مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: نظام المرور العابر في المضائق الدولية
اسم الكاتب: عامر ماجد العجمي، رنا عبود
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8318
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 06:20 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
ملتقى الحضارات

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 16، العدد 1
شوال 1440 هـ / يونيو 2019 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

نظام المرور العابر في المضائق الدولية

عامر ماجد العجمي

رنا عبود

كلية الحقوق - جامعة دمشق

دمشق - سوريا

تاريخ الاستلام: 12-02-2018 **تاريخ القبول: 27-03-2018**

ملخص البحث:

أوجدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م نظام المرور العابر، لتنهي الجدل الدائر حول نظام المرور في المضائق الدولية، التي تعد صلات الوصل بين أطراف العالم، وقد أتى هذا النظام كنظام دائم لا يجوز إيقافه لضمان حرية الملاحة في المضائق الدولية، مما أدى إلى تصاعد الانتقادات له بسبب خوف الدول المشاطئة للمضيق على أمنها وسلامتها خلال مرور السفن والطائرات في المضيق مروراً عابراً، ونتيجة لأهميته فقد فصلت الاتفاقية في حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضيق، وأدخلت عليه بعض الاستثناءات لصالح المرور البريء، واستثناءات أخرى متعلقة ببعض المصالح الحيوية للدول، وعلى الرغم من تصديق العديد من الدول على الاتفاقية، لا يزال هذا النظام موضع تساؤل من العديد من الدول الأخرى الرافضة التصديق على الاتفاقية نتيجة وجود هذا النظام بين ثناياها، فأخذت تفسيرات الفقهاء والدارسين تشرح وتحاول تفسير الغموض واللبس الدائر حول هذا النظام الذي اعترفت به أغلب دول العالم.

الكلمات الدالة: المرور العابر، المضائق الدولية، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، المرور البريء، المرور الحر، الدول المشاطئة.

1-16 .indd 62 6/27/19 11:26 AM

المقدمة:

استحوذت المضائق الدولية International straits على اهتمام الغرب والدول عبر العصور والأزمان، فالإشراف على مضيق دولي يعطي الدول المطلة عليه مزايا اقتصادية كبيرة، كما أنَّ الأهمية الاستراتيجية لا تخفى على أحد(1). وكانت ولا تزال المضائق محور نزاع بين الدول، حتى أنَّ بعض المضائق يعود الحديث عن محاولة السيطرة عليها إلى ما يزيد على خمسة آلاف عام(2)، وتزداد الأهمية في الوقت الحالي إذا علمنا أنَّ المضائق البحرية هي السبيل الأيسر لنقل النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وأنَّ 62% من كميات النفط تنتقل عبر المضائق البحرية(3).

ويعرف المضيق الدولي بأنه كل ممر مائي طبيعي ضيق، يستخدم في الملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من أعالي البحار. فالملاحة الدولية هي جوهرة العقد في العوامل المحددة للمضيق الدولي(4). وفي عام 1982م تم توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أولت اهتماماً أكبر بالمضائق الدولية، ونصت على أنها المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة(5). وتتعدد القواعد الناظمة للمرور في المضائق الدولية بتعدد أنواع هذه المضائق، ويبرز على رأس هذه القواعد نظام المرور العابر كنظام متكامل للمرور أوجدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

مشكلة البحث:

وجد نظام المرور العابر في المضائق الدولية كصيغة توفيقية بين الحاجة لحرية الملاحة في المضائق الدولية، وبين حاجة الدول المشاطئة للمضيق لحفظ أمنها وسلامتها، ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أغفلت الحاجة إلى التمييز بين حالة

(1) محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، (معهد الدراسات الدبلوماسية،1995م)، ط1، ص:265.

(2) جمال سالم عبد الكريم النعاس، الأبعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز، دراسة في الجغرافيا السياسية، (جامعة عمر المختار، 2011م)، ص:2.

(3) سفيان بلمادي، جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات العلاقة مضيق ملكا وأثره على أمن العلاقة الصيني نموذجاً، (جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، 2014م – 2015م)، ص:8 -10.

(4) وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، 2011م ، المجلد 27، عدد: 4، جامعة دمشق، ص:113.

(5) 5 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، المادة (37).

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 63 6/27/19 11:26 AM

الحرب وحالة السلم في النص على القواعد الناظمة لهذا النظام، كما أغفلت ذكر حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً في المضيق الدولي، ولم تميز الاتفاقية بين السفن المارة مروراً عابراً في المضيق الدولي، مما أدى إلى وجود عدد من إشارات الاستفهام حول الاتفاقية، وتريث العديد من الدول في التصديق عليها، وبالأخص إذا علمنا أن الاتفاقية هي من اتفاقيات غير القابلة للتحفظ عليها، أي أنها من اتفاقيات Package Deal، فما مدى تطبيق نظام المرور العابر ضمن المضائق الدولية في الحالات السابقة .وما هو تاريخه؟ وما هي ماهيته؟ وأي المضائق التي يطبق فيها هذا النظام؟ وما هي واجبات وحقوق الدول المشاطئة للمضيق في هذا النظام؟ وما هي حقوق وواجبات المركبات التي تمر مروراً عابراً في المضيق الدولي؟ وهل يختلف نظام المرور العابر في المضائق الدولية بين حالة السلم وحالة الحرب؟

المبحث الأول: ماهية المرور العابر

يمثل المرور العابر مفهوماً حديثاً بالنسبة للمفاهيم الأخرى في القانون الدولي للبحار، إذ أوجدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، ولا بد من تبيان مفهومه وماذا يقصد به، وتطور أحكامه وسبب نشأته، ونطاق تطبيقه، وسنفصل ذلك بثلاثة مطالب.

المطلب الأول: مفهوم المرور العابر

عرفت الأمم المتحدة المرور العابر من خلال اتفاقيتها الخاصة بقانون البحار لعام 1982م وذلك في نص المادة (38) الفقرة الثانية والتي جاء فيها: «المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة»([1]).

فالعبور هو حرية الملاحة لكنها تختلف عن حرية الملاحة المعطاة للسفن وكذلك للطائرات في ذلك القسم من البحار المعروف بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث أنَّ هذه الحرية هي حرية معطاة لغرض أساسي ووحيد، ألا وهو المرور عبر المضيق واجتيازه على وجه السرعة وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة إلى أخرى([2]).

(1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (38) الفقرة (2).

(2) بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، (جامعة الأخوة منتوري قسطنطينة، كلية الحقوق، السنة الجامعية: 2014م – 2015م) ص144.

1-16 .indd 64 6/27/19 11:26 AM

ومع أنَّ 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، ما دام هذا الدخول هو عبور متواصل وسريع وما دام متوافقاً مع قوانين الدخول إلى هذه الدول المشاطئة للمضيق.

كما نجد بمراجعة المادة (38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أنها لم تفرق بالعبور بين سفينة طافية، أو غواصة تسير تحت وجه الماء، أو طائرة تحلق فوق المضيق، ما دام عبورها سريعاً ومتواصلاً، فالمرور العابر يشمل جميع أنواع السفن والطائرات دون تمييز في أنواعها، فحجر الزاوية في هذا الأمر هو أن يكون مرورها سريعاً ومتواصلاً([1]).

كما أنّ السماح للسفن والطائرات بالمرور يجب أن لا يحمل صفة تمييزية على أساس علم السفينة أو الطائرة، أو بمعنى آخر جنسية السفينة والطائرة، فهو مسموح لجميع دول العالم ساحلية أو حبيسة دون تمييز بينها([2]). ولكن بسبب كون المادة (38) مطلقة ولا تتضمن أي قيد، يعتقد بعض الفقهاء أن هذا الإطلاق يشكل خطر على الدول المشاطئة للمضيق، وخصوصاً من وجهة نظر أمنية ومنهم سام بيتمان Sam Bateman وكاثرين رايموند Catherine Raymond([3])، لذا يجب تعديل المادة (38) أو على الأقل تفسيرها بشكل يحمي الدول المشاطئة للمضيق ويحمي مصالحها في ضمان أمن سفنها وموانئها([4]).

ومع أن المرور العابر يجب أن لا تتم إعاقته، فإن ذلك لا يمنع من ممارسة الدولة المشاطئة للمضيق سيادتها وحقوقها الأخرى على المياه التي تشكل المضيق، وقاع تلك المياه، وما تحت القاع، وكذلك على الحيز الجوي فوق المضيق، على أساس أنه مياه إقليمية للدولة المشاطئة، كما يجب أن تتم ممارسة هذه الحقوق بما لا يتعارض مع قواعد المرور العابر وقواعد القانون الدولي الأخرى([5]).

