

جامعة الجزائر  
معهد الحقوق والعلوم الادارية

---

احكام المضايق  
في  
القانون الدولي العام

بحـث مقدم من :  
عادل محمد البياتي  
للحصول على دبلوم الدراسات العليا في 'قانون العام

لجنة المناقشة

مشرفا ورئيسا

الدكتور : تيسر عواد

عضوا

الدكتور :

عضوا

الدكتور :

حمدني لذخي الضافل  
الاستاذ بوشعير سعيد  
مع تحياتي وتحياتي الحارة

عادل خير الدين  
١٩٧١

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

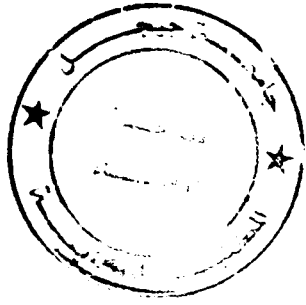
مَرْجُ الْبَحْرَيْنِ يَأْتِقَانِ

بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَّا يَبْغِيانِ

مَدَنِيٌّ وَاللَّهُ الْعَظِيمُ

361 / 4

المكتبة المركزية  
عدد: 298  
تاريخ: 14



ألكا الحظية

نحو

الطريق الدو

## المقدمة

=====

لعبت المضائق — منذ فجر التاريخ — دوراً كبيراً في العلاقات الدولية لما تمتاز

به من مواقع استراتيجية بين البحار .

فقد كان للحال القديم بوابات في البسفور والدرديل وفي باب المندب وبهبل دارق

بسدت دولة الحق والعدل سداً عليها . جميعاً أيام عزها المشرق ، ثم خرجت من

يدها ومن اعترتها يد الايام بالمهزم والتقهقر .

وتاريخ المضائق يدافع بأحداث ومشاكل بين الأمم ، فكثيراً ما كانت تنتهي بنشوب

الحروب بين الأمم المتنافسة على تلك المضائق . فحرب الروادة — مثلاً — في رأى الكثيرين —

ما كانت تسمى الا لمنح سكان داروادة من السيطرة على الدردنيل والبسفور لاهميتها البالغة

بالنسبة للمدن العثمانية التي تعتمد في مرور أرزاقها على تلك المضائق (1)

وقد ذل النزاع قائماً بين الدول الأوروبية حول المضائق التركية منذ فتح القسطنطينية

عام 1453 م . فظاهرة بين روسيا وتركيا ، ومن ذاك النزاع ، الحرب المعروفة بـ (حرب

القرن) بين عامي 1808 — 1856 م . اذ ابرمت بشأنها عدة اتفاقات دولية ، ولم

يستقر وضع البسفور والدرديل . حتى عقدت معاهدة مونتريه بشأنها في 26 يوليو من

عام 1936 م .

واذا التفتنا الى مضيق تيران وبعدها أنه كان مثار أكثر من حرب بين العرب والحكومة

الاغتصاب الاسرائيلي ، وما قضية اغلقه عام 1967 م بوجه الملاحية الاسرائيلية بمحيدة

علينا — رغم كون الصراع البحري ليس أساسه مضيق تيران — فقد أثار اغلقه حفيظة

اسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية ، فقامت اسرائيل — لذلك — بمد وانها على الدول

العربية ، واحتلت أجزاء أخرى من أراضيهم أضفتها لما احتلته عام 1948 م .

واذا كان مضيق تيران قد أصبح نار الحرب بين العرب ودولة الاغتصاب الصهيونية

موات عديدة ، واغلقه مدعاة لالتال أراض عربية في الوقت الحاضر ، فان مضيق بهبل

دارق ، الفاصل بين أوروبا وأفريقيا ، والواصل للمحيط الاطلسي بالبحر الابيض المتوسط

(1) الدكتور محمد دالت النجس : الوجه في قانون السلا — منشأة المطرف بالاسكندرية

جعلته القائد الاسلامي طارق بن زياد عاملا مهما لانتصاره على اسبانيا ، وتخليد  
أروع حضارة انسانية فيها عبرت اشعاطها الى أوروبا عن طريق هذا المضيق ، وما زالت  
تسهر العالم بتراثها حتى يومنا هذا .

ولو تأملنا مضيق باب المندوب - القاصد لاسيا عن افريقيا ، والواصل للبحر الاحمر  
بخليج عدن - لوجدنا ، قد لعب دورا بارزا في حضارة اليمن القديمة . ثم أصبح  
في عصر النهضة الأوروبية ملامح أنوار المستعمرين الاوروبيين لموقعه الجغرافي ،  
ولأهميته الممتازة في الوصول الى موارد الثروات ، وايجاد الاسواق المناسبة للصناعات  
الاوربية وقد انتهى الصراع بين الدول الاوربية - وله بالاحتلال الجريدي الى اليمن والمضيق  
ما يقارب القرن والربح قرن من السنين .

وتبدو المضائق - اليوم - أكثر أهمية من السابق ، ولا سيما بعد اكتشاف البترول  
في الشرق الاوسط بكميات كبيرة ، واحتياج العالم اليه ، بحيث أصبح ثلاثة أرباع  
استيراد الدول من النفط مصدره هذه المنداقة الميوية من العالم .

وبالرغم من أن الولايات المتحدة الأمريكية من الدول المنتجة للبترول ، إلا أنها  
أصبحت كمشياتها الدول الاوربية بحاجة ماسة الى بترول الشرق الاوسط ، لعدم  
كفاية موارد ما منه . هذا من جهة ، ومن جهة اخرى فان اهتمام العالم - اليوم -  
لم يحد مقتصرًا على الاستفادة من البحر في المواصلات التجارية واستثمار ثرواته الحية  
وغير الحية ، بل تعدى كل ذلك الاستفادة من البحار عسكريا بشكل مكثف لم يسبق  
له مثيل .

لذا راجح المحسوران المملكان يتنافسان في مد أساطيلهما الحربية لتشمل جميع  
المحيطات والبحار ، وأخص منها المناطق الميوية المأذية للدول الحربية .

ومن هنا أصبح لمنداق المضائق الاستراتيجية أهمية الكبر بالنسبة لتلك الاساطيل  
باعتبار أن المضائق تشكل منطلقا للمحيطات والبحار . ولذلك قامت الولايات المتحدة  
الامريكية ببناء عدد من القواعد الحربية بالقرب من تلك المضائق خاصة حول مضيق باب  
المندوب في البحر الاحمر والمحيط الهندي ، بحجة ايلاف توسع الاسطول السوفييتي

المنتشر في المدلقة .

وقامت إسرائيل من جانبها باحتلال عدد من الجزر في البحر الأحمر ، وتأخير  
الاعتراف بالتناون مع أثيوبيا ، بنية مراقبة سفنها المارة بمضيق باب المندب المتجهة  
لميناء ايلات - أم رشوان .-

وبالتناون مع الممسكون النرويجي احتلت إيران الجزر العربية الواقعة بالقرب من  
مضيق هرمز للسيادة على المضيق ، وعلى الارتق الملاحي المار منه الاسدول التجاري  
العربي .

وبالذات لهذا التنافر الشديد في البحر ، ولتزايد الاسدول التجارية والحربية  
للمجموعة الدولية ، فان تلك المضائق سوف تلعب دورا حيا في المستقبل في السيادة  
على البحار ، وبالتالي على السياسة الدولية .

ومن هنا فكونت في البحث في تفاصيل النطاق القانوني لتلك المضائق الدولية على  
ما جاء في الفقه والقضاء والحمل الدولي .

ومن المطلوب أن السفينة الحربية التجارية تشق اربتها في البحر مهتدئة ولتها  
من مضيق هرمز مارة بمضيق باب المندب باتجاه البحر الأحمر لتلتقى بالسفينة الحربية  
القادمة مضيق تيران باتجاه البحر الابيض المتوسط عبر قناة السويس .

وهنا تتجه باتجاهين : احدهما الى الشرق حيث الدول الاوروبية وأمريكا عابرة  
مضيق جبل طارق ، والاخرى الى الشرق مارة بمضيق البسفور والدردينيل .

وقد وجدت في تلك المضائق - التي تهدرهما عيون الاسدول وتتقاذفها تيارات  
متهاينة للسيادة عليها - نماذج تاريخية لموضوعي هذا الذي وضحته في ثلاثة  
ابواب على النحو التالي :

الباب الاول : في مفهوم القانونى للمضايق فى القانون الدولى ، وطالجه بضمليين :

الفصل الاول : فى تعريف المضيق ، ودرسته فى ثلاثة مهايت :

- المهايت الاول : تعريف المضيق فى الفقه الدولى .
- المهايت الثانى : تعريف المضيق فى القضاء الدولى .
- المهايت الثالث : تعريف المضيق فى العمل الدولى .

الفصل الثانى : فى الملاحة فى المضايق الدولية ، وعرضته فى ثلاثة مهايت :

- المهايت الاول : الملاحة فى المضايق الدولية فى الفقه الدولى .
- المهايت الثانى : الملاحة فى المضايق الدولية فى القضاء الدولى .
- المهايت الثالث : الملاحة فى المضايق الدولية فى العمل الدولى .

الباب الثانى : فى الدائم القانونى للمضايق الدولية ، وطالجه بضمليين :

الفصل الاول : فى المضايق الواقعة فى اقليم دولة واحدة ، وبسائطه فى مهايتين :

- المهايت الاول : المضايق التى لا يزيد اتساعها عن ضعف اتساع البحر الاقليمى .
- المهايت الثانى : المضايق التى يزيد اتساعها على ضعف البحر الاقليمى .

واستقينا من مضايق تركيا مثلات ابيقيا للمضايق الواقعة فى اقليم دولة واحدة .

الفصل الثانى : فى الدائم القانونى للمضايق الواقعة بين سواحل عدة دول ،

وعرضته فى مهايتين :

- المهايت الاول : المضايق التى تقح بين سواحل عدة دول .
- المهايت الثانى : بعض المصاديات التايبيقية للمضايق التى تقح بين سواحل

عدة دول وتشمل :

- 1- مضيق هرمز .
- 2- مضيق باب المندب .
- 3- مضيق جهل دارق .

الباب الثالث : فى الدائم القانونى للمضايق التى تصل البحر الشمالى بالبحر الاقليمى

لدولة اُنبية ، وقد درسته بضمليين :

الفصل الاول : الدائم القانوني للمضايق التي تصل البحار العميقة بالخليجان .  
وتناولته بمهنيين :

المبحث الاول : المضايق التي تصل بحراً طاليا بخليج تقع على سواحله دولة واحدة

المبحث الثاني : المضايق التي تصل بسراً طاليا بخليج تقع على سواحله عدة

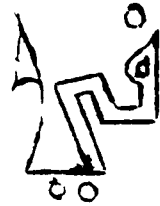
دول .

الفصل الثاني : الدائم القانوني لمضايق تيران ومنافير

=====



# الباب الأول



المفهوم القانوني

للمضايقة

القانون الدولي

سوف اعالج هذا الموضوع بفصلين ، يشمل الفصل الاول تعريف المضيق ، ويتكون من ثلاثة مباحث ، تناولت في المبحث الاول تعريف المضيق في الفقه الدولي . أما المبحث الثاني ففرضت فيه لتعريف المضيق في القضاء الدولي . وأما في المبحث الثالث فقدت درست تعريف المضيق في المل الدولي .

وفي الفصل الثاني تناولت الملاححة في المضائق الدولية ، وفصلتها في ثلاثة مباحث تحلقت بوضعها في كل من الفقه ، والقضاء ، والمل الدولي .

## الفصل الاول

=====

### تعريف المضائق الدولية

تمهيد :

قبل أن أتأرق الى تعريف المضيق من الناحية القانونية وجدت من المفيد أن أخص تعريفه من الناحية الجغرافية ، فالفقيه بيدل يحرف المضيق جغرافيا بقوله : ( انه عبارة عن ممر مائي ضيق بين قاعدتين من الارض يصبها كانت هذه الارض ومهما كانت اتساع الممر المائي ، ومهما كان الاسم المسمى لهذا الممر سواء كان مضيقا أو ممرًا بحريا أو ممرًا قناتا ) (1).

بينما يحرف الاستاذ بول المضيق جغرافيا ( بأنه ممر طبيعي يفصل بين اقليمين ، ويصل بين بحرين ) (2).

فهو ممر طبيعي وجد مثلما وجدت تلك البحار التي يوصلها ، بل هو ليس الا جزءا منها ، فهو اذا يتلف تلك الممرات ان ناعية التي تشقها وتفتحها يد البشرية لتوصل بين البحار الى الية كقناة السويس وقناة بنما مثلا .

ودائم الممرات المائية الذي تم اقراره سنة 1921 يفرق بين المضيق والقنوات

1\_ Gidel . G. Le droit international public de la mer vol 3, 1934, P. 729

2\_ BRUEL, E \_ international straits, London and Copenhagen 1947, vol 1 , P;P.

الاصطلاحية ، بأن المضيق هو كل جزء صالح للملاحة - بدايته - من وإلى البحر حتى ولو كان محل أعمال اصلاح ، بينما الممر الصلح لا يصلح للملاحة الا اذا قامت الدولة الشارعية باعداده لذلك فيعتبر قناة (1)

وطى ذلك فالمضيق الجغرافية هي تلك التي تتوفر فيها الاوصاف الاتية :

- 1- أن يكون المضيق قد تكون بصورة طبيعية .
- 2- أن يكون محدود الاتساع .
- 3- أن يفصل جزئين من الارض ويرتبط بين بحرين عامين (2)

والمضيق الجغرافي لا يمكن اعتباره مضيقا بالمعنى الصحيح ، إذ ليس كل مضيق جغرافي يخضع لاحكام القانون الدولي . لذا يختلف التعريف الجغرافي للمضيق عن التعريف القانوني له . وسأتناول تعريف المضيق مفصلا من الناحية القانونية فى كل من الفقه والقضاء والعمل الدولي .

### المبحث الاول

=====

#### تعريف المضيق فى الفقه الدولي

من المشكلات التي اختلف فيها الفقهاء مشكلة تعريف المضيق ، فالفقه الاجنبى يحديه تعاريف مختلفة ، فالمذاهب القديمة تزيد وصف المضيق تبعا لواقع السيادة عليه ، وقد تبنى الفقيه جيدل هذا المذهب واوره فقصر تعريف المضيق على الفتحة التي لا تتجاوز ضعف عرض البحر الاقليمي ، واليك تعريفه : المضيق ( كل ممر طبيعي يفصل يابستين ولا يتجاوز عرضا معيناً ، ويصل بين مدينتين بحريتين سواء كان بين بحر ومحيط أو جزيرة وقارة ، أو بين جزيرتين ، أو بين أرخبيل ) (3)

وبرى الاستاذ شارل و روسو أن المضائق والممرات المائية الضيقة لا توضع تحت

(1) الدكتور النجيمى : النجيمى الويز فى قانون السلام : ص 522 .

2\_ Bruel . E, op. cit p. 20 .

3\_ Gidel . G, op. cit , vol . 3, P.P. 728\_729.

دائم خاص، إلا إذا كانت تصل بين جزئين بحرين من البحار، أما المضائق التي تؤدي إلى بحار داخلية، فإنها تخرج عن نطاق مثل ذلك الدائم الخاص<sup>(1)</sup>

ويذكر الأستاذ لويس كافاريه Louis Cavare à بأن المضيق هو الممر الذي يصل بين بحرين عاليتين ومستعملا في الملاحية الدولية .

ويلاحظ أن تعريف كافاريه للمضيق ما البرز لما جاء بتعريف محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949 .<sup>(2)</sup>

ويقول برونل Broul في المضيق الدولي بأنه ممر يصل بين بحرين ويقبل اقليمين<sup>(3)</sup> ويرى أن تحديد وضع المضيق دوليا يعتمد على الموازنة بين المصلحة التي تحصل عليها الدولة الساحلية المارة على المضيق، ومصلحة الملاحة والتجارة البحرية الدولية، ذلك ما يقرر تحديد المعيار القانوني الدولي للمضيق<sup>(4)</sup>.

وتحدد وايتمان Whitiman المضيق بقولها : (انه انكماش بحري بين جزئين من الارض بحرض محدد ومعين، يصل بين بحرين بحيث لولاها لكانا منفصلين، على الاقل في ذلك المثل بالذات)<sup>(5)</sup>.

وقامت وايتمان بتقسيم المضائق إلى أقسام ثلاثة، أفردت القسم الثالث منها لخليج العقبة، فوضعت له حالة خاصة . وهذا بيان تقسيمها :

1 - مضائق أو ممرات ضيقة تمتد فيها مداقة من البحار العالية مع مياه اقليمية بمسافة أميال ولا تبلغ 12 ميلا ويشمل هذا القسم :

1\_ Rousseou Ch. droit international, septieme edition daouz 1973 p 262.

2\_ Cavare à L, le droit international public positif tome 2 Paris, editions osedone, 1969, p. 830.

3\_ Broul, op.cit, vol 1, p. 42.

4\_ Broul, op. cit, vol. 1 P.P. 17-20.

5\_ Whitiman Digest of international law , vol 4, 1965 p. 322.

أ - مضيق دووفر strait of dover بين انكلترا وفرنسا .

ب - مضيق هرمز strait of hormuz في مدخل الخليج الفارسي<sup>(1)</sup> الذي يغلز البحار العالية والقريبة من العراق وايران والكويت وماقى أقطار دول الجنوب العربى .

ج - مضيق بوهاى Pohai strait مدخل خريج بوهاى ، وخليج وليادشاج .

د - مدخل خليج بوسينا Entrance to the golf of finland شمال مدينة

Tallim

هـ - مضيق عند الشمال الشرقى كمرالى مضيق الدردنيل Aegean sea as

for notheast as the approaches to the straits ( Dardanelles)

و - ممرات بين مجموعة جزر أندونيسيا من سومطرة الى تيمور . حتى مسافة 2500 ميل .

2 - مضايق أو ممرات مائبة فيها جزء من البحار العالية مع مائة اقليمية تبلغ 3 أميال

ولا تصل الى 6 أميال ويشمل هذا التسم :

أ - مضايق ملقا straits of malacca بين الملايو وسومطرة بجزر أندونيسيا .

ب - مضيق جبل طارق strait of gibraltar بين أسبانيا والمغرب .

ج - مضيق باب المندب strait of BabAlmandab في مدخل البحر الأحمر من الجنوب .

د - خليج هندوراس gulf of Honduras بين هندوراس وهندوراس البريدانية .

هـ - مدخل خليج بونى Entrance to brunei على الساحل الشمالى لبورنيو .

و - توربارا كاكيو Tsugara kaikyo بين هوكايدو وهنشو بانيابان .

3 - حالة خاصة عن خليج الحقبة (2)

ومن الجدير بالذكر أن فقهاء الاتحاد السوفيينى يقسمون المضايق الى ثلاثة أقسام :

أ - مضايق داخلية ، تقع بين سواحل دولة واحدة ، وتفرض الدولة سيادتها

الكاملة واختصاصها على هذه المضايق ، لكون تلك المضايق واقعة ضمن المياة الإقليمية

(1) ذكرت وايتمان فى كتابها القانون الدولى أن مضيق هرمز يقع بمدخل خليج فارس خلافا لما اعتاد عليه الكثير من الكتاب الاجانب من تسمية الخليج بالعربى .

للدولة المالة عليها . وحق الدولة أن تنضم الملاحة وفق ما يقره القانون الداخلى لها وتتمكن أيضا من انكار المرور فيها للسفن الحربية .

ب - مضائق تربط ما بين بحر عال و بحر مالح ، كالمضائق المؤدية للبحر الاسود أو بحر البلطيق . وهذه المضائق تفتح للسفن التجارية للمرور فيها دون السفن الحربية .

ج - مضائق تربط بين بحرين عالين ، وتعرف المضائق الدولية التي يدهن عليها قواعد القانون الدولى ، وهى التي يسمح بفتحها للملاحة الحرة للدعامة الدولية<sup>(1)</sup> .

كذلك نجد أن الفقه الحرنى لم يورد تحريفا مودا شاملا للمضائق الدولية . فالدكتور النيمى يعرف المضائق الدولى بـ (أنه الممر الحائى المبحور الدابيحى أو شبه الدابيحى الذى يمتوى مساحات بحرية من المياه الاقليمية ، أو البحر العميق ، والذى يستخدم للملاحة الدولية سواء أكان لازما لتلك الملاحة أم لا ، وسواء أكان يربط جغرافيا بين بحرين عامين أم يربط بين بحر طاق والبحر الاقليمى لمدة دول تدل على المضائق<sup>(2)</sup> .

وهو يرى أن تعريف المضائق قانونا على خلاف تعريف الخليج ، لا يعتمد على مفهوم جغرافى ، بل يستند أساسا الى مفهوم الندمة الدولية العامة<sup>(3)</sup> .

(1) ونود أن نشير الى أن سكرتارية الامم المتحدة كانت قد كلفت الخبير البريالى بـ مؤن المضائق الاستاذ كيدو باعداد قائمة باسماء المضائق التى تعتبر ممرات دولية قادره فى مذكرة قدمها للامم المتحدة ثلاثة وثلاثين مضيقا ، اعتبرت مضائق دولية يدهن عليها القانون الدولى ، ومنها : مضيق هرمز ، مضيق سداقورة - ملقا - سرنيت دراجون - سانت توبيا - المضيق الواقع بين سانت لوسيا وسانت فينت - دومنيكا المضيق الواقع بين دومنيكا وجزر بلوب - مضيق جوان دى فلوكا - وزن - بالك - سومذا - هيتان - سوريبان - سانت جورج (أرخبيل بيمارك) فونيكس - دومز سينيا - كثيرة - كورك - سان پيرنا دينو - كيوئى - دى ميتوركا - بوتيفا سيو - كاربا تومر - زدهار - بالاب المنديب البسفور والدردينيل - جبل دار - كورفو . (وثيقة الامم المتحدة رقم 6 فى 2 أكتوبر (تشرين الاول) عام 1957 (در 114 وما بعدها) .

(2) الدكتور النيمى : النيمى الويز فى قانون السلام من 524 وما بعدها .

(3) الدكتور النيمى : الامم العامة فى قانون الامم (قانون السلام) منشأة المطرف يا لاسكندرية من 1970 وما بعدها .

ويجوز للدكتور سمونى فوق المادة المضيق الدولي بـ (أنه ممر ضيق يصل بحرين ، ويخضع للدائم خاص ، وليس تلك المضائق المؤدية إلى بحر منطلق ، أو المضائق البحرية لأنها لا تخضع لهذا الدائم لكون وسطها يعتبر بحرا طام ) (1)

أما الدكتور سامى جنيينة فيجوز في رفع المضيق الدولي بأنه مساحة بحرية ضيقة الاتساع تشكل فتحات دابية تربط بين بحرين واسمين (ويذكر أن الحرف الدولي قد استقر على عدم تجاوز اتساع فتحة المضيق لضيق عن البحر الاقليمي) (2)

ويذكر الدكتور ويد رأفت ، أن المضيق ذراع من البحر يفتح بين أراضى قارتين كمضيق ببل طارق ومضيق ما بلان ومضيق مسين ، أو بين جزيرتين غير بعيدتين كمضيق بنياسيو بين كورسيكا وسردينيا . وأنه لا يهتم به القانون الدولي الا اذا كان يصل بين بحرين طالين (3)

أما اذا كان المضيق واصلا بين بحرين أحدهما بحر طال والاخر منطلق أو بحر داخلي تخضع شوائبه لدولة واحدة ، فهنا يصبح الامر أقل أهمية وذلك مثل مضيق كيرتش Kertch الذي يصل البحر الاسود بالبحر المتوسط ، وأوله 5 كيلومتر ، ويفصل أراضى جميعها روسية (4)

ويقول الدكتور محمد اشفانم : ( ان المضائق فتحات دابية تصل بين بحرين ) واشترط لا اعتبار الفتحة الدابية مضيقا ، ألا يتجاوز اتساعها ضعف اتساع البحر الاقليمي (5) ويعرف الدكتور أبو هيف المضيق أو ما يسميها هو ( الممرات البحرية ) : تلك الفتحات التي توصل بين بحرين ، وهي اما أن تكون دابية وتصل المضائق والبواغيز ، أو تكون اصطناعية وتشمل القنوات البحرية (6)

(1) الدكتور سمونى فوق المادة - القانون الدولي العام - دمشق - 1966م ، ص 436 .

(2) الدكتور محمود سامى جنيينة - القانون الدولي العام - القاهرة 1981م ، ص 54 .

(3) Raafat W. le probleme des detroits- revue Egyptienne de droit

international, volume 2 1946 P.P. 5-25 .

(4) المصدر السابق : ص 5-25 .

(5) الدكتور محمد اشفانم : مبادئ القانون الدولي العام ، القاهرة 1959م ، ص 204 .

(6) الدكتور على صادق أبو هيف : القانون الدولي العام ، منشأة المطابع بالسكندرية سنة 1978م ، ص 484 وما بعدها .

- من هذا الصرح يتبين لنا أن الفقه الابنبي والعرسى لم يستقر بعد على تعريف موحد لتعدد مفهوم المضيق ، وليس هناك معيار دقيق شامل للمضايق الدولية .
- ولكن من استقراء مفاهيم وأراء الفقهاء للمضايق الدولية ننتهي الى القول : بأن تحديد مفهوم المضيق يشمل العناصر الاتية :
- أ - المضيق يصل بين بحرين ظميين ، وهو جزء من مياة تلك البحار التي يوصلها .
  - ب - يفصل جزءين من اليابسة .
  - ج - تكون بصورة طبيعية ، وليس بآريقة اصطناعية .
  - د - ذو عرض محدود الاتساع .
  - هـ - مستخدم في الملاحة الدولية .

### المبحث الثاني

=====

### تعريف المضيق في القضاء الدولي

ان القضية التي يمكن أن نستشهد بها لتعريف المضيق في القضاء الدولي هي قضية مضيق كورفو التي فصلت فيها محكمة العدل الدولية في 6 أبريل ط 1949 م .

يقع مضيق كورفو بين سواحل اليونان وألبانيا من الشرق وسواحل جزيرة كورفو من الغرب ، ويتراوح عرضه بين الميل والستة أميال ونصف . وفي 15 مارس من ط 1946 أدلقت المدفعية الالبانية النار على سفينتين بريطانيتين أثناء مرورها في المضيق داخل المياه الإقليمية الالبانية بدعوى أن السفن البريطانية الانبئية يجب أن تحصل على ترخيص قبل المرور في المياه الالبانية (1) .

واحتجت بريطانيا بمذكرة أرسلتها الى البانيا في 2 أغسطس (أب) 1946 وبينت فيها رأيها بأن المرور البريء في المضايق التي تصل البحار العالمية والتي تكون دارقا للملاحة الدولية ، وأنذرتها بعدم تكرار ذلك مستقبلا والا فسوف تقابل السفن البريطانية النار بالمثل (2) .

(1) I .C.J. Rep, 1949, P.P. 4-28.

(2) IC. J. rep, - 1949 opcit.

والدكتور محمد حافظ : اتجاهات حديثة في قانون البحر (مجلة الحقوق القانونية والاقتصادية - العدد الثاني لسنة الاولى 1959 ص 530 .



وفي 22 أكتوبر أرسلت بريدًا ليا إسبانيا من السفن البحرية إلى مضيق  
كورفو، فأقدمت قاطرات منه بالألغام التي زرعتها ألبانيا في المضيق، وادّعت  
بأضرار نهيمة، والبت بريدًا ليا بعرضها الموضوع على محكمة العدل الدولية، ووافقت  
ألبانيا على ذلك (1).

وناقشت المحكمة جميع الدارين في القضية المروضة، فأدعت بريدًا ليا مسؤولية  
ألبانيا عن الحادث، فدعت إسبانيا بغيرها وبأنها لا تتحمل مسؤولية الحادث، بل لمرور في المضيق  
نتيجة لانفجار الألغام التي زرعتها ألبانيا.

أما ألبانيا فادّعت أنها تفت مسؤوليتها عن الحادث بسبب ضرورة السفن البحرية  
البحرية للمياه الإقليمية الألبانية دون الحصول على ترخيص مسبق من السلطات  
الألبانية (2).

وقالت المحكمة: أنه من المسلم به بأية طريقة وأبنا للشرع الدولي أن الدول  
تملك في وقت السلم الحق في تمرير سفنها البحرية في المضائق المستخدمة في الملاحة  
الدولية والتي تطل بين جزئين من البحار الدولية دون الحصول على موافقة مسبقة  
من الدول الساحلية ما دام المرور متوافقًا بالجزءة وأيضا من حق الدول الساحلية أن  
تمنح ذلك المرور إلا إذا تفوق على خلاف ذلك.

وأصدرت المحكمة حكمها في 1949/4/6 بإدانة ألبانيا ومسئوليتها عن انفجار  
الألغام البحرية وما نتج من أضرار وخسائر في البواخر البحرية الهربية لعدم إعلانها  
عن وجود الألغام في مياهها الإقليمية مع أنها ملزمة بذلك لمصلحة الملاحة الدولية (3).  
ويؤخذ من الحكم هذا أن المضيق الدولي يرأ المحكمة (ممر يطل بين جزئين  
من البحار الدولية ومستعملا في الملاحة الدولية). وتحميلها للمحكمة هذا يندرج على  
المفهوم الجنائي للمضيق، ولا يندرج المفهوم القانوني له. لعدم موضوع كل مضيق  
جنائي لأحكام القانون الدولي. وبذلك تفرق المحكمة بين الميارا الذي يتقدم به  
في تنفيذ المياه الإقليمية للدولة الساحلية المألفة على المضيق.

Briggs, H.W. the law of nations. 1952. P. 292. (1)

والدكتور مفيد شهاب، منشورات الدولية، دار النهضة العربية بالقاهرة 1974  
ص 302.

the legal and William burke, the public order of the oceans (2)  
ac ntrep rary internati nal law f the sea n w haven and  
L nd n 1962 P.P. 207-208.

(3) د. حافظ نظام المرجع السابق، ص 535. ود. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص 303.

والمعيار الذي تحدده أي الممرات تعتبر مضائق دولية ، وتخضع للملاحة الدولية (1) ،  
 أي أن محكمة العدل الدولية لم تهتد لتعريف المضيق تحريفاً شاملاً ، وإنما  
 اعتمدت في تعريفها على المعيار الجغرافي القاضى بأن يكون المضيق موصلاً بين جزءين  
 من البحر الحالى ، ومستخدماً للملاحة الدولية (2) .

### المبحث الثالث

=====

### تعريف المضيق فى الحمل الدولى

ان تعريف المضيق من وجهة نظر القانون الدولى لم يستقر بعد لارتباطه بالبحر  
 الاقليمى للدولة الشاذائية ، فكان فيما مضى اتبناه يحرفه استناداً الى قاعدة ال 6  
 أميال بحراً إقليمى بالقول ( أنه قناة دابئية يبلغ عرضها 6 أميال أو أقل ) .  
 الا أن القاعدة أُنقذت الذكر قد هجرت ، إذ أن أمريكا وبريطانيا حددتا حدودهما  
 الاقليمية فى مضيق جون فولكا الذى يبلغ عرضه عشرة أميال ونصف بحرية بالحدود الاوسل  
 كما جاء ذلك فى بورتوكول 1778/8/10 (3) .

وفى مؤتمر لاهاى المنعقد سنة 1958 عرف المضيق الدولى بأنه ممر بين بحرين

(1) وذكرت محكمة العدل الدولية فى قضية المائند الاثيلوفوبية غماً عرضاً عليها  
 النزاع بين النرويج وبريطانيا ، بأن المضيق النرويجى ليس مضيقاً بل هو ملاحى زود  
 بوسائل دىناعية لمساعدة الملاحة وذهبت بريطانيا الى أن مياه أندربليا له الدابئية  
 القانونية للمضيق ، وتبنا لذلك يجب أن تعتبر مياهها دابئية لكن المحكمة انكرت ذلك  
 الوصف للمياه بذاتها ، ولم تتصرف للمركز القانونى للممرات الواصلة بين مياه داخلية .  
 د . محمد الصمت النجيمى فى القانون السلام ص 11 المرجع السابق ص 24 وما بعدها .  
 (2) فباء فى حكم محكمة العدل الدولية أن أهمية المضيق لبريطانيا دال السرفن التى تمر فيه  
 انما المتيار الصريح هو : وضح المضيق الجغرافى بدفته يصل بين دارفى البحر الحالى  
 وانه يستعمل للملاحة العالمية ، ولا يمكن أن يؤثر فى ذلك كون المضيق ليس ممرًا بحرياً  
 بين دارفى البحر الحالى بل هو ممر ثانوى بين بحر اليونان وبحر الأورباتيك ومع ذلك فقد  
 كان ممرًا نافعا للملاحة الدولية .

مجموعة أحكام محكمة العدل الدولية لسنة 1949 ص 22 وما بعدها .

(3) Hall W.E. a treatise of international law, oxford, 1924P. 193. Movre

(J.B.) Digest of international law Washington 1906 P. 658.

عاليين ومستخدم كدليل للمواصلات الدولية . وناقش المؤتمر مرور السفن في المضائق خاصة مرور السفن البحرية ، وحددت إحدى لجان المؤتمر معيار المضيق الدولي ، ووضعت شرايين له وهي :

1 -- أن يكون ممرا للمواصلات البحرية .

2 -- أن يكون موصلا بين بحرين عالميين (1)

وأهمل المؤتمر المذكور جميع المضائق التي لا تقع بين جزءين من البحار الحالية واقتصرت المضائق الدولية على تلك التي شملتها شروط المؤتمر في المضيق .

وقد اقترح الوفد الأمريكي في المؤتمر تدابير قواعد خاصة بالمضائق التي تصل

بين بحر طال وآخر داخلي إلا أن المؤتمر رفض الاقتراح (2)

وفي المشروع الذي أقرته لجنة القانون الدولي لعام 1952 جاء بشأن المضائق

(ان المضيق هو الذي يصل جزءين من أعلى البحار ويكون عادة مستعملا للملاحة الدولية (3)

وقد اعتمدت اللجنة المذكورة في تعريف المضيق على التعريف الذي ورد في الاعمال

التحضيرية لمؤتمر لاهاي لعام 1958 ، وبمك محكمة العدل الدولية في قضية مضيق

كورفو ، وبذلك أخذت بنفس المعيار الذي أقرته محكمة العدل الدولية في حكمها السابق

الإشارة إليه .

وعرضت اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمداقة المجاورة لعام 1958 لموضوع المضائق

فذكرت في الممرات المائية المستعملة للملاحة ، ان المضائق هي تلك التي تستعمل

للملاحة الدولية وتوصل جزءا من أعلى البحار بجزء آخر من البحر الحالي أو البحر

الاقليمي لدولة أجنبية (4)

(1) Gidel G, op cit. vol 3, P.P. 735-736.

(2) Gidel G, op cit. vol 3, P. 737.

(3) Yearbook of international law commission vol 2, 1952, P. 37.

(4) ف 16 من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمداقة المجاورة لعام 1958 وتتعين (لا يجوز أن يكون هناك اي قاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية وتوصل جزءا من أعلى البحار بجزء آخر في البحر الحالي أو البحر الاقليمي لدولة أجنبية) .

أما في مؤتمر كراسنلقانون البحر المنعقد خلال الفترة من 20 يونيو الى 29 أغسطس عام 1974 فقد جاء في تقرير مجموعة العمل الثانية أن الاتجاهات قد اختلفت في تصريف المضيق ، فكان اتجاهه يرفقه بأنها تلك الممرات التي تصل بين جزئين من أطلال البحار أو بين جزء من أطلال البحار والبحر الاقليمي لدولة أجنبية ، وتعدت هذا التصريف الولايات المتحدة الأمريكية وأيدتها ألمانيا الفدرالية وفرنسا وحكومة الاتحاد السوفياتي (1)

واتجاهه الأخير يرفقه المضائق بأنها الممرات التي تصل بين جزئين من أطلال البحار وقد جرى التعرف على استعمالها للملاحة الدولية ، وقد تقدمت به إحدى عشرة دولة من بينها العراق والجزائر وقطر ودولة الامارات العربية والسعودية والكويت وسوريا (2) وفي مؤتمر جنيف لقانون البحر المنعقد ط 1975 جاء في المادة 37 من النص غير الرسمي الذي تقدم به رئيس اللجنة الثانية في موضوع المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بالقول : ( ان المواد الواردة في هذا الجزء تنطبق على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين رقعة من البحار العالمية أو مندثرة اقتصادية خالصة ورقعة اخرى من البحار العالمية أو مندثرة اقتصادية خالصة (3) فميار المضيق الذي تبنته اللجنة الثانية في المؤتمر المذكور هو أن يكون المضيق مستخدماً في الملاحة الدولية إضافة الى ايصاله للبحار العالمية أو لحدائق اقتصادية خالصة .

ومما تجدر الاشارة اليه أن دولة الاحتلال الاسرائيلي كانت قد دالبت من لجنة القانون الدولي في دور انعقادها لسنة 1966 بتأييد البحار البحرية العالمية في مضيق تيران الذي تكتنفه المياه الداخلية لجمهورية مصر العربية وليس فيه أجزاء من البحر العالمي ، رغم كونه من المضائق التي لم تستند في الملاحة الدولية ، ولما لم تكن لجنة القانون هي الهيئة المختصة للقرار في مثل تلك الادعاءات الخاصة والمنازعات

(1) تقرير مجموعة العمل الثانية عن أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لمؤتمر قانون البحر المنعقد بكراكال خلال الفترة من 20 يونيو الى 29 أغسطس عام 1974 .  
 جامعة الدول العربية - الامانة العامة - الادارة العامة للشئون القانونية - ادارة المحامات  
 (2) وهذا التصريف هو نفسه الذي قدمه العراق الى الجامعة العربية في مذكرته المرقمة ت/370/6 في 1972/7/6 .  
 (3) U.N. Doc, A/ conf, 62/ WP. 8/ part 2 7/5/1975.

الفردية لأن ذلك من اختصاص هيئات مختصة أخرى كمحكمة العدل الدولية لذلك رفضت لجنة القانون الدولي الاستجابة لطلب إسرائيل (1)

ويقرر مجلس الجامعة العربية بأن المناطق الدولية هي تلك الممرات المائية التي تصل بين بحرين عاليين ومستعملة منذ التقدم تاريخا للملاحة الدولية وأن يخرج منها تلك التي تصل بين بحر طال ومياه اقليمية لدولة أجنبية (2)

ومن تعريف المضيق يتبين أن مجلس الجامعة العربية يحدد معيار المضيق بأنه :  
1- يصل بين بحرين عاليين .  
2- قد استعمل في الملاحة الدولية منذ التقدم .

نخلص من كل ما سبق أنه لا يوجد تعريف دقيق للمضيق الدولية إذ أن الاتجاه الجغرافي ينقصه تحديد اتساع المضيق وبيان المعيار اللازم له ، فمثلا المضيق البريدي - دوفر - يبلغ اتساعه في أغلب أجزائه أكثر من ثمانين ميلا في حين أن مضيق البسفور يبلغ اتساعه ثلاثة أميال بحرية تقريبا .

والتعريف الجغرافي لا يتناسب مع الاتجاه القانوني لتعريف المضيق الدولي ، إذ ليس كل مضيق جغرافي يخضع لاحكام القانون الدولي (3)

ويظهر من الفقه والقضاء والحمل الدولي أن المعيار القانوني للمضيق الدولي : هو توفر الشروط الجغرافية ، إضافة الى كونه قد جرى التصرف على استعمله للملاحة الدولية .

وإذا كانت اتفاقية جنيف لعام 1958 قد توسعت في تعريف المضيق ، بحيث لم تقصر على ذلك الممر الذي يصل بين بحر واحد واخر اقليمي ، فإن ما جاء في الاتفاقية المذكورة من جديد يخالف الاتجاه السائد في الفقه والقضاء والحمل الدولي السابق لتلك الاتفاقية ، وما تجدر الاشارة اليه أن الدول العربية لا تلتزم بأحكام الاتفاقية دأرا لانها لم توقع ولم تصادق عليها ، لكونها لم تأت بتعريف عادل تمكن جميع الأطراف

(1) Yearbook of international law Commission 1956. vol 1 P. 96.

والدكتور محمد حافظ القانبات - ابحاث جديدة في قانون البحر - المرجع السابق ص 235 .  
(2) الجامعة العربية - الأمانة العامة - وثيقة رقم 10 - تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن اجتماعها في الفترة من 10 إلى 15/2/1978 بالقااهرة .

(3) Hyde (ch chen) international law chiefly as interpreted and applied by the United States 1945 P. 484.

والدكتور النعيمي : النعيمي في قانون السلام - المرجع السابق ص 235 .

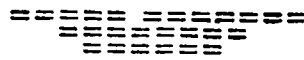
والاحكام العامة في قانون الامم - المرجع السابق ص 1071 .

في المداومة الدولية من العمل على تدبير ذلك المفهوم .

ورغم انتقال الفقه في ايجاد تحريم قانونى موحد للمضيق الدولى ، اضافة الى عدم استقرار القانون الدولى على تعريف المضيق ، فاننا ناول المساهمة فى وضع تعريف للمضيق الدولى من الناحية القانونية وذلك بأنه :-

(( ممر طبيعي واستراتيجى ضيق نسبيا ، منحصر من اليابسة ليوصل البحار العالية بعضها بالآخر ، مستخدما منذ القدم الملاحة الدولية ، لولا انقحج الاتصال بين تلك البحار وتقيدت حركة المواصلات البحرية لسفن المجموعة الدولية .

ولولا اننا هذا التحريف لو بدنا أن المضيق الدولية تحتل مناطق مهمة بين البحار الدولية ، ووجدت مثلما وجد البحر نفسه لم تتدخل يد الانسان بشتمها وهى ضيقة نسبة الى عرض البحر ، وقد وصلت بين البحار ، ولولا تلك الممرات لانحدت التنقل بينيا ، وتقيدت خدوا المواصلات البحرية الا أن وجود هذه المضائق ، وايضا لها للبحار الدولية سهل عطية الملاحة بين بلدان المداومة الدولية ، وقصرت تلك المسافات الشاسعة التى تقامها البواخر عبر البحار .



## الفصل الثاني

### الملاحية فى المضائق البحرية الدولية

يثير المرور فى المضائق المستعملة للملاحية الدولية مشاكل كثيرة وأراء مختلفة فى الفقه والقضاء والحمل الدولي ، ولتعزيز الودول الى ما هية الملاحة فى المضائق الدولية ، يلزم توضيح المرور البرئ والمرور السرى وسوف أتناول ذلك فى ثلاثة مباحث :

#### المبحث الاول

##### الملاحية فى المضائق الدولية لدى الفقه الدولي

يقصد بالمرور البرئ ، أى مرور السفن الذى لا يحمل نيات سيئة للدول الساحلية ، ثم حسن تدابيق السفن للأدامة وشرايح المرور ، وعدم الاخلال بأمن وسيادة الدول الشاذائية المدالة على المضيق (1) .

ذلك لان حق المرور فى ذاته يعتبر قيديا على سيادة الدولة فى مياهها الاقليمية لذا يجب أن لا يكون غرض المرور غير برئ يمرر بحقوق وسيادة الدول الساحلية . وفكرة المرور البرئ ليست جديدة العهد وانما فكرة حماية باهتمام فقهاء القانون الدولي منذ عهد بعيد (2) .

