

التنظيم القانوني للملاحة الدولية في مضيق هرمز

(دراسة تحليلية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وأحكام محكمة العدل الدولية،

والسوابق العملية، مقارنةً بالوضع الراهن)

الباحث الثاني

د. عبدالله حميد الغويري

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة لوسيل - قطر

الباحث الأول

عفراء راجح حمد الفهيدة

طالبة - مرحلة البكالوريوس

جامعة لوسيل - قطر

الملخص

تناول البحث الإطار القانوني المنظم للملاحة الدولية في مضيق هرمز، في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واجتهادات محكمة العدل الدولية، مع إسقاط ذلك على التطورات المتسارعة التي يشهدها المضيق في عام 2026. وتنبع أهمية الموضوع من كون مضيق هرمز يمثل أحد أكثر الممرات البحرية حيوية في النظام الاقتصادي العالمي، بحيث لا يقتصر أثره على الملاحة فحسب، بل يمتد إلى استقرار أسواق الطاقة والتجارة الدولية.

وقد جاء اختيار هذا الموضوع استجابةً لتزايد الإشكالات القانونية المرتبطة بحرية الملاحة في المضائق الدولية، في ظل محاولات بعض الدول توسيع نطاق سيادتها بما يلامس حد تعطيل المرور أو التأثير فيه بصورة غير مباشرة. وتتمحور إشكالية البحث حول مدى كفاية القواعد التي قررها القانون الدولي للبحار لضمان حرية المرور العابر، ومدى التزام الدول المشاطئة — ولا سيما إيران — بهذه القواعد في ضوء الممارسة العملية.

واعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي في استقراء النصوص القانونية، والمنهج المقارن في ربط السوابق القضائية والتطبيقات التاريخية بالوضع الراهن. كما عالج البحث موضوعاته من خلال بيان التكييف القانوني لمضيق هرمز بوصفه مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية، وتحديد نطاق نظام المرور العابر وتمييزه عن المرور البريء، ثم تحليل حدود سلطة الدولة الساحلية في مواجهة حقوق الدول العابرة، وصولاً إلى دراسة السوابق الدولية.

وخلص البحث إلى أن نظام المرور العابر يمثل قاعدة قانونية مستقرة لا يجوز تعطيلها أو الالتفاف عليها، إلا أن الإشكال الحقيقي لا يكمن في نقص القاعدة، بل في ضعف آليات إنفاذها في مواجهة الضغوط الجيوسياسية. ويوصي البحث بضرورة تطوير أطر دولية أكثر فاعلية لضمان احترام قواعد الملاحة، وتعزيز التعاون الدولي في حماية الممرات البحرية ذات الطبيعة الحيوية.

الكلمات المفتاحية: مضيق هرمز - المرور العابر - قانون البحار - الملاحة الدولية - محكمة العدل الدولية

The Legal Regulation of International Navigation in the Strait of Hormuz (An Analytical Study in Light of the United Nations Convention on the Law of the Sea, the Jurisprudence of the International Court of Justice, and State Practice, Compared with the Current Situation)

The second researcher

Dr. Abdallah Hameed Alghuwairi.

Student - Undergraduate

Lusail University – Qatar

aalghuwairi@lu.edu.qa

The first researcher

Afra Rajeh Hamad Al Fahida

Associate Professor of Commercial Law

Lusail University – Qatar

a.alfahida@gmail.com

Abstract

This research examines the legal framework governing international navigation in the Strait of Hormuz under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) and the jurisprudence of the International Court of Justice, in light of developments in 2026. The study highlights the strategic importance of the Strait as a vital route for global energy and trade, where legal rules intersect with geopolitical tensions.

It addresses the growing challenges to the freedom of navigation, particularly attempts by coastal states to expand their authority in ways that may restrict transit passage. The research problem focuses on evaluating the effectiveness of the legal regime in protecting transit passage and the extent of state compliance, especially by Iran. Using a descriptive-analytical and comparative approach, the study examines the legal status of the Strait, distinguishes transit passage from innocent passage, and analyzes relevant precedents, notably the Corfu Channel case, in relation to recent events.

It concludes that transit passage cannot be suspended, but its enforcement remains the primary challenge, recommending stronger international cooperation to safeguard navigation.

Keywords: Strait of Hormuz – Transit Passage – Law of the Sea – International Navigation – International Court of Justice

مقدمة:

يُعد مضيق هرمز من أهم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، نظرًا لموقعه الجغرافي الذي يربط الخليج العربي ببحر عُمان والمحيط الهندي، فضلًا عن كونه ممرًا استراتيجيًا حيويًا لتدفقات الطاقة والتجارة العالمية، وتكمن خصوصيته القانونية في خضوعه لنظام قانوني متميز في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، يقوم على التوازن بين سيادة الدول المشاطئة ومتطلبات حرية الملاحة الدولية (UNCLOS, 1982).

ولا تقتصر أهمية مضيق هرمز على البعد النظري، بل تتجلى بشكل عملي في ظل التطورات الراهنة، حيث شهد المضيق في مارس 2026 ولا زال تصاعدًا في التهديدات البحرية والجوية، الأمر الذي دفع المنظمة البحرية الدولية إلى الدعوة لإطار دولي لضمان المرور الآمن، كما أصدرت الجهات المختصة في الطيران المدني تحذيرات بشأن سلامة الأجواء في المنطقة، وهو ما يعكس الطبيعة المركبة للأمن الملاحي في المضائق الدولية. 3458

3458 المنظمة البحرية الدولية، الاستجابات المجزأة لم تعد كافية: تصريح الأمين العام بشأن مضيق هرمز

1315

مجلة علمية معتمدة دوليا و محكمة تصدر عن مختبر البحث قانون الأعمال – جامعة الحسن الأول – سطات – المغرب

