

جامعة تكريت / كلية التربية للعلوم الانسانية / قسم الجغرافيا

استراتيجيات المضائق / الفصل الثاني المرحلة التحضيرية / الدراسات العليا

2020/3/4 يوم الاربعاء

استاذ المادة / الاستاذ المساعد الدكتور نصيف جاسم اسود سالم

المحاضرة الثانية : مفهوم المضائق من وجهة نظر الجغرافيا السياسية .

أوجدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م نظام المرور العابر، لتنتهي الجدال 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 وسامتها خال 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. استحوذت المضائق الدولية العصور والأزمان، فالإشراف على مضيق دولي يعطي الدول المظلة عليه مزايا اقتصادية كبيرة، كما أنّ الأهمية الاستراتيجية لا تخفى على أحد. وكانت ولا تزال المضائق محور نزاع بين الدول، حتى أنّ بعض المضائق يعود الحديث عن محاولة السيطرة عليها إلى ما يزيد على خمسة آلاف عام ، وتزداد الأهمية في الوقت الحالي إذاعلمنا أنّ المضائق البحرية هي السبيل الأسير لنقل النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وأنّ 62% من

كميات النفط تنتقل عبر المضائق البحرية. ويعرف المضيق الدولي بأنه كل ممر مائي طبيعي ضيق، يستخدم في الملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من أعالي البحار. فالملاحة الدولية هي جوهر العقد في العوامل المحددة للمضيق الدولي . وفي عام 1982 م 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. وتتعدد القواعد النازمة 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 1982 م.

المضايق البحرية وفق مقتضيات القانون الدولي ومعطيات الجغرافيا السياسية

مراحل تطور مفهوم المضايق البحرية في القانون الدولي

سنعرض في هذا المبحث التعرف على المراحل التاريخية التي تطور فيها مفهوم المضيق في الفقه الدولي واحتكام محكمة العدل الدولية، وعمليات تدوين وتقنين هذا القانون العرفي من خلال معاهدات تدوين القانون الدولي العرفي للبحار، والذي اتي ضمن ثلاثة مؤتمرات دولية، بدأت منذ عام 1958 ولغاية 1982 . وهناك ثلاثة مطالب اساسية هي :

المطلب الاول: مرحلة تطور مفهوم المضيق وفق الفقه الدولي .

المطلب الثاني: مرحلة تطور مفهوم المضايق في ضوء قرارات القضاء الدولي .

المطلب الثالث: مرحلة تطور مفهوم المضايق الدولية في ظل الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية وهي:-

1 المؤتمر الدولي الاول لقانون البحار - 1958 .

2 المؤتمر الدولي الثاني لقانون البحار - 1960 .

3 المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار - 1982 .

مرحلة تطور مفهوم المضيق وفق الفقه الدولي :

لقد لعب الفقه دورا محوريا في ابراز النظريات المنظمة لتطور مفهوم المضايق الدولية، وقد كانت هذه الاجتهادات جميعها مثالا حيا على ما تتمتع به المضايق

