

حرية الملاحة في مضيق هرمز وأثرها على الأمن البحري لدولة قطر
دراسة تحليلية في ضوء القانون الدولي للبحار

Freedom of Navigation in the Strait of Hormuz and Its Impact on
Maritime Security of the State of Qatar: An Analytical Study in Light of
the International Law of the Sea

10.35781/1637-000-193-006

الباحث/ عامر حمد الأنصاري*

*التخصص: القانون الدولي العام

الملخص

المصالح الاقتصادية والتجارية وأمن الطاقة القطرية. واعتمد البحث المنهج التحليلي في دراسة القواعد والأحكام الدولية ذات الصلة، والمنهج الوصفي في عرض التطورات الأمنية المؤثرة في الملاحة، مع الاستناد إلى الممارسة الدولية والمواقف ذات الصلة في تحليل المركز القانوني للمضيق ونظام المرور فيه. وتخلص الدراسة إلى أن المصلحة القطرية في حرية الملاحة تستند إلى مصلحة بحرية واقتصادية مباشرة تتصل بأمن الطاقة واستمرارية الاتصال البحري، وأن ثبوت الحق القانوني في المرور لا يكفل بذاته إمكان ممارسته فعلياً وبصورة آمنة في حالات الاضطراب الأمني. وتوصي الدراسة بتعزيز التكامل بين القواعد القانونية والآليات المؤسسية والتدابير الأمنية، ودعم التعاون الدولي والإقليمي، وتطوير آليات تبادل المعلومات وإدارة المخاطر والاستجابة للحوادث البحرية.

الكلمات المفتاحية: حرية الملاحة؛ مضيق هرمز؛ الأمن البحري؛ دولة قطر؛ المرور العابر؛ قانون البحار؛ أمن الطاقة؛ الملاحة الدولية.

يتناول هذا البحث حرية الملاحة في مضيق هرمز وأثرها في الأمن البحري لدولة قطر، في ضوء الأهمية الاستراتيجية للمضيق بوصفه أحد أهم الممرات البحرية الدولية لحركة التجارة ونقل الطاقة، ولا سيما ارتباط صادرات قطر من الغاز الطبيعي المسال باستمرارية الملاحة عبره. وتتمثل مشكلة البحث في التساؤل عن مدى كفاية النظام القانوني الدولي المنظم للملاحة في مضيق هرمز، ولا سيما نظام المرور العابر، في ضمان ممارسة حق الملاحة بصورة فعالة وآمنة، وعن حدود سلطات الدول المشاطئة في تنظيم الملاحة في ظل الظروف والاضطرابات الأمنية، وما يترتب على ذلك من آثار في المصالح الاقتصادية وأمن الطاقة لدولة قطر. وتنبع أهمية البحث من بحث العلاقة بين الحماية القانونية لحرية الملاحة ومتطلبات الأمن البحري وحماية المصالح الاقتصادية والطاقة لدولة قطر، رغم عدم كونها دولة مشاطئة للمضيق. ويهدف البحث إلى تحديد المركز القانوني لمضيق هرمز، وبيان النظام القانوني المنطبق على الملاحة فيه، وتحليل حدود سلطات الدول المشاطئة في تنظيمها، وتقييم آثار اضطراب الملاحة على

Freedom of Navigation in the Strait of Hormuz and Its Impact on Maritime Security of the State of Qatar: An Analytical Study in Light of the International Law of the Sea

Researcher: Amer Hamad Al-Ansari*

*Specialization: Public International Law

Abstract :

This research examines freedom of navigation in the Strait of Hormuz and its impact on the maritime security of the State of Qatar, in light of the Strait's strategic importance as one of the world's most significant international maritime routes for trade and energy transportation, particularly given the connection between Qatar's liquefied natural gas (LNG) exports and the continuity of navigation through the Strait. The research problem lies in questioning the extent to which the international legal framework governing navigation in the Strait of Hormuz, particularly the transit passage regime, is sufficient to ensure the effective and safe exercise of the right of navigation, as well as the limits of the powers of the littoral States in regulating navigation under conditions of security disturbances, and the resulting implications for Qatar's economic interests and energy security. The significance of the research derives from examining the relationship between the legal protection of freedom of navigation, the requirements of maritime security, and the protection of Qatar's economic and energy interests, notwithstanding that Qatar is not a littoral State of the Strait. The research aims to determine the legal status of the Strait of Hormuz, identify the legal regime applicable to navigation therein, analyze the limits of the littoral States'

regulatory powers, and assess the effects of disruptions to navigation on Qatar's economic and commercial interests and energy security. The research adopts an analytical approach in examining the relevant international rules and provisions, and a descriptive approach in presenting the security developments affecting navigation, while drawing upon relevant international practice and positions in analyzing the legal status of the Strait and the regime governing navigation therein. The study concludes that Qatar's interest in freedom of navigation is grounded in a direct maritime and economic interest linked to energy security and the continuity of maritime connectivity, and that the existence of a legally established right of passage does not, in itself, guarantee its effective and safe exercise in circumstances of security disruption. The study recommends strengthening the integration of legal rules, institutional mechanisms, and security measures; supporting international and regional cooperation; and developing mechanisms for information sharing, risk management, and response to maritime incidents.

Keywords: Freedom of Navigation; Strait of Hormuz; Maritime Security; State of Qatar; Transit Passage; Law of the Sea; Energy Security; International Navigation.

الإطار العام للدراسة

المقدمة

أولاً- التعريف بموضوع الدراسة: تُعدّ البحار والممرات البحرية الدولية من أهم المجالات التي تتقاطع فيها المصالح الاقتصادية والأمنية والاستراتيجية للدول، لما تؤديه الملاحة البحرية من دور أساسي في حركة التجارة الدولية ونقل السلع والطاقة وربط الأسواق والموانئ. وقد أصبحت حرية الملاحة عنصراً جوهرياً وأساسياً في استقرار العلاقات الاقتصادية الدولية وضمان سلاسل الإمداد وأمن الطاقة، الأمر الذي جعل تنظيمها من الموضوعات الأساسية في القانون الدولي للبحار، الذي سعى إلى تحقيق التوازن بين احترام سيادة الدول واختصاصاتها البحرية ومصالح المجتمع الدولي في استمرار الملاحة الدولية. وتكتسب هذه المسألة أهمية خاصة بالنسبة إلى المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، التي تمثل حلقات وصل أساسية بين أجزاء البحار والمحيطات. وقد خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظاماً قانونياً خاصاً لهذه المضائق، يقوم أساساً على نظام المرور العابر، مع مراعاة حقوق الدول الشاطئية واختصاصاتها، بما يضمن استمرار الملاحة الدولية دون المساس بالمصالح المشروعة للدول المعنية. ويحتل مضيق هرمز مكانة استراتيجية استثنائية بالنظر إلى موقعه الذي يربط الخليج العربي بخليج عُمان وبحر العرب (مرسوم سلطاني رقم 89/67، 1989)، وما يشهده من حركة مكثفة للسفن التجارية وناقلات النفط والغاز. ومن ثم فإن أي اضطراب في الملاحة عبره لا تقتصر آثاره على الدول الشاطئية أو المجاورة فحسب، بل قد تمتد إلى التجارة الدولية وأمن الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية. وتبرز أهمية المضيق بالنسبة إلى دولة قطر بصورة خاصة، بالنظر إلى اعتماد جانب مهم من صادراتها من الغاز الطبيعي المسال على النقل البحري واتصالها بالأسواق الدولية عبر هذا الممر المائي المهم. ولذلك فإن استمرارية الملاحة الآمنة لا تمثل بالنسبة إلى قطر مصلحة اقتصادية فحسب، وإنما ترتبط كذلك بأمنها البحري والطاقي والتجاري. وقد ازدادت أهمية الموضوع في ظل التهديدات الأمنية التي شهدتها المنطقة في الآونة الأخيرة بعد الحرب الأمريكية-الإسرائيلية على إيران، واستمرار مسلسل الهجمات الأمريكية والرد على هذه الهجمات من جانب إيران التي استهدفت دول المنطقة ومصالحها الاقتصادية، خاصة ناقلات النفط والغاز التي باتت عرضة لهجمات انتقامية من جانب الحرس الثوري الإيراني، وما ترتب عليها من مخاطر تواجه السفن التجارية وناقلات الطاقة، بما في ذلك الهجمات والاحتجاز والتهديدات العسكرية وما قد ينجم عنها من تعطيل الملاحة وارتفاع تكاليف النقل والتأمين. وقد انعكس ذلك في الاهتمام الدولي المتزايد بأمن الملاحة في مضيق هرمز، وفي المواقف التي أكدت خلالها دولة قطر ضرورة ضمان حرية المرور الآمن للسفن التجارية وفقاً للقانون الدولي. ومن الناحية القانونية، تثير هذه التطورات مسائل تتعلق بطبيعة النظام القانوني للمضيق، ونطاق حق المرور العابر والفرق بينه وبين المرور البريء، وحدود سلطات الدول الشاطئية في تنظيم الملاحة، ومدى مشروعية التدابير المتخذة لأغراض السلامة والأمن وحماية البيئة. كما تطرح تساؤلاً حول مدى قدرة قواعد القانون الدولي للبحار

على تحقيق التوازن بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن البحري. وتزداد أهمية هذه المسألة بالنسبة إلى دولة قطر بالنظر إلى أن اضطراب الملاحة في المضيق يمكن أن ينعكس على صادرات الطاقة وحركة السفن وتكاليف النقل والتأمين وسلامة سلاسل الإمداد. ومن ثم، فإن دراسة العلاقة بين حرية الملاحة والأمن البحري القطري تقتضي الجمع بين تحليل القواعد القانونية الدولية ودراسة المخاطر العملية التي تهدد الملاحة، ومدى فعالية آليات الحماية القائمة في تعزيز حرية الملاحة الدولية في هذا الممر المائي المهم.

ثانياً: إشكالية الدراسة وأسئلتها الفرعية

تتمثل إشكالية الدراسة في أن حرية الملاحة في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية تستند إلى نظام قانوني خاص أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ويهدف هذا النظام إلى ضمان استمرار الملاحة مع الاعتراف بحقوق الدول الشاطئية واختصاصاتها. غير أن التطورات الأمنية في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز تثير التساؤل حول مدى قدرة هذا النظام على ضمان ممارسة المرور بصورة فعلية وآمنة، وحدود التدابير الأمنية التي يمكن أن تؤثر في الملاحة. وعليه، تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة حول مدى كفاية وفعالية قواعد القانون الدولي للبحار في ضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز، وتوفير حماية فعالة للأمن البحري والمصالح البحرية لدولة قطر، في مواجهة المخاطر والتحديات التي قد تعيق الملاحة، مع تحديد حدود سلطات الدول الشاطئية في تنظيمها أو تقييدها.

