وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة يحي فارس بالمدية

كلـــية الحقـوق

النظام القانوني للمضائق البحرية بين سيادة الدول وحرية الملاحة

مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون دولي عام

من تقديم الطالبين :

- نقاب محمد
- بولبداوي عبد القادر

تحت إشراف الأستاذ:

زرقط عمر

أعضاء لجنة المناقشة:

أ.ماعي يوسف ..... رئيسا

د.زرقط عمر ..... مشرفا

د. شريد وسيلة ..... مناقشا

السنة الجامعية : 2022/2021

بسم الله الرحمن الرحيم

<<وقل ربي زدني علما>>

صدق الله العظيم

شكر:

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله على توفيقنا لإتمام هذا العمل المتواضع.

نتقدم بأصدق عبارات الشكر والعرفان للدكتور المشرف عمر زرقط وعلى النصائح والتوجيهات والإرشادات التي لم يبخل علينا بها حتى إتمام هذا العمل المتواضع.

أشكر كذلك كل من ساعدنا من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة أو بدعاء في ظهر الغيب.

إهداء:

نهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين وإلى الزوجة التي ساعدتنا وحفزتنا على

إتمام هذا العمل وإلى الأبناء الذين ينيرون حياتنا وإلى كل الأهل والأحباب

والأصحاب وكل من وسعتهم ذاكرتنا وكذا الذين لم تسعهم ذاكرتنا.

مقدمة

مقدمة:

يعتبر موضوع البحار من أهم وأكثر الموضوعات التي استحوذت على اهتمام الشعوب والدول عبر العصور والأزمان، فلم تعد البحار مجرد وسيلة من وسائل الاتصال بين الدول فحسب بل أصبحت تشكل مصدرًا هامًا لحياة الشعوب ويظهر ذلك جليًا بالتقدم التكنولوجي الذي ساعد على اكتشاف البحار وبروز الثروات الهامة الحية وغير الحية، والتي تشكل مصدرًا غذائيًا واقتصاديًا هامًا لا يمكن إنكاره أو تجاهله.

كما أن هناك نقاط عبور بحرية لا تقل أهمية عن ذلك كونها تعتبر أماكن عبور جعلت من الدول التي تشرف عليها والمطلة عليها تعتبر ذات مكانة وتستفيد من مزايا اقتصادية كبيرة، خاصة في ظل العولمة وتزايد حجم التبادلات التجارية الدولية مما انجر عنه صراع بين دول العالم حول محاولة السيطرة على هذه المضائق. فظهر نظام قانوني دولي أدى لظهور اتفاقيات دولية في مجال البحار حاولت الدول من خلالها التوفيق بين سيادة الدول المشاطئة للمضائق فقللت من سيادتها على هذه النقاط وحاولت إعطاء حرية أكبر للملاحة الدولية نظرًا لاحتياجات دول العالم إلى حرية أكبر في مجال التجارة العالمية والمجال العسكري والطاقوي وغيرها من الاحتياجات الدولية.

تكتسي أهمية الموضوع مكانة هامة في الأوساط الأكاديمية الممارستية نظرًا للمكانة التي تحتلها المضائق البحرية كونها تربط بين مختلف أجزاء العالم فتنوعت أهمية المضائق بين الأهمية السياسية التي جعلتها محل أنظار وأطماع معظم دول العالم وخاصة الدول العظمى التي تحاول جاهدة السيطرة عليها باستعمال الضغط السياسي والاقتصادي والعسكري.

أما الأهمية الاقتصادية فحدث ولا حرج وذلك من خلال حجم التبادلات الدولية في مجال النفط والغاز اللذان يعتبران من أكثر مواضيع العصر الحالي من حيث الحاجة لإمدادات والتبادلات الدولية والاحتياجات المتزايدة في مجال الطاقة والسلع.

إن سبب اختيار الموضوع يدور أساسًا بين دور المضائق في تدفقات الطاقة وهو ما تسبب في الصراعات الحالية دوليًا وكذا التركيز على هيكلة الاقتصاد العالمي ومدى تأثير المضائق الدولية على السياسة والاقتصاد العالمي.

كما أن موضع البحار تعتبر من المواضيع الأكثر تشويقًا وأهمية والتي لا غنى عنها فهي منبع الشفافة العلمية توصلنا لمواكبة العصر الحالي من حيث محاولة معرفة النظام الذي يحكمها ومن أهداف دراسة المضائق الدولية الرغبة في تحصيل رصيد معرفي أكبر خاصة ونحن نعيش الحرب بين روسيا وأوكرانيا ونلاحظ المضائق التركية كيف تؤثر اقتصاديًا وعسكريا على ذلك، وهذا لفت نظرنا حول موضوع المضائق البحرية ومحاولة دراسة نظامها القانوني وتأرجحه بين سيادة الدول المشاطئة للمضيق وبين متطلبات دول العالم من حرية في عبورها ومتطلبات الملاحة البحرية والجوية بصفة عامة.

لقد اهتمت الدول الكبرى منذ القدم بالمضائق الدولية لخدمة مصالحها المتزايدة سواء في مجال التجارة والوصول إلى الأسواق الخارجية أو البقاء على اتصال بمختلف مستعمراتها وبتنامي الأهمية الاقتصادية للمضائق والمكانة الاستراتيجية التي تحتلها شهدت المرحلة المعاصرة تنامي للاقتصاد العالمي والمكانة الاستراتيجية التي تحتلها، شهدت المرحلة المعاصرة تنامي للاقتصاد العالمي إلى جانب تعدد القوى الفاعلة في النظام الدولي وتضارب مصالحها فاتجهت إلى محاولة فرض حرية الملاحة خاصة أن أغلب الدول وجدت مصالحها ترتبط بمناطق جغرافية بعيدة كما هو الحال بالنسبة للدول الآسيوية بصفة عامة والصين بصفة خاصة، والتي شهدت مؤخرًا نموًا لتجارتها الخارجية وارتفاع لوارداتها الطاقوية التي تمر أغلبها عبر مضيق ملقا وأصبحت تسعى نحو ما يعرف بطريق الحرير.

من خلال ما تقدم نستطيع أن نطرح الإشكالية التالية:

ما مدى تأثير النظام القانوني للمضائق على سيادة الدول الساحلية من جهة وعلى حرية الملاحة من جهة أخرى؟

تندرج تحت هذه الإشكالية أسئلة فرعية تتمثل في:

- كيف يتم تنظيم الملاحة في المضائق الدولية؟
- هل أنظمة المرور المطبقة تخدم جميع الدول؟
- ما الأثر الذي نتج عن المساس بسيادة الدول المشاطئة؟
- ما الدافع الذي دفع دول العالم إلى تغليب سياسة حرية الملاحة عبر المضائق البحرية؟

ومن أجل معالجة هذه الدراسة اعتمدنا على المنهج التحليلي باعتباره الأنسب في عملية إظهار وتحليل النصوص القانونية من خلال تحليل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 باعتبارها أهم الاتفاقيات في مجال موضوعنا حاولنا دراسة ما ورد بها من قواعد التي جاءت لخدمة القانون الدولي بصفة عامة.

ومن أجل محاولة الإلمام بجميع جوانب موضوع دراستنا فقد ارتأينا إلى تقسيم الموضوع إلى فصلين:

يتناول الفصل الأول الإطار المفاهيمي للمضائق البحرية وذلك بتحديد تعريف المضائق البحرية من خلال المعايير المتبعة في ذلك وتبيان أهميتها وأنواعها كما تطرقنا إلى نظام المرور عبر هذه لمضائق والتركيز على أنظمة المرور البري، والعابر وفق ما تناولته الاتفاقيات الدولية وقواعد القانون الدولي للبحار المختلفة.

كما يستعرض الفصل الثاني النظام القانوني للمضائق بتحليل الاتفاقيات الخاصة ببعض المضائق وتطرقنا إلى قواعد الملاحة بالتركيز على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وفي الأخير حاولنا تحليل التنافس بين سيادة وحقوق وواجبات الدول المضائقية من جهة وكذا حقوق وواجبات السفن والطارئات التي تمر بهذه المضائق وحاولنا سرد وإظهار التنافس الدولي الدائر بشأن المضائق البحرية.

لقد واجهنا الكثير من الصعوبات والعقبات في بحثنا هذا من حيث نقص في تحصيل المعلومات وذلك بقلة المصادر والمراجع نظرًا لطبيعة موضوع بحثنا الذي يعتبر من المواضيع الحديثة في ظل الصراعات الدولية التي تشهدها البشرية والزيادة في حجم التبادلات والتجارة الدولية.

الفصل الأول:

ماهية المضائق البحرية ونظام المرر عبرها

تمهيد:

أدى التطور الذي يشهده العالم في مجال البحار إلى التوجه أكثر نحو الاهتمام به ليتحول البحر من مجرد مصدر للعيش، إلى اعتباره مكسبا للربح والمتاجرة وممر للاتصال بين الحضارات ومورد للكنوز والمعادن.

وقد أدى تزايد السكان وارتفاع مستويات المعيشة وزيادة متطلبات الحياة المادية إلى التزايد المستمر على موارد الثروة البحرية، وقد أدت الإمكانيات الحديثة في مجال العلوم والتكنولوجيا إلى التمكين من الوصول إلى أعماق هائلة في البحار وبالتالي التسابق نحو استغلاله من طرف الكثير من دول العالم.

غيرت الدول من مواقفها التقليدية اتجاه البحر وأصبحت تبدي رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البحري وقد ظهرت أماكن بالغة الأهمية خاصة في مجالات التجارة الدولية وتؤثر تأثيرًا واضحًا في المواصلات الدولية إذ تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار والدول وتختلف بحسب موقعها الجغرافي من حيث الأهمية والتي تعر بالمضائق البحرية فهي نقاط عبور للسفن والطائرات وهي تختزل المسافات بين أقطار العالم وفي ظل الصراع الدولي القائم على التسابق نحو السيطرة عليها. كان ولابد من وضع نظام قانوني يخصها وينظم مسألة المرور عبرها ويهتم بالمصالح المشتركة لجميع دول العالم.

المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية

تشير الممرات البحرية في القانون الدولي إلى تلك الفتحات التي تصل بين بحرية وهي إما اصطناعية وتتمثل في القنوات البحرية الدولية مثل قناة السويس، وإمّا طبيعية وتتمثل في المضائق البحرية، مثل مضيق جبل طارق ومضيق هرمز، والتي تمثل محل دراستنا وتؤثر هذه الممرات البحرية تأثيرًا واضحًا في المواصلات الدولية إذ تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار وتختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي والبحار التي توصل بينها.

هذا ما دفع المجتمع الدولي إلى الاهتمام بها من خلال مجموعة من الاتفاقيات العامة والخاصة التي عملت على تحديد مفهومها من أجل تطبيق القواعد القانونية المناسبة وكانت تهدف في كل مرة إلى تحقيق أكبر قدر من الحرية بما يخدم مصالح القوى الكبرى على حساب صلاحيات الدول المشاطئة لها، وتزداد أهمية المضائق البحرية في الوقت الحالي إذا علمنا أن المضائق البحرية هي السبيل الأيسر لنقل النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك وأن 62% من كميات النفط تنقل عبر المضائق البحرية.

إن الممرات البحرية هي ممرات مائية طبيعية ضيقة تستخدم في الملاحة الدولية وتصل بين جزئين من أعالي البحار وفي عام 1982 تم توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي أولت اهتمام أكبر بالمضائق الدولية كما تتعدد القواعد الناظمة للمرور عبر المضائق الدولية بتعدد أنواع هذه المضائق وكل ذلك يجعلنا نحاول التركيز في هذا المبحث على تعريف المضائق البحرية وأهميتها دوليا وأنواعها مع ذكر أمثلة على ذلك.

المطلب الأول: تعريف المضائق البحرية

للمضيق عدة معاني فهو لغة ما ضاق من الأماكن، ويعرف اصطلاحًا بأنه ممر بحري طبيعي يصل بين جزئين من البحار أو بين بحر وميا داخلية أو إقليمية فهو تقلص في البحر بين أرضين أو يابستين ذو عرض محدود ويربط بين بحرين. ومن أجل تعريف المضائق الدولية تعريفًا سليمًا من وجهة نظر القانون الدولي لابد من الاعتماد على مجموعة من المعايير.

الفرع الأول: المعيار الجغرافي

من الناحية الجغرافية يمكن تعريف المضيق على أنه عبارة عن ممر مائي يفصل بين جزئين من اليابسة ويربط بين بحرين ولذا فإن الممر لا يعتبر مضيقًا بالمعنى الجغرافي إلا إذا توافرت فيه الأوصاف التالية:

- أن يكون جزءًا من البحر.

