

Arabian Gulf Journal of Humanities and Social Studies

ISSN: 3080-4086

الإصدار السادس - العدد الثامن عشر || تاريخ الإصدار 2026-09-20



التوازن بين سيادة الدول المتشاطئة وحرية المرور العابر في المضائق الدولية: دراسة مقارنة بين مضيقي هرمز وباب المندب

Balancing the Sovereignty of Coastal States and the Freedom of Transit Passage in International Straits: A Comparative Study of the Straits of Hormuz and Bab el-Mandeb

د. موسى البزال

Dr. Moussa Al-Bazzal

أستاذ في الجامعة الإسلامية في لبنان، وباحث في القانون الدولي العام

د. جيهان حمية

Dr. Jihane Hamieh

أستاذة في الجامعة الإسلامية في لبنان، وباحثة في القانون الجنائي الدولي

DOI: <https://doi.org/10.64355/agjhss61815>

مجلة خليج العرب للدراسات الإنسانية والاجتماعية || هذه المقالة مفتوحة المصدر موزعة بموجب شروط وأحكام ترخيص مؤسسة المشاع الإبداعي (CC BY-NC-SA)

Clarivate | ProQuest

Ulrichsweb™

Crossref doi

ISSN
INTERNATIONAL
STANDARD
SERIAL
NUMBER
INTERNATIONAL CENTRE



Google Scholar

معرفة
e-Marefa



شبكة المعلومات التربوية
Arab Educational Information Network

AskZad



Scilit

INTERNATIONAL
Scientific Indexing

creative commons

الملخص:

يتناول البحث التوازن بين سيادة الدول المتشاطئة وحرية المرور العابر في المضائق الدولية، من خلال دراسة الإطار القانوني لنظام المرور العابر في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ويبحث مفهوم المرور العابر وتمييزه عن المرور البريء، وما يترتب من حقوق وواجبات تقع على عاتق الدول المتشاطئة والسفن والطائرات.

كما يقارن بين النظام القانوني والتطبيق العملي للمرور العابر في مضيق هرمز وباب المندب، ويظهر أوجه الاتفاق والاختلاف بينهما، وانعكاس خصوصيتهما الجيوغرافية والجيوستراتيجية وأثرهما على أمن وسلامة الملاحة البحرية، وصولاً إلى اقتراح آليات تسهم في تعزيز التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر، بما يؤدي إلى التوازن بين متطلبات المصالح السيادية والأمنية للدول المتشاطئة ومقتضيات استمرارية حرية الملاحة الدولية.

الكلمات المفتاحية: المرور العابر، سيادة الدول المتشاطئة، المضائق الدولية، مضيق هرمز وباب المندب، أمن الملاحة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

Abstract:

This research examines the balance between the sovereignty of coastal states and the freedom of transit passage in international straits. It does so by studying the legal framework of the transit passage regime in light of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The research explores the concept of transit passage, distinguishing it from innocent passage, and the rights and obligations it entails for coastal states, vessels, and aircraft.

Furthermore, it compares the legal framework and practical application of transit passage in the Straits of Hormuz and Bab el-Mandeb, highlighting points of agreement and disagreement. It also examines the impact of their unique geographical and geostrategic characteristics on the security and safety of maritime navigation. The research concludes by proposing mechanisms to promote the uniform application of transit passage rules, thereby achieving a balance between the sovereign and security interests of coastal states and the requirements for the continued freedom of international navigation.

Keywords: Transit passage, sovereignty of coastal states, international straits, Straits of Hormuz and Bab el-Mandeb, maritime security, 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

المقدمة:

تُعدّ المضائق الدولية من أهم الممرات البحرية الإستراتيجية التي يقوم عليها النظام الملاحي الدولي، إذ تشكل حلقة الوصل لناحية وصل البحار بالمحيطات، وتؤدي دوراً انسيابياً في ضمان انسياب حركة التجارة ونقل مصادر الطاقة العالميين، الأمر الذي منحها أهمية قانونية ومكانة جيوسياسية متزايدة في العلاقات الدولية. ولما كانت هذه المضائق تقع ضمن نطاق السيادة الإقليمية للدول المتشاطئة، فقد برزت الحاجة إلى إيجاد إطار قانوني يكفل التوازن بين حقوق تلك الدول في قدرتها على حماية مصالحها وأمنها الوطني، وحق المجتمع الدولي في تأمين وضمان استمرارية حرية الملاحة دون عوائق غير مبررة.

في هذا السياق، جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتضع آليات تنظيمية متكاملة خاصة بنظام المرور العابر في المضائق الدولية، باعتباره نظاماً قانونياً يختلف في طبيعته أحكامه عن نظام المرور البريء، ويهدف إلى ضمان حرية الملاحة والتخليق بصورة متواصلة وسريعة، مع المحافظة في الوقت عينه على سيادة وحقوق الدول المشاطئة المشروعة. إلا أنّ التطبيق الواقعي لأحكام الاتفاقية كشف عن وجود إشكاليات قانونية بيّنت ظهرت عند تفسير بعض نصوصها، ولا سيما فيما يتعلق بحدود السلطات التي يحق للدول المشاطئة ممارستها على السفن والطائرات العابرة، ومدى إمكانية فرض ضوابط على هذا الحق في استناداً إلى اعتبارات أمنية أو ظروف استثنائية.

تبرز هذه الإشكالية بشكل واضح في المضائق ذات القيمة الاستراتيجية، وفي مقدمتها مضيق هرمز وباب المندب، لما يشكلانه من دور حيوي وشرائني لحركة التجارة الدولية وتدفق سلاسل إمدادات الطاقة العالمية، فضلاً عن تأثرهما المستمر بالتوترات الإقليمية والتجاذبات الدولية المتكررة. كل ذلك، أفرز اختلافاً في مواقف الدول بشأن تفسير وتطبيق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ليخلق آراءً فقهية وقضائية دارت حول

مدى كفاية القواعد القانونية الحالية في تحقيق التوازن الفعال بين مقتضيات احترام السيادة للدول الإقليمية المتشاطئة ومتطلبات حرية الملاحة الدولية العابرة.

تهدف هذه الدراسة إلى بحث وتحليل النظام القانوني للمرور العابر في المضائق الدولية في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982، مع إجراء دراسة مقارنة بين مضيق هرمز ومضيق باب المندب، لبيان أوجه الاتفاق والاختلاف في التطبيق القانوني للمرور العابر، والكشف عن أثر اختلاف تفسير أحكام هذه الاتفاقية بما ينعكس على أمن الملاحة الدولية، وصولاً إلى تقديم رؤية قانونية تسهم في تعزيز التطبيق السليم لقواعد القانون الدولي للبحار بما يحقق الأمن والاستقرار الدائم في الممرات البحرية الدولية.

أولاً- أسباب اختيار البحث: ترجع أسباب اختيار هذا الموضوع إلى جملة من الاعتبارات العلمية والعملية، من أبرزها:

1. الأهمية القانونية، التي يحظى بها نظام المرور العابر في المضائق الدولية باعتباره أحد أهم الركائز التي نظمها القانون الدولي للبحار.
2. الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وباب المندب، ودورهما في ضمان استمرارية حركة التجارة الدولية وإمدادات الطاقة العالمية.
3. تزايد الخلافات الدولية بشأن تفسير قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلقة بالمرور العابر، وتأثير ذلك على العلاقات بين الدول المشاطئة والدول المستفيدة من حركة الملاحة.
4. الحاجة إلى دراسة قانونية مقارنة تبين مدى كفاية القواعد القانونية الحالية في ضمان التوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر للملاحة البحرية.
5. سد النقص في الدراسات القانونية العربية التي تجمع بين التأصيل النظري والتحليل القانوني المقارن بين مضيق هرمز وباب المندب في إطار علمي موحد.

ثانياً- أهداف البحث: يهدف هذا البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

1. بيان الإطار القانوني المنظم لحرية المرور العابر في المضائق الدولية بما يتوافق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
2. بيان حدود الحقوق والالتزامات المترتبة على كل من الدول المشاطئة والدول المستفيدة من الملاحة.
3. إجراء دراسة قانونية مقارنة لمضيق هرمز وباب المندب، لبيان أوجه الاتفاق والاختلاف في تطبيق نظام المرور العابر، في ظل خصوصية كل مضيق.
4. تقييم أثر اختلاف تفسير أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أمن الملاحة الدولية واستقرارها، واقتراح معالجات قانونية قد تسهم في توحيد التطبيق الموحد لأحكامها.

رابعاً- فرضيات البحث: يقوم البحث على اختبار الفرضيات التالية:

1. أُرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطاراً قانونياً ينظم العلاقة بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر، إلا أن هذا الإطار لا يزال يواجه تحديات عملية تؤثر في فاعليته.
2. يؤدي التباين في تفسير موحد لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلقة بالمرور العابر؛ إلى اختلاف في ممارسات الدول، بما ينعكس سلباً على استقرار الأمن القانوني للملاحة الدولية.
3. تساهم الدراسة المقارنة بين مضيق هرمز وباب المندب في الكشف عن أوجه القصور في التطبيق القانوني لنظام المرور العابر، بما يتيح تقديم اقتراحات قانونية تعزز السلامة والأمن للملاحة الدولية.

خامساً- إشكالية البحث: تتمثل إشكالية البحث في التساؤل الرئيس الآتي:

إلى أي مدى حققت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التوازن المنشود بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر في المضائق الدولية، وما أثر اختلاف تفسير أحكامها على أمن وسلامة الملاحة الدولية؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الأسئلة الآتية:

1. ما الأساس القانوني الذي يحكم حرية المرور العابر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؟

2. كيف وازنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العلاقة بين ممارسة الدول المشاطئة لسيادتها وضمان حرية المرور العابر؟

3. ما أوجه الاتفاق والاختلاف في تطبيق نظام المرور العابر بين مضيقي هرمز وباب المندب، وما مبرراتها القانونية المؤثرة؟

4. ما أثر اختلاف تفسير أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على التطبيق العملي؛ لنظام المرور العابر وأمن الملاحة الدولية؟

سادساً- **مناهج البحث:** اعتمدت الدراسة على مجموعة من المناهج العلمية التي تتلاءم مع طبيعة موضوعها، وذلك على النحو الآتي:

1. **المنهج الوصفي:** لبيان المفاهيم القانونية المتعلقة بالمضائق الدولية ونظام المرور العابر، واستعراض النصوص المنظمة لها، لا سيما ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

2. **المنهج التحليلي القانوني:** لتحليل أحكام النصوص القانونية التي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبيان مدى انساقها مع مبادئ القانون الدولي، مع التطرق إلى الإجهادات الفقهية والقضائية ذات الصلة.

3. **المنهج المقارن:** للمقارنة بين النظام القانوني في تطبيق قواعد المرور العابر في مضيقي هرمز وباب المندب، وأثر ذلك في أمن الملاحة الدولية.

سابعاً- **خطة البحث:** وتشمل:

المبحث الأول: الإطار القانوني لحرية المرور العابر في المضائق الدولية

المطلب الأول: ماهية المرور العابر وتميزه عن الأنظمة المشابهة

المطلب الثاني: التوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر

المبحث الثاني: التطبيق المقارن للمرور العابر في مضيقي هرمز وباب المندب

المطلب الأول: النظام القانوني للمرور العابر في المضيقين

المطلب الثاني: الدراسة المقارنة للمرور العابر في مضيقي هرمز وباب المندب

الخاتمة، وتتضمن أهم النتائج والمقترحات.

المبحث الأول: الإطار القانوني لحرية المرور العابر في المضائق الدولية

تُعَدُّ المضائق الدولية من أهم المواصلات البحرية التي تضطلع بمكانة محورية في اقتصاديات الدول، حركة الملاحة والتجارة الدولية، وقد أرسى القانون الدولي للبحار قواعداً تضمنت تنظيماً للملاحة فيها؛ إذ بلغ ذروته عندما كرسّت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظام المرور العابر للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية¹، مع مراعاة حقوق الدول المشاطئة والتزاماتها، في مقابل تأكيد حقوق والتزامات السفن والطائرات، بما يكفل التوفيق بين حرية الملاحة ومتطلبات السيادة والأمن.