ويتفرع عن الإشكالية الرئيسية للبحث عدد من التساؤلات الفرعية التي تسعى الدراسة إلى الإجابة عنها، وذلك على النحو الآتي:

1. ما المركز القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار، وما مضمون حق المرور العابر والالتزامات المترتبة على السفن والدول الشاطئية، وحدود سلطات هذه الدول في تنظيم الملاحة، ولا سيما في مجالات السلامة والأمن وحماية البيئة؟
2. إلى أي مدى تؤثر التهديدات الأمنية والعسكرية في حرية الملاحة في مضيق هرمز، وما مدى مشروعية التدابير التي تتخذها الدول لمواجهةها في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار ومتطلبات الأمن البحري؟
3. ما آثار اضطراب الملاحة في مضيق هرمز على الأمن البحري والمصالح الاقتصادية والطاقية لدولة قطر، وإلى أي مدى توفر قواعد القانون الدولي حماية فعالة لهذه المصالح؟
4. ما دور التعاون الدولي والإقليمي، ولا سيما دور المنظمة البحرية الدولية، في تعزيز أمن الملاحة في مضيق هرمز وحماية حرية الملاحة؟

5. إلى أي مدى يكفل النظام القانوني الدولي القائم التوازن بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن البحري في مضيق هرمز، وهل تقتضي التطورات والتهديدات المعاصرة تطوير آليات الحماية القانونية القائمة؟

ثالثاً: أهمية الدراسة

تستمد الدراسة أهميتها من المكانة الاستراتيجية التي يحتلها مضيق هرمز في حركة التجارة الدولية ونقل الطاقة، ومن ارتباط استقرار الملاحة فيه بالمصالح الاقتصادية والأمنية للدول، وفي مقدمتها دولة قطر. وتتمثل الأهمية العلمية للدراسة في تناول حرية الملاحة في مضيق هرمز من منظور يجمع بين البعد القانوني والأمني، مع التركيز على انعكاساتها على الأمن البحري لدولة قطر، وربط النظام القانوني للمرور العابر بالمخاطر العملية التي تواجه الملاحة.

أما الأهمية العملية فتتمثل في تقييم مستوى الحماية القانونية للمصالح البحرية القطرية، وبيان آثار اضطراب الملاحة على الطاقة والتجارة والسفن والموانئ والمنشآت البحرية، فضلاً عن تحديد الآليات الدولية التي يمكن الاستفادة منها لتعزيز أمن الملاحة وحماية المصالح القطرية. كما تكتسب الدراسة أهمية إضافية في ضوء المواقف القطرية في المحافل الدولية خلال عام 2026، التي أكدت أهمية حرية الملاحة وسلامة المرور التجاري واحترام قواعد القانون الدولي المنظمة للممرات البحرية، وعدم استخدام المضيق ورقة ضغط على دول المنطقة لتحقيق مصالح سياسية أو اقتصادية، باعتبار أن ذلك يخالف قواعد القانون الدولي المنظمة لحرية الملاحة في المضائق والممرات الدولية.

رابعاً: منهجية الدراسة

تقتضي طبيعة الدراسة الاعتماد أساساً على المنهج الوصفي التحليلي، مع الاستعانة بالمنهج الاستقرائي والتحليل النقدي. ويستخدم المنهج الوصفي لعرض الإطار القانوني والجغرافي والاستراتيجي لمضيق هرمز، وبيان أهميته وحركة الملاحة فيه والمصالح البحرية والاقتصادية القطرية المرتبطة به. أما المنهج التحليلي، فيُعتمد لتحليل قواعد القانون الدولي ذات الصلة، ولا سيما أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلقة بالمضائق والمرور العابر، وحقوق الدول الشاطئية والتزاماتها. ويُستعان بالمنهج الاستقرائي في دراسة البيانات والتقارير الرسمية المتعلقة بالملاحة والمخاطر البحرية، لا سيما بعد الأحداث الأخيرة التي عصفت بالمنطقة عقب الهجمات الأمريكية على إيران، والرد على هذه الهجمات من جانب إيران على دول الخليج والأردن، وما أحدثته من إرباك وتوقف للملاحة وسلاسل الإمداد والطاقة على مستوى العالم بأسره، وربطها بالقواعد القانونية الدولية، بينما يُستخدم التحليل النقدي لتقييم مدى كفاية هذه القواعد وآليات تنفيذها في مواجهة المخاطر الأمنية المعاصرة.

خامساً: أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى تحليل النظام القانوني لحرية الملاحة في مضيق هرمز وبيان أثرها في الأمن البحري لدولة قطر، وتقييم مدى قدرة قواعد القانون الدولي والآليات الدولية ذات الصلة على حماية الملاحة والمصالح القطرية، وذلك من خلال:

1. تحديد المركز القانوني لمضيق هرمز والنظام القانوني المنظم للملاحة فيه، مع تحليل مضمون حق المرور العابر وحقوق والتزامات السفن والدول الشاطئية، ونطاق سلطات هذه الدول في تنظيم الملاحة.
2. تحليل أثر التهديدات الأمنية والعسكرية في حرية الملاحة في مضيق هرمز، وتقييم مدى مشروعية التدابير المتخذة لمواجهةها في ضوء قواعد القانون الدولي ذات الصلة.
3. بيان انعكاسات اضطراب الملاحة في مضيق هرمز على الأمن البحري والمصالح الاقتصادية والطاقية لدولة قطر، وتقييم مدى كفاية الحماية القانونية الدولية المقررة للمصالح البحرية القطرية.
4. بحث دور التعاون الدولي والإقليمي، ولا سيما دور المنظمة البحرية الدولية، في تعزيز أمن الملاحة وحماية حرية المرور في مضيق هرمز.
5. تقييم مدى كفاية النظام القانوني الدولي القائم في تحقيق التوازن بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن البحري، واقتراح الآليات القانونية والعملية الكفيلة بتعزيز هذا التوازن وحماية المصالح القطرية.

-تقسيمات البحث

الإطار العام للدراسة

-المقدمة

- أولاً: التعريف بموضوع الدراسة
- ثانياً: إشكالية الدراسة وأسئلتها الفرعية
- ثالثاً: أهمية الدراسة
- رابعاً: منهجية الدراسة
- خامساً: أهداف الدراسة

الإطار النظري

المبحث الأول: الإطار القانوني لحرية الملاحة في مضيق هرمز

- المطلب الأول: المركز القانوني لمضيق هرمز ونظام المرور الخاص به
 - الفرع الأول: الطبيعة الجغرافية والاستراتيجية لمضيق هرمز وأثرها في تحديد مركزه القانوني
 - الفرع الثاني: المركز القانوني لمضيق هرمز في ضوء نظام المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

- **المطلب الثاني: نطاق حرية الملاحة وحدود سلطة الدول الشاطئية في تنظيم المرور بمضيق هرمز**
 - الفرع الأول: مضمون حرية الملاحة والمرور العابر في مضيق هرمز
 - الفرع الثاني: حدود سلطة الدول الشاطئية في تنظيم الملاحة والقيود التي يجوز فرضها
 - الفرع الثالث: القيود الأمنية والبيئية وأثرها في حرية الملاحة في مضيق هرمز
 - المبحث الثاني: أثر حرية الملاحة في مضيق هرمز على الأمن البحري لدولة قطر وآليات حمايته
 - **المطلب الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن البحري لدولة قطر**
 - الفرع الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وصلتها بمصالح الطاقة لدولة قطر
 - الفرع الثاني: المخاطر الأمنية والملاحية الناشئة عن اضطراب الملاحة في مضيق هرمز
 - الفرع الثالث: انعكاسات اضطراب الملاحة على الأمن البحري وأمن الطاقة لدولة قطر
 - **المطلب الثاني: آليات الحماية القانونية والدولية للمصالح البحرية لدولة قطر في مضيق هرمز**
 - الفرع الأول: الأساس القانوني الدولي لحماية حرية الملاحة والمصالح البحرية القطرية.
 - الفرع الثاني: آليات التعاون الدولي والمؤسسي في حماية الملاحة والمصالح القطرية.
- الخاتمة:** وتتضمن أبرز النتائج والتوصيات.

الإطار النظري

المبحث الأول: الإطار القانوني لحرية الملاحة في مضيق هرمز

يُمثل تحديد الإطار القانوني الناظم لحرية الملاحة في مضيق هرمز أساساً لازماً لبيان مركزه القانوني من منظور القانون الدولي، وتحديد حقوق الدول المستخدمة له، وحدود اختصاصات الدول الشاطئية: إيران وسلطنة عُمان. وتستمد هذه الأهمية من خضوع المضيق، بوصفه من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، لنظام قانوني خاص أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بما يقتضي بحث مدى انطباق أحكامها عليه، وتحديد نظام المرور الذي تتمتع به السفن المارة عبر هذا المضيق المهم، في ضوء التوازن الذي أقامته الاتفاقية بين سيادة الدول الشاطئية ومتطلبات استمرارية حرية الملاحة الدولية. (الحمادين، 2026) ولا يقتصر تحديد نطاق حرية الملاحة الدولية على تقرير الحق في المرور، وإنما يمتد إلى بيان مضمونه والحدود التي ترد عليه، ولا سيما ما يتصل بسلطات الدول الشاطئية في تنظيم الملاحة لدواعي السلامة البحرية وحماية البيئة والأمن القومي لهذه الدول، ومدى مشروعية التدابير المتخذة في هذا الإطار، بما يحول دون تحوّل الاختصاص التنظيمي المتعلق بتنظيم حرية الملاحة في المضيق إلى وسيلة تعوق الملاحة الدولية فيه (مفضل، 2020).