- ألا يكون قد تكون بطريقة اصطناعية أي أن المضيق يجب أن يكون مجرى طبيعي وهذا ما يميزه عن القنوات البحرية التي يحفرها الإنسان[1].

- أن يكون بعرض محدود يفص قطعتين من الأرض سواءً كان يفصل بين قارتين أو قارة أو جزيرة أو جزيرتين.

- أن يوصل بين جزئين من البحار بغض النظر عن سعة تلك البحار[2].

وقد أضاف الفقيه الفرنسي شارل روسو شرطًا آخر هو عدم خضع المضيق لنظام خاص يحكمه ويرى الفقيه الفرنسي جيلبير ديديل أن المضيق من الناحية الجغرافية هو ممر بحري محصور بين جزئين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي.

أمّا الأستاذ محمد حافظ غانم فقد عرف المضيق بأنه عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين، كما عرفها الأستاذ عبد الحق ذهبي بأن المضيق الدولي عبارة عن ممر مائي طبيعي أو شبه طبيعي يصل بين جزئين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة البحرية ولا يزيد اتساعه على اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه[3].

---

[1] عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية ج6، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، لبنان، سنة 1979، ص 305.

[2] الدكتور فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، الجزء الأول، الطبعة الأولى، 2015، ص 338-339.

[3] طالبة دكتوراه وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي، جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، سنة 2011، ص 310-311.

الفرع الثاني: المعيار القانوني

إن المفهوم الجغرافي للمضيق لا يتطابق بالضرورة مع مفهومه القانوني، فتحديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق أو تلك التي يربط بينها أمر ضروري لتحديد صفته إذ لا يجب أن يزيد عرض المضيق عن ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض ويتوفر فيه جزء من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها بل ينطبق عليه نظام البحر العالي شرط أن يكون ذلك الجزء صالحًا للملاحة. وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة 1930 ن المضيق الذي يزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوفر فيه قطاع من البحر العالي فإن ذلك القطاع يكون حرًا للملاحة الدولية[1].

وقد استقر تعريف المضائق الدولية في المادة 37من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والذي حدد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها فبالنسبة للمياه التي يوصل بينها المضيق ميز النص بين المضائق التي توصل جزءً من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر العالي، ويتوقف وضع مياه المضيق الواقعة كل من ضفتيه في إقليم دولة واحدة على مدى اتساعه فإذا كان اتساع المضيق لا يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية كانت مياه المضيق كلها من قبيل المياه الإقليمية وإذا تجاوز اتساع المضيق ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية كان لها بحرها على كل من جانبي المضيق حال انتماء المياه الواقعة ما بين بحريها الإقليمي إلى منطقتها الاقتصادية الخالصة أو منطقتها المجاورة أو البحر العالي. أما إذا كانت ضفتي المضيق تنتميان إلى دولتين مختلفتين، فهنا تطبق قاعدة خط الوسط فيما يتعلق برسم الحدود ما بين البحار الإقليمية المتقابلة للدولتين.

أما إذا كان اتساع المضيق أكبر من عرض البحرين الإقليميين للدولتين فالمنطقة الوسطى تكون ضمن أعالي البحار وفي هذه الحالة لا يعتبر مضيقًا وينطبق عليه نظام البحر العالي بشرط أن يكون صالحًا للملاحة البحرية[2].

[1] الدكتور فاروق محمد صادق الأعرجي، مرجع سابق، ص 399-340.

[2] وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي، مرجع سابق، ص 12-13.

الفرع الثالث: المعيار الوظيفي:

يعتمد المعيار الوظيفي على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة او أهميتها، إذ أن المضائق التي توصل جزئين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية لا يمكن وصفها بالمضائق الدولية كونها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة معينة بالذات، إلاّ أن تحديد درجة الاستعمال الكافية لاعتبار مضيق ما مضيقًا دوليا تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفتها، إذ يرى (برول) أن أهمية المضيق للتجارة البحرية الدولية في معناه الواسع للسفن التجارية والبحرية هو العامل الحاسم في هذه النصوص ولكن مقدار سعة وعمق هذه المصالح لا يمكن تحديده بأي قاعدة فتعتمد على الكثير من المواصفات كعدد السفن المرة في المضيق وحمولتها وقيمة تلك الحمولة ومعدل حجم السفن وعدد الدول المالكة لها فكل هذه هي أدلة متفرقة وليست محددة بقاعدة وقد حاول بعض رجال الفقه الدولي المزج بين المعيارين أو أكثر لوضع تعريف للمضائق يكون أشمل في معناه من التعاريف التي وردت في كتابات فقهاء آخرين[1].

إذ نستنتج أن المضيق هو عبارة عن ممر مائي بحري يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين جزئين من البحاء سواءً كانا من أعالي البحار أو بين بحر ومياه داخلية او إقليمية ويجب أن يكون قدْ تكون طبيعيًا أي أن لا يكون قد تكون بطريقة اصطناعية وكذلك يكون محدود الاتساع أي لا يفوق عرضه ضعف عرض البحر الإقليمي إضافة إلى ذلك أن يكون صالحا للملاحة البحرية.

المطلب الثاني: أهمية المضائق البحرية

ازدادت أهمية المضائق بصفة عامة بعد الاختراعات والاكتشافات الكبيرة والمتعددة في عصرنا الحالي والتي سهلت استغلال البحار إذ تعد المضائق منافذ لعبور السفن والانتقال من بحر إلى بحر آخر ومن محيط إلى محيط آخر إذ بدونها تصبح حرية الملاحة في البحار مجرد ادعاء وتكون البحار والمحيطات مجرد بحيرات مغلقة لذلك أصبحت الملاحة في المضائق من أهم الموضوعات التي تشغل بال الدول وقد لعب هذا الموضوع دورًا خطيرًا في تاريخ العلاقات الدولية حيث غزت المملكة المتحدة جبل طارق سنة 1704 بغية ضبط حركة المرور في بوغازة وقار نزاع بين ألبانيا وانجلتا بسبب مضيق كورفو

[1] فاروق محمد صادق الأعرجي، مرجع سابق، ص 340-341.

سنة 1945 إلى 1947 كما أنه عندما أعلنت مصر رغبتها في غلق مضيق تيران بوجه الملاحة الصهيونية قامت حرب 1956 واشترك فيها كل من إنجلترا وفرنسا[1] وللمضائق أهمية استراتيجية خاصة فالمضيق يوفر للدولة الساحلية إمكانية مراقبة مرور السفن وكذلك مرور القوات المسلحة للدول الأجنبية والتحكم في ذلك المرور وقت الحرب والأزمات الدولية بسهولة.

الفرع الأول: الأهمية السياسية والاستراتيجية

كما أن للمضائق أهمية سياسية باعتبارها منذ القديم مركز جذب للغزاة وبسببها نشبت عدة حروب كحرب تروجان بمضيق البوسفور والدردنيل ومنع تجارة الحبوب في منطقة البحر الأسود والحرب التي قامت بين روما وقرطاجنة للسيطرة على مضائق مسينا وسيسيليا وجبل طارق وحرب المور ضد اسبانيا.

إن أهمية المضائق تجعل من الدول التي تسيطر على جهة من المضيق تحاول أن تسيطر على جسر لها في الجهة الثانية، وهذا ما يؤدي إلى التنافس والمنازعات بين الدول. كما أن العديد من الدول الكبرى تحاول منذ القدم السيطرة على الدول المشاطئة للمضائق مما أد إلى نشوب العديد من الحروب والصراعات أيضًا[2].

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية والعسكرية

يشكل النقل البحري العمود الفقري للعولمة بفضل شبكات النقل العابرة للحدود التي توفر الإمدادات وتسمح بوجود تجارة دلية فأغلب السلع يتم نقلها بحرًا وقدرت بـ 7,4مليار طن سنة 200- وهي في ازدياد مستمر بحيث يمثل النفط حوالي 30% من إجمالي السلع المنقولة لذلك فإن الاقتصاد العالمي والمحلي جد مرتبط بالبحر وتأتي المسارات البحرية التي تمر عبر النقاط الاستراتيجية المتمثلة في

[1] عبد الإله دريف، مكانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ألمانيا، سنة 2017، الطبعة الأولى، ص 13.

[2] فاروق محمد صادق الأعرجي، مرجع سابق، ص 342.

المضائق وهذا ما يجعلها ذات أهمية كبرى وانقطاع نشاطها سيؤدي إلى الانهيار السريع للاقتصاد العالمي[1].

وللملاحة في المضائق أهمية كبرى فنظرة واحدة إلى خريطة العالم كافية لنرى الأضرار الكبيرة التي سوف تصيب التجارة والاتصال الدوليين نتيجة إغلاق المضائق ففي المرحلة التي كان يسود فيها مبدأ ملكية البحار كانت الدول تدعي سيادتها على المضائق وكانت تدعي حقها في منع مرور السفن عبر هذه المضائق وكانت تفرض رسومًا على كل السفن التي تقوم بعبور تلك المضائق إلاّ أن التقدم العلمي والتقني وازدياد التجارة الدولية وكبر حجمها أديا إلى فتح المضائق الدولية أمام الملاحة وبدأت ادعاءات السيادة المطلقة على المضائق تنهار وكان لابد من عدم إعاقة ومنع الملاحة فيها بفضل التطور العالمي ومن أمثلة ذلك الادعاء الدنماركي الذي كان يفرض الرسوم على البواخر التي تمر عبر مضائقها إلى أن رفعت ذلك الوضع في معاهدة كوبنهاقن سنة 1857 مقابل تعويضات تدفعها الدول التي تستخدم تلك المضائق وكذلك مضيق جبل طارق الذي يعتبر أهم منفذ بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي وبفضل أهميته دخلت بريطانيا في حربها مع فرنسا في القرن 18 ومن خلاله أيضًا ألحقت الغواصات الألمانية أضرارًا كثيرة بدول الحلفاء قبل أن تتمكن الولايات المتحدة من بعث أسطولها عبره إلى المتوسط لتأمين النفط القادم من الشرق وكذلك لاكتساح إيطاليا ودول المحور الأخرى في أوروبا.

ومن كل ما تقدم يبدو أن للمضائق البحرية أهمية كبرى سواءً في جانب التجارة العالمية وكذلك من جانب العلاقات الدولية والقانون الدولي بصفة عامة.

المطلب الثالث: أنواع المضائق البحرية

يمكننا بحسب ما جاء ي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن نميز بين أربعة أنواع من المضائق البحرية حسب موقعها ومكانتها وحتى أهميتها دوليًا ويمكننا تصنيفها كالتالي:

[1] الطالب بوراوي عمار، الأهمية الاستراتيجية للمرات البحرية في العلاقات الدولية، جامعة محد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2016-2017، ص 37.

الفرع الأول: المضائق التي تحوي شريط من البحر الحالي

وذلك حسب ما جاء ف المادة 36 من الاتفاقية وهي المضائق التي يمكن عبورها دون المرور على المياه الإقليمية للدول المشاطئة وذلك بوجود شريط من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة وهي المضائق التي يتجاوز عرضها 24 ميل بحري أو أقل في حالة عدم تمديد الدول المشاطئة لمياهها الإقليمية أي أقل من 12 ميل وفي هذه الحالة يتم تطبيق نظام الملاحة في أعالي البحار ومثال ذلك مضيق هرمز – مضيق فلوريدا– مضيق الموزمبيق[1].

الفرع الثاني: المضائق التي تربط بين بحرين من أعالي البحار

وجاءت به المادتان 37 و38 من الاتفاقية وهي المضائق التابعة للمياه الإقليمية لدولة أو لعدة دول والتي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وتتمتع السفن في هذه الحالة بحق المرور العابر ويكون المرور سريعًا ومستمرًا ويجب على السفن احترام أنظمة وإجراءات الدول المشاطئة للمضيق ومن أمثلة هذا النوع من المضائق مضيق كاليه (دوفر) الذي يتكون من المياه الإقليمية الفرنسية والبريطانية حوالي 16 ميل وكذلك مضيق باب المندب وحتى مضيق ملقا.

الفرع الثالث: المضائق التي تربط بحر إقليمي ببحر عالي

وهي المضائق التي تربط بين البحر الإقليمي لدولة من جهة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة لدولة أخرى من الجهة الأخرى ولنا مثال ذلك مضيق تيران الذي يفصل بين خليج العقبة من جهة وبين البحر الأحمر نم الجهة الأخرى.

