

## القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية

أ.م.د. جعفر خزعل جاسم الربيعي

تمهيد

لا شك ان للبحار والمحيطات أهمية قصوى في حياة الافراد والشعوب ليس على صعيد توفير المصادر الغذائية والثروات المعدنية حسب، وانما كأداة رئيسة ميسورة في عمليات النقل والمواصلات بين الأمم. ولذلك فقد سعى المجتمع الدولي منذ مدة طويلة، الى تنظيم استغلال هذا المورد المهم، ووضع القواعد الكفيلة باستخدامه التي تعد في الواقع، البداية الحقيقية لظهور قواعد القانون الدولي، والباحث الاول على قيامة<sup>(١)</sup>.

وقد احتل موضوع تنظيم الملاحة في المضائق الدولية مكانا بارزا على هذا الصعيد، نظراً لما لهذه المضائق من تأثير فاعل في سير العمليات الملاحية عبر البحار، وما تشكل من حلقات وصل رئيسة فيما بينها. وعلى هذا الاساس، جرى تنظيم الوضع القانوني للعديد من المضائق الدولية الهامة كالمضائق التركية والدانماركية ومضيق جبل طارق ومضيق ماجلان، طبقاً لاتفاقيات دولية خاصة بها.

وقد تعاضمت أهمية المضائق الدولية بعد الحرب العالمية الثانية نتيجة للتطور التكنولوجي الهائل في وسائل النقل البحري ووسائل استكشاف واستغلال البحار، وما رافقه من تقدم في الأنشطة العسكرية والتجارية والمدنية المختلفة، وتطور في

<sup>(١)</sup> لطف : د. مفيد شهاب : قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المنظمة العربية للترقية والثقافة والعلوم / معهد البحوث والدراسات العربية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، تونس - ١٩٨٩، ص ٥٠١.

الاستراتيجية البحرية للدول بوجه عام والدول العظمى على وجه الخصوص<sup>(١)</sup>. الأمر الذي انعكس بدوره في مدة وجيزة من الزمن على النظام القانوني الملاحي للمضائق الدولية. وهذا ما يبدو واضحا من خلال القواعد التي ارستها الممارسات العرفية في هذا المجال والاتفاقيات الدولية - وفي مقدمتها اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ - التي اضفت الصفة الدولية على الكثير من المضائق التي لم تكن تخضع لهذه الصفة من قبل، ووسعت من نطاق مفهوم المرور عبر المضائق الدولية من حق المرور البرئ الى حق المرور العابر الذي يعتبر في رأي البعض الاقرب الى نظم المرور الحر في اعالي البحار<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من تعدد ميادين استخدام البحار وتنوعها، الا ان استخدامها كمسار للملاحة التجارية بين الدول يعد الاهم من بينها على الاطلاق، كما ويشكل العمود الفقري للاقتصاد العالمي في عصر يتميز بالتبادل والترابط الوثيق بين اعضاء المجتمع الدولي. ولذلك فقد تعين ازالة المعوقات والعقبات كافة التي من شأنها ان تعرقل حرية المرور عبر المضائق الدولية، مع الاخذ بعين الاعتبار الحفاظ على المصالح السيادية والامنية والبيئية للدول المطلة على هذه المضائق. اي يتعين ايجاد نظام قانوني ملاحي للمضائق الدولية يحقق التوازن العادل بين المصالح الوطنية لهذه الدول من جهة والمصالح العليا او الحيوية للمجتمع الدولي من جهة اخرى .

<sup>(١)</sup> لقد حاولت الدول المضائقية الكبرى منذ عدة طويلة ان تسيطر على الدول المطلة على المضائق الدولية الاستراتيجية، بحيث ادت هذه المحاولات الى نشوب العديد من الحروب والصراعات بين الجانبين. انظر في ذلك :

E.Brueel: International Straits Sweet and Maxweel, London, N.Y.T., nordisk forlag Arnold Busuk, Copenhagen, vol.1: 1947. pp23-24.

<sup>(٢)</sup> انظر : داسمغان فرج الله : وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / معهد البحوث والدراسات العربية قانون البحار الجديد والمصالح العربية، تونس ١٩٨٩، ص ٣٨٩ .

وبغية الإحاطة بهذا الموضوع من جوانبه المختلفة، لا بد لنا أولاً من التعريف بالمضايق الدولية وبيان أنواعها وشروطها، ومن ثم الوقوف على النظام القانوني الملاحي لها قبل إبرام اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، على أن نقوم أخيراً باستعراض الأحكام المهمة التي وضعتها بشأنها هذه الاتفاقية. ولذلك فقد قسمنا هذا البحث على مطلب الثلاثة الآتية:

### المطلب الأول، التعريف بالمضايق الدولية

يتوجب علينا قبل التطرق إلى بيان النظام القانوني الملاحي للمضايق الدولية أن نقوم بتأنيدي بدء بتعريف المضيق الدولي، وتحديد شروط أضفاء الصفة الدولية عليه، ومعرفة أنواعه وأصنافه.

#### ١- تعريف المضيق الدولي

يعرف المضيق لغة بأنه (ما ضاق من الأماكن أو الأمور. ويطلق كذلك على القطعة أضيق من البحر بين أرضين. جمع مضائق) <sup>(١)</sup>. أما من الناحية الجغرافية فهو مجرى مائي طبيعي يفصل بين رقعتين من اليابسة ويوصل بين جزأين بحريين <sup>(٢)</sup>. ومع ذلك فليس كل مضيق بالمعنى المتقدم هو مضيق بالمعنى القانوني الدولي. إذ شرط لأضفاء الصفة الدولية على مضيق ما أن تتوافر فيه شروط أخرى سنتناولها لاحقاً وقد وردت في هذا السياق جملة تعريفات في الفقه والقضاء الدوليين وفي

المصدر: منذ الطلاب، ط ١٥، بيروت - ١٩٧٣، ص ٤٣٢.

المصدر: د. إبراهيم العناني: قانون البحار، ج ١، دار الفكر العربي، القاهرة - ١٩٨٥، ص ١٦١.

المؤتمرات التي انعقدت بهذا الخصوص. إذ اتجه الفقه في تعريف المضيق الدولي لتجاهين هما<sup>(١)</sup>:

١- الاعتماد على المعيار الوظيفي أو الغائي في تعريف المضيق الدولي. وذلك باشتراط ان يكون المضيق ممرا مائيا طبيعيا مستخدما عادة للملاحة، بصرف النظر عن كثافة أو أهمية هذه الملاحة وطبيعة المياه التي يصلها هذا المضيق والتسمية التي تطلق عليه.

٢- الاعتماد على نفس المعيار السابق من حيث وجوب ان يكون ممرا مائيا طبيعيا مستخدما عادة للملاحة، مع اشتراط ان يصل بين بحرين عالميين فقط، اما ان كان المضيق موصلا بين بحر عالمي وبحر داخلي او مياه اقليمية لدولة او لدول ما، فله لا يعد والحالة هذه مضيقا دوليا بالمعنى القانوني الدولي.

اما بالنسبة لمحكمة العدل الدولية، فقد عرفت المضيق الدولي في قرارها الصادر عام ١٩٤٩ بشأن مضيق كورفو بين البانيا وبريطانيا بأنه الممر المائي الموصل بين بحرين عالميين والمستخدم عادة للملاحة الدولية<sup>(٢)</sup>. وبذلك تكون المحكمة قد اعتمدت المعيار الجغرافي المتمثل بضرورة ان يصل المضيق بين جزأين من اعالي البحار دون الالتفات الى حجم وكثافة الملاحة الدولية فيه<sup>(٣)</sup>.

(١) انظر بشأن تعريف المضيق الدولي كلا من :

- D.P. O'Connell : International law, Vol.1, London, Stevens and Sons Ltd., 1965, pp.561-569.
- G.Gidel : le droit international public de la mer, Tom.111 les Editions internationales, paris-1934, p.730.
- M.M Whiteman : Digest of international law, vol.4, 1965,p.417.
- Cavare: le droit International Public Positif, Tome.11,paris A.pedone, 1969,p.830.

(٢) انظر : د. محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار / مناطق الولاية الوطنية، شركة نضمة الاديب البيغدانبة المحدودة، بغداد - ١٩٩٠، ص ١٩٥.

(٣) انظر : شارل روسو : القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، بيروت - ١٩٨٢، ص ٢٦٣ - ٢٦٤.

وفي مجال المؤتمرات الدولية للبحار، عرفت المادة ١٧ من مشروع اتفاقية البحار الذي اعتمده لجنة القانون الدولي عام ١٩٥٦ المضييق الدولي بأنه المضيق المستخدم اعتياداً للملاحة الدولية والموصل بين جزأين من أعالي البحار. في حين عرفت الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨ المضييق الدولي بأنه (الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية). وبذلك تجنبت الاقتصار على الاستخدام الملاحي الاعتيادي من جهة، كما وسعت من تعريف المضييق الدولي ليشمل المضائق التي تصل بين جزء من البحر العالي وجزء من البحر الاقليمي، وهو ما يسمى بشرط العقبة باعتباره وضع ليكون شاملاً للمرور عبر مضائق تيران الى خليج ثغرة<sup>(١)</sup>. اما التعريف الوارد في المادة ٣٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢<sup>(٢)</sup>، فهو انه اعتمد معيارين اساسيين هما المعيار الوظيفي، وذلك باشتراط ان يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية بغض النظر عن درجة وطبيعة هذا الاستخدام، والمعيار القانوني الذي يتمثل في تحديد طبيعة مياه البحرين الموصل بينهما المضييق، إضافة الى تحديد طبيعة مياهه نفسها<sup>(٣)</sup>.

