



## Policy Brief

نحو آلية إقليمية لضمان نفاذ النظام القانوني الدولي في مضيق هُرمز  
Towards a Regional Mechanism to Ensure the Implementation  
of the International Legal Order in the Strait of Hormuz

العدد 23  
No. 23

أبريل 2026  
April 2026

د. فيصل مسفر الحبابي  
Dr. Faisal M. Al-Hababi



نحو آلية إقليمية لضمان نفاذ النظام القانوني الدولي في مضيق هُرمز<sup>1</sup>

د. فيصل مسفر الحبابي<sup>2</sup>

## **Towards a Regional Mechanism to Ensure the Implementation of the International Legal**

### **Order in the Strait of Hormuz<sup>3</sup>**

Dr. Faisal M. Al-Hababi<sup>4</sup>

#### **Abstract** الملخص باللغة الإنجليزية

This article examines the legal status of the Strait of Hormuz as one of the world's most strategically important waterways, focusing on the challenges posed by the current situation with the war on Iran. We ground our legal analysis in the United Nations Convention on the Law of the Sea (“UNCLOS”) and its application to international straits. It critically evaluates the security and economic threats to maritime navigation and proposes a regional framework fully compliant with UNCLOS principles to ensure effective freedom of navigation and security of vital supply lines.

We propose a regional mechanism based upon articles 34-45 of UNCLOS, establishing institutional cooperation among GCC states and Iran while respecting international legal obligations. The article concludes that sustainable maritime security in the Strait requires a multilateral approach that balances coastal state sovereignty with the rights of transit passage, supported by effective dispute resolution mechanisms.

---

<sup>1</sup> جميع المقالات المنشورة ضمن سلسلة «Policy Brief» قد نوقشت داخلياً، وتعبّر عن آراء ووجهات نظر مؤلفيها، ولا تعكس آراء المركز، كلية الآداب والعلوم أو جامعة قطر، بما في ذلك المصطلحات والتعابير المستخدمة في هذا المنشور

<sup>2</sup> أستاذ القانون العام المساعد، كلية القانون جامعة قطر

<sup>3</sup> All articles published under “Policy Brief” series have been discussed internally but they reflect the opinion and views of the authors, and do not reflect the views of the Center, the College of Arts and Sciences or Qatar University, including the terms and terminology used in this publication.

<sup>4</sup> Assistant Professor of Public Law, Qatar University

## مقدمة

كما هو معلوم الآن، فإن مضيق هرمز يُمثل نقطة ارتكاز جيوسياسية واقتصادية فائقة الأهمية في المنظومة الدولية للطاقة والتجارة البحرية. يمتد المضيق بين شبه الجزيرة العربية وإيران بطول يبلغ حوالي 167 كيلومتراً، وأضيق نقطة فيه لا تتجاوز 54 كيلومتراً، مما يجعله عنق الزجاجة الأكثر أهمية لتدفق النفط الخام والغاز الطبيعي المسال عالمياً.

لكن الأهمية الاستراتيجية للمضيق لا تقتصر على البعد الاقتصادي فحسب، بل تمتد إلى الأبعاد الأمنية والقانونية والسياسية التي تتشابك في نسيج معقد من المصالح المتضاربة والتحديات الأمنية المتصاعدة. مع تصاعد التوترات العسكرية في المنطقة خلال الحرب الأمريكية-الإسرائيلية على إيران، أصبح المضيق مسرحاً للصراعات الإقليمية التي تهدد الاستقرار العالمي وتضع حرية الملاحة الدولية على المحك. نهدف من خلال هذه الدراسة إلى اقتراح آلية إقليمية متكاملة لتنظيم الملاحة في مضيق هرمز تبني على أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بما يحقق التوازن بين حقوق الدول الساحلية وحرية الملاحة الدولية، ويضمن الأمن البحري المستدام في هذا الممر الحيوي لدولنا في الخليج.

### أولاً: الإطار القانوني الدولي لمضيق هرمز: تحليل أحكام اتفاقية قانون البحار

تمثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (أو ما تسمى بـ UNCLOS) الإطار القانوني الشامل الذي ينظم جميع جوانب استخدام المحيطات والبحار، بما في ذلك المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. أفرد الجزء الثالث من الاتفاقية، وتحديداً المواد من 34 إلى 45، نظاماً قانونياً خاصاً بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، يقوم على التوازن الدقيق بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول البحرية ومستخدمي المضائق.

تُعرف المادة 37 من الاتفاقية المضائق الخاضعة لنظام المرور العابر (يسمى اصطلاحاً Transit Passage) بأنها المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. ينطبق هذا التعريف بوضوح على مضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي بخليج عمان والمحيط الهندي، مما يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر الذي يمثل نظاماً قانونياً أساسياً في القانون الدولي للبحار المعاصر.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> United Nations (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Articles 34-45. UN Doc. A/CONF.62/122, 21 ILM 1261 (1982).