الدولية من اهمية قوية في النواحي الاقتصادية،الاستراتيجية، والسياسية، والعسكرية سواء في ازمنة الحرب او السلم .ويوضح الدكتور محمد الحاج حمود في كتابه " القانون الدولي للبحار "، بان الفقه الدولي ومنذ بداية المناقشات حول حرية البحار، تأثر بمذهبين او مدرستين رئيسيتين اثرتا على مجريات الصراع الذي دار بين من نادي بحرية الملاحة بأوسع صورها، وبين مؤيدي فرض سيادة الدولة الكاملة على مياه المضيق. وينقل لنا الدكتور محمد الحاج حمود، مجموعة من افكار واره رجال القانون الدولي حول هذا الانقسام من امثال كروشيوس الذي قال في معرض تطرقه لموضوع حرية البحار " ان الدول الساحلية لها الحق في الرقابة على تلك الاجزاء من البحار، الا انها لا تستطيع منع المرور البريء فيه "، اما بوبا ندروف فيؤكد على " حق الدولة الساحلية في الاستيلاء على بعض مياهها " اما فانيل فانه يميز بين " المضايق المستخدمة للمواصلات بين بحرين والتي تكون ملاحظتها مشاعة لجميع الامم، والمضايق الاخر التي ليس لها مثل هذه الوظيفة "، ويضيف الدكتور محمد الحاج حمود، في وصفه لهذه الحالة من التناقض في الافكار والآراء في تلك الفترة بالهيجان السياسي العنيف الذي ساد اوروبا خلل النصف الاول من القرن التاسع عشر، بيد ان التطورات التي حصلت في الميادين الاقتصادية والفنية والتكنولوجية، وخاصة في استعمال البحار كقوة محركه للمركبات جعل العالم يبدو كوحدة متماسكة بالنسبة للاقتصاد وحركة المرور، وبسبب هذه التطورات الموضوعية، فقد حصل تطور في موقف الفقه الدولي نحو التوسع في حق المرور في المضايق على حساب الدول الساحلية، حيث اصبح ينظر الى حق المرور في المضايق كملحق طبيعي لحرية البحار والى جانب ما

ذكره الدكتور محمد الحاج حمود، فإننا نجد عند الدكتور عبدالاله دريف في دراسته التي حملت عنوان " مكانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية دراسة حالة لمضيق جبل طارق "اذ كانت مجموعة من الطروحات لعدد اخر من فقهاء القانون الدولي من امثال الاستاذ فوشي ، والذي يعتبر البحر الاقليمي وكل المياه التي تدعي الدولة ملكيتها هي جزء من اعالي البحار، مما يعني ان هذه المياه وبما تحتويه من مضايق تكون خاضعة لمبدأ الحرية العامة، ويعرض ايضا لما قاله كافار والذي اعتبر ان هذا الموضوع تتنازعه مصلحتان يجب التوفيق بينهما: مصلحة الملاحة التي تؤدي الى القبول بحرية المرور في المضايق، ومصلحة الدولة او الدول المشاطئة للمضيق (معطلة الامن)، والتي تؤدي بنا الى القبول بسيادة الدولة او الدول المشاطئة للمضيق، ويضيف نقلا عن الفقيه الدولي العربي الاستاذ الدكتور علي صادق ابو هيف، عندما اوضح بانه وفي جميع الحالات يجب ان يكون المرور في المضايق حرا لجميع مراكب الدول، وليس للدولة او الدول المطلة على المضيق ان تمنع المرور فيه من دون داع، غير انه لها الحق في ان تفرض بعض الاجراءات التي تضمن سلامتها وسلامة الملاحة في المضيق، وكذلك يرى الدكتور ابو هيف بانه لا يجب منع المرور في المضايق بوجه المراكب الحربية، منعا باتا في اوقات السلم، او في اوقات الحرب ما لم تكن الدولة او الدول المطلة على المضيق طرفا في النزاع القائم ، فإننا نراه امور مفادها ان الفقه الدولي القديم والحديث، قد استقر على اعتماد حرية المرور في المضايق التي توصل بين جزئين من البحار العالية، رغم وجود تيار فقهي يؤكد على اعتماد مبدأ المرور البريء في هذه المضايق.

مرحلة تطور مفهوم المضايق في ضوء قرارات القضاء الدولي.

لم يتجاهل القضاء الدولي ممثل بمحكمة العدل الدولية مع مسألة الملاحة في المضايق الدولية بصورة مباشرة، الا في قضية مضيق كورفو(بين البانيا والمملكة المتحدة، والتي اصدرت فيها المحكمة قرارها في التاسع من نيسان لعام