<sup>(١)</sup> الطراد، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ١٩٦-١٩٧.

<sup>(٢)</sup> نص المادة ٣٧ من الاتفاقية على ان (ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة).

<sup>(٣)</sup> الطراد، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٠٠-٢٠١.

ويمكن تعريف المضيق الدولي في ضوء احكام هذه الاتفاقية بأنه : الممر المائي الطبيعي الموصل بين جزأين بحريين والمستخدم للملاحة الدولية، والذي لا يزيد عرضه عن ضعف البحر الاقليمي<sup>(١)</sup>.

ثانياً: الشروط الواجبة في اضافة الصفة الدولية على المضايق

يتبين من التعريف السابق، ان هناك عدة شروط يتعين توافرها في المضيق لاضفاء الصفة الدولية عليه، ومن ثم اخضاعه للنظام القانوني الملاحي المطبق على المضيق الدولية. ويمكن ايجاز هذه الشروط بما يأتي<sup>(٢)</sup>:

- ١- شرط ذو طبيعة جغرافية : ويتمثل بضرورة ان يتكون المضيق من ممر مائي طبيعي يصل بين جزأين بحريين. أي ان لا يكون ممراً مائياً صناعياً (قناة). ومع ذلك، فان اعداد هذا الممر وجعله صالحاً للملاحة لا ينفي عنه صفة المضيق، طالما ان هذا الاعداد لم ينطو على انشاء مبكر له بحيث يعتبر قناة ملاحية<sup>(٣)</sup>.
- ٢- شرط ذو طبيعة وظيفية او غائية : ويتمثل بوجود ان يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية بصرف النظر عن طبيعة هذه الملاحة وحجمها. اذ لا يمكن وصف المضيق الموصل بين جزأين بحريين وغير المستخدم للملاحة الدولية بأنه مضيق دولي، نظراً لاقتصاره على الملاحة الداخلية او الوطنية ضمن حدود السيادة الاقليمية لدولة او لنول معينة بالذات. وفي الواقع، ان توافر هذا الشرط يعد العامل

(١) انظر في هذا : استاذنا، د. عصام العطية : القانون الدولي العام، ط ٥، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي / جامعة بغداد، بغداد - ١٩٩٢، ص ٢٦٠.

(٢) انظر في هذا : د. فخري رشيد مهنا : النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، ط ١، بغداد - ١٩٨٠، ص ٤٧-٥٣ وكذلك : د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق ص ٢٠٠-٢٠١.

(٣) انظر : د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار / دراسة لاهم احكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة - ١٩٨٣، ص ١٣١-١٣٢.

الحاسم في تحديد الوضع القانوني الدولي للمضيق. ذلك الوضع الذي يعتمد اساسا على تحقيق التوازن بين المصالح الوطنية للدول المضائقية من جهة، والمصالح الجماعية للأسرة الدولية في استخدام المضيق من جهة ثانية (١).

٣- شرط ذو طبيعة قانونية : بوجب هذا الشرط بان لا يتجاوز اتساع المضيق عن ضعف عرض البحر الاقليمي البالغ اثني عشر ميلا مفاصة من خطوط الاساس المقررة وفقا لاتفاقية قانون البحار العام ١٩٨٢ (٢). اما اذا زاد هذا الاتساع عن هذه المسافة، فان الشريط البحري الواقع ما وراء الحدود الخارجية للبحر الاقليمي للدول المضائقية لا يعد جزءا من المضيق ولا يطبق عليه نظامه وانما يطبق عليه نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة .

ثالثا: انواع المضايق الدولية (٣): يمكن تقسيم المضايق جغرافيا الى طائفتين :

الاولى وتصل بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة. ومثالها مضيق ماجلان الذي يصل بين المحيطين الهادئ والاطلسي، ومضيق جبل طارق الذي يصل بين البحر الابيض المتوسط والمحيط الاطلسي .

(١) انظر : د. محمد طلعت الغنيمي : الغنيمي في قانون السلام، للقاهرة - ١٩٧٣ - ص ٨٩٠ - ٨٩١ .

(٢) راجع بهذا الخصوص : المادة الثالثة من هذه الاتفاقية .

(٣) لتعرف على اهمية مختلف المضايق الدولية والوصف الجغرافي لكل منها راجع :  
-R.H. Kennedy : Breve etude geographique et hydrographique des detroits qui  
constituent des voies de passage internationaux .

دراسة منشورة في الجزء الاول من وثائق مؤتمر البحار الاول لعام ١٩٥٨ تحت رقم  
A/CONF.13/L.6 and add.1,p.115-et seq.

أما الثلثة: فتعمل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين بحر داخلي أو بحر إقليمي. ومثالها مضيق كرتش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر آزوف (١).

كما يمكن تقسيم المضائق أيضا تبعا للنظام القانوني الذي تخضع له، إلى مضائق خاضعة لقواعد اتفاقية بموجب اتفاقيات دولية قديمة العهد بها بالنظر إلى أهميتها الاستراتيجية، ومثالها المضائق التركية والدانماركية ومضيق جبل طارق ومضيق مولان، وإلى مضائق لا تحكمها قواعد اتفاقية قديمة العهد وإنما تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية العامة وفي مقدمتها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ (٢). وفضلا عن ذلك، فإن المضيق قد يكون واقعا بين إقليمين دولتين أو أكثر أو في حدود إقليم دولة واحدة فقط، الأمر الذي يفضي إلى اختلاف في طبيعة النظام القانوني الملاحي المطبق في كل من هذه الأنواع والذي سنرجئ الكلام عنه في هذا المطلب.

#### المطلب الثاني: النظام القانوني الملاحي للمضايق الدولية قبل اتفاقية ١٩٨٢

هناك عدد كبير من المضائق الدولية ولأسباب تعود إلى ظروف سياسية وتاريخية لكن منها لم تنظم باتفاقيات قديمة العهد وإنما خضعت إلى قواعد دولية عامة استقرت تدريجيا في محيط القانون الدولي العام. ومع ذلك فقد بقيت هذه المضائق تستخدم للملاحة الدولية دون أن يثار بشأنها نزاع أو خلاف دولي إلا نادرا منذ أن انتهى ادعاء

(١) انظر: د. إبراهيم العلي، المرجع السابق، ص ١٦١، وللمزيد انظر: د. جابر إبراهيم التروي: قانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي، مطبعة التعليم العالي، بغداد - ١٩٨٩، ص ٩٥-٩٧.

(٢) انظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص ٦٢.



السيادة على البحار في القرن الثامن عشر واستقر مبدأ حرية استخدامها واستغلالها  
بدلاً من ذلك.

ويستحسن بنا ونحن نحاول أن نعرف على القواعد الأساسية للنظام الملاحي الذي  
كان سارياً على المضائق قبل اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، أن نتناول هذه القواعد  
من مصادرها المختلفة وهي العرف الدولي الذي سارت عليه الدول، وأراء الفقه  
والقضاء الدوليين، والاتفاقيات الدولية العامة، إضافة إلى استعراض بعض الاتفاقيات  
الدولية الخاصة بمضائق معينة.

### أولاً: العرف الدولي

القاعدة العامة التي تحكم الملاحة الدولية في المضائق، هي تمتع جميع السفن بحق  
المرور ليا كان نوع المضيق المستخدم، وليس للدولة أو الدول المضائقية أن تمنع أو  
تعرق هذا المرور، وإنما لها فقط أن تضع التنظيم المناسب له بما يحقق أمنها وسيادتها  
وسلامة الملاحة نفسها<sup>(١)</sup>. وقد جرى العرف الدولي قبل إبرام اتفاقيات جنيف لعام  
١٩٥٨، وتمشيا مع قاعدة الثلاثة أميال التي كانت سائدة في تحديد المياه الإقليمية، على  
اعتبار جميع المضائق التي لا يتجاوز اتساعها عن الستة أميال مياه إقليمية سواء أكانت  
واقعة في إقليم دولة واحدة أم أكثر. أما في المدة التي جرى العرف فيها في تحديد المياه  
الإقليمية على تطبيق قاعدة المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع، فقد اعتبر المضيق  
الإقليمي هو الذي يزيد اتساعه عن الستة أميال ويمكن حمايته بالمدافع الساحلية. غير  
أن هذه القاعدة قد تعطلت فعليا بسبب تفاوت قوة المدافع وتطورها المستمر. وعلى  
الرغم من إمكانية تطبيق جميع القواعد المتعلقة بالسيادة - بما فيها الملاحة والصيد -  
على مياه المضيق الإقليمي، إلا أنه لا يمكن منع السفن الأجنبية من المرور فيه، وإن

<sup>(١)</sup> يروى عدد هذه المضائق على ١٢٠ مضيق : د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص ٦٢.