ومن ثم، يقتضي ذلك تحديد ماهية المرور العابر وتميزه عن الأنظمة المشابهة (المطلب الأول)، وبيان مدى تحقيق التوازن بين الاعتبارات السيادية والأمنية للدول المشاطئة وحرية المرور العابر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ماهية المرور العابر وتميزه عن الأنظمة المشابهة

يبرز نظام المرور العابر كحل وسط استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، بغية استمرار وضمان انسيابية الملاحة الدولية²، ويختلف هذا النظام في طبيعته ونطاقه عن الأنظمة الأخرى المشابهة، إذ أنه يمنح السفن والطائرات نطاقاً أوسع من حرية العبور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. وقد أخذت اتفاقية عام 1982 بهذا النظام وضبطت أحكامه ضمن الجزء الثالث من المادة (34-54)؛ إلا أن الأحكام الخاصة (بنظام المرور العابر) تحديداً؛ تمتد من المادة (37) إلى المادة (44).

¹ - عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقيات الجديدة لقانون البحار، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص11.

² - Nandan, S. N. (2009). *An Introduction to the Regime of Passage through Straits Used For International Navigation and Through Archipelagic Waters* (pp. 57-64). Brill Nijhoff. <https://doi.org/10.1163/EJ.9789004173590.I-624.27>, date consultation: 5/9/2029, heure: 7.30 صباحاً.

يستوجب ذلك، بيان مفهوم نظام المرور العابر (الفرع الأول)، وتمييزه عن نظام المرور البريء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأساس القانوني لنظام المرور العابر

المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض العبور المتواصل والسريع في المضائق الدولية التي تربط بين أجزاء من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة³، وقد تم تطوير هذا المفهوم كبديل لحرية أعالي البحار التي كانت قائمة في المضائق قبل توسيع البحار الإقليمية⁴.

أولاً- التنظيم القانوني للمرور العابر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS)، عرّفت هذه الاتفاقية نظام المرور العابر (Transit Passage)، فقد نصّت الفقرة الأولى من المادة (38) على أن "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب..."⁵، كما نصّت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على أن: "المرور العابر يعني ممارسة حرية الملاحة والتخليق، لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق..."، أمّا نطاق التطبيق فقد نصّت عليه المادة (37): "نظام المرور العابر ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"⁶. ويُعد هذا الحق حقاً موضوعياً لجميع الدول، ولا يجوز للدول المشاطئة تعليقه أو إيقافه.

أثارت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (مونتيغو باي) نقاطاً خلافية جوهرية حول الطبيعة العرفية لأحكام المرور العابر، إذ تتمسك بعض الدول وفي مقدمتها الكبرى؛ أن هذه الأحكام قد أصبحت جزءاً من القانون الدولي العرفي الملزم لكافة الدول بما في ذلك غير الأطراف في الاتفاقية، في حين ترفض دول أخرى هذا الطرح وتعتبر مسألة المرور العابر امتياز يقتصر على أطراف المعاهدة، ومن ثم، يخضع غير الأطراف لنظام المرور البريء⁷.

ثانياً- حق المرور وفقاً للقضاء والفقه الدوليين، إن كفالة الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مبدأ مستقر في العلاقات الدولية والقضاء الدولي. ويتبين دور الفقه الدولي بخصوص هذه المضائق إلى جانب العرف؛ كمصدراً أساسياً لمختلف القواعد المنظمة لها.

1. رأي القضاء الدولي، شكّلت قضية مضيق كورفو (المملكة المتحدة ضدّ ألبانيا) أمام محكمة العدل الدولية عام 1949 نقطة تحوّل هامة في المجال القانوني للمضائق الدولية، حيث أكّدت المحكمة "أنّه من المعترف به عموماً، ووفقاً للعرف الدولي، أن للدول في وقت السلم الحق في إرسال سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار دون الحاجة إلى إذن مسبق بالمرور من الدولة الساحلية"⁸. وبذلك تكون المحكمة قد رجحت العامل الجغرافي، أي أنّها رفضت اعتبار حجم المرور أو أهميته كمعيار حاسم، والجدير بالذكر

³ - Mauldiansyah, F. (2021). *Legalities Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing Di Selat Hormuz*. 4(4), 1379–1398. At: <https://doi.org/10.20473/JD.V4I4.28453>, date consultation: 7/9/2026, heure: 11 صباحاً.

⁴ - Althaus, U. (2018). *International Straits: Peacetime Rights and Obligations*, (pp. 51–66). Springer, Cham. At: https://doi.org/10.1007/978-3-319-72718-9_4, date consultation: 8/9/2026, heure: 8.30 صباحاً.

⁵ - Pavlyuk, S. V. (1998). "Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region". *Fordham International Law Journal*, 22(3), P. 961–1013.

⁶ - المادتان (37 و 38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁷ - Kraska, J. (2014). "Legal vortex in the Strait of Hormuz". *Virginia Journal of International Law*, 54(2), p.323–366. At: <https://doi.org/10.2139/ssrn.2246016>, date consultation: 11/9/2026, heure: 5.30 مساءً.

⁸ - أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً، وبناءً على اتفاق الطرفين "تتلخص القضية في أن السفن الحربية البريطانية تعرّضت إلى قصف من قوات السواحل الألبانية عند محاولتها المرور عبر القناة الشمالية لمضيق كورفو، وبعد فترة وفي محاولة ثانية لمرور السفن الحربية البريطانية فقد ارتطمت بألغام بحرية مزروعة في مياه الممر، سبب ذلك أضراراً مادية وبشرية، وقد أدى هذا الحادث إلى توتر أصاب العلاقات بين الدولتين، ويتلخص الموقف الألباني بأنّ هذا الممر المائي، يتكون من البحر الإقليمي الألباني الذي لا يجوز للسفن الحربية الأجنبية الدخول فيه دون إذن مسبق من الدولة، أما الإدعاءات البريطانية فتتلخص بأنّ قناة كورفو الشمالية هي مضيق دولي لا يجوز للدولة الساحلية عرقلة الملاحة فيه، وكان على الدولة الألبانية أن تعلن عن الأخطار التي تواجهها الملاحة فيه، وعليه؛ قررت المحكمة بأنّ مضيق كورفو مضيق دولي رافضة ادعاء ألبانيا بخرق بريطانيا لسيادتها بمرور سفنها الحربية دون أخذ الموافقة، وأكدت المحكمة على المرور البريء للمضائق التي لا يحق للدولة الساحلية وقفه لأي سبب كان، وهو يختلف عن المرور

أن قضية مضيق كورفو كانت سابقة على اتفاقية مونتغو باي، وقبل استحداث نظام المرور العابر الذي توسط الحل بين نظامي المرور العابر والبري⁹.

2. رأي الفقه الدولي، أثار المعيار الذي غلب عليه الطابع الجغرافي في الوضع القانوني لمضيق كورفو، خلافات لدى جانب من فقهاء القانون الدولي؛ إذ يرى الفقيه "أكونويل" (akonoyl) أن معنى "مستخدماً في الملاحة الدولية" الذي أورده محكمة العدل الدولية في حكمها، هو عدد السفن المستخدمة في المضيق واستعمال الدول، وهذا تغليب للعنصر الوظيفي على الوضع الجغرافي للمضيق. بدوره انتقد الفقيه "شارل دوفيشر" (Charles de Visscher) قرار المحكمة في قضية مضيق كورفو؛ ويرى أن المضيق حتى يمكن الحكم عليه بأنه صالحاً للملاحة الدولية؛ يتوقف على أهمية حركة الملاحة الدولية فيه¹⁰.

الفرع الثاني: تمييز نظام المرور العابر عن نظام المرور البري

نظام المرور البري (Innocent Passage) هو الملاحة عبر البحر الإقليمي بغرض العبور دون الدخول في المياه الداخلية، ويشترط فيه أن يكون متواصلاً وسريعاً بحيث لا يمس أمن الدولة الساحلية...، بينما المرور العابر يكون أوسع نطاقاً في المضائق الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

نصت المادة (1/19) من اتفاقية عام 1982 لقانون البحار على أن: "يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى"¹¹. واقع الأمر فإن هذه المادة قد تم نقلها حرفياً من المادة (4/14) من اتفاقية عام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة¹².

أولاً- تنظيم المرور البري من قبل الدول المشاطئة، يقتضي هذا النظام تنظيم الملاحة خلال البحر الإقليمي، وذلك بغرض اجتياز هذا البحر إلى دولة أخرى، دون الدخول في المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى، أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، وقد يكون بقصد التوجه إلى المياه الداخلية، أو الرحيل منها، أو التوقف في أحد هذه المراسي، أو المرافق المينائية، أو مغادرته، ويشترط كقاعدة عامة أن يكون هذا المرور متواصلاً وسريعاً، ولكن، بالرغم من هذا، يمكن أن يشمل على استثناء توقف أو رسو، وذلك إذا استوجبت مقتضيات الملاحة العادية ذلك، أو عند تقديم المساعدة إلى أشخاص، أو سفن، أو طائرات في حالة خطر أو شدة¹³. تعد فكرة براءة المرور بالتعريف المتقدم وبضوابطها المعروفة قاعدة من قواعد العرف الدولي، وهي تستمد قوتها من مدى التزام الدولة بها في علاقاتها الدولية المتبادلة؛ وهنا، لا بد من التطرق إلى الملاحظتين التاليتين¹⁴:

البري في البحر الإقليمي الذي يحق للدولة الساحلية في حالات معينة وقف هذا المرور". انظر : محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص177.

⁹ - هند محيسن المالكي، نظام المرور العابر في مضيق هرمز على ضوء أحكام القانون الدولي العام للبحار، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 2، العدد 4، 2023، ص 454، على الموقع التالي: <https://doi.org/10.65418/ajashss.v2i4.634>، تاريخ الزيارة: 2026/9/10، الساعة: 5 عصراً.

¹⁰ - محمود خليفة جودة، الوصل القانوني للمضائق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2020، ص 16.

¹¹ - مصطفى أحمد أبو الخير، القانون الدولي لمنازعات الحدود، ط1، دار الجامعة، القاهرة، 2010، ص 55.

- محمد حسين سعد جبار البطاط، التنظيم القانوني للمرور العابر والبري والصعوبات التي تواجهه، المجلة العربية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 26، 2024، ص 20.

¹² - المادة (1/19) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- المادة (4/14) من اتفاقية عام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

¹³ - محمد سعيد الدقاق، وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص613، 614.

¹⁴ - مصطفى الحناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962، ص 158.

1. **قد تحوم السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة المضائقية،** مقتربة من سواحلها على نحو يثير الشبهة حول نواياها الحقيقية؛ إذ قد يكون الغرض من وجودها في البحر الإقليمي هو اغتنام الفرصة المؤاتية للتواصل مع أشخاص "مُشتبه فيهم"؛ ينتظرونها في غياب عن المسؤولين في الدولة الساحلية¹⁵.

2. **قد تتور الشبهة حول السفينة في حالة توقفها في البحر الإقليمي،** لأعذار لا صلة لها بسبيل الملاحة البحرية المعتادة، ولا تُوجبها القوة القاهرة أو الشدة، وتوقفها هذا يجعل نشاطها غير بريء، إذا كان مُقترباً بأعمال تنطوي على المسّ بإحدى المصالح المهمة للدولة الساحلية، كإرسالها بعض الزوارق إلى إقليم هذه الدولة لإنزال مسلحين فيه¹⁶، أو القيام بتصوير بعض الأهداف الحيوية، مثل: "الأحواض القائمة" في الموانئ، خاصة أن السفن الحربية تركّز على الأرصفة البحرية المختلفة في الموانئ الحربية أو التجارية، أو قد تقدم على جمع المعلومات المتعلقة بأساليب الدفاع، والحراسة الأرضية البحرية، ومحطات الركاب البحرية، أو استطلاع الممرات البحرية المُستخدمة لمرور السفن الحربية والتجارية أثناء الدخول والخروج من وإلى الميناء البحري¹⁷.

ثانياً- أبرز الفوارق التي تميز المرور العابر عن المرور البريء: تشمل الأمور الجوهرية التالية¹⁸:

1. **من حيث نطاق الحق،** يقرّر المرور البريء حقاً للسفن الأجنبية في عبور البحر الإقليمي، بينما يمتد المرور العابر إلى حرية الملاحة والتخليق عبر المضيق، بما يمنحه نطاقاً أوسع¹⁹.