المطلب الأول: المركز القانوني لمضيق هرمز ونظام المرور الخاص به

يُعدّ تحديد المركز القانوني لمضيق هرمز أساساً لفهم نظام الملاحة فيه، إذ يتوقف عليه تحديد حقوق السفن العابرة وحدود الاختصاصات التي تمارسها الدول الشاطئية. ولا تستند الطبيعة القانونية للمضيق إلى خصائصه الجغرافية فحسب، وإنما إلى وظيفته في تأمين الاتصال بين البحار والمحيطات، وهو ما أفضى إلى إخضاع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لنظام قانوني خاص في إطار القانون الدولي للبحار. وقد نظّمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذا النظام في الجزء الثالث منها، موازنةً بين سيادة الدول الشاطئية وضرورة ضمان حرية الملاحة الدولية فيه. (الحمادين، 2026) وعليه، تقتضي دراسة المركز القانوني لمضيق هرمز بيان طبيعته وخصائصه الجغرافية والاستراتيجية وأثرها في وضعه القانوني (الفرع الأول)، وتحديد مركزه القانوني ضمن النظام الدولي للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية (الفرع الثاني)، ثم بحث نظام المرور العابر ومدى انطباقه عليه، مع معالجة الأثر القانوني لإشكالية عدم تصديق إيران حتى الآن على اتفاقية عام 1982 (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الطبيعة الجغرافية والاستراتيجية لمضيق هرمز وأثرها في تحديد مركزه القانوني

يقع مضيق هرمز من الناحية الجغرافية عند المدخل الجنوبي للخليج العربي، ويربطه بخليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي، وتطل عليه إيران شمالاً وسلطنة عُمان جنوباً، ولا سيما منطقة مسندم. وقد أكسبه موقعه الجغرافي أهمية تتجاوز الإطار الإقليمي، باعتباره المنفذ الرئيس للملاحة البحرية من وإلى دول الخليج، فضلاً عن كونه من أبرز نقاط الاختناق البحرية ذات الأهمية في حركة التجارة

والطاقة عالمياً (العجلة، 2026). ويبلغ عرض المضيق في أضيق مناطقه نحو 21 ميلاً بحرياً، الأمر الذي يكتسب أهمية قانونية في ضوء المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تجيز للدولة الساحلية تحديد بحرهما الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس (United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], 1982). وبذلك قد تمتد المياه الإقليمية للدول الشاطئية لتغطي كامل عرض المضيق في بعض أجزائه، غير أن ذلك لا يعني خضوع الملاحة فيه تلقائياً للنظام المطبق على سائر أجزاء البحر الإقليمي؛ إذ تخضع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لنظام قانوني خاص بموجب القانون الدولي للبحار، ويُسمى هذا النظام نظام المرور العابر، الذي يختلف عن نظام المرور البريء المطبق في المياه الإقليمية للدول. (الرميمة، 2024)

الشكل رقم (1) يوضح المضيق بصورة عبر الأقمار الصناعية



-المصدر: صور عبر الأقمار الصناعية.

ويقتضي تحديد المركز القانوني لمضيق هرمز التمييز بين خضوع مياهه لسيادة الدول الشاطئية أو الساحلية، وبين القواعد الدولية المنظمة للملاحة فيه؛ فالمادة 34 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تقرر أن النظام القانوني للمياه التي تشكل المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا يمس الوضع القانوني لهذه المياه ولا سيادة الدول الشاطئية أو ولايتها عليها، وإنما تخضع ممارسة تلك السيادة لأحكام الجزء الثالث من الاتفاقية وقواعد القانون الدولي ذات الصلة (United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], 1982). ومن ثم، يقوم المركز القانوني للمضيق على التوفيق بين سيادة الدول الشاطئية وضمان الوظيفة الدولية للملاحة فيه؛ فلا يجوز لهذه الدول اتخاذ سيادتها الإقليمية أساساً أو ذريعةً لتعطيل الملاحة الدولية، كما لا تؤدي الصفة الدولية للمضيق إلى اعتباره «مياهاً دولية» (محمد، 2024) بالمعنى الفني الذي ينفي سيادة الدول المشاطئة.

وعليه، فإن التكييف القانوني الأدق لمضيق هرمز هو اعتباره مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية، متى استوفيت شروط هذا النظام، بما يحدد نطاق حقوق السفن الأجنبية وحدود الاختصاص التنظيمي للدول الشاطئية. فالمضيق يُعدّ شرياناً حيويّاً للاقتصاد العالمي، ويمرّ عبره نحو خمس تجارة النفط المنقول بحراً في العالم. وتتأكد أهمية المضيق بالنظر إلى دوره الكبير في حركة الطاقة العالمية؛ فقد أفادت إدارة معلومات الطاقة الأمريكية بأن نحو 20% من تجارة الغاز الطبيعي المسال العالمية عبرت مضيق هرمز خلال عام 2024، وأن نحو 83% من هذه التدفقات اتجهت من دول الخليج إلى الأسواق الآسيوية، فيما استحوذت الصين والهند وكوريا الجنوبية مجتمعة على نحو 52% من إجمالي تدفقات الغاز الطبيعي المسال عبر المضيق (وحدة الدراسات الاقتصادية، 2026).

جدول رقم (1) أهمية مضيق هرمز في حركة تجارة الغاز الطبيعي المسال

السنة	القيمة	المؤشر
2024	نحو 20%	حصة مضيق هرمز من تجارة LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم)
2024	نحو 9.3 مليار قدم مكعب/يوم	صادرات قطر من LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) عبر المضيق
2024	نحو 0.7 مليار قدم مكعب/يوم	صادرات الإمارات من LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) عبر المضيق
2024	نحو 83%	نسبة LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) المتجه من دول الخليج عبر هرمز إلى الأسواق الآسيوية
2024	الصين والهند وكوريا الجنوبية	أبرز الأسواق الآسيوية المستقبلية

وتكشف هذه المعطيات المهمة أن الوظيفة الدولية لمضيق هرمز تستند إلى استخدام ملاحي فعلي وواسع النطاق، وتبرز أهميتها بصورة خاصة بالنسبة إلى دولة قطر؛ إذ عبر المضيق نحو 9.3 مليار قدم مكعب يومياً من الغاز الطبيعي المسال القطري خلال عام 2024، بما يجعل استمرارية الملاحة فيه وثيقة الصلة بتدفقات الطاقة القطرية إلى الأسواق الخارجية (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982). كما أن توجهه نحو 83% من تدفقات الغاز الطبيعي المسال العابرة للمضيق إلى الأسواق الآسيوية يؤكد الطابع العابر للحدود للأمن الملاحي، ويجعل أي اضطراب جوهري في حركة المرور ذا آثار خطيرة تمتد إلى الدول المصدرة والمستوردة وشبكات الإمداد الدولية. وتكتسب المسألة أهمية خاصة بالنسبة إلى دولة قطر باعتبارها دولة مستخدمة للمضيق بصورة مكثفة، لا دولة شاطئية (الرميمة، 2024) بما يربط ضمان حرية الملاحة الدولية فيه بحماية مصالحها البحرية والاقتصادية (مفضل، 2020) ومع ذلك، لا تنشأ الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمضيق، في ذاتها، مركزه القانوني

كمضيق مستخدم للملاحة الدولية، إذ تتحدد هذه الصفة وفق المعايير المقررة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا سيما الوظيفة الملاحية للمضيق واتصاله بأجزاء من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة 37. (United Nations, 1982) وبناءً على ما تقدم، تظل المعطيات الاقتصادية ذات قيمة تحليلية في بيان مدى الاعتماد الدولي الفعلي على المضيق؛ ومن ثم يتحدد مركز مضيق هرمز من خلال تفاعل عناصره الجغرافية ووظيفته الملاحية والقواعد الدولية المنظمة للمضائق، وهو ما يمهّد لبحث النظام القانوني الذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

الفرع الثاني: المركز القانوني لمضيق هرمز في ضوء نظام المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

جاء تنظيم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نتيجة التوفيق بين مصالح الدول الشاطئية ومتطلبات الملاحة الدولية؛ فمع إقرار حق الدول الساحلية في توسيع بحرهما الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً، أصبح من الممكن أن تقع بعض المضائق بكاملها ضمن البحار أو المياه الإقليمية للدول الشاطئية، (الرميمة، 2024) بما قد يؤدي إلى إخضاع الملاحة فيها لقواعد المرور البريء. ويُقصد بالمرور البريء هنا عبور السفن الأجنبية عبوراً متواصلاً وسريعاً، بشرط ألا يكون ذلك العبور ضاراً بالدولة الساحلية أو أمنها أو نظامها العام. وتملك الدولة الساحلية، في هذا الإطار، سلطة أوسع في تنظيم المرور، كما يمكنها في ظروف معينة أن تتخذ تدابير للرقابة أو المنع، إذا فقد المرور صفته البريئة أو تحول إلى نشاط يهدد أمنها أو يُخلّ بقواعدها القانونية الأساسية. لذلك أقرت الاتفاقية نظام المرور العابر للمضائق المعاصرة. (Churchill, Lowe, & Sander, 2022) ويُقصد بحق المرور العابر - الذي أقرته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لمعالجة خصوصية المضائق المستخدمة للملاحة الدولية - تمتع جميع السفن والطائرات بحق الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل والسريع عبر المضيق الذي يصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر منهما) (محمد، 2024) وهذا النظام أوسع من نظام المرور البريء؛ لأنه لا يقف عند حدّ التسامح مع العبور، بل يقرر حقاً قانونياً أصيلاً في العبور، لا يجوز للدول الساحلية أن توقفه أو تعلقه أو تفرغه من مضمونه عبر إجراءات تنظيمية تعسفية بغرض تقييد حرية المرور فيه، (International Law Commission [ILC], 2001).

شكل رقم (2) يوضح خضوع المياه للسيادة الدولية



وتؤكد المادة 34 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أن خضوع مياه المضيق لسيادة الدول الشاطئية لا يتأثر بالنظام القانوني الخاص بالمضائق، وإنما تخضع ممارسة هذه السيادة لأحكام الجزء الثالث من الاتفاقية. وبذلك حافظت الاتفاقية على سيادة كل من إيران وعمان على المناطق البحرية الداخلة في نطاق اختصاصهما، مع إخضاع ممارستها للقيود التي تفرضها الوظيفة الدولية للمضيق. ووفقاً للمادة 37، ينطبق نظام المرور العابر على المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر منهما، مع مراعاة المادة 36 التي تستبعد من تطبيق الجزء الثالث الحالات التي يوجد فيها داخل المضيق طريق من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون مماثلاً من حيث الملاءمة الملاحية والهيدروغرافية. (United Nations, 1982)

ويترتب على وصف المضيق بأنه "مستخدم للملاحة الدولية" آثار قانونية محدّدة تتعلق بحقوق السفن واختصاصات الدول الشاطئية، وليس مجرد توصيف جغرافي. وينطبق ذلك على مضيق هرمز بالنظر إلى كثافة الملاحة التجارية الدولية فيه واعتماده طريقاً رئيسياً لنقل صادرات الطاقة من دول الخليج. وتقرر المادة 38 حق جميع السفن والطائرات في المرور العابر عبر هذه المضائق، بما يشمل حرية الملاحة والتحليق بقصد العبور المستمر والسريع. (عبد القادر واخرون، 2024)

ويختلف هذا النظام عن المرور البريء في نطاقه وآثاره، ولا سيما أن المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م تحظر على الدول الشاطئية تعليق المرور العابر؛ ومن ثمّ تظل سيادة كل من إيران وعمان قائمة على المياه الداخلة في نطاق اختصاصهما، دون أن تمتد ممارستها إلى تعطيل حق المرور المقرر بموجب الاتفاقية، كما سبق توضيحه. (United Nations, 1982)

وفي المقابل، تمنح المادة 41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول الشاطئية اختصاصاً تنظيمياً يتعلق بالمرات البحرية ونظم فصل حركة المرور، في إطار متطلبات السلامة الملاحية والقواعد الدولية المقبولة عموماً، وبالتعاون مع المنظمة الدولية المختصة (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 41). كما تجيز المادة 42 اعتماد قوانين ولوائح تتصل بسلامة الملاحة وتنظيم حركة

المرور وحماية البيئة البحرية وصيد الأسماك وغيرها من المجالات المحددة، شريطة ألا تكون تمييزية، وألا يترتب على تطبيقها إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو إضعافه. ومن ثم، فإن الاختصاص التنظيمي للدول الشاطئية ذو طبيعة وظيفية تستهدف تنظيم الملاحة وحمايتها، ولا يخولها منع الملاحة أو تعطيل حق المرور العابر تحت أي ذريعة. (IMO, 2026).