---

(1) المرجع السابق، ص: 145.

(2) Karin Burke and Deborah Deleo, *Innocent Passage and Transit Passage in The United Nations Conventions on The Law of Sea*, Yale Journal of International Law ,volum 9, Issue 2, Article 7, P: 403.

(3) Sam Bateman and Others, *Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits*, an Agenda for Action, Institute of Defence and Strategic Studies, (May 2006), P. P: 12-16.

(4) Burke& Deleo, *Innocent Passage*, P: 403.

(5) اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (34).

1-16 .indd 65 6/27/19 11:26 AM

وباعتبار أنّ المرور العابر قد تمّ النص عليه في اتفاقية دولية وتم إيداعها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة، فهو ذا أثر كامل وبالتالي فهو حق وليس رخصة، فلا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل العكس يقع على عاتق هذه الدولة التزام بعدم عرقلته، وكذلك الإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة أو الطيران فوقه([1]).

المطلب الثاني: تطور أحكام المرور العابر:

تم النص على المرور العابر لأول مرة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م كما ذكرنا سابقاً، حيث مر نظام المرور في المضائق الدولية بعدد من المراحل قبل التوصل إليه سنقوم ببحث هذه المراحل في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: المرور في المضائق قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م

كانت الدول الساحلية في العصور الوسطى أي ما قبل العام 1600م تحاول وتعوّل على السيطرة على أكبر مساحة من المياه التي تطل عليها، وذلك ليكون لها اليد العليا على باقي الدول، وكان ذلك حقاً لأي دولة تسيطر على أي جزء من المياه. وقد دام هذا الأمر حتى عام 1609م حيث بدأ الحديث عن حرية البحار عوضاً عن نظرية إغلاق البحار أو البحار المغلقة ([2]). وبالرغم من اعتراف الفقهاء بسلطة الدولة بالسيطرة على المياه المجاورة لسواحلها، إلا أنهم لم يحددوا مساحة الرقعة التي يتم السيطرة عليها، لذلك أخذ الفقهاء في القرن السابع عشر بعدد من المعايير، أهمها ما يسمى بمدى طلقة المدفع، وذلك على أساس أن تنتهي سلطة الدولة عندما تنتهي سلطة أسلحتها أو مدى أسلحتها([3]). وكانت هذه المسافة تقدر بثلاثة أميال بحرية، ولكن هذه الأميال الثلاثة لم تلق قبول واعتراف جميع الدول، حيث أخذت الدول تحدد بحرها الإقليمي بأكثر من ذلك، حيث حددته إسبانيا والبرتغال بستة أميال، أما الدول الاسكندنافية فقد أخذت بمسافة أربعة أميال([4])، وقد ظل هكذا الأمر مع اعتقاد الدول سيطرتها الكاملة على بحرها الإقليمي حتى عام 1930م، حيث تم عقد مؤتمر لاهاي وقامت الدول بالتداول حول مفهوم السيادة على البحر الإقليمي، ومدى كونه حقاً مطلقاً أو مقيداً وليس مطلق للدولة الساحلية ([5]).

(1) بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 145.

(2) Lisa Welming, *The Transportation of Nuclear Cargo at Sea Shrinkage of The Right of Innocent Passage?*, (Faculty of Law, university of Lund, 2007), P: 8.

(3) Ram Anad, *Transit Passage and Over Flight in International Straits*, School of International Studies, (Jawahar Lal Nehru University, New Delhi, India), P: 125.

(4) I bid, P: 128.

(5) Ronald Cundick, *International Straits: The Right of Access*, GA. J. INT' L & COMP.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 66 6/27/19 11:26 AM

ونتيجة لهذه النظرة من قبل الدول، ولأن أغلب الدول كانت تأخذ بمسافة الثلاثة أميال بحرية فقد تم تحديد مسافة (3) أميال بحرية لتحديد مدى عرض البحر الإقليمي، وقد حاز هذا قبول عدد من الدول منها الولايات المتحدة وبريطانيا، ولكن بسبب رفض بعض الدول فإن الأخذ بثلاثة أميال لم يكن له قوة إلزامية كبيرة ([1]). ولكن ذلك لم يؤثر على موضوع المضائق نتيجة كون أغلب المضائق يزيد على مسافة الثلاثة أميال بحرية، ولم يلق النص باتفاقية لاهاي 1930م والمتضمن إذا زاد عرض المضيق عن المياه الإقليمية للدول المتجاورة والمتقابلة فيعتبر الباقي جزء من أعالي البحار، إلا إذا لم يزد عن ميلين فيلحق بالبحر الإقليمي أي اعتراف من قبل الدول([2])، وبذلك نجد أنَّ البذرة الأولى للمرور بالمضائق قد تم غرسها في مؤتمر لاهاي 1930م.

ولكن وفي أربعينات القرن العشرين، أخذت الدول تحدد بحرها الإقليمي بأكثر من ذلك، مما جعل مشكلة المضائق الدولية تظهر إلى الواجهة([3]). حيث كان النقاش حول مدى صلاحية السفن بالدخول والخروج من المضيق دون رخصة الدولة، وجاءت قضية مضيق كورفو عام 1949م والتي رفعت أمام محكمة العدل الدولية لتجيب عن ذلك.

وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى مبدأ يشكل برأينا بذرة وأساس لمبدأ المرور العابر، ألا وهو أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة، لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها الحربية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدول المشاطئة، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك، وكنتيجة فإنّ الدولة المشاطئة ليس لها أن تمنع المرور في المضائق الدولية وقت السلم([4]). وبالرغم من تأكيد المحكمة على حرية الملاحة في المضائق الدولية، فقد فشل الفقه الدولي بإيجاد قاعدة للمرور في المضائق تمنع إيقاف الملاحة فيه إلى أن تم عقد مؤتمر جنيف 1958، حيث حاولت اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة إيجاد حل لوضع المضائق الدولية، وبالرغم من نصها على حرية الملاحة في المضائق الدولية وعدم جواز ايقافها، إلا أنها لم تفرق بين الممرات الدولية التي يتم استعمالها للملاحة الدولية والتي تصل بين جزأين من أعالي البحار وبين الممرات التي لم يجر العرف الدولي على استعمالها للملاحة الدولية، وهي التي تصل بين

L, Vol 5: 107, P: 114.

(1) Anad, *Transit Passage*, P: 129.

(2) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 269.

(3) Cundick, *International Straits*, P: 117.

(4) موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1991-، منشورات الأمم المتحدة، \ St \ LEG \ SERF\ 1، ص:2 وما بعدها.

1-16 .indd 67 6/27/19 11:26 AM

بحر عالي وبحر إقليمي لدولة أجنبية، ولكن هذه القاعدة لم تكن كافية وكان الجدال في أنّ النص عن جواز إيقاف المرور بالنسبة للمضائق التي تصل بحرين عاليين لها سند في العرف الدولي، أما النوع الآخر والذي يصل بين بحر عالي وبحر إقليمي فلا يوجد في الفقه أو العرف ما يؤيد ذلك، وهذا النص يهدد الدول الساحلية التي تطل على هذا البحر الإقليمي([1]).

ومع هذا فإنّ الجدال لم يطل، على اعتبار أنّه بعد وقت قصير نسبياً بدأت مناقشات من أجل عقد اتفاقية أعم وأشمل تخص البحار وتشكل قانوناً جديداً للبحار يتلاقى وما وقع به المؤتمرون في المؤتمرات السابقة، وهذا ما سوف نعالجه في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: المرور في المضائق بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م

قامت أغلب الدول الساحلية منذ حوالي عام 1960م بالإعلان أن عرض بحرها الإقليمي هو اثنا عشر ميلاً بحرياً مما أدى إلى ظهور الجدل القانوني بين الدول المطلة على المضائق وبين الدول المستعملة لها([2]).

ونتيجة لوجود هذين الرأيين المتعارضين وازدياد الجدل بين الدول، قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار من أجل حل هذه المسائل العالقة، وقررت موعداً لهذا المؤتمر بعد جلستين من جلسات اللجنة الدولية لقاع البحار([3])، كما صوتت الجمعية العامة للأمم المتحدة على وجوب تقديم هذه اللجنة مسودة أو اقتراحات من أجل عقد اتفاقية شاملة، تغطي جميع جوانب الجدل القانوني والنواحي القانونية الناظمة للبحار واستخدامها والملاحة فيها. وقد بدأ المؤتمر جلساته في كاراكاس عام 1974م([4])، وكانت هناك محاولات للتوصل إلى اتفاق يرضي جميع الأطراف، ويحقق اتفاقاً بين الدول

(1) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 270.