الفرع الرابع: المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية خالصة

هذا النوع من المضائق التي تحكمه اتفاقيات دولية ويتم تنظيم المرور عبرها بحسب هذه الاتفاقيات الدولية والتي يكون مرجعها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ويمكننا تصنيف

[1] بوراوي عمار، مرجع سابق، ص 22.

هذا النوع من المضائق حسب معيارها الجغرافي[1]، والأهمية الدولية التي تكتسبها وحتى حجم السفن والطائرات التي تمر بها وحرية الملاحة بها، ومن أمثلة ذلك مضيق جبر طارق والمضائق التركية والمضائق الدنماركية وغيرها التي سنتطرق إلى بعضها لاحقا.

[1]بوراوي عمار، مرجع سابق، ص 23.

المبحث الثاني: نظام المرور عبر المضائق البحرية

أدت المبادلات التجارية والمصالح الدولية الراهنة وذلك نظرًا للازدياد الكبير في إطار العلاقات الدولية إلى الاستعمال الكبير للمضائق الدولية وهذا أدى بالضرورة إلى محاولة تنظيم الملاحة عبرها وقد تمخض عن هذا ظهور نظامين للمرور عبر المضائق البحرية وهو ما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ويعرف هذان النظامان بنظام المرور البريء ونظام المرور العابر وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث.

المطلب الأول: نظام المرور البريء

عرفت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المرر البريء بقولها <<يكون مرور بريئًا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ويتم هذا المرور طبقًا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى>>[1]، وعليه فإن المرور البريء يشمل طبقًا للمادة 45 من نفس الاتفاقية المضائق البحرية المنصوص عليها في حالات معينة[2].

ووفقا لنفس المادة من الاتفاقية يطبق على المضائق التي تصل جزء من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية ويكون المرور سليمًا مادام لا يضر بسلم وأمن الدولة المشاطئة للمضيق. إن نظام المرور البريء يشمل الملاحة المشاطئة ويكون المرور متواصلا وسريعا مع إمكانية التوقف أو الرسو، إذا كان هناك اتفاق مع الدولة المشاطئة او وجود قوة قاهرة تحول ومرور السفينة أو لإصلاح عطب طارئ وفي كل الأحوال يجب في المرور البريء أن لا يضر بسلامة وأمن الدولة الساحلية وقد ألزمت كافة السفن التي تمارس المرور البريء أن تمتنع عن أية ممارسة أو تهديد باستعمال القوة أو استعمالها يمس بسيادة الدولة الساحلية، كما تلتزم الدولة المشاطئة بعدم التصدي

[1] المادة 45 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

[2] زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي دراسة في القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، سنة 2010، ص687.

للسفن المارة وعدم حرمانها من حق المرور البريء أو حتى تعطيل او عرقلة هذا الحق بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي[1].

إلاّ أنه جاء في القرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية بإمكانية حرمان الدول الساحلية السفن من المرور البريء إذا كان هناك تهديد لأمن وسلامة الدولة الساحلية وذلك يندرج تحت وجود تهديد يضر بسلامة وأمن الدولة الساحلية للمضيق.

المطلب الثاني: نظام المرور العابر

المرور العابر هو بمعنى العبور المتواصل والسريع أي مرور جميع الطائرات والسفن بكافة أنواعها ودون تمييز بين الدول لغرض وحيد وهو العبور المتواصل والسريع للمضيق أي بمعنى أنه لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة القاهرة[2]. والمرور العابر هو حق وليس رخصة لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة المشاطئة للمضيق بل على العكس يقع على عاتق تلك الدولة الالتزام بعدم عرقلته وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران.

وحددت المادة 38 في فقرتها الثانية من الاتفاقية لسنة 1982 مفهوم حق المرور العابر بأنه: <<حري الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة>>، أي مرور جميع الطائرات والسفن بكافة أنواعها دون التمييز بين الدول لغرض وحيد وهو العبور المتواصل والسريع للمضيق بمعنى أنه لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضُهُ حالات الشدة والقوة القاهرة كما نصت المادة 39 من الاتفاقية بأنه: << المرور العابر يتم وفق الأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع وكذا يمنع السفن المارة عبر المضيق من القيام بأي نشاط من النشاطات الأخرى والتي تتضمنها حرية الملاحة في البحار العالية>> وحرية الملاحة في البحار العالية هنا تتضمن التمارين العسكرية وتجارب السلاح ولمراقبة وجمع المعلومات وإعادة التزود بالوقود والصيد وغيرها، إذ النص هنا

[1] جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2009، ص 331-332.

[2] الدكتور مفيد محمود شهاب، المبادئ العامة للقانون، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، العدد 23، سنة 1976، ص 58.

بصيغة السلبية التي تلزم السفن أن تمتنع عن النشاطات غير تلك الملازمة للعبور المتواصل والسريع[1]، بين جزء من أعالي لبحار أو منطقة اقتصادية خالصة من جهة ونفس الشيء من الجزء الآخر وبناء على ذلك إذا كان المضيق يربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة من جهة بجزء من البحر الإقليمي لدولة ما من الجهة الأخرى ففي هذه الحالة لا يخضع المضيق لنظام المرور العابر وإنما يخضع لنظام المرور البريء كما لا ينطبق نظام المرور العابر إذا وجد خلال المضيق طريقًا في أعالي البحار أو طريقًا في منطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائمًا بقدر مماثل من حيث الخصائص والممرات الهيدروغرافية[2].

ومع أن المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق بقصد العبور المتواصل والمستمر والسريع في المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية فإن ذلك لا يتعارض مع الغرض المتمثل بالدخول أو مغادرة الدول المطلة على المضيق مادام هذا الدخول هو عبور متواصل وسريع ومادام متوافقًا مع قوانين الدخول إلى هذه الدول المشاطئة للمضيق. كما أن المادة 38 من الاتفاقية لم تطرق في العبور بين سفينة طافية أو غواصة تسير تحت وجه الماء أو طائرة تحلق فوق المضيق مادام عبورها سريعًا ومتواصلاً ولا يشكل أي تهديد على الدولة المشاطئة ومن هذا فالمرور العابر عبر المضائق البحرية يشمل جميع أنواع السفن والطائرات دون تمييز في أنواعها ودون السماح لدول على حساب دول أخرى والشرط في ذلك أن يكون المرور سريعًا ومتواصلاً[3].

المطلب الثالث: أوجه الاختلاف بين المرور العابر والمرور البريء

من خلال سرد وشرح أحكام نظامي المرور العابر والمرور البريء الواردين في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ومن حيث نطاق تطبيقهما والقواعد القانونية المنظمة لكل من النظامين يتبين أن هناك أوجه اختلاف بين هذين النظامين وتتمثل أوجه التمييز أو الاختلاف فيما يلي:

[1] فاروق محمد صادق الأعرجي، مرجع سابق، ص 362.

[2] عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود –الجزء الأول–، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2003، ص 297.

[3] بلوط سماح، النظام القانوني للماحة البحرية الدولية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية 2014–2015، ص 145.

– أن المرور العابر يخص كل الملاحة البحرية والجوية بينما يقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية فقط دون الجوية أي لا يخص مرور الطائرات عبر المضيق.

– بالنسبة للغواصات التي تمر عبر المضيق فلا يميز المرور العابر أن تمر الغواصات طافية فوق الماء أو مغمورة تحته بينما في المرور البريء تلزم الغواصات بالمرور طافية وبأن ترفع علمها[1].

– لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف أو تعيق المرور العابر في حين أنها تستطيع ذلك في حالة المرور البريء إذا اتضح لها بأنه لا يتصف بالبراءة أو لضرورات أمنية وفق شروط معينة.

– تستطيع الدولة المشاطئة للمضيق في حالة المرور البريء أن تحدد بحرية خطوط ملاحية معينة أو ان تقسم حركة المرور مع أخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بعين الاعتبار في حين أنها لا تستطيع القيام بذلك في المرور العابر إلا عرضها والموافقة عليها من طرف المنظمة الدولية المختصة بذلك.

– هناك قيود معينة على مرو السفن العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو مواد خطيرة في حالة المرور البريء في حين أنه لم يرد أي قيد على هذه السفن في حالة المرور العابر بشرط أن لا يكون هناك تهديد على الدول المشاطئة للمضيق.

– للدول المشاطئة للمضيق سلطات أوسع من سن قوانين وأنظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء بينما تكون سلطاتها أضيق في حالة المرور العابر.

– أجاز النص في الاتفاقيات الدولية للدولة الساحلية بأن تفرض رسومًا على السفن المارة مقابل خدمات تقدم لهذه السفن في حالة المرور البريء بينما لم يرد مثل هذه النصوص في حالة المرور العابر.

– قسمت الأحكام المتعلقة بالمرور البريء إلى أحكام تنطبق على السفن العامة وأحكام تنطبق على السفن الخاصة في حين أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر هي واحدة بالنسبة لجميع السفن.

[1] الفتلاوي سهيل حسين، حوامدة غالب عواد، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الرابعة، سنة 2019، ص 137.

– وردت أحكام تفصيلية حول الممارسات القضائية على السفن في حالة المنازعات التي تخص المرور البريء بينما لم يرد ذكر للموضع القضائي في حالة المرور العابر[1].

[1] محمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة 2، سنة 2011، ص 197-198.

خلاصة الفصل الأول:

نستنتج في نهاية هذا الفصل بأن المضائق البحرية هي عبارة عن ممرات مائية تفصل بين جزئين من اليابسة وتصل بين جزئين من البحار فهي متكونة طبيعيًا أي أنها غير مصطنعة من طرف البشر وتكون محدودة الاتساع أي لا يفوق عرضها ضعف البحر الإقليمي إضافة إلى أنها تكون صالحة للملاحة البحرية. وللمضائق أهمية كبيرة في مجال التجارة العالمية والتبادلات بين الدول والاتصالات الدولية كذلك كما تتنوع المضائق البحرية بين المضائق التي تربط البحار العالية بأخرى أو منطقة اقتصادية خاصة بأخرى أو بين مياه إقليمية وبحر عالي أو منطقة اقتصادية خالصة وغيرها التي تربط المياه الداخلية ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة، وتطور نظام المرور عبر المضائق ليتنوع إلى نظامين نظام المرور البريء الخاص بمرور السفن عبر المضائق والتزامها بأنظمة الدولة المشاطئة ويمكن لهذه الأخيرة إيقافها في حالة كان هناك تهديد للدولة المشاطئة أما نظام المرور العابر فيخص مرور السفن والطائرات مرورًا سريعًا ومتواصلاً كل ذلك لتسهيل الملاحة عبر المضائق.

الفصل الثاني:

النظام القانوني للمضائق في ظل حرية الملاحة البحرية

تمهيد:

لا شك للبحار والمحيطات أهمية قصوى في عملية المواصلات والمبادلات والتجارة الدولية كما ان هناك مضائق بحرية لاتقل أهمية عن ذلك باعتبارها نقاط عبور هامة تربط بين المناطق البحرية بشتى أنواعهافقد برز موضوع تنظيم الملاحة عبر هذه المضائق مكانا بارزا على الصعيد الدولي وعلى هذا الأساس كان ولابد من ان تحاول الدول إبراز نظام قانوني دولي يهتم بهذه المضائق كما أبرمت عدة اتفاقيات خاصة ببعض المضائق التي لها مكانة خاصة دوليا مثال ذلك المضائق التركية والدنماركية ومضيق جبل طارق ومضيق ماجلان وغيرها.

وعلى الرغم من تعدد ميادين استخدام المضائق البحرية وتنوعها خصوصا في الوقت الراهن فقد تعين على دول العالم إزالة كل المعوقات والعقبات التي من شانها أن تعرقل حركة وحرية الملاحة عبر المضائق البحرية ومع مراعات سيادة وامن الدول المشاطئة للمضائق وكذلك المحافظة على البيئة ومن هذا كله وجب الموازنة بين مصالح الدول المشاطئة للمضائق وبين حرية الملاحة وما تفرضه المصالح العليا والحيوية للمجتمع الدولي من جهة أخرى.

المبحث الأول: النظام القانوني للمضائق البحرية

ازداد الاهتمام بالمضائق الدولية بعد الحرب العالمية الثانية نتيجة للتطور التكنولوجي الهائل وللمكانة التي لعبتها المضائق في المرور سواء بالنسبة للتجارة أوالأنشطة العسكرية أو المدنية وزاد استغلال البحار و المضائق من طرف الدول وخاصة الدول العظمى الأمر الذي انعكس بدوره في مرحلة وجيزة من الزمن على النظام القانوني للمضائق الدولية مما أنجز عنه الاهتمام أكثر بتنظيم هذه المضائق وقد ظهرت اتفاقيات دولية خاصة ببعض المضائق الدولية نظرا لمكانتها الإستراتجية حتى تكرس حرية اكبر للملاحة عبرها.

المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالمضائق الدولية

ينظم المرور في معظم المضائق البحرية الدولية ذات المكانة والأهمية السياسية الخاصة ونظرا للدول الذي تلعبه هذه المضائق في عملية المرور وأهميةالأماكن التي تقع فيها كان ولابد من عقد عدة اتفاقيات تحت ظروف تاريخية و سياسية معينة تختص بأحكام تتناسب مع تلك الظروف ونستطيع أن نذكر أهم هذه الاتفاقيات الخاصة بالمضائق الدولية كالتالي:

الفرع الأول: المضائق التركية

تتكون المضائق التركية من مضيق البوسفور الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمرة و مضيق الدرنيل الذي يربط بدوره بحر مرمرة بالبحر الأبيض المتوسط ويشكل هذان المضيقان ممرا مائيا دوليا مهما يبلغ طوله 160 ميل ويعتبر المنفذ الوحيد للبحر الأسود على البحار الأخرى ونظرا لأهمية الموقع الجغرافي والاستراتيجي لهذه المضائق ولأهمية الدول والمصالح المرتبطة بها فقد مر نظامها القانوني بالعديد من الصعوبات والتطورات قبل أن يصل إلى وضعه الحالي.[1]

[1] محمود الحاج، مرجع سابق، ص 178.

لقد كانت الدولة العثمانية تسيطر على البحر الأسود وتحتكر الملاحة في هذه المضائق واستمر هذا الوضع حتى إبرام معاهدة كرتشكوك كاينارجي سنة1774 حيث سمح فيها لأول مرة للسفن التجارية الروسية بالمرور في المضائق.[1]

وقد منعت السفن الحربية منعا باتا من استعمال المضائق وتأكد هذا في اتفاقية لندن التي عقدت في 21 تموز 1841بين كل من الدولة العثمانية و بريطانيا والنمسا وفرنسا وبروسيا وروسيا كما تأكد أيضا في معاهدة باريس لسنة1856 وفي معاهدة لندن سنة1871 إلا انه سمح للدولة العثمانية بموجب المعاهدة الأخيرة أن تجيز مرور السفن الحربية للدول الصديقة الحليفة وذلك لغرض ضمان تطبيق اتفاقية باريس لسنة1856 وقد استمر العمل بهذا النظام حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى.[2]

وفي أعقاب تلك الحرب عقدت اتفاقية الصلح مع تركيا في لوزان سنة1932 وقد نظمت هذه الاتفاقية مجموعة من الأحكام لتنظيم الملاحة في المضائق التركية إذ ميزت بين السفن التجارية و السفن الحربية فضمت حرية الملاحة للسفن التجارية لجميع الدول في وقت السلم إلاإنهاأعطت الحق لتركيا غي وقت الحرب أن تطبق قواعد الحرب غلى السفن التجارية للدول المتحاربة الأخرى وقد سمح للسفن الحربية لأول مرة بالمرور بحرية في وقت السلم مع بعض القيود وأهمهاأن لا يتجاوز حجم القوة الحربية لأية دولة الأسطول الحربي للدول الواقعة على البحر الأسود وتستطيع تركيا أن تطبق قواعد الحرب على السفن الحربية للدول المتحارية إذا كانت هي طرفا في تلك الحرب كما تضمنت الاتفاقية شرطا يمنع تركيا من تسليح المضائق ويقضي بتشكيل لجنة دولية لمراقبة تنفيذ الاتفاقية وتقديم تقارير بذلك إلى مجلس عصبة الأمم وبوجود قيود شعرت تركيا بإنقاص في سيادتها فأخذت تطالب بتعديل الاتفاقية وقد ساعدتها الظروف الدولية المواتية آنذاك فاستبدلت تلك الاتفاقية باتفاقية جديدة هي اتفاقية مونرو في 20 تموز 1936.

لقد ألغت الاتفاقية الجديدة أهم قيدين على سيادة تركيا وهما قيد التسليح وقيد اللجنة الدولية للإشراف وأصبح لتركيا الحق في إدارة الملاحة في المضائق تحت مراقبة الأطراف في الاتفاقية والحق في تسليحها وقد أعادت الاتفاقية تنظيم الملاحة على أسس جديدة فضمنت حرية الملاحة التجارية بنفس

[1] الدكتور علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر ، 1971، ص 451.

[2] الدكتور علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 514.

الشروط السابقة كما ضمنت حرية الملاحة الحربية للدول الواقعة على البحر الأسود دون أي قيد وقصرت هذه الملاحة لغيرها من الدول على السفن الحربية الخفيفة دون الغواصات بشرط الأخطار المسبق والمرور خلال النهار فقطأما في وقت الحرب فتطبيق الأحكام السابقة بشرط أن تكون تركيا في حالة حياد أماإذا كانت طرفا في الحرب.

فيكون مرور السفن الحربية خاضعا لموافقتها المسبقة مع العلم بأنه لايزال نظام اتفاقية مونرو نافذ المفعول حتى الوقت الحاضر ونشير إلى انه وفي الوقت الحاضر فان المضائق البحرية تشكل أهم المضائق في ظل قيام الحرب بين روسيا وأوكرانيا.

الفرع الثاني: مضيق جبل طارق:

يوصل مضيق جبل طارق بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي ويقع بين دولة المغرب ودولة اسبانيا ومستعمرة جبل طارق البريطانية فيعتبر المعبر الرئيسي في التبادلات بين دول شمال إفريقيا وأوروبا نحو الأمريكيتين الشمالية و الجنوبية والعكس كذلك. وقد كان منذ قرون عديدة حرا للملاحة الدولية التجارية و الحربية وتأثر هذا الوضع في المادة 7 من التصريح البريطاني الفرنسي المشترك الصادر في 8 نيسان 1904 التي نصت على ضمان حرية الملاحة لجميع السفن ومنع تسليح المضيق. وقد أكدت الاتفاقية المعقودة في 27 تشرين الثاني من سنة 1912 بين كل فرنسا واسبانيا نفس الأحكام السابقة حيث انه لاتزال تلك الاتفاقية مطبقة حتى يومنا هذا.[1]

الفرع الثالث: مضيق هرمز

يعتبر مضيق هرمز احدأهم المضائق البحرية وأكثرها حركة للسفن. تقع في منطقة الخليج العربي فاصلا ما بين مياه الخليج العربي .....ومياه خليج.....وبحر العرب و المحيط الهندي من جهة أخربفهو المنفذ البحري للعراق والكويت والبحرين و السعودية و الإمارات وسلطنة عمان وقطر ولنا أن نلاحظ غنى هذه البلدان بالنفط و الغاز و الطاقة و نستطيع استنتاج أهميته بالنسبة لدول العالم.

[1] فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 356.

يقع مضيق هرمز بين إيران في الشمال و الشمال الشرقي و عمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لاراك و هينجام أما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي و الشمالي لشبه جزيرة موزاندام الواقعة قي أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعمان.

ويعتبر مضيق هرمز من أهم المضائق البحرية وأكثرها حركة و بخاصة في حركة الناقلات النفطية ويشار إلى إن سلطنة عمان هي من تشرف على حركة النقل فيه.[1]

من المعروف ن العديد من الضربات المتعلقة بالقوة البحرية لدراسة إطار الصراع والتداخل الدولي فنظريات القوة البحرية التي بناها " ماهان" لم تؤدي لان تكون انجلترا اكبر قوة بحرية في العالم فنظرية ماهان تؤسس على أن الذي يسيطر على البحار يسيطر على العالم فلذلك يعتمد النظام الدولي على مجموعة من الدول في منطقة الشرق الأوسط على سبيل المثال وهي التي تشكل النظام الإقليمي كإيران و تركيا والسعودية ومصر وهذا يندرج تحت سياسة الأحلاف هذه التي تشكلت وفق نظام معين يخدم أهداف ومصالح النظام الدولي والنظام الإقليمي هو المنتهج في مضيق هرمز حيث انه تطور عدة مرات بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وأيضا بعد نهاية الحرب الباردة سنة 1980.

يتضح مما تقدم أنأهمية موقع مضيق هرمز الجغرافي من كونه همزة وصل تحكم في مدخل الخليج حيث أن موقعه بشكل منطقة فصل بين منطقتين متباينتين لغويا ومذهبيا وهما جزيرة العرب من جهة والإقليمالإيراني من الجهة الأخرى فله أهمية عالمية كبرى.

تتناول الدراسة من الناحية القانونية طبيعة آلية نظام المرور عبر مضيق هرمز من حيث انه يحظى باتفاقيات خاصة و نظام المرور العابر بالنسبة لمضيق هرمز لا تحتاج فيه السفن بما فيها البحرية إلىإذن مسبق لعبوره ومع ازدياد سخونة الملف الإيراني خصوصا بعد فرض مجلس الأمن الدولي أربع حكم من العقوبات السياسية و الاقتصادية على إيران بموجب القرارات 1737-1747-1810-1929 وبالتالي تزداد قضية مضيق هرمز أهمية مع تهديدات التي يطلقها المسئولونالإيرانيون بين الحين و الأخر بإغلاق المضيق في وجه الملاحة البحرية في حالة تعرض المنشات النووية الإيرانية لأية ضربات عسكرية في ظل التهديدات الأمريكية والاسرائلية والغربية لإيران.

[1] محمد حازم برع برع، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، جامعة الشرق الأوسط، سنة 2020، ص 36-37.

إن أي إغلاق لمضيق هرمز وتعطيل نقل النفط من خلاله قد يؤدي إلى زعزعة الأسواق النفطية العالمية مما يدفع إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة تكون تداعياتها خطيرة على الدول المنتجة و المستهلكة على حد سواء و سيتسبب بارتفاع حاد في سعر النفط مما يرتب ضغوطا هائلة على الاقتصاديات العالمية.[1]

إن التهديدات الإيرانية بغلق مضيق هرمز أدىإلى عقد عدت اتفاقيات ثنائية أمريكية مع عدد من دول مجلس التعاون الخليجي بغرض أعادت انتشار القوات الأمريكية في المياه الدولية و الإقليمية البرية لهذه الدول إذا شهد مضيق هرمز عقد عدة اتفاقيات خاصة لجعل حركة المرور به مستمرة حتى لا يتأثر الاقتصاد العالمي من حيث التزود بالنفط و الطاقة إلاأن بروز التهديدات الإيرانية المستمرة إلى وقتنا الحاضر جعلت من المضيق مهددا بالغلق باستمرار ومحاولة الدول العظمى دائما تحول دون حدوث ذلك.

الفرع الرابع: مضيق ماجلان:

يربط مضيق ماجلان المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي ويقع في الطرف الجنوبي للقارة الأمريكية الجنوبية ويمر عبر الأراضي التشيلية ولقد تقرر حياد المضيق وضمنت حرية الملاحة فيه بموجب الاتفاقية المعقودة بين الأرجنتينو التشيلي في23 تموز 1881 ولا تزال هذه الاتفاقية نافذة المفعول إلى يومنا هذا رغم ظروف الحربين العالميتين التيأثرتا على الملاحة في المضيق في بعض الأوقاتالأمر الذي دفع بالأرجنتين و التشيلي والباراغواي و البيرو إلى عقد اتفاقية بينهم في 13 كانون الأول 1941 لتسليح هذا الممر المائي المضائقي وباستثناء تلك الفترة فقد استمر احترام حرية الملاحة في هذا المضيق إلى وقتنا الحاضر.[2]

الفرع الخامس: المضائق الدنمركية:

تتكون المضائق الدنمركية من ثلاثة مضائق هي "البلت الصغير" و "البلت الكبير" و " السوند" وهي عبارة عن ممرات مائية بحرية تخترق الإقليم الدنمركي وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال وكانت لاتزال تعتبر جزءا مكملا لإقليم الدنمرك وهي في غاية الأهمية لملاحة الدول الواقعة على بحر البلطيق .

[1] محمد حازم برع برع، المرجع السابق، ص 58-59.

[2] فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 357.