المطلب الثاني: نطاق حرية الملاحة وحدود سلطة الدول الشاطئية في تنظيم المرور بمضيق هرمز تمهيد:

يعدّ مضيق هرمز من أهم الممرات المائية الدولية، إذ يربط الخليج العربي بخليج عُمان وبحر العرب، ويمر عبره نحو خمس تجارة النفط والغاز الطبيعي المسال العالمية. وتحكم الملاحة في هذا المضيق قواعد القانون الدولي العرفي وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وأن حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مكفولة بموجب القانون الدولي (المنظمة البحرية الدولية، 2026). غير أن الدولة الشاطئية تحتفظ بصلاحيات تنظيمية محدودة داخل بحرها الإقليمي، تشمل سنّ قوانين تتعلق بسلامة الملاحة ومنع التلوث وتنظيم حركة السفن، شريطة ألا تؤدي هذه التدابير إلى إعاقة المرور العابر أو تعطيله فعلياً وتبرز في حالة مضيق هرمز إشكالية قانونية بالغة التعقيد، تتمثل في أن إيران - وهي دولة شاطئية رئيسية في المضيق - ليست طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وتتمسك بتفسير يوسّع من نطاق سيادتها على المضيق، مستندة إلى الحقوق التاريخية وإلى مقتضيات الأمن الوطني (سفارة الجمهورية الإسلامية الإيرانية، 2026). وقد أثار هذا الموقف جدلاً واسعاً في الأوساط القانونية الدولية، إذ يرى كثير من الفقهاء أن نظام المرور العابر في مضيق هرمز أصبح جزءاً من القانون الدولي العرفي، وبالتالي فهو ملزم لجميع الدول بصرف النظر عن مصادقتها على الاتفاقية (معهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلام، 2026).

الفرع الأول: مضمون حرية الملاحة والمرور العابر في مضيق هرمز

يتحدّد مضمون حرية الملاحة في مضيق هرمز أساساً من خلال التمييز بين نظام المرور البريء في البحر الإقليمي ونظام المرور العابر في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وهو تمييز جوهري لما يترتب عليه من تحديد لنطاق حقوق السفن وحدود اختصاص الدول الشاطئية. وتقرر المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حق السفن والطائرات في المرور العابر عبر المضائق (محمد، 2024) الخاضعة للجزء الثالث من الاتفاقية، بوصفه ممارسة لحرية الملاحة والتعليق بغرض العبور المستمر والسريع؛ ومن ثم لا يمثل المرور مجرد تسامح أو منّة من قبل الدولة الشاطئية، وإنما حقاً ومبدأً مقررًا في إطار النظام الدولي للمضائق. (United Nations, 1982) ويختلف هذا النظام - كما بينّا سابقاً - عن المرور البريء في البحر الإقليمي، ولا سيما أن المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحظر على الدول الشاطئية إعاقة المرور العابر أو تعليقه، بما يكفل استمرار الاتصال البحري

الدولي. وتتجلى أهمية هذا النظام في مضيق هرمز باعتباره ممراً رئيسياً للملاحة الدولية، (مفضل ، 2020)

ويمتد حق المرور العابر فيه إلى السفن والطائرات، مع إخضاع ممارسته للالتزامات المنصوص عليها في المادة من قانون الملاحة البحرية رقم 39، ومنها العبور دون تأخير، والامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها ضد الدول الشاطئية، والالتزام بالقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والجوية ومنع التلوث. وبذلك يقوم نظام المرور العابر على توازن بين حق السفن في الملاحة واختصاص الدول الشاطئية؛ فالسفن تتمتع بحق العبور، لكنها تلتزم بممارسته بما لا يحولّه إلى نشاط عدائي أو مصدر خطر، في حين تظل الدول الشاطئية ملزمة بعدم استخدام اختصاصاتها التنظيمية على نحو ينتقص من مضمون هذا الحق. وتتسم حرية الملاحة في المضيق، تبعاً لذلك، بطابع وظيفي يرتبط بغرض العبور المستمر والسريع، ولا تمتد إلى أنشطة لا تتصل بهذا الغرض. وفي المقابل، يجوز للدول الشاطئية تنظيم الملاحة لتحقيق أغراض مشروعة، ولا سيما السلامة البحرية وحماية البيئة وتنظيم حركة المرور، بشرط ألا تتحول هذه الصلاحيات إلى وسيلة لتعطيل الحق في العبور. وقد أكدت المنظمة البحرية الدولية في يوليو 2026 ضرورة عدم تهديد حق المرور العابر أو إعاقته أو إنكاره أو تعليقه، كما أكدت في أبريل 2026 أن مخطط فصل حركة المرور في مضيق هرمز يمثل المسار الملاحي المعترف به دولياً، مع استمرار التنسيق بشأن عمليات العبور مع إيران وعمان. (IMO, 2026)

جدول رقم(3) الموازنة بين حقوق السفن واختصاصات الدول الشاطئية في نظام المرور العابر (United Nations,1982)

سلطة الدول الشاطئية	حق السفن العابرة	المجال
احترام الحق وعدم إغائه	حق المرور العابر	أصل المرور
تنظيم الممرات وفق قواعد السلامة	العبور المستمر والسريع	مسار الملاحة
اعتماد تدابير تنظيمية مشروعة	الالتزام بقواعد السلامة	السلامة البحرية
اتخاذ تدابير لمنع التلوث وفق الاتفاقية	عدم التسبب في تلوث مخالف للقواعد الدولية	البيئة البحرية
اتخاذ تدابير أمنية مشروعة وغير تعسفية	عدم التهديد أو استخدام القوة	الأمن
لا تملك الدولة الشاطئية تعليقه	لا يجوز تعليقه	تعليق المرور

ويكشف هذا التوازن أن إقرار حق المرور العابر لا يجرد الدولة الشاطئية من سلطاتها التنظيمية، كما لا يخولها تحويل تلك السلطات إلى وسيلة لتعطيل الحق. فالسفن تلتزم أثناء العبور بقواعد السلامة وحماية البيئة والامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها، بينما تملك الدول الشاطئية صلاحيات محددة في تنظيم حركة المرور والسلامة ومنع التلوث، شريطة ألا تتسم قواعدها بالتمييز أو تؤدي إلى إنكار المرور العابر أو إعاقته أو إضعافه. ومن ثم، ينبغي أن تتناسب القيود التنظيمية مع الغرض المشروع منها وألا تمتد إلى أصل الحق؛ فتتظيم المسارات وفصل حركة المرور لتحقيق السلامة البحرية يدخل في الاختصاص المشروع، في حين أن إخضاع العبور، من حيث الأصل، لإذن مسبق قابل للرخص من جانب الدولة الشاطئية من شأنه أن يحول التنظيم إلى قيد على الحق ذاته. وتكتسب هذه المسألة أهمية خاصة بالنسبة إلى دولة قطر بالنظر إلى اعتماد تجارتها من الغاز الطبيعي المسال على استمرار الملاحة عبر هذا المضيق؛ إذ إن إخضاع المرور لنظام ترخيصي يتيح للدولة الشاطئية منع العبور أو رفضه من شأنه أن ينتقص من القيمة العملية للحق الملاحي ويجعله عرض للتدخل والتقييد من جانب الدولة الساحلية، الذي قد تستخدم هذا الحق كذريعة أو ورقة ضغط في بعض الأحيان لتحقيق أغراض سياسية كما هو جاري الآن. وعليه، تمثل حرية الملاحة في مضيق هرمز حقاً قانونياً منظماً بقواعد دولية، مع بقاء اختصاصات الدول الشاطئية التنظيمية مقيدة بحدود تكفل عدم المساس بجوهر هذا الحق. (IMO, 2026)

الفرع الثاني: حدود سلطة الدول الشاطئية في تنظيم الملاحة والقيود التي يجوز فرضها

مما لا شك فيه أن القانون الدولي يقر للدول الشاطئية بالسيادة على مياهها الإقليمية، ويحولها في الوقت ذاته ممارسة بعض الاختصاصات التنظيمية للملاحة، غير أن هذه الاختصاصات تظل مقيدة باحترام حق المرور العابر، لا سيما في المضائق الدولية التي تخضع لاتفاقية قانون البحار لعام 1982. فقد أجازت المادة 41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدول الشاطئية تعيين الممرات البحرية ونظم فصل حركة المرور متى اقتضت ذلك سلامة الملاحة، شريطة توافق هذه التدابير مع القواعد الدولية المقبولة عمومًا. (United Nations, 1982) كما تجيز المادة 42 اعتماد القوانين واللوائح المتعلقة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور ومنع التلوث وحماية الثروة السمكية وغيرها من المجالات المحددة، على ألا تؤدي هذه التدابير إلى إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو إضعافه بأي صورة من الصور. (IMO, 2026) ومن ثم، فإن مشروعية التنظيم الملاحي لا تتوقف على وجود غرض مشروع فحسب، وإنما تتطلب أيضاً احترام الحدود الموضوعية والإجرائية التي تحول دون تحويل التنظيم إلى وسيلة لتعطيل أو تقييد أصل الحق أو الانتقاص من مضمونه.