(2) حيث كانت الدول المطلة على المضائق الدولية تؤكد ضرورة جعل نظام المرور في البحر الإقليمي واحداً بغض النظر عن كون البحر الإقليمي واقعاً داخل المضيق أم خارجه
وعلى النقيض من ذلك تماماً ذهبت الدول التي تستخدم المضائق الدولية إلى ضرورة التفرقة بين البحر الإقليمي الواقع داخل المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وبين البحر الإقليمي الواقع خارج المضائق الدولية، على اعتبار أن الأخذ بمسافة الاثني عشر ميلاً بحرياً يترتب عليه تحويل مياه المضيق الدولية إلى مياه إقليمية، وهذا ما سيؤثر في حقوق الدول بالتمتع بحرية الملاحة في هذه المضائق.
مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 272.

(3) 2 Horace Robertson, JR, *Passage Through International Straits: A Right Preserved in The Third United Nations Conference The Law of Sea*, Virginia Journal of International Law, (Virginia, 1980), Vol 20: 4, P: 817.

(4) Jon Van Dyke, *Transit Passage Through International Straits*, (2008), P 177.

1-16 .indd 68 6/27/19 11:26 AM

الساحلية المشاطئة للمضائق والدول المتعلقة مصالحها بالمرور بالمضائق، هذا ما قاد المؤتمرين إلى الرجوع إلى رأي سابق للفقيه الفرنسي غودي Godey، والذي اقترح أن يكون للمضائق نظام خاص للمرور بها يختلف عن النظام المتعلق بالبحار العالية أو البحار المفتوحة، وعن النظام القانوني للبحر الإقليمي(1).

وقد جاء الاقتراح على لسان المندوب الإنكليزي الذي قال إن المملكة المتحدة تقدم مفهوم المرور العابر خلال المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية والتي تصل جزأين من أعالي البحار(2). وقد كان هذا الاقتراح أو مشروع الفقرة محاولة حقيقية من المملكة المتحدة لخلق تسوية بين مخاوف الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي والدول الساحلية من جهة، وبين مخاوف الدول المشاطئة للمضائق من جهة أخرى(3).

وبهذا ظهر مصطلح المرور العابر الذي تم اعتماده فيما بعد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م التي وقعت في مونتيغوباي من قبل (119) دولة ودخلت حيز التنفيذ عام 1994م بعد تصديقها من العدد الكافي من الدول(4). ليظهر مصطلح المرور العابر كنظام قانوني يطبق في جميع المضائق التي تم تحديدها من قبل الاتفاقية.

المطلب الثالث: نطاق المرور العابر

يعد المرور العابر نظام قانوني متكامل، وهو الأصل في أنظمة المرور بالمضائق، ويكاد يكون الوحيد المذكور كأصل ينظم المرور بالمضائق الدولية، إلاّ أنَّ جملة من الاستثناءات تم وضعها لعدد من الدوافع تجعل من نظام المرور العابر ليس النظام الوحيد، بل أكثر من ذلك، تجعل نظاماً قانونياً آخر يطبق على المرور في المضائق ألا وهو المرور البريء، إضافةً لأنظمة أخرى مطبقة على المرور بالمضائق الدولية.

الفرع الأول: المضائق التي تطبق عليها نظام المرور العابر

نصت المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أن نظام المرور العابر يطبق على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة(5)،

(1) Cundick, *International Straits*, P: 117.

(2) Robertson, JR, *Passage Through International Straits*, P: 819.

(3) I bid.

(4) Van Dyke, *Transit Passage Through International Straits*, P: 177.

(5) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (37).

1-16 .indd 69 6/27/19 11:26 AM

ومن أبرز هذه المضائق مضيق هرمز([1]) في الخليج العربي([2])

وكنتيجة لهذه المادة تتابع المادة (38) بفقرتها الأولى الأحكام القانونية لتبين أنَّ نظام المرور العابر يطبق على كافة السفن والطائرات بغض النظر عن كونها تجارية أم غير تجارية، حربية أو غير حربية، ما دام المضيق الذي تمر به هو من المضائق التي نصت عليها المادة (37) من الاتفاقية([3]).

ولا بد ونحن بصدد ذكر تطبيق المرور العابر أن نذكر أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمادتها (53) خولت الدول الأرخبيلية([4]) أن تحدد ممرات بحرية وطرق جوية ملائمة فوق أراضيها وبحارها من أجل ضمان مرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً عابراً([5])، وإذا لم يتم تعيين هكذا طرق من قبل الدولة الأرخبيلية يجوز للسفن والطائرات الأجنبية حق المرور العابر في الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية، ولم تفرق الاتفاقية بالحقوق والواجبات بين الدولة الأرخبيلية وبين تلك الدول المشاطئة للمضيق([6]).

الفرع الثاني: استثناءات تطبيق نظام المرور العابر في المضائق الدولية

ذُكرت مجموعة من الاستثناءات نتيجة لعدد من الدوافع واختلاف آراء بعض الدول ليصار إلى تطبيق نظام مغاير لنظام المرور العابر ونذكر هذه الاستثناءات تباعاً:

أولاً: المضيق المكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وأرض هذه الدولة:

يطلق على هذا النوع من المضائق اسم استثناء مسينا Messina Exception وذلك نسبة إلى المضيق المتشكل بين ساحل إيطاليا وجزيرة صقليا Sicily التي تقابله وتتبع لإيطاليا أيضاً ولا يزيد عرضه على ميلين بحريين ويشترط الفقهاء أن لا تبعد الجزيرة عن ساحل الدولة أكثر من مسافة البحر الإقليمي للدولة أي (12) ميلاً بحرياً كحد أقصى لاعتبار المضيق من مضائق استثناء مسينا ويطبق على هذا النوع نظام المرور البريء([7])، حيث

(1) يقع مضيق هرمز بين خليج عُمان والخليج العربي ويحده من الشمال والشمال الشرقي السواحل الإيرانية والتي هي عبارة عن الجزء الشرقي لأراك وجزيرة بنجام ومن الجنوب السواحل العُمانية والتي هي سواحل شبه جزيرة مسندم العُمانية وتقع بالقرب من مدخله عدة جزر أهمها جزر طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى.

(2) قيس إبراهيم البدري، الفنار للقانون الدولي للجار، (دار الكتب، بغداد، 2001)، ص: 88-87.

(3) بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 146.

(4) الدول الأرخبيلية هي الدولة المكونة من عدد من الجزر نذكر كمثال إندونيسيا واليابان.

(5) 6 بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 148.

(6) المرجع السابق، ص: 129.

(7) Lewis Alexander, *International Straits*, International law studies, the law of naval

1-16 .indd 70 6/27/19 11:26 AM

نصت المادة (38) فقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م على أن أحكام المرور العابر لا تنطبق على المضيق الذي يكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبر هذه الدولة، طالما وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي بحار أو في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً للملاحة ومماثلاً في مدى صلاحيته للملاحة لهذا الجزء من المضيق المحصور بين البر والجزيرة([1])، ففي حالة وجود طريق بديل للمرور عوضاً عن المرور بين الجزيرة وبر الدولة التابعة لها تنتفي الحاجة والغاية من المرور العابر بالنسبة للسفن والطائرات([2]).