<sup>(٢)</sup> انظر : د. عبد العزيز محمد مرحان : القانون الدولي العام، القاهرة - ١٩٦٩، ص ٣٥٠. وينفس

لمضى أيضا، انظر : د. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص ٥٠٥.

كان للدولة المضائق الحق في ممارسة اختصاصاتها على هذه السفن عند المرور أو  
 قصر صلاحيات الصيد فيه مثلاً على رعاياها فقط. أما إذا كان المضيق موصلاً بين بحر  
 عل وخليج قلمي مغلق أو واقعاً في أراضي دولة واحدة، فإن العرف الدولي قد جرى  
 والملاءمة هذه على منح حق للدولة المضائقية في أن تمنع مرور السفن الأجنبية فيه (١١).  
 فضلاً عن ذلك، فإن العرف الدولي قد أثر بخضوع المضيق الواقع بأكمله في إقليم دولة  
 واحدة والذي لا يزيد عرض منخله عن ستة أميال، إلى السيادة التامة لتلك الدولة  
 باعتباره مياهاً وطنية، إما إذا كان واقعاً بين إقليمين دولتين أو أكثر، فإن لكل دولة الحق  
 في أن تمارس سيادتها على الجزء المحاذي لها من المضيق باعتباره مياهاً إقليمياً  
 وليس وطنياً. ويتحدد هذا الجزء بالخط الوسط للمجرى الرئيس في حالة عدم وجود  
 اتفاق على خلاف ذلك (١٢).

وفي كل الأحوال، فإن العرف الدولي قد جرى على تقرير حق المرور للسفن  
 الأجنبية في وقت السلم عبر المضيق الذي يصل بين بحرين عاليتين حتى وإن وقع  
 ضمن إقليم دولة واحدة سواء أكانت مياهاً إقليمياً أم داخلية (١٣).

لخص ما تقدم، أن القواعد العرفية الدولية لم تقرر نظاماً قانونياً محدداً للمضيق  
 الدولية إلا إذا كانت ممرات طبيعية ضيقة تربط بين جزأين من أعالي البحار وتستخدم  
 للملاحة الدولية (١٤).

١١ انظر في ذلك : د. عبد الله شاكور الطائي : النظرية العامة للمضائق مع دراسة تطبيقية على  
 مضيق بوزان وبناب المنذوب، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق / جامعة القاهرة، القاهرة -  
 ١٩٧٢، ص ٢٥٢ - ٢٥٤.

١٢ انظر :  
 Loppenheim : international law, vol., 1-peace,  
 H.lauterpacht, 1955, pp.510-516.  
 واقتضد : علي مصطفى أبو هيب : القانون الدولي العام - ط ٩، الإسكندرية ١٩٧١، ص ٨٤٨-٨٤٩.  
 ١٣ انظر : د. جابر البراوني، المرجع السابق، ص ٩٦.  
 ١٤ انظر : د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص ٣٩٣.

بأن الفقهاء الدوليين منذ بداية المناقشات التي جرت بشأن حرية البحار، بالصراع الذي كان ولا يزال قائماً بين الدول بهذا الخصوص، ولا سيما بالنسبة إلى المضائق المائية التي تشكل دائماً عنصر الزوايا في أي نظام قانوني للبحار، نظراً للتعارض القائم بين مصالح الدول الملاحة الكبرى التي ترصد في إلغاء هذه المضائق مفتوحة للملاحة الدولية دون أية شروط أو قيود من جهة وبين مصالح الدول المضائقية التي تود الحفاظ على أمنها والاقتصادية وفنية أن تكون هناك بعض الضمانات والقيود عند مرور السفن الأجنبية في هذه الأماكن الحيوية<sup>(١)</sup>.

وعلى الرغم من اختلاف التعابير التي استعملها الفقهاء الدوليون بهذه المناسبة إلا أنهم قد اتفقوا على حرية الملاحة والمرور عبر المضائق الدولية، أو على حق المرور شرقاً على الفن تقدير، فعلى سبيل المثال، قرر معهد القانون الدولي في المادة ٣/١٠ من مشروع الميثاق عام ١٨٩٤ بأن (المضائق التي تستخدم كمر من بحر حر إلى بحر آخر لا يمكن إغلاقها). أما جمعية القانون الدولي، فقد منعت في عام ١٨٩٥ بحق المضائق الدولية وقت السلم، كما أكدت ذلك أيضاً المناقشة التي جرت بشأن الاتفاقية الثامنة ضمن مؤتمر لاهاي الثاني لعام ١٩٠٧، وضمن المشروع الذي اعتمده لجنة القانون الدولي عام ١٩٥٦، اقرت المادة ٤/١٧ هذا المبدأ بقولها (يجب أن لا يمنع المرور البري للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل عادة للملاحة الدولية بين قسمين من البحر العالمة). أما الفقيه كروشيوس (Grotius) فقد نادى (بحق الدولة التي تمتلك كلا الجانبين بأن تستولي على المضيق، ولكن ان لا تمنع المرور البري). كما نشر الفقهاء بوفاندروف (pufendorf) وفاتيل (vattel) وبراديه فودير (pradier) وفودير (Fodere) وفوشي (Fauchille) آراء مماثلة<sup>(٢)</sup>. في حين ذهب فقهاء

<sup>(١)</sup> انظر: د. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص ٥٠٥.

<sup>(٢)</sup> انظر في هذا

Bruel, op, Cit, pp.48-54.

أخرون إلى أبعد من ذلك حين نادوا بحرية الملاحة عبر المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار حتى وإن كانت تمر في المياه الإقليمية للدول المضائقية. وفي مقدمة هؤلاء الفقهاء شارل روسو وباكستر وسيبير وديلز وكافاريه وكولومبس<sup>(١)</sup>. وخلص القول، أن الفقهاء الدوليين قديمهم وحديثهم، قد استقروا بشكل عام على مبدأ حرية الملاحة عبر المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار، على الرغم من وجود الاتجاه الآخر المؤيد للملاحة المقترنة بشرط البراءة والمتأثر أصلاً بتوسيع حدود البحر الإقليمي، وحرص الدول المضائقية في بسط سيادتها على مياه المضائق، وتطبيق مصالحها الفردية على حساب المصالح الجماعية للمجتمع الدولي بأسره، وفي الواقع، فإن هذا الاتجاه لا يمثل أهمية كبيرة أمام الاتجاه الأول، الذي تعزز بدوره بعد الحرب العالمية الثانية بعد أن وسعت العديد من الدول حدود بحارها الإقليمية لأكثر من ثلاثة أميال، حتى وصل لدى البعض منها إلى ٢٠٠ ميل بحري، الأمر الذي أدى إلى جعل العديد من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية مغطاة بالبحار الإقليمية للدول الساحلية.

<sup>١</sup> انظر في هذا الاتجاه آراء الفقهاء :

- C.J.Colombos : International law of the Sea, 4<sup>th</sup> ed,longmans, 1959,p.170.
- Charles Rousseau : Droit international public, paris, 1953, pp.443-444.
- L.Dellbez : Les principesgeneraux du droit international publick, Troiseme edition, paris librairie Geerale de droit et de Jurisprudence, ,1964,p.234.

## ثالثاً: القضاء الدولي

بعد القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية بشأن قضية مضيق كورفو بين اليونان وبريطانيا، القرار القضائي الدولي الرئيس الذي تعرض بشكل مبثّر الى موضوع الملاحة في المضائق الدولية<sup>(١)</sup>.

تتلخص القضية في ارتطام بعض السفن الحربية البريطانية بالغام بحرية عند عبورها القناة الشمالية لمضيق كورفو المقابل لاليانبا مما تسبب في حدوث اضرار مادية وبشرية، انت في نهاية المطاف الى توتر العلاقات الدبلوماسية بين الدولتين، وتبادل الاتهامات والتمذكرات المتقابلة. وقد اعتبرت الحكومة البريطانية الحكومة الاليانبية مسؤولة عن جميع الاضرار المادية والمعنوية التي لحقت بالسفن البريطانية، على اساس ان قناة كورفو الشمالية هي مضيق دولي لا يجوز للدول المضائق ان تعرقل الملاحة فيه او توقفها، وكان على الحكومة الاليانبية ان تقوم بالاعلان عن المخاطر التي يمكن ان تواجه الملاحة الدولية في هذا الممر المائي. اما اليونان فقد اذتحت بان الممر يشكّل مياهاً اقليمية لاليانبا لا يحق لاية سفينة اجنبية ان تدخل فيه دون اذن مسبق منها<sup>(٢)</sup>. وبعد احالة النزاع الى محكمة العدل الدولية في ٢٢ آذار ١٩٤٧، اصدرت المحكمة قراراً في ٩ نيسان عام ١٨٤٩ جاء فيه:

(١) جدير بالشكر ان محكمة العدل الدولية الدائمة سبق لها ان اقرت مبدأ حرية مرور السفن الحربية في قناة كيل الالمانية التي تربط بين جزئين من اعالي البحار، وعلى الرغم من ان هذه القناة لا تعد مضيقاً دولياً بالمعنى القانوني الدولي، الا انها تشبه بالمضيق الطبيعي، ولذلك يمكن اعتبار قرار المحكمة في قضية السفينة ويمبدلون تأكيداً على مبدأ حرية الملاحة عبر المضائق الدولية. انظر في ذلك:

E.Hambro : The case law of the international court of Justice, sijthoff, leyden, 1966, pp.120-121.