وإذا قسمنا المياه من وجهة نظر القانون الدولي الى ثلاثة أنواع ، فأولها يكون المياه الداخلية ، وبذلك هذا الاسم على تلك الاجزاء من البحر التى تتدخل فى اقليم الدولة وتتدخل فيه سواء كانت مالحة أو عذبة . وتقع بين اليابسة وخط الاسس الذى يبدأ منه البحر الاقليمى (3) .

والمياه الداخلية تشمل الموانى والمرافئ والبحيرات الداخلية والبحار الداخلية المنلقة والخلجان والمضايق والقنوات البحرية والانهار (4) .

(1) تقرير مجموعة العمل الثانية عن أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لعمير الامم المتحدة لقانون البحر المنقذ بكرا كاس خلال الفترة من 20 يونيو الى 26 أغسطس 1974 .

(2) Olivier de ferraon: le droit international de la mer, vol 1 Paris , 1958

(3) الدكتور على صادق أبو هيف - القانون الدولي الخاص - المرجع السابق فى 412 و 58 P .

(4) د . محمد حافظ - الوجيز فى القانون الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة و - Smith (H), the law and custom of the sea London , 1959 P. 33 .

(4) د . محمد حافظ - الوجيز فى القانون الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة 1973 ص 251 وما بعدها .

والمضايق بحكم موقعها في هذه المياه تخضع لتواعد خاصة غير القواعد المدايقة على المضائق في البحر الاقليمي وأعلى البحار انما يصدق عليها وصف السيادة المدايقة للدولة ، فالمضيق الذي يصل بمرين داخلين أو الذي يصل جزءا من أعلى البحار بمياه داخلية ينتهي الرأي الراجح فقها بعدم السماح لتقييد المرور البري على وجه الاطلاق بل لا يحق لأي سفينة أجنبية أيا كان نوعها أن تمر عابه الا باتفاق أو باذن صادر من الدولة الساحلية (1)

أما الثاني من هذه المياه فهو المياه الإقليمية ، وهي قسم من اقليم الدولة الشاذائية منصرف بالمياه وتفرض الدولة سيادتها عاية ، وتعددتها في ذلك أسباب دابحية وجغرافية وسياسية .

وعرف حامد سلدان البحر الاقليمي بأنه الزايم البحري الذي يمتد بمسافة السائل لاقليم الدولة ولمسافة مدودة ويمتد حتى أعلى البحار (2)

وحق الدولة في السيادة والسيادة على بحرها الاقليمي أو ما يسمى بالبحر السائل على فكرة ظهرت في القرون الوسطى واستقرت في القرن السادس عشر ، والحكمة في ذلك هي أن لكل دولة بحرية مصالح حيوية أما سواها لها يوجب عليها حمايتها من الاضرار البحرية ولتأمين الدفاع عن حدودها الساحلية ، وتأمين المصالح الاقتصادية والصحية ، وهذا ما يكتفينا عن رغبة الدول لاخضاع أكبر جزء من المياه المجاورة لاقليمها ووضع تحت سيادتها وإشرافها (3)

ولم تتفق الآراء حول مدى اتساع البحر الاقليمي ، فالعرف غير واضح في هذا الصدد ، وإذا وجد أن تشريح كل دولة يأخذ بحلول مختلفة تمارس الدول التي أخذت بها الدول الأخرى .

وكانت الاتجاهات القديمة تعدده بثلاثة أميال وبالبيت به هو الدول يجعله ستة

أميال (4)

أما الاتجاهات الحديثة فتعدد اتساع البحر الاقليمي بأثنى عشر ميلا بحريا ،

(1) د . عز الدين فودة — خليج العقبة ومضيق تيران — المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد 23 — 1967 من 36 . د . أبو هيف — المرجع السابق من 432 .

(2) د . حامد سلدان — أحكام القانون الدولي في الشريعة الإسلامية — 1970 — القاهرة من 665 .

(3) د . علي صادق أبو هيف (القانون الدولي العام) — المرجع السابق من 34 — 395 .

(4) د . حسنى محمد جابر (القانون الدولي) — دلتا القاهرة 1973 من 10 وما بعدها .



فحدده مؤتمر جنيف لعام 1975 بمدى 12 ميلا (1)

ويقاس البحر الاقليمي من انحراف الماء عند الساحل ، وقد أجمع على الاخذ بهذه الطريقة لتديد خط القاعدة كأصل .

ويحدد خط النهاية برسم خط يوازي اتجاهات الساحل وتحاريجه ، أو رسم سلسلة في الخطوط المستقيمة توازي خطا واولا مستقيمة تربط بين نقاطا مختلفة على الساحل ، أو رسم خطا يبعد كل نقاطه على أقرب نقطة على الساحل بمسافة تعادل المسافة المتخذة كمنزلة البحر الاقليمي (2)

ويرى الفقه في المضيق الذي يقع ضمن المياه الاقليمية كأن يصل جزء من أطلى البحار ومياه اقليمية ، أن يخضع مرور السفن فيه لضوابط تامة لرقابة الدولة الساحلية وقيود المرور البرئ (3)

أما النوع الثالث من المياه فهي أطلى البحار وتشمل جميع أجزاء البحار والمضائق باستثناء تلك الأجزاء التي تدخل ضمن البحر الاقليمي والمياه الداخلية للدولة (4)

وتحتل أطلى البحار مساحة واسعة جدا تبلغ 78% من سطح الارض (5) ولا تدخل أطلى البحار في ملكية أحد ولا تخضع لسيادة أى دولة وهى مال

مخصص للنفع العام المشترك *Res communis usus* وليسر ما لا مبالا *Res nuleius* أو مالا مشترك *Res communis* لان البحر لا يمكن تملكه أو أن يدخل في الملكية المشتركة للدول (6)

وقد استقر مبدأ حرية المرور فى أطلى البحار فى منتصف القرن التاسع عشر حيث كانت قبل هذا الوقت كل دولة تدعى السيادة على المضايق البحرية التى تقابل سواحلها فادعت البرتغال السيادة على البحار الواقعة غرب قارة افريقيا ومنعت مرور السفن الابنية فيها وتدارد كل سفينة تستخدم هذا الدريق للوصول الى الهند وتشترط بحارتهما وادعت بربانيا سيادتها على بحر المانش ، وايداليا على البحر الابيض المتوسط والبندقية على بحر الادرياتيك ، والدانمارك والسويد على بحر البلطيق (7)

- (1) المصل البحرى يداوى 166 من الدرجة الجغرافية أى ما يعادل 155 مترا فى بربانيا و 135 مترا فى امريكا و 115 مترا فى فرنسا .
- (2) د . د . ممد والحت النيمي - المرجع السابق ص 1045 - 1048 .
- (3) د . د . عز الدين فودة - خليج الحقيفة ومضيق تيران - المرجع السابق ص 32 .
- (4) المادة الاولى فى اتفاقية جنيف لعام 1958 .
- (5) د . د . حامد سلاون - القانون الدولى فى زمن السلم - القاهرة 1972 ص 65 وما بعدها .
- (6) د . د . على صادق أبو هيثم - القانون الدولى العام - المرجع السابق ص 373 .
- (7) د . د . على صادق أبو هيثم - المرجع السابق ص 379 وما بعدها .

ويرى الدكتور حامد سلطان أن مبدأ حرية البحار الدولية يقوم على حقيقتين الأولى  
 حق كل دولة في الاتجار عن طريق البحر، والثانية حق كل دولة في الاتجار عن  
 طريق البحر، ولا يمكن مباشرة ذلك إلا إذا كانت لها ريادة مالية بحرية دولية يستعملها  
 من يشاء، سواء كانت لدولة ساحلية أو غير ساحلية (1)  
 والجماع الفقه بأ ن تكون الملاحة بحرية في المضائق التي تصل جزئين من أعلى البحار -  
 مثال ذلك مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق (2)

المضائق الشمالية

الملاحة في المضائق الدولية في القضاة الدولي

لوقن موضوع الملاحة في المضائق الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949 وكانت  
 بريدانيا تتمسك بالمرور البريء لجميع السفن في المضائق التي تصل البحر إلى المياحة،  
 والتي تكون دارقا للملاحة الدولية، أما البانيا فكانت ترى في المرور بمضيق كورفو وجوب  
 الحصول على إذن مسبق من السلطات البانية (3)

وعندما أصدرت المحكمة حكمها في القضية في 1949/4/16 اعتبرت مضيق كورفو  
 من الممرات المائية لدواية التي لا يمكن منح المرور فيها وقت السلم للسفن التجارية والحربية (4)  
 ومن ملاحاة الحكم المحكمة المذكورة نستنتج أنها أخذت بالتواعد التالية :-

- 1- المرور البريء حق للسفن التجارية والسربية على السواء في وقت السلم، ويرى الدائيس  
 أن هذا المرور لا يكون حقاً بل نسبة للسفن الحربية إلا إذا كان المرزما للمرور الدولي (5)
- 2- ويجب على الدول الساحلية عدم اطاعة هذا المبدأ وجعل استعماله فيه ضرراً
- 3- تتحمل الدولة الساحلية مسؤولية الأضرار التي تصيبها لغير بسبب استعمال حق  
 المرور البريء .

(1) د . حامد سلطان - المرجع السابق ص 661 وما بعدها .

(2) د . عز الدين فودة - المرجع السابق ص 38 .

وكأنت الدول فيما مضى تفرز رسوم كبرى على السفن التي تمر من المضائق التي تنح في  
 أقاليمها دون اعتبار لمبدأ حرية البحار فكانت الدائم رك من أكثر الدول مما رسة لهذا  
 الاجراء ولم تتنازل عنه إلا بمتنحى محامدة كوبنهاغن في 1957/3/14 لقيام تصويح  
 ثلاثة ملايين من اليكيبات تملته الدول المتعاقدة كل بسبب أهمية ملاحتها في المضيق .

د . الدائيس - الاحكام العامة في قانون الامم - المرجع السابق ص 1373 .

(3) I.C.J. rep. 1949. P.P. 22-28.

(4) I.C.J. rep. 1949. P.P. 22-28.

(5) د . الدائيس - الاحكام العامة في قانون الامم - المرجع السابق ص 1381 .

المبحث الثالث  
=====

الملاحمة في المضائق، والدواية في الحمل الدولي

كان المرور البريء موقفا مستقرا للسفن التجارية منذ فترة دأويلة من الزمن بقصد تسهيل التبادل التجاري الدولي . الا أن المرور بالنسبة للسفن الحربية ظل محل جدل طويلا بعد القرن السابع عشر ذلك لانعدام الحكمة من مرور هذه السفن قياسا على مهمة المرور للسفن التجارية .

وقد دخلت الملاحمة لتتأيم المرور في المضائق كأول عهد دولي كالمادة التي وقعت في 17/7/28 بين شيلي والارجنتين لتتأيم الملاحمة في مضيق مايجلان، واتفاقية لوزان عام 1928 . حيث أقرت مرور السفن التجارية والحربية في مضائق تركيا فسي السلم والحرب في حالة عباد تركيا (1)

وفي مؤتمر لاهاي لمشروع تدوين القانون الدولي المنعقد عام 1958 كانت المادة 12 من المشروع الذي عرض على المؤتمر حرية مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية دون الحصول على اذن مسبق من الدول الساحلية على أن تراعى تلك السفن القواعد التي تضعها السلطات للدولة الساحلية فان لم تستجب لهذه الالزامه فيجوز لتلك السلطات الايجاز الى السفينة بترك المياه الإقليمية كما أوجبهت المادة المذكورة على التواصات ان ترفع فوق سطح الماء عند المرور (2)

أما بالنسبة للسفن التجارية فقد جاء في المادة التاسعة من المشروع المقدم للمؤتمر المذكور أنها لا تخضع للاختصاص الاقليمي على التدرجات التي تصدر من ركبها أو التي تصدر لمسابها لسفينة ذاتها الا أن هذه السفن يجب أن تلتزم بدوام المرور أو الاقمار المتعلقة بهذا الدام ولذلك تخضع للاختصاص القضائي للدولة الساحلية فيما يخص ذلك (3)

(1) د . وحيد رأفت - مشكلة المضائق، المجلد المدونة للقانون الدولي، جلد 2 قسم فرنسي سنة 1946 ص 5 وما بعدها .

(2) د . محمد الحبتال - نيمي، الملاحمة في قانون الامم المتحدة 1958-1959 .

(3) ويقرر مجمع القانون الدولي في استوكهولم لعام 1958 أن الاعمال القانونية المدنية والتجارية التي تقع على سفينة تجارية أثناء مرورها في المياه الإقليمية لا تخضع لمجرد هذا الامر للاختصاص القضائي أو الترتيبى للدولة صاحبة الاقليم، وبناء على ذلك الأقل الذي يولد على سفينة أثناء مرورها في بحر اقليمي يعتبر كأنه ولد على هذه السفينة وهي في البحر الحام . أما المسائل التي تثار فلا تنحصر لدولة الساحلية بناء على ذلك ولو كان الماني أو المصنوع عليه من رطيا لا الا في الحالات النائية كما أن تكون موجهة لتأيم المرور، كما إذا تعدد أثر الجريمة للسفينة، كما إذا كان من شأن الجريمة تذكيرا لان الحام للدولة، كما إذا تدخلت الدولة لتدخل اما من جانب قائد السفينة أو من تدخل الدولة التي ترفع طراد السفينة طرادا لغيره أو من جانب الدولة التي ترفع طرادا لغيره

وبحث مؤتمر جنيف لعام 1958 المرور في المضائق الدولية وقرر في الفقرة 4 من المادة 16 عدم اغلاق المضائق للممر الجري للسفن الاقليمية في المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزئين من البحار الدولية أو ببحر اقليمي لدولة اقليمية ، وللدولة الساحلية حتى اتخاذ كافة الاحتياطات التي تراها مناسبة لضمان أمنها .

واشترط أن تلتزم تلك السفن التي تستخدم المضائق بقواعد وأنظمة المرور في المضائق والتي تضمنها الدول الساحلية ، ويوزع لطلات المضائق ايضاً في المرور غير الجري اذا كان من شأنه يخل بأمنها وسلامتها (1).

وتدارك المؤتمر المذكور لكافة مواضيع المرور للسفن التجارية والحرية ، ويتفرع منها رسو السفن وتوقفها في الحالات الاضارارية في المضائق بقدر ما يكون ذلك متصلاً بالملاحة العادية والوقوف القاهرة التي تقتصر لها السفينة (2).

وما هو يدير بالذكر أن في الفقرة 4 من المادة 16 يخالف ما جاء بحكم معاهدة الحدل الدولية السابق الاشارة اليه ويظهر أن الصهيونية والولايات المتحدة الأمريكية اللتين لعبتا دوراً بارزاً في هذا الاختلاف ، أرادت أن ينسب مفهوم تلك المادة على مضيق تيران وخليج العقبة خلافاً للاعراف الدولية والقواعد الدولية ، وكان ذلك محل اعتراض الدول العربية طيه .

وذكر المندوب اليوناني في مؤتمر جنيف أنه، الذكر في موضوع حق المرور (1) أن هذا الحق هو استثناء من المبدأ العام وهو سيادة الدولة على بحرها الاقليمي . وقد أيد المندوب البريطاني بنفس المؤتمر عندما وصف حق المرور بقوله (1) أن هذا الحق هو حق قائم بذاته لمختلف السفن التجارية ولمختلف الجنسيات وأنه لا يرتكز على أي أساس آخر (3).

وقد عقد مؤتمر جنيف الثاني عام 1960 الا انه اختلف في تثمين أو عدم مرور بخصوص مواضيع البحر الاقليمي والمداقة المجاورة ومن ضمنها موضوع المرور في المضائق الدولية .

(1) من اتفاقية جنيف لعام 1958 والتي تقرر فيها على السفن التي تعارض حق المرور الجري مراعاة القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة المضائق وقتلها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة . (2) فقرة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 التي تنص (المرور يشمل حتى الوقوف والرسو وإنما يقدر ما يكون متصلاً بالملاحة العادية أو كتيمة لأغراض القاهرة بسبب وقوف السفينة في مضيق .

(3) الدكتور عبد الله بكر الحاشي - الدار البيضاء - دراسة تداييقية على مضائق باب المندوب وتيران - رسالة دكتوراه - القاهرة 1974 في 195 وما بعدها

## الاتجاهات المتنامية للملاحة الدولية في الحمل الدولي :

لقد اختلفت آراء الدول في موضوع الملاحة في المضائق الدولية فكل دولة تتبنى فكرة تتناسب مع مصالحها الخاصة ، ولهذا انقسمت الدول بين مؤيدة لفكرة المرور البرئ في المضائق ، واخرى تنادي بالمرور الحر . وعلى هذا الاساس سوف ابين هذه الاتجاهات الحديثة في نظام الملاحة في المضائق الدولية .

لقد تبنت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي مبادئ حرية المرور في المضائق وقد قدمت الحكومتان مذكرتين الى لجنة الاستخدامات السلمية لثاق البحر والمضائق فيما وراء حدود الولاية الإقليمية عام 1969 لحث اتفاقية دولية لبحر الاقليم ، تضمنت نصا يسمح بحرية المرور للسفن الأجنبية والدائرات عبر وفوق المضائق التي تربط بين بحرين طليين أو بين البحر الحالى والبحر الاقليمى لدولة أجنبية .

الا أن الاتحاد السوفيتي حدد موقفه على أساس حرية المرور للسفن الأجنبية في المضائق التي تصل بين بحرين طليين فتد ، بعد أن تفهم حقيقة موقف الدول الحربية من مضيق تيران (1)

وفى عام 1971 قدمت الولايات المتحدة الأمريكية الى لجنة الاستخدامات السلمية فى دورتها التى عقدت فى جنيف فى الفترة من 15 تموز - 17 أبطام 1971 بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المرقم 2750/ج فى 17/12/1970 مشروع اتفاقية حول البحر الاقليمى والمضائق والمضايد ، وتضمنت الفقرة 1 من المادة 2 من المشروع كما تتبنى فيه حرية الملاحة البحرية والجوية خلال وفوق المضائق التي تصل جزء من أعلى البحار وجزء آخر من أعلى البحار أو البحر الاقليمى لدولة أجنبية . وكان غرض الولايات المتحدة من مباديتها بحرية الملاحة فى المضائق التي تصل البحار الحالية بالبحر الاقليمى ، هو التأكيد على ما جاء فى الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 ولتيسير السبيل أمام حكومة الاغتصاب الاسرائيلى لتنفيذ مآربها بالمرور الحر بمضيق تيران (2)

(1) جامعة الدول الحربية - الامانة العامة - الدائرة القانونية معاهدات. مذكرة الامانة العامة حول عقد اتفاقية جديدة خاصة بقانون البحر المؤرخة فى 1970/2/25 ملف رقم 1/2/21 .

(2) د . محمد سعيد محمد الخديب - الوضع القانونى للبحر الاقليمى من دراسة للبحار الاقليمية الحربية والأجنبية فى القانون الدولى - رسالة دكتوراه - القاهرة 1975 صفحة 25 وما بعدها .

وجاء في تقرير مجموعة العمل الثمانية عن أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة المنعقد بكاراكاس خلال الفترة من 20 يونيو إلى 29 أغسطس 1974 أن للتدابير القانونية للمضايقات آثاراً مختلفة جداً على الاعضاء الممثلين في المؤتمر وكان هذا الموضوع من جملة المواضيع التي عُلقت عليها الدول أهمية كبيرة لمساواة المباشرة بمصالحها الحيوية (1).

وقد تفرقت مواقف الدول بصورة حادة حتى داخل المجموعة الإقليمية الواحدة بشأن التدابير القانونية للمضايقات.

وكانت تصورات المؤتمر الاتجاهات التالية :

1 - اتجاه يتبنى المرور البريء .

ويقول أصحاب هذا الرأي أن المضايقات التي تقع داخل البحر الاقليمي لدولة والمستحتملة في الملاحة الدولية ، لا تمدد كونها جزءاً من اقليم الدولة ، تمتد عليه حقوق السيادة بكل أبعادها ، واستمر بحق المرور البريء هو الدائم المديق في هذه المضايقات باضرارها ، وانتهت فوائده الواضحة في خدمة الملاحة الدولية ، ولم تضح عليه الدول الساحلية قيوداً تزيد عملاً من تاييده بل حرصت على أن تتكفل في مضايقتها دائماً للمرور يراعى مصالح الملاحة الدولية ولا يخل بأمن الدول الساحلية وقد أسفر العمل بين الدول المصالح على التمييز الواحد عن تعارضها فيما بينها لتدابير ادارة المرور فيه تجنباً لأية عراقيل قد تعطل سيره وتدققه المنتظم . ان تدابير الملاحة في المضايقات المستحتملة في الملاحة الدولية لن يبلغ الناية منه الا اذا كفل بداريقة متوازنة ، مصالح الجماعة الدولية من ناحية ومصالح الدول الساحلية من ناحية اخرى ، وتتمثل هذه الصفة المتوازنة في - بحق المرور البريء - الذي يعتبر أساساً للتدابير التقليدية في الملاحة عبر البحر الاقليمي (2).

2 - اتجاه يتبنى حرية الملاحة .

تبنت هذا الاتجاه الولايات المتحدة الأمريكية ودافعت عنه باصرار داخل المؤتمر

(1) - جماعة الدول الحربية - الامانة العامة - الادارة العامة للشئون القانونية - ادارة المطاوعات - تقرير مجموعة العمل الثانية من أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة المنعقد في كاراكاس خلال الفترة من 20 يونيو - 29 / 8 / 74 من 1 .  
(2) وتؤيد هذا الاتجاه - الباكستان واليونان وتايلاند واسبانيا وقبرص وغينيا بيساو واليمن وجامبيا وماليزيا والهند وسيراليون وإيران وسريلانكا والسويد وتزانيا والفلبين وماليزيا والمغرب ومصر وفانواتا وعمان ونيجيريا . المرجع السابق من 1 .

المذكور وأيديتها ألمانيا الفدرالية وفرنسا وحكومة الاغتصاب الاسرائيلي ويرى أصحاب هذا الرأي بحرية الملاحة في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية التي تصل بين جزئين من أعلى البحر أو بين جزء من أعلى البحر والبحر الاقليمي لدولة أجنبية . وقد ذكر مندوب أمريكا في المؤتمر أن ضمان حرية الملاحة عبر هذه المضائق وتحتها وفوقها شرطا لقبول الولايات المتحدة الأمريكية لفكرة المداقة الاقتصادية التي تشارك فيها الدول الساحلية حقوق السيادة المانحة من أجل استغلال مواردها الطبيعية .

ويقول أصحاب هذا الرأي أن النظام القانوني لحق المرور البريء المتبع في المضائق لا يكفل بدرجة كافية مصالح الملاحة الدولية بل هو معيب من ناحيتين :

أ - أن الدول الساحلية تتمكن من وقف المرور البريء في هذه المضائق .

ب - لأن طبيعة براءة المرور مسألة تحدد المسألة التقديرية للدولة الساحلية للمضيق ولو بصورة جزئية (1)

3 - اتجاه يميز بين المضائق المستعملة لملاحة الدولية حسب موقعها ، فما يصل منها بين جزئين من أعلى البحار تنقرر عليه حرية الملاحة البحرية والبرية ، بشرط أن تلتزم بلوائحها المتعلقة بسلامة الملاحة ومنح التلويح ، وما يعتبر منها مدخلا في أعلى البحار الى البحر الاقليمي لدولة أجنبية ينشتر عليه حق المرور البريء (2) ويحلل اتجاه هذا الاتجاه رأيهم بأن النظام القانوني للمضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعلى البحار مرتبا بحرية البحار ، وأن من مصلحة الدول أن تظل تلك المضائق مفتوحة للملاحة الدولية ، أما تلك المضائق التي تصل البحار العمالية بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية ، فإن مصلحة الدول بالنسبة للملاحة فيها لا تنال بنفس القوة التي تنالها في المضائق التي تصل بحريين طليين ، ولهذا الحقيقة يتأخر أن نظام المرور البريء كاف فيها (3)

4 - اتجاه رابع ينادي بحرية الملاحة والاندثار في المضائق التي يزيد عرضها عن ستة أميال بحرية والمستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعلى البحار

(1) المرجع السابق من 1-2 .  
 (2) وتبين هذا الاتجاه المملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي والمغرب وألمانيا الديمقراطية ومنغوليا وأيسلندة وكوبا وبلاريا وتشيكوسلوفاكيا وبولندة وأوكرانيا والسوفييتية .  
 المرجع السابق من 2 .  
 (3) المرجع السابق من 2-3 .

وتبا شر الدول حرية الملاحة البحرية والبحرية عبر هذه المضائق لنشر المرور الطاهر (الترانسيت) من جزء من أطلى البحار الى الجزء الاخر منها للوصول الى احدى الدول الساحلية على المضيق .

أما المضائق التي لايزيد عرضها على ستة أميال بحرية ، فيدابق عليها حق المرور البريء ولا يجوز وقفه اطلاقا ، ويقول أصحاب هذا الاتجاه : ان المرور الحر لم يباشرفقدا في المضائق الضيقة وان الملاحة تبار على مسافة قليلة جدا من ساحل الدولة ، وان نطاق المرور البريء قد تاور في المضائق المنكوبة (المضائق الضيقة) بمرور السفين في القوانين وأنامة الدول الساحلية واستهدف خدمة مصالح الملاحة البحرية (1)

5- اتجاه ينتهى فكرة المرور الطاهر .

تتنبى هذا الاتجاه الى زائر ، وهذا الاتجاه يقرر حرية المرور الطاهر (الترانسيت) لمصلحة السفين التجارية التي تتقدم الى بحر شبه مقفل ، أو تخرج منه عبر المضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أطلى البحار ، بشرط أن تكون المضائق المذكورة هى الوسيلة الوحيدة لنفاذ الدولة الساحلية المالة على هذا البحر ، وللسفن التجارية الاجنبية حرية المرور الطاهر بشرط أن تتخذ التدابير اللازمة التي تكفل تولى أحداث أى اضرار بالدول المالة على المضائق المذكورة .

ولا تسرى حرية المرور الطاهر فى المضائق التي تعكسها حاليا اتفاقيات دولية .  
أما السفين الحربية فلا تتمتع بهذا النظم ، بل يدابق عليها حق المرور البريء (2)

6- اتجاه يمثل رأى بعض الدول الحربية ، وتقدمت به احدى عشرة دولة

من بينها العراق ، والجزائر وقدار ودولة الامارات العربية والسعودية والكويت وسوريا الى اللجنة الثانية لمؤتمر كاراكاس، ويوضح بأن المضائق التي تسرى عليها أحكام الاتفاقية ، هى التي جرى الحرف على استعمالها فى الملاحة الدولية بين جزء من من أطلى البحار .

والجدير بالذكر أن تلك الاتجاهات التي قيلت فى المؤتمر كانت تحاول التقليل من أوجه الخلاف بينها فى الموضوعات الرئيسية المعروضة على المؤتمر . وذلك

(1) المرجع السابق ص 3 .

(2) المرجع السابق ص 3 .



للتفاوض فيما بينها الموصول الى هيئة مشتركة يمكن قبولها من جميع الدول الممثلة داخل المؤتمر . (1)

أما موثقة الدول من الملاحة في المناياق الواقعة في المياه الارخبيلية فقد "بهو ذلك واضحا في مؤتمر كراكاس لعام 1874 فكان الاتباه يقرر نظام المرور البريء : فقد ناديت به الدول الارخبيلية انمافة الى بفتح الدول الاخرى لكون تلك الدول الارخبيلية تضم كثيرا من الجزر التي تشكل أرخبيلاً وتعتبر المياه التي بين هذه الجزر مياه أرخبيلية تخضع لسيادة الدولة الارخبيلية . (2)

وهذه الدول ترى في نظام المرور البريء ضمانا لسلامة أمنها وسيادتها لهذا رضى مندوب أندونيسيا فكرة الملاحة في المناياق عندما عرض الماروج السوفيتي الامريكي على لجنة الاستعدادات العلمية التابعة للحكم المتحدة الانثا الذكر وقال " ان الوضوح الجغرافي لأندونيسيا وتكوينها من عدد من الجزر تترك أرخبيلاً فلا يمكنها مع وضعها هذا قبول فكرة الملاحة أو المرور الحابر (الترانسيت) بين الجزر لا اعتبارا وانية وطرفا فكرة الملاحة الدولية قوة المناياق الدولية لان ذلك من اختراع قانون الفضاء الذي نوقش عام 1844 في اتفاقية شيكاغو لتدابير ان . (3)

أما الدول التي تقرر هذا النظام فهي فيدي و انغليين وأندونيسيا وموريشيوس ووطلة زم السفن التي تنقل البضائع للممرات البرية وتواين ولواش هذه الدول بدقة .

وترى مجموعة اخرى من الدول هي الهند وشيلي وايسلندا ونيوزيلندا والبرويج والمكسيك واستراليا أن المياه المحيطة داخل الارخبيل مياه أرخبيلية تنتمي للدولة الاعلىسيمة وتغضخ لسيادتها بغير الدار عن عمقها أو موقعها من الساحل وتتمتع فيها سفن جميع الدول بحق المرور البريء . (4)

والهرا تباها أشهر في المؤتمر المذكور ينادي بفكرة :

بحرية المرور : فتقرر مجموعة من الدول هي بلناريا وبولندا و لمانيا الاديمترادية أن

الدول الارخبيلية هي التي تتكون من أرخبيل أو أكثر يأخذ من الخاصية الجغرافية

(1) الموضح السابق من قسمة .  
(2) الارخبيل مجموعة من الجزر وأجزاء الجزر وغيرها في التكوينات الجيولوجية التي تأخذ مع

المياه المحيطة بها شكل وحدة جغرافية واقتصادية وسياسية لا تفصل فيها ، أو التي اعتبرت كذلك لحوامل تاريخية ، والدولة الارخبيلية أن تحتفظ نظام الخواصا المستقيمة التي تصل بين أبعدا القنات الكيود الجزر التي يتكون منها الارخبيل لرسم الحدود التي يتقام منها البحر الاقليمي وتعتبر المياه المحيطة داخل هذه الحدود مياه أرخبيلية تنتمي للدولة وتغضخ لسيادتها بغير الدار عن عمقها أو موقعها من الساحل .

(3) د . د . مندوب السويد في مؤتمر القانون الدولي للمرجع السابق من سنة 1908 وما بعدها .  
البحرية والارخبيلية في القانون الدولي من المراجع السابق من سنة 1908 وما بعدها .

(4) مجموعة الدول البحرية من الامانة العامة من الادارة القانونية تقرر مجموعة الخواص

والتاريخية والسياسية والاقتصادية شكل وحدة قائمة بذاتها ، وتضخج المياه داخل الدول الارخبيلية لسيادتها ، وتتمتع سفن جميع الدول بحرية المرور عبر المضائق الارخبيلية وعبر المداخل لهذه المضائق حيث تشكل أقصر الطرق البحرية المستحتملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أطلى البحار (1)

أما المملكة المتحدة فقالت بأنه يجوز لأى دولة عند تصديقها على الاتفاقية المتترحة لقانون البحار أو انضمامها اليها ، أن تعلن نفسها دولة أرخبيلية بالشروط التالية :

- أ - أن تكون الدولة مكونة من جزر ثلاثة أو أكثر .
- ب - بالامكان رسم محيط بواسطة مجموعة من النقاط حول أبعد النقاط لجهد البر ولا يزيد طول أى خط عن 100 ميلا بحريا .

ج - يتقرر نطاق مرضى للملاحة فى المياه الارخبيلية ويكفل مصالح الجماعة الدولية . وقد أيدت اليابان اقتراح بريطانيا ، وقال مندوبها أمام اللجنة الثانية لمؤتمر كوكاسل عام 1974 : ان فكرة الارخبيل يتعين أن تقتصر على الدول التى يتمثل تكوينها كله فى أرخبيل أو أكثر وأن حرية الملاحة البحرية يتعين أن تكفل فى المياه الارخبيلية عبر الدارق المستحتملة تقليديا للطرار هذه الملاحة (2)

وترى تايلاند وتو يدها ماليزيا ، أنه اذا كانت المياه الارخبيلية التى تكون المضائق تتولى على أجزاء من المياه البحرية ، كانت تعتبر من قبل منقضية الى أطلى البحار فإن على الدول الارخبيلية فى ممارستها لسيادتها على هذه الأجزاء المذكورة أن تحدى رغبة خاصة لمصالح واحتياجات بحرياتها فى استغلال ما ادر الثروة السمكية فى المياه الارخبيلية كذلك تكفل لمصالح بحرياتها الذين يستفيدون منها المياه الارخبيلية بهدف كلية أو جزئية حق المرور عبر هذه المياه بغير النفاذ من أو الى أى قاع من أطلى البحار عبر أقصر الدارق البحرية وأكثرها ملاءمة (3)

أما بالنسبة لمرور السفن الحربية فقد اتفقت الأطراف فى مؤتمر كوكاسل لعام 1974 على التزام السفن التى تحمل بانداقة النووية أو تلك التى تحمل مواد مشعة أو ذات طبيعة خطيرة بحرية الحصول على الاذن المسبق والاعلان عن مرورها للدولة الساحلية وفى مؤتمر جنيف لعام 1975 ظهرت فكرتان لتحديد الملاحة فى البحرا لا تليمن

وهى :

- (1) المرجع السابق
- (2) المرجع السابق ص 2 .
- (3) المرجع السابق ص 2 .

### 1 - فكرة تحديد الدائم القانونية في البحر الاقليمي :

وتدافع عن هذه الفكرة الاكوادور ومعهما بحرين دول أمريكا اللاتينية ، وأساس الفكرة هو أن يخضع البحر الاقليمي في قباله قية للمرور البريء للسفن الابنية وتحدد ذلك الدول الساحلية ، وفيما وراء ذلك وإلى نهاية البحر الاقليمي تسمح بحرية الملاحة الملاحة البحرية والبحرية لسفن ودائرات جميع الدول وتحدد كل دولة بحرها الاقليمي بمسافة 200 ميلا بحريا .

### ب - فكرة اخضاع البحر الاقليمي لدائم قانونى واحد :

ويرى أصحابها أن البحر الاقليمي لا يمتد أكثر من اثنى عشر ميلا وهو يمثل حزاما واحدا وليس أزممة متتابعة ، واختلف أصحاب هذه الفكرة في موضوع الملاحة في المضائق التي تقع في نطاق البحر الاقليمي والمستحقة للملاحة الدولية بين جزءين من أعلى البحار (1)

ويرى الفريق الاول منهم بأن الملاحة يتعين أن تتم في نطاق البحر الاقليمي تحد جزءا لا يتجزأ من هذا البحر ، لهذا تخضع الملاحة فيها لتلك التي تحكم الملاحة في الأجزاء الأخرى من البحر الاقليمي ، وأصحاب هذا الرأي اقناع الدول المستحقة للمضائق بأن حق المرور البريء لن يفسر في ضوء الاعتبارات الشخصية وان الملاحة في نطاق حق المرور البريء لن تكون معاقبة ولن تفرز الدولة الساحلية عليها أعباء ثقيل أو قيود ، ويؤيد هذا الفريق موقفه بالقول : ان سيادة الدولة تمتد الى أى مضيق يكون جزءا من بحرها الاقليمي سواء كان المضيق مستحلا أو لم يكن مستحلا في الملاحة الدولية وتتم الملاحة في المضائق في إطار الامتلاك المنصوص عليها في الاتفاقية في مجال حق المرور البريء والالتزام بالنقاط التالية :

أ - تفتقر براءة المرور بالنسبة للسفن التجارية .

ب - لا يجوز إيقاف المرور للسفن الابنية عبر المضيق .

ج - للدول الساحلية أن تجعل مرور السفن الابنية **العزود**ة بالحاققة النووية

مشرودا بالحداد الى سدادتها المتوقعة .

د - تحدد الدول الساحلية دارقا معينة تلتزم بها سفن البحوث والسفن القائمة

(1) جماعة الدول العربية - الامانة المنظمة - الادارة المنظمة للقانون القانوني ما هدايات - تقرير لجنة الخبراء الحرب للقانون البحر عن اجتماعاتها بعينيف خلال الفترة من 17 مارس (أيار) الى 25 مايو (أيار) ط 1975 من 25 - 28

بأعمال المسح المهدود ورأفية وناقلات البترول وناقلات الكيماوية والسفن الاجنبية  
الحاملة مواد نووية .

هـ - تلتزم الدولة الساحلية بعدم عقلة المرور في المضائق، وأجراء البحر الاقليمي  
الاجرى .

و - على الدول الساحلية عدم وضع أى أجهزة فى المضائق، أو إقامة منشآت  
أو أعمال يترتب عليها اقامة أو اعتراض المرور عبر المضائق (1)

أما الفريق الثانى من الذين يؤيدون وحدة النطاق الثانوى فى البحر الاقليمي  
فيقول : بأن الملاحة فى المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزئين من أعلى  
البحر يتعين أن تكون ملاحية حرة ، وهم يضمنون ضوابط لممارسة هذه الحرية  
يستهدفون فيها طمأنه الدول الساحلية واقناعها بأن هذه الحرية تعنى اجتياز  
المضيق فى احدى جانبيه الى الجانب الاخر ، ووضع هذا الفريق ضوابط لممارسة ذلك  
تتمثل فى :

ا - يتعين على السفن والداثرات أن تمارس المرور الحر فى قاع أعلى البحر  
ان وجد فى المضيق ولا تمارس ذلك فى البحر الاقليمي فى المضيق للدولة الساحلية  
شرطاً أن يكون ملائماً للملاحة بالقدر المتحقق فى البحر الاقليمي .

ب - تمارس السفن والداثرات الملاحة فى الجزء المكون لأعلى البحر فى المنطقة  
المحصورة بين جزيرة تشكل مضيقاً بينها وبين الساحل ، شرطاً أن يكون هذا الجزء  
ملائماً للملاحة بالقدر المتحقق فى البحر الاقليمي المتواجد فيه المضيق .

ج - تمر السفن والداثرات بصورة نشطة وسريعة وتمتدح عن مزاوله أى نشاط  
سوى ما تقتضيه الملاحة المعتادة ما لم يكن ذلك بسبب قوة ظاهرة .

د - تخضع السفن الاجنبية للأحكام الدولية والابراءات الخاصة بالملاحة فى  
البحر وتراعى الداثرات قواعد الدايوان التى أقرتها المداة الدولية للدايران المدنى  
وفقاً لاتفاقية نيكغول لعام 1944 وتتدخل دولة علم السفينة أو الداثرة لاضرار التى  
تسببها لدولة المضيق أو الدولة المارة .

هـ - تتعاون الدول المستعملة للمضيق لحيانة الوسائل المساعدة للملاحة وتصدر  
الدولة الساحلية التشريعات اللازمة لمنح الصيد فى المضيق ولحماية مصالحها البحرية  
والمالية والصحية ولوائح الهجرة فى اقليمها .

و - لا يجوز للدولة الساحلية عرقلة المرور العابر أو وقفه في المضيق .  
ز - يجب أن لا تخالف الأحكام المتعلقة بحرية المرور العابر الاتفاقيات الدولية  
المتعلقة بتدابير المرور في المضيق .

ح - يكون المرور في المضائق التي تدعى بين جزء من أطلال البحار والبحر الاقليمي  
لدولة أخرى في نطاق الدائم القانوني لحق المرور البريء ولا حرية للمرور العابر -  
وذلك على أساس أن الملاحة في هذا النوع من المضائق لا تمثل أهمية حيوية للمصالح  
الجماعة الدولية ، وبالتالي يكون المرور في مضائق تيران هو الحالة الوحيدة التي  
يسرى عليها هذا النحر مكمولا بحق المرور البريء (1)

هذا وقد اثيرت مسألة المضائق في مؤتمر الامم المتحدة المنعقد في جنيف لعام  
1975 ، فباء في الجزء الثاني من النحر غير الرسمى المتقدم من رئيسها للجنة الثانية ،  
بأن كافة السفن والاثرات تتمتع بحق المرور العابر (الترانزيت) في المضائق التي  
تستخدم للملاحة الدولية بين رقعة في البحار الحائية أو مندائة اقتدادية خالصة ورقعة  
اخرى من البحار الحائية أو مندائة اقتدادية خالصة (2)

وقد جاء في المادة التاسعة والثلاثين من النحر المذكور ، ان على السفن  
والاثرات التي تمارس حق المرور العابر (الترانزيت) اتباع ما يلي :

ا - ان ترضى دون تأخير عبر المضيق .  
ب - ان تمتنع عن أى تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الاقليمية  
أو الاستقلال السياسى للدولة المضائقية أو يأتى شكل آخر فيه انتهاك لميثاق الامم  
المتحدة .

ج - ان تمتنع عن أية إجراءات غير تلك الاجراءات المعتادة لجمهورها المتواصل  
السريع الا اذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة ظاهرة أو حالة شدة .  
كذلك أو بهت المادة المذكورة على السفن المارة مرورا طبرا أن تلتزم بما يلي :  
ا - بالانظمة والاجراءات ولمارسات الدولية المتبونة بضرورة عامة والمتعلقة بالسلامة  
في البحر ومنحها للمعادنات فيه .

(1) المرجع السابق من 27-29 .  
(2) المرور العابر وممارسة حرية الملاحة والتعليق لوزار لبحور المتواصل السريع .

ببإبالة لاندالمة والابرايات والممارسات المقبولة ببحورة طامة لمنح التوث الناجم عن السفن ومكافحته .

وأوبهت الامادة المذكورة على الالثرات المارة مرورا طبرا مايلي :

1- ان تراعى القواعد الدولية التي وضعتها مناماة اليران المدي الدولية حسب انبائها على الالثرات المديية ، وتلتزم الالثرات المديية بنفسر هذه الشروط .  
ب- ان أن ترصد في جميع الاوقات الذبذبة اللاسلكية المديدة من قبل السلاة  
المناسبة المينة دوليا للاشارة على الحركة الدولية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية  
المخصصة لالالات المديدة والتي يقتضى الوضح رمدها (1)  
ولكن هل يجوز لدولة المضائية - المشاهدة للمايق - ان تحمين مررات في  
المايوق الدولية ؟ .

بببب عن ذلك الامادة 30 من النص غير الرسمى الامار اليه بالقول : يجوز  
للدولة المضائية ان تحمين الملاحة في الممايق مررات ببحرية ، وأن تضح نظاما لتقسيم  
المرور ، بينما يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن ، ويجوز للدولة المضائية ان  
تتمدد عندما تقتضى الالروف ذلك وتعلن عن قرارها لتعيين مررات ببحرية بديدة  
ونظام لتقسيم المرور لتحل محل أى من المررات الببحرية أو الدالسم المقررة سابقا ،  
على ان تتمشى تلك المررات الببحرية أو الدالسم لتقسيم المرور مع الاندالمة الدولية المقبولة  
ببحورة طامة ، وتبيل تلك الماثيرات الى المناماة الدولية المختصة قبل تعيين المررات  
ببنية اعتمادها ، وبعد ان يتم الاتفاق عليها ، يجوز للدولة المضائية ان تقرر هذا  
الدالسم على منافعها ، وتبين الدولة المضائية تلك المررات على خرائط وتو من لها  
الفشرا لواجب .

