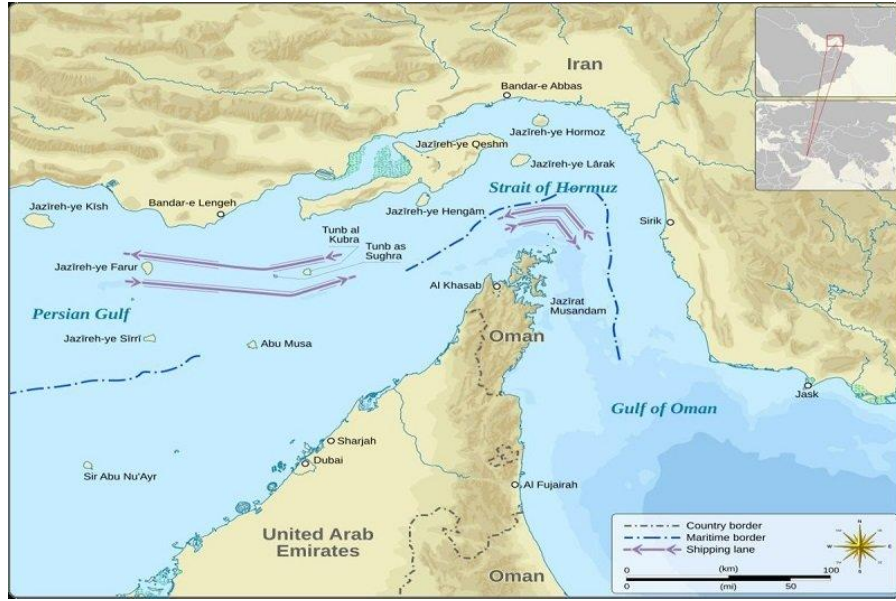
#### الفرع الأول: التعريف بمضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، حيث الخليج العربي من جهة وخليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى.<sup>2</sup> ويربط مضيق هرمز مياه البحار العالية لخليج عمان بمياه البحار العالية للخليج العربي، ويقع المضيق بين إيران في الشمال والشمال الشرقي وعمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لاراك وهينجام، وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزاندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعمان، ويبلغ عرض الطريق إلى المضيق في خليج عمان في الاتجاه الشمالي نحو 30 ميلاً، ويضيق حتى يصل عرضه إلى 20,75 ميلاً عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة لاراك وجزيرة كوين التي تبعد حوالي 8,50 ميل في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة موزاندام، ثم يبلغ العرض شبه الجزيرة هذه والساحل الشرقي لجزيرة كيشيم نحو 28 ميلاً، في حين يبلغ طول جزيرة كيشيم نحو 60 ميلاً وتقع بموازاة الساحل الإيراني مفصولة عنه بواسطة مضيق كلارانس وهو مضيق ضيق ومعقد، أما جزيرة هوجام فيبلغ اتساعها من جانب إلى آخر نحو 5 أميال وتقع بمحاذاة وسط الساحل الجنوبي الشرقي، ويبلغ طول جزيرة لاراك نحو 5,50 ميل وتقع علي بعد نحو 4,25 ميل في الاتجاه الجنوبي الشرقي من طرف جزيرة كيشيم، وتعرض الملاحة بعض الصعوبات داخل مضيق هرمز، ولا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل والتنزيل إلا بعض الأرصفة بجانب مدينة كيشم على الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة المسماة باسمها وكذلك بعض الأرصفة عند مدينة بندر عباس في الأراضي الإيرانية، كما لا يوجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Treves, T., Report to the International Law Commission, UN Doc. A/CN.4/381, 1985, p. 45

<sup>2</sup> محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، تقارير، تاريخ النشر 2009.