ولكن هذه المادة تثير نوعاً من اللبس والغموض، فتعبير ملائماً للملاحة ومماثلاً في مدى صلاحيته يعد مصطلحاً غامضاً، فهل يؤخذ مثلاً بظروف الضباب أو الجليد في الطريق البديل ليعتبر غير ملائم وهو في الأصل ملائم للملاحة؟، كما أنَّ هناك عاملاً مهماً ألا وهو المسافة، ففي حال كان الطريق البديل طويلاً فهل يعد بديل جيد عن المرور بالمضيق المشكل بين الجزيرة ويابستها، ونذكر كمثال مضيق مسينا، حيث أنَّ المرور بمضيق مسينا المشكل بين الجزيرة واليابسة يوفر على السفينة ستين ميلاً من المسافة، لأن الدوران حول جزيرة مسينا يطيل طريق السفينة مسافة ستين ميلاً. كما أنَّ المادة لم تحدد طبيعة اليابسة التي تقابلها الجزيرة، ففي حال كانت اليابسة المقابلة للجزيرة هي جزيرة أيضاً هل يتم إعمال المادة؟، ففي حالة مضيق شيجو Cheju Strait ([3]) في كوريا هل تستطيع أن تدفع كوريا بهذا الاستثناء مع أن المضيق مشكل بين مجموعة من الجزر، كذلك ففي مضيق كايس Keas strait ([4]) القريب من أثينا فإن اليونان تدفع بهذا الاستثناء من أجل جعل المرور بالمضيق مرور بريء، بالرغم من أن اليابسة المقابلة للجزيرة هي جزيرة أيضاً وهي جزيرة Mikronisos ويبعد حوالي ميل واحد عن اليابسة اليونانية([5]).

وبرأينا أن إغفال المادة لذكر طبيعة اليابسة يجعل من أي مضيق يحمل الصفات المذكورة بالمادة قابلاً لتطبيق الاستثناء عليه، بغض النظر عن كون اليابسة هي أراضي الدولة الأم أم جزيرة أخرى تابعة لها.

---

operation, volume 64, P. P: 99-101.

(1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المادة 38 (1).

(2) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 280.

(3) يقع مضيق شيخو بين مقاطعة جيولي Jeolle وبين مقاطعة شيجو Jeju في كوريا الجنوبية.

(4) يقع مضيق كايس في اليونان بين جزيرة ميكرونيوس وجزيرة ايكاريا.

(5) Alexander, *International Straits*, P. P: 100 – 101.

1-16 .indd 71 6/27/19 11:26 AM

ثانياً: المضائق التي تصل بحراً عالياً أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي:

يطلق على هذا النوع المضائق ذات النهاية الميتة The Dead End Straits ([1]) وقد نظمتها المادة (45) الفقرة (1-ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، والتي قررت أن النظام المطبق على هذا النوع من المضائق هو نظام المرور البريء والذي لا تجوز إعاقته([2]).

ونستطيع أن نسمي النوعين السابقين استثناءات المرور البريء.

ثالثاً: المضائق التي تحوي بين طرفيها طريقاً من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة:

وهي التي نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في مادتها السادسة والثلاثون، والتي تشترط أن يكون الطريق صالحاً للملاحة حسب الخصائص الملاحية والهيدروغرافية الموجودة فيها، وهذه المضائق على نوعين: نوع يزيد عرضه على 24 ميل بحري فيشكل الطريق بين طرفي المضيق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، والنوع الأخر أقل من (24) ميل بحري، ولكن بسبب أن بعض الدول المشاطئة تحدد بحرها الإقليمي بأقل من (24) ميل بحري مما يؤدي لتشكيل طريق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بين طرفي المضيق، وبعض الشراح يعتبرون هذا النوع من المضائق ليس من المضائق، بل هو جزء أساسي من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا شك أن النظام المطبق على هذا النوع هو نظام حرية الملاحة المطبقة في أعالي البحار([3])، ولكن هذه المادة وجهت لها عدة انتقادات، أهمها أنها لم تحدد عرض الجزء المتشكل كطريق من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ونذكر كمثال الباهاما Bahamas في مضيق برومنديس، حيث إن تحديد بحر إقليمي من قبل الدول المشاطئة للمضيق مسافته اثنا عشر ميل بحري يجعل طريق أعالي البحار المتبقي داخل المضيق عرضه ربع ميل بحري فقط، وفي حال أراد أسطول كامل العبور في هذا الحيز الضيق في أعالي البحار فهل يستطيع ذلك؟. ويحدد الفقهاء حلاً لهذا الأمر بتحديد جزء أو عرض الحيز من الماء المعتبر بحر عالي أو منطقة اقتصادية خالصة ليعتبر كحد أدنى، ويذكرون كمثال أن أقل عرض يجب أن لا يقل عن ثلاثة أميال بحرية

(1) William Schachte, Jr, *International straits and navigational freedoms*, Remarks prepared for presentation to the 26th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22 – 26, 1992), P. P: 22-23.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (45) الفقرة (1-ب).

(3) Schachte. Jr, *International Straits*, P. P: 21-23.

1-16 .indd 72 6/27/19 11:26 AM

ليصار إلى اعتباره بحر عالي أو منطقة اقتصادية خالصة، وهو المعيار الذي تنبته منظمة الملاحة الدولية (I.M.O).([1])

رابعاً: المضائق التي تنظم المرور فيها اتفاقات دولية خاصة نافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بها([2])

الحقيقة أن أغلب هذه المضائق المنظمة بالاتفاقيات الدولية مضائق ذات أهمية كبيرة على الصعيد الاستراتيجي والاقتصادي، وهذا سبب اهتمام الدول بها منذ زمن بعيد، وتنظيم وضعها القانوني باتفاقيات من أجل ضمان وسلامة الملاحة فيها وعدم إغلاقها([3]). ومن الأمثلة الواضحة على هذا النوع المضائق التركية([4]) وهما مضيقا البوسفور والدردنيل([5])، وهما يقعان ضمن البحر الإقليمي التركي([6])، ويشكلان نقطة التحكم في الدخول والخروج من وإلى البحر الأسود، ومنذ عام 1453 كانت تركيا تسيطر على هذين المضيقين، ولكن بضغط من روسيا تم عقد اتفاقية Kuchk – Ihainardji عام 1774 وبموجبها أصبح المضيقان مفتوحين للملاحة الدولية، وتلتها عدد من المعاهدات لضمان حرية الملاحة في هذين المضيقين([7]). ظل هذا سارياً حتى عام 1936م حيث وقعت في العشرين من تموز اتفاقية مونتريكس Montreux Convention، والتي نصت في مادتها الأولى على حرية الملاحة مع ملاحظة أن هذه الحرية مقيدة بالقيود الواردة في الاتفاقية، كما أن الاتفاقية أعلنت أن الميزات المعطاة للدول المشاطئة للمضيق هي لمصلحة المجتمع الدولي وليس لمصلحة هذه الدول([8])، وقد قامت هذه الاتفاقية بحظر تسليح المضائق، وقامت بالتفريق بين المرور وقت السلم وبين المرور وقت الحرب، حيث أن السفن تكون حرة بالعبور في وقت السلم والسفن الحربية كذلك، ولكن مع عدة شروط خاصة بالحمولة والإبلاغ المبكر.

---

(1) Alexander, *International Straits*, P: 100.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (35/جـ).

(3) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 281.

(4) Alexander, *International Straits*, P: 101.

(5) يقع مضيق البوسفور في تركيا ويسمى مضيق إسطنبول، وهو يصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، أما ممر الدردنيل فهو ممر مائي دولي يربط بحر إيجة ببحر مرمرة، وهو يصل القارة الأوروبية مع القارة الآسيوية

(6) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 281.

(7) 6 Cundick, *International Straits*, P: 125.

(8) I bid.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 73 6/27/19 11:26 AM

أما زمن الحرب ففرقت المعاهدة بين كون تركيا طرفاً في النزاع المسلح أم لا أو أنها محايدة، فإن كانت تركيا من الدول المحاربة فإن لها أن تمنع أي سفينة من المرور سواء كانت حربية أم غير حربية ما دامت تساعد الأعداء، أما إذا كانت تركيا محايدة فلا يجوز منع مرور السفن التجارية، ويسمح للسفن الحربية بالمرور شريطة وجود معاهدة للمساعدة المتبادلة بين دولة علم السفينة وتركيا([1]).

أما بالنسبة لعلاقة تركيا مع المجتمع الدولي فقد أكدت الاتفاقية في مادتها الخامسة والعشرين أنه لا شيء في هذه الاتفاقية يجب أن يعيق تركيا من التمتع بحقوقها أو القيام بالتزاماتها، وكذلك أي طرف بعصبة الأمم بالنسبة للحقوق والواجبات المتفرعة عن عهد عصبة الأمم([2]).

ومن المضائق التي تنظمها اتفاقية خاصة قائمة منذ زمن طويل مضيق جبل طارق([3])، ولكن منذ تصديق المغرب على الاتفاقية أخذ النظام القانوني لمضيق جبل طارق منحى مغاير للذي عرفه لسنوات طوال، حيث أصبح نظام المرور فيه هو نظام المرور العابر، واعتبر مضيق يصل بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لإسبانيا والبرتغال والمغرب من جهة المحيط الأطلسي، مع المنطقة الاقتصادية الخالصة للمغرب من جهة البحر المتوسط، وتنظمه المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م([4]).