يمنح نظام المرور العابر، كما هو منصوص عليه في المادة 38، حرية أوسع نطاقاً من حق المرور البريء التقليدي (Innocent Passage)، حيث يشمل جميع أنواع السفن بما فيها السفن الحربية والغواصات، دون الحاجة إلى إخطار مسبق أو إذن من الدولة الساحلية، شريطة أن يكون المرور مستمراً وسريعاً<sup>6</sup>. إذ أن النظام يعكس الاعتراف الدولي بأهمية ضمان حرية الملاحة في المضائق الحيوية كقاعدة عرفية كذلك، كما أكدت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949.<sup>7</sup>

ومع ذلك، لا ينطوي على نظام المرور العابر إلغاء سيادة الدول الساحلية على المضيق. فالمادة 42 تمنح هذه الدول الحق في سن تشريعات وأنظمة تتعلق بتنظيم المرور البحري فيه، ومنع التلوث البحري، ومراقبة صيد الأسماك والموارد الحية الأخرى، وتجنب مخالفة القوانين الجمركية والضريبية والصحية والهجرة، مع شريطة ألا تعيق هذه الأنظمة ممارسة حق المرور العابر وألا تشكل تمييزاً بين السفن على أساس الجنسية.<sup>8</sup> كما تُلزم المادة 41 الدول الساحلية والدول البحرية بالتعاون في إنشاء ممرات ملاحية ونظم فصل حركة المرور في المضائق، بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية.<sup>9</sup>

من جهة أخرى، تفرض المادة 39 التزامات محددة على السفن والطائرات أثناء المرور العابر، تشمل المرور دون تأخير، والامتناع عن أي تهديد أو استخدام القوة ضد سيادة الدول الساحلية أو سلامة إقليمها أو استقلالها السياسي، والامتناع للأنظمة الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث البحري.<sup>10</sup> تتقاسم السيادة على مضيق هرمز ثلاث دول هي إيران على الساحل الشمالي، وسلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة على الساحل الجنوبي. مع الممرات الملاحية الرئيسية تمر عبر المياه الإقليمية العمانية، مما يمنح سلطنة عمان دوراً خاصاً في تنظيم الملاحة وفقاً لأحكام الاتفاقية.<sup>11</sup>

### ثانياً: آلية إقليمية لمواجهة انتهاكات النظام القانوني الدولي الراهنة

من الواضح أن الحرب القائمة أدت لانتهاكات واضحة للنظام القانوني الذي أرسته اتفاقية قانون البحار. فالممارسات الإيرانية المتكررة بإغلاق المضيق، والتي تحولت إلى إجراءات عملية تشمل نشر منظومات صاروخية ساحلية وزيادة العمليات البحرية

<sup>6</sup> Churchill, R.R. & Lowe, A.V. (1999). *The Law of the Sea*. 3rd edition. Manchester University Press, pp. 112-115.

<sup>7</sup> International Court of Justice (1949). *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Merits, Judgment of 9 April 1949, ICJ Reports 1949, p. 28.

<sup>8</sup> المادة 42، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لبحار (1982).

<sup>9</sup> Oxman, Bernard H. (2006). "Transit of Straits and Archipelagic Waters," in Myron H. Nordquist (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. II. Martinus Nijhoff Publishers, pp. 341-368.

<sup>10</sup> Kraska, James (2011). *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. Oxford University Press, pp. 89-107.

<sup>11</sup> Mojtahed-Zadeh, Pirouz (2007). *Security and Territoriality in the Persian Gulf: A Maritime Political Geography*. Routledge, pp. 145-167.

العُدائية، تتعارض مباشرة مع المادة 44 من الاتفاقية التي تنص على عدم جواز تعليق المرور العابر<sup>12</sup>. وحري عن القول أن هذه الأعمال تشكل أيضاً انتهاكاً للمادة الثانية الفقرة الرابعة من ميثاق الأمم المتحدة التي تحظر التهديد باستخدام القوة أو استخدامها في العلاقات الدولية، ولا يمكن اعتبارها دفاعاً عن النفس<sup>13</sup>.

مما أدت، تلك الانتهاكات، إلى تداعيات خطيرة على الملاحة الدولية، حيث ارتفعت أقساط التأمين البحري بنسبة تتجاوز 300%، وسُجلت حوادث متعددة لاعتراض السفن التجارية ومصادرتها بالقوة<sup>14</sup>. وتعتمد دول مجلس التعاون الخليجي على المضيق لتصدير أكثر من 85% من نفطها وغازها، مما يجعل أي اضطراب في الملاحة تهديداً وجوياً لاقتصاداتها<sup>15</sup>. أما من المنظور القانوني الدولي، فإن هذه الأوضاع تستدعي استجابة منظمة تعيد لسيادة القانون احترامه، وتضمن استعادة النظام القانوني الذي أقرته الاتفاقية الدولية.