2. **من حيث المستفيدين من الحق،** يقتصر نظام المرور البريء على السفن، بينما يمتد نظام المرور العابر ليشمل السفن والطائرات²⁰.

3. **المرور تحت السطح،** يسمح المرور العابر للغواصات بالعبور وهي (المغمورة)، خلافاً للمرور البريء الذي يلزمها بالإبحار فوق السطح مع رفع علمها²¹.

4. **معيار مشروعية المرور،** يرتبط المرور البريء بشرط ألا يخل بسلام الدولة الساحلية أو نظامها أو أمنها، في حين يقوم المرور العابر على ضمان العبور المتواصل والسريع، مع التزام السفن والطائرات بالأحكام التي تقررها الإتفاقية.

5. **من حيث سلطة الدولة الساحلية،** تتمتع الدولة الساحلية في نظام المرور البريء بصلاحيات أوسع في تنظيم المرور واتخاذ التدابير اللازمة لمنع المرور غير البريء، بينما تكون صلاحيات الدول المشاطئة في نظام المرور العابر أكثر تقييداً، ولا يجوز لها عرقلة هذا المرور.

6. **من حيث الأنشطة الممنوعة،** يعد المرور غير بريء عند ممارسة أنشطة محدّدة تمس سلام أو نظام الدولة الساحلية، كالتدريب العسكري والصيد... أمّا في المرور العابر فيحظر على السفن والطائرات التهديد بالقوة أو استعمالها، والإمتناع عن أي نشاط غير مرتبط بالعبور، مع الإلتزام بقواعد السلامة ومنع التلوث.

¹⁵- R.: Chard Coles and Edward Watt, "ship Registration law and practice", second edition, Mortimer House, London, 2009, p. 1, 13.

¹⁶ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص177.

¹⁷ - جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، ط 6، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 614 - 615.

¹⁸- عباس محمود صالح، حقوق المرور في البحار الإقليمية: المرور البريء والعابر في ظل القانون الدولي البحري، مجلة القرار للبحوث العلمية المحكمة، العدد 20، المجلد 7، بيروت، 2025، ص 263-264.

¹⁹- محمد جمال، المرور البريء أم العابر.. أي قوانين الملاحة تنطبق على مضيق هرمز؟، 2026/6/16، على الموقع التالي: <https://www.youm7.com>

، تاريخ الزيارة: 2026/9/13، الساعة: 7 صباحاً.

²⁰ - Virginia Journal of International Law, 54(2), 323-366. At: "Legal vortex in the Strait of Hormuz" Kraska, J. (2014).
، date consultation: 12/9/2026, heure: 7.30 صباحاً. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2246016>

²¹- Monji, Y. (2014). "Regional cooperation for antipiracy measures in South East Asia: study of the Malacca Strait". At: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1458&context=all_dissertations, date consultation: 11/9/2026, heure: 6.30 صباحاً.

7. **الأنماط العادية الملاحة**، يتيح المرور العابر للسفن بالعبور بأنماطها التشغيلية المعتادة، بما في ذلك التشكيلات العسكرية اللازمة لسلامتها، في حين يخضع المرور البريء لحدود مفهوم البراءة غير الضارة²².
8. **عدم قابلية التعليق**، لا يجوز للدول المشاطئة تعليق المرور العابر وفق ما جاء في المادة 44 من الاتفاقية، في حين يمكن تعليق المرور البريء مؤقتاً لأسباب أو لدواعٍ أمنية قصوى²³.
9. **من حيث الغاية**: يقوم نظام المرور البريء على التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية وحقوق السفن الأجنبية في المرور، بينما يضمن المرور العابر ضمان استمرارية الملاحة والتخليق الدوليين عبر المضائق الدولية.
10. **من حيث الأساس القانوني**: يستند المرور البريء إلى أحكام المواد (17-32) من اتفاقية مونتغو باي، في حين تنظم أحكام المرور العابر بموجب المواد (37-44)، ضمن الجزء الثالث من الاتفاقية²⁴.

المطلب الثاني: التوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر

يُعد نظام المرور العابر أحد أهم الأنظمة القانونية التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتحقيق التوازن بين سيادة الدول المشاطئة للمضائق الدولية وضمان حرية الملاحة الدولية. فالإتفاقية لم تمنح السيادة للدول المشاطئة على نحو مطلق، كما لم تُطلق حرية المرور دون ضوابط.

لقد أقامت نظاماً قانونياً متوازناً يحدّد الحقوق والإلتزامات المتبادلة لكل من الدول المشاطئة (الفرع الأول)، والسفن والطائرات العابرة (الفرع الثاني)، بما يكفل حماية المصالح الوطنية للدول الساحلية مع استمرار انسياب الملاحة الدولية في آن واحد²⁵.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول المطلة على المضائق الدولية

تمارس الدول المشاطئة للمضائق الدولية سيادتها على البحر الإقليمي الذي يشكّل المضيق، إلا أنّ هذه السيادة ليست مطلقة، بل تقيدّها أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بما يضمن عدم الإخلال بقواعد المرور العابر²⁶. وفي هذا الإطار، منحت الإتفاقية للدول المشاطئة مجموعة من الحقوق التي تمكنها من حماية أمنها ومصالحها الحيوية والبيئية، وفي الوقت ذاته ألزمتها بجملة من الواجبات التي تحول دون عرقلة الملاحة الدولية أو الإنتقاص من حرية المرور العابر.

أولاً- حقوق الدول المشاطئة: تصدّت المواد من (41-44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لمسألة حقوق الدول المطلة على المضائق الدولية بما يكفل لها ممارسة سيادتها دون أن تخل بنظام المرور العابر، ومن أهمها²⁷:

1. **ممارسة السيادة والولاية على البحر الإقليمي الذي يشكل المضيق**، مع خضوع هذه السيادة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاصة بالمرور العابر، وذلك وفقاً للمادة (2/34)²⁸.

²² - Froman, F. D. (1984). "San Diego Law" Uncharted waters: Non-innocent passage of warships in the territorial sea. *Review*, 21(3), p. 625-689.

²³ - Rafiq, M. A., Riaz, K., & Chandia, M. A. B. (2025). The Strait of Hormuz and the law of the sea: The Strait of Hormuz. *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, 9(7), p. 3176-3184. At: <https://doi.org/10.47772/ijriss.2025.907000258>, date consultation: 14/9/2026, 9heure صباحاً.

²⁴ - سعيد بن سليمان العبري، **النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية**، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 86.

²⁵ - وسام الدين العلكة، **النظام القانوني للمضيق الدولي**، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، **مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية**، العدد 4، المجلد 27، 2011، ص 322-323.

²⁶ - محمد الحاج حمود، **القانون الدولي للبحار**، مرجع سابق، ص 192.

²⁷ - سكيبة نجيب الفلاح، **المركز القانوني للمضائق الدولية بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة**: مضيق هرمز نموذجاً، **المجلة الشاملة للدراسات الإنسانية التربوية**، المجلد 2، العدد 2، 2026، ص 4-5.

²⁸ - المادة (2/34) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2. الحق في سن القوانين والأنظمة التشريعية الخاصة بالمرور العابر في المضيق المستخدم للملاحة البحرية، ويشمل ذلك²⁹:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، كما جاء في المادة (1/42)، مع ضرورة مراعاة أحكام المادة (41) بشأن الممرات البحرية وأنظمة تقسيم حركة المرور³⁰.
- منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وذلك من خلال أعمال الأنظمة الدولية التي تطبق بشأن تصريف الزيوت وفضلاتها وجميع الأمور المماثلة من المواد التي تضر بالبيئة، وفق ما جاء في المادة (1/42) (ب).
- تنظيم الصيد ومنعه أثناء المرور العابر، وسق أدوات الصيد، وفق المادة (1/42) (ج).
- منع تحميل أو إنزال السلع أو العملات أو الأشخاص المخالفين للأنظمة الجمركية للدول المشاطئة والمتعلقة بالهجرة أو الصحة، وفق المادة (1/42) (د).
- أن تمارس الدول المشاطئة مبدأ حسن النية عند فرض التشريعات التي ذكرت أعلاه.

3. تعيين الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور العابر أو تعديلها، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (IMO)، عندما تقتضي سلامة الملاحة ذلك المادة (41).

4. اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة بحق السفن المخالفة، حماية لأمن الدولة وسلامة الملاحة، شريطة عدم تعطيل حق المرور العابر، وفق ما جاء في الفقرة الخامسة من المادة (42). كما أنه من حق الدول المشاطئة للمضيق وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى الرد على أي مصدر يهدد أمنها وسلامتها، وذلك بالرجوع إلى تطبيق نظرية الدفاع الشرعي ولو أدى ذلك إلى إعاقه عملية المرور³¹.

5. ضمان حماية المصالح الجمركية والضريبية، والأموال التي ترتبط بالهجرة³².

ثانياً- واجبات الدول المشاطئة: في مقابل تلك الحقوق، هناك واجبات تترتب على الدول المشاطئة، أهمها³³:

1. عدم إعاقه أو تعليق حق المرور العابر بمفهومه الواسع، بأي صورة كانت، وفق المادة (44) (44)³⁴.
2. عدم التمييز بين السفن أو الطائرات الأجنبية، عند تطبيق الدول المشاطئة لقوانينها وأنظمتها الوطنية، وأن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر أو الإخلال به، وفق المادة (2/42).
3. الإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة في المضيق أو فوقه، يكون لها علم به، وفق المادة (44).

²⁹- المادة (42) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³⁰- المادة (41) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³¹- لعامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2014، ص 56-85.

³²- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، ماجستير، جامعة الأخوة منتوري قسطنطينة، كلية الحقوق، 2014-2015، ص 150.

³³- Shaw, M. N. (2017), **International Law**, (8th ed.), Cambridge University Press, p. 612. نقلاً عن عفراء راجح الفهيدة وعبدالله

حميد الغويري، التنظيم القانوني للملاحة الدولية في مضيق هرمز: (دراسة تحليلية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأحكام محكمة العدل

الدولية- والسوابق العملية- مقارنة بالوضع الراهن، مجلة القانون والأعمال الدولية، الإصدار رقم 64، 2026.

- سكيمة نجيب الفلاح، مرجع سابق، ص 6.

³⁴- المادة (44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4. أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية وأنظمة تقسيمها، في خرائط منشورة بصورة كافية، كما أن واجب الإعلان يشمل جميع التشريعات والتوجيهات المرتبطة بقواعد الملاحة في المضيق³⁵.

5. التعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية المختصة، لتعزيز سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية³⁶، ولا سيما عند تعيين ممرات بحرية أو نظم لتقسيم حركة المرور فيها³⁷، وفق المادة (5/41).

الفرع الثاني: حقوق والتزامات السفن والطائرات أثناء المرور العابر

أقرّ نظام المرور العابر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للسفن والطائرات حق المرور العابر دون عرقلة، باعتباره ممارسة لحرية الملاحة والتخليق بقصد العبور المتواصل والسريع، في مقابل إخضاع هذا الحق لجملة من الإلتزامات القانونية التي تكفل عدم المساس بسيادة الدول المتشاطئة، والإمتثال للقواعد الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

أولاً- حقوق السفن والطائرات أثناء المرور العابر: لم تتضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أي فقرة أو مادة خاصة بحقوق السفن والطائرات (التي تعبر المضائق الدولية)، وهذا الأمر يعود إلى أن حقوق الأخيرة مارة مروراً عابراً يمكن استنباطها بمفهوم المخالفة، وذلك عن طريق التزامات الدول المتشاطئة على المضيق، أهم هذه الحقوق³⁸:

1. التمتع بحق المرور العابر في المضيق، ولو كانت الدولة المتشاطئة في حالة حرب، مادامت هذه السفن والطائرات تعود لدول محايدة.
2. حرية الملاحة والتخليق أثناء المرور العابر، من دون اشتراط الحصول على إذن مسبق من الدولة المشاطئة، وفق المادتان (38 و39).
3. استعمال وسائل الملاحة والاتصالات العادية، الضرورية لتأمين المرور العابر بصورة آمنة، وفق (المادة 39) ³⁹.
4. حقهم بالحصول على الخرائط والتقسيمات التي تظهر الممرات البحرية من قبل الدول المتشاطئة للمضيق.
5. يحق للسفن المارة بالمضيق الاستفادة من جميع التحسينات والإصلاحات التي قامت بها الدول المتشاطئة للمضيق.
6. من حق الغواصات التي تمر مروراً عابراً أن تقطع المضيق فوق أو تحت سطح الماء، لقد أثار هذا الحق جدلاً قانونياً؛ ذلك أن المادة (1/39/ج) تمنع السفن من أي نشاط غير العبور المتواصل والسريع وهو ما يتحقق بعبور الغواصة سواء كانت فوق أو تحت الماء⁴⁰.