(٢) انظر في ذلك : د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢١٢.

(تري المحكمة بأنه من المسلم به بموجب العرف الدولي، ان للدول في وقت السلم الحق بإرسال سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزأين من البحار العالية دون ان مسبق من الدول المضائق شريطة ان يكون المرور بريئا، وما لم يوجد حكم آخر في اتفاق دولي، لا يحق للدول المضائق ان تمنع مثل هذا المرور عبر المضائق وقت السلم)<sup>(١)</sup>.

ويعد هذا القرار في الواقع، كاشفا ومقررا لما جرى عليه العرف الدولي وما تضمنته الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمضائق الموصلة بين جزأين من اعالي البحار والمستخدمه للملاحة الدولية. ان يعترف بمبدأ حرية الملاحة للسفن التجارية والحربية في المضائق الدولية، شريطة ان تكون هذه الملاحة بقصد العبور المتواصل الخالي من أي تهديد أو خطورة لامن وسلامة الدول المضائقية أو الاخلال بسيادتها الاقليمية أو المساس بكرامتها، على ان تحفظ هذه الدول بحق تنظيم اجراءات الملاحة عبر هذه المضائق. ولم يحز القرار للسفن الاجنبية القيام بالاعمال التي قامت بها في مضيق كورفو. كما أكد في الوقت نفسه، على ضرورة اعلان الدول المضائقية عن الاخطار التي يمكن ان تهدد الملاحة في بحرها الاقليمي، واقرار مسؤوليتها عن الاخلال بهذا الالتزام<sup>(٢)</sup>.

ومن جهة اخرى، فان المحكمة قد تساءلت في قرارها هذا، عما اذا كان يتحتم استخلاص معيار المضيق الدولي من حجم السفن المارة فيه او من أهميته للملاحة الدولية<sup>(٣)</sup>. اي الاكتفاء بالمعيار الجغرافي الذي يشترط في المضيق ان يصل بين جزأين من اعالي البحار. ويبدو ان المحكمة لم تتردد بالاخذ بهذا المعيار اضافة الى

<sup>(١)</sup> انظر : د. عبد الله شاذلي الطائي، المرجع السابق، ص ٢٦٠.

<sup>(٢)</sup> انظر في ذلك :

L.C.Green : International Law Through the Cases , 3<sup>rd</sup>, Stevens and Sons Ltd London-1957, pp.254-265.

<sup>(٣)</sup> انظر بهذا السياق :

Ch.de Visschier : probleme's des confines en droit international paris - 1960 p.142.

معبّر الملاحة الدولية حتى وإن كان المضيق المستخدم مجرد طريق اختياري لا يستوجب عبوره للربط بين بحرين عالميين<sup>(١)</sup>.

#### رابعاً: الاتفاقيات الدولية

نظمت مجموعة من الاتفاقيات الدولية قديمة العهد ومنذ وقت مبكر، مسألة الملاحة في عدد من المضائق الدولية الحيوية في العالم كالمضائق التركية والدانماركية ومضيق جبل طارق ومضيق ماجلان. كما تناولت بعض الاتفاقيات الدولية العامة هذا الموضوع بصورة مباشرة وغير مباشرة. وقد عكست هذه الاتفاقيات في الواقع، الممارسة الفعلية السائدة بين الدول بهذا الخصوص، والتي تتركز على مبدأ حرية المرور في المضائق ذات الطابع الدولي<sup>(٢)</sup>. وفيما يأتي عرض سريع لأهم هذه الاتفاقيات :

أ: الاتفاقيات الدولية الخاصة : لا تخضع المضائق المنظمة باتفاقيات دولية قديمة العهد، لأحكام القواعد العامة في القانون الدولي العام. وهذا ما تعزز في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢<sup>(٣)</sup>. ومن بين أهم المضائق التي تذكر بهذا الصدد :

١. المضائق التركية<sup>(٤)</sup>: تتكون هذه المضائق من مضيق البسفور والدرينيل اللذين يربطان البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط عبر بحر مرمرة، وبالنظر إلى أهمية هذين المضيقين، فإن النظام القانوني الملاحي لهما قد قرّر بالعديد من

<sup>(١)</sup> انظر : د.عزيز محمد سرحان، المرجع السابق، ص ٣٥٠ .

<sup>(٢)</sup> انظر : د.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص ٨١ .

وللمزيد، انظر : د.عبد الله شاكّر الطائي، المرجع السابق، ص ٦٤-٦٥ .

<sup>(٣)</sup> نصت هذه الاتفاقية على أن لا تمس أحكام الجزء الثالث منها (النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها - كلياً أو جزئياً - اتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق). راجع الفقرة ج من المادة ٣٥ .

<sup>(٤)</sup> انظر في ذلك كلا من :

- Whiteman, op. Cit, pp.423-447.

- Colombos, op.cit, pp.187-191.

الصعوبات والتطورات قبل أن يستقر في وضعه الحالي ابتداء من معاهدة لوكس  
كينارجي) مروراً باتفاقية لندن لعام ١٨٤١ ومعاهدة باريس لعام ١٨٥٦ ومعاهدة  
لندن لعام ١٨٧١ واتفاقية الصلح في لوزان عام ١٩٢٣، وانتهاء باتفاق مونترو  
لعام ١٩٣٦ الذي أقر النقاط الأساسية الآتية<sup>(١)</sup>:

حرية مرور السفن التجارية والسفن الحربية الخفيفة في زمن السلم.  
قصر مرور السفن الحربية الكبيرة والغواصات على دول البحر الأسود شريطة  
أن تحظر السلطات التركية بذلك قبل ثمانية أيام، وأن لا تزيد حمولتها على ١٥ ألف  
طن. أما بالنسبة للغواصات فيشترط الإخطار المسبق. وأن يكون مرورها نهائياً  
وبصورة منفردة، وأن تكون عائمة فوق سطح الماء .  
استعادة تركيا لحقها في تسليح وتحصين المضائق، والغاء القيود السابقة التي  
تضمنتها معاهدة لوزان .

الغاء اللجنة الدولية للمضائق التي تشكلت بموجب معاهدة لوزان، وتسلم  
اختصاصاتها للحكومة التركية .

٢- المضائق الدانماركية : تتكون هذه المضائق من ثلاثة مضائق هي البلت الصغير  
والبلت الكبير والسوند. وهي ممرات بحرية هامة تربط بين بحر البلطيق وبحر  
الشمال وتعد جزءاً مكملاً للإقليم الدانماركي<sup>(٢)</sup>. وقد بقيت هذه المضائق خاضعة  
للدانمارك رغم الصراعات المسلحة العديدة التي خاضتها مع الدول المجاورة،  
وحتى بعد أن تنازلت للسويد عن الجانب الشرقي لمضيق السوند بموجب معاهدة  
روسكيلد عام ١٦٥٨. كما بقيت السلطات الدانماركية تستوفي رسوماً مزبوجة من

(١) انظر : د. علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص ٤٥٢-٤٥٣ .

(٢) انظر في ذلك:

E. Bruel : les detroits danios au point de vue du droit international, R.C.A.D.I,  
1936/1, p.602.



لسفن العارة حتى توقيع معاهدة كوبنهاغن عام ١٨٥٧ التي كفلت حق الملاحة  
للسفن التجارية والحربية عبر هذه المضائق، مع احتفاظ الدانمارك بحق إغلاقها  
أيام الحرب<sup>(١)</sup>.

٣- مضيق جبل طارق : يربط هذا المضيق المهم بين البحر الابيض المتوسط  
والمحيط الاطلسي. وقد ظل مفتوحا للملاحة الدولية - التجارية منها والبحرية -  
لعدة قرون. وتعزز هذا الوضع بشكل واضح بالمادة السابعة من التصريح  
البريطاني الفرنسي المشترك لعام ١٩٠٤. كما تجدد الاعتراف به بموجب الاتفاقية  
المعقودة عام ١٩١٢ بين فرنسا واسبانيا التي لا تزال مطبقة الى هذا اليوم<sup>(٢)</sup>.

