



سلسلة مقالات قانونية

إغلاق مضيق هرمز وآثاره العابرة للحدود:

إعادة قراءة قانون المضائق الدولية في ضوء حقوق الإنسان

الباحث/ محمد داود الشريف (*)

شكّل تنظيم المضائق الدولية وحرية الملاحة أحد أبرز التحولات في تطور القانون الدولي للبحار خلال القرن العشرين، وذلك مع تزايد إدراك المجتمع الدولي للأهمية الحيوية التي تمثلها الممرات البحرية الاستراتيجية بالنسبة للتجارة العالمية والاستقرار الاقتصادي الدولي. وقد سعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982)، ولا سيما أحكام الجزء الثالث منها المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، إلى وضع إطار قانوني يحقق توازناً دقيقاً بين مقتضيات السيادة الإقليمية للدول الساحلية وبين الحاجة الدولية إلى ضمان انسياب الملاحة والتجارة عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، من خلال تكريس نظام «المرور العابر» بوصفه أحد أهم النظم القانونية المستحدثة في الاتفاقية.

غير أن هذا النظام القانوني لم يتطور في بيئة دولية متجانسة؛ إذ إن بعض القوى البحرية الكبرى، وفي مقدمتها "الولايات المتحدة الأمريكية"، لم تنضم إلى الاتفاقية بصورة كاملة رغم تمسكها العملي بمبادئ حرية الملاحة، كما أن بعض الدول المشاطئة للمضائق الاستراتيجية – ومنها "إيران" في سياق مضيق "هرمز" – تبنت تفسيرات أكثر تشدداً لبعض أحكام المرور العابر انطلاقاً من اعتبارات سيادية وأمنية مرتبطة بصراعات النفوذ الإقليمي والدولي.⁽¹⁾ ويؤدي هذا التباين بين عالمية الحاجة إلى حرية الملاحة وبين تفاوت الالتزام أو الاختلاف في تفسير القواعد الاتفاقية إلى إبقاء عنصر القوة السياسية والعسكرية فاعلاً في إدارة البحار والمضائق، مما يعيد طرح التساؤل حول مدى كفاية القواعد البحرية التقليدية في التعامل مع الآثار الإنسانية والاقتصادية العابرة للحدود الناجمة عن تعطيل الممرات البحرية الحيوية.

وفي هذا السياق، يُعدّ مضيق "هرمز" الذي يربط الخليج العربي بالمحيط الهندي، أحد أهم الأصول الاستراتيجية للتجارة العالمية والاقتصاد الدولي. ففي الظروف الطبيعية، يمر عبره نحو خمس النفط المنقول بحراً عالمياً، إلى جانب كميات كبيرة من الغاز الطبيعي والأسمدة وغيرها من السلع الأساسية. ويجعل هذا الاعتماد الكثيف من المضيق نقطة ضغط استراتيجية شديدة الهشاشة، بحيث إن أي تعطيل

باحث بأكاديمية المنظمة العربية لحقوق الإنسان (*)

(1) Tanaka, Y. (2015). The international law of the sea (2nd ed.). Cambridge University Press .

جزئي أو اضطراب أمني فيه يخلف آثاراً فورية على أسعار الطاقة، والتأمين البحري، وسلاسل الإمداد العالمية.

ويُصنّف مضيق "هرمز" قانوناً باعتباره مضيقاً دولياً، الأمر الذي يخضعه لنظام «المرور العابر» المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.⁽²⁾ ويكفل هذا النظام حق المرور الحر والمتواصل وغير المعاق لجميع السفن والطائرات، المدنية والعسكرية، عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. ولا يستند هذا النظام فقط إلى نصوص الاتفاقية، بل يُنظر إليه كذلك بوصفه انعكاساً لقواعد القانون الدولي العرفي الملزمة لجميع الدول.

ويترتب على ذلك أن الدول الساحلية، بما فيها إيران، لا تملك - من حيث الأصل - سلطة منع أو تقييد أو تعطيل المرور العادي للسفن عبر المضيق، حتى في ظل التوترات السياسية أو الأعمال العدائية. ولا يقتصر الحظر القانوني على الإغلاق الرسمي أو المعلن للمضيق، بل يمتد كذلك إلى ما يمكن تسميته بـ«الإعاقة الوظيفية» لحق المرور، والتي تُقاس وفق الأثر التراكمي لأفعال الدولة. فخلق بيئة بحرية خطيرة تردع الملاحة الدولية، سواء عبر التهديدات العسكرية أو زرع الألغام أو استهداف السفن أو رفع مستويات المخاطر التأمينية، قد يُعد انتهاكاً لقواعد القانون الدولي حتى في غياب إعلان رسمي بالإغلاق.⁽³⁾