الإيميل الرسمي : MFORKi22@Gmail.com الموقع الرسمي : WWW.Droitentreprise.com



ومن الناحية القانونية، تثير هذه التطورات إشكاليات دقيقة تتعلق بمدى مشروعية تقييد المرور في المضايق الدولية، وحدود سلطة الدولة الساحلية، ومدى التزام الدول بقواعد المرور العابر، لا سيما في ضوء أحكام القضاء الدولي، وبخاصة ما قرره محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو. (ICJ, 1949)

إشكالية البحث:

تتمثل إشكالية البحث في السؤال الرئيس الآتي: إلى أي مدى يوفر القانون الدولي للبحار، كما بلورته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأحكام محكمة العدل الدولية، حماية فعالة لحرية الملاحة البحرية والجوية في مضيق هرمز، وما مدى اتساق مواقف الدول المشاطئة، وبخاصة إيران، مع هذا النظام في ضوء السوابق التاريخية والوضع الراهن؟

الدراسات السابقة:

تناولت الأدبيات القانونية موضوع المضايق الدولية من زوايا متعددة، حيث ركزت العديد من الدراسات على تحليل الإطار القانوني لنظام المرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

في هذا السياق، تناول Yoshifumi Tanaka في دراسته حول القانون الدولي للبحار نظام المرور العابر بوصفه تطوراً جوهرياً في تنظيم الملاحة الدولية، مؤكداً أنه يمثل توازناً دقيقاً بين سيادة الدولة الساحلية ومتطلبات حرية الملاحة. (Tanaka, 2019)

كما عرض Malcolm N. Shaw في مؤلفه حول القانون الدولي الأسس العامة للمضايق الدولية، مبيّناً أن التمييز بين المرور البريء والمرور العابر يُعد من أهم الإشكاليات التي أثارها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (Shaw, 2017)

وفي الاتجاه ذاته، تناول Donald R. Rothwell و Tim Stephens في دراستهما المشتركة الطبيعة القانونية للمضايق الدولية، مؤكداً أن نظام المرور العابر يعكس تحولاً من مفهوم السيادة المطلقة إلى مفهوم الوظيفة الدولية للمضيق. (Rothwell & Stephens, 2016).

أما على المستوى التطبيقي، فقد ركزت بعض الدراسات على مضيق هرمز تحديداً، حيث تناولت مواقف الدول الإقليمية، وبخاصة إيران، ومدى اتساق تشريعاتها الداخلية مع أحكام القانون الدولي للبحار، كما ناقشت تداعيات التوترات الأمنية على حرية الملاحة.

غير أن الملاحظ على جانب معتبر من هذه الدراسات أنها إما ركزت على التحليل النظري دون ربط كافٍ بالتطورات العملية، أو تناولت الأحداث السابقة بمعزل عن تقييم شامل للوضع الراهن، خاصة في ظل التصعيد الذي شهده مضيق هرمز في عام 2026. ومن ثم، يسعى هذا البحث إلى تقديم معالجة أكثر تكاملاً، تجمع بين التأصيل النظري والتحليل التطبيقي، بما يسمح بفهم أدق للتحديات التي تواجه النظام القانوني للمضايق الدولية في السياق المعاصر.

منهجية البحث:

أعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال تناول النصوص القانونية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتطبيقات القضائية لأحكام محكمة العدل الدولية، وبخاصة قضية مضيق كورفو، وعلى المنهج المقارن في موازنة السوابق التاريخية بما يجري في الوقت الراهن، وتقييم مدى فعالية القواعد القانونية أمام ضغوط السياسة والأمن.

خطة البحث:

ينقسم البحث إلى فصلين:

الفصل الأول: الإطار القانوني للملاحة في المضايق الدولية.

المبحث الأول: ماهية مضيق هرمز والنظام القانوني الواجب التطبيق.

المطلب الأول: تكييف مضيق هرمز كمضيق مستخدم للملاحة الدولية.

المطلب الثاني: المرور العابر وتمييزه عن المرور البريء.

المبحث الثاني: حقوق الدول المشاطئة والتزاماتها، وحقوق الدول العابرة وواجباتها.

المطلب الأول: حدود سلطة الدولة الساحلية.

المطلب الثاني: واجبات السفن والطائرات العابرة.

الفصل الثاني: السوابق التاريخية والتطبيق على الوضع الراهن في مضيق هرمز.

المبحث الأول: السوابق القضائية والعملية.

المطلب الأول: قضية مضيق كورفو وأثرها التأسيسي.

المطلب الثاني: حرب الناقلات في الثمانينيات وأثرها العملي.

المبحث الثاني: أحداث 2019 والوضع الراهن في 2026.

المطلب الأول: أحداث 2019 ودلالاتها القانونية.

المطلب الثاني: المقارنة مع الوضع الراهن وتقييم الموقف الإيراني وربطه بالقانون القطري.

الفصل الأول

الإطار القانوني للملاحة في المضائق الدولية

لا يمكن تقييم ما يجري في مضيق هرمز تقييماً قانونياً صحيحاً دون البدء بتحديد الإطار القانوني العام للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فالقانون الدولي للبحار لا يعامل جميع المساحات البحرية بالمنطق نفسه؛ فثمة فرق بين أعالي البحار، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والبحر الإقليمي، والمياه الداخلية، والمضائق الدولية. وتكمن خصوصية المضيق الدولي في أنه يجمع بين عنصرين: وقوعه عادة ضمن مياه إقليمية لدولة أو أكثر، وقيامه في الوقت ذاته بوظيفة دولية لا يمكن للمجتمع الدولي الاستغناء عنها، ومن هنا نشأت فكرة السيادة المقيدة وظيفياً: الدولة الساحلية ليست مجرد مالك قانوني مطلق لهذا الفضاء، بل هي دولة تمارس سيادتها فيه ضمن حدود يفرضها القانون الدولي حمايةً للملاحة الدولية. 3459

المبحث الأول

ماهية مضيق هرمز والنظام القانوني الواجب التطبيق

تقتضي دراسة مضيق هرمز قانوناً الإجابة عن سؤالين متلازمين: هل هو فعلاً مضيق دولي بالمعنى القانوني؟ وإذا كان كذلك، فما هو النظام الذي يحكم المرور فيه؟ وتظهر أهمية هذا المبحث لأن الخلافات السياسية حول المضيق كثيراً ما تنطلق من خلط متعمد أو غير متعمد بين مفاهيم متباينة، كفكرة البحر الإقليمي، أو المرور البريء، أو المرور العابر، أو متطلبات الأمن القومي.