٤- مضيق ماجلان : يربط هذا المضيق بين المحيطين الهادئ والاطلسي، ويقع في  
جنوب قارة أمريكا اللاتينية ضمن الاقليمين الشيلي والارجنتيني. وقد نصت المادة  
الخامسة من اتفاقية بوينس آيرس التي وقعت بين الدولتين عام ١٨٨١ على  
وجوب فتحه للملاحة الدولية لجميع السفن. كما حظرت الاتفاقية تسليح المضيق او  
تحصينه وفرضت عليه حالة الحياد الدائم. ولا تزال احكام هذه الاتفاقية سارية  
المفعول لحد الان، كما لا تزال الملاحة الدولية مفتوحة في هذه المضيق على  
الرغم من بعض الاتار التي اصابتها في بعض الاوقات من جراء الحزبين  
العالميتين الاولى والثانية، والتي دفعت دول شيلي والارجنتين وبارغواي وبيرو  
الى توقيع اتفاق في عام ١٩٤١ لتحسين المضيق ضد هذه الاخطار  
والاخطار المماثلة<sup>(٣)</sup>.

<sup>(١)</sup> نظر : شارل روسو، المرجع السابق، ص ٢٦٤-٢٦٥ .

<sup>(٢)</sup> نظر في ذلك :

- Colombos op.cit,p.191.

- Cavare, op.Cil, p.835.

<sup>(٣)</sup> نظر : Rousseau, op.cit,pp.446-447

مما تقدم يتبين بان الاتفاقيات الدولية الخاصة قد اجمعت بوجه عام على مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية وعدم منعها او عرقلتها الا وفق شروط محددة ونطاق ضيق .

ب: الاتفاقيات الدولية العامة :

تألفت بعض الاتفاقيات الدولية العامة التي سبقت اتفاقيات جنيف للبحار عام ١٩٥٨، مسألة الملاحة في المضائق الدولية بصورة غير مباشرة، وذلك في معرض تنظيمها لموضوع المواصلات الدولية او المواصلات البحرية. ومن هذه الاتفاقيات تصريح باريس لعام ١٨٥٦ الذي نص على مجموعة من القواعد الخاصة بالحرية البحرية وكيفية معاملة السفن المحايدة والسفن المعادية، اضافة الى اتفاقية جنيف لعام ١٨٦٤ وتصريح بطرسبورغ لعام ١٨٦٨ واتفاقيات لاهاي لعامي ١٨٩٩ و ١٩٠٧ وتصريح لندن لعام ١٩٠٩ التي نصت جميعها على قواعد واحكام مماثلة<sup>(١)</sup>. اما عهد عصبة الامم، فقد نص في المادة ٢٣ على تعهد الدول الاعضاء بوضع الاحكام اللازمة لحماية مبدأ حرية المواصلات، وضمنان تحقيق المعاملة العادلة في ميدان التجارة لجميع هذه الدول. ويعد مبدأ حرية الممرات الدولية، من المبادئ العامة للقانون التي تشارت اليها الفقرة الثالثة من المادة ٣٨ من النظام الاساس لمحكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة العدل الدولية التي حلت محلها، لا سيما بعد ان نصت عليه بعض الاتفاقيات الدولية المهمة التي عقدت بعد الحرب العالمية الاولى بخصوص الممرات البحرية، ومنها اتفاقية برشلونة عام ١٩٢١ المتعلقة بنظام الممرات الملاحية ذات الاهمية الدولية<sup>(٢)</sup>.

(١) انظر:

op.Cit,pp.20-21

(٢) انظر:

166

وقد أولت منظمة الأمم المتحدة ممثلة بلجنة القانون الدولي التي أنشأتها في عام ١٩٤٧ موضوع اتفاقية البحار أهمية كبيرة و متميزة، حيث وضعت هذه اللجنة في عام ١٩٥٦ الذي انعقد في جنيف عام ١٩٥٨، والذي تمخض عن اربع اتفاقيات دولية عامة، كتبت من بينها اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة التي جاءت بحكم خاص بالمضايق هو نص الفقرة الرابعة من المادة السادسة عشرة الذي جاء فيه :

(لا يجوز إيقاف المزور البرئ للسفن الاجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العام وجزء آخر من البحر العام او البحر الاقليمي لدولة اخرى) . وهكذا لم يعد المضيق الدولي كما اشرنا مسبقا هو الذي يصل بين بحرين عاليتين فحسب، وانما الذي يصل بين بحر عال و آخر اقليمي ايضا. وبموجب هذه الفقرة، تكون الدول المضائق ملتزمة بضمان المرور البرئ للسفن الاجنبية مهما كان نوعها، على ان يكون لها الحق في المقابل بايقاف هذا المرور حماية لامنها وسيادتها متى ما كان هذا الايقاف مؤقتا و عاما لجميع السفن على قدم المساواة، ومتى ما تم الاعلان عنه ونشره قبل التنفيذ<sup>(١)</sup>. وهذا متوافق في الواقع مع المفهوم المخالف للفقرة المذكورة الذي يعطي الدولة المضائقية سلطات واسعة في تقدير درجة البراءة في المرور<sup>(٢)</sup>.

ولاشك ان اقرار مبدأ المرور البرئ للسفن الاجنبية في مياه المضائق الدولية حتى وان دخلت هذه المياه في حدود البحر الاقليمي للدول المضائقية، يدل على الاهتمام المتعاظم للممرات المائية المستخدمة في أنشطة الملاحة الدولية المختلفة، كما يعد منسجما مع الاتجاهات الحديثة لحقوق الدول الساحلية على بحارها الاقليمية. حيث وسعت غالبية هذه الدول حدود مياهها الاقليمية لمسافة ١٢ ميلا بحريا او اكثر. الامر

<sup>(١)</sup> انظر بقية احكام المادة ١٦ من هذه الاتفاقية .

<sup>(٢)</sup> انظر : د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٢١ .

الذي يجعل نحو ١٠٠ مضيق دولي، جزءاً من المياه الإقليمية أو المياه الداخلية للدول المطلة عليها<sup>(١)</sup>.

المطلب الثالث، النظام القانوني الملاحي للمضايق الدولية طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لم يول المؤتمر الثالث للبحار موضوعاً من بين عشرات المواضيع التي بحثها خلال دوراته المتعددة اهتمامه ورعايته كما أولاها لموضوع المضايق الدولية، حتى أن العلاقات التي ظهرت بين الدول المشاركة بشأن تحديد النظام القانوني الملاحي للمضايق الدولية كانت أن تخرج هذا المؤتمر من دون أن يتوصل إلى اتفاقية علمية لقانون البحار<sup>(٢)</sup>.

وقد ميزت الاتفاقية الجديدة لأول مرة في تاريخ قانون البحار، بين طبيعة حق المرور في المياه الإقليمية وطبيعة حق المرور في المضايق الدولية مع وجود الترابط الوثيق بينهما، وذلك من خلال اعتماد جزء مستقل من موادها لكل منهما على الرغم من أن هذا التمييز هو تمييز نسبي لا يعمل به إلا في نطاق المضايق التي يسري عليها نظام المرور العابر الذي سنين أحكامه فيما بعد<sup>(٣)</sup>.

ويجدر بنا قبل الكلام عن أحكام هذه الاتفاقية، أن نقوم باستعراض موجز للاتجاهات والنتائج الرئيسية التي سادت مناقشات المؤتمر قبل الانتهاء من إعداد الصيغة النهائية للاتفاقية.

(١) انظر في ذلك : د. بدرية عبد الله العوضي : الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع ترميز تطبيقية على الخليج العربي، ط ١، الكويت - ١٩٨٨، ص ٨٥-٨٦.

(٢) انظر : د. خليل اسماعيل الحديثي : نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز في ضوء لائحة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / معهد لبحر والدراسات العربية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، تونس - ١٩٨٩، ص ٢٤٩.

(٣) انظر : د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص ٣٩٤.

ويمكن تحديد الاتجاهات التي سادت أثناء المناقشات المستفيضة التي دارت خلال دورات انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار بثلاثة محاور رئيسة هي:

**المحور الأول:** الذي ترعته الولايات المتحدة الأمريكية بتأييد من إسرائيل والمانيا الغربية السابقة وفرنسا واليابان ودول أخرى، ويذهب إلى الأخذ بنظام المرور الحر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بصرف النظر عن الطبيعة القانونية لمياهها، وسواء ربطت بين بحرين عاليتين أو بحر عال ببحر اقليمي، باعتبار ان البحار هي تراث إنساني مشترك ينبغي ان تكون مفتوحة لجميع الدول للاستفادة منها، بعيدا عن تحكم الدول الساحلية، خاصة وان إقرار مسافة الـ ١٢ ميلاً بحرياً في تحديد عرض البحر الاقليمي من شأنها ان تجعل العديد من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية عرضة لتطبيق نظام المرور البرئ المعمول به في البحار الاقليمية<sup>(١)</sup>.

