

مكانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين  
مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات  
الدولية

دراسة حالة مضيق جبل طارق

عبد الاله دريف

باحث بسلك الدكتوراه تخصص الدراسات السياسية والدولية

الناشر

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية  
والاقتصادية

برلين-المانيا

2017م

المؤلف: عبد الإله دريف

كتاب : مكانة المضايق المستخدمة للملاحدة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات

العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق جبل طارق

رقم تسجيل الكتاب :

VR 33642 . B

الطبعة: الاولى

الناشر :

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

برلين \_ ألمانيا

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو اي جزء منه أو تخزينه في نطاق إستعادة

المعلومات أو نقله بأي شكل من الأشكال، دون إذن مسبق خطي من الناشر.

جميع حقوق الطبع محفوظة: للمركز الديمقراطي العربي

برلين- ألمانيا.

2017

**All rights reserved No part of this book may by reproduced. Stored in a retrieval System or tansmitted in any form or by any meas without prior**

**Permission in writing of the publishe**

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية

**Germany:**

**Berlin 10315 Gensinger Str: 112**

**Tel: 0049-Code Germany**

**54884375 -030**

**91499898 -030**

**86450098 -030**

**mobiltelefon : 00491742783717**

**E-mail: info@democraticac.de**

**P.hD candidate: Ammar Sharaan**

**Chairman ” Democratic German Center**

" لقد أصبح في إمكاننا التحكم في العمليات البحرية عن بعد  
ونحن بمقار القيادة على البر. فهل نحن على يقين من أننا  
على صواب؟ "

جيمس إبيرل

# إهداء

إلى أرواح أجدادي الطاهرة اللذين جاهدوا في سبيل استقلال هذا الوطن  
إلى والداي الغاليين رمز الحنان والعطاء  
إلى إخوتي وأخواتي وأبنائهم واران الغالية



إلى كل الأهل والأقارب  
إلى أصدقائي وزملائي الأحرار



إلى كل غيور ومخلص لهذا الوطن  
إلى كل طالب علم

إلى

**كل من علمني يوما حرفا عرفانا وتقديرا**

إليهم جميعا أهدي هذا العمل المتواضع وأتمنى من الله عز وجل التوفيق والسداد

## قائمة الرموز

❖	ص	: الصفحة
❖	ط	: الطبعة
❖	م. إلك	: الموقع إلكتروني
❖	ت. مع	: تمت معاينته
❖	د.	: الدكتور
❖	كلم	: كيلومتر

❖	P	: Page
❖	Op. cit	: Ouvrage précite
❖	suiv	: Suivant
❖	Num	: Numéro
❖	Dr.	: docteur



## مقدمة

تبدأ دراستنا للمضايق بصفة عامة من خلال محاولة ضبط طبيعة التغير والتطور الذي طرأ على قانون البحار بفعل إمتداد السيادة أو الحقوق السيادية إلى مسافات واسعة داخل البحار، وبفعل هذا التحول في النظرة الجديدة إلى البحار سواء من الناحية الإستراتيجية أو من الناحية الاقتصادية. يقول د. سليم حداد انه كان لابد أن يؤدي ذلك إلى بروز مفهوم جديد للمضايق البحرية (د.سليم حداد، 1994).

فإذا كنا نعيش في الحقيقية على سطح كرة مائية، إذ اليابسة فيها لا تُكُونُ إلا الاستثناء (29 في المائة من المساحة الإجمالية) أما البحار والمحيطات فهي الأصل والقاعدة (71 في المائة منها)، (إدريس الضحاك، 1989) فإن هذه الحقيقة تسمح لنا بإدراك الأهمية القصوى للبحر، وهي أهمية وعت بها المجتمعات منذ القدم على الرغم من تفاوت الاهتمام بها في كل عصر وكل حين. فالبحر كان فقط مصدرا للعيش في المراحل الأولى للبشرية، ثم ليعد مكسبا للربح والمتاجرة بموارده كالمح والاسماك والطحالب والأعشاب البحرية، ناهيك أيضا عن المحار والإسفنج واللؤلؤ والمرجان... ليصير وسيلة بعد ذلك للتنقل في بعض المراحل المتقدمة من التاريخ خاصة بعد اكتشاف القوارب الناقلة للإنسان والأفكار، ومنها قوارب الأوميك والكايك الجلدية، وقوارب لحاء الشجر ثم طوافات جذوع الشجر... لتظهر بذلك حسب "ch.mackerel" البوادر الأولى لعنصر "الملاحة". ولغريزة حب الاكتشاف لدى الإنسان، طور من مهاراته في صنع السفن لتكون أكثر صلابة وتحملا في خوضها لغمار البحر، فجاء ذلك بالموازاة مع أن حملت السفينة - وهي تنتقل - بضائعا لغرض التجارة أو تبادل السلع، لتتوطد بذلك أول العلاقات بين الملاحة والتجارة. هذا ما أدى إلى ترسخ الملكية كفكرة في المجتمعات التي إنعكس عليها الصراع والزحف اتجاه الموارد وتصريف الفائض، لتتغير بذلك نظرة الدول التوسعية للدول من الخوف في التوسع على حساب البحر إلى شقه واعتباره منطلقا استراتيجيا لعمليات غزو البر فأضحى بذلك مفهوم الملاحة أوسع من ذي قبل.

ومع الاستعمال الكثيف للبحار، وتطور مفهوم الملاحة، أصبح لدى الدول ومستعملي البحر فكرة جديدة حول العلاقة الطبيعية الوطيدة بين اليابسة والبحر. وهي أن هناك في العالم مناطق يشترك فيها العنصران، وأن بسط السيطرة على مثل هذه المضائق بمختلف الوسائل، حتما سيؤدي إلى التحكم بالبحر وإحداث الخلل في توازنات اليابسة. وهي نفس الفكرة التي تطورت لتشمل المضائق أو المعابر المائية التي تنقل أو تختصر الطريق من بحر إلى آخر. لتبدأ بذلك الاكتشافات الجغرافية في العصر الوسيط، وتتوسع دلالة الملاحة لتشمل إلى جانب البحر، العبور والمرور من خلال هذه المضائق والممرات البحرية... وتذكر Sarah Aronson أن الملاحين الايطاليين كان دورهم محوريا في هذه المرحلة لكونهم قد أسسوا خطوطا منتظمة لحركة السفن (ما يعرف الآن بالشبكة البحرية) بدءا من جبل طارق حتى الفلاندرز وجنوب انجلترا، حيث إتقوا هنا بشبكة الهانز ووصلوا بذلك إلى مناطق البلطيق وما بعدها علاوة على محاولتهم الالتفاف حول إفريقيا. (إ.إ. رايس، 2005. عالم المعرفة.)

من كل ذلك، فإن نتيجة اكتشاف أهمية المضيق كطريق يستخدم للملاحة والتنقل إلى أماكن الموارد أو التحكم العسكري، زاد ترسخا مع فكرة القوة البحرية للمملكة البحرية كما صاغها "Mahan"، حيث أنه ومنذ أواخر القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر بدأت Bretagne تبرز كقوة عالمية عظمى فقط عن طريق استثمارها لوضعها البحري، سواء اتجاه العالم الجديد أو في المتوسط، ففي عام 1704 إستولت على مضيق جبل طارق الذي يستطيع منع الدخول والخروج من المتوسط. فتم بذلك دحض الفكرة القائلة بأن استخدامات الملاحة تبقى سلمية محضة، لكون التجارة عمل لا ينموا إلا في وسط السلم، لكون التدخل العسكري للمملكة المتحدة آنذاك لم يستهدف حماية أساطيلها التجارية بالقدر الذي عبر عن محاولتها في السيطرة على المتوسط وزعزعة التحكم الفرنسي فيه. زد على ذلك أنه تم في نفس الوقت تدويل قضية المضائق لتبدأ مرحلة أخرى ويصير في المضائق ما هو دولي وما هو غير دولي، وما هو استراتيجي عسكري وما هو تجاري، وأصناف أخرى قد تجمع كل هذه المواصفات.



وعموما فانه من خلال ما سبق يتضح أن دلالة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية تنصرف إلى معنى واسع يجمع السلم بالحرب، كما يجمع التجارة بالنفوذ والسلطوية، وهي كلها معاني تجمعها عبارة الملاحة. مما يحتم علينا ضرورة التعاطي لمفهومي الملاحة والمضيق كمفاتيح رئيسية يستلزمها الفهم القوي لموضوع بحثنا.