جدول رقم (4) التمييز بين التنظيم المشروع والتقييد غير المشروع للملاحة (IMO,2026)

التدبير	التقييم القانوني
تحديد ممرات الملاحة	مشروع متى تم وفق المادة 41 وخدم سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور
إنشاء نظام فصل حركة المرور	مشروع إذا استوفى شروط المادة 41 والقواعد الدولية ذات الصلة
وضع قواعد لمنع التلوث	مشروع في الحدود التي تجيزها المادة 42 وبما يتفق مع القواعد الدولية المنطبقة
وضع متطلبات لسلامة الملاحة	مشروع متى استند إلى المادة 42 ولم يكن تمييزياً أو معيقاً للمرور
اشتراط تصريح سياسي مسبق لمجرد العبور	يثير تعارضاً جوهرياً مع طبيعة حق المرور العابر إذا أخضع الحق لإذن تقديري مسبق
منع فئة من السفن بصورة تمييزية	غير مشروع إذا أدى إلى إنكار المرور العابر أو إعاقته أو إضعافه
فرض رسم لمجرد ممارسة حق المرور	يثير إشكالاً قانونياً جوهرياً لعدم وجود أساس عام في المادة 42 لمقابل مالي لمجرد العبور
تعليق المرور العابر	محظور صراحةً بموجب المادة (44) من قانون البحار العالمي لعام 1982م

ويكشف الجدول أن مشروعية تدابير تنظيم الملاحة لا تتحدد بالوصف الذي تطلقه الدولة الشاطئية عليها، وإنما بأساسها القانوني ومضمونها وآثارها العملية؛ فقد يتخذ التدبير صورة إجراء يستهدف السلامة أو حماية البيئة، لكنه يتجاوز غايته في التطبيق إلى تقييد حق المرور العابر أو إعاقته أو إضعافه. ولذلك ينبغي تقييم كل تدبير في ضوء المجالات التي أجازت الاتفاقية تنظيمها والقيود التي فرضتها على ممارسة هذا الاختصاص، ولا سيما حظر التمييز وعدم المساس بجوهر حق المرور العابر. وتحظر المادة 42 القوانين واللوائح التمييزية، سواء من حيث صياغتها أو تطبيقها، وهو ما يكتسب أهمية خاصة في مضيق هرمز؛ إذ إن التمييز بين السفن على أساس جنسيتها أو علمها أو طبيعة حمولتها قد يمس مبدأ المساواة في الانتفاع بالممر الملاحي (United Nations, 1982). غير أن حظر التمييز لا يمنع الدول الشاطئية من اتخاذ تدابير أمنية تستند إلى مخاطر فعلية ومحددة، ولا سيما أن المادة 39 تلزم السفن العابرة بالامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها ضد الدولة الشاطئية. ومن ثم، يقوم التوازن القانوني على التوفيق بين حماية أمن الدول وضمان حرية الملاحة من خلال تدابير ضرورية ومتناسبة وغير تمييزية (الرميمة، 2024)

الفرع الثالث: القيود الأمنية والبيئية وأثرها في حرية الملاحة في مضيق هرمز

تُعد القيود الأمنية والبيئية من أبرز المجالات التي يظهر فيها التوازن بين حرية الملاحة ومصالح الدول الشاطئية؛ فالملاحة الدولية قد تواجه بعض المخاطر العسكرية والأمنية، فضلاً عن مخاطر التلوث والحوادث البحرية، وهو ما يبرر للدول الشاطئية اتخاذ بعض التدابير التنظيمية في هذه المجالات، دون أن تتحول تلك التدابير إلى وسيلة لتعطيل المرور العابر. وفي المجال الأمني، تُلزم المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفن والطائرات أثناء المرور العابر بالامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها ضد سيادة الدولة الشاطئية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، في حين تحظر المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م على الدول الشاطئية إعاقة المرور العابر أو تعليقه (United Nations, 1982). ويؤسس الجمع بين الحكمين لتوازن يقوم على التزام السفن بعدم تحويل حق المرور إلى وسيلة لتهديد أمن الدول الشاطئية، والالتزام هذه الدول في المقابل بعدم اتخاذ المخاوف الأمنية ذريعة لإفراغ الحق في المرور من مضمونه.

- شكل رقم (1) التوازن القانوني بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن والبيئة في مضيق هرمز(اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المواد 38-44)

حرية	الملاحة	والممرور	العابر
↓			
التزامات			السفن
العبور المستمر والسريع ←	احترام السلامة ←	عدم استخدام القوة	
↓			
في	المقابل:	اختصاص	الدولة الشاطئية
تنظيم حركة المرور ←	حماية الأمن والسلامة ←	منع التلوث	
↓			
الحدود	القانونية	المشتركة	
عدم التمييز ←	عدم الإعاقة ←	عدم إضعاف الحق ←	عدم التعليق
↓			
النتيجة: تنظيم الملاحة = مشروع في حين أن تعطيل الملاحة أو إفراغ حق المرور من مضمونه = غير مشروع متى تجاوزت الدولة الشاطئية الحدود التي يقرها القانون الدولي.			

ويكشف ذلك أن التمييز بين التدبير المشروع وغير المشروع لا يتحدد بطبيعته الأمنية أو البيئية، وإنما بالغرض الذي يستهدفه، ومدى ضرورته، وكيفية تطبيقه، وآثاره الفعلية في حق المرور. فارتباط التدبير بحماية الأمن أو البيئة لا يكفي وحده لإضفاء المشروعية عليه، وإنما يجب أن يظل في حدود الغرض المشروع وألا يؤدي عملياً إلى تعطيل المرور العابر أو الانتقاص منه. (IMO, 2026) ومن ثم، تقوم حرية الملاحة في مضيق هرمز على ثلاثة مستويات مترابطة: مستوى قانوني يتمثل في الحق في المرور العابر، ومستوى تنظيمي يتعلق باختصاص الدول الشاطئية في تنظيم الملاحة وفقاً للقانون الدولي،

ومستوى واقعي يرتبط بإمكان ممارسة هذا الحق بصورة آمنة. ولا تتحقق الحماية الفعلية لحرية الملاحة إلا بتحقيق الانسجام بين هذه المستويات الثلاثة. وبناءً عليه، يتعين تقييم كل تدبير تتخذه الدول الشاطئية بالنظر إلى غايته ومشروعيته وآثاره العملية، مع التمييز بين التنظيم المشروع للملاحة والتدابير التي تؤدي، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إلى تعطيل حق المرور العابر(الرميمة، 2024)

المبحث الثاني

أثر حرية الملاحة في مضيق هرمز على الأمن البحري لدولة قطر وآليات حمايته

إن البحث يقتضي استكمال ذلك ببيان الآثار العملية لحرية الملاحة على الأمن البحري لدولة قطر، بالنظر إلى الأهمية الاستراتيجية للمضيق بالنسبة إلى تجارتها وأمن إمداداتها من الطاقة، ولا سيما اعتماد صادراتها من الغاز الطبيعي المسال على الملاحة عبره. كما تبرز المخاطر التي قد تهدد الملاحة، وما تثيره من تساؤل حول مدى كفاية قواعد القانون الدولي في توفير حماية فعلية للملاحة والمصالح البحرية للدول غير المشاطئة. وعليه، يتناول المطلب الأول مظاهر ارتباط حرية الملاحة في مضيق هرمز بالأمن البحري لدولة قطر، من خلال بيان أهميته الاستراتيجية وتحليل المخاطر الناجمة عن اضطراب الملاحة، بينما يبحث المطلب الثاني آليات الحماية القانونية والدولية للمصالح البحرية القطرية، ومدى فاعلية قواعد قانون البحار والقواعد ذات الصلة بالأمن والسلامة البحرية في مواجهة التهديدات التي تعترض الملاحة، وحدود الحماية المتاحة لقطر بوصفها دولة غير مشاطئة للمضيق (الرميمة، 2024).

المطلب الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن البحري لدولة قطر

لا تقتصر أهمية مضيق هرمز بالنسبة إلى دولة قطر - كما بينا - على كونه ممراً رئيسياً للملاحة الدولية، بل ترتبط بصورة مباشرة بمصالحها الاقتصادية والاستراتيجية، ولا سيما أمن صادراتها من الغاز الطبيعي المسال. ورغم عدم كون دولة قطر دولة مشاطئة للمضيق، فإن انتظام حرية الملاحة عبره يمثل عنصراً أساسياً في وصول صادراتها المختلفة، لا سيما من الغاز المسال والبتترول والبتروكيماويات إلى الأسواق الدولية، بما يجعل أي اضطراب أو اختلال في حركة المرور البحرية ذا آثار محتملة على أمن الطاقة والتجارة والاستقرار الاقتصادي للدولة. وتتأكد هذه الأهمية بالنظر إلى مكانة الغاز الطبيعي المسال في الاقتصاد القطري والدور المحوري لمنشآت رأس لفان في تصدير الطاقة؛ إذ يضم ميناء رأس لفان -وفق شركة قطر للطاقة- منشأة رئيسية لتصدير الغاز الطبيعي المسال، تشمل ستة أرصفة مخصصة له، بما يجعله جزءاً أساسياً من منظومة التصدير البحرية القطرية. وعليه، يقتضي بحث الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز بالنسبة إلى الأمن البحري القطري تناول ثلاثة عناصر مترابطة: بيان الأهمية الاستراتيجية للمضيق وصلتها بمصالح قطر في مجال الطاقة، وهو ما سندرسه في الفرع الأول، ثم تحديد أبرز المخاطر الأمنية والملاحية التي قد تؤثر في حركة المرور فيه، وهو ما نناقشه في الفرع الثاني، وأخيراً تحليل انعكاسات اضطراب الملاحة على الأمن البحري وأمن الطاقة لدولة قطر، وهو ما نبحثه في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وصلتها بمصالح الطاقة لدولة قطر

تتبع الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز بالنسبة إلى دولة قطر من ارتباط صادراتها من الغاز الطبيعي المسال بحركة الملاحة عبره، رغم عدم كونها دولة مشاطئة للمضيق. فالعلاقة بينهما تقوم على اعتماد وظيفي يتصل بارتباط قطاع الطاقة القطري بشبكة الملاحة الدولية التي يمثل هرمز أحد أهم ممراتها الدولية، بما يجعل استمرارية الملاحة فيه ذات أثر مباشر في قدرة دولة قطر على الوصول إلى أسواق الطاقة العالمية. (محمد، 2024) وتؤكد بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية أن دولة قطر صدّرت خلال عام 2024 نحو 9.3 مليار قدم مكعب يومياً من الغاز الطبيعي المسال عبر مضيق هرمز، في حين مرّ عبره خلال السنة ذاتها نحو خمس التجارة العالمية للغاز الطبيعي المسال. كما بلغت صادرات قطر من الغاز الطبيعي المسال نحو 3.6 تريليون قدم مكعب، بما مثّل قرابة 20% من الصادرات العالمية وجعلها ثاني أكبر مصدر عالمي للغاز الطبيعي المسال خلال العام ذاته (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2025). وتكشف هذه البيانات أن أهمية المضيق بالنسبة إلى قطر لا تستند إلى القرب الجغرافي، وإنما إلى الاعتماد الكبير على استمرارية الملاحة فيه لضمان تدفق صادرات الطاقة.