**المحور الثاني:** الذي ترعته الدول المضائقية كافة، ويدعو إلى إقرار نظام المرور البرئ في المضائق الواقعة ضمن البحار الاقليمية لهذه الدول انطلاقاً من مقتضيات السيادة الوطنية والسلامة الاقليمية ومتطلبات الحفاظ على الامن القومي لها. وبهذا فقد مثل الاتجاه المقابل للمحور السابق. وتقوم حجة هذه الدول على اساس عدم وجود مبررات منطقية للتمييز بين نظام الملاحة في مياه البحر الاقليمي ونظام الملاحة في المضيق الداخلي ضمن البحر الاقليمي، كما لا يوجد مسوغ مقبول يدعوها لتعريض سيادتها واسمها وترواتها وبيئتها للاخطار في سبيل تحقيق مصالح دول قليلة، وهي في الواقع مصالح الدول العظمى<sup>(٢)</sup>.

**المحور الثالث:** الذي مثلته كل من بريطانيا والاتحاد السوفيتي السابق والدول الاشتراكية عدا الصين، وهو لا يختلف عن اتجاه التيار الاول من حيث ضرورة تطبيق مبدأ المرور الحر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، الا ان هذا الاتجاه يقصر

(١) انظر: د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٢٤-٢٢٦.

(٢) للمزيد، انظر: د. خليل اسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

تطبيق هذا المبدأ على المضائق التي تربط بين بحرين عالميين، نظرا لعلجة الدول في  
ابقاء هذه الطرق مفتوحة لسفنها وطائراتها. اما المضائق التي تربط بين بحر  
ويح البحر اقليمي فلا تتمتع بنفس الاهمية السابقة ومن ثم فان تطبيق نظام المرور المبرر  
الذي لا يجوز وقفه فيها يعد كافيا في هذا المجال. وفي الواقع، فان هذا المحور قد تم  
اتجاهها توفيقيا بين المحورين السابقين (١).

وقد تركزت المناقشات طوال الدورات الاخيرة للمؤتمر على التوفيق بين هذه التيارات  
الثلاثة، وانتهى الامر الى اعتماد الاتجاه الاخير في الاتفاقية التي وقعت في مولدبيرو  
عام ١٩٨٢، والتي افردت الجزء الثالث منها (المواد ٣٤ - ٤٥) للاحكام المتعلقة  
بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية (٢).

ويبدو من خلال استقراء المادة ٣٧ التي تنص على (ينطبق هذا الفرع على المضائق  
المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة  
وجزاء آخر من اعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة)، ان هناك معيارين اساسيين  
اعتمدهما الاتفاقية في تحديد الطبيعة القانونية للمضائق التي تسري عليها (٣). ولها  
المعيار الوظيفي او الغائي الذي يشترط في المضيق ان يكون مستخدما للملاحة الدولية،  
على الرغم من ان المادة لم تحدد المقدار او الدرجة المطلوبة لهذا الاستخدام لكي تعد  
المضيق كذلك، كما انها لم تشير الى الصفة (الاعتيادية) للملاحة باعتبارها معياراً  
به الكثير من الفقهاء الدوليين كما اخذت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق  
كورفو، الامر الذي يفسر بانها قد قصدت شمول جميع انواع المضائق المستخدمة  
للملاحة الدولية مهما كانت درجة هذا الاستخدام. وثانيهما المعيار القانوني القائم على

(١) للمزيد، انظر : د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٢٦-٢٢٨ .

(٢) دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في ١٦/١١/١٩٩٤ بعد ان صادقت عليها ستون دولة، وهو الحد  
المطلوب لاكتساب النصاب القانوني لسريان احكامها .

(٣) انظر في ذلك : د. خليل اسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص ٢٥٥ .

تحدد طبيعة مياه الجزأين اللذين يربط بينهما المضيق، إضافة إلى تحديد طبيعة مياه المضيق نفسها. فيالنسبة للأمر الأول، ميزت المادة بين المضائق التي تصل بين جزأين من بحرين عالميين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين والمضائق التي تصل أحد هذين الجزأين ببحر إقليمي. وقبما يتعلق بالأمر الثاني، فإن المادة اشترطت ضمناً بأن تكون مياه المضيق جزءاً من البحار الإقليمية للدول المضائق باستثناء المضائق التي يوجد فيها شريط من البحر العالي غير ملائم بقدر مماثل من حيث المواصفات للملاحة والهندسة جرافية للبحر الإقليمي للمضيق<sup>(١)</sup>.

وبناء على ذلك، فقد استبعدت الاتفاقية من أحكامها المضائق الآتية :

المضائق التي لا تربط بين بحرين، والواقعة ضمن أراضي دولة واحدة، والتي تعد مياهها مياهها داخلية، ومثالها المضائق المفضية إلى بحر مغلق<sup>(٢)</sup>.

المضائق التي يزيد عرضها على ضعف مسافة البحر الإقليمي. إذ تعد هذه الزيادة جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخالصة يخضع لأحكام البحر العالي<sup>(٣)</sup>.

المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقيات دولية فلكية وناخذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق<sup>(٤)</sup>.

ومن جانب آخر، فقد ميزت الاتفاقية بين ثلاثة أنواع من المضائق ونظامين للملاحة فيها وهي:

ولاً: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من بحر عالٍ أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من بحر عالٍ أو منطقة اقتصادية خالصة، وتخضع لنظام المرور العابر<sup>(٥)</sup>.

(١) ف ١ من المادة ٣٨ .

(٢) ف ١ من المادة ٣٥ .

(٣) المادة ٣٦ .

(٤) ف ١ من المادة ٣٥ .

(٥) المادة ٣٧ .

ثانياً: المضائق المشككة بجزيرة للدول المضائقية وبيد هذه الدولة، مع وجود طريق من اعالي البحار او في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة ملائم بحر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتخضع لنظام المرور الذي لا يجوز وقفه (١).

ثالثاً: المضائق الموجودة بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية. وتخضع هي الاخرى لنظام المرور البري الذي لايجوز وقفه (٢).

ولاهمية احكام نظامي المرور العابر والمرور البري في سير عمليات الملاحة عبر المضائق الدولية، نورد فيما يأتي بياناً مفصلاً لكل منهما :

نظام المرور العابر :

لم يكن نظام المرور العابر من الانظمة الملاحية المعروفة على صعيد الفقه الدولي او الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار، وانما استحدث هذا النظام في المؤتمر الثالث لقانون البحار كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة للدول التي برزت خلال دورات المؤتمر. وتعرف الفقرة الثانية من المادة ٣٨ من الاتفاقية المرور العابر بـ ممارسة حريتي الملاحة والتحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق الموصل بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء اخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، على ان لا يؤدي هذا العبور المتواصل السريع الى منع الدخول الى الدول المضائقية او مغادرتها او العودة اليها، مع الاخذ بنظر الاعتبار مراعاة شروط الدخول الى تلك الدولة. وبهذا التعريف، يقرب مفهوم المرور العابر من المفهوم العام للمرور الحر الا انه لا يصل الى مستوى الحرية لعلى

(١) ف ١ من المادة ٣٨ .

(٢) الفقرة ١/ب من المادة ٤٥ .



الذي يصله. إذ تعد مواصلة المرور وسرعته وعدم التوقف إلا في الحالات القاهرة  
قيوداً عليه إلى جانب القيود الأخرى التي سنتطرق إليها (١).

المرور العابر هو حق وليس رخصة أو منحة من الدول العنقائية. لذا لا تتوقف  
ممارسته على إرادة هذه الدول، بل على العكس فإنه يتوجب عليها الامتناع عن عرقته  
أو إعاقته، والإعلان عن كل ما يمكن أن يؤدي إلى تهديده (٢). كما يتعين عليها عند  
ممارستها لسيادتها وولايتها على مياه المضيق وحيزه الجوي وقاعه وباطن أرضه، أن  
تلتزم بمراعاة الأحكام الواردة في الاتفاقية، علماً أن أحكام المرور العابر لا تنس من  
نواح أخرى هذه السيادة والولاية، ولا النظام القانوني لمياه المضيق (٣).

ويطبق نظام المرور العابر كما بينا على المضائق الموصلة بين جزء من أعالي  
البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية  
أخرى (٤). كما يطبق وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٣٨، على جميع السفن والطائرات  
التي تعبر المضيق سواء كانت تجارية أم مدنية أو حربية. أما بالنسبة إلى مرور  
القوارب عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فإن المواد الخاصة بأحكام  
المرور العابر الواردة في الجزء الثالث لم تنص على ضرورة مرورها وهي طاقية كما  
هو الحال في نظام المرور البري، الأمر الذي قد يفسر بعدم اشتراط غطسها تحت  
الماء أثناء هذا العبور (٥).

(١) انظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٢) المادة ٤٤.

(٣) المادة ٣٤.

(٤) المادة ٣٧.

(٥) انظر: د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٣٩-٢٤٠.

وكنك: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص ٤١٠.

وبغية التعرف على الاحكام التي جاء بها نظام المرور العابر طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ .  
لا بد لنا من تحديد واجبات السفن والطائرات اثناء هذا المرور من ناحية، ومن ثم بيان  
حقوق الدول المضائقية وواجباتها من ناحية اخرى .