ومن المضائق العربية التي ثار جدل قانوني حول وضعها وطبيعتها القانونية مضيق تيران، الذي يصل المنطقة الاقتصادية الخالصة مع البحر الإقليمي لمصر والأردن والسعودية، أما الكيان الصهيوني باحتلاله قرية من خليج العقبة ألا وهي أم الرشراش عام 1949م فأخذ ينازع في المرور بهذا المضيق. وبعد توقيع اتفاقية كامب ديفيد عام 1979م أخذ الكيان الصهيوني يدعي حرية الملاحة في المضيق على اعتبار أن المضيق تنظمه اتفاقية السلام([5]). حيث نصت الاتفاقية على أن الأطراف تعتبر مضيق تيران وخليج

(1) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 282 -283.

(2) Traduction, Translation Convention Regarding, the Regime of Straits (Montreux July 20th, 1936), Art 25.

(3) يصل مضيق جبل طارق بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي ولا يزيد اتساعه على 24 ميل وتشاطئه دولتان هما إسبانيا والمغرب، ويشكل المضيق المدخل الطبيعي الوحيد للسفن الأجنبية عبر البحر المتوسط إلى جنوب أوروبا والشرق الأوسط.

(4) Victor Castillo, *The Delimitation of The Spanish Marine Water in The Strait of Gibraltar*, Institute Espanol de Estudios Estrategicos, Documento de opinion, (2012), P. P: 10-12.

(5) حمد سعيد الموعد، أمن الممرات العربية، (منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1999)، ص: 15 –16.

1-16 .indd 74 6/27/19 11:26 AM

العقبة مياه دولية مفتوحة لجميع الدول من أجل الملاحة الدولية والتي لا يمكن إيقافها أو إعاقتها، كذلك فإن الملاحة الجوية فوق المضيق مفتوحة لجميع الدول ولا يمكن إعاقتها أو إيقافها([1])، والفرق هنا أن اعتبار المياه في المضيق مياه إقليمية مصرية يجعل المرور في المضيق مرور بريء يمكن لمصر أن تنظمه وتمنع السفن الحربية من المرور فيه في أحوال معينة، أما الأخذ باتفاقية السلام واعتبار أن المادة (35/ج) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي المطبقة والتي تقضي بإعمال الاتفاقات الدولية الخاصة القائمة والنافذة منذ زمن طويل والمتصلة على وجه التحديد بالمضيق يعطي الكيان الصهيوني حرية واسعة في الملاحة البحرية والجوية ضمن وفوق المضيق. فأي نوع من نظم المرور يطبق على هذا المضيق الاستراتيجي وخصوصاً في حالة العداء بين الكيان الصهيوني والدول المجاورة؟.

برأينا أن المادة (35/ج) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد كانت واضحة، واشترطت في الاتفاقية المراد تطبيقها:

أ. أن تكون اتفاقية دولية.

ب. أن تكون قائمة ونافذة منذ زمن طويل.

ج. أن تكون متصلة بوجه التحديد بمثل هذه المضائق.

وبتطبيق هذه الشروط نجد أنها لم تحقق أي شرط من الشروط، فالاتفاقية ليست دولية على اعتبار أن الكيان الصهيوني ليس دولة، والمعاهدات المبرمة باسمه مع الدول الأخرى لا تأخذ الطابع الدولي. أما الشرط الثاني فإن تاريخ الاتفاقية لا يعود لزمن طويل، ولا تعتبر نافذة إلا منذ مدة قصيرة نسبياً، وبالنسبة للشرط الثالث فإنّ المعاهدة كانت غايتها الأساسية هي تحقيق السلام وإنهاء الحرب وليست متصلة بوجه التحديد بالمضيق، لذلك فإن ادعاءات الكيان الصهيوني هي ادعاءات لا أساس قانوني سليم لها، ومن حق جمهورية مصر تنظيم الملاحة وفق النظام القانوني للمرور البريء في المضيق الدولي الذي يصل بحراً عالياً أو منطقة اقتصادية خالصة مع بحر إقليمي.

المبحث الثاني: النظام القانوني للمرور العابر

يشكل نظام المرور العابر نظام قانوني، وهو كأي نظام قانوني آخر وإن كان حديث النشأة إلا أنّه يظل نظاماً متكاملاً، وبالتالي فإنه يحوي مجموعة من الالتزامات المتقابلة في صالح كل من الدول المشاطئة للمضيق والسفن والمركبات التي تمر فيه، كما أنه يتضمن

(1) Alexander, *International Straits*, P: 102.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 75 6/27/19 11:26 AM

جملة من الواجبات تقع على عاتق كل من الدول المشاطئة والسفن والطائرات التي تستفيد من هذا النظام.

المطلب الأول: التزامات الدول المشاطئة للمضيق

تمّ النص على التزامات الدول المشاطئة للمضيق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولكن الاتفاقية لم تميز بين حالة الحرب وحالة السلم في النص على هذه الالتزامات، مما استدعى من الفقه التصدي لهذه الحالة وتبني بعض القواعد،

الفرع الأول: التزامات الدول المشاطئة للمضيق في حالة السلم

أولاً: حقوق الدول المطلة على المضيق

تصدت المواد من (41) إلى (44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م لمسألة حقوق الدول المطلة على المضيق وهي:

- يجوز للدولة المطلة على المضيق أن تقوم بتعيين ممرات بحرية في المضايق لاستخدامها في الملاحة، وأن تضع النظم اللازمة لتعزيز سلامة المرور وضمان انتظامه. كما يمكن للدولة أن تعيد تعيين ممرات بحرية جديدة عوضاً عن تلك القديمة، ولها أن تعدل في أنظمة المرور التي تم استخدامها كلما دعت الحاجة إلى ذلك، بشرط أساسي هو الإعلان الواجب عن هذا التعديل. كما أن للدولة المشاطئة أن تسن من القوانين والأنظمة ما يساعد في ضمان وتنظيم المرور البحري، ويضمن حماية المصالح الجمركية والضريبية والأمور المتعلقة بأمور الهجرة([1]).

وفي حال كان المضيق يقع ضمن البحر الإقليمي لأكثر من دولة، فإنّ هذه الدول المشاطئة له يجب أن تقوم بالتشاور فيما بينها ومع المنظمات الدولية المختصة قبل تعيين أو اعتماد أو تغيير الممرات البحرية المحددة وطريقة تقسيم حركة المرور التي يجب أن تكون متوافقة مع الأنظمة الدولية المقبولة والمعمول بهما([2]).

وأضافت المادة (42) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م من سلطة الدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية، حيث أجازت لها أن تقرر وتسن قوانين ولوائح بخصوص المرور العابر في المضيق فيما يخص المجالات الآتية:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البريء كما تم ذكره سابقاً.

(1) بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 150.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (41)، الفقرة (4 ف 3، 4).

1-16 .indd 76 6/27/19 11:26 AM

- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المطبقة بشأن تصريف الزيت وفضلاته وجميع الأمور المماثلة من المواد الضارة بالبيئة.
- للدول المشاطئة منع الصيد، ومنع تحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص خلافاً لقوانينها.

ويجب الإشارة إلى أن فرض القوانين السابقة يجب ألا يكون له طبيعة تمييزية بين جنسيات دول العالم، كما يجب الإعلان بشكل مناسب عن هذه القوانين، ويجب أن لا يؤدي مضمون هذه القوانين إلى إعاقة المرور العابر بمفهومه الواسع، وبعبارة أخرى أن تمارس الدولة المشاطئة مبدأ حسن النية في فرض التشريعات المتعلقة بالأمور السابقة([1]).

بمراجعة ما سبق نجد أنه إضافة لما تم ذكره فإنَّ هناك حق ضمني للدول المشاطئة للمضيق مضمونه سلطة تنفيذية للدولة في الأمور المتعلقة بالمادة (42) وما يؤكد ذلك أن المادة (233) من الاتفاقية سمحت صراحة للدول المشاطئة اتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة في حال تم انتهاك هذه القوانين من قبل سفينة من السفن التي لا تتمتع بالحصانة ومما يدعم هذا القول هو الحكم الذي بينته المادة (42 ف4،5) المتعلق بالسفن والطائرات المدنية أو التجارية التي هي ملزمة من حيث الأصل بالالتزام بقوانين الدولة المشاطئة، كما أن السفن والطائرات السيادية (الحكومية والحربية) والتي تتمتع بالحصانة فإنها كذلك تتحمل المسؤولية الدولية في حال مخالفتها تشريعات الدول المشاطئة للمضيق الذي تعبر فيه([2]).