جدول رقم (5) مؤشرات الارتباط بين مضيق هرمز وصادرات الطاقة القطرية

السنة	القيمة	المؤشر
2024	نحو 20%	حصة مضيق هرمز من التجارة العالمية للغاز الطبيعي المسال
2024	نحو 9.3 مليار قدم ³ /يوم	صادرات قطر من LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) عبر مضيق هرمز
2024	نحو 3.6 تريليون قدم ³	صادرات قطر من الغاز الطبيعي في صورة LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم)
2024	نحو 20%	حصة قطر التقريبية من صادرات LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) العالمية
2024	الثاني	ترتيب قطر بين كبار مصدري LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) عالمياً

ويكشف الجدول أن مضيق هرمز يمثل حلقة حاسمة في سلسلة تصدير الغاز الطبيعي المسال القطري، التي تمتد من منشآت الإنتاج والتسييل وموانئ التحميل، وفي مقدمتها رأس لفان، إلى الأسواق الدولية عبر الناقلات المتخصصة. ومن ثم، لا تتوقف استمرارية الصادرات على سلامة المنشآت فحسب، بل تعتمد كذلك على أمن الطريق البحري، بحيث يمكن لأي اضطراب جوهري في الملاحة أن يعطل سلسلة الإمداد حتى دون إصابة مرافق الإنتاج أو التسييل مباشرة (الريميمة، 2024).

جدول رقم (6) مقارنة تدفقات النفط والغاز الطبيعي

نوع التدفق	الربع الأول 2025	الربع الأول 2026	مقدار التغير
النفط والسوائل النفطية	20.4 مليون برميل/يوم	14.6 مليون برميل/يوم	انخفاض
LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم)	11.7 مليار قدم ³ /يوم	7.3 مليار قدم ³ /يوم	انخفاض

المسال عبر مضيق هرمز بين الربع الأول 2025 والربع الأول 2026 (U.S,2025)

ولا يجوز تفسير هذه البيانات، بذاتها، بوصفها دليلاً على وقوع خرق قانوني لحرية الملاحة؛ فهي تقيس تغير حجم التدفقات ولا تحسم أسباب التراجع أو المسؤولية عنه، وإن كانت تكشف واقعياً مدى تأثير حركة الطاقة بالاضطرابات الملاحية في مضيق هرمز. ومن ثم، لا تتبع القيمة الاستراتيجية للمضيق بالنسبة إلى دولة قطر من كونه ممراً بحرياً فحسب، وإنما من اندماجه في منظومة تصدير الطاقة القطرية واتصالها بالأسواق الدولية، بما يجعل استقرار الملاحة فيه وثيق الصلة بمصالحها الاقتصادية والأمنية وأمنها الطاقوي، رغم عدم خضوعه لسيادتها الإقليمية، وهو ما يجعل أي اضطراب جوهري في الملاحة قابلاً للامتداد من المجال البحري إلى المصالح الاقتصادية والأمنية والطاقية للدولة. (المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026).

الفرع الثاني: المخاطر الأمنية والملاحية الناشئة عن اضطراب الملاحة في مضيق هرمز

إذا كانت الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز بالنسبة إلى قطر ترتبط باعتماد صادراتها من الغاز الطبيعي المسال على استمرارية الملاحة فيه، فإن المخاطر التي تهدد حركة المرور قد تمتد آثارها من المجال البحري إلى الأمن والتجارة والطاقة. وتشمل هذه المخاطر الهجمات والاحتجاز والتهديد باستخدام القوة، والألغام والعوائق البحرية، فضلاً عن ارتفاع حالة عدم اليقين التي قد تؤثر في قرارات شركات الملاحة وتكاليف التأمين والنقل ومدد الرحلات وانتظام الإمدادات. وقد عكست مواقف المنظمة البحرية الدولية خلال عام 2026 خطورة الوضع (الرميمة، 2024) إذ أشارت في يونيو إلى محاولات العبور من قبل بعض السفن في ظل غياب ضمانات أمنية موثوقة، مع تعرض بحارة على ظهر هذه السفن للقتل والإصابة والاحتجاز، وأدانت في يوليو الهجمات على السفن التجارية، بما يؤكد أن الأمن البحري في المضيق يشمل سلامة السفن والبحارة واستمرار الملاحة التجارية. وتتوزع آثار اضطراب الملاحة بين أربعة أبعاد متداخلة: أمني يتعلق بالهجمات والاحتجاز والتهديد بالقوة؛ وملاحي يرتبط بالألغام والعوائق من قبل بعض السفن في ظل غياب ضمانات أمنية موثوقة، مع تعرض بحارة على ظهر هذه السفن للقتل والإصابة والاحتجاز، وأدانت في يوليو الهجمات على السفن التجارية، بما يؤكد أن الأمن البحري في من قبل بعض السفن في ظل غياب ضمانات أمنية موثوقة، مع تعرض بحارة على ظهر هذه

السفن للقتل والإصابة والاحتجاز، وأدانت في يوليو الهجمات على السفن التجارية، بما يؤكد أن الأمن البحري في المضيق يشمل سلامة السفن والبحارة واستمرار الملاحة التجارية. وتتوزع آثار اضطراب الملاحة بين أربعة أبعاد متداخلة: أمني يتعلق بالهجمات والاحتجاز والتهديد بالقوة؛ وملاحي يرتبط بالألغام والعوائق ومخاطر العبور؛ واقتصادي يتمثل في ارتفاع تكاليف التأمين والنقل وإطالة الرحلات وإعادة توجيه الشحنات؛ وبُعد مرتبط بسلسلة الإمداد نتيجة تعطل انتقال الناقلات بين مرافق التصدير والأسواق. وتكتسب هذه المخاطر أهمية خاصة في تجارة الغاز الطبيعي المسال لاعتمادها على الناقلات في إيصال الصادرات إلى الأسواق الدولية. وتتضح آثار ذلك من بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية، التي أفادت في 28 أبريل 2026 بأن اضطراب الملاحة في هرمز أثر في أكثر من 10 مليارات قدم مكعب يومياً من إمدادات الغاز الطبيعي المسال العالمية، أي نحو 20٪ منها، وأن الجزء الأكبر من الكميات المتأثرة ارتبط بمنشأة رأس لفان القطرية، مع عدم تسجيل عبور ناقلات غاز طبيعي مسال محملة معروفة للمضيق بين 1 مارس و24 أبريل 2026، وفق بيانات Kpler.

جدول رقم (6): مؤشرات أثر اضطراب الملاحة في مضيق هرمز على سوق الغاز الطبيعي المسال عام 2026 (U.S,2025)

المؤشر	البيانات
إمدادات LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) العالمية المتأثرة	أكثر من 10 مليارات قدم ³ /يوم
النسبة التقريبية من الإمدادات العالمية	نحو 20%
المصدر الرئيس للكميات المتأثرة	منشأة رأس لفان القطرية بصورة أساسية
ناقلات LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) المحملة المعروفة العابرة	لم تُسجل عبورات معروفة خلال الفترة من 1 مارس إلى 24 أبريل 2026
مصدر بيانات حركة السفن	Kpler
المصدر التحليلي	U.S. Energy Information Administration (EIA)

وتكشف هذه المعطيات أن اضطراب الملاحة قد يمتد أثره من حركة السفن إلى أمن الطاقة واستقرار التجارة الدولية؛ إذ قد يؤدي تعذر عبور ناقلات الغاز إلى تقليص الإمدادات المتاحة للأسواق العالمية والتأثير في الأسعار وانتظام التسليم وقرارات الموردين والمشتريين. وبالنسبة إلى دولة قطر، قد ينعكس ذلك، بحسب مدة الاضطراب ونطاقه، على تكاليف النقل والتأمين والالتزامات التعاقدية والعلاقات التجارية، وفقاً لأحكام العقد والقانون الواجب التطبيق (وحدة الدراسات الاقتصادية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026).

المطلب الثاني: آليات الحماية القانونية والدولية للمصالح البحرية لدولة قطر في مضيق هرمز

إذا كان المطلب الأول قد خلص إلى أن مضيق هرمز يمثل بالنسبة إلى دولة قطر حلقة استراتيجية في منظومة الأمن البحري والطاقي، فإن بحث الحماية القانونية للمصالح القطرية يقتضي الانتقال من تحديد طبيعة المصلحة والمخاطر التي تهددها إلى بيان الأسس والوسائل القانونية الكفيلة بصونها. ولا تستند هذه الحماية إلى اعتبارات اقتصادية أو سياسية فحسب، وإنما تقوم على مجموعة مترابطة من قواعد القانون الدولي للبحار، والقواعد المنظمة للأمن البحري، وأحكام المسؤولية الدولية، فضلاً عن الآليات المؤسسية التي توفرها منظمة الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية. (IMO, 2026)

الفرع الأول: الأساس القانوني الدولي لحماية حرية الملاحة والمصالح البحرية القطرية

تستند الحماية القانونية لحرية الملاحة والمصالح البحرية القطرية في مضيق هرمز إلى منظومة متكاملة من قواعد القانون الدولي، تتوازن فيها اختصاصات الدول الشاطئية مع متطلبات الملاحة الدولية. وتحتل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بهذا الشأن موقعاً محورياً في هذه المنظومة؛ إذ أقرت المادة 34 على الوضع القانوني للمياه التي يتكون منها المضيق وسيادة الدول الشاطئية عليها، مع إخضاع ممارسة هذه السيادة لأحكام الجزء الثالث من الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي (UNCLOS, 1982, arts. 38-44). وبذلك، لا تتفصل السيادة الإقليمية عن الوظيفة الدولية للمضيق، وإنما تمارس في حدود القواعد التي تكفل استمرار الملاحة. (IMO, 2026) وتتجسد الحماية الأساسية - كما أوضحنا سابقاً - في نظام المرور العابر الذي تقررته المادة 38، وما يقابله من حظر إعاقة هذا المرور أو تعليقه بموجب المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. وتكمن أهمية ذلك بالنسبة إلى دولة قطر في أن استفادتها من النظام الملاحي لا تتوقف على كونها دولة مشاطئة، وإنما تستند إلى صفتها كدولة مستخدمة باستمرار للمضيق، وترتبط مصالحها التجارية والطاقيّة باستمرار الملاحة فيه، دون أن ينشأ عن ذلك أي اختصاص إقليمي لها على مياهه (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المواد 38-44). حسب ما ذكرته دراسة (الريمية، 2024) ولا يقرر هذا النظام - كما هو معروف - حرية مطلقة، بل يقيم توازناً بين حق المرور والالتزامات الملازمة له؛ فأوجبته المادة 39 ممارسة المرور دون تأخير، والامتناع عن التهديد بالقوة أو استخدامها ضد الدول الشاطئية، والالتزام بقواعد السلامة ومنع التلوث. وفي المقابل، أجازت المادة من القانون الملاحة البحرية الدولية رقم 42 للدول الشاطئية اتخاذ تدابير تنظيمية في مجالات محددة، مع حظر ما يؤدي منها إلى إنكار المرور العابر أو إعاقته أو الانتقاص منه. ومن ثم، فإن مشروعية التدبير الملاحي تتحدد بطبيعته وغايته وآثاره؛ فيبقى التنظيم المرتبط بالسلامة وحماية البيئة، متى استند إلى أساس قانوني وطُبّق بصورة غير تمييزية، داخل نطاق الاختصاص المشروع، بينما يتجاوز هذا النطاق كل تدبير يتحول إلى وسيلة للتحكم في أصل حق المرور أو تعطيله. (IMO, 2026) وتتسع أهمية الحماية بالنسبة إلى دولة قطر بالنظر إلى أن مصالحها

