



مركز الاتحاد
للابحاث و التطوير

ورقة قانونية

الموقف القانوني للجمهورية الإسلامية الإيرانية بشأن العبور من مضيق هرمز

تاريخ الاصدار

2026-4-28

الموقف القانوني للجمهورية الإسلامية الإيرانية

بشأن العبور من مضيق هرمز

يُعدّ مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية الحيوية للطاقة والتجارة العالميتين، وقد تعرّض لتهديدات خطيرة على صعيد الاستقرار والأمن نتيجةً لأعمال متكررة من جانب الولايات المتحدة والكيان الإسرائيلي بانتهاك القانون الدولي. وتتعارض هذه الأعمال تعارضاً صريحاً مع المادة 2(4) من ميثاق الأمم المتحدة والقاعدة الملزمة التي تحظر استخدام القوة، وقد خلقت مخاطر متزايدة على سلامة الملاحة والأمن الإقليمي. أدّى الاعتماد العمليّ واللوجستي للجهات المعتدية على هذا الممر المائي إلى تعزيز الصلة المباشرة بين التهديدات الأمنية وسير عمل المضيق، مما يستلزم من الدولة الساحلية إدارته بفعالية. استجابةً للتحوّل الجذري في البيئة الأمنية، قامت الجمهورية الإسلامية الإيرانية، بوصفها دولة ساحلية، بتصميم وتنفيذ إطار تنظيمي لإدارة وتوجيه وتأمين حركة الملاحة البحرية، وهو إطار لا يهدف إلى منع المرور، بل إلى ضمان سلامة الملاحة في ظل ظروف أمنية غير مستقرة.

1. تستند التدابير المتخذة إلى حقوق والتزامات الدولة الساحلية في القانون الدولي للبحار، وهي مصممة خصيصاً لتناسب الخصائص الجغرافية والأمنية لمضيق هرمز، بما يحافظ على مصالح السلام والأمن الإقليميين.
2. تُعدّ التطورات الإقليمية الأخيرة بمثابة "تغيير جذري في الوضع"، وقد قوّضت بشكلٍ خطير الفرضية الأساسية لتنفيذ أنظمة العبور، ألا وهي وجود حد أدنى من الاستقرار والأمن. ونتيجةً لذلك، لا يمكن تفسير الالتزامات المتعلقة بالعبور بمعزل عن الواقع الأمني.
3. في إطار القانون الدولي، لا يُفترض تطبيق أنظمة العبور في فراغٍ أمني، ويُخوّل للدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة والمتناسبة لمواجهة التهديدات الحقيقية، وهو ما تأكد أيضاً في ممارسات المضائق الاستراتيجية الأخرى.
4. جمهورية إيران الإسلامية ليست طرفاً في اتفاقيتي قانون البحار لعامي ١٩٥٨ و١٩٨٢، وهي مُلزّمة فقط بالقواعد التي أصبحت عرفاً دولياً، بينما لا يتمتع نظام العبور "الترانزيت" بهذا الوضع نظراً لافتقاره إلى إجراءات موحدة وعنصر المعتقد القانوني.
5. من خلال تبني موقف ثابت وصريح منذ نشأة هذا النظام، انسحبت إيران من نطاقه في إطار مبدأ "المعتز الدائم"، ولم تعترف بنظام العبور "الترانزيت" بموجب قوانينها الداخلية.
6. تُظهر الأدلة الرسمية والمستمرة لموقف الجمهورية الإسلامية الإيرانية، بما في ذلك الإعلان المُسجّل لدى هيئة معاهدات الأمم المتحدة عند التوقيع، فضلاً عن القوانين المحلية مثل قانون البحار لعام ١٩٦٤ (بصيغته المعدلة عام ٢٠١٢) وقانون المناطق البحرية لعام ١٩٩٣، أن نظام العبور لم يُقبل كقاعدة عرفية، ولا يُعترف به في الإطار القانوني الإيراني. وبناءً على ذلك، لا يتمتع هذا النظام بصفة العرف الدولي، على الأقل في هذه المنطقة.
7. يمتلك النظام القانوني الإيراني إطاراً تنظيمياً ورقابياً للمرور عبر مضيق هرمز، وبموجبه يخضع مرور بعض السفن، بما في ذلك السفن الحربية والغواصات والسفن التي تحمل مواد خطيرة، لتصريح مسبق.

8. على الرغم من اعتراض الولايات المتحدة على الموقف القانوني للجمهورية الإسلامية الإيرانية، إلا أنها ليست طرفًا في اتفاقية قانون البحار. لذلك، من الناحية القانونية، يُعدّ مطالبة إيران بالالتزام بنظام معاهدة لم تقبله الولايات المتحدة نفسها أمرًا غير منطقي.
9. وفقًا لمبدأ الإغلاق القضائي، يُعدّ اتخاذ مواقف متناقضة بشأن أوضاع مماثلة أمرًا غير مقبول في القانون الدولي، ما يعني أن الدولة التي التزمت الصمت أو قبلت بأطر وقيود مماثلة في مضائق استراتيجية أخرى لا يحق لها الاعتراض على نفس النوع من التدابير في حالة الجمهورية الإسلامية الإيرانية.
10. استمرّ المرور البحري عبر مضيق هرمز دون انقطاع، ولكنه يُدار في إطار الأحكام التنظيمية وبهدف ضمان سلامة الملاحة، بما في ذلك الالتزام بالتنسيق مع السلطات الساحلية، وتحديد مسارات محددة، وتنفيذ الضوابط اللازمة.
11. يختلف الوضع الراهن، نظرًا لوجود عناصر التهديد والعداء، قانونيًا عن ظروف السلام التي كانت أساسًا لبعض الإجراءات الكلاسيكية، مثل قضية قناة كورفو.
12. يُستخدم مفهوم "المرور الآمن" كأداة عملية لضمان سلامة الملاحة، ولا يستلزم إنشاء نظام قانوني جديد، بل يُطبّق في إطار الأنظمة القائمة.
13. يحق للجمهورية إيران الإسلامية تحصيل رسوم متناسبة مقابل الخدمات المتعلقة بسلامة الملاحة، وإدارة حركة المرور، وحماية البيئة البحرية، وهي رسوم تُعدّ في جوهرها مقابل خدمات ولا تُعتبر تقييدًا غير قانوني للمرور. وتوجد آليات مماثلة لتحصيل رسوم الخدمات في مضائق أخرى.

بشكل عام، يضمن الإطار المطبّق مرور السفن على طول المسارات المُحدّدة وتحت إشراف الدولة الساحلية، مما يُتيح مرورًا متواصلًا وسريعًا مع حماية الأمن القومي، والسلامة الإقليمية، والمصالح الأساسية، والبيئة البحرية.