³⁵ - بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مرجع سابق، ص 152.

³⁶ - تجدر الإشارة إلى أن قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضيق المتعلقة بالمرور العابر تنظم فقط مرور السفن. ذلك لأن الفقرة السابعة من المادة 41 من اتفاقية قانون البحار وعلى غرارها الفقرة الرابعة من المادة 42 من نفس الاتفاقية تشير إلى السفن فقط دون الطائرات. مع العلم أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد رفض الإقتراحات المقدّمة من بعض الدول بشمول هذه القوانين والأنظمة لمرور الطائرات.

149-151 - A /CONF.62/ WS.12, p. 123, A /CONF.62.123, p. 232 والإقتراح اليوناني في وثيقة الأمم المتحدة رقم:

³⁷ - TREVES Tullio, « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nation Unies sur le droit de la mer », in: *Annuaire français de droit international*, Vol 38, 1992, p. 802.

³⁸ - عامر ماجد العجمي و رنا عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 16، العدد 1، 2019، ص 83-84.

³⁹ - المادة (39) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁴⁰ - Karin M.Burke, Deborah A.Deleo , Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on Law of the Sea, Yale journal of International Law, vol. 9, Issue 2 P: 403-404,1983, P. 388-408, at: <http://digitalcommons.law.yale.edu/yjil/vol.9, iss2/7>, date consultation: 15/8/2026, heure: 9 صباحاً .

- انقسم الفقه إلى اتجاهين بشأن جواز الغواصات أثناء المرور العابر تحت أو فوق سطح الماء في المضائق الدولية: اتجاه يرى جواز مرور الغواصات تحت سطح الماء أثناء المرور العابر، وذلك بالإستناد إلى مفهوم المخالفة للمادة (20) من اتفاقية قانون البحار الثالثة لعام 1982؛ والتي اشترطت إظهار الغواصات

ثانياً- التزامات السفن والطائرات أثناء المرور العابر: يقابل الحقوق السابقة الذكر جملة من القيود التي يجب أن تراعى أثناء المرور العابر، والتي تتمثل فيما يلي⁴¹:

1. المرور بصورة متواصلة وسريعة خلال المضيق أو فوقه، ودون توقف إلا إذا اقتضت ذلك ظروف الملاحة أو القوة القاهرة، مع مراعاة شروط الدخول إلى الدولة الساحلية، وفق المادتين (38 و 39).
2. الإمتناع عن التهديد باستعمال القوة أو استعمالها، ضد سيادة الدول المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو حتى استقلالها السياسي، بما يتجسد مع الميثاق الأممي، وفق المادة (1/39/ب)، وتجدر الإشارة إلى أن مرور الأسطول الحربي لدول أجنبية لا يتعارض مع المرور العابر، ولا يشكل تهديد لسلامة وأمن الدول المجاورة للمضيق؛ حتى وإن كان مرفقاً بطائرات حربية⁴².
3. الإبتعاد عن أي أنشطة لا ترتبط مباشرة بالعبور المتواصل والسريع، مثل المناورات العسكرية أو جمع المعلومات الإستخباراتية، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة القاهرة أو حالة شدة، وفق المادة (39)، تجدر الإشارة أن اتفاقية قانون البحار لم تنص على ضرورة مرور الغواصات وهي طافية⁴³.
4. الإمتثال للأنظمة والقواعد الدولية المقبولة عموماً لسلامة الملاحة ومنع التصادم في البحار، وفق المادة (2/39/أ)⁴⁴.
5. التقيد بالإجراءات والممارسات الدولية الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وذلك أثناء العبور، وفق المادة (2/39/ب).
6. يجب على الطائرات الأجنبية الإلتزام بقواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والمنطقة على الطائرات المدنية (ICAO)، وعليها مراقبة الترددات الجوية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية المخصصة لحالات الشدة. وفقاً للمادة (3/39/ب)، كما أكدت ذلك المادة (12) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 في المجال الجوي الذي يعلو البحر العالي؛ ملزمة أيضاً في المجال الجوي الذي يعلو المضائق التي ينطبق عليها المرور العابر⁴⁵.

المبحث الثاني: التطبيق المقارن للمرور العابر في مضيقي هرمز وباب المندب

على السطح في حالة المرور البريء، دون أن تفرض الشرط ذاته في نظام المرور العابر. في حين يرى اتجاه آخر عدم جواز مرور الغواصات مغمورة، على اعتبار أن ذلك يمس بسيادة الدولة المشاطئة، علاوة على الحد من قدرتها في مراقبة السفن والتحقيق في مدى التزاماتها بقواعد القانون الدولي.

⁴¹ - لعماري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 77 - 81.

⁴² - TREVES Tullio, la navigation dans Traités du nouveau droit de la mer, Economica, 4 - Bruylant, 1985, p.800.

- إن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بشأن الطيران المدني الدولي تشترط الإذن الصريح لتحليق الطائرات الحربية فوق إقليم الدول. وبما أن المضائق الدولية بالمفهوم القانوني تعتبر جزءاً من إقليم الدولة الساحلية، فإنه يتمتع على الطائرات الحربية التحليق فوق المضائق دون إذن مسبق وصريح. ولم يتغير الوضع في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية. ولكن أمام إصرار الدول البحرية الكبرى على حق التحليق فوق المضائق الدولية جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصوص صريحة تؤكد هذا الحق دون أدنى شك.

- سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية،

المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989، ص 406.

⁴³ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة، عمان، 2008، ص 189 - 195.

⁴⁴ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 60.

⁴⁵ - المادة (12) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944، بشأن الطيران المدني الدولي.

يخضع تطبيق نظام المرور العابر في مضيق هرمز وباب المندب بوصفهما من المضائق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية، لوحدة الإطار القانوني المقرر لهما في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لكنَّ اختلاف ظروفهما الجغرافية والإستراتيجية والأمنية أفرزت تبايناً في التطبيق الموحد في القواعد الدولية المنظمة للملاحة فيهما. كل ذلك يثير مسألة إمكانية التوفيق بين ضمان حرية المرور العابر وضرورات حماية أمن الدول المشاطئة وصيانة سيادتها الإقليمية.

وعليه، سنبحث في المطلبين التاليين: النظام القانوني للمرور العابر في مضيق هرمز وباب المندب (المطلب الأول)، وأوجه التشابه والاختلاف بين مضيق هرمز وباب المندب (المطلب الثاني).

المطلب الأول: النظام القانوني للمرور العابر في المضيقين

تُعد المضائق الدولية من أهم الممرات المائية والشرابين الحيوية التي حظيت بتنظيم قانوني خاص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لما تؤدّيه من دور محوري في تحقيق التوازن بين السيادة الوطنية للدول الشاطئية ونزعة تدويل المرور لضمان حرية الملاحة الدولية دون عوائق. ويُعد مضيقاً هرمز وباب المندب من أبرز هذه المضائق نظراً لمكانتهما الإستراتيجية والجيوستراتيجية إذ يقعان داخل منطقة تضم أهم نقاط الإختناق البحرية في العالم⁴⁶، في ظل التجاذبات بين أحكام القانون الدولي (اتفاقية 1982) والقانون الدولي العرفي. الأمر الذي يثير العديد من الإشكاليات القانونية المتعلقة بتطبيق نظام المرور العابر.

لذلك، سيتناول هذا المطلب النظام القانوني للمرور العابر في مضيق هرمز (الفرع الأول)، ومن ثم تطبيقه في مضيق باب المندب (الفرع الثاني).

الفرع الأول: النظام القانوني للمرور العابر في مضيق هرمز

يعد مضيق هرمز من أهم الممرات المائية الحيوية في العالم، إذ أنه ممر طبيعي يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، وهذا ما يتطابق مع التعريف القانوني للمضيق الدولي.

أولاً- أهمية مضيق هرمز الإستراتيجية: شكّل مضيق هرمز منذ القدم ممراً بحرياً تجارياً وإستراتيجياً، ويعد المنفذ البحري الوحيد للدول الخليجية المطلة على الخليج العربي نحو البحار المفتوحة، مما جعله عرضةً لأطماع الدول العظمى، وساحة مفتوحة للتنافس والصراع الإقليمي والدولي⁴⁷. وقد أسهمت خصائصه الطبيعية والملاحية في جعله أحد أهم المضائق في العالم⁴⁸.

1. الموقع الجغرافي الإستراتيجي، يصل مضيق هرمز بين منطقتين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة؛ إذ يربط الخليج العربي من جهة وبحر عمان والمحيط الهندي من جهة أخرى، ويقع بين إيران في الشمال والشمال الشرقي وسلطنة عمان في الجنوب⁴⁹، يتراوح اتساع المضيق ما بين 20 و32 ميلاً بحرياً ضمن المياه الإقليمية لإيران وعمان. ويتحكم في تدفق نحو ربع إمدادات النفط والطاقة العالميين.

2. أهميته في أمن الطاقة العالمي، يُعد أهم ممر عالمي لنقل النفط والغاز الطبيعي السائل، إذ يمر نحو 20 مليون برميل من النفط يومياً، بما يعادل 20% من تجارة النفط البحرية عالمياً، إلى جانب نسبة كبيرة من الغاز المسال والغاز البترولي والأسمدة. بحسب أحدث تقرير لمنظمة الأونكتاد في 2026/3/10. كما تشير بيانات المنظمة أنَّ مضيق هرمز يمثل 38% من تجارة النفط الخام، و29% من الغاز البترولي المسال، و19% من الغاز الطبيعي المسال، و19% من المنتجات البترولية، و13% من المواد الكيميائية بما فيها الأسمدة، إضافة إلى 2.8% من الحاويات و2.4% من البضائع السائبة مثل الحبوب⁵⁰.

1 - محمد تورشين، من مضيق هرمز إلى باب المندب: تداعيات الحرب الإيرانية على أمن البحر الأحمر والقرن الأفريقي، 2026/5/17، منصة دراسات الأمن والسلام، على الموقع التالي: [HTTPS://PSSPGLOBAL.ORG](https://PSSPGLOBAL.ORG)، تاريخ الزيارة: 2026/9/1، الساعة: 7 مساءً.

⁴⁷ - سكيئة نجيب الفلاح، مرجع سابق، ص 7.

⁴⁸ - فانت مصطفى، مضيق هرمز بين الجغرافيا والقانون والسياسة، 2025/3/19، مجلة أوراق ثقافية، العدد 36، 2025.

⁴⁹ - محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبندائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، تقارير 330758، السعودية، تاريخ النشر آذار 2009، ص 60-64.

⁵⁰ - حمادة بسيوني، بالخرائط.. هذه أهمية مضيق هرمز وباب المندب لأسواق الطاقة والتجارة العالمية، 2026/4/4، على الموقع التالي:

<https://www.forbesmiddleeast.con>، تاريخ الزيارة: 2026/7/29، الساعة: 11.30 مساءً.