ويجب على سفن المجموعة الدولية المارة مرورا طبرا ما يتراحم ما يندالسم على تلك  
المررات الببحرية ونظام تقسيم المرور (2)

وتتمكن الدولة الساحلية المائلة على المضيق من وضع القوانين والاندالمة الخاصة  
بالمرور الحابر عبر المضيق ، بشأن الامور التالية :

1 - سلامة الملاحة وتنظيم المرور الببحرية .

(1) A/ conf 62/WP 8/part 2 7/5/1975, art 37-78.

(2) Ibid, art 40.

ب. - منع التلوث، وتطبيق الانداسة الدولية فيما يتعلق بتصدير الزيت والفضلات

الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق .

ج. - منح الصيد وعدم حمل أدوات الصيد داخل المضيق .

د. - عدم أخذ أو ادلاء بأى سلطة أو عمل أو أشخاصا لى السفينة أو منها على نحو فيه مخالفة للانداسة البحرية والشئون النرائبية أو شئون الهجرة أو الشئون الصحية للدولة الشاذائية .

على أن لا تميز هذه القوانين والانداسة شكلا أو فعلا بين السفن الابلية ويتم نشر تلك القوانين والانداسة بواسطة الدولة المضائقية وتلتزم بمبدأ السفن التي تعارض بحق المرور الحابر تلك القوانين والانداسة ، وتكون دولة السفينة أو الدائرة مسؤولة عن الاضرار التي تسببها اذا تصرفت على نحو مناف لتلك القوانين والانداسة (1) . كما تمتنع الدول المضائقية عن عرقلة المرور الحابر وتقوم بما يلزم من نشر عن أى خداع يتهدد الملاحة أو الملاحة داخل المضيق وفوقه ويكون لديها الحظ به كذلك لا يجوز وقف الحمل بحق المرور الحابر (2) .

أما بخصوص المرور البرى فقد جاء فى الدر غير الرسمى المقدم من رئيس اللجنة الثانية لمؤتمر كراكاس لعام 1975 السابق الذكر ما يلى :

أ. - ان نظام المرور البرى يدايق فى المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين رقعة واحدة من البحار الحالية أو مداقة اقتصادية خالصة ، عدا المضائق التي يدايق نظام المرور الحابر عليها .

ب. - ويذايق أيضا فى رقعة واحدة من البحار الحالية أو مداقة اقتصادية خالصة والبحر الاقليم لدولة أجنبية .

ولا يجوز وقف الحمل بحق المرور البرى عبر هذه المضائق (3) . وتجدر الاشارة فى هذا المجال الى الموقف الذى اتخذه مندوب الحكومة الاغتصاب فى فلسطين خلال اجتماعات اللجنة الثانية لمؤتمر جنيف لعام 1975 ، حيث طالب أن يسرى النظام القانونى لحرية المرور الحابر على المضائق بحيثها بما فيها تلك

(1) Ibid ART. 41.

(2) Ibid ART. 43.

(3) Ibid ART. 44.

التي تصل جزءاً من أطلى البحار بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية . ورد عليه بأن جميع المضائق لا يمكن أن يحكمها نال قانونى واحد وأن الملاحة القانونية لاى نال انما تتعدد فى ضوء المصالح الدولية فى المنداقلة البحرية . ولما كانت مصالح الجماعة الدولية تتركز فى المضائق التي تصل بين جزءين من أطلى البحار ولا تلهى قوة هذه المصالح بذات القدر فى المضائق التي تصل جزءاً من أطلى البحار بالبحر الاقليمي ولذلك فان مبدأ التكافؤ با امطالة لا يمكن أن يندابق فى هذا المجال (١)

أما موقف الدول العربية من الملاحة فى المضائق ، فقد اختلفت اتجاهاتها فى ذلك ، فبعضها يؤيد فكرة المرور الحرة والآخر يرى تدابيق فكرة المرور الحر . واسباب هذا الخلاف ، ناتجة عن وجود مصالح ملحة لتلك الدول تتدالب موقفاً خاصاً يناسب تلك المصالح .

فيتبنى الحارة فكرة المرور الحر فى المضائق الدولية التي تصل بين بحرين عالميين وقد أكد هذا الرأى بعد القتال ايران للجزر العربية الثلاث الداتيين وأبو موسى الواقعة فى الخليج العربى قريب مضيق هرمز . وقد لذلك مذكرة الى الامم المتحدة العربية يدالعب فيها بتدابيق نال الامور الحرة فى المضائق التي تصل بين بحرين عالميين (٢)

وا بتصويت لجنة الخبراء العرب للقانون البحرى فى الفترة من 15/2/1975 - 1975 بناء على قرار مجلس الجامعة العربية المرقم 2575 فى 15/5/1976 وتدارست موضوع الملاحة عبر المضائق (٣)

وقد اظهر بعد نقاش الاراء اتجاهان رئيسيان :  
الاتجاه الاول : يقتر بمبدأ حرية الملاحة التجارية سواء البحرية منها أو الجوية فى المضائق التي تصل بين جزءين من البحار العالمية ويتبنى ذلك الحارة والكويت ودولة الامارات العربية والسعودية وتلار .

أما الاتجاه الثانى : فقد دافعت عنه جمهورية مصر العربية واليمن البحرية والشامالية والمغرب وينادى بتدابيق نال المرور الحر على المضائق الدولية ووجوب

(1) الجامعة الدول العربية الامانة العامة - الادارة العامة للتشؤون القانونية مساهدات -

تقرير لجنة الخبراء العرب عن اجتماعاتها بدبيف خلال الفترة من 17/٤ - 15/5/75

(2) مذكرة الجمهورية الحراتية رقم ٥/٥/٧٥ فى ٥/٧/٧٥ المقدمة للجامعة العربية (٣) وتناولت هذه ما يلى المذكرة الحراتية ، بعد المذكرات التي تقدمتها دولة الامارات العربية وسوريا والسعودية وقطر والكويت وكيفان ، بعد مذكرة الامانة العامة الخاصة بالنكبان التاريخية التي تتفق مع وجهة نال جمهورية مصر العربية . دى المشرق العربى والى المصداق



البحر على اذن سابق لمرور السفن من اطلالها وسلا متنها .  
وقد أصدر مجلس الجامعة العربية قرارا يوصى فيه بالموافقة على ما يلي :

ا - قبول مهاد حرية الملاحة في المضائق .

ب - العمل في جميع المضايق الدولية بالتعاون مع الدول الجديدة على انحاء  
المضايق الرامية للمضائق بحرية المرور في المضايق التي تصل بين بحرين عالميين (1)  
وعرض مندوب اليمن الشمالية وجهة دار بلاده في دورة بنيف المحقودة في الفترة  
من 15 - 20 يوليو ( تموز ) عام 1971 وتمتص بمبدأ المرور البريء في الممرات الدولية  
الواقعة ضمن المياه الإقليمية ، وقد طرقت الممرات والسفوح والكويت رأى اليمن  
واللهو بمبدأ المرور البريء ضمن حرية الملاحة في مضيق هرمز (2)

أما بخصوص المرور البريء ، فان رأى الدول العربية لم يستقر بعد ، وتقرر في  
اللجنة الرابعة للبحر العربى لتانون البحر ، بأن توصى الجامعة العربية بالحالة  
موضوع الملاحة البحرية عبر المضائق الى لجنة الخبراء العرب لتانون البحر لمجتمع  
في بنيف بمناسبة انعقاد مؤتمر الامم المتحدة الثالث لتانون البحر من 17/3  
الى 15 مايو 1975 وذلك لمعالجة في ضوء موافقة الدول المارة شركة في المؤتمر ،

== الخار بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، هي المذكرات الاخرى المقدمة من  
الادارة القانونية بأمانة الجامعة العربية الخاصة بالمضايق .

(1) - جامعة الدول العربية الامانة العامة الادارة القانونية - مصادات - وثيقة رقم 10 ،  
تقرير لجنة الخبراء العرب لتانون البحر في اجتماعاتها في الفترة من 10 - 15/2/75

(2) - جامعة الدول العربية الامانة العامة الادارة القانونية للشؤون القانونية - مصادات  
تقرير لجنة الخبراء العرب لتانون البحر عن اجتماعاتها بنيف خلال الفترة من 17/3 الى  
15 مايو 1975 .

ومن المفيد أن أذكر وجهة دار الدول الافريقية من موضوع المرور عبر المضائق ، وفي  
اعلان مقدمة الوحدة الافريقية عن المسائل الخاصة بقانون البحر لعام 1975 في الفترة من  
المادة الخاصة بالبحر الاطلسي والمضيق . أن الدول الافريقية اتخذت في السبعين  
أهمية الملاحة الدولية في المضائق المستعملة لهذا الغرض تحييد من حيث المبدأ  
المرور البريء في المضائق الا أنها تفتقر على ذلك لاجل هذا الغرض الى تحديد

دقيق .  
الجمعية العامة للامم المتحدة الوثيقة رقم 181/1975 في يوليو (تموز) 1975 .

حيث عقد مجلس وزراء الوحدة الافريقية اجتماع له في الدورة الحادية العاشرة  
في أديس أبابا في الفترة من 17 - 24 مايو عام 1978 .

وبالدور لاقتصر المؤتمر على تقنين الاتفاقيات الخاصة وسياسة شروط تكون أساسا للبحث والتفاوض ، فإن البت في الموضوع أربع إلى المؤتمر الرابع للأمم المتحدة الذي عقد في نيويورك في 15 مارس 1976 ، ولذا قررت لجنة الخبراء الحرب تأجيل الدار في موضوع المرور غير المتبادل إلى دورة اجتماعها الخامسة الذي عقد في القاهرة قبل انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الرابع .

### الخلاصة :

=====

يدل الأمر من كل ما تقدم من عرض ، تبين وجهات النظر في كل من الفقه والعمل الدولي في مسألة الملاحة عبر المضايق الدولية ، وكان الاختلاف على أشده بين المجموعة الدولية الممثلة في الأمم المتحدة في منح مؤتمرات البحار التي نوقش فيها المرور عبر المضايق ، فهناك بعض الحكومات كانت تؤيد فكرة المرور الحر في المضايق الدولية التي تصاد بمرتين طالبيين وقد وسع مؤتمر جنيف لعام 1958 على هذا التمديد لتلك المضايق بضمان من الصهيونية والدول الاستعمارية ، فأضاف لهذا المفهوم المضائق التي تصل بين جزء من أطلال البحار والبر الاقليمي لدولة أجنبية .

أما الدول الاخرى فكانت تقرر فكرة المرور الحر عبر المضايق الدولية .

ومن الملاحظ أن تلك تقرر دائما للمرور عبر المضايق بحسب ما تقتضيه مصالحها وأروضاها الخاصة ، متجاهلة مصلحة الملاحة الدولية ولم يستقر ذلك التوضيح لهذا لان لمعقد اتفاقية دولية لتوضيح ذلك خارج الملاحة الدولية ، يكون مقبولا من جميع الاطراف وتلتزم به جميع الدول .

ولا لجل اقرار مثل هذا النظام الذي يحكم المضايق الدولية لا بد في العمل على تحقيق توازن يكفل مصلحة الملاحة والتجارة الدولية من جانب ومصلحة الدول ذاتية للمضايق من الجانب الآخر . وهذا لا يتم الا بالتصديق على الحرف الدولي والمبادئ القانونية السليمة ، وذلك بتبني نظام المرور الحر في المضايق الدولية التي تربط بحرين طالبيين للسفن نارا لأهمية مواقعها الاستراتيجية بين البحار ، وضرورة ذلك الملاحة الدولية .

وبخروج الملاحة البحرية فان قيد المرور البريء وقواعده تتدابق على تلك السفن

في مثل هذه المضائق يترك كل سفينة على سلامة وأمن الدول الا اذا اذنت للمضيق .

أما بالنسبة للمضائق التي تطل على البحر الحاملي بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية فلكونها تقع خارج الدائرة الملاحة الدولية ، ولم يجبها لمرور على استخدامها للملاحة الدولية ، فان مصلحة الملاحة لا تهيمن عليها بالتقدير الكافي الذي يهيم في المضائق التي تطل بين البحار الحاملية .

لهذا السبب فاني أرى أن نال المرور البريء للسفن التجارية والبحرية هو النال

الامثل الذي يدابق عليها .

والحقيقة أن نال المرور هذا يؤمن الملاحة الدولية بحرية عامة ومساواة الدول البحرية على السواء ، ذلك أن من مصلحة المجموعة الدولية أن يكون المرور حراً في المضائق الدولية ومن مصلحة الدول الساحلية أن يكون المرور بريئاً في المضائق التي تطل على البحار الحاملية بالبحر الاقليمي .

وهذا النال يأخذ بعين الاعتبار مصالح وأرواح المندقة البحرية فيما يتعلق

بمضيق هرمز ومضيق تيران .

أولاً : من ناحية مضيق هرمز :

فالدول البحرية الصديقة بالخليج لها مصالحها في اجار اسطولها التجاري

عبر المضيق بدون منازع أو عراقيل .

ولكن لتسلل الايراني الى دول الجنوب العربي أخذ بالازدياد وخاصة بعد

تزايد تدفق البترول وبمصادره يهدد المندقة برمتها . وتقف خلف ذلك عين

القوى التي تقف وراء النزاع العربيون لقلعهاين ، فما لامر القريب كانت المصلحة المتعددة

تدير الرعي في المندقة العربية ، أما اليوم فتحاول الولايات المتحدة وراثته

بريدانيا بعد انسحابها من الخليج العربي وانفارت امريكا ايران في جنوب العربي

وأثيوبيا للبحر الاحمر كوكلاء لها في الدائرتين وبميزت ايران بأحدث الاسلحة لتدمرية

الامريكية ، مقابل استمرارها بتدفق النفط للحكومة لاغتياها للبيونى وللولايات

المتحدة الامريكية .

ولهذا استندت إيران ونجح الأمة العربية وانضمامها في قضيتها الكبرى - فلسطين - فقامت بدفع ثلاثة جيزر عربية تقح على متربة من مدخل الخليج العربي ومضيق هرمز ، الامر الذي زاد من قدرتها على التحكم في الملاحة الدولية عبر المضيق والخليج المذكورين وتهديدهما بالانتحار وعرقلة الملاحة الدولية منها .

وهذا الوضع الخاير في المندلقة وما له من أبعاد بالغة الأهمية تجاه العالم العربي يفرض على الدول العربية أن تتفق موقفا صلبا متساندا من هذا الخار المحدد والقرار على رأي مستقر ثابت للمتمسك بالدائم القانوني الذي ذكرته في جميع مؤتمرات البعثة العربية والدولية .

ثانيا : من ناحية الوضع في مضيق تيران .

فأينا إذا لا يدخل بند الملاحة الذي كان محمولا به في مضيق تيران قبل اتفاقية جنيف للبحر اقليمي لعام 1953 ، إضافة لذلك فان الدول العربية ، خاصة المدة على خليج العقبة ومضيق تيران لا تلتزم في عام 1954 من اتفاقية جنيف لعام 1953 ، لانها لم توقع ولم تصادق على تلك الاتفاقية من جهة ، ومن جهة اخرى فان ما جاء في تلك الاتفاقية لا يتفق مع عرف الملاحة في مضيق تيران وخليج العقبة الذي كان مقتضيا على سفن الدول الصديقة به حتى نجاح حكومة الاغتصاب الصهيوني في الوصول الى رأس الخليج .

إضافة لمخالفته العربية التي حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1948 .

وعليه ما على الدول العربية الا العمل بعودة الرأي في الماقل الدولية بموازرة الدول الحديثة واقناع الدول الاخرى الانضمام ما جاء في الشار الاخير من الفقرة المذكورة أعلاه وانها تكل محاولة ترمي لاصحاح بحرية المرور في المضيق التي لا تدل بسرين طالعين ولم يجرى الحرف على استعمالها للملاحة الدولية .

وبهذا القرار سوف يمكن السفن الدواية والعربية من حرية الملاحة السلمية في جميع المضائق والدواية وبصورة خاصة في مضيق هرمز وتدابير نظام المرور البرز على مضيق تيران فتوصد الابواب أما حكومة الاغتصاب الصهيوني لاستخدام مضيق تيران في ملاحتها .

الباب الثاني  
 في

النظام الثاني

الرياضية في الدولة

سوف أعالج هذا الباب بـفصلين :

يشمل الفصل الأول المضائق الواقعة في إقليم دولة واحدة ، و فصله في مبحثين ، أتناول في المبحث الأول المضائق التي لا تزيد اتساعها على ضعف اتساع البحر الاقليمي ، وفي المبحث الثاني أتناول المضائق التي يزيد اتساعها على ضعف اتساع البحر الاقليمي وتستقي من مضائق تركيا مثلا تطبيقيا على المضائق الواقعة في إقليم دولة واحدة .

أما الفصل الثاني فيشمل مبحثين :

المبحث الأول في المضائق الواقعة في إقليم عدة دول ، أما المبحث الثاني فيتضمن بعض المبادئ التوجيهية للمضائق : مضيق هرمز - مضيق باب المندب وأخيرا مضيق جبل طارق .

### الفصل الأول

=====

#### المضائق الواقعة في إقليم دولة واحدة

##### تمهيد :

تقع بعض المضائق ضمن إقليم سواحل دولة واحدة ، إلا أنها لاتصل بحرين عالميين لأن تصل بحرا طليا بمياه داخلية للدولة المائلة على المضيق - فتعتبر مياه هذا المضيق مياهاً وادنية داخلية وتباذرتلك الدولة اشرافها ومناهرها واختصاصها الخاص عليه (1)

والبحر الآخر من هذا المضائق التي تقع في إقليم دولة واحدة تصل بحرين عالميين فتعتبر من المضائق الدولية وهي اما لا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الاقليمي ، أو يزيد على هذا التمديد .

(1) الدكتور على صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - المرجع السابق ص 254 .  
والدكتور محمد - افانغام - مبادئ القانون الدولي العام - المرجع السابق ص 255 وما بعدها

## المبحث الاول

=====

المضيق، التي لا يزيد اتساعها على ضعف اتساع

### البحر الاقليمي

اذا كان المضيق يوصل بحرين عالميين ، وكان جانباها يقطنان في اقليم دولة واحدة ، ولا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الاقليمي فالاجاه السائد في الفقه الدولي يذهب الى اعتبار مياه ذلك المضيق مياه اقليمية .

وعلى سبيل المثال يذهب الفقيه بيدل الى القول : بأنه اذا كان مدخلا المضيق ، أو أكثر نقتدين تقطن على اراضيها ، لا تتجاوز سمعتها ضعف سعة البحر الاقليمي فيفتح الممر قانونا وبأجمعه ضمن حدود المياه الاقليمية للدولة الساحلية التي تال عليه . والحيرة في تحديد المياه الاقليمية بسعة مدغلى المضيق اللذين يصلان البحر العالمية (1)

واجماع الفقه على أن المضيق يذهب ممر -را للملاحة الدولية وليبر للدولة ساحلية الاقليمي أن تمنح المرور في مثل هذا المضيق من دون سبب ولكن لها الحق باتخاذ الاجراءات اللازمة لسلامة امورها وسلامة الملاحة داخل المضيق ، كأن تضع بوليس للملاحة ، وعلامات لارهااد السفن المارة في المضيق وتعمل على الرسوم من السفن المارة مايل إليها نعتها المستمرة للمضيق (2)

أما بخصوص مرور السفن البحرية فليس من حق الدولة الساحلية المائلة على المضيق منح مرور تلك السفن سواء كان ذلك المرور في وقت السلم أو الحرب ، اذا لم تكن تلك الدولة دارقا معاهد المتحاربين ، وتتمكن من تدعيم مرور تلك السفن وتعدد

(1) أن المسافة بين مدغلى المضيق تبقى متوازنة وبحرين واحد ، ولو أن هذه المسافة تارية قندا وغير واقعية لعدم وجود في الدابحة مضيق على هذه الشاكلة لكون جميع المضيق في كثير من الاميان تانيق ثم تحود فتتصح حتى المدخل الاخر ، ولكنه في جميع الاحوال لا يتجاوز سعة أي نقتدين تقطنان بين المدغليين - عن ضعف سعة المياه الاقليمية ولا توجد اي منطقة بحرية مارة تعد في البحار العالمية داخل المضيق أو في مدغليها .

(2) د . عز الدين قوردة - خليج الحقة ومضيق تيران - مضمرا اجتماع الجمعية المصرية للقانون الدولي الصادر بمناقشة أهم ال وانب القانوية لتضيق خليج الحقة ومضيق تيران المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد 28 - 1967 في 38 .  
ود . على صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - المرجع السابق ، ص 425 .

عدد ما يمر منها في وقت واحد ومدة بقائها داخل المضيق في الظروف الاستثنائية (1) كما أن محكمة العدل الدولية قد قضت في قضية مضيق كورفو بعدم منح المرور البريء لسفن المجموعة الدولية في مثل هذه المضيق والتي تعدل بحرين عاليين .

أما اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنداقية المجاورة لعام 1958 فتقرر في الفقرة الرابعة في المادة السادسة عشرة بعدم جواز إيقاف المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية وتوصل جزء من أعلى البحار .

### المبحث الثاني

=====

#### المضائق التي يزيد اتساع عرضها على ضعف اتساع البحر الاقليمي

إذا كان اتساع المضيق يتجاوز ضعف اتساع البحر الاقليمي فسيكون هناك في وسط المضيق شريان مائي دائم القانوني لتلك الانداسة المنداقية على البحار الدولية . فهل يحق للدولة ضم تلك المنداقية البحرية الى مياهها الاقليمية وبالتالي فوز سيديارتها وسيادتها عليها كجزء من بحرهما الاقليمي ؟ وبمعنى آخر هل يعتبر ذلك لشريان البحر العالي داخل المضيق جزءا من المياه الاقليمية

الرأي الواضح في الفقه يقرر على أن لكل دولة على المضيق بقدر بحرهما الاقليمي وا لزيادة المتبقية تعتبر من أعلى البحار ، فإذا كانت الزيادة قليلة نسبيا فحسب رأي البعض أنه يمكن اضافتها الى المياه الاقليمية للدولة أو الدول المسالمة على المضيق (2)

ولو رجعنا الى مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي العام لعام 1930 وجدناه قد أخفق هو الآخر في اعطاء أي قرار حاسم يحالج مثل تلك المشكلة .

ولكن يبدو من التقرير المتزوج والمرفوع من اللجنة الفرعية الثانية للجنة الرئيسية الثانية للمؤتمر المذكور ، أنها لا تلتصق المنداقية البحرية العميقة ، الا إذا كان عرض تلك المنداقية البحرية قليلا جدا ، وقد حدد عرضها بشرط لا يتجاوز ا لميلين .

(1) د . علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - المراجعة السابقة من 25 يوما بعدها

(2) Witeman - op cit, P. 323 & Colombos op cit, P. 169.



ومما تجدر الإشارة إليه أن المادة السادسة عشرة من المشروع الذي قدم إلى مؤتمر لاهاي ، تقرر عدم الاعتراف بالإناء وجود المياه الحالية ولو بصورة قليلة جدا (1) ولكن ما هو وضع المضائق التي يتجاوز اتساعها ضعف البحر الاقليمي بكثير ؟ في مثل هذه الحالة لا تثار أي مشكلة ، فسوف يكون هناك شريط من أعالي البحار يمتد عبر المضيق خارج المنداقة المتاخمة له واطئه الته التي تخضع لسيادة الدولة بوصفها مياه اقليمية ، شأن مضيق كالليه Pasde calais حيث عرضه 31 ميلا بحريا في أضيق منطقة فيه ، ومثل هذا النوع من المضائق - كما ذكرت - لا يثير أي مشاكل ذات أهمية ، لأنه من المقرر أن يكون لجميع السفن بحرية الملاحة في نطاق ذلك الشريط من أعالي البحار (2)

وفي التقرير النهائي للدورة السابعة للجنة القانون الدولي لقانون البحار لعام 1956 ، ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثانية عشر (أنه في حالة ما اذا كان شاطئ المضيق يقع ضمن دولة واحدة ، وكان اتساع المضيق يتجاوز حزامي البحر الاقليمي ، فالمياه الواقعة بين حزامي المياه الاقليمية ستكون جزء من أعالي البحار ، ومع ذلك اذا ترتب على ذلك وجود مساحة من المياه لا تتجاوز في اتساعها بمقدار ميلين بحرية فيمكن للدول أن تحصلن أنها تعتبرها جزء من

Gidel G. op cit, vol 3 P. 760.

(1) مشار إليه في :

Rousseau, droit international public- op cit, P.262.

(2)

بحرها الاقليمي (1)

ورغم أن مؤتمر جنيف لعام 1958 لم ينجح في اقرار اتفاق موحد لموضوع البحار الاقليمية ، الا أنه اتفق على أن قواعد الثلاثة أميال هي الحد الأدنى لاندز لا نزاع فيها لحدود ذلك البحر ، وان الاتفاقية لا تقصر ما يزيد عن 12 ميل بحرى .

وقد رفض مؤتمر جنيف تبنى مشروع لجنة القانون الدولى الذى كان ينص على السماح للدولة المأهولة على المضيق بـ ~~بمسئول~~ سيدلرتسها على ذلك الشريدان من البحر الى الذى يتوسط المضيق .

ويؤخذ من المادة 12 من المؤتمر المذكور انهما تسمح بتدابير تقواعد السلامة لامتداد البحر الاقليمي فى المضائق ، والواقع أن كسل دولة تقسم بتحديد ذلك وفق ارادتهما .

وفى مؤتمر كراكوف لعام 1974 كان اتجاه بعض الدول يقرباً استثناء المضائق من القاعدة العامة لتحدد المياه الإقليمية والتمسك بقاعدة الثلاثة أميال وقد تمزعت ذلك الولايات المتحدة الأمريكية ، رغم انها حددت بحرها الاقليمي فى المؤتمر المذكور باثنى عشرة ميلاً (2)

(1) Yearbook of international law commission, vol 2 1956 P. 19.

وينفس هذا المعنى جاء فى المادة الثالثة عشر للتقرير النهائى للجنة القانون الدولى لعام 1954 Yearbook of international law commission vol, 2 1954 P.P. 140-156

(2) تقرير مجموعة العمل الثانية من أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لمؤتمر الامم المتحدة لقانون البحر المنعقد بكراكوف خلال الفترة من 20 يونيو - 29 أغسطس 1974 .

الا أن هذا الاتجاه لم يندمج لكونه يتجاهل الواقع الدولي  
فهناك الكثير من الدول المضلثة ففرضت سيادتها على أكثر من  
مئاة ثلاثة أميال بحرية في المضائق الدولية .

### الجيوب المائية داخل المضيق :

=====

قد نجد بعض المضائق تتخللها جيوب مائية ، وهذه  
الجيوب عبارة عن فسيحات مائية تبطل عرض المضيق في ملاقاة  
الجيوب أعيرة من المناطيق الأخرى الواقعة بين مدخل المضيق  
فهل تعتبر تلك الجيوب من المياه المالحة ، وبالتالي يجب أن  
يدين عليها الأمانة والقوانين التي تدين على المياه المالحة  
أم تلمس تلك الجيوب ولا يحسد لها أي اعتبار ؟

في الحقيقة أن الفقرة الدولية لم يتطرق لوضع الجيوب المائية  
داخل المضيق .

أما العمل الدولي ، ففي المناقشات التي جرت في مؤتمر  
لاهاي لعام 1958 تناولت موضوع الجيوب داخل المضائق ،  
وقد قدم للمؤتمر عدة حلول تدور حول النظم تلك الجيوب .  
فكان رأي المملكة المتحدة في النظم التحضيرية للمؤتمر ،  
أنه عندما يكون عرض مدخل المضيق أقل من ضعف عرض البحر  
الاقليمي وكون تلك المناطيق تشكل جزءاً متكاملاً من أراضي  
نفس الدولة فليس هناك أي أهمية لاتساع هذا المضيق في  
المناطيق الأخرى سواء كانت أقل أو أكثر من ضعف عرض  
البحر الاقليمي ، وتكون جميع مياه المضيق اقليمياً ، وتد  
وافق المؤتمر على درج هذا الشرأى

## للمناقشة . (1)

وإضافة لذلك فقد وافق المؤتمر المذكور على التعديلات  
الدستورية التي قدمت للدفع تمبر حول السراى السبريداني،  
رغم أنها لم تفسر القاعدة المقترحة ، إذ اكتفت بالنساء عرض  
مدخلى المضيق .

ويقرر الاقتراح الأمريكى ، أنه فى حالة كون المضيق الذى  
يقع داخل سواحل دولة واحدة لا يزيد سمته فتحته  
عن ضعف سمته البحر الاقليمى فجميع مياهه تعتبر  
اقليمية الا اذا كانت هناك اتفاقية تقضى بحكم ذلك .

أما اذا زاد اتساع أحد مدخلى المضيق أو المدخلين معا  
عن ضعف سمته البحر الاقليمى فالمياه الاقليمية تمتد  
بثلاثة أميال عن كل جانب . (2)

والجمل الذى أخذ به مؤتمر لاهاي هو إلغاء  
وجود أى منفاقة من المياه الدولية داخل المضايق  
التي لا تتجاوز مداخلها الحد المقرر ، حيث توجد  
دولة ساحلية تقع على ضفتى المضيق .

## الجزر داخل المضيق :

فى حالة وجود مضيق يتوى على سلسلة من الجزر  
لا تزيد المسافة بينها على ضعف سمته البحر الاقليمى  
فهل تعتبر المناطق المائية الواقعة بين الجزر جزءاً من

(1) Gidel G. op cit, vol 3 P.P. 759-760.

(2) Ibid P. 760.

البحر الاقلميمى للدولة الساللية أو تعتبر مياهها  
دولية ؟

ويجب الفقيه بيدل عن هذا التساؤل بقوله :

فى حالة وجود دولة ساللية واحدة على المضيق الذى  
تكتنفه الجزر فالمنادى من المائبة الواقعة بين هذه  
الجزر تعتبر بمياهها اقليمية ، ولا يوجد أى سبب  
لتدبيق فكرة خط الوسط فى حالة وجود عدة دول  
حيث تبقى تلك المياه دولية لان خط الوسط لا يفرز  
مضيقا لايزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الاقليمى (1)  
وقد خلست مؤتمرات الامم المتحدة لقانون البحر من أى  
اشارة لهذا الموضوع ، الا أن الاعمال التمهيدية  
لمؤتمرا لاهى لعام 1930 تناولت هذه الحالة ، فقد  
ورد على لسان الحكومة الهولندية جوابا على دالب  
مقدم الى اللجنة التحضيرية لمؤتمرا لاهى ، وقال فى  
حالة وجود عدة جزر داخل المضيق فان المجرى المائى  
الكائن بين جزيرتين أو بين الجزر والساحل يجب اعتباره مضائق  
منفصلة ، وتندبق على كل منها التواعىد الصامة المدايقة  
على المضائق ، وعند ذلك فى أى مضيق لايزيد سمته عن  
ضعف سعة البحر الاقليمى سيكون ممرا مائيا داخليا (2)  
وسوف اتناول المضائق التركية كتدبيق للمضائق الواقعة بين سواحل  
دولة واحدة .

( 1 ) Gedil G. op cit, vol 3 P.P. 761-762.

( 2 ) اشير الى ذلك فى جيدل - المرجع السابق - ص 761 .

## المضيق التركية

=====

## المضيق فور والدردينيل

بحر المحيطات الجغرافيا :

=====

يقسّم مضيقا البحر فور والدردينيل بين الاراضى التركية وهما خير مثال للمضايق التى تقع بين سواحل دولة واحدة .

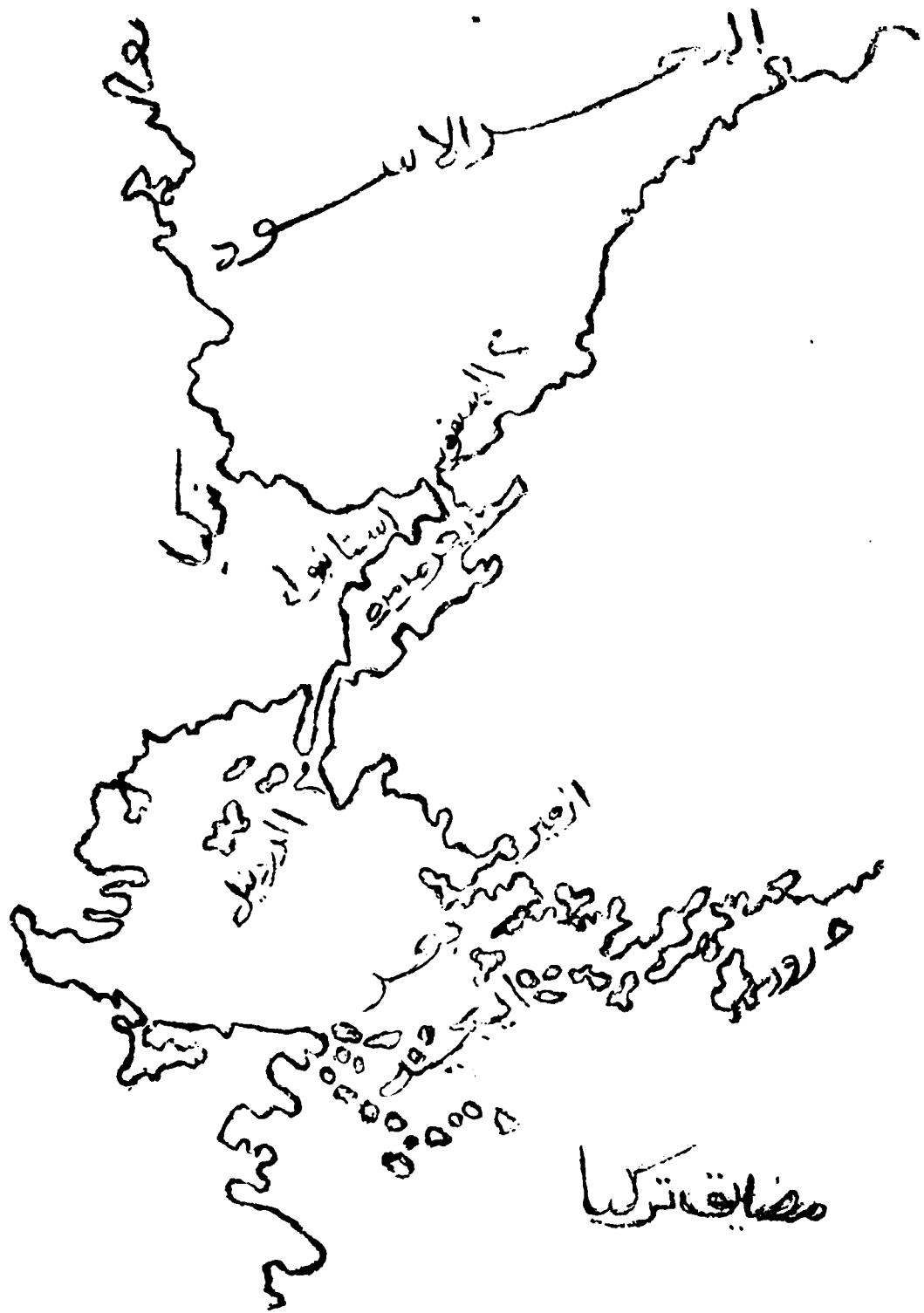
المضيق الهفور :

يصل مياه الحائية للبحر الاسود بالمياه الحائية للبحر مرمرة ويفصل الاراضى الاوروبية عن الاراضى الاسيوية ويقسم تركيبا قسمين : القسم الاوربي والقسم الاسيوي - يبلغ طول المضيق 28 كيلو مترا ويتراوح عرضه بين 600 متر و 3 كيلومتر (1)

وعرض مدخله الجنوبي  $2\frac{1}{4}$  ميل وعرض مدخله حتى القرن الذهبى حوالي  $\frac{1}{4}$  ميل . (2)

وسواحله عميقة وحجارة المصبيل ، وعرضه يتصل الى 40 قامة بحرية لهذا تتمكن السفن الكبيرة من الرسو على ضفتيه ، وبأرا لشدة مواجسه المتلاطمة ووجود بحر المضار على الملاحه اقتصر المرور فيه بأرا (2)

(1) Rousseau (ch) droit international public opcit P.P.264-265.  
 (2) القرن الذهبى ، خليج صير على شكل قرن داخل المخل الجنوبي فى الجانب الاوربي



## ب - مضيق الدردنيل :

داوله 65 كيلومترا وعرضه يتراوح بين 2 - 5 كيلومترا (1) وهو يصل بحرا ايجه بحرمرة ، تيدا مدخله المتصل بحرا ايجه مجموعة جزر ايجه وأقرب هذه الجزر الى مدخل المضيق يتراوح بعدها عن مدخل المضيق من 12 - 15 ميلا ، وسعة مدخله قر 2 ميلا بحريا . ويستمر بهذا الشكل باتجاه الوسط ، ولمسافة 5 أميال بحرية ويصل اتساعه في منقطة الوسط الى 4 أميال ، ثم يبدأ يضيق عرضه حتى يصل قر 1 ميلا ولمسافة قر 8 ميلا وهو صالح في جميع مناداته للملاحة ، يتراوح عمقه بين 25 - 50 قامة بحرية .

يتكون الساحل الشمالى الغربى من المضيق من ساحل شبه جزيرة جاليبولى ومن الشاطئ الجنوبى الشرقى لآسيا الصغرى .

أما المدخل الجنوبى الغربى فيفتح بين دليوز الواقع فى الجنوب الغربى من شبه جزيرة جاليبولى وكيم كيل (2)

والمضيق خلال من البحر أو الضماضيح التى تمتد الملاحة فيه ، إلا أن وجود التيارات القوية والأمواج الشديدة تحد من سرعة البواخر المارة فيه ، وقد جهمز بكافة التسهيلات ، خاصة عند الممرات الدولية فى جاليبولى وكثاكيل لتيسير الملاحة الدولية داخل المضيق .

ويقع بين مضيق البسفور والدردنيل بحر مرمرة . ويبلغ داوله 150 ميلا وعرضه ميلا وهو عميق تال أعماقه الى 700 قامة وينقسم تركيا الى قسمين يتبع

(1) Rousseau (ch) op cit, P. 264.

(2) دكتور عبد الله شاكر الدائر - الذرية العامة للمناطق مع دراسة تطبيعية على مضائق تيران وباب المنذب - الموجع السابق ص 103 وما بعدها .



القسم الصغير في الجانب الأوربي والكبير في الجانب الآسيوي . (1)

القانون الثاني للبحر والدردييل عبر النا رينج : --  
=====

لقد مر القانون الثاني للمضايق التركبية بمعدة مراحل ، وقد تميز ذلك  
القانون في كثير من المرات ، حسب الظروف والتاورات السياسية التي دارأت على  
المنداقة ، فلم تكن الملاحة في المضائق حرة للسفن الأجنبية بل كان يحكمها  
حكم البحر الأسود ، والذي كان مع المضائق يعتبر بحرا داخليا يحظر على السفن  
الأجنبية ممارسة الملاحة فيه .

وسأبين هذه المراحل التي مرت بها المضائق التركبية على النحو

الاتي :

1- المرحلة الأولى الانظمة التركبية : --

استمرت هذه المرحلة حتى عام 1774 ، وكان التشريع المثمانى  
الداخلى هو المابق على المضائق ، ذلك التشريع الذى كان يسمح  
لتركيبيا بلغلا قالمضائق أما جميع الدول ، حيث تعتبر مع البحر  
الأسود بحرا داخليا يحظر على السفن الأجنبية دخوله والمرور فيه ، بعد  
أن ضمت تركيا القسطنطينية عام 1458 وشبه جزيرة القسطنطينية عام  
1475 .

فالمضايق في هذه المرحلة أصبحت السيادة والسيادة المداقة التركبية

تفتحها متى تشاء وتغلقها بوجه من تشاء ولا مرد عليها فى ذلك (2)

(1) دكتور عبد الله شاكراطاشى - المرجع السابق - ص 104 .

(2) د . محمد حافظ غانم ( مبادئ القانون الدولى العام ) المرجع السابق ص 335

ودكتور فؤاد شبادل ( الحقوق الدولية العامة ) - 2 - دمشق - 1956 ص 436 .

## 2 - المرحلة الثانية : الأمانة الثنائية الترددية الروسية :-

بعد أن أصبحت لروسيا سواحل على البحر الأسود في نهاية القرن الثامن عشر ، أصبحت ما كلة المرور في المضائق من المااكل الدولية ، خاصة وان روسيا كانت تتطلع الى الوصول الى المياه الدا فثة الدولية ، وبدأت تركيا بالقبول التدريجي للمناحة التجارية للسفن الروسية اول الامر ، ثم شملت بعد ذلك السفن التجارية الأجنبية الأخرى .

وقد شهدت هذه المرحلة ثلاثة أمانة أعرضها على القواني (1)

أ- اتفاقية كوتشوك كاتيارديجي :

وقد عقدت تلك الاتفاقية بين روسيا وتركيا في 1 تموز عام 1774 ، وقد حصلت روسيا بموجبها على حرية المرور لسفنها التجارية في البسفور والدردييل .

ب- اتفاقية أندرونوبول :

في 14 أيلول (سبتمبر) 1829 ، حيث حصلت روسيا من تركيا على حرية المرور للسفن التجارية للسفن الأجنبية والى حرة المرور لسفنها التجارية الوضوح بالنسبة للسفن التجارية دون تميز .

ج- اتفاقية انكيار كيليمن :

وعقدت هذه الاتفاقية في 2 تموز من عام 1858 بين روسيا وتركيا وقد تم الاتفاق بموجبها على تسهيل تركيا بحد السمح للسفن الحربية الأجنبية بالمرور في المضائق عدا السفن

( 1 ) William Benton, Encyclopaedia britannica publisher first published 1768 vol 22 1968 P. 377.

الروسية والبريكية ، واستمرت هذه المرحلة حتى عام 1841  
عندما أصبحت المضائق تخضع لأدانة دولية (1)

### 3- المرحلة الثالثة : الادانة الدولية :-

لقد عقدت عدة اتفاقيات دولية لتدعيم الملاحة في المضائق  
التركيبية في هذه المرحلة ابتداء من عام 1841 وحتى عام 1856  
وعلى النحو التالي :-

#### أ- اتفاقية لندن :-

ففي 12 يوليو (تموز) عام 1841 عقدت اتفاقية لندن وقبرت  
مفوض السفن الحربية سواء كانت روسية أو لسدول أخرى من  
المسور في المضائق التركيبية ، وبذلك ألغيت هذه الاتفاقية  
الامتياز الذي جعلت عليه روسيا في اتفاقية عام 1838 ، ولكن  
بقي هناك تحفظ للبواخر المدنية المارة للتجارة للسفارات التي  
كان السدادان البريكي يسمح لها بالمرور (2)

#### ب- اتفاقية باريس :-

وقد عقدت في 30 مارس (أذار) عام 1856 بحمد حرب القرم  
وباطءات هذه الاتفاقية لتؤكد اتفاقية لندن لعام 1841 ،  
حيث أكدت على زيادة البحار الاسود وفتح المضائق  
التركيبية للسفن التجارية لجميع الدول دون السفن الحربية (3)

(1) Rousseau(ch) droit international public op cit P.P.264-265.  
& William benton - op cit vol 22 P. 380.  
(2) دكتور فؤاد شيا د الحق الدولية العامة - المرجع السابق من 435 - 436  
(3) William benton - op cit , vol 22 P.381 & Rousseau (ch) op  
cit P. 260.