وبخصوص فكرة الملاحة فقد تعددت تعريفاتها بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها لوضع تعريف دقيق لها، حيث أورد د. إبراهيم العناني، (قانون البحار، 1985) مجموعة من التعريفات قائلا أنه "بالنظر إلى أداة الملاحة قيل بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن، ومن حيث المكان الذي تتم فيه قيل بأنها الملاحة التي تتم في البحار والمحيطات، وفي رأي ثالث قيل بأن الملاحة البحرية هي التي تحيط ممارستها بمخاطر خاصة بالرحلات البحرية."

ثم إستطرد قائلا: "وفي رأينا (د. إبراهيم العناني) ينصرف تعبير الملاحة إلى ما الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام. ويعتمد هذا التعريف على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها، بتوافر عنصرين أساسيين هما السفينة البحرية كأداة للملاحة والغرض من ممارسة الملاحة، وهو استخدام البحار أيا كان نوع هذا الإستخدام، كالتنقل أو نقل البضائع أو استغلال ما في البحر من ثروات أو البحث العلمي.."

وما يجعلنا متفقين مع هذا الرأي هو في الحقيقة ارتباطه بنفس النتيجة التي توصلنا إليها ونحن بصدد البحث عن أصول موضوعنا، فالملاحة إذن هي نشاط بحري بامتياز قبل أن تنتقل إلى مجالات أخرى كما هو الشأن بالنسبة للملاحة الجوية. إلا أن ما يمكن أن نأخذ به في هذا التعريف يكمن في إغفاله لثلاث نقاط جوهرية الأولى تتعلق بالأداة ذاتها والثانية مرتبطة بطبيعة مرسل السفينة، بينما تتعلق الثالثة بمبداية النظام.

أما بالنسبة للنقطة الجوهرية الأولى، فيؤخذ على التعريف اقتصره في تحديد طبيعة الأداة الملاحية، على السفينة في حين أن التطور التكنولوجي والصناعي أفرز مجموعة من الأدوات الجديدة التي على رأسها الغواصات والقواعد العسكرية البحرية الثابتة، فضلا عما

يُعرف بالجزر الإصطناعية. وهي كلها أدوات قد تختلف من حيث الشكل وبعض الوظائف التي تمارسها السفينة إلا أنها تبقى دائما ذات استخدام معين ليس إلزاما منا تحديده، ناهيك عن كونها قد تستخدم في نفس أغراض السفينة في بعض الأحيان.

أما بالنسبة للملاحظة الثانية، فهي موجهة لعنصر الدولة الوارد في التعريف، وهو في نظرنا لم يعد فكرة مطلقة الصحة، لعله ظهور أشخاص وفاعلين دوليين جدد على مستوى القانون الدولي والعلاقات الدولية، كالمنظمات الدولية التي صار من بينها من تملك أدوات للملاحة، ونخص بالذكر هنا منظمة حلف الشمال الأطلسي التي أصبح لها أساطيل وسفن تابعة لها، خاصة في مياه البحر الأبيض المتوسط. فهل هذا يعني أن هذه السفن والأساطيل لا تمارس الملاحة؟

وتطرح النقطة الجوهرية الثالثة التي أغفلت في التعريف السابق للملاحة، مسألة النظام القانوني لهذه الملاحة، وهو ما يُظفي عليها المشروعية من عدمها، فصحيح ان سفن القراصنة أيضا، أو أي أدوات تابعة لأي شخص دولي، قد تمارس الملاحة، لكنها في نظر القضاء الدولي لا تعتبر كذلك ما لم تكن مقيدة بشروط قانونية معينة ومحددة.

وعليه فإن تصورنا لمفهوم الملاحة لا ينبغي أن ينحاز خارج حدود التعريف السابق، لكن فقط تحت شرط واحد هو ضرورة مراعاة هذه الملاحظات الثلاثة.

أما عن دلالة المفهوم الثاني، وهو المضيق فمنذ أن تم التأسيس له في منظور الفقه الدولي التقليدي عند H. Grotius، وهو يشهد تطورات عدة أثرت على زوايا نظر الباحثين إليه إلى درجة إختلافهم حول مدلوله الدقيق. مما ترتب عنه إنشقاق هؤلاء الباحثين في تعريفه إلى مدرستين كبيرين أحدها يتزعمها الفقيه Gidel Gilbert وتركز على الطبيعة الجغرافية في تعريفها أكثر من أي شيء آخر، ثم المدرسة الحديثة التي يتزعمها Louise Cavare والتي تركز أكثر على الجانب الاقتصادي للمضيق.

وعن مدلول المضيق في المدرسة الأولى يميز Gidel بين تعريفين الأول جغرافي والثاني قانوني، فيقول بخصوص الأول أن "فكرة المضيق تعني ذلك الممر البحري الموجود بين

قطعتين من التراب كيفما كان اتساع الممر ومهما كان الاسم الذي أعطي له كمضيق، أو ممر بحري، أو ممر، أو حتى قناة...". وهو نفس الإتجاه الذي ساقه د.مفيد شهاب بقوله "أن المضيق من الناحية الجغرافية، عبارة عن مياه تفصل بين جزأين من اليابسة وتصل بحرين. مما يعني أنه يشترط (1) أن يكون جزءا من البحر. (2) أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية. أي أن يكون مجرى طبيعيا لم يتكون بطريقة صناعية. (3) أن يكون محدود الإتساع.

وبخصوص التعريف القانوني للمضيق عند Gidel فهو "كل ممر طبيعي بين ساحلين، لا يتعدى اتساعا معنا ويسمح بالإتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تكون هذه المجالات تعود إلى بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضا إذا كان الممر قائما بين جزيرة وإقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر." وقد ذهب هذا المذهب "برويل" و "إيتمان" و د. محمد حافظ غانم ود. علي صادق أبو هيف وغيرهم.

وما يجب أن يعرفه حضرة القارئ هو أنه ليس كل مضيق بالمعنى الجغرافي يعتبر مضيقا دوليا بالمفهوم القانوني فإن هذا الوصف لا يطلق إلا على المضائق التي تتميز بثلاثة خصائص رئيسية اثنتان منها ذات طبيعة جغرافية وهما: ضيق الإتساع وأن يصل المضيق بين بحرين عامين والثالثة ذات طبيعية وظيفية تتعلق بالاستخدام فيشترط أن يكون المضيق مستخدما في الملاحة الدولية. وهذا هو المعنى الذي دعى إليه "Cavare" و "Colombos" و "Opinheim" وغيرهم في المدرسة الحديثة.

فلا يخضع في نظرهم المضيق لقواعد خاصة إذا كانت فتحة تتسع بحيث لا تلتصق المياه الإقليمية الممتدة من شاطئيه. ويعتبر المضيق كذلك وفقا لما جرى عليه العرف إذا كان اتساع فتحة أكبر من ضعف اتساع البحر الإقليمي. ففي هذه الحالة الأخيرة تعتبر الجزء الأوسط من المضيق الواقع بين حدي المياه الإقليمية في حكم البحر العام، أما أجزاءه الأخرى فتدخل في حدود المياه الإقليمية للدولة أو للدول المشاطئة وتخضع الملاحة فيها لقيود المرور البريء.

ويفهم من شرط الملاحة هذا، حسب محمد طلعت الغنيمي أن المضيق يصير دولياً إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية، وكان بجانب هذا ممر للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شاطئ ذلك المضيق. وهو بالمعنى الذي أخذ به د. مفيد شهاب حين قوله "أن يكون المضيق صالحاً للملاحة الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق".

هذا وقد ذهبت محكمة العدل الدولية إلى دحض فكرة هذا الاتجاه، بعدما تقدمت المملكة المتحدة بما يسايره في قضية Corfou. حيث قدم ممثل إنجلترا المعلومات التالية بخصوص الفترة من أول إبريل 1936 لغاية 31 دجنبر 1937 (الأعداد الكلية للبواخر الراسية في ميناء Corfou بعد أو قبل المرور في القناة خلال سنة وتسعة أشهر، العدد الكلي للسفن كان 2884 وأعلامها، اليوناني والإيطالي والروماني واليوغوسلافي، والفرنسي والألباني والبريطاني).