ومع ذلك، فإن اختزال النزاع حول مضيق "هرمز" في إطاره السيادي أو الأمني التقليدي لم يعد كافياً لفهم آثاره القانونية المعاصرة. فالنزاعات بين الدول بشأن استخدام البحر والسيطرة عليه لا تؤثر فقط في موازين القوة أو حرية الملاحة، بل تتعكس بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الأفراد والمجتمعات المعتمدة على استقرار التجارة البحرية العالمية.⁽⁴⁾ ومن ثم، فإن إغلاق مضيق "هرمز" أو تعطيل الملاحة فيه لا يمثل مجرد أزمة جيوسياسية، بل قد يتحول إلى عامل يهدد التمتع الفعلي بجملة من الحقوق الاقتصادية والاجتماعية الأساسية.

وفي هذا السياق، بدأت اتجاهات حديثة في القانون الدولي تشير إلى أن الأنظمة القانونية التي تحكم «المضائق المستخدمة للملاحة الدولية»، بما في ذلك نظام المرور العابر، لم تعد بمنأى عن التحليل الحقوقي، بل ينبغي إخضاعها للاعتبارات ذاتها التي تخضع لها بقية المناطق البحرية من منظور حقوق

² - انظر المواد (37-38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

³ - Tammy Caner And Pnina Sharvit Baruch, A legal perspective on Iranian activity in the Strait of Hormuz, which is shaking the global economy

https://www.inss.org.il/publication/hormuz-legal/?utm_source=chatgpt.com

⁴ - Oxman, B. H. (1997). Human rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea. Columbia Journal of Transnational Law, 36, 399-429.

الإنسان.⁽⁵⁾ ويعكس هذا التحول تطوراً أوسع في مفهوم الأمن الدولي، يتمثل في الانتقال من التركيز الحصري على «أمن الدولة» إلى مفهوم «الأمن الإنساني»، حيث لم تعد الممرات المائية تُفهم فقط باعتبارها قضايا سيادية أو عسكرية، وإنما باعتبارها مكونات حيوية لاستقرار المجتمعات ورفاه الأفراد. وتشير بعض الدراسات الحديثة إلى أن مفهوم «الأمن البحري» قد تجاوز المقاربات العسكرية الضيقة المرتبطة بالأمن القومي، ليشمل تحديات تتعلق بسلامة وازدهار وصحة واستدامة الدول والمجتمعات والأفراد. كما ذهب بعض الباحثين إلى الربط بين حرية الملاحة و«الأمن البشري»، على أساس أن تعطيل مضيق استراتيجي مثل هرمز قد يؤدي إلى أزمات غذائية واقتصادية عالمية تمس بصورة غير مباشرة الحقوق الأساسية للأفراد، بما في ذلك الحق في الغذاء والصحة والتنمية. وفي هذا الإطار، انتقدت بعض الأدبيات ما وصفته بـ«عمى حقوق الإنسان» في قانون البحار التقليدي، حيث جرى تاريخياً تغليب اعتبارات السيادة وحرية الدولة على الاعتبارات المرتبطة بحقوق الأفراد وتأثيرات القرارات البحرية على حياتهم اليومية.⁽⁶⁾

ومن الناحية العملية، فإن تعطيل شريان بحري عالمي كمضيق "هرمز" قد يؤدي إلى آثار واسعة النطاق تمس التمتع الفعلي بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية، نظراً للترابط العميق بين استقرار التجارة البحرية العالمية وبين استدامة سلاسل الغذاء والطاقة والدواء. فالقواعد التجارية متعددة الأطراف تسعى أساساً إلى تحقيق توازن بين تحرير التجارة وضمان توافر الإمدادات الغذائية بصورة كافية وميسورة التكلفة. ومن ثم، فإن تعطيل طرق التجارة البحرية يهدد هذا التوازن عبر خنق خطوط الإمداد ورفع تكاليف النقل والتأمين، بما قد يقوض استقرار الوصول إلى السلع الأساسية، خاصة بالنسبة للدول الأكثر هشاشة واعتماداً على الاستيراد.

وإلى جانب قواعد التجارة الدولية، تؤكد الصكوك القانونية والوثائق الدولية المتعلقة بالحق في الغذاء، بما في ذلك إرشادات الأمم المتحدة ومنظمة الأغذية والزراعة، على الالتزام الدولي بضمان وصول الأفراد إلى إمدادات غذائية كافية وموثوقة ومستدامة.⁽⁷⁾ ومن هذه الزاوية، فإن الاضطرابات البحرية واسعة النطاق لا تبقى مجرد أحداث اقتصادية، بل تتحول إلى مخاطر ذات أبعاد إنسانية وحقوقية عابرة للحدود.