<sup>3</sup> عبد الله شاكِر الطائي، مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي، دراسة موجزة منشورة في صحيفة القدس 2 العربي بتاريخ 2006



خريطة رقم (1): تبين مضيق هرمز

### الفرع الثاني: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

شكل مضيق هرمز منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً مما جعله عرضةً لأطماع الدول الكبرى، ومحوراً للصراع والتنافس بين دوله من جهة وبين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى. وتعاطمت الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق هرمز إثر اكتشاف الثروة النفطية في الدول المشاطئة له؛ إذ تهيمن هذه الدول على احتياطات نفطية هائلة تُقدَّر بنحو 131 مليار برميل. علاوة على ذلك، يكتسب هذا الممر المائي دوراً محورياً في أمن الطاقة العالمي كونه يستوعب تدفق نحو 41% من إجمالي شحنات النفط المنقولة بحراً على مستوى العالم، وبمعدل تدفق يومي يتجاوز 11 مليون برميل. وتمثّل هذه الكميات ما يقارب 41% من صادرات الخام لمنطقة الشرق الأوسط، يضاف إليها نحو مليون برميل يومياً من المنتجات النفطية المكررة التي تعبر المضيق ذاته صوب الأسواق الدولية.

### المطلب الثاني: التكيف القانوني للمضيق وموقف الدول المشاطئة

ينطبق على مضيق هرمز التعريف القانوني للمضيق الدولي؛ إذ إنه ممر طبيعي يُستخدم للملاحة الدولية ويصل بين منطقتين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة (الخليج العربي وخليج عمان).

### الفرع الأول: النظام القانوني للمرور عبر مضيق هرمز

تطبيق نظام المرور في مضيق هرمز يشهد تبايناً قانونياً مستمراً بين مفهومي "المرور العابر" و"المرور البريء"، نظراً للمواقف القانونية للدول المشاطئة.

الجمهورية الإسلامية الإيرانية وقعت على اتفاقية عام 1982 لكنها لم تصدق عليها. وتتمسك إيران بأن نظام "المرور العابر" هو قاعدة اتفاقية استحدثتها الاتفاقية ولا تلزم إلا الدول الأطراف فيها. بناءً على ذلك، تطبق إيران على المضيق نظام "المرور البريء" بموجب اتفاقية جنيف لعام 1958، والذي يمنحها الحق في تعليق المرور مؤقتاً لأسباب أمنية، واشتراط الإذن المسبق لعبور السفن الحربية والغواصات (شرط إبحارها فوق الماء).

أما سلطنة عمان فقد صدقت على اتفاقية 1982، ولكنها أصدرت مرسوماً سلطانياً يؤكد على السيادة العمانية على مياهها الإقليمية في المضيق، مع الالتزام بتسهيل الملاحة الدولية وفقاً لأحكام "المرور العابر" بشرط احترام السفن الأجنبية للقوانين البيئية والأمنية العمانية، وعدم القيام بأي مناورات عسكرية أو أنشطة تهدد أمن السلطنة.

وقد ناقش الفقيه جون فان دايك في بحثه التحليلي التوتر القانوني الناشئ عن هذا التباين في المواقف مؤكداً أن الحل الوحيد المستدام هو المصادقة الكاملة على اتفاقية 1982 من جميع الأطراف المعنية، وأن

الاستمرار في التمسك باتفاقية جنيف 1958 في هذا الشأن يُشكّل تراجعاً نحو منظومة قانونية متقدمة لا تعكس الواقع الجيوبوحي المعاصر.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: موقف الدول المستخدمة للمضيق (القانون الدولي العرفي)

تتمسك الدول الكبرى المستخدمة للمضيق (وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية) بأن حق "المرور العابر" في المضائق الدولية قد استقر في المجتمع الدولي وأصبح جزءاً من القانون الدولي العرفي الذي يلزم جميع الدول، سواء كانت أطرافاً في اتفاقية 1982 أم لا. وبالتالي، لا يحق لأي دولة مشاطئة فرض قيود على حرية الملاحة أو التحليق الجوي، أو إلزام الغواصات بالإبحار فوق سطح الماء أثناء عبورها المضيق.