لقد كانت هذه المضائق محاطة بإقليم المملكة الدنمركية من الجانبية حتى سنة 1658 عندما تنازلت الدنمرك إلى السويد عن إقليم سكاني والذي يمثل الجانب الشرقي لمضيق السويد بموجب معاهدة "روسكيلد" التي عقدت ذلك العام إلاأن سيطرت الدنمرك على المضائق استمرت رغم الصراعات المسلحة العديدة مع الدول المجاورة ونتيجة لهذه السيطرة فقد سادت قاعدة مفادها أن الملاحة الأجنبية داخل هذه الممرات تحتاج إلى موافقة الدنمرك مسبقا مع دفع رسم مرور معين على السفن التجارية وقد استقر هذا الحق بصورة تدريجية واعترفت به الدول الأخرى واستمر خضوع الملاحة لهذه الشروط حتى أوائل القرن 19 عندما برزت الولايات المتحدة الأمريكية كقوة جديدة واحتجت على دفع هذه الرسوم وبعد صراع استمر حتى سنة 1857[1] ألغيت تلك الرسوم بموجب اتفاقية كوبنهاڤن التي عقدت في ذلك العام وقد ضمنت هذه الاتفاقية حرية الملاحة التجارية أما الملاحة العسكرية فلم تشملها أحكام الاتفاقية وإنما بقيت خاضعة للقواعد العامة للقانون الدولي والتي تقضي في حالة حياد الدنمرك بحق السفن الحربية باستعمال الممرات وفي حالة دخول الدنمرك الحرب لا يحق للسفن الحربية الأعداء المرور إلا بموافقتها.

الفرع السادس : مضيق ملقا .

يصل مضيق ملقا بين المحيط الهندي و المحيط الهادي ويشكل نقطة عبور طريقين بحريين يربطان أوروبا و الشرق الأوسط من جهة بشرق آسيا من جهة أخرى و تشاطئه دولتان رئيسيتان هما ماليزيا و اندونيسيا كما تقع سنغافورة على طرفه و يعتبر مضيق ملقا من أهم الممرات البحرية الدولية و كذلك أطولها بحوالي 800 كلم و عرضه بين 25 و 125 ميل بحري بينما يتراوح عمقه بين 25 و 113 متر و ترجع أهمية الجيواقتصادية و الجيواستراتيجية إلى العصور القديمة فقد كان ممرا رئيسيا للتجارة الهندية و الصينية إلى جانب مضيق لومبوك و مضيق سوندا .ثم اهتم به أوروبيون في القرن 16 عشر و توالت عليه السيطرة من قبل الهنود و العرب ثم البرتغال , الهولنديين و البريطانيين و في الأخير استطاعت ماليزيا واندونيسيا أن تسترجع حق السيادة على هذا المضيق كما زادت أهميته التجارية منذ

[1] الدكتور علي صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص452-453.

افتتاح قناة سويس وفي 1950 أصبح الممر الرئيسي لناقلات الطاقة من الخليج العربي والخليج الفارسي إلى اليابان1.

يقع مضيق ملقا في طريق بحري رئيسي فيعتبر ممرا بحريا دوليا حرا أمام ملاحة سفن كل الدول دون تمييز ومع ذلك فقد اصطدم الوضع القانوني للمضيق بمواقف بعض الفواعل وظل غامضا لفترة طويلة بدأت مع استقلال الدول المشاطئة له وهي : اندونيسيا وماليزيا وسنغافورة .فبعد الاستقلال كان موقف اندونيسيا يتمثل في تعزيز مفهوم الدولة المشاطئة بهدف جعل المياه التي تفصل بين جزرها خاضعة لسيادتها وذلك يسمح لها باستغلال الموارد السمكية وخاصة الطاقوية المتواجدة في المنطقة وقد أكدت على هذا الموقف من خلال ثلاث نصوص صدرت في 1957,1960,1962رغم أن هذا المفهوم الموسع لمياهها الإقليمية لا يؤثر على مضيق ملقا الذي تطل عليه ثلاث دول مختلفة , إلا أنه يسمح لجاكارتا بالتحكم في مياهها وانطلاقا من ذلك وبفضل مضيق لومبوك وضيق سوندا تصبح اندونيسيا قادرة على منافسة مضيق ملقا وميناء سنغافورة بتوفير طريق خال من المخاطر القانونية وأين يمكن إدارة المخاطر الأمنية بطريقة متسقة من قبل سلطات دولة واحدة وجاءت مشاريع بناء موانئ سيلاكاب ومحطة نفط في جزيرة لومبوك تؤكد على هذه الرؤيا وتجعل الطريق العابر للمضيق أكثر أمانا وقادر على المنافسة باتجاه الشرق الأقصى أما ماليزيا فقد تجنبت اعترافها بالطابع الدولي بمضيق ملقا مخافة من المخاطر البيئية الكامنة في أنشطة النقل البحري وضعف الهياكل الأساسية للموانئ خاصة أنها كانت تعتمد بشكل كبير على العديد من الأنشطة الاقتصادية في الضفة الغربية لشبه الجزيرة لذلك لجأت إلى توسيع عرض بحرها الإقليمي إلى 12 ميل سنة 19692 . إن تأميم كل من الدولتين ماليزيا و اندونيسيا للمياه المشكلة للمضيق بجعله خاضعا لسيادتها و هذا لا يتماشى مع مصالح سنغافورة التي تعتمد اقتصاديا بشكل كبير على مينائها فرفضت موقف ماليزيا و اندونيسيا وأصبحت تأيد حرية الملاحة في مضيق ملقا و لم تمنع مرور السفن و حتى العسكرية منها و ناقلات النفط و قد تحالفت مع و.م.أ رغبة من سنغافورة أن تصبح محطة نفط كبيرة إضافة إلى اعتمادها على اقتصادها بشكل كبير . لكن النظام القانوني السائد آنذاك و المتمثل باتفاقية جنيف 1958 يمنح لكل من اندونيسيا و ماليزيا سلطة تقديرية تجعلها قادرة على حظر المرور عبر المضيق بحجة عدم البراءة . أدى غموض الوضع القانوني

[1] Peter rimer « les droits de malacca et de singopour etats cotiers etats utilisateurs-etudes international vol 34 , n2 ,juin 2003 p 227,228 .

[2] بوراوي عمار – مرجع سابق – ص 75

لمضيق ملقا إلى ردود أفعال مختلفة من طرف الفواعل الرئيسية في التجارة الدولية و المستخدمة للمضيق و التي رأت أن حالة الغموض تشكل خطر كبير تقاس انعكاساته بخسائر مالية ضخمة لأن مضيق ملقا يسمح باختصار الوقت للالتحاق بالشرق الأقصى أو في الاتجاه الآخر نحو الشرق الأوسط و أوروبا لذلك فهو ممر إلزامي نظرا لغياب في بديل يوفر نفس المزايا .

كما تنامت مخاوف بعض الدول ذات المصالح التجارية الرئيسية في المضيق و خاصة اليابان و دول الخليج الفارسي و ارتبطت هذه المخاوف ارتباطا وثيقا بإمكانية إضعاف قوتها التصديرية أو تهديد استمرار إمدادات الطاقة من الجانب الآخر[1] . و في الأخير سمحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بتسوية وضع المضائق الدولية بما فيها مضيق ملقا باعتبارهما ممرا يستخدم للملاحة الدولية بربطه بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة . مع احتفاظ الدول المشائطة له بمسؤولية إدارة المخاطر الأمنية و توفير مجموعة من الضمانات بشأن المخاطر البيئية حيث تنص المادة 39 من الاتفاقية بأنه :" على السفن خلال ممارستها لحق المرور العابر أن تلتزم باحترام القواعد الدولية للوقاية من المخاطر البيئية " .

و هذا ما سمح لماليزيا كما هو الحال بالنسبة للدول الأخرى المطلة على المضائق الدولية و كذا مضيق ملقا بوضع أنظمة تتعلق بعبور ناقلات النفط أو السفن الحربية أو حتى السفن التي تحمل مواد كيميائية خطيرة إذ يعتبر مضيق ملقا من المضائق التي تختص باتفاقيات خاصة و هو المطبق عليه إلى يومنا هذا .

المطلب الثاني: قواعد الملاحة في المضائق البحرية:

هناك العديد من المحاولات لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية حيث أنها كانت تهدف في كل مرة إلى تحقيق اكبر قدر من الحرية وهذا ما دافع عنه اغلب رجال القانون وقد تم الإشارةإلى هذا الموضوع بصورة غير مباشرة في العديد من الاتفاقيات التي سبقت قيام عصبة الأمم مثل تصريح باريس 1856 واتفاقية جنيف 1864 واتفاقية لاهاي 1899 و 1907 وجاء عهد عصبة الأمم لبحث هذا الموضوع لأول مرة بشكل أوضح فقد ورد في المادة 23 من ميثاق الاتفاقية أن الدول الأعضاء تلتزم

[1] محمد الحاج محمود , مرجع سابق , ص 185

بوضع الأحكام الضرورية لضمان و حماية حرية المواصلات والمرور والمعاملة العادلة في مجال التجارة لجميع الدول الأعضاء في العصبة ويعتبر مبدأ حرية الممرات الدولية من المبادئ العامة للقانون الدولي التي أشارت إليها الفقرة الثالثة من المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية الدائمة[1] إلى أن جاءت اتفاقية جوناف 1958 لتبحث لأول مرة بشكل صريح عن قواعد الملاحة في المضائق الدولية.

الفرع الأول: اتفاقية جوناف لعام 1958 للبحر الإقليميو المنطقة المتاخمة:

نصت المادة السادسة عشر في فقرتها الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة موضوع الملاحة في المضائق الدولية فنصت على انه "لايجوز إيقاف المرور البري للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء أخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية" وبناءا على هذه المادة فهي تلزم الدولة الساحلية بضمان المرور البرئ للسفن الأجنبية مقابل شروط فرضتها عليها في المادة 14 والتي تعطي لتلك الدولة سلطات واسعة في تقدير الطبيعة البريئة للمرور فالدولة المشاطئة للمضيق تستطيع وقف المرور غير البرئ وبما أنها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور فيمكن أن تلعب دورا مهما في منع أو عرقلة الملاحة في المضيق بحجة عدم براءة ذلك المرور كما يمكن تطبيق ذلك على جميع السفن بما فيه السفن الحربية.[2]

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

لقد وضعت الاتفاقية نظاما كاملا للملاحة في المضائق الدولية فقسمت المضائق إلىأنواع كما رأينا في بداية المذكرة وطبقت نظام المرور العابر ونظام المرور البرئ كما رأينا سابقا. ويبدوا من مراجعة المشاريع المقدمة سابقا من قبل بعض الدول أنأصل النص الوارد في الاتفاقية يعود إلى المشروع البريطاني الذي ادخل عددا من التعديلين السفياتي والأمريكي لغرض التخفيف من شدة المعارضة التي واجهها من قبل الدول المشاطئة للمضيق فقد استبدل عبارة "حرية المرور" بعبارة "المرور العابر" ثم قصر تطبيق نظام المرور العابر على المضائق التي تربط جزأين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة واحتفظ بالمرور البرئ القديم الذي لا يجوز وقفه في المضائق الواقعة بين جزيرة والإقليم البرئ

[1] ممود محمد الحاج، المرجع السابق، ص 181.

[2] آمال يوسفي، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الجزائر، 2010، ص 29.

للدولة والتي يتوفر خارج الجزيرة طريق في البحر العالي مماثل لطريق المضيق من حيث المواصفات الملاحية و الهيدروغرافية.[1]

جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في الجزء الثالث منها المتضمن المواد من 34 إلى 39 بنظام عام للمضائق الدولية وهذه الاتفاقية لا تنطبق على كافة المضائق باعتبارها ممرات بحرية بما يعنيه من وضع نظام للمرور العابر وإنما ستبعد طائفة معينة لعدم تطبيق قاعدة المرور العابر فإذا كان اتساع المضيق يسمح بوجود مساحة بحرية تعتبر جزء من البحر العام أو المنطقة الاقتصادية الخالصة فانه ليس هناك مبررا لإخضاعها للنظام القانوني المستحدث الذي أتت به الاتفاقية إذأن المرور العابر مكفول أصلا في تلك المناطق البحرية وفقا للمبدأ التقليدي الذي يقرر حرية الملاحة في أعالي البحار كما استبعدت الاتفاقية من نطاق تطبيقها المضائق التي تحكم بفعل اتفاقيات دولية منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.[2]

ما عدى هذه الاستثناءات فقد حددت الاتفاقية نظامين للملاحة في المضائق الدولية استنادا إلى اختلاف طبيعة المياه التي توصل بينهما تلك المضائق و إلى مقدار حاجة المجتمع الدولي إليها فحاجة المجتمع الدولي إلى الملاحة في المضائق التي تربط جزأين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة تكون عادة أوضح من حاجته إلى الملاحة في المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

[1] الدكمتور فاروق محمد صادق، المورجع السابق، ص 361.

[2] جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 97.