⁵ - Lewis, R., & Galani, S. (2025). Addressing the challenges of applying human rights law at sea. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(Supp), 305–320.

<https://doi.org/10.1017/S0020589325101085>

⁶ - Strating, R., Rao, S., & Yea, S. (2024). Human rights at sea: The limits of inter-state cooperation in addressing forced labour on fishing vessels. *Marine Policy*, 159, 105934.

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105934>

⁷ - Sunil Ambalavelil, War, Trade and Law: Protecting Gulf Food and Energy Security at the Strait of Hormuz, March 28, 2026.

وانطلاقاً من ذلك، يبرز اتجاه متزايد نحو إعادة قراءة قانون المضائق الدولية من منظور إنساني أوسع. فالمحكمة الدولية لقانون البحار أقرت في اجتهاداتها بأن «اعتبارات الإنسانية» تشكل قيداً على كيفية ممارسة الدول لسلطاتها في إنفاذ القانون واستخدام القوة في البحر.⁽⁸⁾ وإذا كانت هذه الاعتبارات الإنسانية تؤثر في تفسير قواعد استخدام القوة والاختصاص البحري، فمن الممكن القول إن تفسير القواعد المتعلقة بتعطيل الملاحة في المضائق الدولية ينبغي أن يأخذ في الاعتبار أيضاً الآثار الإنسانية والحقوقية المترتبة على ذلك التعطيل، خاصة عندما يتعلق الأمر بشريان حيوي تعتمد عليه قطاعات واسعة من الاقتصاد العالمي.

ويتعزز هذا الطرح أكثر مع نظرية «تكامل الأنظمة القانونية» في القانون الدولي المعاصر، والتي تقوم على فكرة أن قواعد القانون الدولي لا يجوز تفسيرها بمعزل عن بقية القواعد الدولية ذات الصلة. ووفقاً لهذا الاتجاه، ينبغي قراءة قانون البحار في ضوء قواعد حقوق الإنسان والقانون الاقتصادي الدولي ومفاهيم الأمن الإنساني، وهو ما تدعمه المادة 31/3 ج من اتفاقية «بيننا لقانون المعاهدات»، التي توجب مراعاة القواعد الدولية الأخرى ذات الصلة عند تفسير المعاهدات.

وفي ضوء هذا التكامل، يمكن النظر إلى مضيق "هرمز" ليس فقط باعتباره ممراً ملاحياً دولياً، وإنما بوصفه جزءاً من «البنية التحتية الحيوية العالمية» التي يعتمد عليها الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي الدولي. فبعض الممرات البحرية لم تعد مجرد فضاءات جغرافية للعبور، بل أصبحت عقداً تشغيلية أساسية للحياة الاقتصادية العالمية، بحيث إن تعطيلها قد يؤدي بصورة غير مباشرة إلى المساس بالتمتع الفعلي ببعض الحقوق الاقتصادية والاجتماعية الأساسية على نطاق عابر للحدود.

وفي ظل هذا الترابط المتزايد بين أمن الممرات البحرية واستقرار الحقوق الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي، يبرز تحدٍ متنامٍ أمام النظام الدولي يتمثل في ضرورة تطوير مقاربة جماعية أكثر فاعلية لحماية الممرات البحرية الحيوية أثناء الأزمات والنزاعات الإقليمية الكبرى. فتعطيل الملاحة في مضائق استراتيجية مثل "هرمز" أو "باب المندب" أو "قناة بنما" لم يعد مجرد تهديد للمصالح التجارية للدول، بل أصبح يمس بصورة مباشرة الأمن الإنساني العالمي واستقرار الحقوق الأساسية لملايين الأفراد عبر الحدود. ومن ثم، فإن دور مجلس الأمن والأجهزة الدولية المعنية لا ينبغي أن يقتصر على إدارة التهديدات العسكرية التقليدية، وإنما يجب أن يمتد - ضمن إطار منضبط ومتوافق مع قواعد القانون الدولي - إلى حماية استمرارية الملاحة الدولية باعتبارها جزءاً من حماية الاستقرار الإنساني العالمي. ويكشف ذلك عن

⁸ - Lewis, R., & Galani, S. (2025). Addressing the challenges of applying human rights law at sea. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(Supp), 305-320.

حاجة متزايدة إلى إعادة تطوير القانون الدولي للبحار بحيث يصبح أكثر قدرة على استيعاب الترابط المعاصر بين الأمن البحري وحقوق الإنسان والاعتماد الاقتصادي المتبادل بين الدول.