المطلب الأول

تكييف مضيق هرمز كمضيق مستخدم للملاحة الدولية

تنطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية أحكام الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا سيما المادة 37، 3460 عندما يصل المضيق بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر منها، كما تقرر المادة 38 أن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور العابر عبر هذه المضائق، هذا البناء النصي مهم جداً، لأنه لا يكتفي بتوصيف جغرافي للمضيق، بل يربط النظام القانوني بوظيفته في الملاحة الدولية. وهذا ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو:

"3461 The decisive criterion is the use of the strait for international navigation."

"المعيار الحاسم هو استخدام المضيق للملاحة الدولية". ويتضح من هذا الحكم أن الطبيعة القانونية للمضيق لا تتحدد فقط

3459 فكرة السيادة المقيدة وظيفياً في المضائق الدولية من التطبيقات المركزية لقانون البحار الحديث.

3460 المادة 37 والمادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

3461 قضية مضيق كورفو، محكمة العدل الدولية، حكم 9 أبريل 1949.

بعناصره الجغرافية، بل بوظيفته العملية، وهو ما ينطبق على مضيق هرمز، مما يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر. وهذا المعنى بالغ الأهمية لأن هرمز، وإن وُجدت بدائل برية أو خطوط أنابيب جزئية لبعض الدول، يبقى في الواقع العملي الطريق البحري الأهم والأكثر استخداماً لتدفقات النفط والغاز والتجارة في الخليج. لذلك فإن طبيعته القانونية لا تتوقف على كونه "الطريق الوحيد"، بل على كونه طريقاً دولياً فعلياً واسع الاستخدام.

وعليه، فإن مضيق هرمز لا يمكن تكييفه قانوناً باعتباره مجرد جزء عادي من البحر الإقليمي الإيراني أو العُماني يمكن إخضاعه بالكامل للتقدير الانفرادي للدولة الساحلية. بل هو مضيق دولي بالمعنى الوظيفي والقضائي والاتفاقي، وتترتب على هذا التكييف نتائج قانونية مباشرة، أهمها أن العبور فيه لا يخضع لمنطق الإذن المسبق العام، ولا يجوز تعليقه بإرادة منفردة. 3462

المطلب الثاني

المرور العابر وتمييزه عن المرور البري

جوهر النزاع القانوني حول هرمز يتصل بالتمييز بين المرور البري والمرور العابر، فالمرور البري هو النظام المقرر في البحر الإقليمي عمومًا، ويجوز للدولة الساحلية أن تنظم بعض جوانبه، بل وأن توقفه مؤقتاً في ظروف معينة في غير حالة المضائق الدولية، أما المرور العابر فهو نظام خاص بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وقد جاء أصلاً كحل توفيق في اتفاقية 1982 لحماية الحركة العالمية للسفن والطائرات، وهو أوسع من المرور البري من جهتين: أولاً، أنه يشمل الطائرات إلى جانب السفن؛ وثانياً، أنه غير قابل للتعليق من قبل الدولة الساحلية. 3463

وهنا تظهر أهمية البعد الجوي في هرمز. فالمسألة ليست فقط مرور ناقلات النفط والسفن التجارية أو الحربية، بل أيضاً مرور الطائرات المدنية والعسكرية وفق القواعد المقررة للمرور العابر، مع ما يرافق ذلك من أخطار تشغيلية وأمنية، والنشرة الأوروبية النشطة الخاصة بأجواء الشرق الأوسط والخليج في مارس 2026 تؤكد أن التهديدات في المنطقة ليست بحرية فحسب، بل تشمل البيئة الجوية أيضاً، وهو ما يبرز أن المضيق، قانوناً وعملياً، هو فضاء للمرور البحري والجوي معاً. 3464

لكن القول بأن المرور العابر أوسع من المرور البري لا يعني أنه بلا قيود. فالسفن والطائرات المارة عبر المضيق ملزمة بأن يكون عبورها مستمراً وسريعاً، وأن تمتنع عن التهديد باستعمال القوة أو استعمالها، وألا تقوم بأنشطة لا صلة لها مباشرة بالعبور، وأن تحترم قواعد السلامة البحرية والجوية واللوائح البيئية المعقولة. وبذلك فإن القانون الدولي لا ينزع عن الدولة الساحلية كل سلطة، لكنه يمنعها من تحويل سلطة التنظيم إلى أداة تعطيل أو ابتزاز سياسي. 3465

المبحث الثاني

حقوق الدول المشاطئة والتزاماتها، وحقوق الدول العابرة وواجباتها

إذا كان المبحث السابق قد حدد النظام القانوني العام، فإن هذا المبحث يوضح التوازن العملي داخله: ما الذي يحق للدولة الساحلية فعله؟ وما الذي لا يجوز لها فعله؟ وما هي واجبات السفن والطائرات العابرة؟ هذا التحديد ضروري لأن الجدل السياسي غالباً ما يبالغ إما في جانب السيادة أو في جانب الحرية، بينما النصوص الدولية تقيم توازناً دقيقاً بينهما.