1949 . وفي خلاصة وقائع هذه القضية تقدم لنا الاستاذة مناصرة زهره في رسالتها لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام والموسومة " حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية " ، ان البانيا قد اطلقت عدة قذائف مدفعية على سفينتين حربيتين تابعتين للبحرية الملكية البريطانية اثناء مرورها في المياه الاقليمية للبنانيا، وتحديدًا في مضيق كورفوا بتاريخ الخامس عشر من نيسان من العام 1946 ، ونتيجة لذلك فقد بعثت بريطانيا بمذكرة احتجاج الى البانيا في نفس العام، معبرة فيها عن رأيها بشأن المرور البريء في المضيق و متمسكة بحقها فيه والتي اشترطت للزوم المرور في المضيق، شرط الحصول على الاذن المسبق منها، وفي نهاية المذكرة البريطانية وجهة انذار للحكومة اللبنانية، في انها ان فتحت النار على السفن البريطانية فإنها ستلجأ الى معاملتها بالمثل. وفي الثاني والعشرين من اكتوبر من العام 1946، ارسلت بريطانيا سفينتين حربيتين باتجاه مضيق كورفوا بغرض التحقق من الاجراءات التي ستتخذها البانيا في لبحر الاقليمي.

مرحلة تطور مفهوم المضائق الدولية في ظل المعاهدات الدولية.

تطرقت عدة اتفاقيات دولية عامة الى موضوع المضائق الدولية والملحة فيها

بصورة غير مباشرة، وقد اتى التطرق عند الحديث عن المواصلات الدولية عموما او ضمن المواصلات البحرية، غير انه ومنذ اتفاقيات جنيف 1958 ، او ما اصطلح على تسميته المؤتمر الاول لقانون البحار، فقد تغير المزاج الدولي في التعامل مع قضية المضائق الدولية، وذلك لعدة اعتبارات منها الاقتصادي والسياسي والاستراتيجي وحتى العسكري. ومؤتمرات المضائق الدولية في قانون البحار وهي:

1 - المؤتمر الدولي الاول لقانون البحار 1958 .

2 - المؤتمر الدولي الثاني لقانون البحار 1960 .

3 - المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار 1982 .

أولاً: المؤتمر الدولي الاول لقانون البحار 1958 .

ناقشت اتفاقيات جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة المعقود في التاسع والعشرين من شهر نيسان للعام 1958 موضوع الملحة المضائق الدولية في الفقرة الرابعة من مادتها السادسة عشر والتي نصت على " لا يجوز ايقاف المرور البري للسفن الاجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة بين جزء من البر العالي وجزء اخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية " .

والاتفاقية هذه تلزم الدول الساحلية بضمان المرور البريء للسفن الاجنبية مقابل شروط فرضتها على السفن في المادة 14 ، والتي اعطت تلك الدول سلطات واسعة في تقدير الطبيعة البريئة للمرور، فالنص يقضي بعدم جواز ايقاف المرور البريء، والمفهوم المخالف ان الدولة الساحلية تستطيع وقف المرور البريء، على اعتبار انها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور، وعليه فإنها تستطيع ان تلعب دورا مهما في منع او عرقلة الملحة في المضائق بحجة عدم براءة ذلك المرور، كما انها جاءت بتعريف للمضيق الدولي سنتناوله في المبحث القادم من هذه الدراسة، وعليه فان المؤتمر الدولي الاول للبحار قد عالج موضوع مفهوم المضائق الدولية وان كان لم يفرد له جزء خاصا به، حيث ان الاتفاقيات الأربعة المكونة لهذا المؤتمر وهي :

1 . الاتفاقية المتعلقة بالامتداد القاري

2 . الاتفاقية المتعلقة بأعالي البحار

3 . الاتفاقية المتعلقة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية في البحار العالية

4 . الاتفاقية المتعلقة بالبحر الاقليمي او المنطقة المتاخمة .

ومن الملاحظ على هذا المؤتمر انه قد اتبع الاسلوب التوفيقى بين الدول بحيث انه قد ارجأ البحث في الامور الخلفية بين تلك الدول، ومركز على ما تم التوافق عليه من قبل الدول التي شاركت في اعماله.