وبالربط البناء بين المدلولات المتصلة بمفهوم الملاحة والمضايق نجد أن مسألة الملاحة أضحت من الدلالات المنصرفة عند ذكرها إلى مفهوم المضايق. والذي زاد من تعميق هذه العلاقة هو خصوصية النظام القانوني المنظم للملاحة في المضايق الدولية وتميزه عن نظام المرور في المياه الإقليمية. وهذا التميز إنما تحكمت فيه اعتبارات التوفيق بين المصالح العامة للجماعة الدولية، والمصلحة الخاصة للدولة الساحلية، فكان نظام المرور عبر البحار من أكثر الأنظمة تأثراً بمحاولات التوفيق هذه. فإطلاق حرية المرور بالبحار قابلته معظم الدول الساحلية بالكثير من التحفظات خشية تهديد مصالحها الأمنية والاقتصادية في المناطق البحرية القريبة من سواحلها، لذلك جرى العمل الدولي على فرض القيود على مرور السفن الأجنبية بالقرب من سواحل الدول حفاظاً على أمنها وسلامتها وحسن نظامها. (د. إبراهيم العناني، 1989) "وعليه فقد كان موضوع المضايق من أكثر الموضوعات إثارة للجدل والخلاف في فقه القانون الدولي. فأهمية الموضوع من النواحي الإستراتيجية والسياسية، قد طبعت آثارها على المعالجة القانونية، مما أدى إلى إحاطة الوضع القانوني والنظام المقرر للمرور فيها بالكثير من الغموض والتناقض".

## أهمية الموضوع:

إن المضايق بصفة عامة قد إزدادت أهميتها بعد الاختراعات الكبيرة والمتعددة والتي سهلت استغلال البحار عن طريق الأساطيل الضخمة بعدها وعدتها والتي تجوب البحار في سبيل ذلك، إذ أن هذه الممرات هي المنفذ لتلك السفن من بحر إلى بحر ومن محيط إلى آخر، إذ بدونها تصبح حرية الملاحة في البحار مجرد ادعاء وتكون البحار والمحيطات بحيرات مغلقة، لذلك أصبحت الملاحة في المضايق من أهم الموضوعات التي تشغل بال الدول. وقد لعب هذا الموضوع دورا خطيرا في تاريخ العلاقات الدولية، حيث غزت المملكة المتحدة جبل طارق (1704) بغاية ضبط حركة المرور في بوغازه، كما اندلعت حرب القرم بين روسيا و تركيا (1835 - 1856) كما تم نفس السيناريو مع أوكرانيا حول القرم في 2014 وذلك بسبب مضيق البوسفور والدردينيل وثار النزاع بين ألبانيا وانجلترا بسبب مضيق Corfou (1945 - 1947)، وعندما أعلنت مصر رغبتها في غلق مضيق تيران بوجه الملاحة الصهيونية، قامت حرب 1956 واشترك فيها كل من الكيان الصهيوني في فلسطين انجلترا وFrance، وتكرر الحال نفسه في حرب 1967.

وللملاحة في المضايق أهمية كبرى، فنظرة واحدة إلى خريطة العالم كافية لترى الأضرار الكبيرة التي سوف تصيب التجارة والاتصال الدوليين نتيجة إغلاق المضايق. لدى فقد كان نصيب المضايق وفيرا من الادعاءات ففي المرحلة التي كان يسود فيها مبدأ ملكية البحار كانت الدول تدعي سيادتها على المضايق، وكانت تدعي نفس الحق في منع مرور السفن فيها، وكانت تفرض رسوما على السفن التي تعبر تلك المضايق. إلا إن التقدم العلمي والتقني وازدياد التجارة الدولية وكبر حجمها أديا إلى فتح المضايق الدولية أمام الملاحة، وبدأت ادعاءات السيادة المطلقة عليها، والتي تبيح حق إعاقة ومنع الملاحة فيها، تنهار أمام هذا التطور، وقد كان الإدعاء الدنمركي أقدم ادعاءات السيادة، حيث كانت الدنمرك تفرض الرسوم على البواخر التي تمر في مضايقها، إلى أن رفعت ذلك الوضع في معاهدة كوبنهاغن سنة 1857 مقابل تعويضات تدفعها الدول التي تستخدم تلك المضايق. (د. سعيد بن سليمان العبري).

أما مضيق جبل طارق فأهميته يكتسبها من خلال مركزه الجغرافي الذي يفرض كونه المدخل الوحيد لسنين طويلة (قبل حفر قناة السويس) لأهم بحر في العالم وهو المتوسط، لذلك فإن تاريخ العلاقات شمال جنوب في هذا البحر كانت لتختصر بهذا الشكل لولا أن مضيق جبل طارق أصبح منفذا من خلاله دخلت Bretagne في حربها مع France في القرن 18، ومن خلاله ألحقت الغواصات الألمانية أضرارا كثيرة بدول الحلفاء، قبل أن تتمكن الولايات المتحدة من بعث أسطولها عبره إلى المتوسط أولا لتأمين مرور النفط القادم من الشرق، وثانيا لإكتساح إيطاليا ودول المحور الأخرى في أوروبا. من كل هذا يبدو أن المضايق الدولية عامة ومضيق جبل طارق بالخصوص لها على مستوي العلاقات الدولية والقانون الدولي، أهمية كبرى لا يمكن إكتشافها إلا ونحن بصدد البحث والتعمق فيها.

### اشكالية البحث:

غير أن ما نُنحُوا تبيانَه في هذا البحث، يكمن في أنه إذا كان النظام القانوني للمضايق المستعملة للملاحدة بمثابة إطار يعبر عن تمازج لمصالح خاصة لدول معينة، فإن تلك المصلحة في حد ذاتها تعبر عن معطيات اقتصادية وجغرافية في المنطقة، ترى فيها الدولة أهدافا أو موارد ينبغي استغلالها أو استكشافها، مما يجعلها أمام ضرورة وضع نظام قانوني أو سياسات لتنظيم القطاع. لذلك فبتشعب الإشكالات المرتبطة بالموضوع الذي نتناوله نقتراح كإشكالية أن نحاول رصد العلاقة بين تطور فكرة المضايق الدولية ومعها الأدوار التي تقوم بها، وبين جدلية عنصر اليابسة ومبدأ سيادة الدول الساحلية من جهة والبحر ومبدأ الحرية من جهة ثانية.

وعلى أساس ذلك سنهتم بداية بطرح المستويات التي شهدت نظرية المضايق ومعها الأدوار التي تقوم بها تطورا ملحوظا على صعيدها، ونخص بالذكر مجال الفقه والقضاء والقانون الدولي. محاولين ابراز الجدلية القائمة بين عنصر اليابسة التي تحد المضيق والتابعة لسيادة الدولة الساحلية من ناحية، وبين المياه العابرة للمضيق والتابعة للبحر الحر من ناحية أخرى في كل مجال على حدى، مما سيمكننا من التوصل الى حقيقة صعوبة الحسم في إشكالات عدة

من بينها وضع تعريف محدد للمضايق المستخدمة للملاحدة الدولية. واشكالات اخرى كالاتساع والتحليق والغوص في المياه المضائقية...

وبهذا يبقى السؤال الذي يطرح نفسه، هو هل استطاع كل من الفقه والقضاء الدولي الحسم في مسألة تغليب مبدأ السيادة على الحرية او العكس بخصوص المضايق الدولية؟

وأنه إذا كان الأمر يسير الى اتجاه الحسم، ففما تأثير ذلك على مضيق جبل طارق كنموذج؟ وهل ذلك فعلا هو ما أدى إلى تغير الأدوار التي لعبها ويلعبها مضيق جبل طارق في كل مرحلة؟

### فرضيات البحث

تشير الإشكالية المحددة أعلاه مجموعة من الفرضيات التي سنبينها على النحو الآتي:

**الفرضية الأولى:** تطرح فكرة أن علاقات الدول ومصالحها في إطار مجموعة من التفاعلات التي تُبرز غالبا طرفا قويا وطرفا ضعيفا فيما بينها، تتحكم في تدنى أو نمو نظرة القانون الدولي إلى مختلف المواضيع، وبالتالي فاحتمال وجود تقدم نسبي لوضع مضيق جبل طارق على المضايق الأخرى أو العكس على مستوى الأدوار التي يقوم بها سيؤدي تماما إلى تغيير نظرة القانون الدولي إليه خاصة. بحكم أن الإطار القانوني للمضايق غير مستقل تماما عن التحليل في إطار العلاقات الدولية.

**الفرضية الثانية:** تنطلق من أن دلالة عبارة أدوار المضيق، تطرح إفتراض مسألتين إحداهما كُلية بأن نعتبر بتطور الشق الأرضي والمائي للقول بتطور نظرية المضيق والثانية بالتجزئ قولاً بأن المضيق مختصر فقط في جانبه الأرضي أو المائي.