### جـ اتفاقية لندن :

عقدت في 13 مارس (أذار) عام 1871 ، ويسمى مع لروسيا بموجبها بأن يكون لها في البحر الاسود ا سداول حرسى حيث الترسى حيداد البحر الاسود ، واحتفالت تركيا باغلاق المنضايق بوجده السفن الحربية لجميع الدول ، الا وقت اللـ فتم فتح لسفن الدول الحليفة والحديقة (1)

وخلال هذا الوقت كانت روسيا تدافع بقوة عن أمنها ولذلك تصارعت بشدة مع مرور السفن الحربية عبر المضائق ، الا أنها كانت تحترم حرية الملاحة التجارية .

وفى خلال الحرب العالمية الاولى عام 1914 أهملت تركيا التزاماتها الدولية ، فلم تراعى ما كانت تفرضه عليها واجبات الحيداد المتعلقة بالملاحة فى مضائقها ، فسمحت بحرق السفن لطرادين ألمانيين قداما بالالان النار فى 2 أب عام 1914 على الموانى الفرنسية فى بون Bone - والتي تسمى الان غلطة ، وفيليب فيل Philippeville التي تسمى «كيكة» وكان الألمان فى الجمهورية الجزائرية . وفى نفس يوم 1914 تم اتوقيع فيه على الاتفاقية البحرية بين المانيا وتركيا صدرت الاوامر لفورية على الداردين بالتحريم على التسماندالينية ، حيث كانت تداردهما زوارق الحفظ البحرية واجتاز الدارادان مضيق الدردنيل بحرية فى 10 أب ، وهم كذا نجوا من زوارق الحلقاء الحربية بينما ادعت

(1) الدكتور طى صادق أبو هيف - القانون الدولى العام - المرجع السابق ص 26

تركيا أنها قد اشبهت بحصرت هذه البرق وارق من المانيا (1)  
 كذلك منحت تركيا أن مملكة تجارية وأقلمت الدرديل في  
 وبمنه السيد فتح الابنينة التي كانت تزود روسيا بالمؤونة ، وقد  
 سبب اجراء تركيا هذا ضررا كبيرا بروسيا (2)

د . معاهدة سيفر :

بعد انتهاء الحرب عقدت معاهدة بين بريطانيا وفرنسا و تركيا  
 سميت بمعاهدة سيفر عام 1920 سمحت بمرور السفن التجارية لجميع  
 الدول واستبدلت بمعاهدة لوزان (3)

معاهدة لوزان : . . . . . Lousanne Conention

عقدت هذه المعاهدة بين بريطانيا وفرنسا وايداليا وأمريكا  
 ورومانيا واليونان وبلجيا وروسيا بانيا وبوغسلافيا والحكومة التركية ، وذلك  
 بتاريخ 24 تموز 1923 ، بنفس اليوم انقضى وقتها منتهت به تركيا اتفاقية  
 السلام . أما انفال الخطار بالمسيرة الذي جعلت به اتفاقية  
 لوزان فتفيد عن شروط للتجارة اياها التالية :

أولا حرية المرور :

1 - ان اتفاقية لوزان أتت دالما حرية الملاحة للسفن التجارية

(1) Rousseau (ch) op cit, P.P. 262-263.

(2) William Bentone , Encyclopaedia britannica vol 22 P. 386.

والدكتور أبو هيف المريح لسان بق - - من 427 - والدكتور فاضل حسين ( محاضرات  
 مؤتمر لوزان وانقرة في البلاد العربية ) معهد البحوث والدراسات العربية الثاني  
 التابع لجامعة الدول العربية قسم الدراسات التاريخية - القاهرة 1953 .

(3) Willeam Bonton, Encyclopaedia britannica, op cit P. 387.

فى وقت السلم ، ولا يختلف الأمر أثناء الحرب ، إذا كانت تركيا على  
الجهد دائما إذا كانت تركيا ضمن أحيد الأراف المتحاربة فيقتصر المرور  
على السفن الماييدة فقط .

2 - أقرت الاتفاقية حرية المرور للسفن الحربية أثناء السلم  
بشرط أن لا تتجاوز قوة السفن الحربية المارة بالمضيق باتباه البحر الأسود  
الاسد اول الحربى لأتوى دولة على البحر الأسود .

ثانيا : المبدأ :

وقررت الاتفاقية ما يلى :

- 1 - نزع السلاح من المناطيق المبحورة للمضيق حتى مسافة  
تتراوح بين 30 - 50 كيلو متر بحيث لا تتمكن تركيا من وضع أى قوة عسكرية  
الاقوة صغيرة من السوالة لهذه المنطقتة .
- 2 - فى حالة كون تركيا على الجهاد يمنع على الأراف  
المتنازعة أن تقوم بأعمال عدائية وضمان سلامة المضايق من أى اعتداء .

ثالثا : انشاء لجنة دولية للمضايق :

قررت اتفاقية لوزان تشييد لجنة دولية سميت لجنة المضايق  
يكون مقرها القسادة اينية وبرئاسة تركيا ، وهى تراقب  
تفسيذ الأحكام السالطة وتقديم تقرير عن أى مخالفة لهذه  
الأحكام الى مجلس عصبة الأمم لاتخاذ قرار من باب بشأنها (1)

Rousseau(ch) op cit, P.P. 267-268.

(1) انظر فى هذا الشأن

والدكتور أبو هيف ، (القانون الدولى العام) المرجع السابق ص 284 .

والاتفاقية مونترو : Montreux

دالبت الحكومة التركية تنص على تغيير الدال المذرى كمان قد تقور لمذا يتبها  
فى اتفاقية لوزان فى 1936 / 8 / 28 ، ورأت تركيا ان تصيد الدول الموقومة  
على تلك الاتفاقية الدال لرفيقيا ، خاصة فى موضوع المنداقية  
المنزوعة المسلاج ، والتي كانت تراها تركيا لا تتجمل وبمصحح انروف  
البيديدة طرس اشرما سداد انص الم من قتلق عام 1936 وخذلورة  
الوضيح الدولسى ، خط صفة فى حوض البحر الابيضرا لمتوسط ، وفى  
20 يوليو ( تموز ) عام 1936 تصم توثيح اتفاقية مونترو من قسبل جميع  
الدول الستى وقعت على اتفاقية لوزان عدا ايلاليا .

وقد انصم الى تلك الماهادة كل من الاتصا د السوفيتى  
وايداليا فسسى وقت لاحترق ، وأعرن فيما يلسى أهم ما جاء بتلك  
المصاهادة من ألكلام :  
أولا جمهورية الم - رور :

1 - المرور بالنسبة للسفن التجارية لم يتغير بصل بقى مظلما  
أقرته اتفاقية لوزان .

2 - تفتح المنايا للسفن الحربية التابعة لدول البحر الاسود  
فقط وتتلق بوجبه غيرها من الدول الا فى اروف خاصة ، أما بالنسبة لوزن  
الاجمالى للسفن وسادة الاقامة فى المضيق فحددتها الاتفاقية  
بـ 30 ألف طن ومدة الاقامة 21 يوم وفى حالة الحروب عرضت  
الاتفاقية لالتماسين :

الاتصال الاول : فى حالة كون تركيا دولة مايدة تطلق المضيق

ويمنح مرور بواحد من الدول المتعامدة الا في حالة البواخير  
التي تحمل علم دولته موقفة منحة منح تركيا اتفاقية تجارة  
لتركيا بمقتضى المادة 1 من ملاح بمرور هذه البواخير .

الاتعمال الثاني : في حالة كون تركيا دولة مشاركة في  
الحرب ستوف تتمكن تركيا من منح مرور السفن الحربية نهائيا في المضيق  
وحسب ارادتها .

ثانيا : اعادة التسلح :

لقد كان هذا الدال الرئيسى لتركيا حيث ان اتفاقية مونترو  
تسرت لبقاء الدول منزع السلاح لذا استلزمات تركيا حقها في تحصين  
المضيق .

ثالثا : الداء الذبنة الدولية للمضيق :

في هذا المجال تحقق لتركيا ما كانت تالبه وحصلت على  
الموافقة بالداء ل لجنة المضيق التي اقترحت اتفاقية لوزان (1)  
وقد نفذت تركيا اتفاقية مونترو خلال الحرب العالمية الثانية بكل  
دقة ، وتمسكت بكامل الحقوق التي اعترفت لسبب الاتفاقية المذكورة .  
وأغلقت تركيا المضيق أمام بصيغ السفن التجارية التي لا تملك تصريح  
خلوها أو ملاحمين أتراكيا ، بينما قدمت الحكومتان الجريد انيسة

(1) الدكتور أبو هيف (القانون الدولي العام) المرجع السابق ص 224 . ودكتور  
فواد شيداء (الحقوق الدولية العامة) المرجع السابق ص 36 . والدكتور عمرو زكى  
غياث (مخبر الحقة ومضيق تيران) المجلد المصرية للنظا نون الدولي عدد 15/1957  
& Rousseau ( ch) op cit, P. 269



والسوفيتية في 18 آب 1941 مذكرة للحكومة التركية تحثها على  
الامتناع عن اتفاقية مونترو بسبب سماح تركيا بمرور السفن الحربية  
الالمانية في المضايق حيث كان الالمان يمدعون على أنها سفن تجارية  
ولكنها في الحقيقة عبارة عن امدادات تحملت فيما سبق لتقل البود  
والاسلحة الالمانية ، ولخريف النوايا اذ امدادها لالمانيا ، في حين  
أغلقت المضائق بوجه السفن الحربية مما حال دون تمكن أمريكا وبريطانيا  
من مساعدة حليفتها روسيا عن طريق البحر الاسود (1).

وقامت تركيا المضائق من جديد للسفن الاجنبية ابتداء من 10 يناير  
1945 وقد سمحت للولايات المتحدة وبريطانيا بإرسال سفن مملوكة بالمواد  
الحربية لروسيا .

ولكن لم تتخذ تركيا قرارها هذا الا بعد أن البرلن أن هزيمة  
المانيا قد أوشكت على نهايتها .

وقد وقعت على اتفاقية بوتسدام - Potsdam - الحربية في  
1945 / 8 / 2 ، والتي قررت فيها الدول الثلاث الصامى - الاتحاد السوفيتي  
وبريطانيا والولايات المتحدة - اعادة الفاعرفى اذ امة المضايق ، ولكن  
ليس يحصل أى شئ منذ ذلك التاريخ وتبطلت المذكرات بين تركيا  
وروسيا وبريطانيا والولايات المتحدة بشأن تعديل اتفاقية مونترو (2).

ومن بين تلك المذكرات المذكورة السوفيتية الموجهة لتركيا في 13  
أغسطس عام 1946 التي تؤكد على حرية الملاحة للسفن التجارية

(1) Rousseau (ch) op cit P. 269.

والدكتور أبو هيف المرعي السابق، ص 429.

(2) Rousseau (ch) op cit P.P. 269-270.

وغلقت بها أمام السفن الحربية لسائر دول البحر الأسود، وردت تركيا بمذكرة جاء فيها، أن الحكومة التركية أخذت برغبة الاتحاد السوفيتي وستحاول في نفس الوقت التمشي مع رغبة الرأي العام الأمريكي .

ووجه الاتحاد السوفيتي مذكرة أخرى لتركيا في 23/9/1946 جاء فيها، أن البحر الأسود هو بحر منسلق يؤدي إلى منطقة منسلفة وليس له وضع خاص في ترتيب تصنيف عن وضع الداروقا البحرية الدولية . وردت تركيا بمذكرة في 13 أكتوبر 1946 جاء فيها " ان سياستها الخارجية تقوم على امور ذكرتها ومنسما القصة والاعتماد على أحداثها برياسانيا وأمريكا " .

وأرسلت الحكومة الأمريكية الى القائم باعمال السوفيتي في واشنطن مذكرة في 16 أغسطس 1946 جاء فيها " ان أمريكا ترى أن نتائج المضائق يجب ان ترتبط بالامم المتحدة وان يدار على صورة تتفق تماما مع الافراد ومبادئ الامم المتحدة " . وأيدت رغبتها بالاشتراك في مؤتمر لتعديل اتفاقية مونتريه (1)

نخلص الى القول أن الاتفاق انقضى للمضائق التركيبية البوسفور والدردينيل تدور بمراحل عديدة من تاريخه فالسل نال الممرور فيها يتغير من حين لآخر، فبعد أن كانت تحكم مع البحر الاسود الذي كان يتسج برمتيه في أراضي الامبراطورية العثمانية بتشريع عثمانى داخلي وينفذ سرا لم يور فيها على سفنها، أصبحت تحكم بمقتضى اقامة تقصرت في اتفاقيات عديدة عقدت بين تركيا وروسيا من جسيمة،

( 1 ) Rousseau - op cit P. 270.

واتفاقيات بسين تركيا والمجموعة الدولية من مجموعة اخرى وكان آخرها اتفاقية مونترو عام 1936 .

وكان تيار حركة روسيا يريدون بالتحاليف بفتح المضائق لسفنهم التجارية والبحرية للوصول الى الميلاء الدافئة ، وحاول الاتحاد السوفيتي بمذكرات عديدة بحث بسببها الى الحكومة التركية لاعادة النظر في أمر المضائق وتعديل اتفاقية مونترو بما يتفق والاضحاح الى الميلاء ، وبالبحر بقواعد بحرية في البسفور ، وبمراقبة المضائق بواسطة الاقمار الاصطناعية للدول المانحة على البحر الاسود ففقد ، وقد اتخذ الاتحاد السوفيتي من ناحية تسمية البسفور سببا في ما لبته في ذلك .  
الا أن تركيا رفضت بفتح المضائق السوفيتية ولم توافق على اجراء أي تعديل في اتفاقية مونترو ، متخذة من الدول النامية سندا ومؤيدا في موقفها المتحارب ، ولم يجد الا ان يسير نالما المرور الذي أقرته اتفاقية مونترو على مضيق البسفور والدردينيل .

الدائم القانوني للمضائق التركية حسب القواعد الحاكمة :  
=====

من الوصف الجغرافي للمضائق ينظر أن مضيق البسفور يصل الميلاء الشمالية للبحر الاسود بالمياه الشمالية لبحر مرمرة ، ويصل مضيق الدردنيل الميلاء الشمالية لبحر ايونية بالمياه الشمالية لبحر مرمرة ويقسح المضائق بين سواحل دولة واحدة .

وما دام موقع المضائق يمثل منذ تاريخ استراتيجيتها بين البحار الدولية وانها قد استخدمت منذ فترة طويلة للملاحة الدولية ، فالجد أن

تخضع للتواعد العامة التي تنطبق على مثل هذا النوع من المضايق .

وعرض مداخل هذه المضايق أقل بكثير من ضعف عرض البحر الاقليمي وهي تقع ضمن «سواحل دولة واحدة» ، لذلك تمتد مياهها مياهاً وانية داخلية تفرغ تركيا «يا دتبا الكاملة طيها» .

وقد رأينا أن المضايق التي يصطاد بها بحريين طليين ومستخدمي للملاحة الدولية يعتبر من المضايق التي لا يجوز اغتالها في وبسبب الملاحة الدولية .

=====

### الفصل الثاني

=====

في

الدوام القانوني للمضايق التي تقع بين سواحل عدة دول

سأعرض هذا الفصل في مبحثين أتناول في المبحث الأول المضايق التي تقع بين «سواحل عدة دول» ، وأعرض في المبحث الثاني لمضايق المياه الإقليمية لهذه المضايق وهي :

- 1- مضايق «مزمز» .
- 2- مضايق باب المنذب .
- 3- مضايق جهل بلارق .

## البحث الاول

=====

### المضايق التي تقع بين سواحل عدة دول

تمهيد :

إذا وقع المضيق بين سواحل دولتين فأكثر، وكان لا يصل البحار العالمية، كان لكل من الدولتين السيادة على الجزء المطور لسواحلها في حدود بحرهما الاقليمي أو التي الحد الاوساط المبحر المحيط حسب اتساع المضيق (1) وخط الوسط كدليل لتعيين الحدود في المضيق، قيل به في القرن

التاسع عشر من قبل فلور florent و Testa و بيرل Perels وكثير من الفقهاء الاخيرين اذا فة الى فقهاء العصر الحديث ومنهم (2) :

Adami & Bjorksten & Fauchilie.

وسوف أتناول في هذا البحث تعيين الحدود في المضايق التي لا يتجاوز اتساعها على نصف اتساع البحر الاقليمي، وفي المضايق التي يتجاوز اتساعها على نصف اتساع البحر الاقليمي .

(1) الدكتور محمد حافظان - مبادئ القانون الدولي - الطبع - المرجع السابق - ص 283 ويذهب الفقهاء الى أنه اذا ترتب على بحر الاضطرار بات الارضية ان تنشأ مضيق جديد لم يكن له وجود بحرنا في من قبل فان هذا المضيق يخضع للقواعد العامة . د . النيمي - النيمي الوجيز في قانون الملاحة - المرجع السابق ص 225 وما بعدها .

(2) Gidel G. op cit vol 3 P.P. 737 \_ 759.

كيف يتم تعيين الحدود في المضائق التي لا يتجاوز اتساعها على

ضخمت اتساع البحر أو الاقليمى ؟

جاء في موسوعة وايتمن اذا كان شاطئ المضيق لدول مختلفة فكل منها تمارس سيادتها داخل حدود مياهها الاقليمية ، فاذا تجاوزت هذه المياه الاقليمية لكون اتساع المضيق أقل من ضخمت اتساع البحر الاقليمى ، فتعين الحدود يتم بواسطة الخط الاوسط المار من وسط المضيق أو الوسط المار من وسط التيار ، الا اذا اتفقت الدول المتجاورة على غير ذلك (1)

وبرى الفقيه بيدل ، انه يجب الاحتفاظ بالحدود الوسطى كقاعدة

لتحديد المياه الاقليمية في المضائق ذات الواسع التليل التي لا تتجاوز ضخمت مياهها الاقليمية البحر الاقليمى (2)

وذكر بأن تعيين الحدود في المضائق يمكن اللجوء اليه عن طريق الاتفاق المباشر أو عن طريق اللجوء الى التحكيم أو القضاء فى حالة عدم وجود مثل ذلك الاتفاق .

(1) Whiteman , op cit, vol 3 P.P. 307-322.

ويعالج الفقهاء اويتهايم وكولومبير والنيمى هذا الموضوع بنفس الطريقة المذكورة أعلاه .

oprenheim L. international law London 8 th ed 1955 P.P. 510-511 539.

Cogombos, international law of the sea op cit P. 169.

النيمى الاحكام العامة فى قانون الامم المتحدة المرجع السابق ص 1073 .  
(2) Gidel G. op cit vol 3 P.P. 757-759.

وعلى سبيل المثال الاتفاق الذي وقع سنة 1880 بين حكومة اندمارك والحكومة الألمانية ، والذي اتفقتا بموجبه على حدود الصيد البحري في مضيق اليكس البحر ، والتي حددت على أساس الحد الاوسط للصيد البحري لتيار البحر . (1)

وتد تد الرائد استورنى Storni من البحرية انداماركية - اقترحا الى لجنة القانون الدولي في بونين أيرس ، يقول بأن المضايقة التي لا تتجاوز عرضها نصف المياه الإقليمية ، فان الفصل القانوني يجب أن يكون باتفاقية بين الدول الساحلية ، وتقدم وقائم لدعم اقتراحه هذا ، وقال أن خذلا لوسطا ليس في جميع المضايقة ، هو خذلا عادل قانونا لتحديد المياه الإقليمية للدول اما على المضيق ، ولهم هذا السبب فانه بالامكان وضع حد لا يكون موضع مناقشة بين الدول الساحلية المألة على المضيق . (2)

ويؤيد التقييم ببدل تلك المتطلبات التي تقدم بها استورنى لكنهم يحق على هذا السرأر ، من أن صاحبه لم يحدد الحد الذي يهدد عن ذلك الاقضية راج .

وعلى هذا سوف يكون خذلا لوسطا هو الفصل الهديس لتحديد المياه الإقليمية في المضيق .

وفي حالة عدم الموافقة على هذا الحد من قبل الدول الساحلية ، فتستدأج تلك الدول التوصل الى اتفاق لتعيين خذلا الحدود فيما بينها . (3)

{ 1 } Gedel, G. op cit vol 3 P. 754.

{ 2 } Ibid, P.P.757.

{ 3 } Ibid P.P.757-759.

وكالت الاقتراحات التي نوقشت في مؤتمر لاهاي لعام 1930 بتأدي جميعها بالخدمة الوسطى كحل في المضايق التي لا تتجاوز عرضها عرض البحر الاقليمي ، والتي تقع عليها مجموعة من الدول (1)

وفي الدورة السابعة للجنة القانون الدولي لعام 1956 ورد في الفقرة الاولى من المادة الثانية عشرة من التقرير النهائي لقانون البحر ، " يتم تعيين الحدود بين الدولتين ، والى كل منهما مواهبية لشواطئ الاخرى وعلى مسافة لا تزيد على التزامي البحر الاقليمي المتخضع للشا دائمين بواسطة التقاطع بين الدوائين وعند تخطي هذا التقاطع وعدم وجود حمل أخطر تجرره ارفق خدمة لخدمة ، فسيكون الحمل هو الخدمة الوسطى الذي كحل لتداسة منه تكون متساوية البعد من كل نقطة على خطاوا الاسدال من التي منها يتاسر البحر الاقليمي للدولتين " (2)

ولم يتدارق مؤتمر جنيف لعام 1958 لكيفية تعيين الحدود في المضايق بحيرة مفضلة ودقيقة ، الا أن المادة الثانية عشر من المؤتمر ذكرت ، بأنه في حالة وجود دولتين شاطئيتين متوازيين أو متجاورتان ، ليس لاي منهما الحق اذا لم يوجد تقاطع مخالف في أن تصد بحرهما الاقليمي لأكثر من الخدمة الاوسطى الذي كل نقلة فيه تكون متساوية البعد من أقرب نقلة من خطاوا الاسدال التي منها يتاسر اتساع البحر الاقليمي لكسل من الدولتين ، ويوزع مخالفتيه بالتقارب بين الدول الساحلية ولا يسرر ذلك على الحالات الاخرى بسبب الحفة التاريخية أو الاروف الخاصة .

(1) Gidel G. op cit, P. 754.

(2) Yearbook of international law con 1956 vol 2 P. 19.



تحديد الحدود البحرية فسي المضائق التي يتجاوز اتساعها على

ضيق البحر الاقليمي :-

اذا زاد اتساع المضيق عن ضعف اتساع البحر الاقليمي فالرأي  
الراجح في التمه ينظر على أن لكل دولة ساحلية على المضيق يتدرج بحرها  
الاقليمي من مياه المضيق والزيادة المتبقية التي تقع خارج حدود البحر  
الاقليمي ، تعتبر من أعلى البحر - ارضها ، وتعتبر نفس القواعد  
القانونية المابتقة على مياه البحار العالمية . وقد عرضت لهذا الموضوع  
بشيء من التفصيل في المبحث الثاني من الفصل الاول من هذا الباب ،  
وهناك حلول اخرى راقيل بهما لتعيين الحدود في المضائق  
التي تقع بين أكثر من دولة واحدة ، أذكر منها :-

أ- المداينة المشتركة :

في حالة وجود دولتين أو أكثر على سواحل المضيق من الضروري  
أن تكون لتلك الدول البحرية الكافية للملاحة في هذا المضيق ، والا فليهما  
أن تحين الخد الفاصل بين سيادة كل منهما ، كما يمكن أن تكون  
هناك مدانة مشاعة في الوساطة تتحدد باقتناع الدول الساحلية المالة  
على المضيق ، ويكون لهيها حرية الملاحة المستفيدة في تلك المندلقة  
المشتركة (1)

ب- دابوة التلوك :

والعمل التالي الذي قيل به لتعيين الحدود في المضائق هو

(1) Gidel , G. op cit vol 3 P.P. 754-755.

الخدل المار من وسط المدائنة الاكثر عمقا فى مياه المضيق أو ما تسمى  
بخدل التالوك .

فما هى دارية التالوك ؟ وكيف تعدد المياه الاقليمية فى المضيق ؟  
وهل تدابير الدارية على جميع المضائق ؟  
هـذا ما سأ بينه فى هذا الموضوع .

أول من نادى بفكرة خدلا لتالوك هو جون بسان قالين Juan  
PsaenzValiente ونشره الرائد ستورنى فى عام 1905 وذكرها الدكتور  
Zehallos والتالوك هو الخدل المار من المدائنة المائىة الاكثر عمقا فى المضيق ،  
أى التى يجرى فيها التيار الرئيسى ، وتقسيم المياه من حيث  
صلاحيتها للملاحة ، عن دارية دراسة عمق هذه المياه داخل  
المضيق واستفادة الدول المالتة على المضيق من هذا المبحرورى (1)

ودارية التالوك لا يمكن قبولها لتعدد المياه الاقليمية لدولتين  
تتبع على سواحل مضيق مضيق أثل من ضعف الفتح والاقليم بكثير  
لانها لا تعدى للدولتين الساحليتين فوائد وامتيازات مساوية لتلك التى يحداها  
الممر المائى لو كان كاملا بدون أى تقسيم ، وعلى أية حال فان الحمل فى  
هذه الدارية يمكن الاخذ به فى حالة كون الخدلا الاوسدا غير عادل  
ومجحف فى حىق أحد الدولتين الواقعتين على المضيق (2)

(1) Gidel G. op cit vol 3 P. 755.

(2) Ibid P.P. 756-757.

## والخلاصة :-

ان تعيين الحدود البحرية في المضائق الواقعة بين اقليم  
عدة دول والتي تصل بحرين عالميين لا يتجاوزاتها ضئف  
عرض البحر الاقليم ، يتم حسب الاتجاها الرابع في الفقه والحمل  
الدولي بتعادة الخطة الاوسطا المار من منتصف المضيق .

واذا كان اتساع المضيق يتعدى اوز ضئف اتساع البحر الاقليمي  
بتليل ، فيرى بعض الفقهاء ضرورة تباعد مثل تلك الزيادة ، وانما فتها الى  
البحر الاقليم للدولة أو الحدود المالة على المضيق .

أما اذا كانت الزيادة كبيرة فسوف يكون لكل دولة بحرها الاقليم  
الخاص بها ، وما عدا ذلك يعتبر من قبيل البحر المالة  
تدبيره فيه حرية الملاحة لجميع السفن الدولية .

والحقيقة أن الحمل الاوفى في تعيين الحدود بين الدول في المضائق  
التي لا يزيد اتساعها على ضئف اتساع البحر الاقليم هو الحمل الذي  
يرض جميع الاطراف المشاركة في سواحل المضيق .

لذا أرى أن فكرة الاتفاق لتعيين حدود المياه الاقليمية  
بين الدول الساحلية المالة على المضيق هو الدريق الافضل لحمل  
تلك المخزلات داخل المضيق .

أما اذا كان المضيق يزيد اتساعه عن ضئف اتساع البحر  
الاقليم فأرى أنه اذا كانت الزيادة لا تتجاوز الميلى فتضاف الى البحر الاقليم  
الدول الساحلية ، وحيث تكون الزيادة داخل مياه المضيق كبيرة فأرى

من الضروري أن تنبثق مياهها دولية تدايق وأبها القواعد القانونية  
المأهبة على البحار الحامية ، ويسمح فيها بحرية الملاحة  
لسفن المجموعة الدولية .

المبحث الثاني  
=====

بحر المضايق التدايقية للمضايق المفتوحة

تفتح بين سواحل عدة دول

تتضمن دراسة المضايق التي تفتح بين إقليم أكثر من دولة واحدة  
بحر المضايق التدايقية لذا سوف أعرض إلى مضيق هرمز ومضيق  
باب المندب ، ومضيق جبل طارق كأمثلة حيوية على هذا النوع من  
المضايق .

1 - مضيق هرمز

بحر المضايق الجغرافية وأهمية المضيق :

يتوسط مضيق هرمز المدافقة الاستراتيجية الواقعة بين الخليج العربي  
وخليج عمان ، فيضيل المياه الحامية للخليج عمان بالمياه الحامية للخليج  
العربي ، ويقع بين دولة عمان من الجنوب وإيران من الشمال والشرق  
وتؤلف السواحل الشمالية والجنوبية لشبه جزيرة موزاندا في الجزء  
الشمالي للأراضي العمانية ، سواحل المضيق الجنوبية .

أما سواحلها الشمالية فتفتح وأبها بحيرة هينجام Henjam

وجـ جزيرة كشميم أو ما تسمى تشيميم --- Quishim --- وجزيرة لارك Iarak (1)

وتفتح على متربة من المخبية، جـ جزر داند، الكبرى والصغرى وأبو موسى (2)

(1) وتمتد جزيرة كشميم التي يبلغ اتساعها 60 ميلا بمحاذاة الساحل الايراني وتكون معده مضيقا ضيقا يسمى كالمينس وتفتح جزيرة هينجسك با متداد وسيل الساحل الجنوبي الشرقي من جزيرة كشميم بمسافة تتجاوز أربعة أميال ويبلغ اتساعها خمسة أميال ونصف الميل .  
الدليل البحري الخليج الفارسي - الدائمة الصادرة - 1973 - زيادة 758

Atlas de poche - Nouvelle edition mise a jour, cinquieme edition en 1974, librairie generale francaise no, 20.

والدكتور عبد الله شاكر الائي - المرجع السابق - ص 194 .

(2) تشيميم جزيرة داند الكبرى على مسافة 17 ميلا تقريبا من جزيرة كشميم وعن الساحل الايراني بمسافة 25 ميلا وعن رأس الخيمة بمسافة 42 ميلا وترتفع عن مستوى سطح البحر بارتفاع 615 قدما ولها مفتح استراتيجي ممتاز على متربة من مخبية هينجسك .

أما جزيرة داند الصغرى فهنسي نشوء صغرى تسمى بجزيرة - نابيو ذات موقع مهم قرب المضيق ، تبعد عن رأس الخيمة بمسافة 45 ميلا وعن ايران بمسافة 2 ميلا وتفتح جنوب داند الكبرى بمسافة 17 ميلا وشمال غرب جزيرة أبو موسى .

وتفتح جزيرة أبو موسى على بعد 38 ميلا من الساحل الايراني و35 ميلا تقريبا من امرة الشارقة ويبلغ اولها 5 كيلو مترات وعرضها يتراوح بين 2-3 كيلو متر وأرضها ذات ابيحة بركانية يتراوح ارتفاعها بين 500 - 600 قدما .

د . عبد الحسين التافى - تخيية جزر أبو موسى والدانين في القانون الدولي - مجلة القانون المقارن العراقية العدد 4 و5 - السنة 5 - بغداد - 1972 ص 57 .

د . لغوي - الامامع الايرانية في جزيرة أبو موسى العربية - بغداد 1971 ص 5 .



ويتفاوت سمعة المضيق من مندقة الى اخرى ، فتبلغ سمعته

30 ميلاً من الاتجاه الشمالي من المضيق ويجتري في الاتجاه

الجنوبي الذي حيث تأخذ سمعته بالتناقص حتى يدخل الى ما يقارب

21 ميلاً في المندقة الواقعة بين زيرتسى كوين الكبرى Great quoin

ولأراك ، ويدخل عرضه 23 ميلاً بين بيرتى كشم وشبه جزيرة موزندام (1)

ولموقع المضيق الاستراتيجية بين الخليجين أصبح له أهمية

كبيرة للملاحة الدوائية ، خصوصاً بعد تدفق النفط بكميات كبيرة في الدول النامية

على الخليج العربي والمضيق .

الدائم القانوني للمضيق قبل الاحتلال الإيراني للجزر العربية :-

يأبهر من الوصف فالجزر في المضيق هي رمز أنه يتبع بين دولتين

هما ايران وعمان ، وفي الوقت نفسه يدخل جزء من من البحار العالمية وهي

أعلى البحار للخليج العربي وأعلى البحر لخليج عمان .

وما دام هذا هو وضع المضيق فهو يخضع للقواعد العامة التي تحكم

مثل هذا النوع من المضائق ، ويتعبر أخيراً يكون لكل دولة من الدول

المدالة على المضيق السيادة على الجزء المجاور لها في حدود

بحرها الإقليمية .

وبما أن مضيق هرمز معدل اتساعه حوالي 23 ميلاً بروسيا ، فهو

لا يثير أي مشاكل في دالم الملاحة الذي يحكم المضيق ، إلا أن ايران

وعمان قسرتا بحصل مياههما الإقليمية 12 ميل وبذلك يكون المضيق

وهذه الحالة قد أصبح ضمن المياه الإقليمية للبلدين ويقع

(1) د . عبد الله شاكر الحاني - المرجع السابق - ص 194 .

ضمن سيادتهما ، يؤول ذلك يصبح الخط الاوسد المار من  
 منتصف المضيق ، هو الخط الفاصل بين المياه الإقليمية للدولتين .  
 ولكون المضيق يصل بحزب من البحار الى الاية فالملاحة  
 فيه تخضع للمرور الحرة لسفن المجموعة الدولية دون اللجوء الى اذن  
 مسبقة للمرور من الدول المعنية بالامور (1)

استنادا الى ما استقر عليه الحرف الدولي والرأى الراجح  
 فى الفقه والحكم معكمة الدول الدولية فى قضية مضيق كورفو  
 والعمل الدولي .

ولأجل معرفة التاور الذى حصل على الملاحة فى مضيق هرمز والخليج  
 العربى بعد الاحتلال الايرانى للجزر العربية الثلاثة الدايمى وأبو  
 موسى لابد من التاء ببعض من الضوء على مشكلة هذه الجزر .

### الجزر الايرانى للجزر العربية :-

يكتنف الخليج العربى (2) عدد من الجزر العربية والايرانية ،

{1} Bruel international straits vol, 1 1947, P. 200.

{2} كان الخليج العربى يسمى بـخليج البصرة منذ ان قامت مدينة البصرة بطوب  
 العراق ، ولكن بغير الكتاب غير المنصفين يسمونه كما يروق لايران .  
 تسميه الخليج الفارسى ، فى حين يسميه الكثير من الباحثين بالخليج العربى  
 فسماه العالم رودريك أودين بالخليج العربى وتحدث داويلا عن غرابسة تسميته  
 بالخليج الفارسى ، والكتاب الفرنسى جان جاك بيريب يحتج لهوية الخليج أقوى  
 احتجاج .



وقد عرفت نائب الكبرى والحزيرة وأبوموسى منذ الازمنة المتأخرة من  
الجزيرة العربية فى الخليج ، وتشهد الوثائق الجديدة واعتراقات الحكومة البريطانية  
بصحة ذلك .

فكانت جزيرة أبوموسى تعود الى امارة الشارقة ، تدار من قبل الشيخ  
سلطان بن قيسر القاسم أمير دولة القواسم فى الفترة ما بين سنة 1750-  
1866 ، وفى عام 1880 وتسليم مير دولة القواسم ماهدة حماية مع المصلحة  
المتحدة بحمد أن احتلت القوات البريطانية ساحل عمان عام 1819 .  
وتؤكد الوثائق الرسمية البريطانية أن جزيرة أبوموسى كانت جزءاً من دولة  
القواسم العربية .

ويقول وليام لوس ممثل وزير الخارجية البريطانى لمنداقه الخليج العربى :

وهو يشكل خليطاً شبه متعلق ، وشبهت سواناوه من تاورات وأحداث منذ  
الهور السومرين حتى الوقت الحاضر ، فقامت عليه أقدم الحضارات فى التاريخ ، أكد  
ذلك الحديد من المؤرخين والجيولوجيين والجنرافيين بل أن بعض المؤرخين يرون  
أن الخليج مهد الجنس البشرى وأن الكنعانيين والفينيقيين كانوا يقطنون سواحله  
العربية قبل هجرتهم الى فلسطين والشام ، وذكر هيرودوتس أن الفينيقيين قدموا الى  
شواطئ البحر الابيض المتوسط من منداقه الخليج العربى قبل مولد السيد المسيح -  
عليه السلام . وكانت سنتهم تمنح عاب البحر فلم ينل ثمر من تجارتهم يساومون  
فيه ويبيعون ويشترون " وذكر ذلك أيضاً الرحالة الانكليزي جون قلبى والجنرافى  
الرومانى استرابون . د . ميد نولس ( الاوضاع السياسية لامارات الخليج العربى  
ونوب الجزيرة ) دار المعارف بالقاهرة 1961 ، ص 115-117 . د . حسين محمد  
الديارنى ( دول الخليج العربى الحديثة ) علاقاتها الدولية وتاور الاوضاع السياسية  
والتانونية والدستورية فيها . كتلة مؤسسا على اياه - بيروت 1973 ، ص 76-77 .  
والجزيرة العربية بين الاطلسج الابنية والاعتراقيات ( سلسلة أعراف ودانك ) وزارة الاعلام  
الحرافية - دائرة أعرافك ودانك - بغداد 1971 ، ص 4 وما بعدها .

" ان الحكومة البريطانية لم تنصب جزيرة أبو موسى من الإيرانيين وسلمتها للشارقة وقت دخولها لمنداقية الخليج وأنه حسب القيود القديمة لدى الحكومة البريطانية فان الجزيرة كانت عربية " (1).

وتعد جزيرة أبو موسى ملحجاً لنفسه أثناء تمركزها لمواصف الخليج لحق مياهها الساحلية ، وأراضيها خصبة غنية بالزراعة ويصاد من بحرهما الاسماك بكميات كبيرة ، وفيها الاحبار ذات اللون الذهبي البراق اضافة لاوكسيد الحديد (2) وتعود ملكية جزيرتي داب الكبرى والشملى الى رأس الخيمة وجزيرة داب الشملى الى غنيمة بالنفاه ، أيدت ذلك بحقائق التتبع عن النفاه فيها (3).

ولم تستعمل أراضيها البعيدة لكثرة الأفاعى السامة فيها .

ويعد أن كانت إيران في تحقيق أهدافها من أدعاءاتها على البحرين أما عهدة الامم في عام 1927 (4) اتجهت نيتها لاحتلال الجزيرة العربية ، فبدأت تتسلح بأحدث الاسلحة وتوالت منداقية مضيق هرمز والخليج الى ترسانة من الاسلحة المدعمة ، فبنت قواعد عسكرية ومازالت عسكريا ومستودعات للذخيرة فى بندر عباس وجزيرة قشم ، وفي ضوء التحالف والهدنة بينها وبين أمريكا وبريطانيا ، أصبحت إيران تتحاربها مؤهلة لتلعب دور الخفير فى منداقية الخليج العربى (5).

- (1) د . لؤى بحرى (الادامع الايرانية فى جزيرة أبو موسى العربية) المرجع السابق ص 5
- (2) د . القايفى (قضية جزيرة أبو موسى والبيبين فى القانون الدولى) المرجع السابق ص 7
- (3) د . القايفى (المرجع السابق) والجزر العربية بين الادامع الاجنبية والاستراتيجية ص 24
- (4) د . جمال زكريا تاسم (مناظرات من وثائق الكويت والخليج العربى) المصفاة فى دورا لشبهات الحرب البنية (مدايوطت بامحة الكويت سلسلة 3 - 1972 ص 33
- (5) وقد صرح شاه ايران لجريدة لوفيفار الفرنسية الصادرة فى 1971/9/28 =

وبعد أن أعلنت حكومة المحاكمين البريدانية عن نيتها في سحب قواتها من الخليج المذكور مؤكدة تزار حكومة السالم السابق بهذا الخصوص وهددت موعد انسحابها بالاتفاق مع الولايات المتحدة نهاية عام 1971 . قامت القوات الإيرانية في 11/11/1971 باحتلال جزيرة دالنج الكبرى والحدسرى وأبو موسى قبل يومين من إعلان قيام دولة الإمارات العربية المتحدة ، وانتقدت الصحف البريدانية خاصة الناظر اللندنية موقف الحكومة البريدانية لعدم التزامها ببنود اتفاقية الحماية مع الإمارات ، بصرف النظر عن أنسه لم يبق على ذلك الاتفاقية سوى يوم أو يومين (1) .

ومن الضروري التفريق من الناحية القانونية بين احتلال تلك الجزيرة ، فكان احتلال جزيرة أبو موسى سلمياً وبموافقة حاكم المنطقة بعد أن توصل مع إيران الى اتفاق عام 1971 عن طريق بريدانيا يقتضى بأن تحتل إيران الجزء الأعلى من الجزيرة مع بقاء الجزء الأدنى تحت إدارة المنطقة على أن تشارك الدولتان بمصروفات النفقات المستخرج من المندبات مقابل ان تدفع إيران مئونة مالية قدرها 1500000000 للشارقة حتى تحصل وارداتها 400000000 .

أما احتلال انابيب فكان خلاف ذلك لم يكن فيه أي اتفاق مسبق (2) .

---

==== بالقول " .. .. . أما اليوم فقد تدهورت الامور قليلا اسدلول حسرى ودالثرات فانقوم وفرق في جنود المخابرات ما استدريج أن اتحدى بريدانيا وأحتل الجزر وعندما ينادر هؤلاء الانكليز سأجهز حملة بحرية اذا اقتضى الامر " د . انقليفى المرجع السابق ص 56 .

(1) د . حسين محمد البحارنة - دول الخليج العربى الحديثة - المرجع السابق ص 76-73 .

(2) د . البحارنة ( دول الخليج العربى الحديثة - المرجع السابق ص 76-73 .

وفي الأونة الأخيرة قامت إيران باحتلال جزيرة النخج الحماوية التي تشرف على مضيق هرمز ، وقد اخلتها عمان تدريجيا قبل أن يتم احتلالها من قبل القوات الإيرانية (1)

ومن الواضح أن أسلوب الاحتلال الإيراني لا يمكن أن يضاف على الحيازة اللامتناهية المشروعية وبه تبرا مخالفا بالتزامات إيران التعاقدية بمقتضى معاهدة باريس - برياندكولج - في 27/8/1923 ، وغيرها لمبادئ القانون الدولي . ويعترف الدار عن الأهمية وأثار هذا الاحتلال ينبغي بيان أثره على الملاحة في مضيق هرمز .

أهمية الجزر الثلاث ومدى تأثيرها على الملاحة :-

الواقع أن أهمية الجزر الثلاث تكمن في موقعها الجغرافي الاستراتيجي القريب من مضيق هرمز ، فتحتل جزيرة أبو موسى مركزا متقدما يشرف على هذا الممر المائي الذي تمر به أموال كثيرة وتسهل فاقلة بتزويد الواحد . حيث تستورد اليابان 51% من نفطها من الخليج ، وتستورد الدول الأوروبية 47% من النفط المستهلك لديها من الخليج ، وبذلك يمكن معرفة وإدراك الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمكان الذي تحتله هذه الجزر من مضيق هرمز والخليج العربي (2)

(1) د . خالد الحزبي - الخليج العربي في ماضيه وحاضره - دراسة شاملة للخليج العربي ولدول البحرين وقطر والامارات العربية - بنسداد - 1972 ص 251 .