المطلب الأول

حدود سلطة الدولة الساحلية

تنص المادة 44 من اتفاقية قانون البحار على حظر عرقلة المرور العابر. (UNCLOS, 1982) بأن الدول المشاطئة للمضيق لا يجوز لها عرقلة المرور العابر، وهذا النص هو العمود الفقري للحالة القانونية في هرمز، لأنه يجعل الأصل هو استمرار الملاحة لا

3462 مضيق هرمز مضيق دولي بحكم الوظيفة والاستخدام الفعلي لا بحكم الضرورة المطلقة للطريق فقط.

Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea*, p. 167.3463

3464 النشرة الأوروبية الخاصة بأجواء الشرق الأوسط والخليج في مارس 2026 تؤكد البعد الجوي للأزمة.

3465 المواد 39 إلى 42 من اتفاقية قانون البحار تحدد واجبات العابرين.

جواز وقفها، ويحول على الدولة الساحلية عبئاً مزدوجاً: عبء الامتناع عن العرقلة، وعبء نشر التحذيرات من الأخطار التي قد تهدد الملاحة. 3466

ومن الناحية الفقهية، لا يُفهم هذا الالتزام على أنه مجرد امتناع سلمي عن الإغلاق العسكري المباشر، بل يشمل أيضاً الامتناع عن صور العرقلة غير المباشرة، مثل فرض متطلبات ترخيص عام لا يقرها القانون الدولي، أو إصدار تهديدات سياسية مستمرة تؤدي عملياً إلى رفع أقساط التأمين، أو ترويع الأطقم، أو شل حركة النقل وإن لم يُغلق المضيق تقنياً بالكامل. لهذا السبب كان موقف المنظمة البحرية الدولية في مارس 2026 مهمًا، إذ أدان ليس فقط الهجمات، بل أيضاً "الإغلاق المزعوم" للمضيق لما له من أثر مباشر على السفن التجارية وسلامة البحارة.

غير أن القانون لا يحرم الدولة الساحلية من التنظيم. فهي تستطيع، بموجب اتفاقية قانون البحار، أن تضع قواعد تتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم المرور وحماية البيئة ومنع الصيد غير المشروع، ما دامت هذه القواعد غير تمييزية ولا تؤدي عملياً إلى شل المرور العابر، ومن هنا يكون معيار الشرعية هو التناسب: هل الإجراء ضروري فعلاً لتحقيق هدف مشروع؟ وهل هو أقل الوسائل مساساً بالمرور؟ وهل يطبق على الجميع بلا تمييز سياسي؟ 3467

المطلب الثاني

واجبات السفن والطائرات العابرة

في المقابل، لا تتمتع السفن والطائرات العابرة بحرية غير منضبطة. فالقانون الدولي يلزمها بالمرور دون إبطاء، وبالامتناع عن أي تهديد أو استعمال للقوة ضد الدولة الساحلية، وبالالتزام بقواعد السلامة المعمول بها دولياً. وبالنسبة للطائرات، فإن الخطر الجوي في المناطق المتوترة يجعل هذا الجانب أكثر حساسية، وهو ما يفسر إصدار النشرات التحذيرية المتعلقة بالمخاطر الجوية.

3468

ومن التطبيقات المهمة لهذه القاعدة أن السفن الحربية أيضاً تتمتع بحق المرور، لكن ليس لها أن تتحول أثناء عبورها إلى منصة عمليات قتالية، وهذا مهم لأن كثيراً من السجلات السياسية في الخليج تخلط بين حق الوجود القانوني للسفن الحربية في المضيق وجواز استخدام القوة أثناء المرور، فالمرور العابر يجيز العبور وفق الأوضاع العادية للملاحة، لكنه لا يفتح الباب لعمليات قتالية حرة في أثناء العبور إلا في إطار مستقل تحكمه قواعد ميثاق الأمم المتحدة وقانون النزاعات المسلحة البحرية، لا مجرد أحكام المرور

العابر ذاتها. 3469

الفصل الثاني

السوابق التاريخية والتطبيق على الوضع الراهن في مضيق هرمز

تتجلى قيمة القواعد القانونية فعلاً عندما توضع على محك الوقائع، ولهذا فإن تقييم وضع هرمز اليوم يستلزم الرجوع إلى السوابق الأهم: قضية مضيق كورفو بوصفها السابقة القضائية المؤسسة، وحرب الناقلات في الثمانينيات بوصفها السابقة العملية الكبرى في الخليج، وأحداث 2019 بوصفها النموذج الحديث لاحتجاز السفن والهجمات الرمادية. ثم بعد ذلك يمكن مقارنة تلك السوابق بما يجري في مارس 2026، وهو وضع يبدو—بحسب المنظمة البحرية الدولية وتقارير الأخبار الحديثة—أكثر حدة من كثير من المراحل السابقة، بسبب اجتماع الهجمات، والتعطيل الفعلي الواسع، والتحذيرات الجوية والبحرية، والضغط الهائل على التجارة والطواقم. 3470

3466 المادة 44 من اتفاقية قانون البحار تحظر عرقلة المرور العابر.

Shaw, M. (2017). *International Law*, p. 612.3467

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Art. 39 3468

UNCLOS, 1982, Art. 39(1)(a)–(b); Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea*, p. 170.3469

3470 الوضع في مارس 2026، بحسب المصادر الرسمية والإخبارية، تجاوز مجرد حوادث متفرقة إلى تعطل واسع للملاحة.