وفي دعم هذه المواقف الأمريكي والغربي، يُحلّل البروفيسور جيمس كراسكا كيف أن الممارسة الدولية المتواترة منذ توقيع الاتفاقية عام 1982 حتى اليوم قد رسّخت نظام المرور العابر بوصفه قاعدة عرفية ملزمة، مستنداً إلى سوابق قانونية وعمليات بحرية متعددة جرت في مضيق هرمز ومضائق دولية أخرى دون اعتراض قانوني ناجح.<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: حقوق والتزامات الدول المشاطئة لمضيق هرمز (تطبيق عملي)

تطبيقاً لما تم تأصيله في المبحث الأول، يتجلى المركز القانوني للدول المشاطئة لمضيق هرمز (عمان وإيران) في الآتي:

#### الفرع الأول: ممارسة الحقوق التنظيمية والأمنية

1. تنظيم حركة الملاحة: قامت سلطنة عمان بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) لإنشاء "مخطط تقسيم حركة المرور" في المضيق، حيث تم فصل مسارات السفن الداخلة إلى الخليج عن الخارجة منه عبر ممرات ملاحية محددة لضمان سلامة الملاحة وتجنب التصادم.
2. حماية البيئة البحرية: تمتلك الدولتان الحق في إصدار تشريعات صارمة لمنع التلوث البحري، خاصة وأن المضيق يشهد عبور ناقلات النفط العملاقة، ولها الحق في ملاحقة السفن التي تسببت في تلوث بيئي متعمد.
3. الدفاع عن الأمن القومي: يحق للدول المشاطئة اتخاذ إجراءات وقائية ضد أي سفينة تجارية أو حربية تقوم بأعمال تجسس، أو استخدام القوة، أو ممارسات تضر بأمن وسواحل الدولتين الشاطئيتين.

#### الفرع الثاني: الالتزامات الدولية المفروضة

1. عدم جواز إعاقة أو وقف المرور: يفرض القانون الدولي على إيران وعمان التزاماً بعدم إغلاق المضيق أو تعليق الملاحة الدولية فيه تحت أي ظرف من الظروف (حتى في حالات النزاع المسلح غير الدولي)، لأن إغلاقه يُعد انتهاكاً صارخاً للسلم والأمن الدوليين ويعطل حرية التجارة العالمية.
2. الإعلان عن الأخطار الملاحية: تلتزم الدولتان بضمان سلامة الممرات المائية وصيانتها، والإعلان الفوري عن وجود أي أخطار بحرية، أو عوائق، أو أخطار طبيعية قد تهدد سلامة السفن العابرة. وفي تقييم هذه الالتزامات في ضوء تطور القانون الدولي، يؤكد الدكتور ستيفن بلاكويل أن إيران وإن كانت تملك من الناحية الفنية صلاحية التمسك بأحكام اتفاقية جنيف 1958، إلا أن المال العملي لأي تهديد بإغلاق مضيق هرمز سيُفضي حتماً إلى عزلة دولية، ومسؤولية قانونية دولية، ورد فعل دولي متعدد الأطراف لا تملك إيران وحدها احتمالاً.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Van Dyke, J.M., 'Transit Passage through International Straits', in Chircop, A. et al. (eds), The Future of Ocean Regime-Building, Martinus Nijhoff, 2009, p. 178

<sup>2</sup> Kraska, J., Maritime Power and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2011, p. 224

<sup>3</sup> Blackwell, S., 'International Law of the Sea and the Strait of Hormuz', Emirates Center for Strategic Studies and Research, 2025

## الخاتمة

يمكن القول إن النظام القانوني للمضائق الدولية، وفي طبيعتها مضيق هرمز، يمثل أحد أدق نماذج التوازن القانوني في القانون الدولي للبحار. فقد أثبتت الدراسة أن السيادة الوطنية للدول المشاطئة على مياهها الإقليمية ليست سيادة مطلقة، بل هي سيادة مقيدة لخدمة الصالح العام للمجتمع الدولي المتمثل في حرية التجارة والملاحة البحرية.