(2) دكتور القايقي - المرجع السابق - ص 57 .  
وبالنسبة لأهمية موقع هذه الجزيرة كانت مورا للدراع والمنافسة الألمانية لبريدانية في بداية القرن العشرين . فقامت ألمانيا التبحرية قواعد عسكرية فيها كذلك فحلت بريدانية بعدها . د . لؤي بصرى - المرجع السابق ص 3

كذلك بالمسبة لجزيرتي الانبيين فتحمل كل منهما مركزا غاية في الاهمية داخل الخليج وعلى مقربة من مدخل مضيق هرمز ، ولهذا تعتبر جميعهما من مداخل الخليج وعلى مقربة من تدرتها على التمرکز والتحكم في المواصلات البحرية الدولية عبر المضيق ، والخليج في آن واحد وتهديد اهما بالتاسيح .

كذلك سوف تتمكن ايران من اتخاذ تلك الجزر قواعد عسكرية استراتيجية متقدمة قد تزيد بها أمن وسلامة الدول العربية خاصة الدول المجاورة للمضيق .

ان ايران في سوابقها الكثيرة الماضية ، تحمل التفكير باحتلال تلك الدول القريبة اليها أمرا ليجري بالربح أو المستبعد ، خاصة وانها قد اتخذت طريق التهديد واستعمال القوة اسلوبا في توسعها لتحمل من الامتداد التديم الذي انسحب عن المدائن ، وتبدأ الى ذلك بمساعدة حليفها امريكا وبالتفاهق مع المملكة المتحدة .

لذلك نحن نشير الى المنار الايراني المادي الذي يتزايد توغله في الجنوب العربي مستغلة انشطة الدول العربية في التخصية الفلسفية وايضا لضعف المدائن عسكريا تجاه القوة الايرانية الحديثة التسليح ، ذات القدرات السكانية الكبير نسبة لدول الجنوب العربي .

الدلائل القانونية لمضيق هرمز مؤيد الاحتلال الايراني للجزر العربية :

تكلما عن الدلائل القانونية للمضيق ، وأوضحنا بأن دلائل المرور الحرة هو الذي يحكم المرور في المضيق ، حسب القواعد العامة استنادا الى المرفق الدولي وحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو وما جرى عليه العمل الدولي .

ومن المعلوم أن الجزر التي احتلتها ايران تقع جميعها خارج نطاق المياه

الاقليمية الايرانية ، وان الاتجاه العام في الفتنة والحمل الدولي يقضى بأن لكل جزيرة مياهها الاقليمية الخاصة بها ، لذا سيكون لجزيرة أبو موسى بحرهما الاقليمي الخاص بها ، ويتعين ذلك ابتداء من انحصار الماء عند ساحل الجزيرة الى مسافة اثني عشر ميلا داخل البحر (1).

كذلك سوف يصبح لجزيرتي دابك الكبرى والصغرى بحرا اقليميا خاصا بكل واحد عدة من مياها .

من ذلك يتبين ان ايران قد حصلت على مياه اقليمية جديدة للبحر المتوسط .

ولكن ذلك لا يؤثر اذالاتا في التواعد العامة لنظام حرية الملاحة المتبع منذ القدم في المضيق لكونه يدخل جزءين من البحار العالمية ، فهو محكوم وفق قواعد الفتنة والتقييد والحمل الدولي بنظام المرور الحرة لسفن المجموعة الدولية الا أن وقوع هذه الجزر على الدائري الملاحي الدولي — كما سلفنا — وبالترب من طرق المضيق ستؤثر تأثيرا مباشرا في المرور الملاحي عبر المضيق والخليج ، ومن هنا اوردنا هذا الاحتلال على أمن الدول الساحلية المالتة على مضيق هرمز والخليج العربي ، وكل ذلك مرهون بالعلاقات الايرانية بدول الخليج .

لذلك تقدمت الجمهورية العراقية المذكورة المرشحة ن / 370 / 5 والمؤرخة في 1572 / 7 / 5 الى الجامعة العربية ، طالب فيها اتخاذ موقف عربي موحد ازاء الملاحة في المضيق الدواية ، للتوقف بوجه المنظمات المستي

(1) د . الخيمي — الاحكام العامة في القانون الامم من 1983 — 1986 — والدكتور تيسر عسواد — من اوراق الامم — محاضرات التقييد على البعثات اندراسات لاهليا بكلية الحقوق بجامعة الجزائر — الجزائر 1976 .

دخلت مرحلة التنفيذ ، فقد جاء الشؤ الايراني للجزر كشافا عليا عن نوايا التوسج المبيتة لجعل مديانة الخليج العربي ساحة فلسطين ساحة جديدة لالفتدباب والتوسج الايراني كي يتم تحويل المديانة الى موقع جديد يهدد الامن والسلاام الدولي .

وقد أصدر مجلسر جامعة الدول العربية قرارا عقب اجتماع لجنة الخبراء الحرب الذي عقد في الفترة من 10-15/2/1973 لدراسة المذكرة العراقية يوصى بالموافقة على ما يلي (1)

أ- تأكيد قرار مجلسر الجامعة المرقم 1759 بتاريخ 26/3/1959 في الفترة الاولى التي تقضى بتأجيل انضمام الدول العربية الى اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالمياه الاتيمية .

ب- قبول مبدأ حرية الملاحة في المضايق والخطيان دون غيرهما من الممرات المائية التي تفصل بين بحرين طالين والمستعملة منذ القدم اريتا للملاحة الدولية .

ج- العمل على تبيح الملاحة الدولية بالتعاون مع الدول الحديقة على انها داكل محاولة ترمي الي السماح بحرية المرور في المضائق التي لاتصل بين بحر بين طالين أو عبر الدلبان التاريخية التي لم يجرى الحرف منذ القدم على استعمالها للملاحة الدولية .

(1) جامعة الدول العربية - الإمانة العامة - الدائرة القانونية - وثيقة رقم 10 د 1/5/59 تقرير لجنة الخبراء الحرب لقانون البحر عن اجتماعاتها فسي الفترة من 10-15/3/1973 بالقاهرة .

## الخلاصة : =====

نخلص مما سبق الى أن مضيق هرمز يوصل بين بحرين عالميين ويخضع لدوام المرور الحرسى ، وان قيام القوات الايرانية باحتلال الجسر الحربى الثالث يهدد طرق لمبادئ الامم المتحدة والاتفاقات الدولية .

ولكن الاحتلال لم يترافق فى الدوام القانونى للمضيق ، الا أنه خلف وضعا خطيرا فى مضيق هرمز ومضائق الخليج العربى يهدد بها على مياه اقليمية جديدة لهذه الجسر ، وكل ذلك يستدعى اهتمام الدول العربية للمدالبة بتقويتها فى الامم المتحدة لاعادة هذه الجسر لأصحابها الشرعيين وعدم التنازل عن أى جزء منها ، واذا تجاهلت الدول العربية هذا الأمر وتنازلت عن حقوقها فى الجسر الثالث سوف يتحقق لايوان الاغراض التالية :

1- تمديد مواقع الجسر الثالث لايوان السيادة الفعالة على مضيق هرمز والخليج العربى والتأثير فى الملاحة البحرية وتهديدها بالقدح ، وبالتالى تصير سلامة التجارة الدولية والبحرية للخطر وخاصة تصدير البترول العربى .

ب- تتمكن ايران من استغلال تلك الجسر كقواعد عسكرية متقدمة على الدول العربية المأهولة على ساحل المضيق والخليج العربى وتميزها من غيرها وسبلا مهيأ للخطر خاصة وان ايران تتمتع بقوة عسكرية وامكانيات تفوق القدرات المتواضعة لدول الخليج العربى .



## 2 - مضيق باب المندب

بعض المداخلات الجغرافية للمضيق :-

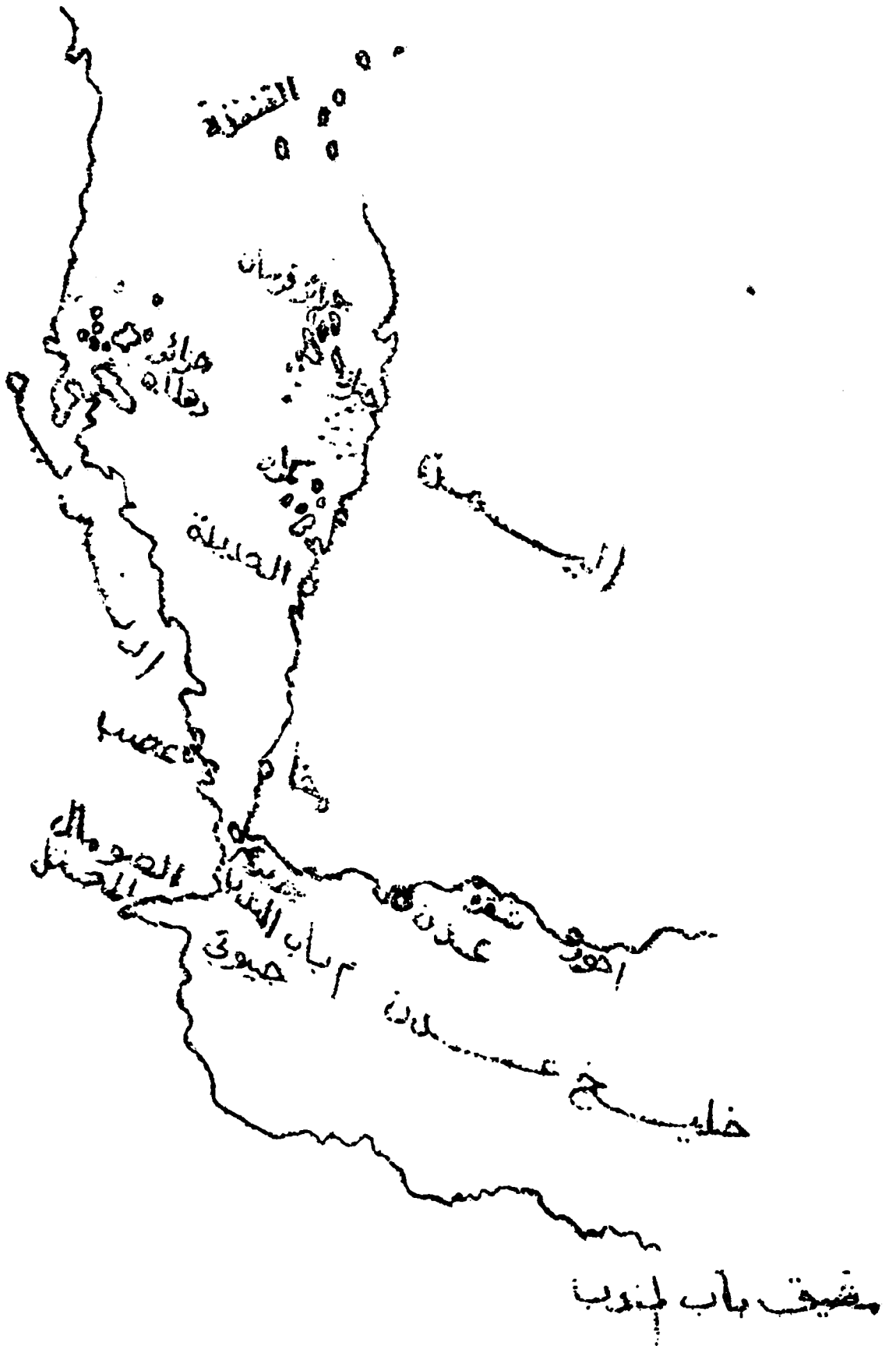
يشكل مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر ،  
ويحده شرقاً موقدسه بين اليمن - الشمالية والجنوبية - فتؤلفا لمنطقة عالية  
والشرقية منه ، ويؤلفان الدول المحتل - بيوتى - من قبل الاستعمار الفرنسي  
المنطقة الجنوبية والشرقية من المضيق .

وباب المندب يصل المياه الشمالية للبحر الأحمر من المياه الشمالية  
للخليج عدن (1)

ويبلغ عرض المضيق من سواحل الدول المحتل - حتى سواحل اليمن  
حوالى 28 ميلاً واوله 50 ميلاً .  
وتقع جزيرة البريم ، والتي تدعى بجزيرة ميون ، فى ثلث المضيق القريب من  
اليمن الجنوبية ، فتقسم المضيق الى جزئين ، يفتح المضيق الصغير للصنوبريين  
جزيرة بريم واليمن الجنوبية والشمالية ، ويتراوح عرضه بين 1 - 3 ميل بحرى  
وداول هذا الجزء 3 أميال وعمقه يتراوح بين 5 - 12 قامة بحرية وهو  
خالى من المناطيس البحرية التى تستر الملاحمة .

أما الجزء الآخر فيقع بين جزيرة البريم والدول المحتل وهو  
المضيق الكبير ، وداوله 10 أميال وعرضه غير متساوى ، فى كافة مناداته فيبدأ

(1) خليج عدن من الخلجان الجغرافية ، ولا يعتبر اقليما قانونيا بالمعنى  
الصحيح ويعتبر من البحار العالية .



بحر، 105 ميل بحرى وأخذ بالنقصان حتى يصل إلى  
 $9\frac{1}{4}$  ميل فى المداقة الواقعة بين جنوب جزيرة البريم «بينا» (1)  
 ويخضع الجزر الأكبر من المضيق بزيادة اليمن الجنوبية أما الباقى  
 فهو تحت سيادة لىومال الفرنسى المحتل .

وتكتنف المداقة المياورة لمضيق باب المندب عدد كبير من الجزر ،  
 يبلغ عددها حوالى ثمانين جزيرة ، وهى ممتدة من خليج عمان وحتى البحر  
 الأحمر شمال المضيق (2)

- (1) دكتور عبد الله شكري الدائى - المربح السابق - ص 362 وما بعدها .  
 (2) وأهم هذه الجزر : - جزيرة البريم (ميون) السابق ذكرها . - جزيرة  
 كمران التى تقع على بعد ثلاثة كيلو مترات من الساحل اليمنى وتبلغ مساحتها 20  
 ميلا . - جزيرة بيل الدير ، وهى عبارة عن جبل يبلغ ارتفاعه 244 مترا عن  
 مستوى البحر ، وتبعد عن الساحل اليمنى بمسافة تصل حوالى 65 ميلا ، ويتراوح  
 طولها بين 5-6 كم ، ويذكر أن إسرائيل قد استولت عليها بعد عدوانها على  
 الدول العربية عام 1967 . - مجموعة جزر حنش ، وتقع فى البحر الأحمر وتبعد  
 21 ميلا عن ساحل ارتيريا المحتل ومساحتها 20 ميلا . - مجموعة جزر وهلك  
 وتقع بالقرب من الساحل الأفرقى . - جزيرة جاليف وقادامة ، وتقع فى البحر الأحمر  
 بالقرب من الساحل الأفرقى ، وقد تناقلت الأخبار أن دولة الاحتلال الصهيونى  
 قد احتلت هذه الجزر بعد عام 1967 وبنت فيها قاعدة عسكرية وترسل منها  
 الجواسيس لجمع المعلومات عن الفدائين العرب الذين يتعدون للسفن الاسرائيلية  
 المارة بمضيق باب المندب و د . د . عبد العزيز سرمان (مبادئ القانون الدولى العام  
 دار النهضة العربية بالقاهرة 1975 ص 221 وما بعدها . - وكمال سعد (باب المندب  
 وأحلام إسرائيل فى البحر الأحمر - مقال مجلة المنصور عدد 2462 تشرين الثانى  
 1973 ص 18 . أحمد حسن شرف الدين (اليمن عبر التاريخ) القاهرة 1963 ص 10



ومضيق بابا لهندب يشكل مناسقا البحر الاحمر  
من ناحية الجنوب (1)

والبحر الاحمر بحر شبه منلق تقع على سواحل ستة  
دول عربية هي المملكة العربية السعودية وجمهورية اليمن الشمالية  
والبحرينية على سواحلها الشرقية وجمهورية مصر العربية وجمهورية  
السودان والحبشة على سواحلها الغربية إضافة إلى إقليم أرتيريا

(1) البحر الاحمر من أغرب بئارا في العالم فهو أشدها ملوحة وأغلبها ثروة ، فثا عه  
فيها الحديد من المناجم التي لم تكتشف بعد ، ففيه نسبة كبيرة من خامات  
الحديد والمنغنيس والرصاص ، وأما الذهب فنزير ووفير ، فالخزرة الواحدة التي  
أولها 300 قدم وعرضها 20 قدم فيها من الذهب ما قيمته أكثر من مليونين دولار  
وهو أكثر بئارا العالم دقا و رارة وأكثرها متحة وغرابة ومنى بالاحياء المائية والثروة  
السمكية ذوالاحجام الكبيرة جدا .

وهو بحر شبه منلق ، ذلك هو سر ملوخته فلا تحذية سوى قناة السويس  
وبابا لهندب ويبلغ اوله 1200 ميلا وعرضه حوالي 250 في أوسع أجزائه و130  
ميل في أضيقها ومتوسط اعقه 1600 قدم وتنازل أول شواطئه 3000 مساحته  
الاجمالية 60 ألف ميل مربع وعدد جزر حوالي 100 جزيرة صغيرة ومتوسطة .  
مجلة آخر ساعة مقال بعنوان أسماك البحر الاحمر ترتفع على ماء منلى  
العدد 2137 في 1975/10/3 نمط دة 20 جوال ط 1895 . حيث ظ من  
المصور داغيد دوبيت يكا مرته في البحر الاحمر وسجل ذلك .  
وسيد أحمد خليفة - طرنا في أرتيريا - دار لبنان للطباعة والنشر بيروت 1974  
ص 136 و

والصومال (جيبوتي) المحتملين ولما كان تاريخ المضيء متعلقا بتاريخ اليمن فأرى من المفيد أن نتأرق إلى ذلك .

لمحات من تاريخ مضيئة، باب المندب : ..  
=====

لسعد أجمع المؤرخين على أن اليمن مهد حضارة زاهرة كحضارات  
مابين وقتيليان ومخزومت وسبأ . بلبت أيضا أنها أثار العالم القديم (2) وذكرها  
الرحالة هيرودوتس وورد فيها بأنها من أشرف بقاع العالم ، وغزاها الرومان والابهاش  
قبل الميلاد (3)

وبعد فترة من البؤر الاصلاح في اليمن ودخولها تحت لوائه ، تنازعت  
عليها عدة دويلات منها الزيدية والباينية والزيدية والحبشية وأخرها

(1) لتدال الشعب الارثيرو ، اوال الحقيبتين الماضيتين ضحية للحدوان

الاثيوبى الذى ارتبدا مؤخرام اثيوبيا باتحاد فدرالى بمقتضى دستور عام 1952  
بناء على قرار الامم المتحدة ، وبعد عشرة سنوات ، انتهت اثيوبيا باجرام غير  
قانونى هذا الاتحاد وضممت ارتريا الى أراضيها بالقوة ورغم ارادة الشعب الارترى  
الذى لازال يقاتل بكل عزيمة عن حقه الماروع فى الاستقلال الذى تجاهلته  
الامم المتحدة - وكل ما نرجو أن يتحقق النهى لشعب ارتريا فى الاستقلال  
وتكوين دولته الحربية ، كذلك نتمنى ذلك لتقليم الصومال الممثل من قبل الاستعمار  
الفرنسى .

(2) محمد عبد القادر يا فقيه ( تاريخ اليمن القديم ) المؤسسة العربية للدراسة  
والنشر بالقاهرة ص 17 .

(3) دكتور جاد باه ( سياسة بريا ايا فى جنوب اليمن ) القاهرة 1969 ص 18  
وما بعدها .

كان عام 1158 لدولة الأيوبية (1)

ثم حاولت الدول الأوربية في القرن الخامس عشر احتلال اليمن  
ففشلت لبرتنال مرات عديدة في ذلك ، ولم تتمكن من احتلال جزيرة  
البريم داخل مضيق باب المندب حيث كان الأسطول البرتغالي  
يتحصن لهم بمات عتيقة داخل المضيق (2)

وفي العهد التركي بهيذا السلطان سليم ، بعد احتلاله مصر  
حملة على اليمن ، واحتل جزيرة كمران في 1530/7/20 ، ثم تقدم الأسطول  
العثماني إلى عدن واحتلها في 1530/7/27 ، وقتل أميرها وعاقه على  
سارية السفينة ، ومنذ ذلك الوقت خضع مضيق باب المندب واليمن للحكم التركي (3)

وتمكن شركة الهند الشرقية الهولندية عام 1614 من الوصول إلى  
البحر الأحمر ، وتامت بفتح وكالة هولندية في المخا بموافقة حاكمها رغم  
معارضة السلطان العثماني ، وخلال ذلك الوقت كانت الامارة اليمانية عتيقة مما  
اغضب الاتراك إلى الانسحاب (4)

وحاولت فرنسا عام 1709 احتلال اليمن وباب المندب فأرسلت بعثة  
إلى اليمن واتفقت مع الامم الهندي الذي كان حاكما كما لندن للمتاجرة بأول  
البحر الأحمر إلى سفنهم ليستأجر مقابل دفع ضرائب قدرها 3% على  
يبيعونه من بضائع ، ثم تمكنوا من احتلال ميوثه (5)

(1) عبد الله النور - هذه هي اليمن 2 - مطابع امديني بالقاهرة 1972 م .  
160 وما بعدها - وعثمان صالح سبي (تاريخ أرتريا) مطبوع لسبعينات قضايا 13  
دولة - بيروت 1974 ص 47 .

(2) د . ج . د . دله - المرجع السابق - ص 20 وعثمان صالح سبي المرجع السابق  
ص 62-63

(3) د . ج . د . دله - المرجع السابق - ص 20 وهوما بعدها .

(4) عثمان صالح سبي المرجع السابق ص 63 وما بعدها .

وفي عام 1762 وصل الدنماركيون الى مدافقة اليمن وسمح لهم بمقابلتها امام في 19 يوليو (تموز) 1763 ، ولحرضاً لاتهم العلمية و المناقشة في الامور التجارية ، وأصبحت ذلك الوقت واردات ضرائب باب المندب حوالي 127 ألف ريال (1).

وبرزت المنافسة الى اداة بين ايداليا وفرنسا واكلترا بعد اخفاق الالمان والبرتغال في ماولاتهم للسيطرة على باب المندب . واحتل الهريديون الجزر القريبة من باب المندب ، أما الفرنسيون فاحتلوا الصومال والبيوتى بعد احتلالهم لمصر .

واحتلت ايداليا أرتريا ، كما احتلت هذه الدول الثلاث (الصومال وبيوتى بالصومال والفرنسى والبريدانى وايداليا الى (2).

وفي عام 1759 احتل الهريديون جزيرة سيمون بحجة تعيين الجنود البريطانيين بينما اتخذت تلك الجزيرة كقاعدة للوثوب على جنوب الجزيرة وامارات الخليج ، ثم سيطرت بربرانيا عام 1786 على عدن في معركة غير متكافئة مع السكان (3) . وفي عام 1785 عقدت بين بربرانيا وفرنسا اتفاقية قسمت بموجبها أرتريا والصومال بينهما . وبعد الحرب العالمية الثانية انسحبت تركيا من أفريقيا وآسيا في معاهدة فرساي فتم لبريدانيا بسد نفوذها على منية ، باب المندب والبحرا الاحمر

(1) د . جاد دله - المرجع السابق ص 25 وما بعدها وعثمان صالح المرجع السابق ص 65-67 . (2) د . محمد عمرا الحين (اليمن الجنوبية) القاهرة 1968 ص 25 وما بعدها . (3) د . سيد نوفل (الاضغاع السياسية لامارات الخليج العربى وجنوب الجزيرة) دار المعارف بالقاهرة 1961 ص 56 - د . محمد عمرا الحين المرجع السابق ص 25 وما بعدها .

## وجنوب الجزيرة العربية (1)

أهمية مضيق باب المندب :-

=====

لعب مضيق باب المندب دوراً هاماً في حضارة اليمن منذ الألفية الأولى  
التي تزايدت أهميته بعد أن شقت قناة السويس فأصبح المضيق  
الممر المائي الذي يدخل الشرق بالشرق فتمر دارة المواصلات البحرية وتكثفها  
البضائع ، ووفر في الوقت على سفن الملاحة الدولية .  
فموقع المضيق هذا يعتبر من المراكز الاستراتيجية المهمة بين البحار  
الغربية و عبر الطريق البحري الدولي الممتد من البحر الأبيض المتوسط إلى البحر  
الاحمر فخليج عمان المتصل بالبحر الهندي .

وبرزت مكانة المضيق أثناء الحرب العالمية الثانية بتسهيل مرور قوات  
الحلفاء و إمداداتهم ، وتقصير خطوط المواصلات لسفنهم البحرية والتجارية  
الهابطة إلى الهند وإلى جنوب الصين ، وبالكسر لتدعيم القوات البحرية الأمريكية  
في البحر الأحمر .

وتضاعفت أهمية المضيق بعد أن أصبح يتناول الشراء الأوسط مصدر الدلالة  
الاسم في العالم ، فلا غرابة في تنافس أساطيل المدمكين الكبارين وتسايقهم  
لاحتلال قواعد لها قريبة من المضيق للوصول إلى أكثر مناطق العالم اقتصاد وثروة .  
لهذا لجأت الولايات المتحدة لاقامة للقواعد العسكرية البحرية في  
سواحل أرتريا المحتلة وفي أسمره ، واستأجرت ذلك من إثيوبيا مقابل حماية  
الولايات المتحدة لها ، وتستهدف أمريكا السيطرة على مضيق باب المندب

(1) د . جاد الله المرجع المطبق ، ص 27 وما بعدها - وعثمان صالح المرجع السابق



للتأمين مرور سفنهم البحرية والتجارية ومن حلفائها اسرائيل وايران وبريدانيا  
منه .

بينما توجه الولايات المتحدة في ذلك هي مواجهة الاسطول السوفيتي  
الذي ابحر في المياه الدافئة وامتد في البحر الاحمر والمحيط الهندي  
ويشذ عن بين اونه واخرى بقذائف بحرية حديثة ، حيث تواردت الاخبار بان  
اليمن الجنوبية سمحت له باستئجار ميناء جديدة الواقعة شمال باب المندب  
وقدمت له الحكومة الهندية بحرا لامتيازات كتوسيع قاعدته البحرية للتربية من  
الساحل الهندي .

وبعد ان اعلنت بربانيا عن عزمها على انسحاب من عدن - شحرت  
اسرائيل بالقلق ، وبحثت الى بربانيا قبلتها بتلتهما تجلسه انسحابها  
من اليمن وانها سوف تترك فراغا تخشى من اقتلاله بقوة امنية معادية لاسرائيل  
وبالتالي تهديد الملاحة الاسرائيلية في المضيق .

وما فتئت اسرائيل تنذر اوروبا وأمريكا بأن مضيق باب المندب اذا ما  
أغلق فسوف تتضرر المصالح الاوروبية والامريكية ، محاولة منها لكسب تأييد  
وتحالف لرأي العالمين ولا تقاعسه بشريعة وجودها في البحر الاحمر  
كخلاوة في طريق القيادة على باب المندب .

وقد أشارت بحر القاري الاشارة بأن اسرائيل قامت بوضع رادار على  
بحر الهند في البحر الاحمر ، والتي سلمت لها من بربانيا بعد انسحابها  
منها كجزيرة قامة وحالها وجزيرة وذلك وفي ميناء عدن في ساحل أرتريا المحتلة  
اضافة الى بحر الهند المنقبة في الجمهوريتين اليمنيتين كجزيرة مذكور وهانش (1)

(1) سيد أحمد خليفة - طارنا في أرتيريا - المرجع السابق ص 133

والخلاصة ، ان أهمية مضيق باب المندب التي ازدادت في العصر الحديث وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية واذك بعد اكتشاف البترول في الشرق الاوسط ، قد دفع الولايات المتحدة ورائيل الى العناية على مضيق البحر في البحر الاحمر لخلق وجود بحري وعرق استراتيجي لهم في هذه المنطقة من العالم لحماية سفنهم التجارية والحربية وتأمين مرورها في مضيق باب المندب وللوصول الى ميناء ايلات المثل الواضح على خليج العقبة .

باب المندب وحرب أكتوبر ( تشرين ) عام 1973 :  
=====

يعتبر مضيق تيران المنفذ الوحيد لاسرائيل للوصول الى البحر الاحمر والمرور في مضيق باب المندب للاتصال بأفريقيا واستراليا والشرق الاقصى ولذلك احتفأت اسرائيل بشرم الشيخ بعد حرب طم 1967 .

ولعب مضيق باب المندب دورا بارزا بعد طم 1967 ، ونصفه خاصة في الحرب العربية الاسرائيلية الرابعة طم 1973 حيث استتدت تلك الحرب أهمية مضيق تيران لاسرائيل ، بعد اتفاق جمهورية مصر العربية وجمهورية اليمن الشمالية والجنوبية باغلاق مضيق باب المندب بوجه الملاحة الاسرائيلية وفرنح حصار بحري على حكومة الاقطاب الليبيون .

(1)  
فحين بدأ القتال شكلت قيادة عسكرية موحدة من تلك الدول للسيطرة على مضيق باب المندب ومنعت مرور السفن الاسرائيلية وسفن الدول الاخرى التي تنقل الاسلحة والمواد الاستراتيجية لاسرائيل ، لكون ذلك المرور ضارا بالسلم وأمن الدول الساحلية ، وبالتالي يعتبر غير برئ ، على نحو ما جاء في الفقرة 4 من المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958 ، وبموجب الفقرة 3 من المادة 16

(1) د . عبد العزيز رحمان ( مبادئ القانون الدولي ) دار النهضة بالقاهرة 1975 من 320 وما بعدها . وسيد أحمد خليفة المريح السابق ص 133 .

من الاتفاقية المذكورة (1)

ووفقا لهذا الأمر قامت تلك القوات المشتركة بابتداء فالفن وتفتيشها قبل السماح لهما بالمرور في الميناء ، وبذلك خالف الخفاق على اسرائيل فانقلح تمويلها بالبتروول وانقذت تجارتها منح الصالح عن هذا الدايق وتوقفت الحركة في ميناء ايلات (2)

والبنت حكومة الالاتل الديميونى من الولايات المتحدة وبريدانيا التدخلى لفق الحصار البىروى المقرون عليها ، وكان شردا اسرائيل لايقا فال حرب هو السماح لستنها بالمرور من مضيق باب المندب .

واخرا مثلما فرنا الحصار فى 1973/10/6 دون اعلان رسمى ، رفع يهدوء وبدون اعلان رسمى أيضا فى 1973/12/6 ، حيث نقلت وكالات الانباء أن سفنا اسرائيلية عبرت مضيق باب المندب براسة سفن حربية من الاسدول السابح الامريكى باتجاه ميناء ايلات .

- 
- (1) فى 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958 (يكون الامور بريئا دائما أنه غير خبار بالسلام وحسن النيات أو سلامة الدول المجاورة ... الخ) .  
أما فى 16 فتنص (يوز للدول الدوائية دون تمييز بين السفن الابنية أن توقف مؤقتا فى مسارات مينة فى بحرنا الاتليمى الامرورا لبرو للسفن الابنية اذا كان هذا الايقاف لازما لحماية أعينها ونمان ساحتها) .
- (2) وقد شاركت فى فرض الحصار غواصتان ومدمرتان معربية وزوارق طوربيد تابعة لدواتى اليمن الشمالية والجنوبية . لصالح فيضانيا (زوارق الاوربيد فى دوريات مشتركة عند باب المندب) مبلطة آخر ساعة عدد 2040 فى 1973/11/3 صرحة . د . د . عبد العزيز محمد سرمان مبادئ القانون الدولى المرجح السابق ص 113 وما بعدها .

وهكذا كان لتزار اغلاق مضيق باب المنبـ دبا الاثر الفسـ ل في  
حرب تشرين ط 1٩73 ومساهمة ذات شأن في نجاح تلك العملية .

الدكتور القسام نونى الذى يحكم المضيق :-  
=====

يقع مضيق باب المنبـ بين اليمن الشمالية والجنوبية - فى جهة  
الحوطال الفرنسى المحتل من الجهة الاخرى ، ويصل المياه العالمية  
للبحر الاحمر بالمياه العالمية لتخليج عدن .

واذا كان المضيق بهذا الواسع يصل بحرين حرين وتفتح على مواسم أكثر  
من دولة واحدة ، فيصبح لكل من هذه الدول السيادة على الممر الذى  
يدخل ضمن نطاق حدود البحر الاتيمى من مياه المضيق (1)

ولما كانت جزيرة البريم تقع فى الثلث التريب من ساحل اليمن فهى تقسم  
المضيق الى شقين غير متساوين يشكلان مضيقان ، أحدهما صغير يتق بين ساحل  
اليمن الشمالية والجنوبية وجزيرة البريم ، ويتراوح عرضه بين 1-3 ميل بحرى  
وذكرنا بأن جزيرة البريم جزيرة يمانية وتقع فى نطاق المياه العالمية اقليمية ايمانية ،  
وعليه فالمياه المحصورة بين تلك الجزيرة والساحل تعتبر مياهها داخلية يمانية .  
أما الممر الكبير من المضيق فسمته أقل من نصف سمته المبحر

(1) Gidel - op cit vol3 P. 750. & Bruel, op cit, vol 1 , P. 200

الاقليمى بسبب جعل اليمن - الشمالية والجنوبية - بحريهما الاقليمى  
اثنى عشر ميلا بحرياً (1)

كذلك حددت فرنسا البحر الاقليمى للبحر المتوسط بمسافة 12 ميلا  
بحرياً .

لذا فان الدول الاوسى للمضيق سوف يشكل حدود المياه الاقليمية لكلا  
الجماعيتين .

ولما كان المضية بكامله يقع بين جزئين من البحار الدولية فالاتجاه  
الراجح فى المقتضى والعمل الدولى هو ان المضية يقال مفتوحاً للمرور الحرة  
لسفن جميع الدول .

ولكن تدالب جمهورية اليمن - الشمالية والجنوبية - بتدابيق تدال امرور  
البررى على مضيق باب المندب تماماً لا تمنحها وساطة بحرية .

ففى لجنة استخدامات السلمية لمناقشة قاع وما تحت قاع البحر الواقعة  
خلف حدود الولاية الاقليمية التى عقدت مؤتمرها فى جنيف فى الفترة من 19  
30 يوليو (تموز) 1971 دارج مندوب اليمن وبمعية نائبه بتمسكها  
باتساع بحرها الاقليمى بمسافة 12 ميل خاصة فى مضائق المضائق وتأمين المرور  
فى مضيق باب المندب وفقاً لاتفاقية جنيف لعام 1958 (2)

(1) مذكرة وزارة الخارجية لجمهورية العربية اليمنية الى جامعة الدول العربية  
بشأن البحر الاقليمى والمناقشة المرفوعة المرقمة 170 والمؤرخة فى 1973/5/30  
ملف رقم 144/144/1/17 . المناقشة القانونية - جامعة الدول العربية .  
وقد حددت اليمن الجنوبية بحرها الاقليمى بمدى 12 ميل بحرى بموجب القانون  
رقم 18 الصادر فى 1978/2/5 .

(2) د . محمد سعيد الشاذلي (الروحيه القانونى للبحر الاقليمى مع دراسة للبحار  
الاقليمية العربية والانجليزية فى القانون الدولى ) ص 656 وما بعدها .

وعندما أصدرت الجامعة العربية قراراً في 13/6/1972 في ضوء  
المذكرة العراقية المرقمة بـ 570/6/5 والمؤرخة في 15/7/1972 تحتل مندوب  
اليمن الجنوبية لدى مجلس جامعة الدول العربية على ما جاء في الفقرة ب من القرار  
التي توضح بموجبه بتبني مبدأ حرية الملاحة في المضيق التي تفصل بين البحرين  
واليمن (1)

وأعلن ممثل جمهورية اليمن المالية في بداية دورة مؤتمر جنيف في  
18/4/1975 بالدخول الثانية تمسك بلاده بمبدأ الحرة البرئ في الممرات  
البحرية الواقعة ضمن المياه الإقليمية، وذكرت المذكرة التوضيحية ان الدول  
البحرية لها الحق في سيادتها على المياه الإقليمية في تلك المضائق لتتمتع  
أسادليها المستقلة في التبريد أو التبريد بحرية المرور الملقاة، كذلك الامر  
بالنسبة لما نتهى النوية الخارة لتتبول في المياه الإقليمية باسم حرية المرور  
في المضائق (2)

أما رأينا في الملاحمة عن مضيق باب المندب، فيمكن تلخيصه على  
الحيوان التالي :

لما كان المضيق الضار يفتح بكامله ضمن المياه الداخلية لليمن الشمالية  
والجنوبية - فتتمكّن كل منهما من فتر السيادة والاشراف على هذا الجزء من

(1) الجامعة العربية - الامانة العامة - الادارة القانونية - قرار الجامعة المرقم  
2572 في 13/6/1972 ملف رقم 1/2/21.

(2) مذكرة جمهورية اليمن المالية التي قدمت الى الوفود العربية في جنيف  
18/4/1975 التي توضح موقفها من الملاحة في المضائق .

المضيق واتخاذ القرار لتطبيق نال المرور البرئ لجميع السفن التي تمر من خلاله  
لا اعتبار تلك المياه ضمن المياه الداخلية ، وان جزيرة لبريم أرض يمانية والمسافة  
بينها وبين البر الرئيسي لا تتجاوز ثلاثة أميال -- ضمن حق اليمن الشمالية والجنوبية  
القرار هذا الدال في مياهها الداخلية .

وتتمكن اليمن الشمالية والجنوبية -- من منح المرور البرئ في وقت  
الحرب في هذا الجزء الضار من المضيق ، استنادا الى حكم محكمة لندن  
الدولية في قضية منيرة كورفو ، ولذا لما جاء في الفقرة 14 من المادة 14  
اتفاقية جنيف لعام 1958 .

وعلى هذا الاساس أن اليمن الشمالية والجنوبية تتمكنان من منح السفن  
الاسرائيلية من المرور في المضيق بدورة نهائية لكونها ملتزمتين بالدفاع عن  
حقوق شعب فلسطين بموجب ميثاق جامعة الدول العربية والدفاع العربي المشتهر  
خاصة وانها كدولة عربية متحمة للتضحية الفلسطينية ، على أن تساعده في تطبيق  
ذلك بقية الدول العربية المانحة للبحر الاحمر .

أما المضيق الكبير الذي يتوسط الساحل الصومالي المطل وجزيرة يريم  
فيحكم بدال المرور الدول لجميع السفن .

و اذا ما استقلت الاقاليم المحتلة على سواحل البحر الاحمر --  
أرتيريا والصومال ( جيبوتي ) -- وتوجد دول البحر الاحمر العربية في دولة عربية  
واحدة فتمكن من جعل نال المرور في مضيق باب المندب والبحر الاحمر على  
النحو الاتي :

1 -- تطبيق أن تمد مياهها الإقليمية الى منتصف البحر الاحمر

حيث معدل عرض هذا البحر لا يتجاوز 200 ميل وتصلن ذلك ، اسوة بالاتجاهات التي ادعت بها بعض دول أمريكا اللاتينية ليجعل بحرنا الاقليم من الى مدى 200 ميل .

2 -- وتتمكن من فرض نظام المرور البري ، ليحكم مضيق باب المندب والبحر الاحمر ومنح المرور الذي يضر بسلامة وأمن هذه الدولة الموحدة (1)

3 -- مضيق جهل طارق

بحسب المصادقات البحرية فيمة للمضيق :

مضيق جهل طارق امر الوحيد الموصل بين المصبات الاطلنطى ومياه البحر الابيض المتوسط ، ولأهمية هذين المينمين ووقوع أغلب الدول

(1) وتتمكن الدول العربية المشاركة الى البحر الاحمر ومضيق باب المندب الاتفاقي لتأبير هذا المجال من انتقال التلمي ارتيريا والحوال وقيل توحيد هذه الدول بالاستفادة من ثرواته الطبيعية الهية وغيرها الهية ومنح الدول الاجنبية من نهب واستغلال تلك الثروات .

(2) أود أن اشير أن مضيق جهل طارق أحد المناق التي قامت باتفاقيات دولية وان الوضع القانوني لكثير من المناق التي تربط الجماعة الدولية مناهم باتفاقيات دولية ، وكان تقدم تلك الاتفاقيات هي التي عقدت بين تركيا وروسيا بمساعدة كوتشوك كاتيارجي في 21 تموز 1774 لانفة الذكرا التي سمح بموجبها للسفن التجارية الروسية بالمرور في الدردنيل والبوسفور . وعقدت معاهدة في كوينهاين بين الولايات المتحدة والديمرك قامت فيها الملاحة في مضيق البلية الكبير والبلية الصغير في 14 مارس (أزار) 1857 وأظنت حرية الملاحة في تلك المضيق التي تحيل بين بحري الشمال والبلية . وفي 28 تموز 1831 عقدت حكومتا الأرجنتين وشيلي اتفاقية بحث حرية المرور في مضيق ماجانتي وحلر تحصين المضيق وحياده وتمخضت تلك الاتفاقية عن اقرار نظام حرية المرور في مضيق ماجلان لكافة السفن التجارية والحربية .





الصناعية عليها أصبح لمضيق جبل طارق أهمية استراتيجية مهمة ولهذا تزداد فيه حركة الملاحة الدولية .

يحد المضيق من الشمال صخرة جبل طارق وجنوب إسبانيا ، وتحد هـ من جنوبه المغرب وكوتسا التابعة لإسبانيا (1)

يبلغ طول المضيق 8 كمبلا وسعة مدخله الشرقى 13 ميلا من رأس جبل طارق حتى كوتا على الساحل الجنوبى ، أما سعة مدخله الغربى فيبلغ 24 ميلا من الساحل الايبانى حتى الساحل المغربى .

وعرضه غير متساوى فى جميع أقسامه ، حيث يعدل أقل عرض فيه حوالى 75 ميل . أما عمقه فيصل الى 600 قامة .

والمضيق محال من الجزر والشعب المرجانية خاصة فى الطريق الملاحة لذلك لا يوجد فيه أى منادى فى طريق الملاحة الدولية .

====  
وكان للتصريح الفرنسى الانجليزى الصادر فى 11/4/1904 لاثر الكبير فى تنظيم الملاحة فى مضيق جبل طارق وتدابير ذلك بحرية المرور فيه و إضافة الى ذلك فان اتفاقية جنيف لعام 1958 هى الاخرى تضمنت المرور فى المضائق الدولية التى تدل بين جزئين من البحار العالمية واخافتا ليهما للمضائق التى تدل جزء من البحار العالمية بالبحر الاقلمى لدولة أخرى، والتي لم تعد فى السابق من المضائق الدولية .

د . فؤاد شبارك (الحقوق الدولية العامة) المرجع السابق، ص 485 .