**الفرضية الثالثة:** ويمكن لمسها من خلال القول بأن الدور الجيوسياسي لمضيق جبل طارق خاصة، لا يمكن أن تبقى له نفس مكانة التحليل الذي يحظى بها، ما دام التطور على مستوى العلاقات الدولية، يفرز مظاهر دولية جديدة تتجاوز مفهوم الدولة.

## الأدوات المنهجية المستعملة في البحث:

وعلى الصعيد المنهجي فإننا سنتناول هذا البحث من خلال:

**منهج التحليل الكيفي:** وهو الذي سنعتمده كمنهج رئيسي في البحث نقدم من خلاله المعطيات الرئيسية العامة من قوانين وأحكام وأراء فقهية قبل تحليلها والخوض فيها بشكل يتيح لنا التوصل إلى نتائج خاصة تهم إشكالية بحثنا.

**منهج التحليل المقارن:** وأخيرا يبقى دور المنهج المقارن في هذا البحث منصبا فقط على الاستشهاد ببعض النماذج المقارنة على مستوى الأنظمة القانونية للمضايق الدولية.



## الفصل الأول: تأصيل النظرية العامة للمضايق الدولية

ان الفهم العام لنظرية المضايق الدولية، لا يتأتى إلا بإبراز كل جوانبها التي تركز على البعد القانوني والجغرافي والاقتصادي، وهو ما تم تأصيله (أي البحث عن أصولها ومصدر ما ينظمها) من قبل الفقه والقضاء والقانون الدولي والوطني معاً، وهي جهات تنطلق أساساً من اعتبارات مُحدّدة لمصالح فئة معينة من الدول التي قد تكون اما مضائقية أو غير مضائقية.

وبذلك يبقى السؤال المطروح هو كيف بنى وأسس كل من الفقه والقضاء والقانون الدولي، لنظرية المضايق الدولية

### المبحث الأول: تطور مفهوم المضايق الدولية بين نظريات الفقه

#### الدولي وأحكام محكمة العدل الدولية

ساهم الفقه والقضاء الدوليين باعتبارهما من بين مصادر القانون الدولي، في وضع وتطوير والكشف عن معظم قواعد القانون الدولي المتعارف عليها حالياً. وفي مجال قانون البحار عامة والمضايق خاصة، لعب الفقه والقضاء دوراً محورياً بالمقارنة مع التشريع في إبراز النظريات المنظمة لهذا المجال، لذلك فقد شكلت معظم النظريات الفقهية منذ **Hugo Grotius** مروراً **Samuel Von Pufendorf** و **Emer De Vattel...**، بالإضافة إلى مجموعة من القرارات التي أصدرتها محكمة العدل الدولية وخاصة في قضية **Corfou**، حيث شكلت أساساً نظرياً سيعتبر فيما بعد أساساً قانونياً منظماً للمضايق المستخدمة للملاحدة الدولية في مؤتمرات للأمم المتحدة الثلاث المتعلقة بقانون البحار.

## الفرع الأول: مسار النظريات المؤصلة للمضايق الدولية من المنظور التقليدي إلى المنظور الحديث

لقد شكلت الأهمية التي حضي بها المضايق الدولية من شتى النواحي خاصة الاقتصادية والإستراتيجية، سواء أثناء زمن الحرب أو في وقت السلم، منذ حرب "Péloponnèse" عام 222 قبل الميلاد إلى وقتنا الحالي، مصدر قلق لمصالح الدول، حيث أن معظم الدول الساحلية لطالما نادى بتأمين أكبر لمياه المضايق، في حين نادى جل الدول الحبيسة بضرورة فتح هذه الممرات للجميع، وهو ما دعى مختلف المنظرين في حقل القانون الدولي يصبون اهتمامهم عليها خاصة، وعلى إطارها العام وهو البحر الإقليمي.

فكيف تصور كل من الفقه الكلاسيكي والفقه الحديث مسألة المضايق؟ وكيف ساهم الفقه في وضع حد لمختلف الإشكالات التي قد تترتب عن المعاملة الدولية في المضايق المستخدمة للملاحدة؟

### المطلب الأول: المضايق في الفقه الدولي التقليدي

يُعد مبدأي السيادة والحرية في قانون البحار المفهومين المحوريين اللذان تدور حولهما كل الإشكاليات الفقهية في القانون الدولي عامة وقانون البحار خاصة، ذلك أن غياب سلطة عليا تكون فوق الدول جمعاء، أدى إلى ظهور صراعات المصالح بين مختلف هذه الدول، فتارة تتمسك بمبدأ احترام السيادة في مواجهة بعضها البعض، وتارة تتمسك بمبدأ التراث المشترك للإنسانية، والذي يترتب عنه كمبدأ عام تحريم ممارسة أي مظهر من مظاهر السيادة. أي ان كل الدول لها الحق في الاستفادة من هذا التراث المشترك.

وفي مجال قانون البحار، أُعتبرت نظرية **H. Grotius** في كتابه البحر الحر، بمثابة المفصل الذي خلف وراءه تصورات الدول اتجاه البحر، فقد أقر في كتابه هذا بتواجد قسمين من المياه في البحر، أولها البحر العالي والذي قال فيه بمبدأ الحرية<sup>1</sup>، والقسم الثاني يعبر عن المياه القريبة من شاطئ الدولة الساحلية والتي تمارس عليها هذه الأخير كامل صلاحياتها السيادية دون منع للمرور البريء.

### الافصاح الأول: أثر مبدأ السيادة على الملاحدة المضائقية

في البداية وقبل بروز بوادر تقنين الأعراف الدولية، كان التصور الذي أتى به **H. Grotius** عن مبدأ الحرية في البحار العالية ذو طبيعة تقليدية بالمقارنة مع المفهوم الحديث لهذا المبدأ. إذ أن تقسيمه للمياه الذي يجعل من المياه القريبة للشاطئ قابلة للتملك والحياسة من طرف الدولة الساحلية، كما يجعل مياه البحر العالي غير قابلة لذلك. هو ذاته السبب الذي جعل **H. Grotius** لا يعطي أي اهتمام خاص للمضايق بصفة عامة، لكون مياهها قريبة من سواحل الدول المضائقية. وهو نفس ما يمكن استنتاجه لدى ابن ماجد الذي يعرف المياه الإقليمية بأنها المياه التي تمتد الى الحد الذي يغيب فيه الساحل عن بصر الملاح من فوق مركب شراعي وهو يبتعد عن البر.

وبخصوص مبدأ السيادة فإن الفكرة التي ينطلق منها **H. Grotius** تتقاطع في حد كبير مع أفكار **Selden** (2) الذي يجعل من البحر بصفة عامة ملك للدولة الساحلية، فإذا كانت الدولة حسب هذا الأخير تمتلك المضايق بصفتها دولة ساحلية، فإنها حسب **Grotius** تمتلكها بحكم

1- وول ديورانت، قصة الحضارة، الجزء الثالث من المجلد السابع، ترجمة د. زكي نجيب محمود، دار الجبل للطبع والنشر والتوزيع بيروت. ص 314.

2- غير انه لا يمكن القول بأن نظرية البحر المفتوح التي إبتدعها **H. Grotius** قد لاقت كامل الموافقة في أوساط الفقه آنذاك، إذ كان **Selden** في كتابه **Mare Clausum** أشهر من تصدّو لأرائه، مع العلم انه لم يكن وحيدا في عمله هذا، فقد قدم كل من **Boroughs** في دراسة له تحت عنوان " **The Sovereignty Of The British Seas** " في عام 1633 بالإضافة إلى **Callis** ببحثه **On Sewer** عام 1647، نقدا لا يقل أهمية عن نقد **Selden**. للمزيد انظر د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، مكتبة الإسكندرية، مصر، ط 1982 ص 774.

قربها من ساحل الدولة المضائقية. مما يجعلنا نقر بخضوع المضائق بصفة عامة لسيادة الدول المشاطئة له.

وعليه فإن **H. Grotius** على الرغم من عدم اهتمامه بالمضائق، إلا أنه أقر للدولة الساحلية (المضائقية) بحقين والتزامين أولهما أثناء مرور السفن الأجنبية في هذه المياه. وهذه الحقوق تكمن في حق الدولة في تمديد سيادتها على المياه المتاخمة لسواحلها بما في ذلك المضيق. وثانيهما حقها في فرض رسوم عادلة على البحارة مقابل أن تلقي على عاتقها مسؤولية الدفاع عن الملاحة وتقديم المساعدة من خلال إشارات قصيرة كإشعال النيران في الليل لتوجيه السفن علاوة على التزامها بالامتناع عن وقف الملاحة البريئة لكافة السفن بدون تمييز.