ثانيا : المؤتمر الدولي الثاني لقانون البحار 1960 :

والذي انعقد في العام 1960 ، بانه قد جر بحث موضوع تحديد عرض المياه الاقليمية، وحدود منطقة الصيد البحري للدول، الا ان الدول المشاركة قد بدت بينها اوجه كثيرة الاختلاف اسست الى فشل اعمال هذا المؤتمر، وكانت ابرز المواضيع الخلفية التي عصفت بأعمال هذا المؤتمر، وضوح رغبة الدول الكبرى في الحد من مد عرض المياه الاقليمية، من اجل زيادة فرض سيطرتها ولحد ما امكن من حرية الدول الصغيرة في احكام سيطرتها على حدودها البحرية، لتفادي عرقلة حركة السفن التجارية والاساطيل البحرية العسكرية لهذه الدول، من ممارسة مهام الشرطة البحرية واحكام نفوذها على الممرات والمضايق الاستراتيجية المتحكمة بشريان التجارة الدولية، وخصوصا التجارة البحرية منها.

المؤتمر الدولي الثالث اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

حظيت المضائق البحرية الدولية بأهمية كبيرة في هذه الاتفاقية، حيث افردت لها مساحة كبيرة في متنها ناقشت فيها موضوعات تهم المضائق الدولية من حيث التعريف والتصنيف، وانظمة الملحة، وحقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضايق، وحقوق وواجبات السفن المستخدمة لهذه المضائق، وتمديد اتساع المياه الاقليمية المشكلة للمضايق، ومنع الصيد واجراء البحوث العلمية في هذه المياه دون اخذ موافقة الدول المشاطئة لها، والحد من التلوث البيئي الذي تنتجه مخلفات السفن في المضائق وغيرها من الامور الفنية المتعلقة بالمضايق الدولية .

وهناك خمسة اتجاهات رئيسية سيطرت على اعمال المؤتمر فيما يخص مناقشات
انظمة الملاحة في المضائق وهي

أولاً : اتجاه يرى انه لضمان التوازن بين مصالح الدول المطلة على المضائق
ومصلحة الجماعة الدولية، لابد من تطبيق نظام المرور البريء على جميع
المضائق التي تقع ضمن البحار الاقليمية للدول الساحلية .

ثانياً: تؤيد دول اخر حرية المرور عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية،
سواء تلك التي توصل بين جزئين من البحار العالية، او تلك التي توصل جزءا من
البحر العالي بجزء اخر من البحر الاقليمي لدولة اجنبية.

ثالثاً: تؤيد دول اخر تطبيق المرور الحر في المضائق التي توصل جزئين من
البحار العالية، وتطبيق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على المضائق التي
توصل جزءا من البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية .

رابعا: وتميز بعض الدول بين المضائق بحسب عرضها، فتدعو الى تطبيق المرور
الحر على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية والتي يزيد عرضها عن ستة
اميال بحرية، وتطبيق نظام المرور البريء على المضائق التي يقل عرضها عن
ستة اميال بحرية .

خامسا: واخر تميز بين الملاحة التجارية والملاحة العسكرية، فيطبق نظام المرور
الحر على الاولى، ونظام المرور البريء على الملاحة العسكرية في جميع
المضائق التي تربط البحار العالية بالبحار شبه المغلقة.

هذا وقد استغرقت المناقشات في هذا الموضوع وقتا طويلا في المؤتمر انتهت
بوضع صيغة توفيقية هي الصيغة الواردة في الجزء الثالث من اتفاقية قانون
البحار لعام 1982 ، والمتمثلة باستحداث نظام المرور العابر.

انواع المضايق الدولية

خمسة انواع او تصنيفات للمضايق على النحو الاتي

أ - المضايق الواقعة في المياه الداخلية للدولة : -

ويقصد بها المضايق التي تنحصر بين اقليم الدولة وجزيرة تابعة لها, ويقع هذا المضيق في المياه الداخلية للدولة، ومثل هذه المضايق تعد واقعة داخل حدود الدولة ومن حقها ان تمنع اي سفينة من الدخول اليها الا في الحالات التالية :

1 . اذا كان من حق الدولة الدخول بسفنها الى هذه المضايق قبل عقد اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

2 . اذا وجدت اتفاقية بين الدول الساحلية ودولة السفينة تقضي بالسماح لسفنها، او السفن المتوجهة اليها بالمرور من خلل هذا المضيق.