كما أنه من حق الدول المشاطئة للمضيق أن ترد وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى على أي مصدر يهدد أمنها وسلامتها، وذلك بالرجوع إلى الإجراءات المضادة وتطبيق نظرية الدفاع الشرعي ولو أدت إلى إعاقة المرور([3]).

ثانياً: واجبات الدول المطلة على المضيق

يجب على الدول المشاطئة للمضيق أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية وكذلك أنظمة تقسيم المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط منشورة بشكل كافي ليعلم الجميع ماهيتها، كما أن واجب الإعلان يمتد ليشمل جميع القوانين واللوائح المتعلقة بقانون البحار والملاحة في المضيق([4]).

(1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (42) الفقرة (2).

(2) لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، (جامعة مولود معمري، تيزي وز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2014)، ص: 85.

(3) المرجع السابق، ص: 86.

(4) بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 152.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 77 6/27/19 11:26 AM

ويجب على الدول المشاطئة للمضيق أن تقوم بما يلزم من أجل إقامة وصيانة المرور في المضيق، كذلك عليها تأمين ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة وغير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية([1]).

كما أنّ اتفاقية الأمم المتحدة ألزمت الدول المشاطئة للمضيق أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به، ويمكن أن يهدد الملاحة أو سلامة السفن أو الطائرات في المضيق الدولي الذي تطل عليه([2]). وعليها التزام هام وهو عدم إعاقة أو إيقاف المرور العابر، كما يجب عليها المحافظة على نظام المرور العابر في المضيق([3]).

وبرأينا أنَّ هناك واجباً ضمنياً على الدول المطلة على المضيق يشمل الالتزامات المترتبة عليها، كما يشمل ممارستها للحقوق السابق ذكرها، ألا وهو واجب الوفاء بالالتزامات الواقعة على عاتقها بحسن نية وعدم التعسف باستعمال حقها حيث نص على ذلك ميثاق الأمم المتحدة([4]). وبالتالي نجد تداخلاً بعض الشيء بين الالتزامات والواجبات حيث أن تعيين طرق الملاحة هو حق وواجب على الدول المشاطئة، كذلك سن التشريعات الناظمة للملاحة ومهما كان الأمر فإن الدولة يجب عليها القيام بهذا الالتزام أو ممارسة الحق بكامل حسن النية.

الفرع الثاني: التزامات الدول المشاطئة للمضيق في حالة الحرب

لا شك أنَّ وجود حالة حرب بين الدول تلقي بظلالها على عملية الملاحة البحرية، وخصوصاً في أمكنة استراتيجية تعتبر مفاصل الاتصال بين البحار كالمضائق، مما يؤدي لتبني إجراءات تختلف عن الإجراءات المعمول بها وقت السلم، ومن هنا يمكن أن نقسم هذا الفرع كما سابقه إلى حقوق الدول المشاطئة للمضيق وواجبات هذه الدول.

أولاً: حقوق الدول المشاطئة للمضيق في حالة الحرب

لا شك أنه في حال كانت الدولة إحدى الدول المتحاربة فإن مياهها الإقليمية بما فيها المياه الموجودة داخل المضيق هي مسرح للمعارك، ولا يتصور أن يتم تأجيل أو إيقاف الأعمال القتالية في هذه الرقعة من الماء، وإن سفن وطائرات الدول الأعداء ستكون

(1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (43).

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (44).

(3) بلوط سماح، النظام القانوني، ص: 152.

(4) ميثاق الأمم المتحدة، 1945، المادة (2)، الفقرة (3).

1-16 .indd 78 6/27/19 11:26 AM

بشكل حتمي عرضة للاستهداف من قبل الدول المشاطئة للمضيق([1]). وهذا يجعل من حق الدولة الداخلة في الحرب منع سفن الدول المعادية من المرور في المضيق المطلة عليه، سواءً كانت سفن حربية أو سفن تجارية أو غير ذلك، ومن أمثلة ذلك ما حدث خلال الحرب الإيرانية العراقية من إغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة العراقية من قبل الجمهورية الإيرانية الإسلامية([2]) ولكن السؤال هنا هل يحق للدولة المشاطئة للمضيق والتي هي طرف في الحرب أن تغلق المضيق أمام الملاحة الدولية، أي أن تمنع التحليق والملاحة داخل وفوق المضيق أمام سفن جميع الدول، ومهما كانت جنسيتها، سواء كانت معادية أم لا، ونقصد بذلك الملاحة المحايدة؟.

خلال فترة عقد مؤتمر لاهاي عام 1907م اقترحت الدول منع إغلاق المضائق أثناء الحرب، كما اقترحت أن يتم إعلان عدم جواز وضع الألغام في المضائق، إلا أن الاقتراحين تم رفضها ولم يتم ذكر أي شيء عن الألغام البحرية في المؤتمر، وخلال الحرب العالمية الثانية تم إغلاق عدد من المضائق الدولية أمام الملاحة ولكن بشكل جزئي، مما جعل من الصعب إيجاد عرف دولي ينظم وضع المضائق خلال الحرب، ولكن مع إقامة قضية كورفو أمام محكمة العدل الدولية أشارت المحكمة إلى أنَّ من حق الدولة المشاطئة أن تنظم مرور السفن الحربية ولكن بشكل لا يعيق الملاحة الدولية لباقي السفن والدول. ونذكر كمثال اعتراف إيران بواجبها بإبقاء مضيق هرمز مفتوحاً أمام الملاحة الدولية خلال حرب الخليج الأولى، ولكن ومع قرب المعارك إلى بحرها الإقليمي أعلنت إغلاق المضيق مما أثار احتجاجات واسعة في العالم، وقد أكدت احتجاجات الدول على إلزامية المادة (38) في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م([3]).

ولكن من جهة أخرى فإن بعض الدول وخلال المفاوضات التي سبقت عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م لم تعترف بالطابع العرفي ولا بإلزامية المادة (38) خلال فترة الحرب، والعمل الجاري أو العرف المطبق الآن يقضي بأنَّ ليس من حق الدولة المشاطئة للمضيق والداخلة في حرب أن تمنع المرور العابر بشكل كامل، ولكن من حقها تطبيقه بشكل جزئي وفق ما تقتضيه مصلحتها، ونذكر كمثال مرور الغواصات، حيث تقضي قواعد المرور العابر أن من حق الغواصة أن تعبر فوق سطح الماء أو تحته، ولكن من حق الدولة المحاربة المشاطئة للمضيق أن تطلب من الغواصة العبور وهي تطفو

(1) Wolff Von Heinegg, *The Law of Naval Warfare and International Straits*, International Law Studies, The Law of Armed Conflict: in to The Next Millennium, U.S. Naval war college, the Dept of the Navy, vol. 77, P: 265.

(2) I bid.

(3) I bid, P. P: 265 – 266.

1-16 .indd 79 6/27/19 11:26 AM

فوق سطح الماء، وهذا وإن كان ليس من حق الدولة المشاطئة للمضيق بالاتفاقية، إلا أنّ لها مصلحة كبرى في معرفة جنسية الغواصة التي تمر بالمضيق، ومثل هذا الطلب للغواصة لا يؤثر على مصلحة الدولة التي تتبع لها إلا بقدر يسير(1).

أما بالنسبة لحرية الطيران فوق المضيق فلا يحق للدولة المشاطئة والمشاركة بالحرب منع الطيران فوق المضيق للطيران المحايد، وبالتالي فإنَّ لها حق منع المرور العابر للطائرات المعادية فقط، وفي حال مرورها فإنَّ من حقها توجيه الصواريخ والقاذفات نحوها ورميها في حال كانت حربية، ويحق لها إنزالها والسيطرة عليها إن كانت مدنية، ولكن تظهر في هذا المجال اعتبارات أخرى ألا وهي سلامة الملاحة الجوية، باعتبار أن الطائرات تسير بسرعة أكبر بكثير من السرعة التي يسير بها السفن في المضيق، فتظهر مشكلة تقنية في تمييز الطائرات المعادية من غير المعادية والطائرات الحربية عن المدنية(2)، وأصدق مثال على ذلك حادثة فينيسيا. Vincennes Incident(3) ونتيجة لهذه الحادثة وللصعوبات التقنية، فإن التعامل الدولي سمح للدولة الداخلة في حرب ومشاطئة للمضيق الدولي أن توقف الطيران المحايد فوق المضائق التي يجري فيها نزاع أو الدول المشاطئة لها في حال حرب، وذلك لضرورات عملية وحفاظاً على السلامة لا لمانع قانوني، كما أن الفقه الدولي لم يستقر بعد على مثل هذه القاعدة وينتظر استقرار التعامل على هذه القاعدة من أجل أن يعتد بإلزاميتها(4).