التجارية قد ترتبط بسفن ترفع أعلام دول أخرى، ومن ثمّ لا تنحصر الحماية في السفينة أو جنسيتها، وإنما تمتد إلى الاستخدام المشروع للممر وما يرتبط به من مصالح تجارية وطاقية تعتمد على استمرارية الاتصال بالأسواق الدولية. (عبد القادر وآخرون، 2024) ويعكس نظام المرور العابر، في هذا السياق، التسوية التي أقامتها اتفاقية 1982 بين اتساع البحر الإقليمي إلى اثني عشر ميلاً بحرياً والحاجة إلى ضمان استمرار الملاحة الدولية في المضائق المستوفية لشروط النظام الخاص بها (Churchill, Lowe, & Sander, 2022).

الفرع الثاني: آليات التعاون الدولي والمؤسسي في حماية الملاحة والمصالح القطرية

لا تكتمل الحماية القانونية لحرية الملاحة بمجرد تقرير حق المرور العابر، وإنما تتوقف فاعليتها على وجود آليات مؤسسية وعملية تكفل احترامه ومواجهة المخاطر التي قد تحول دون ممارسته. وتكتسب هذه المسألة أهمية خاصة بالنسبة إلى دولة قطر بوصفها دولة مستخدمة لمضيق هرمز، ترتبط مصالحها التجارية والطاقية باستقرار الملاحة فيه، دون أن يكون لها اختصاص إقليمي عليه. ومن ثمّ، يمثل التعاون الدولي الوسيلة التي تنتقل بها الحماية من مجرد قاعدة قانونية إلى ممارسة عملية قابلة للنفاذ والتطبيق وذلك حب ما أشارت له دراسة (Churchill, Lowe, & Sander, 2022).

-الخاتمة:

كشفت هذه الدراسة أن مضيق هرمز يمثل نموذجاً دالاً على التوازن الدقيق بين السيادة الإقليمية للدول الشاطئية ومتطلبات الملاحة الدولية؛ فكون أجزاء منه تقع ضمن البحر الإقليمي لا يحول دون خضوع الملاحة فيه للنظام القانوني الخاص بالمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية. وقد أظهر التحليل أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أقامت هذا التوازن من خلال إخضاع ممارسة الدول الشاطئية لاختصاصاتها للقيود التي تكفل استمرار المرور العابر، بما يحول دون تحول السيادة الإقليمية إلى وسيلة لتعطيل الوظيفة الدولية للمضيق. وتبين كذلك أن الأهمية القانونية للمضيق تتجاوز أطرها الجغرافية، بالنظر إلى ارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية وتدفقات الطاقة. وتكتسب هذه الحقيقة أهمية خاصة بالنسبة إلى دولة قطر، التي لا تتمتع بأي اختصاص إقليمي في المضيق، لكنها ترتبط به ارتباطاً مباشراً من خلال مصالحها البحرية والاقتصادية والطاقية، ولا سيما صادرات الغاز الطبيعي المسال. ومن ثم، فإن استقرار الملاحة في مضيق هرمز يمثل بالنسبة إليها مصلحة دولية مشروعة تتصل مباشرة بأمن خطوط إمدادها وباستقرار تجارتها الخارجية. كما أثبتت الدراسة أن وجود الحق القانوني في المرور لا يساوي بالضرورة إمكان ممارسته فعلياً؛ إذ كشفت التطورات الأمنية الأخيرة في المضيق عن إمكانية نشوء فجوة بين الحماية القانونية للملاحة وسلامتها الواقعية. ومن هنا، فإن فعالية النظام القانوني لا تقاس فقط بمدى وضوح القواعد التي تحمي حق المرور، وإنما كذلك بقدرة الآليات الدولية على توفير الظروف الأمنية والمؤسسية التي تسمح بممارسة هذا الحق بصورة منتظمة وآمنة. وعلى هذا الأساس، خلصت الدراسة إلى أن حماية المصالح البحرية والطاقية القطرية لا تستلزم اكتساب أي اختصاص في مضيق هرمز، وإنما تقتضي تفعيل القواعد الدولية القائمة، وتعزيز التعاون المؤسسي والدبلوماسي، وربط حماية حرية الملاحة بحماية سلاسل الإمداد الاستراتيجية. كما تبين أن الحماية الفعالة تظل رهينة بتكامل قواعد قانون البحار مع قواعد السلامة والأمن البحريين، وآليات المنظمة البحرية الدولية، وقواعد المسؤولية الدولية وتسوية المنازعات.

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج: وفي ضوء ما جاء أعلاه فإن الدراسة قد خلصت إلى أهم النتائج الآتية:

1. يتمتع مضيق هرمز بمركز قانوني خاص بوصفه مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية، بحيث تظل سيادة الدول الشاطئية قائمة، لكنها تمارس في حدود النظام الدولي الخاص بالمضائق ولا يجوز استخدامها لتعطيل المرور العابر فيه.
2. يمثل نظام المرور العابر الضمانة القانونية الأساسية لاستمرار الملاحة الدولية في المضيق، مع بقاء التزام السفن باحترام القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة والأمن وحماية البيئة .
3. لا يحسم عدم تصديق إيران على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 مسألة حق المرور في مضيق هرمز؛ إذ تظل المسألة مرتبطة، في جانب منها، بمدى اكتساب القواعد ذات الصلة صفة القانون الدولي العرفي وإمكان الاحتجاج بها في مواجهة الدول غير الأطراف .
4. ليست السلطة التنظيمية للدول الشاطئية مطلقة؛ فالتدابير الأمنية أو البيئية أو الملاحية تكون مشروعة في حدود غاياتها القانونية، ولا يجوز أن تتحول إلى وسيلة مباشرة أو غير مباشرة لإنكار المرور العابر أو إعاقته أو الانتقاص منه .
5. ترتبط حرية الملاحة في مضيق هرمز ارتباطاً وثيقاً بالأمن الطاقى والاقتصادي لدولة قطر، بسبب اعتماد صادراتها من الغاز الطبيعي المسال على الملاحة عبره، بما يجعل سلامة الممر البحري جزءاً من أمن خطوط الإمداد القطرية .
6. كشف اضطراب الملاحة عن فجوة بين الحق القانوني وإمكان ممارسته فعلياً؛ إذ يمكن للمخاطر الأمنية والعسكرية والملاحية أن تجعل العبور غير آمن، دون أن يعني ذلك زوال الحق القانوني في المرور .
7. يتجاوز الأمن البحري القطري مفهومه الإقليمي التقليدي ليشمل حماية المصالح وخطوط الاتصال البحرية ذات الأهمية الاستراتيجية، مع بقاء ذلك دون أن ينشئ لدولة قطر أي اختصاص إقليمي خارج نطاق سيادتها .
8. تتسم حماية الملاحة في مضيق هرمز بطبيعة متعددة المستويات، تتكامل فيها قواعد قانون البحار مع قواعد السلامة والأمن البحريين وآليات المنظمة البحرية الدولية والقواعد العامة للمسؤولية الدولية وتسوية المنازعات .
9. يمثل استقرار مضيق هرمز مصلحة دولية مشتركة تتجاوز مصالح الدول الشاطئية، بالنظر إلى أثره في التجارة والطاقة والملاحة الدولية، الأمر الذي يجعل التعاون الدولي أكثر ملاءمة لحمايته من التدابير الوطنية المنفردة .

ثانياً: التوصيات: وفي ضوء نتائج الدراسة أعلاه فإن الدراسة قد خلصت إلى أهم التوصيات الآتية:

1. تعزيز احترام النظام القانوني للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، والتأكيد على أن ممارسة الدول المشاطئة لاختصاصاتها الإقليمية والتنظيمية يجب أن تظل في حدود القواعد التي يقرها القانون الدولي، وألا تتحول إلى وسيلة لتعطيل المرور العابر أو تقييده أو إفراغه من مضمونه .
2. دعم الوضوح القانوني بشأن النظام المنطبق على المرور في مضيق هرمز، ولا سيما من خلال تطوير الممارسة الدولية والتفسير المتسق للقواعد المتعلقة بالمرور العابر وحقوق الدول الشاطئية والدول المستخدمة للمضيق، مع مراعاة التمييز بين الالتزامات التعاقدية والقواعد التي قد يكون لها أساس عريق مستقل .
3. تفعيل التعاون المنصوص عليه في المادة (43) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بين الدول الشاطئية والدول المستخدمة لمضيق هرمز، ولا سيما في مجالات مساعدات الملاحة، وسلامة الملاحة الدولية، ومنع التلوث والحد منه، بما يعزز المشاركة العملية للدول المستخدمة في إدارة المخاطر المرتبطة بالممر دون مساس بالاختصاص الإقليمي للدول الشاطئية .
4. إنشاء أو تعزيز آليات إقليمية ودولية للإنذار المبكر وتبادل المعلومات الملاحية والأمنية، بما يشمل تبادل التحذيرات المتعلقة بالتهديدات التي تواجه السفن والبحارة، وتحديث المعلومات بشأن المخاطر الملاحية، وتطوير قنوات اتصال سريعة وموثوقة تتيح اتخاذ التدابير الوقائية قبل تحول المخاطر إلى اضطرابات واسعة في حركة الملاحة .
5. تعزيز دور المنظمة البحرية الدولية في حماية الملاحة المدنية والبحارة، من خلال دعم آليات التنسيق الدولي وتبادل المعلومات والاستجابة للحوادث البحرية، وتطوير الأطر العملية للتعامل مع الأزمات التي تهدد الممرات البحرية الحيوية، بما يكمل الحماية التي توفرها قواعد قانون البحار .
6. تعزيز منظومة إدارة المخاطر في قطاع الطاقة القطري، من خلال وضع خطط وطنية متكاملة للطوارئ وحماية سلاسل إمداد الغاز الطبيعي المسال، وإجراء تقييمات دورية لمخاطر النقل والتأمين والتسليم، والعمل - حيثما تسمح الاعتبارات الاقتصادية والفنية - على تنوع مسارات ومنافذ تصدير الطاقة، باعتبار ذلك تدبيراً احترازياً مكماً لحماية حرية الملاحة وليس بديلاً عنها .
7. تعزيز التعاون القطري مع الدول الشاطئية والدول المستخدمة لمضيق هرمز في مجالات السلامة البحرية وتبادل المعلومات وإدارة المخاطر، مع احترام الاختصاصات الإقليمية للدول الشاطئية والقواعد الدولية المنظمة للملاحة، بما يتيح لقطر حماية مصالحها البحرية والطاقية في إطار مركزها القانوني بوصفها دولة مستخدمة للمضيق .