إن الأهمية الاستراتيجية والنفطية لمضيق هرمز تجعل من استقرار نظامه القانوني صمام أمان للاقتصاد العالمي. وبالرغم من التباين النظري في المواقف والتشريعات الوطنية للدول المطلة عليه أو المستخدمة له، إلا أن المحك الحقيقي يكمن في الامتثال الفعلي لقواعد القانون الدولي العرفي والاتفاقي التي تفرض تأمين هذا الممر المائي، ومنع أي بادرة لتعطيله أو إغلاقه؛ فالملاحة الآمنة والمستمرة في مضيق هرمز ليست مجرد خيار سياسي للدول المشاطئة، بل هي التزام دولي تفرضه مقتضيات السلم والأمن والاستقرار العالمي.

## النتائج

من خلال الدراسة التحليلية والتطبيقية للنصوص القانونية والممارسات الدولية، تم التوصل إلى النتائج الآتية:

**أولاً:** استقر الفقه والقضاء الدوليان (لا سيما محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو) على أن المضيق الدولي يتطلب توافر ركنين: **جغرافي** (ممر مائي طبيعي يصل بين مسطحين مائيين ويفصل بين كتلتين من اليابس)، و**قانوني/وظيفي** (أن يكون مستخدماً فعلياً في الملاحة الدولية). **ثانياً:** أوجدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982) نظام "الممر العابر" ليكون نظاماً قانونياً مستحدثاً يضمن حرية الملاحة والتعليق السريع والمستمر، وهو حق أصيل للدول العابرة وليس مجرد رخصة تملك الدولة المشاطئة إلغائها أو تعليقها، بخلاف نظام "الممر البريء" الاستثنائي الذي يمنح الدولة الساحلية بعض سلطات التعليق المؤقت لأسباب أمنية.

**ثالثاً:** يُكيف مضيق هرمز قانوناً بأنه مضيق دولي يربط بين منطقتين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة (الخليج العربي وخليج عمان)، مما يجعله خاضعاً لأحكام الملاحة الدولية الحرة بموجب قواعد القانون الدولي العرفي والاتفاقي.

**رابعاً:** هناك تباين قانوني واضح في مواقف الدول المشاطئة للمضيق؛ فبينما تلتزم سلطنة عمان (المصادقة على اتفاقية 1982) بنظام الممر العابر مع اشتراط احترام بيئتها وأمنها، تتمسك إيران (التي وقعت ولم تصادق على الاتفاقية) بنظام الممر البريء بموجب اتفاقية جنيف 1958، وتشتترط الإذن المسبق للسفن الحربية، في حين تتمسك الدول الكبرى (كالولايات المتحدة) بأن الممر العابر بات قاعدة عرفية ملزمة للجميع.

**خامساً:** يُحظر على الدول المشاطئة لمضيق هرمز—بموجب القانون الدولي—إغلاق المضيق أو تعليق الملاحة فيه أو إعاقتها تحت أي ظرف، لما يشكله ذلك من تهديد مباشر للسلم والأمن الدوليين واقتصاد الطاقة العالمي، مع احتفاظها بحقها في تنظيم الملاحة، وحماية البيئة، والدفاع الشرعي عن أمنها القومي ضد أعمال التجسس أو استخدام القوة.

## التوصيات

بناءً على ما تقدم من نتائج، يخلص البحث إلى التوصيات الآتية:

1. **تعزيز التنسيق الإقليمي المشترك:** دعوة الدول المشاطئة لمضيق هرمز (سلطنة عمان وجمهورية إيران الإسلامية) إلى تفعيل قنوات التنسيق الثنائي والمستمر لتوحيد الرؤى القانونية والأمنية، وتجنب التفسيرات الأحادية التي قد تؤدي إلى أزمات ملاحية.
2. **حث الدول على استكمال المصادقة:** مناشدة الدول التي لم تصادق بعد على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (وفي مقدمتها إيران) إلى المصادقة عليها، لتوحيد النظام القانوني الحاكم

للمضيق وتجنب التمسك بنصوص اتفاقية جنيف 1958 التي تجاوزتها مجريات القانون الدولي الحديث.