(1) Von Heinegg, *The Law of Naval Warfare*, P: 266.

(2) I bid, P: 267.

(3) تتلخص وقائع حادثة فينيسيا، وفينيسيا هو اسم مدمرة أمريكية، أنه في عام 1988م كانت المدمرة الأمريكية فينيسيا في مضيق هرمز، وكانت الحرب العراقية الإيرانية مشتعلة، كما كان هناك حالة من التوتر بين الجمهورية الإيرانية والولايات المتحدة الأمريكية، وفي (3) تموز من عام 1988م أقلعت الطائرة الإيرانية المدنية والتي كانت رحلتها تحمل رقم (655) كما كانت من نوع الطائرات المدنية Airbus 300 – A، وقد تأخرت عن موعد إقلاعها المحدد بحوالي (27) دقيقة، كما أقلعت من مطار مشترك عسكري مدني في مدينة بندر عباس، وكانت متوجهة إلى الإمارات المتحدة وتحمل على متنها (290) شخص، ونتيجة لظروف التوتر وحالة النزاع قامت المدمرة الأمريكية فينيسيا باستهداف الطائرة معتقدة أنها طائرة حربية قتالية، مما أدى إلى انفجار الطائرة وارتقاء جميع ركاب الطائرة المئتان والتسعون.

David Linnan, *Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage Mistaken Self-Defense, and state Responsibility*, Yale Journal of International Law, (1991), vol: 16, Issue: 26, Article: 2, P. P: 252 – 255.

(4) Von Heinegg, *The Law of Naval Warfare*, P: 267.

1-16 .indd 80 6/27/19 11:26 AM

ثانياً: واجبات الدول المشاطئة للمضيق خلال الحرب

إن من واجب الدولة الداخلة في الحرب أن تضمن سلامة الملاحة للسفن المحايدة بشتى الوسائل، كما أن من واجب الدولة المحايدة والمشاطئة للمضيق خلال الحرب بين باقي الدول أن تحافظ على الحياد في المضيق وأن تبقى الملاحة مفتوحة فيه، ونذكر كمثال وضع سلطنة عمان خلال الحرب العراقية الإيرانية، التي أبقت مضيق هرمز من ناحية بحرها الإقليمي مفتوحاً أمام جميع السفن سواء حربية أم غير حربية([1]).

وهذا هو الأصل، حيث أنَّ الأصل هو أن يكون المضيق محايداً، وليس مرتعاً للعمليات الحربية بين الدول المتحاربة([2]). وإنَّ هذا الواجب قد يتطلب تنفيذه استخدام القوة من قبل الدولة المشاطئة للمضيق، حيث نصت المادة (22) من دليل سان ريمو إلى أنَّه في حال حدث خرق لمياه المضيق من قبل أحد المتحاربين وجب على الدولة المشاطئة إنهاء هذا الانتهاك، وفي حال عدم إيقافها هذا الانتهاك لحياد المضيق فإن الدولة المحاربة المنتهكة حقوقها تستطيع إبلاغ الدولة المشاطئة واتخاذ الإجراءات المناسبة بنفسها، كما أنه في حالة الضرورة تستطيع الدولة المحاربة المنتهكة حقوقها بالمضيق اتخاذ الإجراءات بالقدر المناسب والمقابل للانتهاك بدون إخبار الدولة المشاطئة للمضيق بذلك([3]).

المطلب الثاني: التزامات السفن والطائرات خلال المرور العابر:

لا شك أن فرض بعض الالتزامات على الدول المشاطئة للمضيق في صالح السفن والطائرات العابرة بالمضيق مروراً عابراً، يقابله فرض التزامات على السفن والطائرات المارة بالمضيق في صالح سلامة الدولة المشاطئة وحماية مصالحها، حيث أنها تتمتع بحق المرور ولكن بشكل لا يهدد سلامة الدولة المشاطئة للمضيق.

الفرع الأول: واجبات السفن والطائرات المارة مروراً عابراً:

حددت المادة (39) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م واجبات السفن والطائرات العابرة للمضيق، وقد حددت واجبات تقع على عاتق كل من السفن والطائرات كما خصت السفن بواجبات والطائرات بواجبات تتناسب كل واحدة وطبيعة عملها.

(1) I bid, P: 270.

(2) دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، 1994، المادة (15).

(3) دليل سان ريمو، المادة (22).

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 81 6/27/19 11:26 AM

أولاً: الواجبات المشتركة للسفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، ويعني هذا أن تسير السفينة أو الطائرة بالسرعة الآلية المعتادة وبما يتناسب مع الظروف الجوية والتقنية السائدة([1]).
- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية، أو حتى استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة، وفي هذا الصدد من الفائدة ذكر أن مرور الأسطول الحربي لدولة أجنبية خلال المضيق الدولي لا يشكل تهديداً لأمن الدولة المجاورة للمضيق([2]).
- أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل والسريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة. وقد تم النص على مصطلح الأشكال المعتادة وذلك للتأكيد على أنَّ السفن والطائرات خلال عبورها يمنع القيام بأي نشاطات إضافية كالتمارين العسكرية وتجارب السلاح([3]).

ثانياً: واجبات السفن أثناء المرور عابر

- أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر. هذا الواجب يهدف إلى جعل البيئة البحرية أكثر سلامة، وهذا ما يشكل مطلب لأي دولة تستخدم البحار بما فيها الدول المشاطئة للمضائق، حيث أن أي تصادم أو حادث في البحر بغض النظر عن الخسائر المادية والبشرية في هذا التصادم يشكل عواقب سيئة على البيئة البحرية، وخصوصاً إذا كان التصادم بين ناقلات النفط أو السفن الحربية أو التجارية التي تحمل مواد خطرة وسامة أو نووية أو التي تعمل بالطاقة النووية([4]).
- أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث في السفن والسيطرة عليها، وكمثال على هذه الإجراءات نذكر الإجراءات التي

(1) مدني، القانون الدولي للبحار، ص: 277.

(2) لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية، ص: 77.

(3) المرجع السابق، ص: 79.

(4) المرجع السابق، ص: 80.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 82 6/27/19 11:26 AM

نصت عليها اتفاقية حماية المياه في البحار لعام 1974م والتي نظمت أجهزة السفينة ومعداتها والملاحة([1]).

ثالثاً: واجبات الطائرات المارة مروراً عابراً

- يجب أن تراعي القواعد الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، وأن تمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.
- أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة دولياً لمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة([2]).

الفرع الثاني: حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً:

لم تذكر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقرة أو مادة خاصة بحقوق السفن والطائرات العابرة كما فعل مع الالتزامات والواجبات الملقاة على عاتقها، وبرأينا أنَّ هذا يعود إلى أنّ حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً يمكن استنتاجها بمفهوم المخالفة عن طريق التزامات الدول المطلة على المضيق، ويمكن أن نلخص حقوق السفن والطائرات مما ذكرنا سابقاً في واجبات الدول:

- حق السفن والطائرات بالمرور العابر في المضيق، ولو كانت الدولة في حالة حرب، ما دامت هذه السفن والطائرات تعود لدول محايدة.
- حقهم بالحصول على الخرائط التي تبين الممرات البحرية من الدول المشاطئة للمضيق.
- يحق لهم أخذ العلم من الدول المشاطئة بأي خطر يهدد الملاحة أو التحليق في المضيق.
- حق السفينة الداخلة في حرب البقاء في حالة الحياد في المضيق، واللجوء إلى الدولة المشاطئة في حالة الاعتداء عليها.
- يحق للسفن المارة بالمضيق الاستفادة من جميع التحسينات والإصلاحات التي من

(1) Alexander, *International Straits*, P: 92.

(2) لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية، ص: 81.

1-16 .indd 83 6/27/19 11:26 AM

واجب الدول المشاطئة القيام بها من أجل تحسين الملاحة في المضيق.