المبحث الأول

السوابق القضائية والعملية

تكمن أهمية السوابق في أنها تتيح فهمًا أفضل لثلاث مسائل: كيف تشكلت القاعدة القانونية أصلاً، وكيف تعامل المجتمع الدولي سابقاً مع تهديد الملاحة، وهل الوضع الحالي مجرد تكرار لما سبق أم أنه تجاوز السوابق في شدته وأثره؟

المطلب الأول

قضية مضيق كورفو وأثرها التأسيسي

قضية مضيق كورفو سنة 1949 هي البداية الحقيقية لفهم حرية الملاحة في المضائق في القضاء الدولي. أكدت محكمة العدل الدولية في حكمها "The decisive criterion is the use of the strait for international navigation" وهو ما يعني أن الطبيعة القانونية للمضيق تتحدد بوظيفته في الملاحة الدولية، وليس فقط بعناصره الجغرافية، كما قررت المحكمة أيضاً:

"States have a right to send their warships through straits used for international navigation." 3471 "تتمتع الدول بحق إرسال سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية"، يدل هذا الحكم على أن حرية الملاحة في المضائق الدولية لا تقتصر على السفن التجارية، بل تمتد إلى السفن الحربية، وهو ما يعزز الطابع الدولي للمضيق، ويؤكد أن المرور العابر نظام شامل لا يجوز تقييده بإرادة الدولة الساحلية. فقد نظرت المحكمة في مرور سفن حربية بريطانية في القناة، وما ترتب على انفجار ألغام في المياه الألبانية. والجزء الأهم قانونياً من الحكم ليس تفاصيل الواقعة العسكرية فقط، بل ما قرره المحكمة من أن المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا يجوز منعه في زمن السلم لمجرد عدم حصول إذن مسبق من الدولة الساحلية، ما دام المرور غير ضار. كما ربطت المحكمة بين الطبيعة الجغرافية للمضيق واستعماله الفعلي في الملاحة الدولية. 3472 والأهم من ذلك أن المحكمة قررت أيضاً مبدأ آخر بالغ الصلة بالوضع الراهن: مسؤولية الدولة الساحلية عن عدم التحذير من الأخطار الملاحية التي تعلم بها أو ينبغي أن تعلم بها. وهذه النقطة تتجاوز مجرد حرية المرور إلى واجب إيجابي هو واجب العناية بسلامة الملاحة. فقضية كورفو لا تقول فقط "لا تمنعوا المرور"، بل تقول أيضاً ضمناً "لا تركوا الممر الدولي يتحول إلى مصيدة أخطار من دون تحذير أو معالجة". 3473

ومن الناحية الفقهية، تعد قضية كورفو سابقة تأسيسية لأنها سبقت اتفاقية 1982، ثم جاءت الاتفاقية لتقنن منطقاً قريباً من الذي رسخته المحكمة. وهذا يعني أن قوة القاعدة في هرمز لا تستند فقط إلى نصوص اتفاقية، بل أيضاً إلى جذور عرفية وقضائية أسبق. وحتى بالنسبة لدولة لم تصدق على الاتفاقية، يظل من الصعب التنصل من المبادئ الأساسية التي اكتسبت وضعاً عرفياً، وفي مقدمتها حرية المرور في المضائق الدولية وعدم اشتراط الإذن المسبق العام للدول العابرة. 3474

المطلب الثاني

حرب الناقلات في الثمانينيات وأثرها العملي

مثلت حرب الناقلات في المرحلة 1984-1988 من الحرب العراقية الإيرانية أهم سابقة عملية في الخليج. فقد تحولت الحرب البرية إلى استهداف واسع لناقلات النفط والسفن التجارية المرتبطة بالطرفين أو بداعميها، ما أدى إلى تهديد مباشر لحركة الشحن في الخليج ودفع قوى خارجية، ولا سيما الولايات المتحدة، إلى عمليات حماية ورفع أعلام وإعادة مرافقة لبعض الناقلات. كما شهدت تلك المرحلة حوادث ألغام وهجمات صاروخية واحتكاكات واسعة مع السفن البحرية الأجنبية. 3475

ICJ, 1949 Judgment.3471

3472 قضية كورفو أرست معيار "الاستخدام للملاحة الدولية" كأساس للتكييف.

3473 الحكم ذاته قرر واجب التحذير من الأخطار الملاحية.

3474 قوة القاعدة في المضائق لا تستند إلى المعاهدة فقط، بل أيضاً إلى العرف والقضاء.

3475 حرب الناقلات 1984-1988 تمثل السابقة العملية الكبرى في الخليج.

والدرس القانوني من حرب الناقلات مزدوج. فمن جهة، لم ينجح أي طرف في خلق شرعية قانونية مستقرة لإغلاق هرمز أو تحويله إلى ممر مغلق خاضع بالكامل لمنطق الحرب. ومن جهة أخرى، أظهرت تلك المرحلة أن حماية حرية الملاحة قد تتحول عملياً إلى تدويل أمني للمضيق، عندما تعجز القواعد القانونية وحدها عن ردع التهديدات. وبعبارة أخرى، حرب الناقلات أبرزت الفجوة بين وضوح الحق القانوني وضعف آليات إنفاذه الذاتي. 3476

ومع ذلك، تختلف حرب الناقلات عن الوضع الراهن في نقطة مهمة: في الثمانينيات كان التهديد شديداً، لكن الخطاب القانوني الدولي ظل يركز على استمرار حرية الملاحة وضرورة حماية السفن التجارية. أما في مارس 2026، فالتقارير الرسمية والإخبارية تتحدث عن تعطيل شديد للغاية، وعن دعوات إلى ممر آمن لإجلاء البحارة، وعن إطار دولي للممر الآمن، وهو ما يشير إلى أن الخطر لم يعد مجرد هجمات متفرقة على الشحن، بل بلغ حد التأثير البنوي الواسع في قدرة السفن على العبور أصلاً. 3477

المبحث الثاني

أحداث 2019 والوضع الراهن في 2026

إذا كانت قضية كورفو تؤسس القاعدة، وحرب الناقلات تمثل السابقة العملية الكبرى، فإن أحداث 2019 تمثل النموذج الأقرب لما يسمى اليوم بـ"الضغط القانوني-السياسي عبر الملاحة": احتجاج سفن، تبريرات متبادلة، ردود غير متناظرة، واستخدام المضيق كورقة تفاوض. ومن ثم فإن المقارنة بين 2019 و2026 مفيدة لفهم ما إذا كان الوضع الحالي استمراراً لتكتيك سابق أم تحولاً نوعياً يفرغ المرور العابر من مضمونه العملي.