ومن هنا، فإن إنشاء آلية إقليمية لتنظيم الملاحة في مضيق هرمز ستؤدي إلى تطبيقاً عملياً لأحكام اتفاقية قانون البحار. حيث تستند الآلية الإقليمية المقترحة على المبدأ الأساسي المنصوص عليه في المادة 43 من اتفاقية قانون البحار، والتي تدعو صراحة إلى التعاون بين الدول المستخدمة للمضائق والدول الساحلية بشأن إنشاء وصيانة وسائل المساعدة الملاحية في المضائق<sup>16</sup>. هذا النص يوفر الأساس القانوني الصلب لإنشاء آلية تعاون مؤسسية تتجاوز الترتيبات الأمنية التقليدية وتضع إطاراً شاملاً لتنظيم الملاحة يحترم التوازن الدقيق بين حقوق الدول الساحلية وحرية الملاحة الدولية.

لضمان التوافق التام مع نظام المرور العابر المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار، يجب أن تقوم الآلية المؤسسة للهيئة الإقليمية على ضمانات قانونية صريحة تؤكد على حرية الملاحة. أولاً، نص واضح يؤكد أن جميع الدول تتمتع بحق المرور العابر في المضيق وفقاً للمواد 38 و39 و40 من الاتفاقية، وأن هذا الحق لا يجوز تعليقه أو تقييده بأي شكل عملاً بالمادة 44<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> لا يجوز تعليق المرور العابر"، المادة 44، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982).

<sup>13</sup> المادة 2(4)، ميثاق الأمم المتحدة (1945).

<sup>14</sup> Kraska, James (2020). "The Strait of Hormuz and Freedom of Navigation," *Ocean Development & International Law*, 51(2): 145-162.

<sup>15</sup> Al-Tamimi, Naser (2019). *Gulf Security and the Persian Gulf Crisis*. Dubai: Emirates Center for Strategic Studies and Research, p. 89.

<sup>16</sup> "ينبغي للدول المستخدمة للمضيق والدول الساحلية المشاطئة للمضيق أن تتعاون بالاتفاق فيما بينها.."، المادة 43، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982).

<sup>17</sup> International Maritime Organization (2002). *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. Resolution A.924(22).

ثانياً، آلية رقابة قانونية تضمن أن جميع القوانين واللوائح التي تسنها الدول الساحلية أو الهيئة الإقليمية بشأن المضيق تتوافق مع المادة 42 من الاتفاقية ولا تعيق ممارسة حق المرور العابر<sup>18</sup>. وثالثاً، التزام صريح بعدم التمييز بين السفن الأجنبية في تطبيق أي قوانين أو إجراءات، احتراماً للمبدأ الأساسي للمساواة في القانون الدولي. رابعاً، حظر قاطع لأي استخدام للقوة أو التهديد بها لإعاقة الملاحة، تطبيقاً للمادة 301 من الاتفاقية التي تلزم الدول الأطراف بالامتناع عن أي تهديد أو استخدام للقوة ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأي دولة.<sup>19</sup>

وأخيراً، لا بد من وجود منصة سياسية شبه قضائية (*quasi-judicial*) لتسوية النزاعات. إن وجود هذه المنصة يعد عنصر محوري في الآلية الإقليمية المقترحة، يستمد شرعيته من الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار المتعلق بتسوية النزاعات. نقترح في هذا الصدد، إنشاء لجنة توفيق (*conciliation*) إقليمية تحت مظلة مجلس التعاون الخليجي والجمهورية الإسلامية الإيرانية، وتعمل وفقاً للمادة 284 من الاتفاقية التي تشجع الدول على تسوية نزاعاتها بالطرق السلمية قبل اللجوء إلى الإجراءات الإلزامية

#### خاتمة

يمثل مضيق هرمز حالة نموذجية تبرز الحاجة الملحة لآليات إقليمية متوافقة مع القانون الدولي لإدارة المضائق الحيوية. الآلية الإقليمية المقترحة هنا هي فكرة مبدئية تستند إلى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تهدف لتحقيق التوازن الدقيق بين حقوق السيادة للدول الساحلية وحرية الملاحة الدولية. إن نجاح هذه الآلية يعتمد على تقديم آليات متقدمة تضمن الالتزام الصارم بأحكام الاتفاقية من جميع الأطراف، والتعاون البناء مع المنظمات الدولية، والإرادة السياسية لتجاوز الخلافات السياسية لصالح المصلحة الإقليمية والدولية المشتركة. ولا يتحقق ذلك إلا من خلال احترام سيادة القانون الدولي الذي يضمن بدوره عدم تحويل مضيق هرمز إلى بؤرة توتر أو سلاح جيوسياسي.

<sup>18</sup> "لا تنطبق هذه القوانين واللوائح على تصميم السفن أو بنائها أو طاقمها أو تجهيزها إلا من حيث إنفاذ المعايير والأنظمة الدولية المقبولة عموماً.."، المادة 42(2)، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982).

<sup>19</sup> "يمنتع جميع الدول الأطراف، في ممارسة حقوقها والوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد بالقوة أو استخدامها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأي دولة.."، المادة (103)، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982).