3. إبعاد الممر المائي عن النزاعات السياسية: التأكيد على ضرورة تحييد مضيق هرمز عن الصراعات السياسية والعسكرية الإقليمية والدولية، واعتباره مرفقاً دولياً حيويًا يهتم الإنسانية جمعاء، مع الالتزام المطلق بمبدأ "حسن النية" في تنفيذ الالتزامات الدولية.

4. تطوير آليات حماية البيئة البحرية: تفعيل المادة (43) من اتفاقية 1982 عبر إنشاء صندوق دولي تشارك فيه الدول المستخدمة للمضيق للمساهمة في تكاليف صيانة الممرات الملاحية، وإقامة منشآت متطورة لمكافحة التلوث البحري الناجم عن ناقلات النفط العملاقة.

5. الالتزام بالمخططات الدولية لتنظيم المرور: ضرورة احترام كافة السفن العابرة (التجارية والحربية) لمخططات تقسيم حركة المرور المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالتعاون مع الدول المشاطئة، لضمان سلامة الملاحة وتفادي حوادث الاصطدام الكارثية.

### Compliance with ethical standards

#### Disclosure of conflict of interest

The authors declare that they have no conflict of interest.

### قائمة المراجع

#### أولاً: المراجع العربية

#### أ. الكتب والدراسات والمقالات

- [1] باخشب، عمر أبو بكر. (1992). القانون الدولي العام للبحار في أبعاد الجديدة. دار حافظ للنشر والتوزيع.
- [2] بلاكويل، ستيفن. (2025). القانون الدولي للبحار ومضيق هرمز. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.
- [3] الطائي، عبد الله شاكر. (2006، 2 ديسمبر). مضيق هرمز وتأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي. صحيفة القدس العربي.
- [4] عامر، صلاح الدين. (2004). قانون البحار الجديد. دار النهضة العربية.
- [5] الغنيمي، محمد طلعت. (1975). الوجيز في قانون السلام. منشأة المعارف.
- [6] الغويل، سليمان صالح. (2003). المنطقة الاقتصادية الخالصة: دراسة قانونية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (ط. 1). دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان.
- [7] حمود، محمد الحاج. (2011). القانون الدولي للبحار (ط. 2). دار الثقافة والنشر.
- [8] مظلوم، محمد جمال. (2009). مضيق هرمز وبدائل المضيق. مجلة الملك خالد العسكرية.

#### الرسائل الجامعية

- [9] عكلة، وسام. (2011). النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي [أطروحة دكتوراه غير منشورة]. كلية القانون، جامعة دمشق.

#### ثانياً: المراجع الأجنبية

- [10] Blackwell, S. (2025). International law of the sea and the Strait of Hormuz. Emirates Center for Strategic Studies and Research.
- [11] Brownlie, I. (2008). Principles of public international law (7th ed.). Oxford University Press.
- [12] Caminos, H. (1987). The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. Recueil des Cours de l'Académie de Droit International (RCADI), 205, 9–288.
- [13] Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). The law of the sea (3rd ed.). Manchester University Press.

- [14] Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea*. Oxford University Press.
- [15] O'Connell, D. P. (1982). *The international law of the sea* (Vol. 1). Oxford University Press.
- [16] Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2016). *The international law of the sea* (2nd ed.). Hart Publishing.
- [17] Shaw, M. N. (2021). *International law* (9th ed.). Cambridge University Press.
- [18] Tanaka, Y. (2023). *The international law of the sea* (4th ed.). Cambridge University Press.
- [19] Treves, T. (1985). Report to the International Law Commission (UN Doc. A/CN.4/381). United Nations.
- [20] Van Dyke, J. M. (2009). Transit passage through international straits. In A. Chircop et al. (Eds.), *The future of ocean regime-building* (pp. 177–232). Martinus Nijhoff.

**Disclaimer/Publisher's Note:** The statements, opinions, and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of **CJHES** and/or the editor(s). **CJHES** and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions, or products referred to in the content.