المطلب الأول

أحداث 2019 ودلالاتها القانونية

في يوليو 2019 شهدت المنطقة سلسلة من الوقائع، كان أبرزها إحتجاز إيران ناقلة Stena Impero التي ترفع علم المملكة المتحدة، بعد فترة قصيرة من احتجاز ناقلة إيرانية قرب جبل طارق، وقدمت إيران آنذاك تبريرات تتعلق بمخالفات ملاحية وسلامة بيئية، بينما اعتبرت بريطانيا وشركات الشحن الأمر غير مقبول سياسياً وقانونياً. كما شهدت تلك الفترة حوادث أخرى في الخليج وعمليات مرافقة وحماية بحرية متزايدة. 3478 وتكشف هذه الأحداث أن احتجاز السفن في مضيق دولي لا يمكن تقييمه قانونياً بمجرد الوصف الوطني الذي تمنحه له الدولة المحتجزة، بل يجب فحصه على ضوء الاختصاص، والضرورة، والتناسب، ومدى اتساقه مع نظام المرور العابر. فإذا تحولت السلطة التنظيمية أو التنفيذية إلى وسيلة ضغط سياسي عام، فإنها تفقد غطاءها القانوني.

من الزاوية القانونية، كشفت أحداث 2019 عن ثلاث مسائل. الأولى أن احتجاز السفن في مضيق هرمز لا يمكن اعتباره قانونياً لمجرد صدور توصيف وطني له، بل يجب فحصه وفق معايير الضرورة والتناسب والاختصاص الحقيقي. أما من الزاوية التحليلية، فإن إيران تميل في خطابها القانوني إلى التعامل مع هرمز بمنطق أقرب إلى المرور البريء المنظم لا المرور العابر غير القابل للتعليق أو التعطيل، وهو اتجاه ينسجم مع قانونها البحري لعام 1993 المتعلق بالمناطق البحرية كما ويتسق هذا مع حقيقة أن إيران لم تصدق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رغم توقيعها عليها. غير أن عدم التصديق لا يمنحها حرية مطلقة، لأن المبادئ الجوهرية المتعلقة بالمضايقات الدولية لها جذور عرفية وقضائية سابقة على الاتفاقية نفسها. ويُفهم منه فرض قيود على مرور بعض السفن، بخلاف المنطق الأوسع لاتفاقية 1982. والثالثة أن المجتمع الدولي غالباً ما يرد عملياً بالمرافقة أو التحالفات البحرية أو الضغوط الدبلوماسية، لا بألية قضائية مباشرة وفورية. ولا تقتصر التهديدات التي تواجه الملاحة في مضيق هرمز على محاولات

3476 السوابق أظهرت الفجوة بين وضوح الحق القانوني وضعف إنفاذه عند التصعيد.

3477 مارس 2026 يبدو، وفق التقارير الحديثة، أكثر حدة من كثير من المراحل السابقة.

3478 إحتجاز Stena Impero سنة 2019 مثال حديث على استخدام الإحتجاز في سياق الضغط السياسي والقانوني.

الإغلاق المباشر، بل تمتد إلى خلق بيئة تشغيلية عالية المخاطر، من خلال التهديدات الأمنية والهجمات غير المباشرة، وهو ما يؤدي عملياً إلى تقييد حرية الملاحة دون إعلان رسمي، وهو اتجاه تناولته الأدبيات الحديثة في إطار مفهوم الأمن البحري³⁴⁷⁹.

المطلب الثاني

المقارنة مع الوضع الراهن وتقييم الموقف الإيراني وربطه بالقانون القطري

حتى 21 مارس 2026، يبدو الوضع في مضيق هرمز أخطر من أحداث 2019 في الحجم والنتائج. فالمنظمة البحرية الدولية ذكرت أن مجلسها أدان التهديدات والهجمات على السفن و"الإغلاق المزعوم" للمضيق، ودعا إلى تنسيق دولي لحماية الشحن المدني، فيما تحدثت تقارير إخبارية عن تعطل واسع للملاحة، وارتفاعات كبيرة في أقساط أخطار الحرب، ووجود عدد كبير من البحارة على سفن عالقة غرب المضيق، مع استمرار عبور محدود وانتقائي لبعض السفن بحسب التفاهات والقدرة على تحمل المخاطر. ³⁴⁸⁰ وهنا تكمن الفروق الأساسية بين 2019 و2026. ففي 2019 كانت الأزمة حادة لكنها ظلت ضمن إطار احتجاجات وهجمات متفرقة وضغط متبادل. أما في 2026 فهناك مؤشرات على اختلال أوسع في قابلية المضيق للتشغيل التجاري المنتظم، وعلى اقتراب الوضع من مفهوم التعطيل الفعلي الشامل أو شبه الشامل، ولو مع السماح لبعض السفن بالمرور. ومن الناحية القانونية، هذا أخطر بكثير؛ لأن المشكلة لم تعد في مشروعية احتجاز سفينة بعينها، بل في مشروعية خلق بيئة تُفرض حق المرور العابر من مضمونه العملي. ³⁴⁸¹

كما أن الوضع الراهن يختلف عن حرب الناقلات من جهة أن الأدوات المستخدمة اليوم تبدو أكثر تنوعاً: تهديدات صاروخية ومسيرات وألغام ومخاطر جوية وتدابير تأمينية وتشغيلية شاملة. وهذا يعني أن الحماية القانونية للملاحة يجب ألا تُقرأ اليوم فقط من منظور السفينة التي تُصاب مباشرة، بل أيضاً من منظور النظام التجاري الملاحي برمته: هل يستطيع المالك التأمين؟ هل تستطيع الشركة المخاطرة بالإبحار؟ هل يستطيع الربان الاعتماد على بيئة تشغيلية معقولة؟ عندما تكون الإجابة بالنفي على نطاق واسع، فإن العرقلة القانونية للمرور تكون قد تحققت عملياً حتى دون إعلان رسمي مكتمل بالإغلاق. ³⁴⁸²