هذا ويتفق **Samuel Von Pufendorf** مع المنطق العام لـ **H. Grotius** عندما قال بأن المصالح المباشرة للدولة الساحلية من قبيل تأمين موانئها، دائماً ما تكون مرهونة بمسألتين الأولى نجدها في حاجة هذه الدولة للسيطرة على الأجزاء المائية الأقرب إلى سواحلها، حتى ولو تعلق الأمر بمضائق أو أي ممر مائي آخر. بينما تبرز الثانية في تمكينها من توجيه التهم ضد السفن الأجنبية التي تمس هذه المصالح أثناء مرورها في المضيق.<sup>3</sup>

وبالرغم من التجاوز الذي سيحصل للمفهوم التقليدي للسيادة مع ظهور تأصيلات فقهية حديثة، إلا أنه ومع ذلك لا يزال يحظى بحضور قوي تطبيقات العرف الدولي الحديث الذي يستمد جذوره من المعاملة الدولية أولاً والفقهاء الدولي الكلاسيكي ثانياً، ومن ذلك نلقى حالة الحرب التي تجسد حالة استثنائية يصعب فيها اعتماد القواعد المطبقة في حالة السلم، لكون الدول في هذه الحالة لم تعد تهمها الملاحة التجارية بالقدر الذي تهمها سلامتها وأمنها الداخلي.

ومن هنا نجد الدكتور **سالي سالم الحاج** يميز في حالة الحرب بين ثلاثة حالات، الأولى تتعلق بالدولة المضائقية المحايدة، والثانية خاصة بالدولة المضائقية المحاربة، والثالثة

3- Dr. Ana G. López Martin, International Straits Concept, Classification And Rules Of Passage, Springer Heidelberg Dordrecht London New York, 2010, PP 2-3.

مرتبطة بحالة وسطى بين الحرب والسلام. أما الأولى فيرى فيها قائلاً أنه إذا كانت الدول المشاطئة للمضيق محايدة فإن مبدأ حرية العبور يجب تطبيقه على كافة السفن التجارية منها أو الحربية سواء أكانت تابعة لدول محايدة أو للدول التي توجد في حالة حرب مع أطراف أخرى<sup>4</sup>. وهذا معناه أنه يتصور الدولة المحايدة في مرتبة دولة السلم فتغلب فيها الحرية على السيادة. أما إذا كانت الدولة المطلة على المضيق في حالة حرب (وهي الحالة الثانية) فإنه بوسعها منع سفن الأعداء التجارية منها والحربية من المرور عبر المضيق، وتخضع معاملتها في هذه المنطقة لمثل المعاملة التي تخضع لها هذه السفن في بحرها الإقليمي أو في البحار العالية. أما بالنسبة للسفن المحايدة فإن مرورها عبر المضيق يكون من الناحية المبدئية مروراً حراً، مع إمكانية تقييده ببعض القيود كالإرشاد الإلزامي وتحريم المرور ليلاً. أما بخصوص الحالة الثالثة، كأن تكون إحدى الدول المطلة على مضيق معين في حالة حرب، والأخرى في حالة حياد أو سلم، أو تكون الدولة في وضع انتقالي من الحرب إلى السلم أو من السلم إلى الحرب، في هذه الحالة يذهب الدكتور ساسي سالم الحاج إلى تأويل رأي محكمة العدل الدولية أثناء اجابتها في قضية *Corfou* على سؤال مدى أحقية السفن البريطانية الحربية في المرور البريء عبر المضيق، بأنها تمزج بين مبدأ السيادة ومبدأ الحرية، بحيث يجوز للدولة أن تتخذ احتياطاتها اللازمة لضمان أمنها دون أن تقوم بإيقاف المرور عبر المضيق<sup>5</sup>.

### الأفصاح الثاني: اتساع نطاق مفهوم الحرية في البحار وآثارها على الملاحة بالمضايق

لقد تعرض الطرح الذي تقدم به **H. Grotius** وكل أنصار المذهب الكلاسيكي إلى نقد لاذع من لدن فئة مهمة من الفقه الدولي من طينة **Emer De Vattel**، هذا الأخير الذي على الرغم من تشبثه بأفكار **H. Grotius** خاصة في دفاعه عن مبدأ حرية البحار، إلا أن أفكاره

<sup>4</sup>- ومن المتفقين مع هذا الرأي نجد: Ruth Lapidoth. Les Détroit En Droit International, Paris, 1972, P 49.

<sup>5</sup>- للمزيد راجع الدكتور ساسي سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، معهد الإنماء العربي بيروت - لبنان، الطبعة الأولى 1987، ص 131-133.

أخذت مسارا أكثر دقة، حيث أعتبر أول من قام بدراسة على المضايق على اعتبارها جزءا متميزا عن المياه المتاخمة لسواحل الدول.

وقد ميز **Emer De Vattel** في دراسته هذه بين المضايق التي تكون بمثابة وسيلة للاتصال بين اثنين من البحار - حيث تكون فيها الملاحة حقا مشتركا بين كل الدول أو معظمها، فلا تملك الدولة مالكة المضيق بذلك حق منع المرور خلاله شريطة ان يكون بريئا فلا يرتب بذلك أي خطر على امن الدولة الساحلية، وبالمقابل فالدولة الساحلية لها الحق في اتخاذ مجموعة من الاحتياطات بهدف حفظ أمنها. - وبين المضايق التي ليست لها هذه الوظيفة.

وعليه، فإن **Emer De Vattel** وهو يستند في منظوره على مفهوم حق الطريق في القانون الروماني، وأنه يعتبر المضايق مكملات طبيعية للبحار، أي أنها تعد جزءا من البحر (حق مشترك لكل الدول) وليس جزءا من اليابسة (سيادة الدولة)، وهو ما يعني ان المضايق التي تربط بين بحرين إقليمين لا تعتبر مكمل للبحار بل مكمل لليابسة فلا تدخل بذلك في الصنف الأول للمضايق. وهكذا فإن **Vattel** لا يرى - كما في المذهب الكلاسيكي - أن للدولة الساحلية أي حق يخولها فرض ضرائب على السفن الأجنبية المارة عبر الصنف الأول من المضايق.

وفي نفس الاتجاه يؤكد **Schucking** أنه ليس كل مضيق يربط بين منطقتين للبحار العالية يحظى بالضرورة باهتمام القانون الدولي، لأن هذا الأخير لا ينظم إلا تلك التي لها خاصية الملاحة الدولية. أي تلك التي تعتبر بمثابة ممرات أساسية لجميع أو جل الدول.<sup>6</sup>

وفي أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، صاغ **Albert De La Pradelle** نظريته الجديدة حول "الارتفاقات الساحلية" أو **La Théorie Des Servitudes Côtieres** حيث خالف فيها **Vattel** من زاوية أن هذا الأخير يجيز - كما ما هو الشأن في الفقه

6 - Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 3-4.

الكلاسيكي - تملك البحر الإقليمي لفائدة الدولة الساحلية،<sup>7</sup> وهو العكس تماما بخصوص هذه النظرية التي تنطلق من كون البحار - بما فيها المضائق - مملوكة ملكية مشتركة، وان البحار والمحيطات في مجموعها هي لأسرة الدول. أما الدولة الساحلية فإن كل مالها على البحر الإقليمي (وهو أقرب المياه إليها) هو بعض حقوق الارتفاق، التي تكفل مصالحها بوصفها دولة ساحلية.<sup>8</sup>

ولا يبتعد الأستاذ **Fauchille** كثيرا عن هذا الطرح، إذ يعتبر أيضا أن البحر الإقليمي وكل المياه التي قد تدعي الدولة تملكها هي في الحقيقة جزء من البحار العالية، وهو ما يعني أن هذه المياه - بما فيها مياه المضائق - يكون المبدأ العام فيها هو مبدأ الحرية. ويؤكد الدكتور **محمد طلعت الغنيمي** على هذا الاتجاه حينما قال "رغم أن مياه المضيق قد تعتبر مياهها داخلية إلا أنها قد تخضع لنظام المرور البريء، لأن المضيق الذي يصل بين بحرين عاليين يجب أن يترك للملاحة الحرة، البريئة لكافة الدول حتى ولو كان شاطئاً لدولة واحدة وكانت مياهه إقليمية أو داخلية وهذا نتيجة طبيعية لمبدأ حرية البحار."<sup>9</sup>

بيد أن ما يختلف فيه **Fauchille** عن **De La Pradelle** يتجلى في أنه لا يقول بمبدأ الملكية المشتركة أيضا، بل يرى أن الدول الساحلية تملك بعض الحقوق والاختصاصات المتفرعة على الحق الأساسي لكل دولة، وهو حق المحافظة على بقائها وحياتها.<sup>10</sup>

7- د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر، 1985، ص 14.