المبحث الثاني: سيادة و حقوق وواجبات الدول في ظل الملاحة البحرية:

ظهرت العديد من الاتجاهات المختلفة بين الدول المطلة على المضائق والدول المستعملة لها فأصرتالأولى على ضرورة جعل نظام المرور في البحر الإقليمي واحدا بغض النظر عن كون وقوعه داخل المضيق أو خارجه بينما ذهبت الدول الثانية إلى اعتبار مياه المضيق الدولية مياها إقليميةو ذلك لحفظ كافة الحقوق المترتبة على هكذا حالة لتلك الدول.

ولا يحفى على احدأهمية المضائق في الملاحة الدولية في ظل الحرية التي تبحث عليها معظم الدول ذات المصالح المختلفة في حين أننا نجد أن الدول المشاطئة مصالحها تفرض فيودا على الملاحة عبر المضيق ومحاولتها بسط سيادتها بهدف حماية أمنها من جهة وحفظ شواطئها من أخطار التلوث البيئي من جهة ثانية.[1]

كما أن لها عدة واجبات وجب تأديتها تجاه كل مستعملي المضيق وذلك في إطار القانون الدولي.

المطلب الأول : اثر السيادة على الملاحة المضائقية:

قدمت محكمة العدل الدولية تعريفا محددا للمضائق وذلك ضمن حكمها في قضية كورفو هذه الأخيرة قدمت العديد من المعايير للملاحة الدولية والتي تجسدت من خلال القول بعدم جواز تقييد الملاحة في المضيق وهو أمر يعد في غاية الأهمية وخاصة لأصحاب المصلحة في العبور عبر هذه المضائق وهي تعد إشارةإلى الحد من سلطة الدول المطلة على المضيق والحد بشكل أوبآخر من سيادة هذه الدول.

كما بينت ضرورة أن يكون المضيق موصلا بين بحرين من البحار العالية وتواتر العمل على استخدامه واستكملت هذه المرحلة باتفاقية جوناف1958 والتي وضعت هي الأخرى معايير حدت من سيادة الدول على المضيق نفسه وأعطت المجال أوسع للدول بالمرور وهو ما أطلق عليه البرئ لجميع السفن التجارية والحربية واشترط فقط أن تربط هذه المضائق بين جزء من أعالي البحار من جهة وجزء أخر من البحر العالي و الإقليمي وهذا النص يقلق الدول الساحلية التي تطل بطبيعة الحال في هذا

[1] زينب محمد جميل الضناوي، احتجاز السفن في مضيق هرمز في منظور القانون الدولي العام، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الملك فيصل، المملكة العربية السعودية، 2021، ص 612.

المضيق.و نتيجة لهاتين الاتفاقيتين قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد اتفاق قانون البحار الجديد حيث تناولت موضوع المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية وحدت ضمنيا من سيادة الدول المشاطئة بإعطائها حق المرور العابر وهو حق شمل معظم المضائق كما تحدثت أيضا عن حق آخر وهو المرور البرئ.

و تجدر الإشارة إلى أن هذا النظام في بدايته لم يلق القبول من جميع أعضاء المجتمع الدولي ولكن في النهاية تم القبول وذلك بدى جليا من خلال التوقيع على الاتفاقية واعتمادها بشكل واسع من قبل العديد من الدول.[1]

ان نظام المرور العابر أو حتى المرور البرئ يضع سيادة بعض الدول في مكانة معينة ومحددة غير موصوفة بصفة مطلقة بالرغم من أن الاتفاقية حاولت وضع العلاقة بين حق المرور وحق السيادة في موضع التوازن والمواساة. إلا انه يفهم مما تقدم بان مفهوم السيادة يبدو اقل تقدما على حق تطبيق النظام فحق المرور العابر يعني حق الملاحة السريعة عبر المضائق وقد أوضحت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982كيف أن من حق السفن العابرة المرور العابر عبر المضيق الدولي دون أي عرقلة من قبل الدول الساحلية مع التأكيد على السفن العابرة ضرورة عدم المساس أو القيام بأي نشاط يهدد سيادة و سلامة واستقلال الدول الساحلية.

لقد اختلفت مواقف الدول خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة في مختلف دوراته حول النظام القانوني الواجب التطبيق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية فمنها من دعت إلى الاستمرار في تطبيق مبدأ المرور البرئ مثل الصين واسبانيا وغيرها والذي يسمح باستعمال اوسع للسيادة من طرف الدول المشائطة على المضائق وذلك بالاشراف على المرور البرئ والتدخل فيه لعدة أسباب كالعلم والوجهة وطبيعة السفينة والحمولة وغيرها وكل هذا التوسع في السيادة على المضائق يخدم بدرجة اكبر الدول المشاطئة أما الدول الكبرى ذات المصالح العديدة فقد دعتإلى تطبيق نظام حرية العبور مما يؤدي

[1] زينب محمد جميل الضناوي، المرجع السابق، ص 614.

الى التقليل من سلطات الدول المشاطئة للمضيق وعلى راس هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا وبعض الدول النامية.[1]

وقد بررت هذه الدول بضرورة تطبيق حرية المرور عبر المضائق بالتطور الذي عرفه العالم في شتى المجالات والاحتياجات الطاقوية المتزايدة والتبادلات الدولية التي تهم كل دول العالم وغيرها مما جعلتها تعتبر أن تقييد الدول المشاطئة للمضائق يتم وفق معيار شخصي على حساب مصلحة معظم الدول أيأن فرض سيادة الدول المشاطئة على المضائق البحرية يصب في خانة المصلحة الخاصة بهذه الدول على حساب المصلحة العامة لمعظم الدول الأخرى بالتالي ولايخدم مصالح الدول الكبرى التي تعتبر أكثر استخداما للمضائق البحرية.

و نادت الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة إلى ضرورة بان يكونحق استخدام المضائق منصوص عليه في اتفاق دولي وان لا يترك تقريره للأعمال الانفرادية للدول.

هناك عدة دول نامية نستطيع القول بأنها ساندت الدول الكبرى في موقفها في حق المرور العابر وضرورة التقليل من سيادة الدول المشاطئة للمضائق بتغليب المصلحة العامة للدول ولكنها في نفس الوقت وعلى خلاف الدول الكبرى تميزت مواقفها بالمرونة ونذكر من بين هذه الدول بلغاريا وبريطانيا وكوريا إضافةإلى بعض الدول العربية مثل الإمارات المتحدة وغيرها وكل ذلك جاء بدوافع إما اقتصادية أو عسكرية أو سياسية أكثر منها قانونية.[2]

الفرع الثاني: الموقف الجزائري:

أما بخصوص موقف الجزائر من مسالة السيادة على المضائق الدولية البحرية فقد انتهجت موقف الدول النامية وهو الموقف الوسط فمن خلال تحليل مشروع النصوص المقترحة من طرف المندوب الجزائري من خلال المؤتمر بخصوص قضية المضائق والملاحة الدولية فيها يتبين انه ليس للمضيق مفهوم وحيد وانه لابد من مراعاة الوضع الإقليمي للدول المشاطئة للبحار الشبه المغلقة والدول المستخدمة

[1] ساسي تينهنان، عاشور أمينة، نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار، تحت إشراف زكروك راضية، جامعة آكلي محند أولحاج، البورة، 2016، ص 17-18.

[2] أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني لمضائق العربية، دار الحداثة، لبنان، سنة 1988، ص 24.

للمضائق على حد سواء كما يظهر من مشاريع النصوص التي قدمتها في23 جويلية 1974 في كركاس تبنيها فكرة المفهوم العام والمحدد للمضائق وكذا تأييد موقف الدول الكبرى التي كانت تنادي بتطبيق حرية الملاحة وذلك باعتبار الجزائر دولة نامية مشاطئة لبحر شبه مغلق خال من الثروات الباطنية بحيث لابد لها من أن تستفيد من نظام خاص للمرور عبر البحار.[1]

وقد أوصى ممثل الجزائر في التصريح الذي تقدم به في 23 جويلية 1974 بوضع نضام خاص يضمن عدم عرقلة العبور إذا تعلق الأمر ببحر شبه مغلق مثل البحر الأبيض المتوسط ثم أضاف في حين أنه إذا افترضنا أن المضيق يربط البحر الإقليمي للدولة الساحلية مع البحر العالي يجب حينها تطبيق حق المرور البري و بهذا تكون الجزائر قد أخذت بالفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية 1958.

و لقد وجدت الجزائر نفسها في موقف محرج و صعب فهي من جهة تريد حماية مصالحها التي تقضي إقرار نظام المرور العابر لتمكينها من الملاحة في مضيق جبل طارق و من جهة ثانية لا تريد المساس بسيادة الدول المشاطئة للمضيق للمضيق و يأتي ذلك من خلال تجنب تعريض مصالح مجموعة كبيرة من الدول العربية و التي تسعى إلى منع إسرائيل من الملاحة في مضيق تيران و بالتالي فإن الجزائر وجدت نفسها مضطرة لاتخاذ موقف وسط بين هذا و ذاك.[2]

نستنتج مما سبق أن أثر السيادة للدول المشاطئة للمضائق البحرية تعتبر سيادة ناقصة و متذبذبة ففي حين أن الدول المشاطئة للمضائق تحاول جاهدة فرض سيادتها بأوسع نطاق و ذلك لمراعاة مصالحها و أمنها و بالتالي إظهار قوتها و كل ذلك بمحاولة عدم الخروج عن نطاق القانون الدولي و من جهة أخرى تحاول الدول الكبرى إعطاء حرية أكبر في المضائق البحرية.

و هذا ينقص من سيادة الدول المشاطئة لها و لكن كل ذلك مراعاة لمصالحها من خلال الزيادة في حرية الملاحة بقدر أكبر و تحقيق المصالح المشتركة لجميع الدول.

[1] بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في خليج العربي، دار التأليف، مصر، 1977، ص 57.

[2] بدرية عبد الله العوضي، المرجع السابق، ص 58.

المطلب الثاني: حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق:

بما أن الدول المشاطئة للمضائق لا تتمتع بالسيادة الكاملة على هذه المضائق في إطار القانون الدولي فانه تأكد بان لها حقوقا وعليها واجبات تخض هذه المضائق يجب أن تلتزم بها وسنوجزها فيما يلي:

الفرع الأول: حقوق الدول المشاطئة للمضائق:

نظمت المادة 42 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 السلطة التنظيمية للدول الساحلية للمضائق وحصرتها في أربعة ميادين:

-الميدان الأول يتعلق بالممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضائق.

-الميدان الثاني يتعلق بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه عن طريق أعمالالأنظمة الدولية.

-الميدان الثالث يتعلق بمنع الصيد في المضائق والوضع الذي تمر فيه سفن الصيد عبر المضائق كإلزامها برزم أدوات الصيد.

-الميدان الرابع يتعلق بالتقييد بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية للمضيق والخاصة بالجمارك والضرائب والهجرة و الصحة.[1]

أماالمادة41 من الاتفاقية فقد تضمنت أحكاما تسمح للدول المضائقية المستخدمة للملاحة الدولية بتنظيم حركة الملاحة وتعيين الممرات البحرية في المضيق على النحو التالي:

-يمكن للدول المضائقية أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق وان تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية محددة عندما يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن ومنع الصدامات فيما بينها.

[1] فاروق محمد صادق الأعرجي، مرجع سابق، ص 365-367.

-يمكن للدول المضائقية أيضا تعديل الممرات البحرية ونظام تقسيم المرور المشار إليها وذلك بعد أن تعلم وتعلق الإعلان الواجب.

-يجوز للدولة المضائقية بموجب المادة42 من نفس الاتفاقية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشان المرور العابر في المضائق في مجالات سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري بالتعاون مع المنظمة البحرية.

الدولية ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ومنع الصيد في المضائق بالنسبة لسفن الصيد و كذا منع تحميل أوإنزالأي شخص أو سلعة أو عملة مخالفة لقوانين وأنظمة الدول المضائقية سواء الجمركية والضريبية ناهيك عن تلك المتعلقة بالهجرة والصحة.

-كما يمكن الدولة المشاطئة للمضيق أن تحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المضائقية ويكون ناجما عن تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية.[1]

الفرع الثاني: واجبات الدولة المشاطئة للمضائق:

لعل أول واهم هذه الواجبات على الإطلاق هو ما جاء في المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والمتمثل في عدم جواز اعاقة المرور العابر من قبل الدولة المضائقية للسفن و الطائرات المارة عبر المضيق ويتعين على الدولة المشاطئة للمضيق وفق هذه المادة أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحةأو التحليق داخل المضيق أو فوقه كما انه من واجبات الدولة المضائقية عدم بناء منشات داخل المضيق يمكن أن ينتج عنه إعاقة المرور العابر في المضيق. ومن واجب الدول المضائقية أن تتعاون مع الدول المستخدمة للمضيق عن طريق الاتفاق على إقامة و صيانة ما يلزم في المضيق في مجال تسيير الملاحة البحرية وضمان السلامة والأمن وتجنيب التلوث في المضيق والسيطرة علية إذا لزم ذلك.