إيران وقّعت على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لكنها لم تُودع تصديقها، وفق سجلات معاهدات الأمم المتحدة، كما أن قانونها لعام 1993 بشأن المناطق البحرية في الخليج وبحر عُمان يتبنى منطقاً يركز على المرور البريء، وتفيد ملخصات هذا القانون وما تلاه من اعتراضات دولية بأنه يفرض قيوداً أو يتضمن مطالب تتعلق بالإذن أو الموافقة المسبقة لفئات من السفن، وهي قيود وُجّهت إليها انتقادات قانونية متكررة باعتبارها غير منسجمة مع النظام الدولي للمضايق. ³⁴⁸³

لكن عدم التصديق لا يحسم المسألة لصالح إيران. فحتى إذا جادلت طهران بأنها غير ملتزمة تعاقدياً بكل أحكام الاتفاقية، يبقى عليها عبء ثقل لمواجهة أمرين: أولاً، أن جوهر حرية المرور في المضايق الدولية له أساس عرفي وقضائي سابق على الاتفاقية، كما تؤكد قضية كورفو؛ وثانياً، أن القانون الداخلي لا يبرر مخالفة القواعد الدولية في مجال مضيق دولي بالغ الأهمية. وبذلك يكون الموقف الإيراني القانوني أضعف كلما اقترب من اشتراط إذن عام أو من اعتبار المضيق قابلاً للإغلاق بإرادة أحادية. ³⁴⁸⁴

ومع ذلك، لا يصح تبسيط المسألة إلى القول إن كل إجراء إيراني غير قانوني بالضرورة. فإذا وقع انتهاك محدد من سفينة معينة لقواعد سلامة، أو تلوث، أو تصادم أو مخالفة جسيمة، فقد تملك الدولة الساحلية اختصاصاً في حدود ضيقة ومتناسبة. لكن ما لا يجيزه القانون الدولي هو تحويل هذا الاستثناء إلى نظام عام، أو استخدام السلطة التنظيمية لإنتاج تعطيل جماعي أو

Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press, p. 45.³⁴⁷⁹

³⁴⁸⁰ بيانات مارس 2026 تتحدث عن تهديدات وهجمات وتعطل وتأمين وممرات أمنة وإجلاء بحارة.

³⁴⁸¹ الفارق بين 2019 و2026 هو الانتقال من حوادث موضعية إلى تأثير بنيوي أوسع في حركة الشحن.

³⁴⁸² العرقلة القانونية قد تتحقق عملياً حتى من دون إعلان رسمي كامل بالإغلاق.

³⁴⁸³ إيران وقّعت على اتفاقية قانون البحار لكنها لم تصدق عليها، وفق سجل معاهدات الأمم المتحدة.

³⁴⁸⁴ القانون الداخلي لا يكفي لتبرير تقييد مضيق دولي خلافاً للقواعد الدولية.

انتقائي للملاحة وفق اعتبارات سياسية. وهذا هو الفارق الحاسم بين إنفاذ قانوني مشروع واستعمال سيادي مفرط يناقض الطبيعة الدولية للمضيق. 3485

وفي السياق القطري، تكتسب إشكالية الملاحة في مضيق هرمز بُعداً قانونياً عملياً يتجاوز الإطار النظري، إذ إن أي اضطراب في هذا المضيق ينعكس بصورة مباشرة على تنفيذ عقود النقل البحري، لا سيما فيما يتعلق بتكثيف حالات القوة القاهرة، وتحديد المسؤولية العقدية عن التأخير، وإعادة توزيع المخاطر التأمينية بين أطراف العلاقة التعاقدية. كما يمتد هذا الأثر إلى المجال الجوي، في ضوء التداخل الوظيفي بين الملاحة البحرية والجوية في المضائق الدولية، الأمر الذي يثير تساؤلات قانونية حول سلامة الطيران وإدارة المخاطر الجوية في مناطق النزاع، وهو ما يخضع لتنظيم قانون الطيران المدني القطري.

ومن منظور تحليلي، فإن هذه الحالة تكشف عن تفاعل معقد بين القواعد الدولية المنظمة للمضائق وبين النظم القانونية الوطنية، حيث لا يقتصر أثر اضطراب الملاحة على المجال الدولي، بل يمتد ليؤثر في تفسير وتطبيق قواعد القانون الخاص، وخاصة في مجال العقود البحرية والتأمين. وعليه، فإن دراسة النظام القانوني لمضيق هرمز لا تمثل مجرد تحليل لنصوص قانونية دولية، بل تُعد مدخلاً لفهم كيفية الأنظمة القانونية الوطنية، ومنها النظام القانوني القطري، مع الأزمات الدولية ذات الطبيعة المركبة.

الخاتمة:

يتضح من هذا البحث أن مضيق هرمز، في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأحكام محكمة العدل الدولية، يخضع لنظام المرور العابر بوصفه مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية، ويترتب على ذلك أن الأصل فيه هو حرية المرور المستمر والسريع للسفن والطائرات، وأن الدولة المشاطئة لا يجوز لها عرقلة هذا المرور أو تحويل سلطة التنظيم إلى وسيلة تعطيل أو ضغط سياسي، وقد كانت قضية مضيق كورفو حجر الأساس في ترسيخ هذا المنطق، ثم جاء تقنينه في اتفاقية 1982 ليزيده وضوحاً. كما يبين تحليل السوابق، من حرب الناقلات إلى أحداث 2019، أن القاعدة القانونية الخاصة بحرية الملاحة بقيت واضحة، لكن الأزمات المتعاقبة أظهرت أن المشكلة الكبرى تكمن في إنفاذ القاعدة لا في وجودها. والوضع الراهن في مارس 2026 يؤكد هذه الحقيقة بصورة أشد، لأن الخطر بات يمس ليس فقط سفناً بعينها، بل البنية التشغيلية للملاحة البحرية والجوية في المنطقة. ومن منظور نقدي متقدم، يُلاحظ أن الإطار القانوني المنظم للمضائق الدولية، رغم وضوحه من حيث القواعد، يعاني من قصور في آليات الإنفاذ، خاصة في ظل تصاعد التوترات الجيوسياسية. فالقانون الدولي للبحار يفترض درجة من الامتثال الطوعي لا تتوافر دائماً في الواقع العملي، مما يؤدي إلى اتساع الفجوة بين النص والتطبيق.