8- وهذه الحقوق عنده ثلاثة: "1- الحق في حظر الحرب البحرية على الدول الأخرى في نطاق المياه المجاورة لها. 2- الحق في فرض الرقابة الجمركية لمنع كافة السفن من التهريب. 3 الحق في فرض الرقابة الصحية لمنع اقتراب السفن التي تحمل أمراضا من شواطئها." راجع د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة 2007، ص 520.

9- د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلم، منشآت المعارف الإسكندرية 1970، ص 1073.

10- تعترف نظرية الحق في البقاء *La Théorie Du Droit Conservation* التي صاغها **Fauchille** بالحقوق الثمانية التالية: "1- الحق في منع السفن المحاربة من شواطئ الدول المحايدة. 2- الحق في ممارسة مختلف السلطات الجمركية في نطاق البحر الإقليمي بصفة عامة. 3- الحق في ممارسة بعض السلطات في نطاق البحر الإقليمي. 4- الحق بالاحتفاظ بحق الصيد لرعايا الدولة الشاطئية وخدمهم. 5- الحق في الاحتفاظ بالملاحة الساحلية لرعايا الدولة الساحلية. 6- حق ممارسة السلطات البوليسية في نطاق البحر الإقليمي. 7-

ويعزز مبدأ الحرية في المضايق ما قاله **Gavare** بأننا نحن هنا بصدد مصلحتين يجب أن نوفق بينهما: مصلحة الملاحة التي تؤدي إلى قبول حرية المرور في المضايق، ومن جهة ثانية مصلحة الدولة أو الدول الساحلية (الأمن بشكل خاص)، التي نحن بصدد المحافظة عليها، والتي تؤدي بنا إلى قبول سيادة الدولة الساحلية. بصورة عامة فهذا المذهب يميل إلى حرية الملاحة.<sup>11</sup>

ونفس الطرح قد أتى عليه الدكتور علي صادق أبو هيف عندما قال بأنه في جميع الحالات يجب أن يكون المرور في المضيق حراً لمراكب جميع الدول، وليس للدولة صاحبة الإقليم أن تمنع المرور فيه دون داع. وإنما لها أن تفرض على هذا من الإجراءات ما تقتضيه سلامتها وسلامة الملاحة، وكذلك ليس للدولة صاحبة الإقليم أن تمنع مرور المراكب الحربية في المضيق منعا باتا في وقت السلم أو في وقت الحرب ما لم تكن طرفا فيها، إنما لها أن تنظم اختلاف هذا المراكب للبوغاز وأن تضع على مرورها بعض القيود فإذا كان المضيق الموصل بين بحرين واقعا في أراضي دولتين كان لكل منهما السيادة على الجزء المجاور لها في حدود البحر الإقليمي أو الخط الوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق، مع بقائه في كلتا الحالتين مفتوحا للمرور الحر لمراكب جميع الدول.<sup>12</sup>

## المطلب الثاني: الإشكالات الحديثة للفقهاء الدولي بخصوص المضايق الدولية

وقد تناول الفقهاء الحديث العديد من الإشكالات المرتبطة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، نورد بعضها في الآتي:

الحق في حظر المرور غير البريء.. بالنسبة للسفن الأجنبية. 8- الحق في ممارسة الاختصاص القضائي -المدني والجنائي- في مواجهة الأعمال التي تقع على السفن في نطاق البحر الإقليمي والتي من شأنها تهديد النظام العام في إقليم الدولة الساحلية. " انظر د. صلاح الدين عامر، نفس المرجع السابق ص 521.

11 - Louis Gavare Le Droit International Public Positif, Tom 2 Paris, A. Pedon ,1969 P831.

12- انظر د.علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشآت المعارف بالإسكندرية، ط الثامنة، 1966 ص 456-457.



## الافصاح الأول: إشكالية اتساع عرض المضيق

يقصد باتساع المضيق مدى اتساع عرضه، أي المدى الأقصى الذي تصل إليه المسافة الواقعة بين ضفتي المضيق. ففي الماضي، ومع اعتماد الفقهاء الكلاسيكيين على المعيار الجغرافي في تحديد المضيق، لم تكن هذه الاجتهادات تثير أي انتباه لمسألة اتساع المضيق، ما أدى إلى إطلاق نفس الأحكام والآثار على كل المضائق سواء ربطت بين بحر إقليمي وبحر عالي، أو بين بحر عالي وبحر عالي آخر.

وتجدر الإشارة، إلى أن عدم تحديد إتفاقية قانون البحار الجديدة (إتفاقية **Montego Bay**) صراحة للحد الأدنى والأقصى الذي يعبر عن العرض الإجمالي للمضيق الدولي أدى إلى ظهور آراء جديدة تنادي بعدم التحديد أصلاً للمضائق الواسعة لان مبدأ حرية الملاحة كافيًا لتحديد طبيعة المضيق الذي تحتوي مياهه على جزء من أعالي البحار، أما المضائق الضيقة جدا فإنها هي التي تحتاج إلى تنظيم دولي.<sup>13</sup>

هذا مع العلم أن "Gidel" يعتبر من الرواد القائلين بضرورة تحديد اتساع المضيق، بصفة عامة، سواء تعلق الأمر بالمضائق الواسعة أو الضيقة. وهو ما جعل، **Gidel** يعرف المضيق على أنه "كل ممر طبيعي بين ساحلين، لا يتعدى اتساعاً معيناً كما يشكل حلقة وصل بين هذين الجزأين من المجالات البحرية".<sup>14</sup> ومن هذا التعريف يتضح لنا جلياً، أن "Gidel" في تمييزه بين المضائق الجغرافية والمضائق وفق القانون الدولي، قد وضع معيار الاتساع بين

13- د.ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 126.

14 - «Est Donc Juridiquement Un «Déroit» ; Ecrit Gidel , Tout Passage Naturel Entre Deux Côte, N'excédant Pas Une Certaine Largeur Et Faisant Communiquer Entre Elles Deux Parties Des Espaces Maritimes.» regarde: **Laurent lucchini, mechel voelckel, Droit De La Mer "la mer et son droit, les espaces maritimes". Paris, edition a, pedone 1990, Page 387.**

للتفصيل في أفكاره راجع:

G. Gidel. Le Droit Internationale Public De La Mer- Le Temps De Paix, Tome3, Paris 1934.

ضفاف المضيق، بحيث أن المضيق ليكون دوليا لا ينبغي عليه أن يتجاوز في اتساعه ضعف عرض البحر الإقليمي.<sup>15</sup>

وحرى بالذكر أن أنصار هذا الاتجاه الأخير، وإن اتفقوا على فكرة تحديد اتساع المضيق، إلا أنهم اختلفوا في مقدار هذا الاتساع.<sup>16</sup> فتضاربت آراؤهم، وذهب البعض إلى القول باعتبار وصف المضيق متحققا، طالما كان الاتساع لا يتجاوز نطاق البحر الإقليمي، إذا كان المضيق يشاطئ إقليم دولة، واحدة أو نطاق البحرين الإقليميين حال وقوعه بين إقليميين دولتين.<sup>17</sup> وهو ما ينفيه **Louis Delbez**، بقوله تكون المضائق جزءا من الإقليم البحري إذا توفرت فيها الشروط الثلاثة التالية: ان تكون ضيقة أي لايزيد عرضها عن ضعف البحر الإقليمي، ويعود شاطئها إلى الدولة نفسها. أن تؤدي إلى بحر مغلق. وفي حالة غياب أي واحد من هذه الشروط، فان نظام الحرية هو الذي يجب أن يسود فيها.<sup>18</sup> وهذا معناه أن هذا

15- أنظر في هذا، د. عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الكتاب الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان - الأردن، 1997، ص 83. حيث جاء فيه بأن: المضائق عبارة عن فتحات طبيعية ضيقة تصل بين بحرين. ويشترط لاعتبار الفتحة مضيقا الا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي."