3 . اذا كانت السفينة متوجهة الى موانئ الدولة التي يقع المضيق في مياهها الداخلية او خارجه منها.

ب- المضايق البعيدة عن الدول المشاطئة:

ويقصد بها المضايق الواقعة خارج البحار الاقليمية للدولة المشاطئة بوصفها مياه منطقة اقتصادية خالصة او من اعالي البحار كما اشارة اليها المادة (35) (الفقرة

(ب) من اتفاقية 1982 ، وان مثل هذه المضايق والتي يعود المرور فيها لأسباب

قاهرة، بحيث لا يوجد منفذ اخر غيرها، ولو وجد لما جاز استخدامها، ومن هذه المضايق، كمضيق هرمز في الخليج العربي.

ج- المضايق المتفق عليها بين الدول المشاطئة : وهي المضايق التي عقدت بموجبها اتفاقيات بين الدول المشاطئة بشأن العبور فيها، بحيث يخضع نظام

المرور لمثل هذه المضائق الاتفاقيات المعقودة بين الدول المشاطئة والدول او الدولة التي يقع فيها المضيق، بغض النظر عن القواعد الواردة في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، وبغض النظر عن نوع المضيق ومكان وقوعه وطرق استخدامه.

د- المضائق الوطنية: هي المضائق المحصورة بين اجزاء من دولة او عدة دول، مع وجود طريق صالح للملحة يؤدي الى اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة، اذ يعوض هذا المضيق باستخدام ذلك الطريق الصالح للملحة، وهو ما اكدته المادة (36) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، والتي نصت على " لا ينطبق هذا الجزء على اي مضيق مستخدم للملاحة الدولية اذا وجد خلل ذلك المضيق طريق في اعالي البحار او طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق على هذه الطرق الاجزاء الاخر ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الاحكام المتعلقة بحرية الملحة وحرية التحليق ".

هـ- المضائق المحصورة بين اقليم دولة وجزيرة تابعة لها : وهو مضيق يقع بين اقليم دولة وجزيرة تابعة لها، ووجد طريق مرور اخر في منطقة اقتصادية خالصة، او اعالي البحار، فلدولة حق منع المرور في هذا المضيق، وفقا لنص المادة (38) (الفقرة 1) من اتفاقية 1982 ، او الاتفاق مع الدولة التي يقع المضيق في اقليمها، بالمرور منه رغم وجود طريق اخر صالحة للملحة، وجاء نص المادة المذكورة سابقا على الوجه التالي " 1 تتمتع جميع السفن والطائ ا رت في - المضائق المشار اليها في المادة (37) بحق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاق. الا ان المرور العابر لا ينطبق اذا كان المضيق مشكل بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في اعالي البحار او طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ".

و- المضائق التي تربط بين العالية والمناطق الاقتصادية الخالصة: وهي المضائق التي تربط بين جزئين من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، وجزء اخر من اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة، مثل مضيق جبل طارق وتضيف الاستاذة مناصرية زهرة، بان هذا النوع من المضائق ينقسم الى:-

1 . النوع الاول: ممرات او فتحات تؤدي الى بحر داخلي، اي يصل بين رقعة من

اعالي البحار وبحر داخلي، وتخضع لاختصاصات الدولة الساحلية، وتعتبر مياهها مياه وطنية ولها ان تنظم الملاحة فيها وفق مصالحها الخاصة، اما اذا كانت تطل عليه دولتان او اكثر، اعتبرت مياهه بحار اقليميا وليست مياه وطنية، الا اذا كانت مياه المضيق لها وضع تاريخي.

2 . النوع الثاني: ممرات او فتحات تصل ما بين بحرين عاليين، وهنا جر العرف

الدولي على ان تتمتع جميع السفن التجارية والحربية بحق المرور البريء، دون اعاقا او حاجة الى ترخيص او اذن من الدول المشرفة على المضيق.