8. تطوير آليات دولية أكثر فاعلية لتوثيق الانتهاكات والحوادث التي تتعرض لها السفن والبحارة، من خلال اعتماد إجراءات أكثر انتظاماً لجمع المعلومات والأدلة المتعلقة بمصدر الخطر وطبيعته والجهة المنسوبة إليها، بما يساعد على تحديد المسؤولية القانونية عند توافر شروطها، مع التمييز بين الأفعال القابلة للإسناد إلى دولة، والأعمال الصادرة عن فاعلين من غير الدول، والمخاطر الناشئة عن النزاعات المسلحة أو الحوادث البحرية .
9. تعزيز إدارة المخاطر القانونية والتجارية المرتبطة بصادرات الغاز الطبيعي المسال، من خلال مراجعة ترتيبات العقود والتأمين والشحن في ضوء المخاطر الملاحية المحتملة، ووضع آليات واضحة للتعامل مع التأخير أو إعادة توجيه الناقلات أو ارتفاع تكاليف النقل والتأمين، مع مراعاة أحكام العقود والقانون الواجب التطبيق في كل حالة .
10. تشجيع الدراسات القانونية العربية والخليجية المتخصصة في النظام الدولي للمضائق، وبخاصة مضيق هرمز، مع توجيه مزيد من الاهتمام إلى دراسة الممارسة الدولية ومواقف الدول الساحلية والدول المستخدمة للمضائق، والعلاقة بين قانون البحار وحرية الملاحة والأمن البحري وأمن الطاقة، بما يساهم في تطوير البحث القانوني المتخصص في المنطقة .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب باللغة العربية:

- محمد، هالة سالم خلف. (2024) الأهمية الاستراتيجية للمضائق البحرية في الصراع على المشرق العربي: باب المندب أنموذجا (الطبعة الأولى). القاهرة: المركز العربي للنشر والتوزيع: ISBN: 9789778413663.
- عبد القادر دندن (محرر)، (2024)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية، ط1، عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع.

ثانياً: الكتب باللغة الإنجليزية

- Churchill, R., Lowe, V., & Sander, A. (2022). The law of the sea (4th ed.). Manchester University Press.
<https://manchesteruniversitypress.co.uk/9781526116291/>

ثالثاً: البحوث والمقالات

1-البحوث باللغة العربية

- العجلة، صلاح الدين مازن. (2026). *القيود التجاري لنقطة الاختناق*. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.
- الرميمة، حبيب عبدالله محمد(2024) الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982م ومدى حق اليمن بمنع السفن الأجنبية من المرور فيه، مجلة جامعة صنعاء، 3(2)، 154-176.
<https://doi.org/10.59628/jhs.v3i2.1022>
- وحدة الدراسات الاقتصادية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. (2026، مارس). *التداعيات الاقتصادية للحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران إقليمياً وعالمياً*.
- الحمادين، محمد(2026)، الجغرافيا السياسية للأمن البحري في الشرق الأوسط: دراسة تحليلية للتوترات الاستراتيجية في البحر الأحمر ومضيق هرمز وباب المندب. *المجلة العربية للدراسات الأمنية*، (1) *42*، 19-36.

2-البحوث باللغة الإنجليزية

- Kraska, J. (2014). Legal vortex in the Strait of Hormuz. *Virginia Journal of International Law*, 54(2), 323–366.
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2472065

رابعاً: الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونتيفغو باي، 10 ديسمبر 1982.
- United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982, Arts. 3, 34, 36-44.
- International Maritime Organization. (1988). Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (SUA Convention).
- Statute of the International Court of Justice.
- مرسوم سلطاني رقم 89/67 بالتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، سلطنة عُمان، 22 مايو 1989. <https://qanoon.om/p/1989/rd1989067/1989>

خامساً: التقارير الدولية

- International Court of Justice. (1949). Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment of 9 April 1949, I.C.J. Reports 1949, p. 4.
- International Law Commission. (2001). Draft articles on responsibility of states for internationally wrongful acts, with commentaries.
- International Maritime Organization. (n.d.). SOLAS XI-2 and the ISPS Code. IMO.
- International Maritime Organization. (2026a, March 1). Statement on the Strait of Hormuz. <https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/statement-on-the-strait-of-hormuz.aspx>
- International Maritime Organization. (2026b, April 24). No safe transit through Strait of Hormuz: IMO Secretary-General. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/no-safe-transit-through-hormuz-imo-secretary-general.aspx>
- International Maritime Organization. (2026c, June 9). No safe passage: Strait of Hormuz remains highly volatile. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/statement-no-safe-passage-strait-of-hormuz.aspx>
- International Maritime Organization. (2026d, July 13). IMO Council reaffirms commitment to protecting vital shipping lanes. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx>
- State of Qatar, Ministry of Foreign Affairs. (2026a, March 19). Qatar slams Iran maritime threats at International Maritime Organization meeting. <https://mofa.gov.qa/en/qatar/latest-articles/latest-news/details/2026/03/19/qatar-slams-iran-maritime-threats-at-international-maritime-organization-meeting>
- State of Qatar, Ministry of Foreign Affairs. (2026b, April 2). Qatar participates in ministerial meeting on developments related to Strait of Hormuz.

<https://qna.org.qa/en/news/news-details?id=qatar-participates-in-ministerial-meeting-on-developments-related-to-strait-of-hormuz&date=2/04/2026>

- State of Qatar, Ministry of Foreign Affairs. (2026c, April 28). Qatar affirms freedom of navigation in international waterways is a fundamental principle of international law. <https://mofa.gov.qa/en/qatar/latest-articles/latest-news/details/2026/04/28/qatar-affirms-freedom-of-navigation-in-international-waterways-is-a-fundamental-principle-of-international-law>
- State of Qatar, Ministry of Foreign Affairs. (2026d, May 7). Qatar warns of global impact of Strait of Hormuz closure at UN briefing. <https://mofa.gov.qa/en/qatar/latest-articles/latest-news/details/2026/05/07/qatar-warns-of-global-impact-of-strait-of-hormuz-closure-at-un-briefing>
- U.S. Energy Information Administration. (2025a, June 24). About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz. Today in Energy. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65584>
- U.S. Energy Information Administration. (2025b, October). Country analysis brief: Qatar. https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Qatar/Qatar2025.pdf
- U.S. Energy Information Administration. (2026a, April 28). International LNG (تجارة الغاز الطبيعي المسال من العالم) prices rise amid Strait of Hormuz closure. Today in Energy. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=67604>
- U.S. Energy Information Administration. (2026b, May). Short-term energy outlook. <https://www.eia.gov/outlooks/steo/archives/may26.pdf>

سادساً: المصادر الإخبارية

- معهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلام. (2026) الاتفاق الأمريكي مع إيران قد يعرض حرية الملاحة للخطر عالمياً انظر الرابط:

*<https://www.sipri.org/commentary/essay/2026/united-states-deal-iran-could-put-freedom-navigation-risk-worldwide>

❖مفضل، وحيد محمد (2020) التعدين في البحار وقيعان المحيطات: كنوز ثمينة تنتظر من يستخرجها. موقع التقدم العلمي <https://taqadom.aspdkw.com>

- Reuters. (2026a, August 5). Gulf shipping traffic steady amid uncertainty of peace talks. <https://www.reuters.com/world/middle-east/gulf-shipping-traffic-steady-amid-uncertainty-peace-talks-2026-08-05/>
- Reuters. (2026b, August 6). Proposed Hormuz passage deal not feasible for shipping industry, sources say. <https://www.reuters.com/world/middle-east/proposed-hormuz-passage-deal-not-feasible-shipping-industry-sources-say-2026-08-06/>



مجلة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية

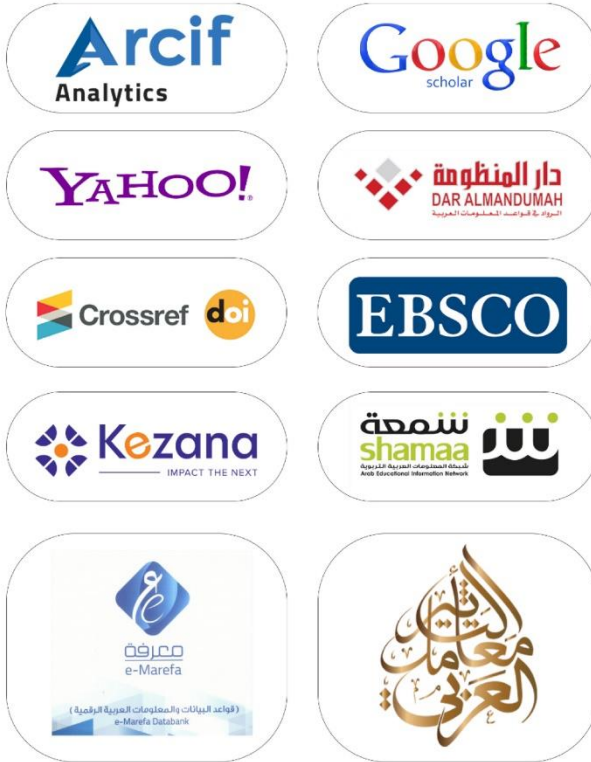
مجلة دولية شهرية علمية محكمة

الترقيم الدولي الإلكتروني: ISSN:2410- 521X

الترقيم الدولي الورقي: ISSN:2410- 1818

البريد الإلكتروني: journal@andalusuniv.net

المجلة مفهرسة في المواقع الآتية :



2025	2024	2023	2022	2021	العام
0.5978	0.3068	0.3759	0.1954	0.2692	معامل أرسيف
1.59	1.55	1.25	1.73	1.60	معامل التأثير العربي