3. **أهميته في التجارة البحرية الدولية**، يشكل أحد أكثر الممرات البحرية ازدحاماً، وتعبه آلاف السفن التجارية وناقلات النفط سنوياً، الأمر الذي جعله شرياناً رئيسياً لسلاسل الإمداد وخطوط الملاحة في العالم⁵¹.
 4. **أهميته العسكرية والأمنية**، يمثل نقطة ارتكاز محورية وهامة للقوى الوطنية والإقليمية والدولية على حدٍ سواء، حيث تنتشر في محيطه قواعد لقوات بحرية وبرية لحماية الملاحة الدولية، مما جعله مسرحاً للتنافس الجيوسياسي والأمني⁵².
 5. **أهميته القانونية في إطار القانون الدولي للبحار**، يرتبط مضيق هرمز بإطار قانوني دولي حساس، فهو يخضع لنظام المرور العابر المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في مقابل تمسك إيران وسلطنة عمان بمقاربة أقرب إلى نظام المرور البريء بما يتعلق بأنماط الملاحة خصوصاً العسكرية، وهذا ما يجعله نموذجاً بارزاً للتوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة الدولية⁵³.
 6. **تأثيره في الاستقرار الاقتصادي العالمي**، إنَّ أي اضطراب في الملاحة أو التهديد بإغلاق المضيق ينعكس على استقرار الاقتصاد العالمي، ويؤدي إلى ارتفاع أسعار الطاقة والتأمين والشحن البحري⁵⁴.
- ثانياً- التفسير المتباين لقواعد المرور العابر في مضيق هرمز:** يشهد تطبيق نظام المرور في مضيق هرمز خلافاً قانونياً مستمراً بين مفهومي المرور العابر؛ والمرور البريء، ويتجلى هذا التباين في الآتي⁵⁵:
1. **موقف الدول المشاطئة للمضيق**، تتمسك الجمهورية الإسلامية الإيرانية بتطبيق نظام المرور البريء استناداً إلى أنَّها وقَّعت وصادقت على اتفاقية جنيف لعام 1958، ورغم أنَّها وقَّعت على اتفاقية عام 1982 إلا أنَّها لم تصادق عليها. وهذا ما يمنحها الحق في تعليق المرور مؤقتاً وذلك لأسباب أمنية، واشتراط الحصول على إذن مسبق لعبور أي من السفين الحربية والغواصات شرط إبحارها طافية فوق الماء⁵⁶.
- في حين تعتمد سلطنة عُمان على تطبيق نظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية عام 1982 التي صادقت عليها، إلا أنَّها أصدرت مرسوماً سلطانياً يتطلب من السفن الأجنبية مراعاة مقتضيات الأمن وحماية البيئة العمانية داخل المضيق⁵⁷.

⁵¹- مضيق هرمز... العنق الرئيسي للنفط في العالم، على موقع الجزيرة الإلكترونية: <https://www.aljazeera.net/encyclopedia2023>، تاريخ الزيارة: 2026/6/22، الساعة: 3 عصرًا.

- **U.S. Energy Information Administration. 2025: "Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint." Today in Energy**, June 16/2025, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504&utm_source= Accessed on 13/5/2026، صباحاً 11.20: الساعة.

⁵²- حسن الدعجة، **جيوبوليتيك الممرات وأمن الطاقة: من هرمز إلى باب المندب**، 2026/7/25، الغد، على الموقع التالي: <https://alghad.com>، تاريخ الزيارة: 2026/7/25، الساعة: 8.20 صباحاً.

⁵³- محمد عبد العاطي، مضيق هرمز وباب المندب في معادلة الحرب وأمن الطاقة العالمي، مركز الجزيرة للدراسات، 2026/3/2، على الموقع التالي: <https://studies.aljazeera.net>، تاريخ الزيارة: 2026/7/15، الساعة: 7 صباحاً.

⁵⁴- حسن علي النجمي، مضيق هرمز: الأهمية الاستراتيجية وتداعيات إغلاقه (إقليمياً ودولياً)، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط، 2026/4/30، تاريخ الزيارة: 2026/8/2، الساعة: 9.30 صباحاً.

⁵⁵- فائق مصطفى، مرجع سابق.

⁵⁶- جاويد منتظران، دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي، مركز البيانات للدراسات والتخطيط، العراق، 2018، ص 8.

⁵⁷- Nilufer, Oral, "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers". *ASIL Insights*, vol. 16, no. 16 (May 2012).

2. موقف الدول المستخدمة للمضيق، ترى الدول البحرية الكبرى، وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، بأن حق المرور العابر في المضائق الدولية أصبح جزءاً من قواعد القانون الدولي العرفي الذي استقر في المجتمع الدولي حيث يلزم كافة الدول، سواء كانت أطرافاً في اتفاقية عام 1982 أم لا⁵⁸. ولذلك، لا يجوز للدول المشاطئة فرض قيود أو اشتراطات تحد من حرية الملاحة في مضيق هرمز.

3. الاتجاه الفقهي، يرى جانب من الفقه الدولي أن الحل الوحيد في إنهاء هذا التباين يقتضي توحيد الإطار القانوني المنظم للمضيق من خلال مصادقة جميع الأطراف المعنية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والإلتزام الكامل بأحكامها، وأن التمسك في تطبيق اتفاقية جنيف لعام 1958 يشكل تراجعاً مستمراً نحو منظومة قانونية متقدمة لا تعكس الواقع الجيوسياسي الحالي⁵⁹.

الفرع الثاني: النظام القانوني للمرور العابر في مضيق باب المندب

يُعد مضيق باب المندب أحد أهم المضائق ازدحاماً في العالم، نظراً لموقعه الاستراتيجي، ودوره الرئيس على مستوى الأمن والإقتصاد الدوليين⁶⁰، فضلاً عن خضوعه لنظام المرور العابر وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ولذلك، يتناول هذا الفرع الأهمية القانونية والاستراتيجية للمضيق، ومن ثم تطبيق نظام المرور العابر فيه .

أولاً- الأهمية الاستراتيجية والقانونية لمضيق باب المندب: تبرز أهمية مضيق باب المندب من موقعه الإستراتيجي ودوره في الملاحة الدولية، الأمر الذي ميزه بمكانة قانونية خاصة في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وتتلور هذه الأهمية في موقعه الجغرافي، ودوره في التجارة وأمن الطاقة، علاوةً على أبعاده الأمنية والقانونية⁶¹.

1. الموقع الجغرافي وأثره القانوني، يقع مضيق باب المندب بين الجمهورية اليمنية من الشرق، وجيبوتي وإريتريا من الغرب، ويربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي، مما يجعله البوابة الجنوبية لقناة السويس⁶². يبلغ طوله حوالي 30 ميلاً بحرياً، حيث يربط بين دول أوروبا وآسيا وأفريقيا⁶³؛ ولا تقتصر أهمية موقعه على البعد الجغرافي، بل يمتد إلى الجانب القانوني، إذ إنه يربط بين منطقتين من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، الأمر الذي يجعله خاضعاً لنظام المرور العابر وفق المواد (37-44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2. أهميته في التجارة الدولية وأمن الطاقة، يمثل المضيق أحد أهم طرق الملاحة الدولية، إذ يمر عبره يومياً ما بين 50 إلى 70 سفينة، وهذا ما يجعله نقطة عبور لأكثر من 10% من التجارة العالمية وإمدادات النفط والغاز الطبيعي إضافةً لملايين الأطنان من البضائع والسلع المختلفة.

⁵⁸ - Kraska, J., Maritime Power and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2011, p. 224
⁵⁹ - Van Dyke, J.M., 'Transit Passage through International Straits', in Chircop, A. et al. (eds), The Future of Ocean Regime-Building, Martinis Nijhoff, 2009, p. 178

⁶⁰ - توفيق الشنوح، باب المندب " قلب المواجهة العالمية... 10 أسئلة، 2026/4/8، اندبندنت عربية، على الموقع التالي: <https://www.independentarabia.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/11، الساعة: 11 صباحاً.

⁶¹ - مصطفى عيد إبراهيم، مضيق باب المندب وتأثيره على الأمن القومي العربي، 2025/3/15، المركز الديمقراطي العربي، على الموقع التالي: <https://democratica.de> تاريخ الزيارة: 2026/8/23، الساعة: 4.30 عصرًا.

⁶² - باب المندب: أهمية استراتيجية وموقع لا يُستهان به في التجارة العالمية، 2025/6/21، على الموقع التالي: <https://www.liganew.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/12، الساعة: 11 مساءً.

⁶³ - محمود سالمة محمود الهايشة، أهمية باب المندب للملاحة البحرية الدولية، 2023/12/13، الحوار المتمدن، العدد 7824، على الموقع التالي: <https://www.ahewar.org>، تاريخ الزيارة: 2026/8/13، الساعة: 7 صباحاً.

لذلك فإن أي اضطراب يصيب حركة التجارة الملاحية في هذا المضيق؛ يؤثر في سلاسل الإمداد وأسعار النفط والسلع المختلفة، وهو ما يفسر الإهتمام الدولي المتسارع لناحية ضرورة ضمان استمرارية حرية الملاحة فيه⁶⁴

3. **الأهمية الأمنية والقانونية**، أدى الموقع الجيوستراتيجي للمضيق إلى تعزيز حضوره في السياسات الأمنية للدول، باعتباره إحدى أهم نقاط الاختناق البحرية. ما جعله هدفاً هاماً للأطماع السياسية والاقتصادية والعسكرية⁶⁵؛ وقد شهد المضيق وما زال العديد من الأحداث والتوترات الأمنية⁶⁶، وذلك منذ بداية معركة طوفان الأقصى في 2023/10/7 حيث تم استهداف السفن التجارية والعسكرية من قبل جماعة الحوثي، كل ذلك، أعاد طرح إشكاليات جديدة تعلقت بمدى قدرة قواعد القانون الدولي البحري التقليدية على التصدي ومواجهة التهديدات التي تصدر عن فاعلين من الدول وغير الدول، وتأثير ذلك على ديمومة استقرار الملاحة في المضائق الدولية⁶⁷.

ثانياً- التطبيق الحالي لنظام المرور العابر في مضيق باب المندب: يخضع نظام الملاحة في مضيق باب المندب من حيث المبدأ لنظام المرور العابر باعتباره مضيقاً دولياً يستخدم في الملاحة الدولية، لكن الواقع الميداني لهذا المضيق أظهر تبايناً لناحية تطبيق القواعد القانونية المنظمة للمضائق الدولية⁶⁸.

1. **تأثير الواقع الحالي لمضيق باب المندب**، يعد مضيق باب المندب نموذجاً للتداخل بين القاعدة القانونية والواقع الميداني المتغير، نظراً لأهميته الإستراتيجية والجيوستراتيجية لناحية تأثره بالنزاعات التي تشهدها المنطقة⁶⁹. إلا أن التحديات الأمنية الراهنة قد بينت تعقيد العلاقة بين مبدأ حرية الملاحة ومتطلبات الأمن الإقليمي، حيث تحولت التهديدات العسكرية غير النظامية إلى عامل مؤثر في ممارسة هذا المبدأ، وأضحت مسألة حماية المضيق تتجاوز نطاق التزامات الدول المشاطئة لتشمل تدخل القوى الدولية.

⁶⁴- مضيق باب المندب: أهميته الاستراتيجية والاقتصادية ودوره في التجارة العالمية، على الموقع التالي: <https://www.almohtaoua.com>، تاريخ الزيارة:

2026/8/16، الساعة: 8.30 صباحاً.

⁶⁵- أهمية مضيق باب المندب: الممر المائي نقطة تماس إستراتيجي لأمن الخليج وإفريقيا، دراسة لمركز «دراسات»، البحرين، 30/1/2025، على الموقع

التالي: <https://www.derasat.org>، تاريخ الزيارة: 2026/8/10، الساعة: 8.45 صباحاً.

⁶⁶- مزيان محمد توفيق، وقلمام سعدة، أزمة البحر الأحمر: تأثير هجمات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الإقتصادي، المجلد

7، العدد 1، 2024، الجزائر، ص 517-518.

- يمر منه خمس استهلاك النفط.. ما هو "باب المندب" الذي شغل العالم؟، دبي- العربية نت، 2023/9/4، على الموقع التالي:

<https://www.alarabiya.net>، تاريخ الزيارة: 2026/8/7، الساعة: 6 صباحاً.

⁶⁷- Al-Jumaili, Saddam. The strategic importance of the Bab al-Mandab Strait in light of the competition between regional and international powers (An analytical study of areas of influence and roles). *Journal of the Faculty of Law and Political Science*, Volume 13, Issue 49, 2024.