د . عبد الله شاكر العلافى (المرجع السابق) ص 240 وما بعدها .

د . محمد باقر فاضل (مبادئ القانون الدولى) المرجع السابق، ص 404 .

د . محمد الصمت النيمى (الاحكام العامة فى قانون الامم) ص 1072 .

Atlas de poche - op cit- P. 53.

(1)

## الأهمية الاستراتيجية للمضيق :-

مضيق بهل دارق أقرب مدائنات مال بين أفريقيا وأوروبا ، ولهذا كان له الأثر الكبير في تسهيل عملية عبور السفن القاعد دارق بين زباد من الحروب الى أسبانيا ، لذا سمى البهل والمضيق باسمه بلحيد دورا بارزا بنقل الحضارة الحربية الى أوروبا ، وازدادت أهميته خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية . وكان حياض أسبانيا في الحربين مشكلة دائمة لأن من بالعبية للملفاء ومصدرا لتوترا لوانج بين المملكة المتحدة وأسبانيا (1) وأهمية المضيق لم تقتصر على هذا الحد فحسب ، انما أهميته الدولية . لكونه مصرا يربط بحرين درليين .

وهذا كمشروع حفر نفق تحت قاع البحر في مضيق بهل دارق يصل بين أوروبا وشمال أفريقيا على غرار المشروع الذي ينفذ بين بربرانيا وفرنسا . وقد عرضت اقتراحات لتعميق هذا المشروع احد ما اقتراح الكونيل ويقضى بحفر قناة طى عمق 60 مترا والاخر اقتراح Gallego Herrera على اسطول ضخم أنابيب ضخمة على بعد قريب من البحر وهو اقتراح يثير تقيته الاحتجاج الدولي لانه يدخل بحرية البحر المفتوح (2)

(1) Strohl. M.P. the international law of Bays, 1963 P. 385.

(2) واتيم بالقرين من مضيق بهل دارق على شواطئ مراكش المالة على المياد الا لالطلى أشهر فنار معروف الان وشيد بسبب مخاورة المدائقة لقسوة التيارات هناك التي تسبب فرق السفينة البريدانية فى 1860/4/3 وانجازلية فى 1860/11/11 ذهب ضحيتها العديد من الارواح ولذلك اتأمت الحكومة الشرعية لمراكش الفنار المذكور وتم انشاؤه فى ربيع طم 1864 واخبرفت فى 1864/10/15 د . النعيمى ص 115

وصخرة جبل طارق مستعمرة بربرانية تقع في شماله وحاكمها في جبل  
في الجيش البربراني ، وهي قاعدة حربية ، ومركز للملف الاالدلي ، ولكثرة  
الحمال الذين يعملون بها أصبحت مسرعا لمشاكل عمالية (1)

ولما كان الحديث عن مضيق جبل طارق يرتبنا الى حد كبير بالحديث  
عن الوجود البربراني على الساحل الشمالي للمضيق ، فاني سوف أعرض للتداول  
التاريخي للوجود البربراني فيه .

لحميات من تاريخ المضيق :

وجسدت بربرانيا أن سياستها الاستعمارية في الشرق سوف لا ينتج  
أثرها الا بالحقا على سفنها وتأمين حرية تحركها وابحارها خلال المرات الدولية  
لذا رسمت سياستها الاستعمارية بالاستيلاء على أكبر عدد من المضائق  
الدولية ودارا لكون مضيق جبل طارق هو المنفذ الوحيد لها الى البحر الابيض  
المتوسط ومن ثم الى الشرق ، عمدت للسيطرة على هذا المضيق وذلك بالاستيلاء  
على صخرة جبل طارق الاسبانية .

والصخرة عبارة عن رأس من الارض ممتد داخل المياه بـ 3 أميال وعرضه  
3 الميال ، واقليم على الصخرة الحصون والقلاع ، وتقع مدينة جبل طارق على  
الجانبا الغربي من الصخرة على خليج الجبازير <sup>4</sup> <sub>Algeciras</sub> وهي الميناء والمدينة  
الوحيدة على هذا الخليج .

كان الملك فليب الخامس هو الحاكم على سائر المملكة الاسبانية عندما  
هاجمت قوة من البربرانيين صخرة جبل طارق والمدينة عام 1704 بحجة تصيب  
الارشيدوق ملكا عليها ، ولكن بعد سيطرة البربرانيين أطلقوا احتلالها باسم

(1) Stohl. M.P., op cit , P. 385.

الملكة أن وارغمت القوات المحتلة القيادة المدنية للمدينة وللبحرة على ترك  
السلطة للقيادة العسكرية البريانية .<sup>(1)</sup>

وجاءت القوات الاسبانية دارد المنقلين واستمرت الحرب بينهما حتى  
3 مارس 1705 وعقدت بين الاسبانين معاهدة اوترخت في 13 يوليو (تموز) 1713  
وتأ سعى بريدانيا على بحرة بين دارد والمدينة بالمادة الحاشرة من تلك  
المعاهدة المسماه بمعاهدة المسان والمداقة ، وتقرر بتنازل اسبانيا عن كامل  
ملكية المدينة والبحرة الى بريدانيا وتقرر فيها بكامل الحقوق والى الابد  
دون أى استثناء أو طفق من أى نوع<sup>(2)</sup> ولكن هذا التنازل كان خاصهما للقيود  
الآتية :

التي لها نفاذ الاقتصادية : من الاتجار بين المدينة والاقليم المجاور

وعدم الاتجار بينهما .

---

[1] William Berton, Encyclopaedia Britannica vol 10, 1968, P.335.

" The catholic king dores hereby for himself, his heirs and successors, yield to the groun of great britan the full and entire prorerties of the town and castlc of gibraltar, together with the port, fortifications and forts thereunto belonging and he gines to the said properties to be held and enjoyed absoluteely with all manner of right for ever, without any exception or impedement whatever."

Strohl , M.P, the international law of Bays , 1963, P. 385.

(2) Strohl, M.P, op cit, P. 386.

ب- الخارجية البحرية : يسمح لدواعي الامن الحربي على أنواع معينة من الاشخاص الاتامة في جيل طارق .

ج- الخارجية الادارية : الاحترام بربانيا ممارسة الديانة الكاثوليكية في جيل طارق ثم تعامل اسبانيا معاملة الدولة الاكثر رطية قبل أى دولة اخرى .

فالمرکز القانونى لجيل طارق والمضيق هو نتيجة للاختلاف الذى يربط كل من اسبانيا وبربانيا كما أن للصحرة وضع سياسى ماحول لخدمة مستلزمات الاستراتيجية البحرية ، ولذلك فإن بربانيا لا تستلزم منفردة تغيير هذا الرباط دون أن يكون لاسبانية رفق رفضه . (1)

وحاولت اسبانيا مرات عديدة اطاعة صحرة جيل طارق ، الا أنها لم تتمكن من ذلك وافقت اسبانيا مع النمسا فى ماولة لاطاعة المدينة والصحرة ، ولكنهما أخفقا فى ذلك أيضا ، فمقدت مدينة بينرما عام 1727 .

وانتهزت اسبانيا انشطان بربانيا بسرب التحريير عام 1772 فهاجمت المنداقية مرة اخرى الا أنها فشلت فى تحقيق أى نجاح رغم تكرارها اجتماعها للمنطقة مرات عديدة (2)

وفى 1865/3/2 عقد اتفاق بين بربانيا واسبانيا يحرم على المحبون الحرب البنية أو الاسبانية فتح الميران على السفن التجارية التى لا ترفع علمها أثناء عبور مضيق جيل طارق (3)

(1) The spanish red book on gibraltar madrid, 1965, P.P. 11-18.

(2) Sir. W. churchill, the 2 nd word war vol. London 1949 P. 564.

(3) وقد حدث فى سنة 1864 ان اعدت الرياح غيرا لمواتية لسفينة الحرب البنية Mermaid

ومنذ عام 1933 حتى الآن نادى اسبانيا بعدم شرعية احتلال بريديا  
للصحرة والمدية لكونها أرضا اسبانية ، واتخذت اسبانيا من الاجراءات ما يضيف  
اقتصاد جبل طارق .

وفي يناير من عام 1956 أعلن الجنرال فرانكو أن استعادة جبل طارق  
أمر يتعلق بشرف كل اسباني وأن وضع جبل طارق يتعارض مع روح وقف الحرب  
الاوربية .

كما اقترح بعد ذلك اطادة الراجي الاسبانية على أن توجس الميناء  
والمنشآت البحرية بموجب اتفاقية مشابهة لاتفاقية انشاء قواعد الولايات المتحدة  
باسبانيا ، ولكن بريديا أيدت عدم استعادتها لمناقشة أي تغيير في مركز  
الصحرة .

=====

الى الاجتماع في المياه الاسبانية تجاه سبتا وذلك أثناء عور هذه السفينة  
لمضيق جبل طارق وقد دالبت سلطات الميناء من السفينة رفع علمها ولكنها لم  
تمثل الامر ، فتحت عليها يدالية ضمن كوتا النيران وأغرقتها . وقد عرضت  
هذه القضية على التكميم فقرر الريان أنه لم يفهم الاشارات التي اعطيت له  
فصدر حكم التكميم بتاريخ 1956/2/28 مقرا منح المالك البريداني تجويضا  
عن السفينة التي ترقى ، واستند الحكم الى أن الدولة تأل عن حسن تصرف موافقها  
فضلا عن الاتفاق الذي تم بين الدولتين .  
د . انغيمى ( الامكلام النظامية في قانون السلام ) المريج السابق من 1155

وقد عرضت مشكلة جبل طارق أمام لجنة تنفيذية الاستعمار التابعة للأمم المتحدة في سبتمبر في عام 1963 ثم في أكتوبر من عام 1964 ولم تصفروا عن أي نتيجة (1)

وبحثت القضية أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1966 و 1967 غير أنه لم يتم التوصل إلى أي حل محتمل إلا أن ذلك لتمسك كل طرف برأيه الخاص (2)

الدلائل التي توثق للمضيق خلال الاحتلال :

=====

يتضح مما سبق أن مضيق جبل طارق محل نزاع بين إسبانيا و انكلترا ، كذلك كان المضيق محل نزاع بين فرنسا و انكلترا وذلك لتعرض فرنسا للسيادة والرقابة عليه .

ومما لا شك فيه أن مضيق جبل طارق كانت له أهميته الكبيرة لجربانيا ، بسبب كونه أقرب دارق يؤدو إلى مستعمراتها في الشرق ، لذلك وجهت لسيادة عليه لمرور سفنها التجارية والبحرية بحرية من خلال المضيق . ولهذا نشب النزاع بينهما وبين فرنسا والتي كانت قد احتلت المغرب ، وانتهى ذلك النزاع في الوفاة ، الذي عقد في لندن 1904/4/3 الخاص بمضيق المغرب ، واتفقوا أن انبان على ما يلي : -

1- ساعفة رفعت كل من انكلترا وفرنسا بسيادة الأولى على مضيق وسيادة

(1) كما جاء في تقرير السكرتير العام للأمم المتحدة 1/6001 المقدم للدورة

الـشـريـن في ديوات الأمم المتحدة .

(2) تقرير السكرتير العام للأمم المتحدة إلى دورة الجمعية العامة الحادية والعشرون

المرقم 1/6301 ، والتقرير المقدم للدورة الثانية والعشرين المرقم 1/6701 .



الثانية على الماررب في المادتين الاولى والثانية من الوفاق .

2 - تمهدت فرنسا في المادة السابقة بضمان حرية الملاحة في مضيق

جبل طارق والامتناع عن اقامة تحصينات أو أى أعمال استراتيجية على الساحل الجنوبي للمضيق (1).

3 - كما تمهدت بربرانيا بضمان حرية الملاحة في قناة السويس، وفقا لاحكام

اتفاقية القسطنطينية عام 1863 (2).

وفي 4/80 من نفس العام ابرمت معاهدة بين فرنسا واسبانيا في باريس،

أيدت الاتفاقية السابقة، وجاء في المادة السادسة منها تأكيد ابدأ السابق،

وأثرار المادة الفرنسية الجديدة المبرمة بينهما عام 1904 . وافقت اسبانيا

وفرنسا على مركزيهما في مراكش .

وفي عام 1928 جعلت دابنة في حالة جهاد دائم في اتفاقية تدويل دانجة (3)

وفي عام 1940 احتلت اسبانيا دانجة وعند انتهاء الحرب العالمية

الثانية اعيد دانجة نالها الدولي التديم باتفاقية عقدت في باريس 1/8/1948

وفي عام 1956 انس الاندلس الدولي لدانجة واعطن سلطان مراكش استقلال

بلاده ودالبت انضمامها الى الامم المتحدة، وبشرت بالتمثيل الدبلوماسي،

ثم عقدت اتفاقية الربا دا بين فرنسا ومراكش في 28/5/1956 للهداقة والتعاون

(1) Broul - international straits vol.2, P. 134-156.

والدكتور فوايد شهاد (المقوق الدولية العامة) المريج السابق، ص 35 وما بعدها .

(2) Cogombos - international law of the sea 4 the ead - 1959\_ P.P.

198-199.

د . محمد حافظ غانم (مبادئ القانون الدولي العام) دار النهضة بالقاهرة 1968

ص 404 .

(1) بينهما

ويلاحظ أن فرنسا وانكلترا اتفقتا على فتحا لدولتين الشا دائيتين  
مراكش وأسبانيا للتحقيق مبدأ تجريد شاطئ المضيق من السلاح ، وقد استهدفت  
كل من بريدانيا وفرنسا من ذلك لتأمين سلامة ملاحمة سفنها في طريق مستعمرا تهما<sup>(2)</sup>  
وكان بإمكان فرنسا وانكلترا شامرين بحرية المرور في المضيق، بدل تجريد  
الدول الشا دائية من السلاح وذلك بتعهد يصدر من تلك الدول الساحلية --  
أسبانيا ومراكش -- وكذلك يمكن تدابير ذلك في جميع المضيق الدولية الأخرى<sup>(3)</sup>.

### الدلائل القانونية لمضيق جبل طارق حسب احتواء المادة :

ذكرنا سابقا أن مضيق جبل طارق يفصل بين بحرين عامين هما المحيط  
الاطلسي بالبحر الأبيض المتوسط.  
ويقع بين أراضي عدة أقاليم بأسبانيا وصخرة جبل طارق التابعة لبريدانيا  
في شماله والمغرب وكوتا التابعة لأسبانيا في جنوبه ولما كان المضيق قد استعمل  
في مرور بواخر جميع الدول فهو يعد بهذا الوصف واحد من ضمن المضائق الدولية  
استنادا للرأي الرابع في القته ودائما الأحكام لقضاة بهذا الشأن وما جرى  
عليه العمل الدولي .

(1) توفيق عبد الحفيظ الربيعي (الاتفاق الودي 1940/4/3 بين انكلترا وفرنسا  
-- المجلة المصرية للقانون الدولي -- المجلد الثاني 1950 ص 31 . والدكتور  
محمد حافظ قاسم -- المراجع السابق -- ص 404 .

(2) Boxter, the law of international waterways 1964 p. 32.

(3) Broul, international straits vol 2 P. 156.

لهذا يجب فتحه للملاحة الدولية ، وعدم منح المرور الحصري للمضيق  
لكافة سفن المجموعة الدولية .

وان سعة المضيق لا تتجاوز 24 ميلا في كافة مفاذقه لذلك يدهج الخذل  
المار من وسطا للمضيق هو الحدود الفاصلة للمياه الاقليمية ، فالمياه الواقعة  
بين الخذل للساحل والبحر الاقليمي لكل اقليم من الاقاليم المالتة على  
المضيق ، اذا لم يكن هناك اتفاق يقضى بنير ذلك .

الخلاصة :-

=====

نستنتج من كل ما تقدم من عرض هذا الباب أن المضيق الدولية هي تلك  
التي تدل بين جزءين من أعلى البحار والتي لا تتجاوز سعة مداخلها بحرف  
سعة البحر الاقليمي ، والتي بحرف على استعمالها كالمضيق للملاحة  
الدولية منذ فترة طويلة ، سواء تلك التي تقع بين سواحل دولة واحدة ،  
أو التي تقع بين سواحل عدة دول ، واستشهدنا في ذلك بمضيق هرمز وباب  
المنديب وجبل طارق .

ويقضى الحرف الدولي والرأي الراجح في الفقه ، والمبادئ القانونية  
السليمة بالحفاظ على هذا المفهوم لخدمة الملاحة الدولية وعدم السماح  
بالتوسع في هذا التمديد .

=====

الكتاب الثالث

فصل

الكتاب الثاني في الفنون والعلوم

الكتاب الأول في الفنون والعلوم

بالبحر والبر والسموات والارض

الجزء

**تمهيد :**

فرغنا من البحث في المطبق التي تصل بحريين عالميين واقتربنا الى  
 أن تلك المضايق هي المطبق الدولية قفها وعلا ، وهي التي يحكمها النظام  
 المرور البحر لمن المجموعة الدولية .  
 وفي هذا الباب سوف أتناول المضايق التي تصل البحر العالي بالبحر  
 الاقليمي لدولة أجنبية . وأعرضه بفصلين ، أتناول في الفصل الاول النظام  
 القانوني للمضايق التي تصل البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي لدولة  
 أجنبية ، ويتحقق هذا الوضع في المضايق التي تصل البحار العالية بالخلجان  
 لذا سوف أعرضه بهذا العنوان وأتناول في الفصل الثاني النظام القانوني  
 لمضايق تيران وسنافير وخليج العقبة كنموذج لهذا النوع من المضايق .

## الفصل الاول

=====

## النظام القانوني للمضايق التي تصل البحر العالي

## بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية

لما كان هذا الوضع لا يتحقق عادة الا بالنسبة للمضايق التي تصل بين البحر  
 العالي وخليج تقع على سواحل دولة واحدة أو عدة دول ، لذا فاني سوف أعرض  
 هذا في محثين ، أتناول في الاول المضايق التي تصل بحرا عاليا بخليج تقع على

سواحل دولة واحدة ، وأتناول في البحث الثاني المضائق التي تصل بحرا  
عليا تنح على سواحل عدة دول .

### المبحث الاول

=====

#### المضائق التي تدين بحرا عاليا بخليج تنح

##### على سواحل دولة واحدة

يدل على الخليج من الناحية الجغرافية ، بأنه تلك المندقة من البحر  
التي تتداخل في اليابس نتيجة للتضاريس الطبيعية للساحل (1)  
وعرفت المادة المطبوعة من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخليج من وجهة  
نظر القانون الدولي بأنه " تضويح المرة تتداخل في اليابسة بدرجة تتناسب  
مع عرض فتحة الخليج ، بحيث تشمل مياهها يدورها الساحل ، ولا تكون مجرد انحناء  
في الشاطئ ، ومع ذلك لا تشكل التضوية خليجا الا اذا كان سطحها مساويا أو  
أكثر من مساحة نصف دائرة يمتد قطرها من وسط فتحة التضوية (2)  
لذا لا تعتبر التضويات والانحناءات في الساحل خليجا من الناحية  
القانونية اذا لم يندبق عليها هذا الوصف ، وتخرج الخلجان التاريخية عن هذا  
التحديد .

وقد انظر الفقه في تحديد اتساع فتحة الخليج ، فبينما يحددده البحر  
بسة أميال ، أي نصف البحر الاقليمي التقليدي ، لكي يعد خليجا ودانيا ،  
يحدده البحر الاخر باثنى عشر ميلا ، في الوقت الذي يذهب فريق ثالث بتحديدده

(1) د . أ . بو هيف ( القانون الدولي العام ) ط 10 المرجع السابق من ص 14 .  
(2) ف 7 ، 2 من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الاقليمي والمندقة المجاورة

بحشرة أهبال بحرية كى يحد خليجها واديا .

وقد أقر التصديق الاخير من مبع القانوا لدولى العام ط م 1928 فى اجتماعاته باستوكهولم . وتبنى مشروع تقنين لاهام لعام 1930 هذا لتصديق أيضا (1)

أما اتفاقية جنيف لعام 1958 فقد سميت بأن يكون اتساع فتحة الخليج أربعة وعشرين ميلا ، كما أن الاتفاقية المذكورة لم تسمح بأنمرورا لبروق فى اللذان الا فى حالة واحدة هى أن يكون قد ترتب على رسم خذالا لاساس للخليج أن تدخل فى المياه الوطنية للدولة مياه كانت تعتبر جزءا من المياه الاقليمية أو البحر العام . (2)

فإذا كان المضيق هو الممر الوحيد الذى يدخل المياه الإقليمية بخلج قانوى ، وكان مدخل المضيق المقطع بالبحر لا يتجاوز ضعف اتساع البحر الاقليمى اعتبر المضيق واللذان يقطن بين سواحل دولة واحدة فى حكم المياه الداخلية ، ويغضبان لسيادة وسيادة الدولة الساحلية ، ومثال ذلك مضيق كيرش Kerch الذى يصل البحر الاسود ببحر أزوف الروس (3) Mer-D'Azov

---

(1) دكتور على مادرة أبو هيف . المرجع السابق ، ص 416 .  
(2) ويذكر ان نيمى أن هذه القواعد لم تصبح بحد من قواعد القانوا لدولى العرفية وهو يرجع الدارة التى تتميز الأخذ بمعيار حسابى فى خذالا لاساس الخاص بالخليج حيث أن هذه الدارية التى تقرر على أن فوطة الخليج لا تتجاوز ضعف عرض البحر الاقليمى هى الاكثر اتساعا من الامن القانوى ومسيرة لهدأ حرية البحار ، ثم أن هناك علاقة وثيقة بين الدارية الحسابية وبين البحر الاقليمى .  
د . النيمى (الاحكام العامة فى قانون الامم) المرجع السابق ص 1054 .  
(3) Gidel G. le droit international public de la mer, vol 3 P. 762 .  
والدكتور أبو هيف . المرجع السابق ، ص 416 .

أما إذا كانت سعة مدخل المضيق أكثر من ضعف سعة البحر الاقليمي فيحسب من تلك المياه ما يدخل ضمن حدود البحر الاقليمي . أما الزيادة المتحصلة في تلك المياه ، فان كانت زيادة قليلة ، فهناك اتجاه واضح في النقص يقرر لناها واعتبارها مياه اقليمية للدولة المضائقية .

أما إذا كانت تلك الزيادة كبيرة فحينئذ تبتى مساحة من المياه تصعد من البحر الحالى .

وفي حالة ما إذا كان المضيق والخليج لا يزيدان عن ضعف عرض البحر الاقليمي ، فان ذلك الامر فيها للسفن لا يرقى الى نطاق المرور البحري . لكون مياه المضيق والخليج مياه داخلية تقع ضمن سواحل دولة واحدة ، فلا يسمح بالمرور فيها الا باتفاق مسبقة ، أو في حالة الضرورة . لذلك فانى الخلف ما ذهبوا اليه ا لقيها لتليمى فى الفكرة التى أشار اليها التى تتبنى فكرة المرور الجريح لتدابيرها على مثل هذه الغلجان . (1) ذلك لاعتبار الدولة لها سيادة مبالغة عليها ، ولهذا لا يترتب عليها أو مرور برءى للسفن الأجنبية بل لا يحق لأى سفينة أجنبية أيضا كان نوعها ان تمر داخلها الا باذن خاص من تلك الدول الساحلية أو باتفاق مسبق .

(1) الدكتور الخيمى — المرجع السابق — ص 1053 .



## المبحث الثاني

## المضايق التي تصحل بحمرا عاليا بخليج تقسح

## على سواحلها عدة دول

ان هذا الوضوح لا يوجد الا في حالة الخلقان التي تقع عليها أكثر من دولة واحدة ، لذا نرى أن صغر الأكل الخاصة بهذه الخلقان أولا .  
 فاذا وقع الخليج بين أراضي عدة دول وكان اتساع فتحة مدخله لا تزيد على ضعف اتساع البحر الاقليمي ، امتدت السيادة الاقليمية للدولة الواقعة على جوانبه الى منتصف مخرج التيار الرئيسي للمياه داخل الخليج فاذا زاد اتساع فتحته عن ضعف اتساع البحر الاقليمي ، اعتبر من أعلى البحار فيما عدا المندقات التي تغذي كهر الاقليمي للدول المتجاورة (1)  
 ولكن الحرف الدولي يقرر سيادة الدول على قسم من الخلقان التي يزيد اتساع مداخلها الذر يصل بالبحار المتجاورة عن الحد المعتبر للخلقان القانونية لاعتبارات تتعلق بسلامة الدول ، نارا لتوقف الخليج في أراضيها وخطورة اعتباره جزءا من البحر المتالي ، أو لاعتبارات تاريخية بسبب قربها لدولة لساحلية فترة اوولة من الزمن سيادتها وشارفها على هذه الخلقان دون اعتبارها لدول الاخرى على وضوح الخلقان هذه (2)

(1) د . د . على صادق أبو هيف (القانون الدولي العام) المرجع السابق ص 418 .

(2) د . د . على صادق أبو هيف المرجع السابق ص 416 .

ويرى فريق من القضاة أن الخليج التاريخي قد مر على الخليج الذي  
يقع في نطاق أراضي دولة واحدة فقط . بينما يرى فريق آخر أن الخليجان  
التاريخية في القانون الدولي تتأخر عليهما الامور التالية :

- 1- مما رسة الدولة المعنية لتتوقفها في السيادة مما رسة فعالة .
- 2- عدم اعتراف الدول الاخرى على ادعاء الدول الساحلية لماللة  
على الخليج .
- 3- أن تكون الدول المدعية قد مارست املامة في الخليج منذ التدم (1)

هذا ولم تسفر مقررات مؤتمر لاهاي لعام 1958 عن أي نتيجة عندما  
نوقشت ماللة الخليجان التاريخية (2)

(1) د.و.النجيني (الاحكام العامة في قانون الامم) المرجع السابق ص 1956 .  
(2) وأقرت محكمة التحكيم الدائمة فكرة الخطبان التاريخية في حكمها الصادر عام  
1910 في قضية مهاييد سوال شمال الاالداني . - - - - - وجاللة خليج فونسيكا الذي  
يبلغ سعة مدخله تسعة عشر كيلومترا ونصف ، وتحدد به السلفادور ونيكاراجوا  
وهندوراس ، وكان الموضع القانوني لهذا الخليج محل نزاع بين السلفادور ونيكاراجوا  
وعرض النزاع أمام محكمة عدل وسداد أمريكا فحكمت في عام 1917 أن  
لكل من الدول الشاركة في جزاها البحرية الخاص ، أما باقي المياه فتتضح  
للسيادة المشتركة للدول الساحلية .

وموقف القضاء الاهلي لا يختلف عن رأي الدول والتضاء الدولي ، فحكمت  
الساكن البحرية الانية في قضية Reg. v. Cunnigho بأن لبريدانيا السيادة على بحور  
الساكن ، كما حكمت بتأييد سيادة بريدانيا في خليج conception الواقع  
في نيوفونلند ، وعرضه 15 ميلا وعرض مدخله 20 ميلا .  
=====

أما مؤتمر جنيف لعام 1953 فذكرنا سابقاً أنه تصرف للخليجان التي تقع ضمن إقليم دولة واحدة وقرر أن لا تزيد مساحة فتحاتها المتصلة بالبحر عن 24 ميلاً واعتبر مياهها في حكم المياه الداخلية للدولة الساحلية .

وفشل المؤتمر في إقرار أحكام تتعلق بالخليجان التي تقع على سواحلها أكثر من دولة واحدة ، ويعتبر ذلك نقداً في نتائجه .

وبما أن المادة المطبوعة من المؤتمر المذكور أثرت فكرة الخليجان التاريخية لكنها تجاهلت التصريح بالتصريح التاريخي ، وقد أوصى المؤتمر بأن تقوم الجمعية العامة للأمم المتحدة بدراسة موضوع الخليجان التاريخية ، وتسهيل للأعمال ما تفرغ عنه تلك الدراسة من نتائج (1)

ويتبين من المذكرة التي أعدتها الأمانة العامة للأمم المتحدة في موضوع الخليجان التاريخية والتي تقدمت إلى مؤتمر جنيف لعام 1953 أن هناك اتجاهًا يذهب إلى أن سيادة الدولة على الخليج التاريخي مصدرها الاستعمال الدائم والمستمر لتلك الدولة الشاذية . كما أن هناك اتجاهًا آخر يستند في سيادة الخليج لفكرة المطالب الحيوية vital interests للدول الساحلية على الخليج . وأهمية هذا الاتجاه تبرز بالنسبة للدول الجديدة التي تحاول فرض سيادتها على هذه الخليجان (2)

====  
 واعتبرت محكمة كاليفورنيا العليا أن خليج مونتري بحرين 16 ميل ضمن حدود كاليفورنيا . د . النيمس المرجع السابق ص 1087 . ود . زكي غياش ( خليج الحنية ومضائق تيران ) المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد 13 ص 143 ، 1957 .  
 (1) د . غانم ( اتجاهات جديدة في قانون البحر ) مجلة العلوم القانونية والاقتصاد السنة الأولى ص 195 ص 538 وما بعدها .  
 (2) دكتور محمد حافل غانم المرجع السابق ص 534 .

## والخلاصة :

ان فكرة الخلبان التاريخية فكرة عظيمة تحتاج الى توضيح... الا ان  
المختصر اليهودي، في هذه الفكرة هو السمعة التاريخية التي تعنى أن الدولة  
مارست سلكاتها وسيادتها على تلك الخلبان فترة من الزمن ، ولذلك يعتبر  
حكمها بحكم المياه الداخلية ، ويمنح للمرور الجرم فيها الا اذا نصت تقار  
على خلاف ذلك .

وفي حالة وجود مثير، يدل البحر الى الخليج تقع على سواحل  
عدة دول ، فاذا كانت فتحة المثير التي تصل الخليج بالبحر الى لا تزيد  
على نصف البحر الاقليمي ، امتدت سيادة كل دولة تقع على المثير الى الخلد  
المار من منتصف المياه ، أو الى منتصف ممر التيار وفي عين الوقت تمتد سيادات  
الدول المالة على الخليج الى الخلد المار من منتصف المياه داخل الخليج  
أو الى منتصف تيار الماء الا اذا اتفق على غير ذلك .

وإذا كان المثير الذي يدل البحر الى الخليج الواقع في إقليم أكثر  
من دولة واحدة تزيد مساحة مدخله على نصف عرض البحر الاقليمي تعتبر مياه  
المثير والخليج من أطلى البحار فيما عدا المنداق التي تخضع كبحر إقليم لسيادة  
كل من الدول الساحلية المبراة بالمثير والخليج .

غير أنه اذا كانت تلك الزيادة قليلة نسبيا فهناك اتجاه في القته يدعو  
الى تجاهل تلك الزيادة واعتبارها ضمن المياه الاقليمية للدولة الساحلية .  
وفي جميع الأحوال يجب مراعاة حق المرور الجرم لكافة السفن عبر المثير  
والخليج . (1)

وا فضل نموذج تدابيري لهذه المثير في الوقت الراهن مثير تيران وصنافير .

(1) Gidel G. op cit, vol 3, P.P. 762-763.

## الفصل الثالث

### الدائم القبول

#### لمضايق

#### تيران ومطافير

#### 1- بحرف المديات الجغرافية :

يشكل خليج العقبة ذراعاً متفرعاً من شمال شرق البحر الأحمر، متاخراً في الأرض العربية إلى مسافة 50 ميلاً (1) يحده من الغرب ساحل سيناء المصري، ويبلغ أوله حوالي 125 ميلاً، ومن الشرق الساحل السعودي، ويبلغ طوله 55 ميلاً، ومن الشمال ساحل فلسطين المحتلة بطول 6 أميال، وساحل الأردن بطول 14 ميلاً - وبموجب اتفاقية الحدود بين السعودية والأردن لعام 1965 أصبح الساحل الأردني 16 ميلاً. وأكبر عرض للخليج يتراوح بين 16 - 13 ميلاً بين بلدة منته شرقاً وجنوب ميناء ذهب غرباً، وعرضه في أغلب أجزائه 12 ميلاً بحرياً، وسعة مدخله لا

(1) ATLAS de poche- op cit - P. 27.



تتجاوز عن 3 أميال (1)

ويشكل مدخل الخليج أرخبيل يتكون من عدة جزر صغيرة تبلغ حوالي 35 جزيرة صغيرة كانت تابعة الى السعودية وأكبر هذه الجزر تيران وبنافير (2) ويشكلان في مدخل المضيق ثلاثة ممرات بديلة الأولى بين الساحل المصري وتيران والثاني بين تيران وبنافير والثالث بين الساحل المصري وجزيرة بنافير . وتنتشر الشعاب المرجانية بين جزيرة بنافير والساحل المصري وبين جزيرة تيران وبنافير ، ولحمالة الماء ووجود المد والجزر تجعل الملاحة صعبة ، إلا في ممرين هما الانترا بربز الذي يقع بين جزيرة تيران وساحل سيناء بحوزة ثلاثة أميال ، ولا يتجاوز سعة مجرى المياه الذي تسلكه البواخر عن 1200 يارد بالقرب من ساحل سيناء ، وتمرا لسفن نهارة من داريق خاص قريب من دائرة رأس نصراتي ورسم الشيخ (3)

أما الممر الثاني فهو الممراتون يقع بين جزيرة تيران وبنافير وهو فتحة صغيرة بحوزة 500 يارد ينتشر فيه بعض الشعاب المرجانية ويلحبا المد والجزر في مياهه تجعل الملاحة صعبة فيه .

- (1) د . حامد سلطان (المشكلات القانونية المتفرقة على قضية فلسطين) مطبعة النهضة العربية القاهرة - 1966 ، ص 25-26 . و دكتور عزا لدين فودة (خليج العقبة ومضيق تيران) المطبعة المصرية للقانون الدولي مبد 23 - 1967 من 3-4 . و دكتور ع مرزكى عباس (الفرع القانوني لخليج العقبة ومضيق تيران) المطبعة المصرية للقانون الدولي مبد 13 - 1957 ، ص 133 .
- (2) د . ملاح مصطفى الديان (السيادة العربية على خليج العقبة ومضيق تيران سلسلة دراسات فلسفية) منشورات مؤسسة الدراسات الفلسطينية بيروت 67 من 12-14 . (3) د . حامد سلطان (أمرجنا السابق ص 25-26 . == ==

لذا يجرى المصراع لواقع بين تيران وساحل سناء - الانتريز - هو المصراع  
 للملاح لمرور السفن بين البحر الأحمر وخليج العقبة ، ولهذا اعطاه الكثير من  
 الكتاب والامم على تسميته بمضيق تيران كذلك سمته بعض الخرائط الامريكينة  
 والانكليزية بهذا الاسم . (1)

ولكن قبل أن نخوض في بحث الوضوح القانوني لمضيق تيران الذي يدخل  
 البحر الاحمر بخليج العقبة ، لا بد لي من التوضيح أن مشكلة الملاحية الاسرائيلية  
 في مضيق تيران وخليج العقبة هي أكثر من أقرا لحدوان الاسرائيلي ، وليست  
 هي القضية الرئيسية في النزاع القائم بين العرب والحكومة الاغتيا ب الاسرائيلي .  
 ان المشكلة الاساسية لا تتعلق في الاصل بمضيق تيران وخليج العقبة  
 وانما في حقيقة الامر هي مسألة فرعية تحل اذا ما حلت القضية الرئيسية وتنتهي  
 بالما بقى الرأس بخير حيسل ، تلك هي قضية فلسطين ، قضية العرب الكبرى والتي  
 تهدد دائما بانديلاج حرب شاملة في المداقة .

وعلى أية حال فان حديثنا عن موضوع مضيق تيران وسنافير وخليج العقبة  
 يقضى أن نركز في البداية الموضوع القانوني لخليج العقبة من خلال مبادئه  
 التاريخية ، ثم ندرج بعد ذلك الوضوح القانوني لمضيق تيران .

==== وا الدكتور عمر زكي غياش (الوضوح القانوني لخليج العقبة ومصايق

تيران) للمرجع السابق ص 133 .

(1) الدكتور حمدي - افان - ومحمد عبد الرزاق (خليج العقبة) دار الكتاب العربي -

القاهرة - 1967 ص 13 .



## 2- لمحات من تاريخ خليج الحقة :-

أجمع علماء التاريخ على أن موجات هامة هاجرت من الجزيرة العربية  
وخطفت الخليج العربي قبل سنة 2500 ق.م. متجهة الى العراق ومصر  
وفلسطين بالكتبانين .

وفي عام 100 ق.م. استألف اليهود بقيادة داود اخذوا القدس  
وأقاموا في جدد من فلسطين وارتقى الاردن لمدة 70 سنة تقريبا ، وتعلم  
اليهود من السكان الاصليين الزراعة ، وتبنت الاغذية الاخرى خاصة الفلسطينيين .

وفي عام 630 ق.م. انقسم اليهود الى قسمين وقضى البابليون عليهم  
الاجنابات من جزيرة كالت تنحوى تحت حكم الدول التي حكمت البلاد بعد ذلك .  
وبعد الفتح الاسلامي أصبح كل من خليج الحقة والبحر الاحمر وبحيرة  
اسلامية تستخدم كارتق طافي ذي أهمية كبيرة لحجاج بيت الله الحرام والمسجد  
الاقصى المقدس اريق البحرى حيث يدل داوله 450 ميلا بين المدينة المنورة  
وشمال خليج الحقة ، وظل على ذلك الوضع فى العصور الاموية والعباسية (1)  
وبرزت أهمية خليج الحقة عندما احتلت الجيوش الدليبية مدن

فلسطين عام 1116 . واستداع القائد صلاح الدين الايوبي من توحيد كلمة  
العرب والتقدم الى منداقة فلسطين ونزلت قواته فى جزيرة فرعون الواقعة على  
مسافة ثمانية أميال من ميناء الحقة وورد الدليبين من معظم البلاد التي احتلوا  
وطدت فلسطين الى حيازة الدولة الاسلامية (2)

(1) د . حمدى حافى وسعد عبد الرزاق خليل - المرجع السابق ص 11 ويدها .

(2) د . عز الدين فودة ( خليج الحقة ومضيق تيران ) المرجع السابق ص 35 .

وفي عام 1517 خضعت فلسطين مع البلاد العربية لحكم الاتراك ،  
حيث كانت مندقة الخليج العربية اسلامية ذات أهمية كبيرة جدا لقرنها من الاراضى  
المتدسة بين الميزان والمسجد الاتى لهذا جاء فى المادة الماشرة من اتفاقية  
القسطنطينية التى وقعت عام 1830 ، بشأن منح مرور السفن الاجنبية فى شرق  
البحر الاحمر والخليج العربى ، بينما التقت تجربة الملاحة فى غرب البحر الاحمر ،  
وبرغم فتح قناة السويس فان تركيا رفضت اباحة المرور شرق البحر الاحمر ،  
واستمر حكم الاتراك مدة اربعة قرون حتى نهاية الحرب العالمية الاولى  
كان الاتراك فيها حريصين على الاراضى العربية والممتلكات القسطنطينية .  
وعبر العرب المندقة الساحلية الواقعة شمال خليج العقبة بثورة ضد  
الاتراك بمساعدة اللقاء ، وكان اعتقادهم من هذا التعاون هو الحصول على  
الاستقلال بواسطة اللقاء ، ولكن بعد نهاية الحرب العالمية الاولى عام 1914  
قسمت تركيا الدولة العثمانية بين اللقاء المستعمرين ، فكان لديمقراطيين  
وشرقى الاردن لبريد انيا ولم تكن فى تركة العثمانيين بين البلاد دولة تسمى  
اسرائيل .  
وباشرت بريد انيا استخدام خليج العقبة لامداد التمدات العسكرية  
المرابدة فى شرق الاردن وفلسطين باعتبار الدولة المنتدبة عليهم واستخدمت  
الخليج كداريق للمواصلات رغم ارادة الدول العربية المهيمنة به ، الا أن هذا  
الوضع لا يغير من حقيقته شيئا .  
يتبين لنا من هذا الصرح أن خليج العقبة خليج تاريخى خضع لسيادة  
الدول العربية الاسلامية ثم خضع لسيادة الدولة العثمانية وهى دولة اسلامية  
أيضا . لهذا يعتبر الخليج حتى تقسيم الدول العربية بعد الحرب العالمية

الأولى خليجاً تاريخياً شبه منلق ومياهه مياهاً داخلية لا يرد على حقوق الدول،  
البحرية العالمية المأهولة عليه قيد المرور البرئ . ثم أصبح بعد التقسيم خارج  
لسيادة البحرية المشتركة لكل من جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية  
والاردن وما يندرج على الخليج يندرج على مضيق تيران بين الوقت .

وإذا كان هذا واقع الحال في خليج القبة ومضيق تيران ، فهذا الوضوح  
لم يكن مطابقاً في تاريخ الخليج ، فقد ادعت الكثير من الدول السيادة الكاملة  
على مثل هذه الخلجان ومضلت على المواثيق الضمنية من الدول البحرية الأخرى،  
وأشهر الأمثلة المعروفة في هذا الباب ، هي الادعاءات التي أيدتها أمريكا بخوض  
خليج ديلاويرا الذي يبلغ عرضه مدخله تسعة أميال ونصف الميل ، والادعاءات  
التي دأبت بها كندا بحقوقها في خليج كونستيتشين في نيوفانديلاند (1)

والمثل الفريد من هذا النوع هو وضوح خليج فونسيكا في الشاطئ الغربي  
لأمريكا الوسطى الذي يتق بين ثلاث دول هي النلفا دور والهورورا من ونيكارا غوا  
وكان الوضوح القانوني لهذا الخليج محل نزاع ثار في عام 1914 بين الدول  
الساحلية وعرضاً للنزاع أمام محكمة العدل العليا لوسا أمريكا ، التي حكمت  
في 1917/3/6 أنه خليج تاريخي وخليج منلق وينزء من أراضي الدول الثلاث  
الساحلية المتاخمة ولا يعتبر من أعلى البحار ، حيث أن هذا الخليج تحت  
سيادة الدول المذكورة قبل هذا الحكم أكثر من أربع مائة عام (2)

- 
- (1) جيرهارد فان غلان (مدخل الى القانون العام) قانون بين الامم - تمريب رفيق  
زهدي - دار الاوقاف الجديدة - بيروت ص 3 - 54 .
  - (2) أحمد صفوت (مجلس النياثم) المجلة المصرية للقانون الدولي ( مبلد 6 -  
1950 ص 305 . - وجيرهارد فان غلان - المرجع السابق ص 3 - 54 .  
ودكتور أبو حيف ( القانون الدولي العام ) المرجع السابق ص 19 - 20 .

## 3 - اللذالم القا لولى لمضيق تيران بعد حرب 1948 :-

عندما أعلنت بريطانيا انيا عن عزمها على انهاء ا لتدابرها على فلسطين  
 فى 15 مايو م 1948 ، أعلنت الجماعة اليهودية بنفس الوقت وجودها كدولة  
 مستقلة ، ووافق ترومان رئيس الولايات المتحدة الأمريكية على الاعتراف بما أعلنته  
 الجماعة اليهودية . (1)

وفى اليوم الثانى بدأت الاعلان العربية بين الجماعة اليهودية واليهود  
 العربية التى تواجدت على فلسطين حتى ، أعلنت اتفاقية الهدنة (2)

وبعده البسادة تمت المأساة الفلسطينية التى لم يشهد التاريخ أفجع

من تلك المأساة الفريدة والتى ما يزال عرفها بين يكتوبون بنيرانها .