وبالإضافة إلى ما تقدم ووفق الفقرة الأولى من المادة 41 من الاتفاقية فانه من واجب الدولة المشاطئة للمضيق أن تبين بوضوح جميع الممرات والنظم التي تعينها وتقررها في خرائط يعلن عنها دوليا

[1] محمد هواش ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، 2018، ص 60-61.

ومن واجبات الدولة المشاطئة للمضيق إضافة إلى ما سبق ذكره عدم التمييز بموجب قوانينها وأنظمتها بين السفن الأجنبية التي تستعمل المضيق في عبورها من خلال عدم إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به مهما كانت العلاقات بين الدول المضائقية والدول التي تنتمي إليها و السفن و الطائرات المارة عبر هذه المضائق البحرية.[1]

المطلب الثالث : حقوق وواجبات السفن والطائرات المارة عبر المضائق البحرية:

مما هو معروف بان كل حق إلا وله التزام من الطرف الأخر والعكس صحيح كل التزام من احدالأطراف يقابله حق للطرف الأخر إذأن فرض بعض الالتزامات على الدول المشاطئة للمضيق يقابله وجود حقوق لصالح السفن و الطائرات العابرة للمضيق في حين انه بوجود حقوق للدول المشاطئة للمضيق يقابله وجود التزامات تقع على عاتق السفن و الطائرات التي تمر عبر هذا المضيق.

الفرع الأول: التزامات السفن و الطائرات المارة عبر المضائق البحرية:

حددت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 واجبات السفن والطائرات العابرة للمضيق حيث أنها خصت كل السفن و الطائرات بالتزامات تتناسب و طبيعة عمل كل واحدة ونستطيع تلخيصها في التالي:

-أن تسير السفينة آو الطائرة بالسرعة الآتية المعتادة وبما يتناسب والظروف الجوية و التقنية السائدة.

-أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أوأي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو حتى استقلالها السياسي أوبأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدوليالمجسدة في ميثاق الأمم المتحدة وينطبق هذا الالتزام على المجال المدني وحتى العسكري.

-أن تمتنع عن أيةأنشطة غير تلك اللازمة و المتمثلة في العبور المتواصل والسريع إلاإذا كانت هناك ضرورة بسبب قوة قاهرة أو حالة الشدة وقد تم النص على مصطلح الأشكال المعتادة وذلك للتأكيد بخلو العبور من التمارين العسكرية و تجارب السلاح.

[1] زازة لخضر، مرجع سابق، ص 724-725.

-بالنسبة للسفن يجبأن تمثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولةعموما للسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر وهذا الواجب يهدف إلى جعل البيئة البحرية أكثر سلامة وهذا الذي يعتبر مطلبا لأي دولة تستخدم البحار و المضائق بحيث انه كل صدمات تقع في المضائق يكون لها عواقب وخيمة على البيئة البحرية و خاصة بين السفن التي تحمل النفط و السفن التي تحمل موارد خطيرة و سامة أو حتى المواد النووية

-أن تلتزم السفن بالأنظمة والإجراءات التي تفرضها الجماعة الدولية في اتفاقياتها عموما لمنع التلوث أو السيطرة عليه مثل الإجراءات التي نصت عليها اتفاقية حماية المياه في البحار لسنة 1974 ومنها نظمت أجهزة السفينة ومعداتها و الملاحة.[1]

-أما بالنسبة للطائرات فيجب عليها مراعاة القواعد الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية وان تمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع مراعاة سلامة الملاحة.

-أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دولي المراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المختصة لحالات الشدة.[2]

الفرع الثاني: حقوق السفن و الطائرات المارة عبر المضائق البحرية:

لم تذكر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة1982أي نص بخصوص حقوق السفن و الطائرات العابرة للمضائق الدولية حيث انه يمكن استنتاجها بمفهوم المخالفة عن طريق التزامات الدول المطلة على المضيق ويمكننا أن نلخص حقوق السفن و الطائرات بالمرور عبر المضائق البحرية كالتالي:

-حق السفن و الطائراتبالمرور في المضيق حتى ولو كانت الدولة في حالة حرب مادامت هذه السفن والطائرات تعود لدول محايدة.

[1] لعمامري عصام، الأحكام التوثيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، سنة 2014، ص 77-79.

[2] لعمامري عصام، المرجع السابق، ص 81.

-حقهم بالحصول على الخرائط التي تبين الممرات البحرية من الدول المشاطئة للمضيق.

-يحق للسفن و الطائرت أن يكون لهم علم بأي خطر يهدد الملاحة البحرية و التحليق من طرف الدول المشاطئة للمضيق.

-حق السفينة الداخلة في حرب البقاء في حالة الحياد في المضيق ومن حقها اللجوء إلى الدولة المشاطئة للمضيق في حالة الاعتداء عليها.

-يحق للسفن المارة عبر المضيق الاستفادة من جميع التحسينات والإصلاحات التي من واجب الدول المشاطئة القيام بها من اجل تحسين الملاحة في المضيق.

-كما أن من حق الغواصات المارة عبر المضيق أن تمر فوق أو تخت سطح الماء وقد اثأر هذا الحق جدلا قانونيا كبيرا حيث أن المادة 39 من الاتفاقية في فقرتها الأولى تمنع السفن من أي نشاط غير العبور المتواصل والسريع وهو ما يسمح بعبور الغواصات سواء كان ذلك فوق الماء أو تحت الماء[1] إذ أن المادة 39 هنا لم تذكر المرور فوق الماء آو تحته مما جعل بعض خبراء القانون الدولي يعتبرون أن العبور تحت سطح الماء يشكل خرق لسيادة الدولة المشاطئة وإنقاصا من سيادتها كذلك. ولكنأخيرا من حيث المبدأ فانه يسمح للغواصات العبور تحت الماء مع أن الجدال مازال قائما بهذا الشأنإلى يومنا هذا.

المطلب الرابع : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية .

رغم أن المضائق البحرية تعتبر همزة وصل بين مختلف البحار و المحيطات و كذا بين الدول و نظرا لأهمية التي توليها لمختلف الدول من مواصلات و تجارة عالمية و غيرها و كذلك باعتبار سيادة الدول المشاطئة لها تعتبر سيادة متذبذبة أي سيادة غير كاملة على هذه المضائق .إذ ترد قيود على ممارسة الملاحة البحرية و المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من جانبين , الجانب الأول يكون بالنسبة للدول المشاطئة للمضيق أما الجانب الثاني فهي قيود على ممارسة حرية الملاحة بالنسبة للسفن و الغواصات

الفرع الأول : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للدول المشاطئة للمضيق.

سبق و أن أشرنا أنه يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية , إلا أن هذه اللممرات البحرية ينبغي أن تتوافق و نظام تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة

[1] عامر ماجد العجمي، رناعبور، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، دمشق، سوريا، 2018، ص 84.

عموما و هي الأنظمة المتصلة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية و يجب أن تبين الدولة المشاطئة للمضيق و بوضوح جميع الممرات البحرية ونظام تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب [1].

كما تتقيد الدولة المشاطئة عند وضعها للقوانين والأنظمة التي تضعها بعدم التمييز قانونا وفعلا بين السفن الأجنبية وأن لا يترتب على تطبيقها من الناحية العلمية إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو حتى الإخلال به . وأن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة وأن تمتنع عن أي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر كما يجب أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر تكون على علم به وهي من شأنه تهديد الملاحة داخل المضيق كما أنه لا يجوز بأي حال من الأحوال وقف العمل بنظام المرور العابر عبر هذه المضائق [2] . كما

حثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على ضرورة التعاون بين الدول المستخدمة للمضيق مع الدول المشاطئة له بالاتفاق والتفاهم بينهما على إقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تعمل على تسيير الملاحة البحرية وتصب في مجرى سلامة الجميع وكذا إجراء ما وجب من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية وكذا منع التلوث والسيطرة عليه إن وجد [3] .

إن على السفن الامتثال لقوانين و أنظمة الدول المشاطئة و في نفس الوقت هذه الدول لا تملك من التدابير و الوسائل ما يمكنها من حمل السفن على الالتزام بالنظم الموضوعة من طرف الدول المشاطئة للمضايق فهي لا تملك حق منع العبور أو وقفه أو إعاقته لأي سبب من الأسباب و أنه بإمكانها اللجوء إلى الاحتجاج عن طريق الاتجاه الدبلوماسي كما أنه يمكنها اللجوء إلى القضاء عن طريق إقامة دعوى المسؤولية الدولية و معنى ذلك أن الدول المشاطئة للمضائق .

إن أي مخالفات تقوم بها السفن العابرة تؤدي إلى عجز الدول المشاطئة عن ردعها مما يؤدي إلى تعريض أمنها و سلامتها و كذا بيئتها البحرية للخطر ما يعني إفراغ سيادتها الإقليمية و المضائقية من كل مضمون حقيقي و هذا خلافا لكافة القواعد العرفية و الاتفاقية التي حكمت و لازالت تحكم نظام المرور في المضائق و كل القنوات البحرية .

---

[1] أنظر المادة 41 فقرة 3 والمادة 6من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

[2] إبراهيم محمد العناني ,قانون البحار , الجزء الأول ,دار الفكر العربي ,القاهرة ,مصر ,سنة 1985,ص 183-184

[3] أنظر المادة 43 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

من هنا تأتي ممارسة السيادة الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق البحرية في المرتبة الثانية بالمقارنة بحرية الملاحة البحرية وحق المرور العابر ولا يمكن القول بأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد أقامت توازنا بين الحق المقرر لمستخدمي المضائق الدولية و تحكم و سيادة الدول المشاطئة لهذه المضائق مما يجعل الدول المشاطئة ترى بأن حرية المرور العابر يهدد أمنها و سلامتها وسيادتها على هذه المضائق .

إن السماحة للسفن باجتياز المضائق دون تصريح مسبق أو حتى دون إخطار الدول المشاطئة بحرم هذه الدول من اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لحماية أمنها وسلامتها لحرم معرفتها بزمن العبور أو عدد القطع العابرة و خصائصها من حيث التسليح و أجهزة التصنيف و الاستشعار عن بعد و كذا نوعية الوقود المستخدم .

إن السماح للغواصات بالعبور عبر المضائق و هي غائصة تحت الماء ينطوي على تهديد خطير لأمن الملاحة في المضائق و كذلك أمن الدول المشاطئة للمضيق إذ أن مرور الغائص السري يزيد بدرجة كبيرة من احتمالات التصادم البحري و كذا التصعيد بين الدول و خاصة في المضائق المزدحمة بحركة المرور و مثال ذلك مضيق هرمز .[1] .

الفرع الثاني : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للسفن و الغواصات .

كذلك بالنسبة للسفن و كذا الغواصات التي تمر بالمضائق الدولية لابد و أن تتقيد ببعض القيود و نستطيع أن نذكرها فيما يلي :

أولا : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالنسبة للسفن .

ترد عدة قيود على ملاحة السفن في المضائق البحرية التي يمكن استخلاصها من نص المادة 39 في فقرتها الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . حيث تتقيد جميع السفن في أثناء ممارسة حق المرور العابر بأن تمضي و تمر دون إبطاء خلال المرور بالمضيق و أن تمتنع عن أي

[1] سمعان فرج الله , وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار , 1982 , المنظمة العربية الثقافية و العلوم , تونس 1989 , ص 413

تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو أي صورة أخرى تعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي الوارد في ميثاق الأمم المتحدة كما يجب أن تمتنع عن أي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع إلا إذا دعت الضرورة لذلك بسبب قوة قاهرة أو حالة الشدة كما أنه على السفن المارة مرورا عابرا أن تمتثل للإجراءات و الممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر و ترتكز أساسا على منع التلوث من السفن و السيطرة عليه بالإضافة إلى ما سبق قوله فمن ضمن القيود على الملاحة البحرية للمضائق بالنسبة للسفن أنه يجب على السفن أن تمتثل للواقع و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما بخصوص سلامة الملاحة بما في ذلك الأنظمة الدولية التي تهدف إلى تجنيب و منع المصادمات في البحر عامة و المضائق البحرية خاصة و أن تمتثل السفن للواقع و الإجراءات و الممارسات المقبولة عموما لمنع التلوث الذي يمكن أن تخلفه السفن في المضائق و كذا حفظه و السيطرة عليه إن وجد و أن تمتنع السفن عن أية أنشطة يحث أو مسح دون إذن سابق من الدول الساحلية المشاطئة للمضيق حتى لو كانت السفينة من سفن البحث العلمي البحري و مسح الصيد الهيدروغرافي كما تتقيد السفن بطرق المرور التي تحددها الدولة الساحلية المطلة على المضيق [1] .