أولاً: واجبات السفن والطائرات اثناء المرور العابر

فرضت المادة ٣٩ من الاتفاقية واجبات محددة على السفن (وتشمل الغواصات)  
والطائرات اثناء الملاحة عبر المضائق الدولية بقصد المرور المتواصل السريع خلالها.  
وتتباين هذه الواجبات في كل من السفن والطائرات او كلاهما وعلى الوجه الاتي:

١. واجبات السفن والطائرات اثناء المرور العابر<sup>(١)</sup>:

أ. ان تمضي دون ابطاء خلال المضيق او فوقه .

ب. ان تمتنع عن أي تهديد بالقوة او اي استعمال لها ضد سيادة الدولة المضائقية

او سلامتها الاقليمية او استقلالها السياسي، او بأية صورة اخرى تشكل

انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الامم المتحدة .

ج. ان تمتنع عن اية أنشطة لا تتصل بالعبور المتواصل السريع الا في حالة

القوة القاهرة او حالة الشدة .

د. ان تمثل للاحكام الاخرى ذات الصلة المنصوص عليها في الجزء ثالث

من الاتفاقية .

٢. واجبات السفن اثناء المرور العابر :

أ. الامتنال للانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة

في البحر ومنع تلوث مياهه عن طريق السفن، وخفضه والسيطرة عليه<sup>(٢)</sup>

(١) الفقرة الاولى من المادة ٣٩ .

(٢) الفقرة الثانية من المادة ٣٩ .

ب. الامتناع عن اية الشبهة بحث او مسح دون ان مسبق من الدول المضائق،  
والالتزام باحترام القواعد والانتظمة والقواعد الخاصة بسلامة الملاحة في  
المضائق، ومنع الصيد فيه والمحافظة على بيئته (١).  
٣. واجبات الطائرات اثناء المرور العابر (٢):

أ. احترام قواعد الجو الموضوعه من قبل منظمة الطيران المدني الدولية  
والمنطقة على الطائرات المدنية، وعلى الطائرات الحكومية ان تمثل  
بصورة اعتيادية لتدابير السلامة الملاحية، وان تقوم بنشاطها في جميع  
الاقوات مع ايلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة .

ب. ان ترصد في جميع الاوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة  
المختصة المعينة دوليا لمراقبة الحركة الجوية، او الذبذبة اللاسلكية الدولية  
المخصصة لحالات الضرورة .

ثانياً: حقوق الدول المضائقه وواجباتها :

١. يجوز للدول المضائقه ان تعين ممرات بحرية لغرض الملاحة في  
المضايق، وان تضع انظمة لتقسيم المرور بالقدر الذي يكون لازماً  
لتعزيز سلامة مرور السفن (٣).

٢. يحق للدول المضائقه عندما تقتضي الظروف، ان تعتمد الى احلال  
ممرات بحرية وانظمة اخرى لتقسيم حركة المرور محل اي من الممرات  
او الانظمة التي كانت قد عينتها او قررتها من قبل، شريطة ان تتوافق  
هذه الممرات والانظمة مع الانظمة الدولية المقبولة عموماً في مجال  
السلامة الملاحية، وبعد ان تعلن عن قرارها الاعلان الواجب. اضافة الى

(١) انظر : المواد : ٤٠ ، ٤١ ، ٤٢ .

(٢) لفقرة الثالثة من المادة ٣٩ .

(٣) لفقرة الاولى من المادة ٤١ .

لذلك، فإن على الدول المضائقية المشتركة في مضيق واحد، ان تتعاون فيما بينها بشأن صياغة المقترحات المتعلقة بهذه الممرات والأنظمة بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة. كما يتوجب عليها ايضاً، ان عين بوضوح، ومن خلال خرائط تعلن عنها الاعلان المطلوب، جميع هذه الممرات والأنظمة<sup>(١)</sup>.

٣. للدول المضائقية الحق في ان تعتمد قوانين وانظمة بشأن المرور العابر في المضائق الدولية، لتنظيم المسائل الاتية<sup>(٢)</sup>:

- أ. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري طبقاً لما تقدم .
- ب. منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، من خلال التقيد بالانظمة الدولية السارية بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد الضارة في مياه المضيق .
- ج. منع الصيد او تحميل الادوات المتعلقة به .
- د. منع تحميل او انزال اية سلعة او عملة او شخص بشكل مخالف لقوانين وانظمة الدول المضائقية الجمركية او الضريبية او المتعلقة بالهجرة او بالصحة .

ويشترط في القوانين والانظمة التي تعتمدھا الدول المضائقية في هذا المجال، ان لا تميز شكلياً او فعلياً بين السفن الاجنبية، وان لا يترتب على تطبيقها انكار حق المرور العابر او اعاقته او الاخلال به. كما يتوجب على هذه الدول ان تعلن الاعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والانظمة .

٤. ينبغي التعاون بين الدول المضائقية والدول المستخدمة للمضيق، من خلال الاتفاق على اقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة

(١) انظر : الفقرات من ١-٦ عن المادة ٤١ .

(٢) المادة ٤٢ .

أو عبر ذلك من التحسينات الضرورية للملاحة الدولية، أو لمنع ومكافحة التلوث الناجم عن السفن وخلفه، والسيطرة عليه (١).

٥. يجب على الدول المضائقية وكما بينا ذلك، أن تمتنع عن لتيان أي تصرف من شأنه الإخلال بحق المرور العابر عبر المضائق، وأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر تعلم به من شأنه تهديد الملاحة أو التحطيق داخل المضيق أو فوقه، ولا يجوز بأي حال، وقف العمل بنظام المرور العابر (٢).

### نظام المرور البرئ

تهدف القواعد الدولية للبحار بوجه عام والقواعد الخاصة بالملاحة بموجه خاص، إلى تحقيق التوازن والانسجام بين مصالح الجماعة الدولية والمصالح الخاصة للدول الساحلية. ولذلك فقد جرت الممارسة الدولية على فرض قيود وواجبات على السفن الأجنبية المارة بالقرب من شواطئ هذه الدول تمثيلاً مع مقتضيات سيادتها الوطنية وسلامتها الإقليمية وحفاظاً على أمنها ونظامها وثرواتها.

ويدعى هذا المرور بالمرور البرئ الذي أصبح من القواعد الدولية العرفية الملزمة في هذا المجال (٣).

وتعرف الفقرة الأولى من المادة ١٩ من الاتفاقية المرور البرئ بقولها : (يكون المرور برياً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى) .  
وكما نكرنا من قبل، فإن تطبيق نظام المرور البرئ إنما يشمل طبقاً للمادة ٤٥ المضائق الموصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين بحر

(١) المادة ٤٣ .

(٢) المادة ٤٤ .

(٣) نظرد. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص ١٣٦ .

التي هي لدولة اجنبية، اضافة الى المضائق المشكلة بجزيرة للدولة المضائقية وبتر هذه الدولة، مع وجود طريق في اعالي البحار او في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة سلازم بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، هذا من ناحية، ومن ناحية اخرى، فان المرور المعطوق على هذه المضائق طبقا للمادة ٤٥ ايضا، هو المرور الذي لا يجوز ايقافه. وبهذا يختلف هذا النظام عن نظام المرور البري الذي تمارسه الدول الساحلية على بحارها الاقليمية والذي تستطيع بموجبه ايقاف المرور في احوال وشروط معينة. وبالنسبة للغواصات، فان عليها طبقا لهذا النظام ان تمر طافية وراقعة اعلامها (١). في حين يحظر على الطائرات طبقا للرأي الراجح في الفقه والعمل الدوليين، التحليق فوق المضائق التي يطبق عليه هذا النظام، ما لم تحصل على اذن مسبق من الدول المضائقية (٢).

وقد اعتبرت الفقرة الثانية من المادة ١٩ مرور السفن الاجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية او بحسن نظامها او بامنها اذا صدر عنها اثناء وجودها في البحر الاقليمي احد النشاطات الاتية :

- أ. اي تهديد بالقوة او اي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية او سلامتها الاقليمية او استقلالها السياسي، او بأية صورة اخرى تنتهك مبادئ القانون الدولي المنصوص عليها في ميثاق الامم المتحدة .
- ب. اية مناورة او تدريب وبأي سلاح كان .
- ج. أي عمل يهدف الى جمع المعلومات الضارة بدفاع الدولة الساحلية او امنها .
- د. أي عمل دعائي يستهدف المساس بدفاع الدولة الساحلية او امنها .
- هـ. اطلاق اية طائرة او انزالها او تحميلها .
- و. اطلاق اي جهاز حربي او انزاله او تحميله .

(١) المادة العشرون.

(٢) انظر في ذلك : د. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص ٥٠٩ .

- ز. تحميل أو انزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وانظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة .
- ح. أي عمل من أعمال التلوين المتعمد والخطير يخالف هذه الاتفاقية .
- ط. أي نشاط من أنشطة الصيد .
- ي. أي نشاط بحثي أو مسحي .
- ك. أي فعل يهدف إلى التداخل في عمل إحدى شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية .
- ل. أي نشاط آخر ليست له علاقة بالمرور .