وبعد توقيع اتفاقية الهدنة المصرية الاسرائيلية فى 24/2/1949 فى

ردوس - والتى جاء فى الفترة 2 والفترة 3 من المادة 5 منها ما يلى :

1 - ان خط الحدود الهدنة لا يفسر بأى حال أنه حدود سياسية وتعليمية

وتد وضح دون ا خلال بمقتوى أو ما العب أو موقف أى من الدارين فى الهدنة وذلك  
 فيما يتعلق با التسوية النهائية للمسألة الفلسطينية .

2 - ان النزع الاساسى من خدات الحدود الهدنة هو تعيين الخطوط

التى لا يحق أن تتجاوزها القوات التابعة لكل من الدارين لا فيما نحن عليه فى

المادة الثالثة فى هذه الاتفاقية .

(1) فرانك ا . مانويل - بين أمريكا وفلسطين - ترجمة يوسف - نا - منشورات دائرة

الثقافة والفنون - عمان - 1967 من 1966-1963 .

(2) كريستوف فرسايكس - مفارق الارض الى اسرائيل - تصريب وتعليق خيرى حماد -

دار غندور للاباء والنشر والتوزيع - بيروت 1967 من 55 - 560 .

قامت حكومة الاغتصاب الصهيوني باقتلاع قرية أم رشرش وحولتها الى ميناء سمته ميناء ايلات منلفة بذلك احكام اتفاقية الهدنة ، واعلنت حكومة الاغتصاب في 1952/6/25 رسماً أن ايلات أصبح ميناء اسرائيليا .  
ويذكر أن اتفاقية الهدنة التي عقدت بين الاردن واسرائيل في 3 أبريل والخريفة الملحقة بها لا تشمل على ما يؤيد أن ايلات كانت واقعة داخل حدود الهدنة الاسرائيلية (1)

خلافا لما جاء باتفاقية الهدنة التي كانت تقر المرافعة على اوضح القائم وقت وقف أعمال العدوان ، ما لم ينص على خلاف ذلك في الاتفاقية . وقد كان اوضح الراعي عند ابرام الاتفاقية لا يسمح لاسرائيل بالمرور من مضيق تيران لأن مصر كانت قد أغلقت هذا المضيق ، كما أنه لا يحق لحكومة الاغتصاب الاسرائيلية ادعاء باى مذهب رى لأنها لم تكن عند ابرام الهدنة تمارس أى وضع واقعى فى مياه الخليج ومضيق تيران .  
ولذلك فان ادعاء حكومة الاغتصاب الاسرائيلى على الخليج ليس الا ادعاء عسكرية تمت بصورة غير مشروعة ، خلافا لاتفاقية الهدنة ولهذا لا يجوز لاي من الدول المعترفة باسرائيل ان تزعم أن هناك امتدادا بحريا لاسرائيل فى خليج العربيه ، واستنادا لذلك تناول المرور من مضيق تيران للوصول لذلك الامتداد (2)  
ان القانون الدولى المطبق يقتضى بعدم الاعتراف بالتغيرات الانظيمية

(1) د . عمر زكى غباش - خليج العربيه ومضيق تيران - المرجع السابق ص 140 وكريستوف فرسايكس - المرجع السابق ص 550 . ودكتورا لنينيم - الوجيز فى

قانون السلام المرجع السابق ص 585 وما بعدها .

(2) د . لنينيم (الكلام العامة فى قانون الامم) المرجع السابق ص 1063 .

التي تجرى عن طريق القوة ويتطور هذا المبدأ بما يلي :-

1 - مذكرة الوزير الأمريكي ستيمون في 11/7/1932 الذي يعرف بمبدأ

ستيمون .

2 - تصريح شاكو في الثالث من أغسطس عام 1932 .

3 - معاهدة سانفورا لأمم الحرب الموقعة في 10/10/1973 .

4 - اتفاقية مونتيفيديو في 21/12/1933 بشأن حقوق وواجبات الدول (1)

ويقتضى مبدأ ستيمون على الدول بأن تفرز الاعتراف بأن السيادة المسلوطة

قد زالت عن الدولة كما يتمها لمصلحة الدول الناضجة . ويستند مبدأ ستيمون في

تبريره القانوني على أن المل غير المبرور لا يجوز أن يكون مدعرا للمحق يدعيه

المخسدين .

ويخص مشروعها رفاً بشأن حقوق وواجبات الدول في حالة العدوان ،

في فقرة 2 من المادة 4 على أن "المراكز التي يخلتها استخدام محدد للقوة

المسلحة لا ترتب تغييراً في السيادة أو غيرها من الحقوق القانونية على الاقليم (2)

وعلى هذا الأساس يحق للدول العربية انكار أي حق لإسرائيل استناداً

إلى وجود ميناء إيلات على خليج العقبة ، كما أن واجب الدول هو الاعتراف

بسلامة الموتى الحربى فى هذا المنع ومن بعد الاعتراف بتصرف حكومة الاعتداء ب

الذى جاء مخالفاً للحكام الهدنة ومستنداً إلى القوة وأن المنطق نفسه والاساس

القانونى الذى يدعو الامم المتحدة لان تنكروا على حكومة الاعتداء ب أى تصرف تبرره

فى القدس هو الذى يدعو لان تعتبر كل ما أتته إسرائيل بشأن ميناء إيلات

(1) المرجع السابق ص 1064 .

(2) د . محمد الصمت المنيسى (الاحكام الحامة فى قانون الامم) ص 1065 .

باطلا ولا يعتمد به (1)

كما أن الوضع القائم في ايلات - أم رشش - واستمراره فترة من الزمن لا يترتب عليه تغيير الأحكام السابقة . ذلك لأن الدول العربية طرقت هذا الوضع وتاومته منذ البداية .

وقد اتفقت الحكومة المصرية والسعودية - اثر احتلال اسرائيل قرية ام رشش على أن تتولى مصر السلطان الفعلى وإدارة جزيرتي تيران وصنافير دون الاعتلال بأى مدالب من الجانب السعودى لحماية تلك الجزر والمضيق الذى بات مهددا من جراء أعمال الحكومة الاغتصاب الاسرائيلى الحدودية (2)

لكى يرد على اسرائيل كيدها بمنحها من الاستفادة من الميناء وعدم تمككها من بحرى ثمرات اغتصابها

وأرسلت الحكومة المصرية مذكرة الى السفارة الأمريكية فى القاهرة فى 1950/1/23 تلتمها بالاتفاق الذى يجرى بين الجزيرتين (3)

(1) المرجع السابق ص 1066 .

(2) دكتور زكى هاشم - قضية خليج العقبة ومضيق تيران - منشور اجتماع الجمعية المصرية للقانون الدولى الصادر بمناقشة أهم القوانين القانونية لقضية الخليج العقبة ومضيق تيران - المجلة المصرية للقانون الدولى - مجلد 23 - 1967 ص 39 .

(3) وقد جاء فى مضمون المذكرة ما يلى : - إن إدارة للاثباتات الاخيرة من جانب اسرائيل التى تدل على تهديد هائل لجزيرتي تيران وصنافير فى البحر الأحمر عند مدخل خليج العقبة ، فان الحكومة المصرية بالاتفاق القائم مع حكومة السعودية قد أمرت باحتلال هاتين الجزيرتين ، وقد تم ذلك فعلا .

====

وقد استندت إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية وحكومات أخرى على تلك المذكرة لتأييد ادعاءاتهم بأن خليج العقبة مياه دولية .

وإذا كانت مصر قد وعدت في الفترة الثالثة من المذكرة بخضاع جزيرة الملاحة في مضيق تيران ، كما كانت عليه في الماضي ، فإنها كانت بحاجة لتقليل الحاجج إلى الجزيرة العربية أو إلى ميناء العقبة في الأردن ، أما عدم عزلة الملاحة البريئة ، إنما كان التصدي منها الملاحة البريئة في وقت السلم ، وليس وقت الحرب أو حالة الخطر الوشيك الذي يهدد السلام .

وأما كانت مصر في حالة حرب مع حكومة الاغتصاب الإسرائيلي إذا تتمكن من انكار حق المرور البريء للسفن التجارية والبحرية وفقاً لاتفاقية الهدنة المصرية اليهودية وادعاءها لما جاء في اتفاقية مونترو للمضايق التركية في المادتين

====

بب- وقد اتخذت مصر هذا الاجراء لمجرد تمييز حقها ، وكذلك أي حق محتمل للمملكة السعودية فيما يتعلق بالجزيرتين الاتيين يتحدد مركزهما الجغرافي على بعد 8 أميال بحرية على الأقل من الدائم المصري في سيناء و 4 أميال تقريبا من انبعاث مواجعه للسعودية ، وقد تم ذلك لخلق خدش الرجحة على محاولة الاعتداء على حقوق مصر . ان هذا ليس بمنزلة الرغبة في عزلة مرور السفن البريء في الممر البحري الذي يفصل هاتين الجزيرتين عن الساحل المصري لسيناء وأنه لمن البديهي أن الملاحة في هذا الممر امانى وهو الوحيد المالح للملاحة القتال . كما كانت عليه الحال في الماضي نظرا لان ذلك يتفق مع مبادئ القانون الدولي المعترف بها والقتاليد الدولية .

د . عمر زكي غباش - المراجعة الثانية - ص 140 .



الغامضة والحادية منها اللتين تقرران إيقافا لمرور البرق ، اذا ما كان ذلك  
المرور يهدد السلام في المداقة . (1)

وتد أوتفت تركيا مرور السفن في مضايقها عام 1912 أثناء الحرب العالمية  
بين ايطاليا وتركيا وزعت تركيا مداخل الدردنيل باللائم ولم تفتح الا بعد  
فترة من الزمن .

وفي الحرب العالمية الاولى أوجدت تركيا مضايقها بوجه سفن الحلفاء .

بعد دخولها الحرب التي بجانب دول الحور .

وأثقلت الدنمارك مضايقها في الحرب العالمية الاولى بوجه السفن التجارية  
والحربية وزعت مداخل المضايق باللائم ، وأخضرت بذلك الحكومة الدنماركية  
السفير الالماني والوزير البريدي الى المشور لدى الدنمارك ولم يصدر أى احتجاج  
من برينانيا على ذلك (2)

كل ذلك يجعل مذكر في موقف شرعي في اغلثها مضيق تيران ومنحها مرور

السفن التجارية والربية أو أى سفينة اخرى تأدية ميناء يلات لتأكيد حقها  
في السيادة على مضايقها الإقليمية .

وبالفعل فتد أصدرت مذكر قرارا في 1950/2/6 يتنص بتفتيش السفن

وضهدا لمهربات الحربية المرسلت الى اسرائيل واستعمال القوة تجاه كل سفينة

تحاول التهرب من وراء التفتيش واعتبار السفينة غير محايدة اذا أتت بحمل عدائي (3)

(1) دكتور عمر زكى غباش - المرجع السابق - من 141 - 142 .

(2) Bruel. E. international straits, vol 2, P.P. 60-70.

(3) د . محمد حافظانم ( خليج العقبة ومضيق تيران ) المجلة المصرية للتانون

الدولى مجلد 23 - 1967 من 44 .

وأرسلت السفن المصرية منشورا الى شركات الملاحة الأجنبية في

1550/12/21 تبين الاجراءات المتبعة للملاحة في مضيق تيران (1)

ما تقدم يتبين أن وجود اسرائيل العسكري على خليج العقبة الهربعد

وقد فالقتال واطلاق المهدنة ، وهو أمر لا تتره الدول العربية المشاهدة للخليج

لكونه وجود غير شرعي ومخالفا لكلام المهدنة التي أقرتها الامم المتحدة ،

ولان المهدنة بدائية تمها لا تسمح بانشاء . وضخ قانوني جديد لصالح اسرائيل .

وقد مارست مصر حقها الطبيعي في مضيق تيران وخليج العقبة بتفتيش

البواخر المتجهمة الى ايلات وقد نصحت وصادرت البواخر والاسلحة الاستراتيجية

التي تحملها البواخر اذ بحجة الحكومة الاشتراكية الاسرائيلية وبواخرا الدول

بسبب ذلك الوجود غير الشرعي لاسرائيل على خليج العقبة ، ولكون مصر في حالة

حرب مع اسرائيل ، وبالتالي عدم توفر عنصر الجلاء في مورا لبواخر هذه .

(1) وتدابيرنا لذلك قامت مصر بمنح مرور البواخر التي لم تأتم بتعليمات المرور التي

فرضتها في مضيق تيران ومن تلك البواخر التي ذكرنا في 1550/12/21 منحت

سجلات المضيق الباخرة لبري انية أمها يروش Empire Pooch من المرور في مضيق

تيران واجتازتها لمدة 24 ساعة ، فتقدمت الحكومة البري انية مذكرة احتجاج

وبينت بأن السفينة قد تجاوزت بمساحة اشارات التي صدرت لها نظافة وأنها كانت

في مندانة مصرية ، وانتمت قائد السفينة من ابراز مستنداتها فانذرت بشرف الشيخ

لتفتيشها . ب . وفي 1550/1/10 اولت الباخرة الايدالية ما ربا أنتونيا

التي كانت مملئة بشحنة من المواد الى اسرائيل فانذرت السفنات المصرية

بعدم السماح لها بالمرور عبر المضيق . وفي 1550/8/13 أنذرت السفينة

الدنماركية أندريا يوس وتم تفتيشها . وهو اوانت الباخرة أرجوبيك Argobeck لمرور

=====

في الدلائل، ثم القانوني لمضية، تيران بعد الحدودان الثلاثى على مصر :-

بعد صدور قرار تأميم الشركة العالمية لتقانة السويش البحرية في 26 يوليو (تموز) 1956 حدث رد فعل بالغ الأثر من جانب الدول وخاصة فرنسا والمملكة المتحدة ، وقامت تواتهما اغتابة لاسرائيل في 26/10/1956 بمسحوم على مصر .

وافتتح مجلس الامن بناء على طلب الولايات المتحدة لبحث مشكلة الحدودان الثلاثى على مصر ، وأثناء المناقشات ادعت أمريكا أمام مجلس الامن بأن المياه محل النزاع - لمضيق تيران وخليج العقبة - تعتبر مياها دولية وانضمت اليها بحسب الدول (1).

والتت يوفسلافيا ا بتماع ال ليمسية الحامة للحم المتعددة فاصدرت عدة قرارا (2) لانسحاب اسرائيل من الاراضى المصرية ، الا ان حكومة الاغتصاب ال ليهيوني حاولت تأجيل تنفيذ قرارات الامم المتحدة بالانسحاب محاولة الحصول

دون الامتثال لتعليمات المضيق وذلك في 10/4/1958 مما اثارا لسدادات البحرية لفتح النيران عليها وأثبتت مقدمتها بأقرار مجلس الامن لفتح قائمة ال لميلة المصرية للقانون الدولي - المرجع السابق من 1956 . دكتور محمد سعيد الخرايبي . ا لوضوح انقانونى للبحر الاقليمي مع دراسة للبحار الاقليمية العربية والاجنبية فى القانون الدولى - المرجع السابق من 352 وما بعدها . (1) دول لليمسى (الاحكام الحامة فى قانون الامم - المرجع السابق ) من 1061 . (2) القرار رقم 1957 لنادر فى 2/11/1956 واذى يقررا يتا ف القتل وعودة القلاط الى عضوا للهدنة . 2 - القرار رقم 352 فى 4/11/1956 ونهى

على بعض الضمانات بخصه، ومن مبادئ قوات الأوروم الدولية في شرم الشيخ بعد  
انسحاب إسرائيل لتقوم بزمان حرية الملاحة لاسرائيل في مضيق تيران وخليج  
البحرية .

وبناءً على ذلك المطلب في المفاوضات التي أرسلها مندوب إسرائيل إلى  
الأمين العام للأمم المتحدة إلا أن الأمين العام رفض مطالب حكومة لاغتصاب  
إسرائيل .

وفي المفاوضات التي دارت في الجمعية العامة للأمم المتحدة في 1 مارس  
1957 قالت وزيرة حكومة الاغتصاب لها تطلعت مندوبا عن وزير خارجية أمريكا أرسله  
في 11/2/1957 يوم كد على أن مضيق تيران وخليج العقبة هما من وجهة الدائر  
الأمريكية من المياه الدولية إلى أن تقرر هيئة قضائية دولية العكس في ذلك ،  
وطالبت بتأييد الدول الأخرى لها ، وأيدها المندوب الفرنسي ، قائلاً إن الخليج  
ومضيق تيران بحدان مياه دولية (1)

=== انشاء قوة اوراق دولية للاشراف على وقف إطلاق النار في التراب رقم

1032 في 7/11/1956 اذى أكد على تكوين قوة اوراق دولية وانسحاب

إسرائيل إلى اوراق الهدنة وكذلك القوات الفرنسية والبريطانية .

رقم 7 كفى 2 شباط 1957 اذى أكد على انسحاب إسرائيل فوراً من الأراضي المصرية .

د . حامد سالدان (القانون الدولي العام في وقت السلم ط 5 دار النهضة العربية

1972 من 36 ط 4 .

(1) د . محمد حافظ الغانم . التكييف القانوني للموقف في علاقات مصر بإسرائيل .

المجلة المصرية للقانون الدولي . مجلد 18 . 1957 من 5 ط 4 . ودكتور

حامد سالدان . القانون الدولي العام وقت السلم . المرجع السابق من 607-608

ورد وزير خارجية مصر أمام الجمعية العامة على تدريبات مدونة إسرائيل ومدونى الدول الأخرى بأن الحساب للقوات الإسرائيلية لا يمكن أن يرتب أي أثر وأن هذا الحساب يجب أن يتخذ من غير قيد أو رهان ، لذلك تراجمت إسرائيل وانسحبت من شرم الشيخ ومن مدانة غزة ، وانسحبت قوات الداوروخ تلك الأماكن وأثناء وجود قوات الداوروخ الدولية استلذت حكومة الاعتداب الإسرائيلي أن تمر سفنها فى مضيق تيران ، ولم يكن فى وسع مصر أن تمنعها بسبب وجود تلك القوات .

لذلك فإن المرور لا يمكن الاحتجاج به أمام الدول العربية لأنه تم بوضع غير النهي أثناء ممارسة قوات الامم المتحدة ادايتها واشرفها على المضيق والخليج وام يبلغ من الوقت بحيث ينشأ عرفا دوليا ، بسبب قدر تلك المدة التى لم تتجاوز العشرة سنوات وهى مدة غير كافية لانشاء حقوق ملكية فى ميدان القانون الدولى (1)

##### 5- الدلائل القانونية لمضيق تيران عقب حرب عام 1967 وحرب 1973: —

يعد التدريبات التى ادايتها حكومة الاعتداب الإسرائيلي وكان أخرها فى 12/5/1967 ، وهددت فيه بالقيام بعمليات حربية ضد سوريا لاجتلال دمشق ، البعثات المصيرية فى 21/5/1967 انسحاب قوات الداوروخ الدولية وأغلقت مضيق تيران ، ومنعت مرور السفن الإسرائيلية والمواد الاستراتيجية التى تحملها سفن الدول الأجنبية للميناء ايلات ، وقامت زوارق الداوريد المصرية بتخليخ السفن الإسرائيلية عن طريق الاشارات بهذا المنظر ، وتفتيش وفحص

(1) دكتور محمد حافظانم (التكبير) القانونى للموقف فى العلاقات مصر باسرائيل —

هوية أي سفينة تمر في المضيق (1)

وأثارت هذه الإجراءات حفيظة الدول الاستعمارية التي كانت وما زالت تدلل على بفتح الملاحة في مضيق تيران للسفن الاسرائيلية ، وقد حدد بعضهم بالاستعمال التوتة لتنفيذ ذلك (2)

وشجرت حكومة الاقتداب في أعقاب توتيج اتفاقية الدفاع المشترك بين سوريا ومصر في 1966/11/4 بنسأورة التعاون العسكري العربي وما قد يتبعه من آثار اقتصادية وسياسية واجتماعية في الوردان العربي يكون حافزا لاسترداد أجزاء من الوردان العربي المنتهبة .

فقامت القوات الصهيونية في 1967/6/5 بشن عدوان مسلح على مصر

وسوريا و الأردن ، واحتلت صحراء سيناء في مصر وهضبة الجولان في سوريا والخفة العربية من نهر الاردن .

(1) د . ط شمة راتب (عنايج الحقة ومضيق تيران ) مسأورا بتماطات الجمعية المصرية للتانون الدولي لمدقشة أهم الوردان القانوية للقضية خليج الحقة ومضيق تيران - المجلة المصرية للتانون الدولي - المجلد 3 - 1967 ص 46 .

(2) فأعلن الرئيس الأمريكي بوندسون بعد اغلاق خليج الحقة " ان السيار الذي فرخته الجمهورية العربية المتحدة على الملاحة الاسرائيلية عند غير مشروع وتهديد خرابر للسلام وأن الولايات المتحدة ترى أن خليج الحقة ممر مائي دولي وقد أيد ذلك وزير خارجية المصلحة المتحدة . - إلا أن حكومة الاتحاد السوفيتي أعلنت تأييدها المدول العربية وقالت في بيان أسدرته جاء فيه ( ان كل من يقامر بشن عدوان في الشرق الاوسالين يواجبه قبال القوة المتحدة للدول العربية بل سيواجه كذلك بمقاومة حلبة من جانب الاتحاد السوفيتي والدول المبهة للسلام ) د . حامد سلطان (التانون الدولي الصاط في وقت السلم ) المربح السابق ص 612 .

والدبالاتحاد السوفيتي من مجلس الامن الاجتماع في اليوم ذاته ،  
وقد مشروع قرار يدالب وقف القتال قبل الساعة الحادية عشر من مساء

السابع من يونيو 1967 . وفي مساء اليوم التالي وافقت مصر وسوريا مع حكومة  
الاغتصاب الصهيوني على وقف إطلاق النار ، وكادت قد وافقت الاردن على  
على ذلك في اليوم التالي (1)

وعقد مجلس الامن عدة اجتماعات وعرضت عليه مشروعات متعددة كان منها  
مشروع الاتحاد السوفيتي الذي يندد بالعدوان ويدالب اسرائيل بالانسحاب  
من الاراضي العربية ، ولما لم يوافق المجلس على المشروع بسبب لولايات المتحدة  
والدبالاتحاد السوفيتي عند دورة خاصة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، وعقدت  
في 17 / 6 / 1967 ، الا انها لم تتوصل الى قرار لادانة اسرائيل والتي الجبهية  
الجمعية المونون في قرارها الصادر في 18 / 6 / 1967 الى مجلس الامن ، وعرض  
مشروع القرار الأمريكي في 20 / 6 / 1967 الذي كان يدالب بالحدود الجري في  
مضيق تيران وقناة السويس (2)

ثم عرض المشروع الباني في 26 / 6 / 1967 ، وأكد أن الامر بالنسبة للملاحقة  
سوف يؤول الى مدير لتقرر ما اذا كانت تستطيع المسموح بمرور السفن المتحدين  
الاسرائيليين في قناة السويس ومضيق تيران أم لا .

(1) د . حامد سلطان - المربح السابق - ص 612 وما بعدها .  
(2) وثائق الجمعية العامة للأمم المتحدة في الدورة الثالثة الخاصة بالعدوان  
الاسرائيلي على البلاد العربية 1967/6/8 (المجلة المصرية للقانون الدولي  
المجلد 24 - 1963 ص 297-300) . ود . عبد العزيز سران - الولايات  
المتحدة الأمريكية ومشكلة الشرق الاوسط في ضوء ميثاق وقرارات الامم المتحدة  
===

أما ما روع أمريكا اللاتينية الذي عرّف في 1967/6/30 فلا لبس ضامن  
حرية المرور في الممرات الدولية في المداق ، وبعد مناقشات طويلة ومقدمة قرر  
مجلس الأمن في 1967/11/28 أن يدر التمرار 242 ويتكون من مقدمة وأربعة  
بنود (1)

====  
ومشكلة الشرق الأوسط في ضوء ميثاق وتقرارات الأمم المتحدة والتانون  
الدولى - صحيفة الامم المتحدة والاقتنادية - العدد 1 - 1972 - 18/14  
(1) وجاء في البند الاول لقرار مجلس الأمن ما يلي ( . . . يوم كد المجلس أن  
تتفق مبادئ الميثاق بتدابير إقامة سلام عادل ودائم في الشرق الأوسط يندلوى على  
تطبيق المبدأ بين الطرفين : - المساواة لتوات اسرائيل المسلحة من الأراضى  
التي احتلتها فى النزاع الحديث - بعد انهاء جميع ادعاءات وأعمال  
حربية وانتهاء السيادة والتخلي عنها وبمخالفة الاراضى والاستقلال السياسى  
لكل دولة فى المداق وسبقها فى الحياة فى سلام داخل حدود آمنه ومحترف  
بها خالية من التهديدات أو أفعال القوة .  
البند الثانى يوم كد على ضرورة ان ضمان حرية الملاحة فى المسالك المائية  
الدولية فى المداق . بعد تحقيق حل عادل لمشكلة اللاجئين الفلسطينيين .  
جمه ضمان عدم المساس بالأراضى أو بالاستقلال السياسى لكل دولة فى المداق  
عن طريق الإجراءات تشمل إقامة مفاوضات مازوجة المصالح .  
البند الثالث : يالد مجلس الأمن تعيين ممثل له لتتبع اتصالات بين الدول للمرور  
التوصل الى اتفاق لتتبع حل سلمى مقبول وفق هذا القرار .  
البند الرابع : يقوم الامين العام بتزويد المجلس بتقارير حول الجهود التى يبذلها  
الممثل الخاص للأمم المتحدة الى المداق . د . عامد . سالان المرشح السابق 612



وقد تضمن البند الثاني من القرار، ضمان حرية الملاحة في مضيق تيران للسفن . وبناءً على ذلك تنفيذاً لرغبة الدول الاستعمارية واسرائيل ومع ذلك لم تقم حكومة الاغتصاب الصهيونية من جانبها بتنفيذ ذلك القرار، فذلت محفظة ولا زالت بالاراضي العربية التي احتلتها في عدوانها على الدول العربية .

لهذا أعلنت الدول العربية الحرب عليها في 1978/10/6 لاجلها رجا على الالتزام بقرار الامم المتحدة والانسحاب من الاراضي التي احتلتها والاعتراف بالحقوق المشروعة للشعب الفلسطيني .

ومن ناحية المرور في مضيق تيران فحرب تشرين (اكتوبر) استتات ادمية الاستراتيجية بعد أن قامت مصر في وقت بدء القتال باغلاق مضيق باب المندب بالتعاون مع جمهورية اليمن الشمالية واليمنية، فتعدت الملاحة الاسرائيلية في مضيق تيران .

وحاولت حكومة الاغتصاب الاسرائيلي بعد انتهاء الحرب رفع الحصار المفروض على هذا المفذ مستخدمة جميع نفوذها للضغط على الولايات المتحدة للتدخل من أجل رفع الحصار العربي عن المضيق، الا أنها أخفقت في ذلك . وبقي البحر الأحمر ومضيق تيران دائما من الملاحة الاسرائيلية الى أن رفع الحصار في 1978/12/11 .

6- هل تستدعي اسرائيل الاستناد الى نص الفقرة 4 مادة 16 من اتفاقية جنيف لعام

1953 للقول بمرور سفنها عبر مضيق تيران ؟

أشرنا سابقا الى أن مضيق تيران ليس مضيقا دوليا لا اعتبره يصل بحرا واليا بخليج تاريس .

والمضيق الدولي هو الذي يصل بحرين ع ليين وجرى الحرف على استعماله للملاحة الدولية .

ولكن اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمداخلة المجاورة لعام 1958 اضافت الى فقرة 16 حكما ، فنصت على أنه " لا يجوز أن يكون هناك ايئا في المرور البريء للسفن الاجنبية في المضايق التي تستعمل للملاحة الدواية وتعدل بين جزئين من اطلال البحار أو تصل جزءا من اطلال البحار بالبحر الاقليمي لدولة اجنبية " .

وبذلك وسعت مفهوم المضائق الدولية فأصبحت صفة الدولية علمى

المضايق التي لم تكن في السابق اربعا ملاحيا دوليا .

والمراد من ذلك ، تدبير ذلك المفهوم على مضيق تيران وخليج العقبة ومما روضة حتى الدول العربية في قرارها في الكمال على مضيق تيران ، وبالتالي السماح لاسرائيل باستخدام المضيق في ملاحتها البحرية والتجارية .

ومن المعلوم أن الدول العربية لم توقع على اتفاقية جنيف لعام 1958

ولم تصادق عليها ، فهي غير ملزمة بأحكام تلك الاتفاقية (1)

وإذا سلمنا بذلك في فصول فقرة 16 فهل يمكن تدبيرها على مضيق

تيران وخليج العقبة ، وبالتالي تتمتع السفن الاسرائيلية بالمرور عبر المضيق ؟

وبجوابا على هذا التساؤل ، نقول بالتحديد لا يمكن ذلك استنادا للقواعد

القانونية التالية :

1- ان اتفاقية جنيف لعام 1958 تخول الدول الساحلية اتخاذ الاجراءات

اللازمة في بحرها الاقليمي لمنع المرور غير البريء ايضا للفترة الاولى

(1) رغم توقيع تونس على اتفاقية جنيف لعام 1958 الا أنها لم تصادق عليها بالتصديق بعد ذلك وقد تنجيب وفد الاردن ولبنان عن جلمسة التصديق على فقرة 16 الامرالذى أدى الى اخفاق الجهود الصبولة من قبل الدول العربية لرفضها الفقرة المذكورة وعدد ادراسها في ندوة الاتفاقية . . . . . عبد الفتاح حسن ( مؤتمرا الامم المتحدة الثاني لقانون البحر ) المجلد المصرية للقانون الدولي مجلد 16 - 1958 ، ص 17-18 .

## من المادة السادسة عشر (1)

ولما كان مضيق تيران يقع برميته داخل المياه الإقليمية المصرية وإن مرور السفن الإسرائيلية أو السفن الأجنبية المتجهة إلى إسرائيل يعتبر غير مشروع للدخول في المياه الإقليمية الواقعة بين الدول العربية وإسرائيل ، فما كان من اتخاذ الإجراءات الضرورية المتناسبة لمنع مرور السفن المتجهة لإسرائيل عبر المضيق بوقفه مروراً غير مشروع .

ب- كما أن فقرة 16 تميز للدول الشاذة دائمة ابقاءً للممر البريء إذا كان تصاريح هذا الحق أمر تفرضه حماية أمن الدول الساحلية . وهذا يعني أنها تبيح لمصر والسعودية منح المرور في مضيق تيران للسفن التي تنفذ عمليات ( ا م ر ش ر ) لما يندأى عليه هذا المرور من مخاطر على أمن وسلامة أراضي تلك الدول . وهذا إذا كانت فقرة 16 تمنح الدول الساحلية من ابقاء الممر البريء للسفن الأجنبية في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية ، فإن مضيق تيران لم يكن مستعملاً للملاحة الدولية كما وضحتنا سابقاً . ومن الضروري لتطبيق مثل هذا الشرط أن يكون هناك حق مرور في مضائق مستعملة للملاحة الدولية ، ثم تقوم الدولة الساحلية بوقف ذلك الحق ، ومثل هذا التحديد لا يتحقق مع الوضع

- (1) فقرة 16 من اتفاقية جنيف للبحر الاتليسي والمنداتة لمجاورة لعام 1958 ( ي يجوز للدول الساحلية أن تتخذ الاجراءات الضرورية لمنع لمرور غيرا البريء في بحرهما الاتليسي ) .
- (2) فقرة 16 ( ي يجوز للدول الشاذة دائمة دون تمييز بين السفن الاجنبية أن توقف بوقت في مسارات معينة في بحرهما الاتليسي المرور البريء للسفن الاجنبية اذا كان هذا الايقاف لازماً لحماية أمنها وامن سائحتها ويكون الايقاف اثره بعد الاعلان عنه في وقت مناسب ) .

في مضيق تيران (1)

د - ومن المعروف أن الدول العربية متحدة في عرضها مع إسرائيل ،  
وأن اتفاقية مدنة رودس لعام 1949 وبموجب قرارات مجلس الأمن بهذا الشأن  
هي لا يتألف القتال وليس لانتهاء الحرب . وان اتفاقية جنيف لعام 1956  
وضمت لتدابير في حالة السلام أما في حالة الحرب فان الحرف الدولي يقرر للدول  
الضاربة مسؤولية وحماية سفن وأموال العدو ، إضافة الى تفتيش سفن الدول  
التي تبقى على اليد لتجنب وصول الأسلحة والمواد الأخرى عن طريق  
المنايق الى العدو (2)

هـ - ووفقا للاتفاق الذي تم في لجنة البعثة المصرية الإسرائيلية المشتركة  
عام 1958 ، انه لا يجوز للسفن الإسرائيلية الدخول في مضيق تيران أو خليج  
البحيرة ابقا لتلك الاتفاقية (3)

الخلاصة :  
=====

ان حكومة الاغتناب الاسرائيلية لا تتمكن من الاستفادة من تعريف عام 16  
لغرض استخدام مضيق تيران وخليج العقبة ، لعدم استخدامها سابقا في الملاحه  
الدولية ، ووجود حالة الحرب بين الدول العربية وحكومة الاغتناب الاسرائيلية  
يحول ذلك المرور غير بريء ويضرباً من وساطة الدول الضاربة للمال على المضيق  
والخليج .

- (1) د . غالم ( خليج العقبة ومضيق تيران ) المراجعة السادسة ، ص 45 .  
(2) د . طائشة راتب ( خليج العقبة ومضيق تيران ) المجلد الاممية المصرية للقانون الدولي  
مجلد 23 - 1967 ص 49 . ود . غالم - المراجعة السادسة ، ص 46-47 .  
(3) د . تيسير النابلسي ( الاحتلال الاسرائيلي للأرض العربية ، دراسة لواقح الاحتمال  
الاسرائيلي في ضوء القانون الدولي ) بيروت 1975 ص 33 وما بعدها .

7- هل يحق لاسرائيل اللجوء الى استخدام القوة لتزوير مرور سفنها في مضيق تيران؟  
=====

في الحقيقة ان الدفاع عن النفس أحد المبادئ الأساسية في القانون الدولي وقد نادى بروستيوور بأخذ الدفاع عن النفس متى ما يبيح كما اعتبر الحرب الدفاعية حرباً عادلة وضرورية (2)

ولذلك قررت اسرائيل بموجبها على الدول العربية عام 1967 بـسبب اغلاق خليج العقبة ومضيق تيران الخاضعة الى النشاط المتزايد للفدائين قس الاراضى المحتلة، وسحب قوات الاربع الدولية، ثم تمسك الدول العربية بوجود الحرب مع اسرائيل . وقد اعتبرت كل هذه الاعراضات غير عادلة عليها ، وبالتالي تتميز لها احتمال القوة وفق المادة 51 من ميثاق الامم المتحدة والتي تنص (على أنه ليس في ميثاق الامم المتحدة ما يبيحها الحق في الدفاع عن النفس للدول فرادى أو جماعات المدافع عن أنفسهم ) .

فاذا كان هجوم اسرائيل كدفاع وقائي فان بروستيوور يرد على ذلك بأنه لا يكفى مجرد وجود احتمال ضار أو دافع يلدبء للحرب، ليكن ذلك مهراً للدارف الاخر بالدبوء انجها ابتداءً ، ذلك ان ربيعة الحياة الانسانية تفيض دائماً تحت ظروف متغيرة (2)

وبفرض الكثير من المتقهاء بين الحرب كدفاع غير الشرعية وانهم لا يوافقون على اعطاء أي سنداً أو حجة قانونية للمعتد ويؤيدون حقوق الدول المشتركة في دفاع شرعي عن النفس . فيؤيد كوينتن رايت الامريكى بأن الدولة الغير شرعية ليس لها سدادات أكثر من السدادات المنزولة لها أثناء السلم ، بمعنى أنه ليس لها حقوق الدولة لممارسة في احتلال اراضى العدو ، والتضام على قواته المسلحة ،

---

(2و1) د . تيسير النابلسي - المرجع السابق - ص 53 وما بعدها .

ومما درة الاموال والاملاك ، ومرور سفنها في الممرات المائية ، والقنصل على سفن الحدود التجارية في اطلال البحار ، ولا يجوز لها أن تدل بحسب الضرورة للحربية للقيام بهذه الاعمال لعدم توفر الضرورة الحربية في اعتداء غير شرعي . ولا فعلى الدولة المارئة غيرا ل رعية القيام بدفع جميع الخسائر والاضرار الناتجة من عملياتهم الحربية ، ولذلك يرى رأي في القانون الجبراني الفرنسي على مدر عام 1956 ، أنه لا يتعد على ا س من قانونية أو سياسية وأن اسرائيل لا يمكنها أن تثبت شرعية . وسها على مدر أمام مائة دواية (1)

وقال الجنرال دي كول في 27 نوفمبر عام 1967 بعد الدوان الاثرائيلى على الدول الحربية " لقد قلت لأبا ايها وزير خارجية اسرائيل في 67/5/24 اذا هوجمت اسرائيل فسوف لا تتحركها تملك ولكن اذا بدأ تم الهجوم فسندين ما درتها كما أنصاف (ان اسرائيل هي التي بدأت بالهجوم ونحن نتر بدون معاباة بأنها هي التي سبقت بالهجوم من دارتها قتال) (2)

ويرى أبو دية أن حق الدفاع الشرعي يثبت للدول عندما يكون هناك اعتداء حال غير مشروع لا يمكن دفعه الا باستعمال القوة ، فان لم يكن الاعتداء حال والخير على وشك التوقع فلا محل للدفاع (3)

نتنتج من كل ذلك أن الحق يتر عدم جواز مشروعية لجوء حكومة الاعتداء

(1) د . د . عمر زكي غباش ، ( الاعتداء الفلاني ضد مصر والتحويلات عن الاخوان ) مجلة المصرية للقانون الدولي - مجلد 18 - 1957 ص 118 - 119 .

(2) د . د . محمد محمود خلف ( حق الدفاع الشرعي في القانون الدولي البنائي ) دراسة تحليلية مقارنة ، 1 - القاهرة 1973 ص 21 - 22 .

(3) د . د . أبو هيف ( القانون الدولي العام ) المرجع السابق ص 157 - 158 .

الاسرائيلية للقوة لمرور سفنها في مضيق تيران وخليج العقبة .

ورمت اتفاقية استانة الموقعة عام 1936 القيام بحملات بحربية في مضايق قناة السويس والزممت اتفاقية بيا نديكيلوج الدول بالامتناع عن اللجوء الى الحرب كأداة لتحقيق أهدافها السياسية (1)

وفي ظل عصبة الامم رفضت مجلسها ادعاء اليابان بأنها كانت في حالة دفاع شرعي عندما دخلت قواتها منشوريا في 1931/9/21 . لذلك أرسلت لجنة يتكون للتحقيق في ادعاءات اليابان .

كذلك رفضت مجلسها لصحة ادعاء اليابان بأنها كانت في حالة دفاع شرعي عندما غزت الصين (2)

وردت المحكمة العسكرية في نورفولك بمحاكمة كبار مجرمي الحرب العالمية الثانية ، على ما ثاره الدفاع من أن ألمانيا أثناء احتلالها للنرويج كانت في حالة دفاع عن النفس ، متنادا الى التفتيشات التي أوردتها ألمانيا عند توتيتها على اتفاقية بريتا كيلوج . الا أن المحكمة قررت أن أي عمل يتخذ استنادا الى الدفاع عن النفس سواء كان عدوانيا أو دفاعيا لتحقيق وللضرورة ما في التخليع اذا كنا سنحكم القانون الدولي في الامر ورفض التخليع الدولي الاعلان الذي وافق عليه اتفاقية بريتا كيلوج من أن تقدير حالة الضرورة مرجعه الدولة التي لمبات انيه (3)

أما ميثاق الامم المتحدة فلا يوجد فيه ما يبيح للحكومة الاغتصاب الصهيوني التدخل العسكري في خليج العقبة ومضيق تيران لمرور السفن الاسرائيلية فلا يجوز

(1) د . عمر زكي غياش (الاعتداء الفاضل ضد ماورالتحويضات عن الاشرار المرجع السابق ص 115 . ود . تيسيرا النابلسي المرجع السابق ص 25-26 .

(2) د . تيسيرا النابلسي المرجع السابق ص 30-31 .

استخدام القوة أو التهديد بها في العلاقات الدولية ، والهيئة الوحيدة التي لها الحق في استخدام القوة هي مجلس الأمن ، بشرط الحصول على أغلبية خاصة للموافقة على هذا الإجراء (1)

وطى هذا الأسس من فنان نحرها المادة 51 لا يمكن الاحتياط به أو الاستناد اليه في اباية أي تدخل عسكري على أراضي دولة أخرى .  
وطى ذلك فمضا بدلا لامم المتحدة لعام 1957 ومناقشاتهما التي

دارت بشأن الحدودان الثلاثي على مصر انتهت بميحتها التي أنه لا يحق لاسرائيل استخدام القوة المسلحة للدرد على أي عمل من الدول العربية لا يشكل عدوانا عليها (2) كذلك أدانت الامم المتحدة اسرائيل في عدوانها على الدول العربية عام 1967 .

يستنتج من كل ذلك أن اغلاق مضيق تيران بوجه الملاحة الاسرائيلية ووقف مرور السفن الاخرى المتجهة لميناء ايلات لا يشكل اعتداء مسلحا على اسرائيل مطلقا ، وانما ذلك يعتبر جزءا من حق مصر في سيادتها المخولة لها على مياهها الإقليمية بوصفها تابعة الاقليم امدال على المضيق ، وأن الرأي الراجح في الفقه والقضاء والقانون الدولي لا يسمح لحكومة الاحتلال الاسرائيلي ولغيرها من حليفاتها اللجوء لاستخدام القوة لفتح مضيق تيران وخليج العقبة لممر سفنها منه .

(1) د . بدارس بدارس غالى ( خليج العقبة ومضيق تيران ) محضرا اجتماع الجمعية المصرية للقانون الدولي الخاص بمناقشة أهم الجوانب القانونية لقضية خليج العقبة ومضيق تيران - مجلة المصرية للقانون الدولي - مجلد 2 - 1967 من 57-55  
(2) د . عز الدين فودة ( خليج العقبة ومضيق تيران - المرجع السابق من 56 .