ثانيا : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للغواصات .

تقع على عائق الغواصات قيود تتمثل أساسا بالتزاماتها بشكل خاص في خلال عبورها في المضائق البحرية بأن يكون عبورها متواصل و سريع و لا يهم نمط العبور هنا في حد ذاته أن تكون الغواصة طافية أو غائصة , غير أن هناك تناقض بين حق الغواصة في العبور و ممارسة الدولة الشاطئية لاختصاصها السيادية لكن هذا التناقض يتم حسمه لصالح ممارسة حق المرور العابر لأن ممارسة هذه السيادة من قبل الدولة الشاطئية مشروطة بعدم إنكار المرور العابر وعدم إعاقته [2] . إذا تم تغليب الصالح العام للدول على الصالح الخاص ببعض الدول الساحلية المشاطئة للمضائق .

[1] أحمد أبو الوفاء , القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول , ط 1 , دار النهضة العربية , القاهرة مصر 1989 , ص 363

[2] سمعان فرج الله , مرجع سابق , ص 409-410

خلاصة الفصل:

نستنتج في نهاية هذا الفصل بان النظام القانوني للمضائق البحرية تطور بصورة سريعة فنظرا لوجود بعض المضائق البحرية التي تقع في مناطق لاغنى لدول العالم عن المرور عبرها فقد ظهرت اتفاقيات خاصة بها نذكر من بينها المضائق التركية ومضيق جبل طارق ومضيق ماجلان وحتى المضائق الدنمركية و غيرها كما أبرمت عدة اتفاقيات دولية لتنظيم قواعد الملاحة في المضائق البحرية مثل اتفاقية جوناف لسنة 1958 للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وبالرغم من تذبذب سيادة الدول المشاطئة للمضائق إلا أنها تحاول جاهدة فرض سيادتها على المضائق المطلة عليها إلاأن المصالح الدولية وخاصة مصالح الدول الكبرى التي تعتمد على التجارة الدولية من سيادة الدول المشاطئة للمضائق متدينة بحجة المصالح الدولية المتزايدة في حين أن هناك حقوق وواجبات للدول المشاطئة للمضائق تجاه السفن و الطائرات التي تمر عبر هذه المضائق كما أن على السفن و الطائرات المارة احترام واجباتها تجاه المضائق الدولية باحترام وتطبيق القانون الدولي وما جاء به بخصوصها.

خاتمة

خاتمة

خاتمة:

المضائق البحرية بمفهومها وأهميتها دوليا و اقليميا إذ أنها تعتبر نقاط مرور هامة لجميع دول العالم نظرا لعدة اعتبارات اقتصادية منها و سياسية وحتى عسكرية وأمنية بدا بالمصالح التي تريد كل دولة قضاءها باستعمال السفن و الطائرات حتى تتواصل مع دول أخرى باعتبار انه في الوقت المعاصر هناك تنافس كبير في مجال التجارة العالمية وزيادة حجم المبادلات الدولية وكثرة الطلب على المواصلات الدولية.

إذ انه استحدث نظاما للمرور عبر هذه المضائق منها المرور البرئ وهو خاص بمرور السفن عبر المضائق يكون للدولة المشاطئة بموجبه صلاحيات تلتزم السفينة المارة بها إما النظام المرور الثاني وهو المرور العابر فهو ذو طبيعة خاصة يضمن للجماعة الدولية المرور بسلام وطمأنينة ويخص السفن والطائرات المارة به حيث يكون مرورها سريعا و متواصلا وهذان النظامان نتجا بالضرورة عن استحداث نظام قانوني يخص المضائق البحرية جعل الصراع يتفاقم بين الدول العظمى التي تسعى إلى إعطاء اكبر قدر ممكن لحرية الملاحة البحرية عبر هذه المضائق والذي يخدم مصالحها بشكل خاص فقد أبرمت عدة اتفاقيات دولية مثل اتفاقية جيناف لسنة 1958 للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وهذه الأخيرة سعت في خلالها الدول إلى إضفاء اكبر قدر ممكن من النظام على هذه المضائق بينما تأثرت سيادة الدول المشاطئة للمضائق فتمثل دورها في المضائق البحرية بتنظيم مسارات السفن و الغواصات فيها بينما أصبح لا يحق لها منع أو عرقلة سير السفن و الطائرات العابرة في هذه المضائق بحجة حرية الملاحة الدولية عبر هذه المضائق. كما منح القانون الدولي حقوقا للدول المشاطئة للمضائق تتمثل أساسا في عدم تعريضها لأي تهديد يمس بسلامتها واستقلالها وعدم تعريض بيئتها للخطر.

خاتمة

تجدر الإشارة إن هناك بعض المضائق التي خضت باتفاقيات خاصة نظرا لمكانتها وأهميتها السياسية والجغرافية مثل مضيق جبل طارق و المضائق التركية و غيرها.

وفي الأخير نستطيع القول بان النتائج التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تعتبر انجازا هاما من حيث ما تميزت به من خصوصيات كبيرة منها ما يخص بحثنا حول المضائق البحرية فحاولت الاتفاقية التوفيق بين منح اكبر قدر ممكن من السيادة للدول المشاطئة للمضائق كما حاولت التوسيع من حرية الملاحة عبر هذه المضائق نظرا لمتطلبات العصر الخالي وكرست مبدأ المساواة بين جميع الدول حتي يتسنى لكل دول العالم وحتى الدول الغير ساحلية العبور عبر هذه المضائق وبالتالي تسهيل التواصل بين دول العالم و تلبية متطلبات العصر.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولا: الكتب

1. الدكتور علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، منشاة المعارف ، الإسكندرية، مصر ، سنة1971.

2. بدرية عبدا لله العوضي ، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي ، دار التأليف، مصر، سنة1977.

3. عبد الوهاب الكيالي ، الموسوعة السياسية ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، لبنان، الجزء السادس ، سنة1979.

4. أمين محمد قائد اليوسفي ،النظام القانوني للمضائق العربية ، دار الحداثة ، لبنان، سنة1988.

5. عمر سعد الله ، المطول في القانون الدولي للحدود ، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة2003.

6. جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني للدولة ، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة2009.

7. جمال محي الدين ، القانون الدولي للبحار ، الدار الخلدونية، الجزائر ، سنة2009.

8. أمال يوسفي ، دروس في القانون الدولي للبحار ، دار بلقيس ، الجزائر ، سنة2010.

9. طالبة الدكتوراه وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي ، جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد27 ، العدد الرابع ، سنة2011.

10. محمود محمد الحاج ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الطبعة الثانية، سنة2011.

11. لعمامري عصاد ، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة1982، الجزائر ، سنة2014.

12. بلوط سماح ، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية ، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة ، الجزائر ، السنة الجامعية 2014-2015.

13. الدكتور فاروق محمد صادق الاعرجي ، مباحث في القانون الدولي للبحار – منشورات زين الحقوقية، بيروت لبنان، الجزء الأول، الطبعة الأولى، سنة2015.

14. ساسي تينهان، عاشور أمينة ننظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار ، تحت إشراف ركروك راضية ،جامعة اكلي محند اولحاج ، البويرة ، سنة2016.

15. الطالب بوراوي عمار ، مذكرة في الأهمية الإستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية ، جامعة محمد الصديق بن يحي ، جيجل، السنة الجامعية 2016-2017.

16. عبد الإله دريف، مكانة المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية و السياسية و الاقتصادية ، برلين ، ألمانيا، الطبعة الأولى، سنة2017.

17. محمد هواش ريم عبود ، القانون الدولي للبحار ،منشورات الجامعة الافتراضية السورية ، سوريا ،سنة2018.

18. الفتلاوي سهيل حسين، حوامدة غالب عواد ، القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الطبعة الرابعة ، سنة2019.

19. أحمد حازم برع برع، الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي ، تحت إشراف ريما لطفي أبو حميدان ، جامعة الشرق الأوسط– سنة2020.

20. زينب محمد جميل الضناوي، احتجاز السفن في مضيق هرمز في منظور القانون الدولي العام ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية ، جامعة الملك فيصل ، المملكة العربية السعودية ، سنة2021.

ثانيا: الرسائل الجامعية

1. زازة لخضر ، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي، دراسة في القانون الدولي للبحار ،أطروحة دكتوراه ، جامعة وهران ، سنة2010.

ثالثا: المجلات

1. الدكتور مفيد محمود شهاب ،المبادئ العامة للقانون ، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، العدد 23 ، سنة1976.

رابعا: المواثيق الدولية

-اتفاقيات قانون البحار لسنة 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (unclos III) الذي عقد من 1973 – 1982 الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي جمايكا دخلت حيز تنفيذي في 16 نوفمبر 1994

- اتفاقيات جنيف 1958 لقانون البحار , الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 1958/04/29

- إبراهيم محمد العناني , قانون البحار ' الجزء الأول , دار الفكر العربي , القاهرة مصر 1985

- سمعان فرج الله , وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 , قانون البحار الجديد و المصالح العربية , المنظمة العربية الثقافية والعلوم تونس 1989

– أحمد أبو الوفاء , القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية و سلوك الدول الطبعة الأولى دار النهضة العربية , القاهرة , مصر 1989

المراجع الأجنبية:

1. Peter rimer « les droits de malacca et de singopour etats cotiers etats - utilisateurs-etudes international vol 34 , n2 ,juin 20

الفهرس

الفهرس:

شكر

إهداء

مقدمة 5

الفصل الأول:

ماهية المضائق البحرية ونظام المرر عبرها

تمهيد 9

المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية..... 10

المطلب الأول: تعريف المضائق البحرية..... 10

الفرع الأول: المعيار الجغرافي 11

الفرع الثاني: المعيار القانوني 12

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية والعسكرية 14

المطلب الثالث: أنواع المضائق البحرية..... 15

الفرع الأول: المضائق التي تحوي شريط من البحر الحالي..... 16

الفرع الثاني: المضائق التي تربط بين بحرين من أعالي البحار 16

الفرع الثالث: المضائق التي تربط بحر إقليمي ببحر عالي 16

الفرع الرابع: المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية خالصة.....16

المبحث الثاني: نظام المرور عبر المضائق البحرية.....18

المطلب الأول: نظام المرور البريء 18

المطلب الثاني: نظام المرور العابر.....19

المطلب الثالث: أوجه الاختلاف بين المرور العابر والمرور البريء.....20

خلاصة الفصل الأول.....23

الفصل الثاني:

النظام القانوني للمضائق في ظل حرية الملاحة البحرية

تمهيد.....25

المبحث الأول: النظام القانوني للمضائق البحرية.....26

المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالمضائق الدولية 26

الفرع الأول: المضائق التركية.....26

الفرع الثاني: مضيق جبل طارق.....28

الفرع الثالث: مضيق هرمز 28

الفرع الرابع: مضيق ماجلان.....30

الفرع الخامس: المضائق الدنمركية.....30

الفرع السادس : مضيق ملقا 31

المطلب الثاني: قواعد الملاحة في المضائق البحرية 33

الفرع الأول: اتفاقية جوناف لعام 1958 للبحر الإقليميو المنطقة المتاخمة..... 34

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982..... 34

المبحث الثاني: سيادة و حقوق وواجبات الدول في ظل الملاحة البحرية 36

المطلب الأول : اثر السيادة على الملاحة المضائقية 36

الفرع الثاني: الموقف الجزائري 38

المطلب الثاني: حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق 40

الفرع الأول: حقوق الدول المشاطئة للمضائق..... 40

الفرع الثاني: واجبات الدولة المشاطئة للمضائق 41

المطلب الثالث : حقوق وواجبات السفن والطائرات المارة عبر المضائق البحرية..... 42

الفرع الأول: التزامات السفن و الطائرات المارة عبر المضائق البحرية 42

الفرع الثاني: حقوق السفن و الطائرات المارة عبر المضائق البحرية..... 43

المطلب الرابع : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية 44

الفرع الأول : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للدول المشاطئة للمضيق..... 44

الفرع الثاني : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للسفن و الغواصات 46

أولا : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالنسبة للسفن 46

ثانيا : القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للغواصات..... 47

خلاصة الفصل 48

خاتمة 50

قائمة المراجع 53

الفهرس 58