⁶⁸- باب المندب بعد الاتفاق.. هدوء مؤقت أم جولة جديدة من الصراع؟، 2026/6/17، الجزيرة نت، على الموقع التالي: <https://www.aljazeera.net>،

تاريخ الزيارة: 2026/8/21، الساعة: 10 صباحاً.

⁶⁹- حسن، الوضع القانوني لمضيق باب المندب، 2026/3/15، على الموقع التالي: <https://royaaa.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/16، الساعة: 2

2. الوضع القانوني لمضيق باب المندب ومواقف الدول المعنية، يدخل هذا المضيق ضمن البحار الإقليمية للدول المشاطئة، وهي اليمن وجيبوتي وإريتريا، مع خضوع الأجزاء الأخرى للنظام القانوني للمناطق الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار بحسب الأحوال، الأمر الذي يكرس نظام المرور العابر تحقيقاً للتوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة الدولية.

على الصعيد الوطني، نظمت تشريعات جمهورية اليمن النظام القانوني للمضيق بموجب القرار الجمهوري البحري رقم (37) / 1991 والقانون البحري رقم (15) / 1994، بما يتيح حماية أمن الملاحة البحرية دون الإخلال بقواعد القانون الدولي. وتتمسك الدول المشاطئة بسيادتها على مياهها الإقليمية مع التأكيد على ضرورة احترام حق المرور العابر⁷⁰، في حين تؤكد الدول البحرية الكبرى أن هذا الحق يشمل جميع السفن والطائرات ولا يجوز إخضاعه لقيود أو تراخيص مسبقة، نظراً لأهمية المضيق في التجارة العالمية وأمن الطاقة⁷¹.

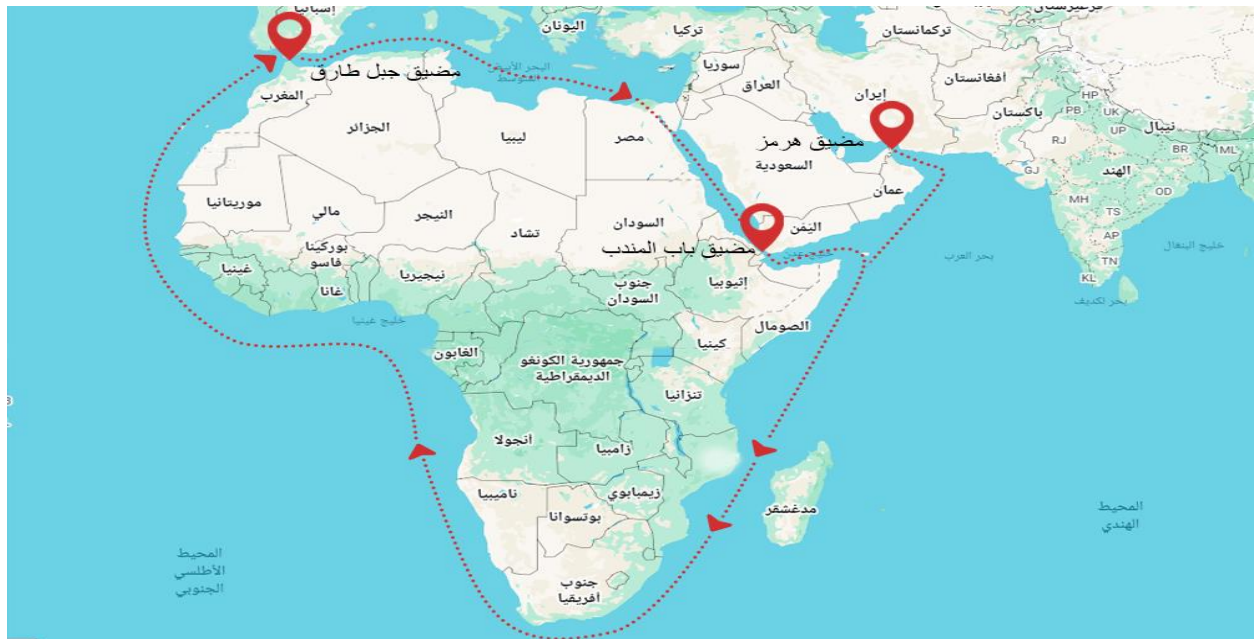
المطلب الثاني: الدراسة المقارنة للمرور العابر في مضيقي هرمز وباب المندب

يخضع مضيقا هرمز وباب المندب لنظام المرور العابر وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ويشتركان في بعض الميزات الجغرافية والإقتصادية التي تبرز أهميتهما، إلا أنَّهما يختلفان في بعض الخصائص التي تظهر التباين في طبيعة التهديدات والبدائل المتاحة لكل منهما، ومن ثم، يقتضي هذا الأمر البحث في انعكاس هذا التباين على أمن الملاحة والإقتصاد العالميين، وصولاً إلى تحديد السبل الآيلة إلى تعزيز التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر في كليهما، ومراعاة الهواجس الأمنية للدول المشاطئة.

وعليه، يتطلب هذا المطلب البحث في أوجه الاتفاق والإختلاف بين المضيقين (الفرع الأول)، وأثر اختلافهما على أمن الملاحة وتعزيز التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أوجه الاتفاق والإختلاف بين المضيقين

يشترك مضيقا هرمز وباب المندب في العديد من السمات القانونية والاستراتيجية التي أكسبتها مكانة خاصة في النظام البحري الدولي، إلا أنَّ لكل منهما ميزات جغرافية ووظيفية تميزه عن الآخر. ومن ثم، فإنَّ المقارنة بينهما تقتضي الوقوف على أوجه الاتفاق التي تجمعهما، ثمَّ بيان أوجه الإختلاف التي تميز دور كل منهما في الملاحة الدولية وأمن الطاقة والتجارة العالمية.



⁷⁰ - صالح علي المرفدي، دراسة توضح أهمية الوضع القانوني لمضيق باب المندب، 2023/11/14، على الموقع التالي: <https://adenlighthouse.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/17، الساعة: 3 عصراً.

⁷¹ - أيمن سلامة، قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجاً، 2018/2/15، مركز الخليج للأبحاث، العدد 127.

خريطة توضح مسار رحلات الشحن حال إغلاق باب المندب والإتجاه لمضيق جبل طارق

أولاً- أوجه التشابه بين المضيقيين: يشترك مضيقا هرمز وباب المندب في مجموعة من الخصائص القانونية والجغرافية والإستراتيجية التي جعلتهما من أهم المضائق الدولية. فكلاهما يمثل ممراً بحرياً حيوياً للملاحة الدولية، ويؤدي دوراً محورياً في ضمان انسياب التجارة العالمية وسلاسل التوريد ونقل موارد الطاقة، كما يخضعان لقواعد قانون البحار التي تنظم المرور في المضائق الدولية. وإلى جانب ذلك، يتشابهان في كونهما محلاً للتنافس الإقليمي والدولي، ويشكلان بؤرتين حساستين عند حصول أي توترات أمنية أو عسكرية تنعكس آثارها على الإقتصاد العالمي برمته⁷². ويمكن إجمال أبرز أوجه الاتفاق بينهما فيما يأتي⁷³:

1. خضوع المضيقيان لنظام المرور العابر وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واكتسابهما صفة المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية .

2. تتمتع السفن والطائرات بحق المرور العابر، بما يحقق التوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة الدولية .

3. يتمتع المضيقيان بموقع إستراتيجي يربط بين أقاليم بحرية ذات أهمية عالمية، ويؤديان دوراً أساسياً في ضمان استمرارية التجارة الدولية وسلاسل إمداد السلع الإنتاجية على مستوى العالم.

4. أهميتهما البالغة في تأمين موارد الطاقة العالمية ونقل النفط والغاز السائل، كما يترتب على أي اضطراب في الملاحة (فيهما) آثاراً اقتصادية وأمنية تتمثل في ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين وأسعار الطاقة المختلفة.

5. تتأثر الملاحة (داخلهما) بالتوترات السياسية والعسكرية، كل ذلك يستتبع اهتماماً إقليمياً ودولياً للاحية العمل على ضمان أمن وحماية خطوط النقل البحري⁷⁴.

ثانياً- أوجه الاختلاف بين المضيقيين: على الرغم من التشابه الكبير بين المضيقيين من حيث أهميتهما في الملاحة الدولية وخضوعهما لقواعد قانون البحار الدولي، فإن لكلٍ منهما خصائص تميزه عن الآخر من الناحية القانونية والجغرافية والإستراتيجية. يكمن هذا الاختلاف في موقع كل مضيق، وطبيعة الدول المشاطئة له، ووظيفته الجيواقتصادية، وكذلك نوعية التهديدات الأمنية والعسكرية التي قد يتعرض لها، علاوةً عن حجم الآثار التي قد تترتب عند تعطُّله وإمكانية إيجاد بدائل جذرية للملاحة فيه. ويمكن إبراز أهم أوجه الاختلاف بينهما على النحو الآتي⁷⁵:

⁷²- محمد عبد العاطي، مضيقا هرمز وباب المندب في معادلة الحرب وأمن الطاقة العالمي، مرجع سابق.

⁷³- ندين عراجي الغول، باب المندب ومضيق هرمز: الأهمية الاقتصادية والتداعيات الإستراتيجية لإغلاقهما، 2025/6/19، جنوبيات نيوز، على الموقع التالي:

<https://www.janobiya.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/30، الساعة: 5.45 عصراً.

⁷⁴- عمرو حلمي، من هرمز إلى باب المندب: الشرق الأوسط في عصر حروب الممرات البحرية، العربية، 21 يوليو 2026، على الموقع التالي:

<https://www.alarabiya.net>، تاريخ الزيارة: 2026/7/16، الساعة: 9 صباحاً.

⁷⁵- عيد بن مسعود الجهني، مضيقا الخطر.. هرمز وباب المندب، 2024/12/22، جريدة الجزيرة، على الموقع التالي: <https://www.al-jazirah.com>

تاريخ الزيارة: 2026/8/30، الساعة: 6.15 مساءً.

1. **يختلف المضيقان في الموقع الجغرافي، والدول المشاطئة، والبيئة السياسية والإقليمية المحيطة بكل منهما .**
2. **اختلفهما في الوظيفة الإستراتيجية؛ حيث يمثل مضيق هرمز المنفذ الرئيس لدول الخليج باتجاه المحيط الهندي، فيما يشكل مضيق باب المندب بوابة الدخول إلى البحر الأحمر باتجاه قناة السويس .**
3. **تباين في طبيعة الإعتماد الإقتصادي، إذ يرتبط مضيق هرمز ارتباطاً أساسياً بتصدير النفط والغاز والطاقة، في حين يرتبط مضيق باب المندب بصورة مباشرة بحركة التجارة الدولية وسفن الحاويات، إلى جانب نقل النفط والطاقة⁷⁶.**
4. **اختلف في طبيعة التهديدات الأمنية والبدائل المتاحة للملاحة، حيث ترتبط غالبية مخاطر مضيق هرمز بالتوترات الإقليمية بين الدول، في حين يواجه مضيق باب المندب تهديدات ناتجة عن الجماعات المسلحة والقرصنة فضلاً عن الصراعات الإقليمية، أمّا على صعيد البدائل البحرية، فهناك محدوبة؛ إذ تتوافر لبعض صادرات دول الخليج خطوط أنابيب⁷⁷، في حين لا يوجد بديل بحري لمضيق باب المندب سوى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح.**
5. **اختلف نطاق الآثار الاقتصادية والأهمية النسبية للدول المستفيدة، وهذا يرجع إلى طبيعة البضائع المنقولة وحجم الإعتماد عليها من جهة، ونسبة استفادة الدول المشاطئة والدول الصناعية المستوردة للبضائع والطاقة من جهة أخرى، فضلاً عن تباين التحديات القانونية والسياسية التي تتعلق بإدارة كل مضيق⁷⁸.**

الفرع الثاني: أثر الاختلاف بين المضيقين على أمن الملاحة وآليات تعزيز التطبيق الموحد

يترتب على اختلاف الخصائص الجغرافية والجيوستراتيجية لمضيق هرمز وباب المندب تباين في آثار التهديدات التي تواجه الملاحة الدولية في كلٍ منهما. يقتضي ذلك بيان انعكاس هذا الاختلاف على سلامة الملاحة والإقتصاد العالميين، ومن ثم، عرض لأهم الآليات التي يمكن أن تساهم في تعزيز التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر بما يراعي التوازن بين فعالية حرية حركة الملاحة والمتطلبات السيادية للدول المشاطئة⁷⁹.