16- " إذا زاد المضيق عن هذا الإتساع أصبح جزء من أعالي البحار، والبحر الإقليمي ساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة، تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، وتخضع لسيادة الدولة الكاملة كما لو كانت امتدادا لإقليمها البري. وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار إتساع هذا البحر باثنتي عشر ميلا بحريا." أنظر د. مفيد شهاب، مقال بعنوان قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، من منشورات مجلة المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تحت عنوان قانون البحار الجديد والمصالح العربية، تونس 1989، الهامش رقم 2، ص 511.

17 - وفي ذلك ذهب الأستاذ Bastide إلى تعريف المضيق إلى القول:

"La Condition Juridique Des Détroits Se Pose Lorsque Le Détroit Fait Communiquer Deux Mers Libres, Soit Que Les Deux Rives Soient Soumises A La Souveraineté D'un Même Que Se Trouve Ainsi En Situation D'empêcher Le Passage , Soit Que Largeur Soit Ou Non Supérieure A Deux Fois La Mer Territoriale".

جاء في إحالة، د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق ص 555.

18- راجع في هذا: Louis Delbez, Le Principes Généraux Du Droit International Public, Troisième Edition, Paris, Librairie General De Droit Et De Jurisprudence, 1964, P 234. أو أنظر في هذا، د. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 83. حيث جاء فيه بأن "المضائق عبارة عن فتحات طبيعية ضيقة تصل بين بحرين. ويشترط لاعتبار الفتحة مضيقا الا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي. وهو نفس الرأي الذي أبداه :

الرأي لا يُولي أي اهتمام لمسألة السيادة على الشواطئ كما في الرأي الأول، بل يقتضي نفس القياس في حالة تشكل مضيق بين ضفتين تابعتين لدولة واحدة.

ومن زاوية أخرى أثير نقاش طويل بين فقهاء القانون الدولي حول طبيعة المنطقة المتاخمة، وتساءلوا عن طبيعتها القانونية، وهل يمكن اعتبار هذه المنطقة جزءا من البحر الإقليمي أم أنها جزء من أعالي البحار.<sup>19</sup>

وأثر هذا النقاش على موضوع الاتساع يمكن توضيحه من خلال أنه إذا كانت التحديدات التي قدمها هؤلاء الفقهاء، تتحدث عن البحر الإقليمي، فإن مجرد اعتبار المنطقة المتاخمة في الأصل بحرا إقليميا، سيؤدي إلى اتساع أكبر لعرض المضايق ليساوي مجموع المياه الإقليمية زائد المياه المتاخمة، وهو خلاف ذلك إذا ما جزمنا بعكس هذا الاحتمال أي اعتبارها في الأصل جزءا من أعالي البحار.

هذا وقد استمر هذا النقاش إلى حين صدور تقرير عن اللجنة الدولية المكلفة بإعداد إتفاقية Genève لسنة 1958، علفت فيه على المادة 66 من مشروع الإتفاقية آنذاك والتي تقابلها المادة 24 من الإتفاقية المذكورة، قائلة أن القانون الدولي يعترف للدول، لأغراض معينة، بحق مباشرة نوع من الرقابة المانعة أو الوقائية على شق من البحار العالية ملاصق لإمتداد البحار الإقليمية لهذه الدول، وأن سلطة الرقابة هذه لا تغير قط، من النظام القانوني للمياه التي تُستخدم عليها هذه السلطة، لتبقى هذه المياه بذلك جزءا من أعالي البحار.<sup>20</sup>

- Charel Rousseau, Droit International Public, Paris, 1953, P 443-444.

19- د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 96.

20- تقرير لجنة القانون الدولي حول اتفاقيات Genève لسنة 1958 والخاصة بقانون البحار.

## الإفصاح الثاني: أنواع المضايق والمعايير الفقهية للتصنيف

قبل أن تظهر الأدوار الجديدة للمضايق الدولية، (وهنا نخص بالذكر الدور الجيوستراتيجي والدور الاقتصادي) كان الفقه الدولي ينظر إلى المضايق بصورة موحدة، بمعنى أنه كان يتصورها بتصور جغرافي محض، فلم يكن بذلك يميز بين أنواع هذه المضايق.

بيد أنه ومع تطور التجارة الدولية بالخصوص، فقد تم اكتشاف الوظيفة الاقتصادية والجيوسياسية التي يمكن لبعض المضايق أن تلعبها، وهو ما أدى ببعض فقهاء القانون الدولي إلى وضع تمييز بين مختلف هذه المضايق.

ويعتبر الفقيه الدنمركي **Eric Bruel** من بين المتصددين لهذه الإشكالية، فهو يرى بأنه لا يجب أن نطلق صفة المضيق الدولي إلا على تلك المضايق التي تحتل أهمية معتبرة في التجارة الدولية البحرية، وعلى حد تعبيره فإنه لكي نصف المضيق بالصفة الدولية فإن ذلك يعني أن المصلحة المتصلة بالمضيق مصلحة ذات طابع دولي واسع، وهو يقرر كذلك أن عدد المضايق التي تحوز هذه الصفة محدود. وهو نفس الإعتبار الذي راعته لجنة القانون الدولي التي أخذت أعمالها كأساس لمؤتمر **Genève** لقانون البحار سنة 1956 في تعريفها للمضايق الدولية، حيث جاء في دليلها السنوي، "بأن المضايق الدولية هي تلك التي تصل بين جزأين من البحار العالية وتستعمل عادة للملاحة الدولية".<sup>21</sup>

أما الفقيه **Donald Pharand** فقد عرف المضيق بأنه "ممر طبيعي ضيق بين أرضين يكون بعرض لا يتجاوز 12 ميلا بحريا، ويربط جزأين من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية، ويستخدم للملاحة الدولية"، وبين أن مقدار الاستخدام المذكور يتحدد بالرجوع إلى عاملين هما عدد السفن المستخدمة للمضيق وعدد الدول المستخدمة له.<sup>22</sup> وهذا معناه أن

<sup>21</sup>- الدليل السنوي للجنة القانون الدولي، 1956، الجزء الثاني، المادة 4-17.

<sup>22</sup>- أنظر في هذا، عبد الحق دهبى، مقال بعنوان "إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين" منشور بم. إلك :

(ت. مع: 2015/07/15 ؛ 22:36) <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

المضايق التي لا تتوفر على هذين العاملين مجتمعين مع شروط التعريف الأخرى تبقى مجرد مضايق جغرافية عادية.

### الإفصاح الثالث: المضايق وإشكالية الحق في التحليق

وكما نعلم، فإن للطائرات دورا مهما في الحياة الاقتصادية لمعظم الدول مثلها في ذلك كمثل السفن ووسائل النقل البرية، إلا أن تأخر اختراع الطائرة (9 أكتوبر 1890) كان أيضا سببا في عدم تعرض الفقه الدولي الكلاسيكي لمسألة عبور الطائرات في البحر عامة والمضايق خاصة.

وهذا الموضوع وإن تم تنظيمه بموجب اتفاقية Chicago<sup>(23)</sup> في سنة 1944، إلا أن موضوع الطائرات وتحليقها عبر المضايق لم يزل يطرح إشكالات فقهية كثيرة إلى حدود دخول اتفاقية Montego Bay حيز النفاذ.

ومن هذا نجد أن الباحث Jennings في كتابه القانون والتحليق المدني الدولي، يتناول مسألة مدى تطابق تحليق الطائرات مع مرور السفن، ليصل في النهاية إلى انعدام أية إمكانية للمقارنة بين هذين النوعين من الملاحة، وذلك لكون مرور السفن بالمضايق عادة ما يكون مقيدا، في حين أن تحليق الطائرات يتميز بالسرعة التي تمنع تقييده.

وفي نفس النقطة يتوصل **derley** إلى أن تحليق الطائرات لا يختلف كثيرا عن مرور السفن خاصة وأن الطائرات لا تستطيع التحليق إلا بعد حصولها على إذن مسبق فإن كان هناك من ينكر على الطائرات التحليق فوق المضايق، فإن ذلك يعني إغلاق الطريق أمامها للوصول إلى البحار العالية أو الفضاء الجوي للدول الأخرى.<sup>24</sup>

<sup>23</sup>- للمزيد حول هذه الاتفاقية راجع: د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق 131-144.

<sup>24</sup>-راجع د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 138.