خلاصة عامة :

=====

نتائج من دراستنا السابقة ما يلي :

- 1- أن خليج العقبة من الخليجان التاريخي حكمه حكم المياه الداخلية حتى نهاية الحرب العالمية الأولى ، إضافة لكونه ممرًا عربيًا شبه منطلق . وعرض مدخله لا يتجاوز ثمانية أميال بحرية ، تنتشر الجزر والشعب البركانية فيه فتشكل ثلاث ممرات مائية ولضخالة الماء ووجود المد والجزر يجعل الممرات غير ملائمة للملاحة ، إلا من ممر واحد ذو التسمم المصنوع بين الساحل المصري وجزيرة تيران ، وعرض الجزء الداخلي للملاحة فيه 1200 يارد .
- وكان احتمال المضيق والخليج مقتررا على مرور سفن الحجاج للمناطق المصرية المتاخمة لسواحل الخليج ، إلى الأراضي المقدسة ، وعليه لا يمكن اعتبار خليج من الممرات المائية الدولية .
- لذا اطرحنا ذهبنا إليه الأستاذ لويس كافاريه (1) من أن خليج العقبة لا تتأثر عليه الشروط التي وضعتها محكمة عدل وسداد أمريكا اللاتينية في قضية خليج فونسيكا التي اثبتت بين السلفادور ونيكارا كوا في 1917/3/6 واشترطت المحكمة في الخليج التاريخي توفر أمرين :
- أ- أن تكون الدول الساحلية الواقعة عليه قد استعملته منذ فترة تاريخية طويلة
- ب- أن يكون هذا الاحتمال قد أصبح عرفا ، ومن عرضنا لتاريخ الخليج والمضيق نجد أن الشروط المذكورة تتأثر تماما على خليج العقبة .

---

(1) Louis Cavarè, le droit international public positif, tome 2, Paris editions A. Pedone 1969, P.833.

ويدعى كفاية بأن مضيق تيران يدخل بين بحرين البحرين البحر الاحمر  
 وخليج الحقة لذلك يجب أن يكون مفتوحا لمرور السفن ، مستندا الي حكم محكمة  
 العدل الدولية فى قضية مضيق كورثو ، ويذكر أن الفقه يرى فى المرور عبر المضيق  
 أن يكون الوضوح سلمي .

وقلنا أن اتساع خليج الحقة فى أغلب أجزائه 12 ميل فيما ه الخليج ميا ه  
 ا تعليمية تابعة للدول المحيطة به عدا اسرائيل اذ ليس لها وجود شرعى على  
 الخليج . وان عزنا المضيق مثلما ذكرنا لا يتجاوز 3 أميال بحرية تابعة لمصر  
 والسعودية ، وأودنا فى لاتا بقا أودنا فى المضيق ا لدولى التى جالما حكم  
 محكمة العدل الدولية فى قضية كورثو الذى أوجب أن يكون المضيق مودا بين  
 بحرين ط ليين ، وان يكون الحرف قد تواتر على ا ستعماله أيضا للمصلحة الدولية  
 وهذا يخالف ما ذهب اليه راييت من أن مضيق تيران يدخل ا لمياه العمالية لبحر  
 الاحمر واليهاء العمالية لخليج الحقة ، إضافة لذلك فان الوضوح فى مداققة المضيق  
 غير سلمى ويهدد دائما بحرب شاملة ، فليس هناك سلم فى الحقيقة كما يدعى كفاية  
 وان اتفاقيات وقف القتال ليس مضمنا انها حالة الحرب .

2- أن وجود حكومة الاغتياب الصهيونى على أرض فلسطين وجود غير شرعى  
 لا تقرة الدول العربية ولم تصه رغبه به بل أن كثير من دول العالم سمحت ا ترافها  
 بهذا الوجود ، وكذلك فان وجود اسرائيل على خليج الحقة وجود عسكري حدث  
 عقب توقيع اتفاقية الهدنة المصرية الاسرائيلية فى 1949/2/24 فهو عمل غير  
 مشروع لا يجوز أن يكون مصدرا لحدود تدعى به اسرائيل .

وقد ا عترف الاسرائيليون بذلك حين قال رئيس قواتهم فى الحقة أن القوات  
 الاسرائيلية قد غرقت الهدنة فى سبيل تنفيذ ما ربا اسرائيل ا لسياسة التى ترمى

للوصول الى منفذ الى البحر الأحمر عن طريق خليج العقبة (1) فادعت حكومة الاغتياب بأن مضيق تيران ممر مائي ليس له سند قانوني هو لا يجوز من الامر شيئاً ، كما لا يمكن اعتبارها دولة ساحلية على الخليج لعدم توافر السيادة القانونية لتأيد سياستها على سواحلها في خليج العقبة .

3- ان اتفاقية الهدنة لعام 1949 بين مصر وحكومة الاغتياب الصهيونية تعرض مرور السفن الحربية الاسرائيلية في المياه الإقليمية المصرية ، وان حالة الحرب لم تنتهى بعد ، فاتفاقية الهدنة أوقفت القتال لكنها لم تنه حالة الحرب . وأعطت المجال للدوان الثلاثي على مصر ثم توتج اتفاقية هدنة جديدة بعد اتفاقية رودان (2) وقرارات مجلس الامن المتخذة في عامي 1967 و 1975 كانت لايقف القتال فلوليتم لانتهاء الحرب ، وفي هذه الحالة لا يمكن لاسرائيل المتحاربة بعدم وجود حالة الحرب فاعتدائها المنكورة على الدول الحربية ، وتمسكها بالاراضي التي احتلتها في عدوانها عام 1967 وامتناعها عن الاعتراف بالحقوق المشروعة للشعب الفلسطيني ، كل ذلك يمد بأحد حالة الحرب ، وعدم استقرار المداقنة . ويبيح هذا الوضع الحاضر منح مرور السفن التجارية والحربية الاسرائيلية ، والسفن الانهية المملطة بالبضائع والمواد الاستراتيجية المتجهة لاسرائيل ، كذلك قبول مصر اتناذ كافة الابراءات لاعتلاق مضيق تيران وفقاً لما يقرره القانون الدولي العام ، ويتفق ذلك مع الموقف الذي اتخذته تركيا عام 1912 حينما قامت بتدنيم مداخل الدردنيل في الحرب الليبية التي جرت تبينها

- 
- (1) د . وحيد رأفت (اسرائيل وحربة الملاحه في قناة السويس مجلة السياسة الدولية - العدد 30 - أبريل 1975 السنة 11 مجلد 11 ص 2-4-5 .
- (2) د . عائشة راتب ( خليج العقبة ومضيق تيران ) المرجع السابق ص 49 .

وبين ايديا وملتت تركيا الملاحه فى مضايقتها .

كما أن اسراييل لا تتمكن من الاستفادة من تصرفه م 16 لاستخدام مضيق تيران وخليج العقبة لمرور سفنها ، لان الدول العربية لم توقع ولم تصدق على اتفاقية جنيف لعام 1956 وبالتالى لا تطرح معها ، وحتى اذا تجاوزنا هذه المسألة فان اسراييل لا تستدعيح المرور فى مضيق تيران ، لا اعتبار ذلك لمرور عبور برى لما يدلوى عليه من مخاطر على أمن وسلامة الدول العربية خاصة اذا كانت تلك السفن المارة تحمل أسلحة ومواد حربية لاسراييل .

أضافة الى أن مضمون فاصم 16 يندرج على المضايقة المستخدمة للملاحه الدولية ، وان مضيق تيران لم يستند لهذا الشرط فى العاضى .

لذا فمطام الملاحه من قبل الولايات المتحدة لاسراييل فى مضيق تيران

أمر لا يوء يده الحرف والقانون الدولى ، فأمرىكا ليس لها الحق أن تقدر بارا تها المنفردة حل مسألة تدخل ضمن السيادة المصرية وتهدد ملامكه ، ولا يمكنها اعتهار مضيق تيران مضيقا دوليا على حساب الدول العربية ، لان مبادئ الحدالة والانعصاف تتلعبان معاملة الغير بنفسها امطاطة .

وبرى ، كوينس راينج<sup>(1)</sup> أن الوضوح القانونى لمضيق تيران وخليج العقبة يشبه

وضوح قناة السويس ، وأنه اابتا للقانون الدولى واتفاقية جنيف لعام 1956 فان اسراييل بعد انشاء ميناء ايلات قد أصبحت دولة شائبة لخليج العقبة ، وتمكنت اسراييل من الملاحه فى برى 1943 و 1956 بفضل الامم المتحدة فى المداقعة وان اغلاق المضيق فى مايو عام 1967 كان مخالفا للقانون الدولى .

(1) مشارا اليه فى د . عبد العزيز سرحان مبادئ القانون الولى العام ( دار النهضة العربية - القاهرة 1975 ص 317 .

ويبتعد الدكتور عبد العزيز سرحان وبجهد دار رأيت بأنها غير صحيحة  
للسبب التالي :

أما ان اسرائيل ليست دولة ذات طائفة بالعبارة الخلية الحقيقية بدارية  
مشروعة لانها احتلت مائة مائة ايلات خلافا لقرار تقسيم فلسطين ويعد توقيع  
اتفاقية الهدنة .

ببدا ان خليج العقبة ليس ممرًا للملاحة الدولية وليس لاسرائيل أي حق  
في المرور فيه (1)

أما الدكتور محمد سعيد الخديب فيمارض فكرة الاستاذ كوينس راتب بقوله  
ان ما ذهبنا اليه رأيت اننا لسراياك ولي المستقر ، وما قررت محكمة العدل  
الدولية ، بشأن انضيق الدولية في ترقية مانيش كورفو ، وأن مانيش تيران لا يملك  
جزء من البحار الدولية (2)

5- مع ان عدم ممارسة ممر لهما في السيادة والاذا طى مانيش تيران  
أثناء وجود قوات اذ اوارق الدواية في شرم الشيخ أمر لا يمكن الاحتجاج به ،  
وذلك بسبب الظروف الدائرة التي حدثت من جراء الحدودان الاسرائيلي لخاصي  
1956 و 1973 وهي فترة قديمة لا تشكل عرقا تستند عليه اسرائيل لمرور سفنها ،  
ثم لا يمكن أن تنشأ حق ملكية في ذلك القانون الدولي .

6- وأخيرا فان حكومة الاغتصاب الاسرائيلي لا تتمكن من استعمال القوة  
لفتح مانيش تيران ، لمرور سفنها لان اغتصاب الحق شرعي تعارسه مذكر كعمل  
من أعمال السيادة ، يخولها التعرف في مياهها وهذا بعد ذاته لا يؤول لفا عدا

(1) د . عبد العزيز سرحان - المرجع السابق - ص 173 وما بعدها .

(2) د . محمد سعيد الخديب - المرجع السابق - ص 330 وما بعدها .

على إسرائيل دخولها استكمال القوة ضد ذلك ، كذلك لا يحق للولايات المتحدة والدول الشريفة الاخرى التدخل باستكمال القوة والتهديد بها ، ذلك يخالف مبادئ القانون الدولي وميثاق الامم المتحدة ، والتي تقر عدم اللجوء لاستخدام القوة في العلاقات الدولية .

ان الوضع غير الطبيعي الذي نشأ في المداخلة الحربية لا بد من زواله حينما تتسحب قوات الاغتصاب الاسرائيلي حيث يعود الوضع في المشرق لمآله الطبيعية أما اذا بقيت حكومة الاغتصاب الاسرائيلي على وضعها دون أي انسحاب من الاراضي المحتلة وعدم الاعتراف بحقوق الشعب الفلسطيني ، فالجهد للدول العربية والمقاومة الفلسطينية من الاتفاق على سياسة موحدة لمقاومة الاغتصاب الصهيوني ودارده من الاراضي الحربية المحتلة ، وتستند مشروعية الدول العربية في ذلك الى مبدأ حق الدفاع الشرعي الذي يتره الحرف كبدأ من مبادئ القانون الدولي لاعادة الاراضي المحتلة .

أما حركة المقاومة الفلسطينية فهي حركة تحرر وائس لاراضيها المحتلة ، وعركة مقاومة للاغتصاب الاسرائيلي تستمد مشروعيتها من حق الشعب الفلسطيني في الدفاع الشرعي عن نفسه وروانه من جهة وتقرير مصيره بنفسه من جهة أخرى (1) . ومن المعروف أن هذه الحقوق أكدت بها القرارات التي أصدرتها الجمعية العامة للامم المتحدة ، وكان أبرزها القرار الصادر عن الدورة التاسعة والحشرون في نوفمبر من عام 1974 .

ومن هنا يتبين لنا أن قضية المرور عبر مضيق تيران وصنافير وخليج العقبة

(1) د . تيسير عواد (تقريراً لمدين) من آخرات غير مابوءة ا لقيت على ا لة دبلوم الدراسات العليا في القانون العام لعام 1976 بكلية الحقوق جامعة الجزائر .

مسألة فرعية لقضية رئيسية ، فإذا ما اعلى الشعب الفلسفائى حقه الشرعى فى تقرير مآيره فى دوله ، فستصبح هذه المسألة فى حكم القطاايا الميعة الا انها سوف تهتق ما دام النزاع قائما وما يتى الشعبا لفلسفائى مشردا عن دوله وما زالت حقوقه مصالمة لا تعترف بها حكومة الاغتدا بدمهيونى .

### الخاتمة :

ط لجت بمشأ كالم المضايق فى القانون الدولى العام فى ثلاثة أبواب ، تضمن الباب الاول المفهوم القانونى للمنازعة الدولية وعرضته بفضلهين لعلقت فى الفصل الاول الذى تكون من ثلاثة مباحث تحريف المضييق . والمضييق من الناحية الجغرافية عبارة عن مرور ابيعى ضيق يفصل يا بستين ويحل بين بحرين وقد اختلفت لفته الابيى وكذلك التعريف فى ايجاد تحريف دقيق موجد للمضييق من نابعته القانونية ، ووضح ميار شامل لتحديد مفهوم المضييق ، اضافة لهذا فان القانون الدولى هو الامر لم يستقر على تعريف المنازعة الدولية وايجاد المعيارا لانتم لها .

ومع ذلك فقد عرفت المضييق الدولى بأنه مرور ابيعى واستراتيجى ضيق نسبيا ملحصر من اليابسة ليودل البهار بعضها بالآخر ، ومستفدم منذ القدم فى الملاحة الدولية ، لولا ان لتقاج الاتحال بين البهارا الدولية ، وتقيدت حركة الاموال لسفن المجموعة الدولية .

وتلا ولت فى الفصل الثانى موضوع الملاحة فى المنازعة الدولية فى ثلاث مباحث وانتهيت الى أن الأمور فى المنازعة المستحتملة للملاحة الدولية يثير مشا كل كثيرة وأراء مختلفة فى كل من الفقه والقضاء والحمل الدولى . إذ أن الملاحة فى المنازعة يق يحكمها نظامان هما : الامور البرى وهو المورا الذى لا يحصل

ليات سيئة ولا يخل بأمن وسيادة الدول الساحلية المأهولة على المضيق .  
ب- المرور الحر ، أي المرور الذي لا تتمكن الدولة الساحلية من منعه  
بأى حال من الأحوال في وقت السلم فهو القاعدة الذهبية التي تحكم المضيق  
الدولية ، وقد أمنت هذه القاعدة اتجاهات المواصلات والتجارة الدولية ، منذ  
أن استقر مبدأ حرية البحار .

والرأي الرابع في الفقه يرى عدم السماح بالمرور الجرمي على الإطلاق في  
المضيق التي تطل برين دائريين أو تلك التي تصل جزءاً من البحر العظمى  
بالمياه الداخلية إلا باتفاق خاص مع الدولة الساحلية .  
أما تلك التي تصل جزءاً من أعالي البحار بجزء من المياه الإقليمية فتخضع  
لملاحظة فيها لرقابة الدولة وتفيد المرور الجرمي .

وإجماع الفقه بأن تكون الملاحة حرة في المضيق التي تصل جزءاً من أعالي  
البحار . والقضاء الدولي يؤيد ذلك في قضية مضيق كورفو على عدم منح المرور الجرمي  
وقت السلم للسفن التجارية والبحرية في المضيق التي تصل بين جزئين من أعالي  
البحار المستخدمة للملاحة الدولية منذ القدم .

أما الحمل الدولي فيقر مؤتمراً جنيف لعام 1958 عدم إيقاف المرور الجرمي  
للسفن الأجنبية في المضيق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزئين من البحار  
الداخلية أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية ، كما يحول الموانئ الدول الساحلية اتخاذ  
كافة الاحتياطات اللازمة والتي تراها مناسبة لضمان أمنها وسلامتها ، ويلاحظ أن  
الموانئ قد تجاوزت الحرف المتبع في الملاحة في المضيق الدولية ، وحكم محكمة  
العدل الدولية السابق الإشارة إليه . نتيجة للضغوط التي استعملتها الدول  
الاستعمارية والديمقراطية على مندوبي الدول في المؤتمر الذي يندأه ذلك على مضيق  
تيران لمرور السفن الإسرائيلية في المضيق المذكور .



وقد اختلفت الاتجاهات الحديثة في نطاق الملاحة في المضايق ،

فأمرىكا تؤيد الملاحة الحرة في المضايق التي تصل بين جزءين من البحار العالمية أو بين البحر العالى والبحر الاقليمى .

أما الاتحاد السوفييتى فيرى تاييد نطاق المرور الحرة في المضايق التي تصل بين جزءين من أطال البحار ، بينما ترى بعضا ابلدان الاخرى كالجائز في المرور

الضيق (الترانزيت) كنطاق المرور عبر المضايق الدوالية ، وتنادى بعض الدول الحربية بفكرة المرور الحرة في المضايق التي تصل بين جزءين من أطال البحار الذى يجرى الحرة على امتدادها للملاحة الدولية فى حين ترى الدول الارخبيلية الاخذ بنطاق المرور الضيق المضايق الدولية . ولحد الان لم يستقر الحمل الدولى لاي نطاق من نطاقات المضايق الدولية .

وانى أرى تاييد نطاق المرور الحرة عبر المضايق التي تصل بين بحرين عالميين ونطاق المرور الحرة عبر المضايق التي تصل البحار العالمية بالبحر الاقليمى لدولة أجنبية .

تلك هى النواعد الذهبية والنظام الامثل لتطبيق توازن يكفل مصلحة الملاحة والتجارة الدولية من جانب ومصلحة الدول المشاطئية للمضايق من جانب آخر . وطالبت فى الجانب الثانى النظام انما تولى للمضايق الدوالية وبمقتضى فى فصيلين ، فتناولت فى الفصل الاول المضايق الواقعة فى اقليم دولة واحدة ، وانتهيت فى المبحث الاول منه الى أن المضايق التي لايزيد اتساعها على ضعف اتساع البحر الاقليمى التي تصل بحرين طاليين يتردد الفقه والتدابير والحمل ، ان هذه المضايق تصبح مراعيا للملاحة الدولية وليبر للدولة صاحبة الاقليم المدالة على المضايق أن تمنح المرور فى مثل هذه المضايق دون سبب مبرر .

أما تلك المناياق التي يزيد اتساعها على ضعف اتساع البحر الاقليمي فان كانت تلك الزيادة قليلة نسبيا فهناك رأى في الفقه يقرر لنا ما واعتبارها جزءا من البحر الاقليمي للدولة الساحلية ، أما اذا كانت الزيادة كبيرة جدا فسوف يكون شرها من أعلى البحار خارج دائرة البحر الاقليمي للدولة الساحلية ، وفي جميع الأحوال تتقرر حرية الملاحة في مثل هذه المناياق .

وتد عرنا للمناياق التركية ، ا ادر دنيل والبحر فور كمثال ت ابيتى لتلك

المناياق التي تقع ضمن سواحل دولة واحدة .

وفي الفصل الثاني طلبت العظام القانوني للمناياق التي تقع بين سواحل عدة دول وعرضته في محثين وانتهيت في المصت الاول الى أن الفقه الراجح والحمل الدولي يقرر أن المناياق التي لا يتجاوز اتساعها عن ضعف اتساع البحر الاقليمي تحين الحدود فيها بواسطة الخط الاوسط المار من منتصف المناياق أو الخط المار من منتصف تيار امياه ، ويهوز مخالفة ذلك باتفاقية أو بسبب الصفة التاريخية أو الأروف الأخرى .

أما اذا تجاوز اتساع المذوية عن ضعف اتساع البحر الاقليمي فان كانت تلك الزيادة قليلة نسبيا فبرى بعض الفقهاء تجاوز تلك الزيادة واعتبارا لخط المار من منتصفها هو الحدود الفاصلة بين البحار الاقليمية للدول الساحلية أما اذا كانت كبيرة فيكون لكل دولة بحرها الاقليمي وما عدا ذلك يهبر من تيبيل البحار الحالية تدلق فيها حرية الملاحة لجميع سفن المبروعة .

واني أرى أن الحمل الأوفق في تحيين الحدود بين الدول في المناياق هو

الحمل الذي يرضى جميع الأرافا لمشاركة في سواحل المناياق وان فكرة الاتفاق لتحيين الحدود الاقليمية بين الدول الساحلية هي الدارين الاسلم لحمل تلك المشا كل في مثل هذه المناياق .

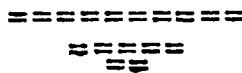
وفى حالة كون المضية يزيد اتساعه عن ضعف اتساع البحر الاقليمي ،  
 فارى فى الزيادة التى لايتجاوز المبلين بجمرة اخافتها الى البحر الاقليمي  
 للدول الساحلية ، وحيث الزيادة كبيرة آنذاك لايمكن تجاؤها واخافتها الى  
 البحر الاقليمية للدول الساحلية وانما من الضرورى بتقاء المياه الدولية يهاق  
 عليها تلك القواعد المابتة على البحر العالمية

أما المصير الثانى فقد تناولت فيه بحرا المصايف التى ابيتية لمثل هذه  
 المضايق التى المذكور فرضت لخصيص رمز وبأب الحندوب وجبل دارق . وتدل  
 جميع هذه المضايق بين بزم بين البحار المائية ، وتقع ضمن سواحل عدة دول ولذلك  
 تحكم بدائم المرور البحر لمين السفن التجارية والسربية على السواء .

ويحد أن فرقت من عرض المضايق التى تقع بين دارق البحر العالمية وانقيت  
 الى أنها هى المضايق الدولية عرضا وقتها وفى القنات والحدود الدولية التى يملكها  
 لدائم المرور البحر . تناولت فى الباب الثالث لدائم القانونى للمضايق التى  
 تدل البحر العالمى بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية وعرضته بفصلين بحثت فى الاول  
 لدائم القانونى للمضايق التى تدل البحر العالمية لبزم من البحر الاقليمي وقلت :  
 ان ذلك يتحقق عادة فى المضايق التى تدل البحار العالمية بالخليجان وعرضته  
 بهذا العنوان . انقيت فى المصير الاول منه الى أن المضايق الذى يدل  
 البحر العالمية بالخليج تقع على سواحل دولة واحدة لايتجاوز اتساع مدخله  
 اتمتد بالبحر ضعف اتساع البحر الاقليمي منه بمياه المضيق والخليج فى حكم  
 المياه الداخلية وتخرج لسيادة وسيادة الاقليم الساحلى ومرور السفن فيه لايرقى  
 الى دائم المرور البحر ذلك كمضيق كبرش الذى يدل البحر الاسود ببحر وزوق الروس .  
 وفى المبحث الثانى عرضت للمضايق التى تدل بحرا طليا بالخليج تقع على  
 سواحل عدة دول وبما أن ذلك يتحقق فى حالة الخليجان عرضت للقواعد العامة التى

تحكم الخليجيان . . . وقد تدارفت الى فكرة الخليجيان التاريخية وقلت أنها فكرة غامضة تحتاج الى توضيح إلا أن المصدر الدوري في هذه الفكرة هي السمة التاريخية التي يتضمن أن الدولة مارست سيادتها وسيادتها على تلك الخليجيان فترة من الزمن وأذلك يعتبر حكمها حكم المياه الداخلية ، ولهذا يمكن أن يمر فيها إلا إذا نحن بالتناق مع الدول الساحلية بخلاف ذلك . وفي حالة وجود مضيق يربط البحر الداخلي بالخليج تنفتح على سواحلها عدة دول وكانت فتحة المضيق المتصلة بالبحر لا تزيد على خمسة أميال البحرية الاقليمي امتدت سيادة كل دولة تقع على المضيق الى الخمسة أميال من مفتحة المياه في المضيق أو الممرات مبري التيار وكذلك في الخليج . أما إذا زادت فتحة المضيق عن ذلك فتعتبر تلك الزيادة من أطراف البحار إذا كانت كدورة وتنا فإلى البحر الاقليمي للدول الساحلية إذا كانت تلك الزيادة قليلة نسبية . وفي جميع الأحوال يجب مراعاة عدم المرور البري لكافة السفن في تلك المناطق . ومثل ما أتيت لمثل هذه المناطق في الوقت الراهن عرضت في الفصل الثاني لمضيق تيران وبنافير ونيج الحقة و انتهيت الى أن خليج الحقة الذي يتحكم المضيق في مدخله من الخليجيان التاريخية التي لم يثبت أن مارست فيه الجماعة الدولية أي ملاحقة في مياهه . والحقوق التاريخية هي حقوق عريقة خاصة تخرج عن قواعد القانون الدولي وأنه بحر شبه مغلق استناداً الى الاستكشاف الخاصة في القانون الدولي واتفاقية بينية لعام 1958 ولكن بعد الحرب العالمية الأولى وتنظيم الدول العربية ترواقت مياه المضيق الى مياه الإقليمية تابعة لبحر والسمودية والأردن . وهناك رأي يرى أن الخليج الذي تنفتح على شواطئه أكثر من دولة تعتبر مياهه دولية والحقيقة انما ذهب ذلك المذهب لحماية مصالح تلك الدول الساحلية الواقعة عليه وليس لجميع المداومة الدولية . وأن اجماع الدول العربية الواقعة على سواحل الخليج اعتبار مضيق تيران وخليج الحقة بحراً شبه مغلق ،

ذلك أمر يجب احترامه وليس لأي دولة أخرى مطالبة مشروعة في أن تتصرف على ذلك .  
 ان وجود حكومة الاحتلال الاسرائيلي على ارض فلسطين وجود غير شرعي لا تعترف  
 به الدول العربية كما أن وجودها على خليج العقبة وجود عسكري غير مشروع أيضا  
 حدث عقب اعتراف المبدئة فليروز أن يكون مادرا لحدود تدعى به اسرائيل لانه جاء  
 مخالفا للفترة 2 و 5 من م 5 من اتفاقية جنيف العربية الاسرائيلية . كذلك اتفاقية  
 المبدئة لعام 1966 بين الدول العربية واسرائيل هي لايتألفا لقتال وليس لانها  
 المبررة وان تصبح قرارات مجلس الامن التي صدرت في عام 1967 و 1967 و 1973  
 هي الاخرى لايتألفا لقتال وليس لانها حالة الحرب كما تدعى به اسرائيل فاله  
 الحرب لا زالت قائمة وهذه الحالة تحول مدارا غلابة المنية بوجه السفن الاسرائيلية  
 وغيرها المتجه لمرماء ايلات وعدم الاكتراف بطلبها في وقت م 10 من اتفاقية جنيف  
 لعام 1958 . وان عدم ممارسة ماس الاراض على المنية اثناء وجود قوات  
 الموارز الدولية في شرم الشيخ أمر لا يمكن الاحتجاج به لتبرير مرور سفنها في مضيق  
 تيران بسبب وجود تلك القوات وتلك الظروف التي اتي منحت ماس من الاشراف على المضيق  
 وان ما حدث خلال تلك الفترة يوزع عند الزمان ليشكل عربا دوليا فهو لايشاء بحق  
 ملكية في ذلك القانون الدولي تستند اليه اسرائيل لتبرير مزاعمها في المالمية عبر  
 المضيق . ان الدول العربية في تأكيدها على اغلاق مضيق تيران بوجه السفن  
 الاسرائيلية المتجه لاسرائيل العا تقوم بدورين حيال التقييم الفلسايلية : دور بوصفها  
 دولا عربية يدعنها قانون عام عربي وقد اختلفت في ذلك بالتوة ، ودور بوصفها المدافعة  
 لحقوق الشعب الفلسايلني الذي هو جزء من هذه الامة والذي لهذا الشعب بنفس  
 الوقت حق الدفاع لرض عن كيانه وكذلك حقه في متابعة حركة كفا .ه ضد حكومة  
 الاحتلال الاسرائيلي وحقه في تقرير مصيره .



فهمهم بما هم مرآة البحث  
=====

أولا : باللغة العربية :

1- المؤلفات :

- جبرها رد فان غلان
- مخل الى القا نون العام - القا نون  
بين الامم - تصريح رفيق زهرى -  
دار الافاق الجديدة - بيروت .
- حماد سلطان
- احكام القا نون الدولى فى الشريعة  
الاسلامية - دار النهضة العربية -  
القاهرة - 1970 .
- القا نون الدولى العام فى السلم -  
الدبحة الخامسة بدار النهضة العربية  
القاهرة - 1972 .
- المشكلات القا نونية المتفرعة على القضية  
الفلسطينية - مطبعة النهضة العربية -  
القاهرة - 1966-1967 .
- جمال زكريا قاسم
- مختارات من وثائق الكويت والخليج العربى  
المحفولة فى دورا لسجلات البريدية -  
مطبوعات جامعة الكويت سلسلة رقم 1972/3 .
- القا نون الدولى - الدبحة الاولى -  
دار النهضة العربية - القاهرة - 1973 .
- حسن محمد جابر

- حسين محمد اليمامة  
 — دول الخليج العربي الحديثة — علاقاتها  
 الدولية وتداولها لوضعها لسياسية والقانونية  
 والدستورية فيها كتلة مؤسسات الحياة —  
 بيروت — 1973.
- حمدي حيا فزا ومحمد عبد الرازق — خليج العتمة — دارا لكتابا لمرسي  
 القاهرة — 1967.
- كوستوف فرسا يكس  
 — مفارق الطريق الى اسرائيل — تحرير  
 وتحليل خيري حماد — ها رعدور للداها ءة  
 وا لنشر — بيروت — 1967.
- محمد محمود خلف  
 — حق الدفاع لشرعى فى انقا نون الدولى  
 البنائى — دراسا ت تحليلية مقارنة —  
 طبعة اولى — مكتبة النهضة با لقاهرة 1973.
- محمد عمرا الحيش  
 محمد حافظ غانم  
 — الثمن البنوية — القاهرة — 1963.  
 — مبادئ انقا نون الدولى — دار النهضة  
 العربية — القاهرة — 1966.  
 — الوجيز فى انقا نون الدولى — دار  
 النهضة العربية — القاهرة — 1973.
- محمد طلعتا لغيمس  
 — الاحكام العامة فى قانن الامم — قانن  
 السلام دراسة فى كل من الفكر العربى  
 وا لاشتراكى وا لاسلاهى منشأة للمحارف  
 با لاسكندرية — 1970.  
 — الخليم فى قانن السلام — منشأة للمحارف  
 با لاسكندرية — 1973.

- الفخيم الوجيز في قانون السلام — منشأة  
المحارف بالاسكندرية — 1975 .
- القانون الدولي العام — القاهرة —  
1980 .
- التوضيح لقانونى للبحر الاقليمى مع دراسة  
للبحار الاقليمية العربية والاجنبية فى  
القانون الدولي — رسالة دكتوراه —  
القاهرة 1975 .
- المداخلات الدولية — الابحة الثانية —  
دار النهضة العربية — القاهرة 1974 .
- السيدات العربية على خليج العقبة ومضيق  
تيران — سلسلة دراسات فلسداينية —  
بيروت — 1967 .
- القانون الدولي العام — الابحة العشرة  
منشأة المعارف الاسكندرية — 1972 .
- مبادئ القانون الدولي — دار النهضة  
العربية — القاهرة — 1975 .
- الندوة العامة للمضيق مع دراسة تطبيقية  
على مضيق باب المندب وتيران — رسالة  
دكتوراه — القاهرة — 1974 .
- هذه هي اليمن — الابحة الثانية —  
مطابع المدنى بالقاهرة 1972 .
- محمد دلالت الفخيم
- محمود سامى جينة
- محمد سعيد الخياط
- مفيد محمود شهاب
- صلاح مصطفى الربيع
- على صادق ابو حيف
- عبد العزيز محمد سرحان
- عبد الله شاكر الدائى
- عبد الله الشور



عثمان صالح سبي

— تاريخ أرتريا — ملفا لسبعينات — قضايا  
13 دولة — بيروت — 1974.

فانيل حسين

— محاضرات مؤتمرات لوزان وأنترة في البلاد  
العربية — معهد البحوث والدراسات  
العربية لعللى قسم الدراسات التاريخية  
القاهرة: 1958.

فواد شيا ط

— الحقوق الدولية العامة — الجامعة  
الثانية — دمشق — 1959.

فرا نكا . مانويل

— بين أمريكا وفلسطين — ترجمة يوسف حنا —  
منشورات دائرة الثقافة والفنون — عمان 1967.

=====  
=====  
=====

### بـ البحوث والمقالات :

أحمد صفوت

— مجلس النائم — المجلة المصرية للقاء  
الدولى المجلد السادس — 1950.

بطرس بطرس غالى

— خليج العقبة ومضيق تيران — محاضرة اجتماع  
الجمعية المصرية للقاء الدولى الخاص  
بمناقشة أهم الدوائب القانونية لتقضية خليج  
العقبة ومضيق تيران — المجلة المصرية  
للقانون الدولى مجلد 23 — 1967.

وحيد رأفت

— إسرائيل وحرية الملاحة فى قناة السويس  
مجلة السياسة الدولية عدد 140 أبريل السنة  
الحادية عشر مجلد 11 — 1975.

زكى تهما شم

— قضية خليج العرب ومضيق تيران — محضر  
الجمعية المصرية للقانون الدولي  
الخاص بمناقشة أهم الجوانب القانونية  
لقضية خليج العرب ومضيق تيران — المجلد  
المصري للقانون الدولي مجلد 23 — 1967.

محمد حيا فدا غانم

— لتكييف القانونى للموتف فى عائلة مدير باسرائيل  
المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد 13 — 57  
— قضية خليج العرب ومضيق تيران — محضر اجتماع  
الجمعية المصرية للقانون الدولي الخاص  
بمناقشة أهم الجوانب القانونية لقضية خليج  
العرب ومضيق تيران — المجلد المصري للقانون  
الدولي — المجلد 23 — 1967.

عبد العزيز محمد سرجان

— تجارات حديثة فى قانون البحر — مجلة  
العلوم القانونية — العدد 2 — 1966.  
— الولايات المتحدة الأمريكية ومشكلة الشرق  
الوسطى فى ضوء ميثاق وقراءات الامم المتحدة  
والقانون الدولي — مجلة العلوم القانونية  
والاقتصاد — العدد 1 — 1972.

عبد الحسين القدايش

— قضية جزر أبو موسى والابيين فى القانون  
الدولي — مجلة القانون المقارن القانونية  
العدد 5 — لسنة 5 — بغداد 1972.

عبد الفتاح حسن

— مؤتمرات الامم المتحدة لثانى لقانون البحر  
المجلة المصرية للقانون الدولي — مجلد 16  
— 1960.

عمر زكى غياش

— الاعتداء على الثلاثى ضد مصر والتسويضا ت  
عن الاضرار — المجلة المصرية للثقافة الدولية  
المجلد 13 — 1957 .

مخليج المتبة ومضاييق تيران — المجلة المصرية  
للثقافة الدولية — المجلد 23 — 1967 .

— الاطماع لاجل اهل المنطقة الاسرائيلية فى جزيرة أبو  
موسى العربية — سلسلة عرف ودانك 2  
بغداد 1971 .

— اتفاق لودى 1940/4/5 بين انكلترا  
وفرنسا — المجلة المصرية للثقافة الدولية  
المجلد 23 — 1958 .

— الجزر العربية بين الاطماع الاجنبية  
والاستراتيجية — سلسلة عرف ودانك 3 —  
بغداد 1971 .

لسوى بصرى

توفيق عبد الشافى الردا صي

وزارة الاعلام — دائرة شؤون  
الخليج العربى الراقية .

=====

=====

=====

جمهورية مصر العربية، والخريطة:

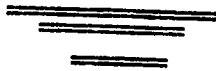
- أولا :** وثيقة الامم المتحدة الرقم 6 في 22 أكتوبر (تشرين الاول) ط م 1957.
- ثانيا :** وثائق الجمعية العامة للأمم المتحدة للدورة السادسة الخاصة بالحدود على البلاد العربية في 5 يونيو 1967 - المجلة المدورية للقانون الدولي مجلد 24 ط م 1968.
- ثالثا :** وثيقة الامم المتحدة المرقمة 130/06 في 2 يوليو (تموز) 1973.
- رابعا :** الامم المتحدة - المواءمة لثالث لقانون البحر - نص وحيد غير رسمي للتفاوض - الجزء الثاني - مقدم من رئيس اللجنة الثانية .
- خامسا :** تقرير مجموعة العمل الثانية عن أعمال اللجنة الرئيسية الثانية لمؤتمر الامم المتحدة لقانون البحر المنعقد بكواكنا خلال الفترة من 20 يونيو - 29 أغسطس ط م 1974.
- سادسا :** مجلة ندول العربية الامانة العامة - الادارة العامة للشئون القانونية معاهدات - تقرير لجنة الخبراء الحرب لقانون البحر اجتماعاتها بجنيف خلال الفترة من 17 مارس (أذار) - 10 مايو (أيار) ط م 1975.
- سابعا :** الدليل البحري للخليج الفارسي التابعة المباشرة لعام 1958 خريفة رقم 753.
- ثامنا :** جامعة لدول العربية - الامانة العامة - وثيقة رقم 10، 1/5/59 تقرير لجنة الخبراء الحرب لقانون البحر اجتماعاتها في الفترة من 10 - 15/2/1973 بالقاهرة .

شايبا : باللغات الاجنبية :

=====  
المؤلفات والمقالات

- Boxter, The law of international Waterways 1964.
- Smith, H., The law and custom of the sea london, 1959.
- Briggs (a.W) the law of nations , cases. Documents and notes, Newyork 1952.
- Bruel, International straits, London and Copenhagen , Vol 1, Vol 2, 1947.
- Cavarè,(L) Le droit inernational public positif , Paris, tome, 1969.
- Churchill(SIR.W) the 2nd Word war, vol 2 London.
- Colombos, (C-jolm) international law of the sea , 4thed London, 1959.
- Gidel(G) Le droit international public de la mer, vol 3, 1932.
- Hall(W.E.), A treatise of international law, Oxford 1924.
- Hyde (ch cheney) international law chiefly as interpreted and applied by united states 1 945.
- MC. Dougal and burke, the public order of the oceans acontemporary international law of the sea, New haven and London, 1962.

- Mooire, (J.B.), Digest of international law Washengton 1906.
  - Olivier de ferron, Le droit international de la mer, vol 1, 1958.
  - Oppenheim (L) International law, 8th ed, London 1955.
  - Rousseau (ch) Droit international septieme edition douoz, 1973.
  - Raafat W. Le probleme des detroits revue Egyptienne de droit international volume 2 1946.
  - Stroht (M.P.) The international law of bays, 1963.
  - Whitiman- Marjorie-M- Digest of international law vol 4, 1965
- ب۔۔۔ مراجع آخری
- Cour international de Justice , 1949.
  - Yearbook of international law commission vol 2, 1952.
  - Yearbook of international law commission vol 2, 1954.
  - Yearbook of international law commission 1956.
  - Atlas de poche Nouvelle edition mise a jour, librairie generale Francaise 1974.



رقم الصفحة	الموضوع
3	المقدمة
3	الباب الاول
	المفهوم القانوني للمضاييق في القانون الدولي
9	الفصل الاول : تعريف المضاييق الدولية
10	المبحث الاول : تعريف المضاييق في لفقہ الدولي
15	المبحث الثاني : تعريف المضاييق في القضاء الدولي
17	المبحث الثالث : تعريف المضاييق في العمل الدولي
22	الفصل الثاني : الملاحه في المضاييق الدولية
	المبحث الاول : الملاحه في المضاييق الدولية لدى
22	القضاء الدولي
	المبحث الثاني : الملاحه في المضاييق الدولية في
25	القضاء الدولي
	المبحث الثالث : الملاحه في المضاييق الدولية في
26	العمل الدولي
	الاتجاهات المعاصرة لنظام الملاحه الدولية
20	في العمل الدولي
41	الخاتمة
44	الباب الثاني
	النظام القانوني للمضاييق الدولية

- 45 الفصل الاول : المضائق الواقعة في إقليم دولة واحدة
- المبحث الاول : المضائق التي لا يزيد اتساعها على ضعف
- 46 اتساع البحر الاقليمي
- المبحث الثاني : المضائق التي يزيد اتساعها على
- 47 ضعفا تساع البحر الاقليمي
- 50 الجيوب المائية داخل المضيق
- 51 الجزر داخل المضيق
- 53 المضائق التركبية : البسفور والدردنيل
- 53 بحثا لمعاديات الجغرافية
- 53 ا- مضيق البسفور
- 55 ب- مضيق الدردنيل
- 56 الدلائم القانونية للبسفور والدردنيل
- الدلائم القانونية للمضائق التركبية
- 66 حسب القواعد العامة
- الفصل الثاني : الدلائم القانونية للمضائق التي تقع بين
- 67 سواحل عدة دول
- المبحث الاول : المضائق التي تقع بين سواحل عدة دول
- 68 كيف يتم تعيين الحدود في المضائق التي لا يتجاوز
- 69 اتساعها على ضعف اتساع البحر الاقليمي ؟
- تعيين الحدود البحرية في المضائق التي يتجاوز
- 72 اتساعها على ضعف البحر الاقليمي
- المبحث الثاني : بحثا لمعاديات الجغرافية للمضائق التي
- 75 تقع بين سواحل عدة دول



- 75 1- مضيق هرمز
- 33 2- مضيق باب المندب
- 103 3- مضيق جبل طارق
- الباب الثالث : النظام القانوني للمضايق التي تصل البحر
- 115 1- المضايق التي تصل البحر لاقليم لدولة أجنبية
- الفصل الاول : النظام القانوني للمضايق التي تصل البحر
- 116 1- المضايق التي تصل البحر لاقليم لدولة أجنبية
- المبحث الاول : المضايق التي تصل بحرا عاليا بخليج
- 117 1- تقع على سواحل دولة واحدة
- المبحث الثاني : المضايق التي تصل بحرا عاليا بخليج
- 120 1- تقع على سواحل عدة دول
- الفصل الثاني : النظام القانوني للمضايق التي تصل بحرا عاليا
- 124 1- بحرا محاطا بالمياه العميقة
- 123 2- لمحات من تاريخ العقبة
- 131 3- النظام القانوني لمضيق تيران بعد حرب 1948
- 4- النظام القانوني لمضيق تيران بعد العدوان الثلاثي
- 138 1- على مصر عام 1956
- 5- النظام القانوني لمضيق تيران عقب حرب عام 1967
- 140 1- وحرب 1973
- 6- هل تستدعي إسرائيل الاستناد إلى نص الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 للقول بمرور سفنها عبر مضيق تيران ؟
- 144

- 7 - هل يحق لاسرائيل اللجوء الى استخدام القوة لغرض  
148 مرور سفنها في مضيق تيران ؟
- 152 خلاصة عامة
- 158 الخصال تامة
- فهرس مرا جمع البحث  
165 أ ولا بالغة العربية :
- 165 1- المسؤوليات
- 160 ب- البحوث والمقالات
- 171 ج- مجموعة الوثائق واخرائط
- 172 ثانيا بالاشات الاجنبية
- 174 فهرس المحتويات