⁷⁶ - Shaul Shay, "The war over the Bab al Mandab straits and the Red Sea coastline", Institute for policy and strategy: IPS Publications, June 2018.p 02.

⁷⁷ - محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، البسالة، 2009/6/4، على الموقع التالي: <https://www.albasalh.com>، تاريخ الزيارة: 2026/9/16، الساعة: 9 مساءً.

⁷⁸ - هدى الحسيني، صحة العالم من صحة هرمز وباب المندب، Middle East Transparent، على الموقع التالي: <https://middleeasttransparent.com>، تاريخ الزيارة: 2026/8/29، الساعة: 9.30 صباحاً.

⁷⁹ - مقارنة بين مضيق هرمز وباب المندب، 2026/3/23، على الموقع التالي: <https://sarabic.ae>، تاريخ الزيارة: 2026/8/28، الساعة: 8.30 صباحاً.



أولاً- أثر اختلاف المضيقين على أمن الملاحة الدولية: يختلف تأثير تعطيل الملاحة في مضيقي هرمز وباب المندب تبعاً للدور الذي يؤديه كل منهما في منظومة النقل والملاحة الدولية، ويتجلى ذلك فيما يلي⁸⁰:

1. اختلاف في طبيعة المخاطر الملاحية، يواجه مضيق هرمز تهديدات مرتبطة أساساً بالتوترات التي تحصل بين الدول والقوى النظامية الإقليمية، بينما تعكس تهديدات مضيق باب المندب تعدد الفاعلين من غير الدول وصولاً إلى أعمال القرصنة.

⁸⁰- أحمد حافظ، من هرمز إلى باب المندب.. 5 نقاط تكشف مخاطر أزمتها على العالم، الجزيرة نت، على الموقع التالي: <https://www.aljazeera.net>

2. **اختلاف البدائل والمسارات الملاحية،** تفتقر الملاحة الدولية عبر مضيق هرمز إلى بدائل بحرية فعالة، في حين تكمن البدائل عند تعطل مضيق باب المندب من خلال الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح مع زيادة المدة والكلفة، علاوة على القدرة الإستيعابية لحركة الملاحة الدولية⁸¹.

3. **تفاوت مستوى المخاطر،** وكذلك بيان اثر اختلاف المضيفين على الاقتصاد العالمي، إن تعطيل مضيق هرمز يؤدي إلى أزمة عرض في أسواق الطاقة، بينما يعكس تعطيل مضيق باب المندب تراجعاً في حركة التجارة العالمية، لكن تعطيلهما معاً يخلق أزمة بحرية واقتصادية مركبة.

ثانياً- **أثر اختلاف المضيفين على الاقتصاد العالمي:** يتفاوت حجم وأثار أي اضطراب يحصل في المضيفين تبعاً للوظيفة الاقتصادية لكلٍ منهما، وذلك على النحو الآتي⁸²:

1. **آثار تعطيل مضيق هرمز:** يحدث اضطراباً بصورة أساسية في إمدادات النفط والغاز، وارتفاعاً في أسواق الطاقة العالمية.
2. **آثار تعطيل مضيق باب المندب:** ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين البحري، وتأخير في مسار الرحلات الملاحية، وانكماشاً في حركة السلع التجارية وسلاسل الإمداد والتوريد⁸³.
3. **التقييم المقارن:** يهدد مضيق هرمز أمن الطاقة العالمي، بينما يهدد مضيق باب المندب استقرار التجارة البحرية، ويؤدي تعطيلهما معاً إلى مضاعفة الآثار الاقتصادية والأمنية⁸⁴.

ثالثاً- **آليات تعزيز التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر:** يفرض تزايد التحديات الأمنية التي تشهدها المضائق الدولية اعتماد آليات قانونية تكفل التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر، بما يضمن احترام أحكام القانون الدولي للبحار ومراعاة المتطلبات الأمنية المشروعة للدول المشاطئة، وذلك من خلال ما يأتي⁸⁵:

1. **التطبيق الموحد لقواعد المرور العابر،** بما يحد من التباين في الممارسة القانونية، وذلك عبر اعتماد تفسير موحد لأحكام المواد (37-44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والإبتعاد عن فرض أي قيود لا تتسجم مع نظام المرور العابر، مع تعزيز دور كل من أجهزة القضاء الدولي والمنظمة البحرية الدولية.
2. **التوفيق بين الهواجس الأمنية للدول المشاطئة وحرية المرور العابر،** تعزيز حق الدول المشاطئة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية سيادتها الإقليمية في المجال البحري، دون أن يتحول هذا الحق إلى قيد يؤثر على حركة المرور العابر، مع ضرورة التزام السفن والطائرات بمراعاة القواعد المنظمة للمرور البري.
3. **تعزيز التعاون الدولي والإقليمي في المجال البحري،** يتطلب ذلك تطوير آليات التنسيق وتبادل المعلومات والإنذار المبكر، مع تكثيف الجهود الدولية الرامية إلى تسوية المنازعات البحرية وفق أحكام القانون الدولي.

⁸¹- شراطي عميروش، و معين أمين السيد، أثر الأزمة الأمنية في مضيق باب المندب على إمدادات البترول في الشرق الأوسط، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 8، العدد 2، 2025، ص 4-8.

⁸²- غاندي المهتار، إغلاق مضيق هرمز وباب المندب: بين خنق الطاقة وخنق التجارة، 2026/6/9، جريدة النهار، على الموقع التالي: <https://www.annahar.com>، تاريخ الزيارة: 2026/7/30، الساعة: 12 مساءً.

⁸³- هرمز وباب المندب والسويس: شرايين حياة العالم، 2026/3/16، على الموقع التالي: <https://kataeb.org>، تاريخ الزيارة: 2026/8/29، الساعة: 12 ظهراً.

⁸⁴- حمادة بسيوني، بالخرائط.. هذه أهمية مضيق هرمز وباب المندب لأسواق الطاقة والتجارة العالمية، مرجع سابق.

⁸⁵- كريم الماجري، قانون البحار والنظام القانوني للمضايق الدولية: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز، مركز الجزيرة للدراسات، 2026/6/2، على الموقع التالي: <https://studies.aljazeera.net>، تاريخ الزيارة: 2026/8/15، الساعة: 2.30 ظهراً.

الخاتمة

تناولت هذه الدراسة "التوازن بين سيادة الدول المشاطئة وحرية المرور العابر في المضائق الدولية: دراسة مقارنة بين مضيقي هرمز وباب المندب". تمّ من خلالها البحث في الإطار القانوني لحرية المرور العابر في المضائق الدولية، والتطبيق المقارن للمرور العابر في كل من مضيقي هرمز وباب المندب. وبناءً على ذلك توصّل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، التي يمكن بيان أهمّها على النحو الآتي:

أولاً- الإستنتاجات: نوردها وفق الآتي:

1. أوجدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 نظام المرور العابر، كأصل يضمن للدول حق حرية الملاحة والتحليق السريع والمستمر، بخلاف نظام الرور البريء الذي يمنح الدول المتشاطئة سلطات التعليق المؤقت للمرور لأسباب أمنية.
2. نلاحظ بعض القصور والثغرات الموجودة في نظام المرور العابر خلال المضائق الدولية، ومن أهمها عدم التفريق بين حالة الحرب وحالة السلم في المرور العابر.
3. رغم توفر التكيف القانوني لمضيق هرمز كأحد أبرز المضائق الدولية، إلّا أنّ هناك تباين قانوني واضح في مواقف الدول المشاطئة والمستفيدة منه؛ مما يجعله خاضعاً لأحكام الملاحة الدولية المزدوجة بموجب قواعد القانون الدولي الإقليمي والعرفي.
4. تفرض الطبيعة البنوية لمضيق هرمز وباب المندب دوراً محورياً في صياغة الاقتصاد العالمي، حيث يتحوّل الأول إلى صمام أمان وطاقة للصناعة العالمية، بينما يبرز الثاني كجسر لوجستي نابض بحركة السلع الإستهلاكية وسلاسل الإمداد التي لا تهدأ بين مصانع الشرق وأسواق الغرب.
5. يشكّل مضيقا هرمز وباب المندب مساراً حيوياً للطاقة والتجارة العالمية، مما يجعل أي اضطراب فيهما نذيراً بفقدان مصادر النفط والغاز والطاقة؛ وتعطيلاً لحركة الشحن وسلاسل التجارة العالمية، كل ذلك يهدّد استقرار السلم والأمن الإقليمي والدولي.

ثانياً- التوصيات: بناءً على ما تقدّم من نتائج، يخلص البحث إلى التوصيات التالية:

1. تعزيز التنسيق الإقليمي المشترك، من خلال دعوة الدول المشاطئة لمضيق هرمز وباب المندب إلى العمل على تفعيل التنسيق الثنائي والمستمر لتوحيد الرؤى القانونية والأمنية والإقتصادية، مع تجنب التفسيرات الأحادية التي تخلق أزمات ملحية في المضيقين.
2. حث الدول على المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ (ولا سيما إيران والولايات المتحدة)، في سبيل توحيد النظام القانوني الحاكم للمضائق الدولية.
3. الإلتزام بالآليات الدولية الآيلة إلى تنظيم حركة المرور، وفق مبدأ حسن النية، واحترام كافة السفن التجارية والحربية لمخططات تقسيم المرور المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالتعاون والتنسيق مع الدول المشاطئة؛ تفادياً لحوادث الإصطدام الكارثية، ومكافحة التلوث البحري.
4. يجب التصدي لمحاولات التواجد العسكري الأجنبي في منطقة الخليج العربي والقرن الإفريقي، وإحلالها بقوات مشتركة تضم الدول المشاطئة والإقليمية، والعمل على سد حاجات دول وسط وشرق إفريقيا بالخبرات والمعونات لقطع الطريق على دول الغرب عامة وبالأخص إسرائيل.
5. تقديم اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تعديل الاتفاقية، لا سيما ما يتعلق بمجال التمييز بين حالة الحرب وحالة السلم في تطبيق قواعد المرور العابر على المضائق الدولية.
6. رفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل إيجاد مادة تنظم حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً، في المضائق الدولية.
7. إيجاد لجنة تابعة للأمم المتحدة تحفظ حياد المضائق، وتكون لها سلطات تنفيذية وقدرات عسكرية لمنع انتهاك حياد المضائق الدولية.
8. إعادة النظر في مسألة السماح بالمرور العابر للغواصات تحت سطح الماء، عند وجود دولة مشاطئة للمضيق في حالة الحرب.
9. تفعيل المبادئ المتعلقة بحماية المسؤولية الملقاة على عاتق المجتمع الدولي؛ وفي مقدمة ذلك، حل النزاعات البحرية بالطرق الدبلوماسية، وإيجاد غرفة في محكمة الأمم المتحدة لقانون البحار؛ تنظر في النزاعات والقضايا التي تتعلق بالمضائق، وتصدر أحكامها بسرعة.

أخيراً، تبقى مسألة الموازنة الفعلية بين مختلف مصالح وهواجس الدول المتشاطئة والمستفيدة من المضائق الدولية؛ مسألة نسبية يصعب تحقيقها، وبناءً على ذلك، يمكن القول بأنّ اتفاقية قانون البحار قد حقّقت قفزة نوعية في مجال القانون الدولي البحري، وهذا بدليل العدد الكبير من الدول الأطراف فيها، ومع ذلك لا بدّ من القيام ببعض التعديلات الضرورية حتى تتحقّق المواءمة بين متطلبات الأمن الإقليمي واعتبارات حرية الملاحة العالمية. كما تشكل حماية المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز وباب المندب مسؤولية مشتركة للمجتمع الدولي، إذ أنّ استقرارهما يشكل مصلحة عالمية تتعلق بأمن الطاقة والإقتصاد في سياق يتسم بالترابط المتزايد، وبذلك، يطرح التساؤل التالي: ما هي الآليات القانونية التي ترتب وضعية المضائق الدولية بما يحقّق التوازن بين المصالح الجيوسياسية والإستراتيجية لدول العالم.