وبناءً على ذلك، فإن التحدي الحقيقي لا يكمن في صياغة قواعد جديدة، بل في تطوير آليات دولية أكثر فاعلية لضمان احترام القواعد القائمة، بما يحافظ على التوازن بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن الدولي، ويحول دون تحويل المضائق الدولية إلى أدوات ضغط سياسي أو عسكري.

النتائج:

توصل البحث إلى مجموعة من النتائج الجوهرية، يمكن إجمالها فيما يأتي: يُكثف مضيق هرمز من الناحية القانونية بوصفه مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية، نظراً لوظيفته الحيوية في ربط مسطحات بحرية دولية واعتماده الفعلي كمرر رئيسي للتجارة العالمية. يخضع المضيق لنظام المرور العابر وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وليس لنظام المرور البريء، وهو ما يترتب عليه توسيع نطاق حرية الملاحة ليشمل السفن والطائرات.

أرست قضية مضيق كورفو الصادرة عن محكمة العدل الدولية أساساً قضائياً مهماً لحرية الملاحة في المضائق الدولية، من خلال تأكيدها على معيار الاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية. لا يجوز للدول المشاطئة عرقلة المرور العابر، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ويشمل ذلك أي إجراءات أو ممارسات من شأنها التأثير فعلياً في حرية الملاحة أو تعطيلها. يكشف الوضع الراهن في مارس 2026 عن تصاعد غير مسبوق في مستوى التهديدات التي تواجه الملاحة في مضيق هرمز، متجاوزاً في آثاره أحداث عام 2019، خاصة من حيث التأثير على التشغيل الملاحي وسلامة البحارة والطيران المدني. يتسم الموقف الإيراني بضعف قانوني متزايد كلما اقترب من فرض قيود عامة على المرور أو اشتراط الإذن المسبق أو التهديد بإغلاق المضيق، لما ينطوي عليه ذلك من تعارض مع القواعد الدولية المستقرة. يترتب على اضطراب الملاحة في مضيق هرمز آثار قانونية مباشرة على الأنظمة الوطنية لدول الخليج، ومنها دولة قطر، خاصة في مجالات العقود البحرية، والتأمين، والطيران المدني، وإدارة المخاطر. التوصيات:

في ضوء ما أسفر عنه البحث من نتائج، يمكن طرح التوصيات الآتية: التأكيد على الصعید الدولي على أن نظام المرور العابر في المضائق الدولية، وفي مقدمتها مضيق هرمز، يمثل قاعدة قانونية أمره لا يجوز تعطيلها أو تقييدها بإرادة أحادية من قبل الدول المشاطئة. تعزيز الأطر الدولية التشغيلية لضمان سلامة الملاحة، من خلال تطوير آليات حماية السفن التجارية والبحارة، وتكثيف التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المختصة. تفعيل أنظمة التحذير البحري والجوي، وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول، بما يسهم في تقليل المخاطر التشغيلية وتحسين إدارة الأزمات في المضائق الدولية. تشجيع اللجوء إلى الوسائل القانونية والقضائية الدولية، وعلى رأسها محكمة العدل الدولية، لتفسير النزاعات المتعلقة بالمضائق الدولية، بدلاً من فرض الأمر الواقع أو اللجوء إلى التدابير أحادية الجانب. تطوير استراتيجيات وطنية على مستوى دول الخليج، بما فيها دولة قطر، لمواجهة الآثار القانونية والاقتصادية المترتبة على اضطراب الملاحة، لا سيما في مجالات العقود والتأمين والنقل الجوي. المراجع والمصادر: أولاً: الاتفاقيات الدولية:

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

ثانياً: أحكام القضاء الدولي:

International Court of Justice. (1949). *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment of 9 April 1949*.

<https://www.icj-cij.org>

ثالثاً: التقارير والوثائق الدولية الحديثة:

International Maritime Organization. (2026). *IMO Council statement on threats, attacks, and purported closure of the Strait of Hormuz (18–19 March 2026)*.

<https://www.imo.org>

European Union Aviation Safety Agency. (2026). *Conflict Zone Information Bulletin (CZIB 2026-03-R4): Middle East and Persian Gulf*.

<https://www.easa.europa.eu>

United Nations Treaty Collection. (2026). *Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea*.

<https://treaties.un.org>

رابعاً: التشريعات الوطنية:

دولة قطر. (1980). (القانون رقم (15) لسنة 1980 بإصدار قانون البحر.

دولة قطر. (2002). (القانون رقم (15) لسنة 2002 بشأن الطيران المدني.

Islamic Republic of Iran. (1993). *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea*.

خامساً: المراجع الفقهية:

Shaw, M. N. (2017). *International Law* (8th ed.). Cambridge University Press.

Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea* (3rd ed.). Manchester University Press.

Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (3rd ed.). Cambridge University Press.

Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2016). *The International Law of the Sea* (2nd ed.). Hart Publishing.

سادساً: دراسات متخصصة:

QIL – Questions of International Law. (2018). *Freedom of navigation through straits used for international navigation*.

Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.