- كما أنَّ من حق الغواصات المارة مروراً عابراً أن تقطع المضيق فوق أو تحت سطح الماء، وقد أثار هذا الحق جدلاً قانونياً كبيراً حيث أنَّ المادة (39) (1) (ح) تمنع السفن من أي نشاط غير العبور المتواصل والسريع وهو ما يتحقق بعبور الغواصة سواء كانت فوق أو تحت الماء([1]).

ولكن الفقهاء انقسموا إلى فريقين، فمنهم من يقول بالسماح للغواصات بالمرور تحت سطح الماء، ويستندون في ذلك بالاحتجاج بمفهوم المخالفة، حيث ذكرت المادة (20) والمتعلقة بمرور الغواصات مرور بريء وجوب المرور فوق سطح الماء، وبالتالي وبمفهوم المخالفة فإن من حق الغواصات المرور تحت سطح الماء على اعتبار أن المادة (39) لم تذكر شيء عن ذلك، ويؤكدون أن هذا الإغفال ليس نتيجة الإهمال، وإنما بغية جعل المرور تحت سطح الماء مباحاً للغواصات([2]).

أما الاتجاه الآخر فيرى أن العبور تحت سطح الماء يشكل خرق لسيادة الدولة المشاطئة للمضيق، كما أنهم يدعمون حججهم بأن من واجب الدولة المشاطئة مراقبة سلوك السفينة أو المركبة العابرة ومدى توافقها مع أحكام القانون الدولي، وخصوصاً المسطرة في ميثاق الأمم المتحدة، ومثل هكذا مرور تحت الماء يجعل من الصعب بل من المستحيل أداء هذا الواجب من قبل الدولة المشاطئة للمضيق([3])، وبالتالي فإنه من حيث المبدأ يسمح للغواصات العبور تحت الماء ولا يزال الجدل قائماً بهذا الشأن ولم يحسم بعد.

الخاتمة:

من خلال دراستنا وبحثنا لموضوع المضائق الدولية ونظام المرور العابر المطبق على المرور خلالها أو فوقها، نستطيع استنتاج عدد من النقاط أبرزها:

- نظمت الأحكام المتعلقة بالمضائق الدولية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، التي أوجدت نظام المرور العابر كأصل يطبق على المرور ضمن المضائق الدولية.
- يتم تطبيق نظام المرور العابر في المضائق الواصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية

(1) Burke& Deleo, *Innocent Passage*, P: 403.

(2) I bid.

(3) I bid, P: 404.

1-16 .indd 84 6/27/19 11:26 AM

الخالصة.

- من الاستثناءات الهامة لنظام المرور العابر، المضائق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.
- نلاحظ بعض القصور والثغرات الموجودة في نظام المرور العابر خلال المضائق الدولية ومن أهما عدم التفريق بين حالة الحرب وحالة السلم في المرور العابر.
- إن المضائق الدولية هي مناطق حيادية لا يجوز القيام بالعمليات الحربية خلالها.

كما يمكننا التوصل إلى مجموعة من التوصيات هي:

- نوصي برفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تعديل الاتفاقية بما يتناسب ومصالح الدول خصوصاً في مجال التمييز بين حالة الحرب وحالة السلم في تطبيق نظام المرور العابر على المضائق الدولية.
- أغفلت الاتفاقية ذكر مادة أو فقرة تنص على حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً في المضيق الدولي، وبالتالي نوصي برفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تدارك هذا الأمر وإيجاد فقرة أو مادة تنظم هذا الأمر بشكل صريح.
- باعتبار أن المضائق حيادية بطبيعتها ولا يجوز التعرض لحيادية هذه المضائق فإننا نوصي بإيجاد لجنة تابعة للأمم المتحدة تحفظ حياد المضائق وتكون لها سلطات تنفيذية وقدرات عسكرية لمنع انتهاك حياد المضائق الدولية.
- نوصي بإيجاد غرفة في محكمة الأمم المتحدة لقانون البحار تنظر في قضايا المضائق تصدر أحكامها بسرعة لمنع إغلاق المضائق أو عرقلة الملاحة ضمنها.
- كذلك نوصي بإعادة النظر في مرور الغواصات مروراً عابراً، وبالأخص فيما يتعلق بمرورها تحت سطح الماء عند وجود دولة مشاطئة للمضيق في حالة حرب.
- ويجب إنهاء الاستثناء المتعلق بالمضائق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق، ليصار إلى تطبيق نظام المرور العابر أو البريء عليها لانتفاء الحاجة لمثل هذه الاتفاقيات.

1-16 .indd 85 6/27/19 11:26 AM

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية

الكتب:

جمال سالم عبد الكريم النعاس، الأبعاد الجيواستراتيجية الإغلاق مضيق هرمز دراسة في الجغرافيا السياسية، (كلية الآداب - قسم الجغرافية - جامعة عمر المختار، سنة 2011).

حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية، دراسة، (من منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1999).

قيس ابراهيم البدري، الفنار للقانون الدولي للبحار، (دار الكتب، بغداد، 2001).

محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، (معهد الدراسات الدبلوماسية،1995)، ط1.

المقالات العلمية:

وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية – المجلد 27 – العدد الرابع، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2011.

الرسائل والدراسات الجامعية:

بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام فرع القانون الدولي العام، (جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، كلية الحقوق، الجزائر، 2015).

سفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً، دراسة، (جامعة الجزائر3، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، 2015).

لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، (جامعة مولود - تيزي وزد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2014).

الوثائق الدولية:

ميثاق الأمم المتحدة، سان فرانسيسكو، 1945.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، 1994.

موجز الاحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية 1948-1991، منشورات الأمم المتحدة، St \ LEG \ SERF \ 1.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 86 6/27/19 11:26 AM

ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية

David Linnan, Iran Air Flight 655 and Beyond: free passage mistaken self-Defense, and state Responsibility, yale Journal of international law,(1991), volume 16, article 2.

Horace Robertson, Jr, Passage Through International Straits: A Right Preserved in the Third United Nations Conference On the Law of the Sea, Virginia Journal of international Law,(1980) vol. 20:4.

Jon Van Dyke, Transit passage through international straits, (2008).

Karin Burke and Deborah Deleo, Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the sea, Yale Journal of International Law,(1983), Volume 9, Article7.

Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64,

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea Shrinkage of the Right of Innocent Passage? (Faculty of law, University of Lund, 2007).

Ram Anad, Transit Passage and Over Flight in International Straits, (School of International Studies, Jawahar Lal Nehro University, New Delhi, India).

Ronald cundick, International Straits: The Right of Access, GA. J. Int' L & Comp. L, Vol. 5: 107, 1975.

Sam Bateman and Others, Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits, an agenda for action, Institute of Defence and Strategic Studies,(May 2006).

Traduction, Translation Convention Regarding the Regime of the Straits, (Montreux, July 20th 1936).

Victor Castillo, The Delimitation of the Spanish Marine Waters in The Strait of Gibaltar, Instituato Espanol de Estudios Estrategicos, Documento de opinion, (2011).

William Schachte, Jr, International straits and navigational freedoms, Remarks prepared for presentation to the 26th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22 – 26 1992).

Wolff Von Heinegg, The Law of Naval war fare and International Straits, International Law studies, the law of armed conflict: into the next millennium, U.S. Naval war college, the Dept of the Navy, volume 71.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 87 6/27/19 11:26 AM

The Transit Passage System in International Straits

Amer Majed Al-Ajami

Rana Abod

Faculty of Law - Damascus University

Damascus - Syria

Abstract:

The United Nations Convention on Maritime Law of 1982 created the Transit Passage system to end the controversy over the traffic system in international straits which link polarized parts of the world. This system was set as a permanent system that cannot be stopped so as to ensure freedom of navigation in international straits. This has led to a rising criticism of system because of the fear of the riparian countries of the strait regarding their security and safety during the passage of ships and aircraft in the strait on transit. As a result of its importance, the Convention has separated the rights and duties of riparian states of straits. Some exceptions have been made in favor of blameless passage. Despite the fact that the Convention is ratified by many States, this system is still being questioned by many other countries which refuse to ratify it as a result of the existence of this system. Jurists and scholars started to interpret and try to explain the ambiguity surrounding this system which is recognized by most countries of the world.

Keywords: Transit Passage, International Straits, 1982 UN Convention on Maritime Law, Blameless Passage, Free Passage, Riparian States.

1-16 .indd 88 6/27/19 11:26 AM