قائمة المراجع

أولاً- المراجع العربية

الكتب

- جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، ط 6، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
- سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقيات الجديدة لقانون البحار، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة، عمان، 2008.
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- محمد سعيد الدقاق، وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- مصطفى أحمد أبو الخير، القانون الدولي لمنازعات الحدود، ط1، دار الجامعة، القاهرة، 2010.
- مصطفى الحناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962.

الدراسات والأبحاث

- أهمية مضيق باب المندب: الممر المائي نقطة تماس إستراتيجي لأمن الخليج وإفريقيا، دراسة لمركز «دراسات»، البحرين، 30/ت1 2025، على الموقع التالي: <https://www.derasat.org>.
- أيمن سلامة، قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجاً، مركز الخليج للأبحاث، 2018/12/15.
- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، ماجستير، جامعة الأخوة منتوري قسطنطينة، كلية الحقوق، 2014-2015.
- جاويد منتظران، دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي، مركز البيانات للدراسات والتخطيط، العراق، 2018.
- حسن علي النجمي، مضيق هرمز: الأهمية الاستراتيجية وتداعيات إغلاقه (إقليمياً ودولياً)، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط، 2026/4/30.
- سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989.
- كريم الماجري، قانون البحار والنظام القانوني للمضائق الدولية: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز، مركز الجزيرة للدراسات، 2026/6/2، على الموقع التالي: <https://studies.aljazeera.net>.

لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2014.

محمد تورشين، من مضيق هرمز إلى باب المندب: تداعيات الحرب الإيرانية على أمن البحر الأحمر والقرن الأفريقي، 2026/5/17، منصة دراسات الأمن والسلام، على الموقع التالي: <https://psspglobal.org>.

محمد عبد العاطي، مضيقا هرمز وباب المندب في معادلة الحرب وأمن الطاقة العالمي، مركز الجزيرة للدراسات، 2026/3/2، على الموقع التالي: <https://studies.aljazeera.net>.

محمود خليفة جودة، الوضل القانوني للمضايق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، 2020.

مصطفى عيد إبراهيم، مضيق باب المندب وتأثيره على الأمن القومي العربي، 2025/3/15، المركز الديمقراطي العربي، على الموقع التالي: <https://democratica.de>.

المجلات والصحف

سكينة نجيب الفلاح، المركز القانوني للمضايق الدولية بين سيادة الدول المشاطئة وحرية الملاحة: مضيق هرمز نموذجاً، المجلة الشاملة للدراسات الإنسانية التربوية، المجلد 2، العدد 2، 2026، ص 742-732.

شرطي عميروش، و معين أمين السيد، أثر الأزمة الأمنية في مضيق باب المندب على إمدادات البترول في الشرق الأوسط، مجلة المنهل الإقتصادي، المجلد 8، العدد 2، 2025، ص 897-886.

عامر ماجد العجمي و رنا عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 16، العدد 1، 2019، ص 62-88.

عباس محمود صالح، حقوق المرور في البحار الإقليمية: المرور البريء والعابر في ظل القانون الدولي البحري، مجلة القرار للبحوث العلمية المحكمة، العدد 20، المجلد 7، ص 250-267، 2025.

عفراء راجح الفهيدة وعبدالله حميد الغوري، التنظيم القانوني للملاحة الدولية في مضيق هرمز: (دراسة تحليلية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأحكام محكمة العدل الدولية- والسوابق العملية- مقارنة بالوضع الراهن، مجلة القانون والأعمال الدولية، الإصدار رقم 64، 2026.

عيد بن مسعود الجهني، مضيقا الخطر.. هرمز وباب المندب، 2024/12/22، جريدة الجزيرة، على الموقع التالي: <https://www.al-jazirah.com>.

غاندي المهتار، إغلاق مضيق هرمز وباب المندب: بين خنق الطاقة وخنق التجارة، 2026/6/9، جريدة النهار، على الموقع التالي: <https://www.annahar.com>.

فاتن مصطفى، مضيق هرمز بين الجغرافيا والقانون والسياسة، 2025/3/19، مجلة أوراق ثقافية، العدد 36، 2025.

محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة الملك خالد العسكرية، تقارير 330758، السعودية، تاريخ النشر آذار 2009.

محمد حسين سعد جبار البطاط، التنظيم القانوني للمرور العابر والبريء والصعوبات التي تواجهه، المجلة العربية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 26، 2024.

محمود سالمة محمود الهايشة، أهمية باب المندب للملاحة البحرية الدولية، 2023/12/13، الحوار المتمدن، العدد 7824، على الموقع التالي: <https://www.ahewar.org>.

مزيان محمد توفيق، وقلمام سعدة، أزمة البحر الأحمر: تأثير هجمات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الإقتصادي، المجلد 7، العدد 1، 2024، ص 530-515.

هند محيسن المالكي، نظام المرور العابر في مضيق هرمز على ضوء أحكام القانون الدولي العام للبحار، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 2، العدد 4، 2023، ص 469-446.

وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية، العدد 4، المجلد 27، 2011، ص 307-332.

التقارير والاتفاقيات والوثائق

اتفاقية شيكاغو لعام 1944، بشأن الطيران المدني الدولي.

اتفاقية عام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

المادتان (37 و 38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

149-151. A /CONF.62/ WS.12, p. - الإقتراح الإسباني في وثيقة الأمم المتحدة رقم:

232. A /CONF.62I.123, p. والإقتراح اليوناني في وثيقة الأمم المتحدة رقم:

المواقع الإلكترونية

أحمد حافظ، من هرمز إلى باب المندب.. 5 نقاط تكشف مخاطر أزمتها على العالم، الجزيرة نت، على الموقع التالي: <https://www.aljazeera.net>

باب المندب بعد الإتفاق.. هدوء مؤقت أم جولة جديدة من الصراع؟، 2026/6/17، الجزيرة نت، على الموقع التالي: <https://www.aljazeera.net>

باب المندب: أهمية استراتيجية وموقع لا يُستهان به في التجارة العالمية، 2025/6/21، على الموقع التالي: <https://www.liganew.com>

توفيق الشنواح، باب المندب "قلب المواجهة العالمية" .. 10 أسئلة، 2026/4/8، اندبندنت عربية، على الموقع التالي: <https://www.independentarabia.com>

حسن الدعجة، جيوبوليتيك الممرات وأمن الطاقة: من هرمز إلى باب المندب، 2026/7/25، الغد، على الموقع التالي: <https://alghad.com>

حسن، الوضع القانوني لمضيق باب المندب، 2026/3/15، على الموقع التالي: <https://royaaa.com>

حمادة بسيوني، بالخرائط.. هذه أهمية مضيق هرمز وباب المندب لأسواق الطاقة والتجارة العالمية، 2026/4/4، على الموقع التالي: <https://www.forbesmiddleeast.com>

صالح علي المرفدي، دراسة توضح أهمية الوضع القانوني لمضيق باب المندب، 2023/11/14، على الموقع التالي: <https://adenlighthouse.com>

عمرو حلمي، من هرمز إلى باب المندب: الشرق الأوسط في عصر حروب الممرات البحرية، العربية، 21 يوليو 2026، على الموقع التالي: <https://www.alarabiya.net>

محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، البسالة، 2009/6/4، على الموقع التالي: <https://www.albasalh.com>

محمد جمال، المرور البريء أم العابرين.. أي قوانين الملاحة تنطبق على مضيق هرمز؟، 2026/6/16، على الموقع التالي: <https://www.youm7.com>

مضيق باب المندب: أهميته الاستراتيجية والاقتصادية ودوره في التجارة العالمية، على الموقع التالي: <https://www.almohtaoua.com>

مضيق هرمز... العنق الرئيسي للنفط في العالم، على موقع الجزيرة الإلكتروني: <https://www.aljazeera.net/encyclopedia> 2023

مقارنة بين مضيق هرمز وباب المندب، 2026/3/23، على الموقع التالي: <https://sarabic.ae>

ندين عراجي الغول، باب المندب ومضيق هرمز: الأهمية الاقتصادية والتداعيات الإستراتيجية لإغلاقهما، 2025/6/19، جنوبيات نيوز، على الموقع التالي: <https://www.janobiyat.com>.

هدى الحسيني، صحة العالم من صحة هرمز وباب المندب!، Middle East Transparent، على الموقع التالي: <https://middleeasttransparent.com>.

هرمز وباب المندب والسويس: شرايين حياة العالم، 2026/3/16، على الموقع التالي: <https://kataeb.org>.
يمر منه خمس استهلاك النفط. ما هو "باب المندب" الذي شغل العالم؟، دبي- العربية نت، 2023/9/4، على الموقع التالي: <https://www.alarabiya.net>.

ثانياً- المراجع الأجنبية

BOOKS

Kraska, J., **Maritime Power and the Law of the Sea**, Oxford University Press, 2011

R: Chard Coles and Edward Watt, " *ship Registration law and practice* ", second edition, Mortimer House, London, 2009.

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

Revues

“Nilufer, Oral, “Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran’s Threats to Block the Passage of Oil Tankers”. *ASIL Insights*, vol. 16, .no. 16 (May 2012).

Al-Jumaili, Saddam. The strategic importance of the Bab al-Mandab Strait in light of the competition between regional and international powers (An analytical study of areas of influence and roles). *Journal of the Faculty of Law and Political Science*, Volume 13, Issue 49, 2024.

Froman, F. D. (1984). "Uncharted waters: Non-innocent passage of warships in the territorial sea". *San Diego Law Review*, 21(3). p. 625–689.

Karin M.Burke, Deborah A.Deleo , Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on Law of the Sea, *Yale journal of International Law*, vol. 9, Issue 2, 1983, P. 388-408.

Kraska, J. (2014). "Legal vortex in the Strait of Hormuz". *Virginia Journal of International Law*, 54(2), 323–366. At: <https://doi.org/10.2139/ssrn.2246016>.

Kraska, J. (2014). “Legal vortex in the Strait of Hormuz”. *Virginia Journal of International Law*, 54(2), p.323–366. At: <https://doi.org/10.2139/ssrn.2246016>.

Pavlyuk, S. V. (1998). “Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region”. *Fordham International Law Journal*, 22(3), P. 961–1013.

Rafiq, M. A., Riaz, K., & Chandia, M. A. B. (2025). "The Strait of Hormuz and the law of the sea: The Strait of Hormuz between sovereignty, diplomacy, and international maritime law". *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, 9(7), p. 3176–3184.

Rafiq, M. A., Riaz, K., & Chandia, M. A. B. (2025). "The Strait of Hormuz and the law of the sea: The Strait of Hormuz between sovereignty, diplomacy, and international maritime law". *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, 9(7).

TREVES Tullio, « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nation Unies sur le droit de la mer », in: *Annuaire français de droit international*, Vol 38, 1992, (p. 885-904).

Document -CONVENTION

TREVES Tullio, **la navigation dans Traités du nouveau droit de la mer**, Economica, 4 - Bruylant, 1985.

Van Dyke, J.M., 'Transit Passage through International Straits', in Chircop, A. et al. (eds), *The Future of Ocean Regime-Building*, Martinis Nijhoff, 2009.

Shaul Shay, "The war over the Bab al Mandab straits and the Red Sea coastline", Institute for policy and strategy: IPS Publications, June 2018.

Sites internet

Althaus, U. (2018). *International Straits: Peacetime Rights and Obligations*, (p. 51–66). Springer, Cham. At: https://doi.org/10.1007/978-3-319-72718-9_4.

Mauldiansyah, F. (2021). *Legalities Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing Di Selat Hormuz*. 4(4), P. 1379–1398. At: <https://doi.org/10.20473/JD.V4I4.28453>.

Monji, Y. (2014). "Regional cooperation for antipiracy measures in South East Asia: study of the Malacca Strait ". At: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1458&context=all_dissertations.

Nandan, S. N. (2009). *An Introduction to the Regime of Passage through Straits Used For International Navigation and Through Archipelagic Waters* (pp. 57–64). Brill Nijhoff. <https://doi.org/10.1163/EJ.9789004173590.I- P. 624.27>.

U.S. Energy Information Administration. 2025: "Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint." *Today in Energy*, June 16/2025, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504&utm_source.