يتضح من الضوابط المتقدمة، بأنها وإن كانت لم تأت على سبيل الحصر، إلا أنها قد غطت في الواقع، كافة الأنشطة التي يمكن تصورهما في عداد أشكال المرور غير البري لاسيما البندين أ و ل. إذ إن أي خروج عن مبادئ ميثاق الأمم المتحدة، أو أي نشاط بعيد عن مقتضيات الملاحة العادية يعد مروراً غير بري، وبالتالي يحق للدولة المضالفة وفقاً للمفهوم المخالف لنص المادة ١٩، أن توقف مرور السفن الأجنبية عبر المضيق فيما إذا تحققت إحدى الحالات الواردة في هذه المادة، في حين لا يحق لها القيام بذلك إذا كان هذا المرور مستوفياً للشروط الواردة فيها<sup>(١)</sup>.

<sup>(١)</sup> انظر : د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٤٥، وراجع كذلك الفقرتين ٣٠١ من المادة ٢٥ للفين تشير اليهما المادة ٤٥ ضمناً بهذا الخصوص .

## الخاتمة

يمثل موضوع تنظيم الملاحة في المضائق على الدوام، الحجر الأساس في أي نظام قانوني للبحار يتم التوصل اليه. وذلك بالنظر الى التعارض القائم بين مصلحة الدول الكبرى في ابقاء هذه المضائق مفتوحة دون اية قيود او شروط من جهة، وبين مصلحة الدول المضائقية في السيطرة على المرور خلالها لاعتبارات وطنية صرفة من جهة اخرى .

وبصرف النظر عن التصارع المستمر لهذه المصالح، فان مبدأ حرية المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، قد اصبح بصفة عامة، من المبادئ المستقرة في العرف والقضاء الدوليين على الرغم من اعطاء الاولوية للسيادة الاقليمية للدول المضائقية على هذا المرور .

وقد اكدت محكمة العدل الدولية في قرارها الشهير بشأن مضيق كورفو عام ١٩٤٩، على ضرورة فتح المضائق الدولية - التي اشترطت فيها ان تكون موصلة بين بحرين عالميين - لجميع انواع السفن وقت السلم، على ان يكون مرورها فيها مرورا بريئا . اما اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الاقليمي، فانها وسعت من مفهوم المضيق الخاضع لنظام المرور البري، بحيث شمل المضائق التي تصل بين بحر عال وبحر اقليمي ايضا .

وعلى الرغم من تنظيم ثنئون الملاحة في العديد من المضائق الحيوية بموجب اتفاقيات دولية خاصة، الا ان موضوع تنظيم الملاحة في المضائق الاخرى احتل مكان الصدارة في الاعمال والمناقشات والاتجاهات التي سادت المؤتمر الثالث لقانون البحار. اذ اسفر هذا المؤتمر في النهاية عن توقيع اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ التي تربط الجزء الثالث فيها لمعالجة هذا الموضوع. وقد اقر هذا الجزء تبعا لطبيعة المياه التي تربط بين المضائق الدولية، نظامين للملاحة هما نظام المرور العابر ونظام المرور البري .



نظام المرور العابر الذي أوجده هذه الاتفاقية لأول مرة، هو وسيلة توفيقية تلك لا يرقى إلى مستوى واسع من الحرية كما هو الحال في نظام المرور الحر في أعالي البحار، ولا يذهب إلى حد إقرار القيود التي يفرضها نظام المرور البري. ولذلك فهو نظام ذو طبيعة خاصة يكفل للسفن والطائرات الأجنبية حرية المرور عبر المضائق الدولية بسلام ودون توقف من ناحية، ويضمن للدول المضائقية ممارسة حقوقها السيادية على المضائق ورصد الأنشطة الضارة بآمنها وسلامتها من ناحية أخرى (١).

أما نظام المرور البري الذي وضعته هذه الاتفاقية، فيعد تعديلاً للمسلك الذي وضعته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن المرور البري عبر المضائق. إذ يتعذر على الدول المضائقية بموجبه أن توقف مرور السفن عبر المضائق متى استوفى هذا المرور شروط البراءة التي وضعتها المادة ١٩ السابقة الذكر.

وفي الواقع، فإن اعتماد الاتفاقية نظامين للملاحة عبر المضائق الدولية بحسب الجزأين البحريين اللذين تصل بينهما، يفسر لنا مقدار الأهمية البالغة التي يوليها المجتمع الدولي للملاحة عبر المضائق الموصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. ولذلك فقد أقر بتطبيق نظام المرور العابر فيها. في حين أن المضائق الأخرى - باستثناء المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية خاصة - التي تعد أقل أهمية في الملاحة الدولية من الأولى، اكتفى بتطبيق نظام المرور البري فيها. ولذلك يمكن القول، بأن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ سعياً منها لضمان حركة الملاحة عبر المضائق الدولية وتحقيق مصلحة المجتمع الدولي بأسره، قد أعطت الأولوية في هذا الموضوع إلى حرية المرور عبر هذه المضائق على حساب تقييد سلطات الدول المضائقية وتقليصها عليها (٢).

(١) انظر في ذلك: د. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ٢٤٤.

(٢) انظر في هذا: د. بندرية عبد الله العوضي، المرجع السابق، ص ٨٨.

وكنك: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص ٣٩٢.

## مراجع البحث

أولاً باللغة العربية :

١. د. إبراهيم العناني : قانون البحار ، ج ١ ، دار الفكر العربي ، القاهرة - ١٩٨٥ .
٢. د. بدرية عبد الله العوضي : الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي ، مطا ، الكويت - ١٩٨٨ .
٣. د. جابر إبراهيم الزاوي : القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي ، مديرية مطبعة التعليم العالي ، بغداد - ١٩٨٩ .
٤. د. خليل اسماعيل الحديثي : نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / معهد البحوث والدراسات العربية ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، تونس - ١٩٨٩ .
٥. د. سمعان فرج الله : وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / معهد البحوث والدراسات العربية ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، تونس - ١٩٨٩ .
٦. شارل روسو : القانون الدولي العام ، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد ، بيروت - ١٩٨٢ .
٧. د. صلاح الدين عامر : القانون الدولي الجديد للبحار / دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة - ١٩٨٣ .

- د. ٨. عبد الله شاكِر العطاشي : النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على مضايق تيران وباب المندب، رسالة تكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق / جامعة القاهرة، - ١٩٧٤ .
- د. ٩. عبد العزيز محمد سرحان : القانون الدولي العام، القاهرة - ١٩٦٩ .
- د. ١٠. عصام العطية : القانون الدولي العام، ط٥، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد - ١٩٩٢ .
- د. ١١. علي صادق ابو هيف : القانون الدولي العام، ط٩، الاسكندرية - ١٩٧١ .
- د. ١٢. فخري رشيد مهنا : النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، ط١، بغداد - ١٩٨٠ .
- د. ١٣. محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار / مناطق الولاية الوطنية، شركة مطبعة الاديب البغدادية المحدودة، بغداد - ١٩٩٠ .
- د. ١٤. محمد طلعت الغنيمي : الغنيمي في قانون السلام، القاهرة ١٩٧٣ .
- د. ١٥. مفيد شهاب : قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / معهد البحوث والدراسات العربية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، تونس - ١٩٨٩ .
- د. ١٦. منجد الطلاب / ط١٥، بيروت - ١٩٧٣ .

ثانياً: باللغة العربية :

1. E.Brueel : International Strait , Sweet and Maxweel, London, N.Y.T, Nordisk forlag - Arnold Busck, Copenhagen . vol.1.1946.
2. E.Brueel : Les detroits danois au point de vue du droit international, ,R.C.A.D.I, ,1936/1.
3. L.Cavave : Le droit international public positif, Tom.11, paris A. pedone, 1969.

4. C.J.Colombos : international law of the sea, 4<sup>th</sup> ed, Longmans, 1959.
5. L.Delbez : Les principes generaux du droit international public, Troiseme edition, paris Librairie Generale de droit et ed Jurisprudence, 1964.
6. G.Gidel : Le droit international public de Lamer, Tom, 111, les Editions internationals, paris- 1934.
7. L.C.Green : international law through the cases , 3<sup>rd</sup> , Stevens and Sons Ltd, London - 1957 .
8. E.Hambro : The case law of the international court of Justice, sijthoff Leyden, 1966.
9. R.H.Kennedy : Breve etude geographique et heydro graphique des detroits qui constituent des voies de passage internationaux.  
دراسة منشورة في الجزء الاول من وثائق مؤتمر البحار الاول لعام ١٩٥٨ تحت رقم A/CONF.13/L.6 and add.1.
- 10.D.P O'connell, International law, vol.1, London, stevens and sons Ltd..., 1965.
- 11.L.Oppenheim : International law, vol.1-peace, H. Lauterpacht, 1955.
- 12.Ch.Rousseau : Droit international public, paris - 1953.
- 13.Ch.De Visschier : Problems des confines en droit international, paris - 1969 .
- 14.M.M.Whiteinan : Digest of international law vol.4,1965.