ويرى الأستاذ **Bruel** وهو يحلل المادة 23<sup>(25)</sup> من اتفاقية السلام المبرمة في Lausanne بين تركيا ومجموعة من الدول بتاريخ 24 يوليو من سنة 1923 أن هذه المادة لم تأت بحكم جديد ولكنها اعترفت بمبدأ حرية المرور والملاحدة في المضايق الذي كان موجودا على أرض الواقع قبل إبرام هذه الاتفاقية، وأحكامه مستقلة خارجة عن إرادة الأطراف المتعاقدة، وبذلك فإن وروده في هذه الاتفاقية ما هو إلا تطبيقا لهذا المبدأ ليس إلا.<sup>26</sup>

وفي الختام، تجدر الإشارة إلى أن دور الفقه الدولي بخصوص مسألة المضايق بشكل عام، قد ظل لمدة ليست بالقصيرة - إلى جانب العرف - مصدرا أساسيا لمختلف القواعد المنظمة لها، ولعل ذلك راجع إلى الدور الباهت الذي يلعبه القضاء الدولي، فضلا عن تأخر حركة التدوين للأعراف الدولية، حيث أن أول وآخر قضية ببيت فيها الجهاز القضائي للأمم المتحدة بشكل متخصص كانت عام 1949، بالإضافة إلى كون المؤتمر الأول للأمم المتحدة بشأن قانون البحار لعام 1958 لم يعطي أية أهمية لمسألة المضايق الدولية. وبذلك فلم يستطيعا أن ينزعا من الفقه والعرف الدوليين مكانتهما المذكورة إلا مع نفاذ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعقودة بمدينة **Montego Bay** في سنة 1982. فكيف تناولت محكمة العدل الدولية مسألة المضايق؟

25- وتنص هذه المادة على "أن الأطراف المتعاقدة قد اتفقت على الاعتراف والإعلان عن مبدأ حرية المرور والملاحدة، بحرا وجوا في زمن السلم أو زمن الحرب، عبر مضيق الدردنيل وبحر مرمرة والبوسفور، طبقا لما هو منصوص عليه في الإتفاقية الخاصة المبرمة بتاريخ اليوم والمتعلقة بنظام المضايق" مجموعة اتفاقيات عصبة الأمم، الجزء 28، ص 11 وما بعدها.

26- أنظر د.سالي سالم الحاج، مرجع سابق ص 138-139.

## الفرع الثاني: الكشف عن نظام المضايق الدولية في قرارات القضاء الدولي

لقد لعب القضاء الدولي، دورا محوريا في خلق و تطوير القواعد الدولية لقانون البحار عامة، والمضايق الدولية خاصة، ولعل ذلك يمكن لمحاه في إطار استقرائنا لبعض قرارات محكمة العدل الدولية، التي شكلت باجتهاداتها أساسا للكشف عن قواعد العرف الدولي في هذا الصدد<sup>27</sup>.

بيد أن ما يهمننا بالأساس في هذا المقام هو الكيفية التي تعاملت بها محكمة العدل الدولية مع مسألة المضايق وكل ما يتعلق بالملاحدة، وهي - الآن لحد علمنا - قد أصدرت عددا يسيرا من القرارات ذات الصلة بهذا المجال بالمقارنة مع ما أصدرته بخصوص القضايا المتعلقة الجرف القاري أو التحديدات البحرية الأخرى<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> وعن الأهمية القصوى لدراستنا القضائية للمضايق الدولية، نرى انه يبقى للدول الغير أعضاء في اتفاقية قانون البحار حق اللجوء إلى اجتهادات محكمة العدل الدولية سواء في إطار اتفاقيات خاصة أو عامة أو باعتبارها قانونا أو عرفا دوليا أو باعتبارها محققة لمبادئ العدل والإنصاف، وذلك سيرا مع ما آل إليه تنصيب المادة 26 من إتفاقية "فيينا" لقانون المعاهدات حينما ورد فيها أن "كل معاهدة نافذة تكون ملزمة لأطرافها وعليهم تنفيذها بحسن نية". أما المعنى من استثناء د. صلاح الدين عامر وغيره للمعاهدات المتعلقة بطرق المواصلات الدولية من المعاهدات التي تلزم أطرافها فقط فلا يمكن تعميمه على كل المعاهدات، وإلا فقد يترتب عنه عدم إمكانية إخضاع الدول المضائقية المنضمة لاتفاقية قانون البحار لسفن الدول الغير منضمة إلى نظام آخر قد يكون نفس النظام الذي كشفت عنه محكمة العدل الدولية في قضية **Corfou**. بل إن المعنى الحقيقي الذي إنصرف إليه قوله، يمكن فهمه إنطلاقا من أن كل الأمثلة التي أوردها إنما تندرج ضمن المعاهدات التي تنص صراحة بحرية المرور في مثل هذه المضايق لكل الدول دون استثناء، أي أنه في هذا الصنف بالتحديد ونحن نتفق معه لا يجوز النقاضي أمام محكمة العدل الدولية في نزاع يحتمل تطبيق نوع آخر من المرور. وهو شرط (شرط التنصيب الصريح) لا يتوفر في اتفاقية قانون البحار، مما يطرح أمام الدول المضائقية المنضمة او الموقعة والمصادقة في تعاملها مع السفن إمكانية تطبيق نظامين أحدهما على الدول المنضمة والآخر على الغير منضمة.

<sup>28</sup>- وبجرد القضايا، التي تناولتها المحاكم الدولية في ما يتعلق بالمرور والملاحدة الدولية فإننا نجد الآتي:

- أول قضية بنت فيها المحكمة الدولية للعدل الدائمة، P.C.I.J في 17 غشت 1923 وتعرف بقضية الباخرة ويمبلدون بين فرنسا و بريطانيا واليابان من جهة و **Allemagne** من جهة ثانية في "قناة Kiel".

## المطلب الأول: في التعريف القضائي للمضيق الدولي

وبخصوص وضع تعريف للمضايق المستخدمة للملاحدة الدولية، فلم تضع كل من محكمة العدل الدولية، أو سابقتها المحكمة الدولية للعدل الدائمة أي تعريف للمضايق الدولية بصفة عامة، سواء كانت مستخدمة للملاحدة أو لا.

ولعل ذلك راجع بالأساس في كون هذه المحاكم لم تُعرض - لحد الآن - على أنظارها، أية قضية (سواء بطريقة استصدار القرار أو حتى بطريقة طلب الفتوى) تستلزم وضع تعريف دقيق للمضايق الدولية، وبالتالي فوفقاً لمبدأ "القاضي لا يقضي إلا فيما عرض عليه"، لا يجوز لقضاة المحاكم الدولية التفضل بتقديم تعريف لها بمحض إرادتهم.

وباستبعادنا لقضية السفينة ويمبلدون، نجد أن محكمة العدل الدولية في القرار الذي أصدرته في قضية مضيق Corfou، أقرت بمجموعة من المعطيات ستساهم فيما بعد في وضع اللبنة الأساسية للنظام القانوني المنظم للمضايق الدولية المستخدمة للملاحدة أثناء

وتتلخص وقائعها في أن السفينة "ومبلدون" وهي سفينة تجارية انجليزية- كانت موجهة إلى شركة فرنسية - وكانت تحمل شحنة من المواد الحربية الفرنسية متجهة بها إلى قاعدة بحرية بولندية في "دانترانج" عبر قناة Kiel، وكانت بولندا في ذلك الحين في حرب مع روسيا، وفي 21 مارس 1921 أصدرت Allemagne أمراً بعدم السماح للسفينة بالمرور عبر قناة Kiel، مما إضطر السفينة إلى العودة والمرور بالطريق الطويل الذي كانت تسلكه السفن قبل إنشاء القناة مما نتج عنه الكثير من الأضرار، وإحتجت فرنسا وبريطانيا على هذا التصرف من جانب ألمانيا، وطالبت فرنسا بالتعويض لمخالفة ألمانيا لمعاهدة فرساي لعام 1919، التي كانت تقضي بفتح القناة للملاحدة الدولية، أمام كافة الدول التي تكون في حالة سلم مع ألمانيا. "أنظر في هذا د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع السابق 308. وللمزيد راجع د.علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 436 إلى 438.

- ثاني قضية وقعت أحداثها في 9 من أبريل عام 1949 وبتت فيها محكمة العدل الدولية C.I.J، وتتعلق بمضيق Corfou، بين المملكة المتحدة و ألبانيا.
- ثالث قضية تناولتها محكمة العدل الدولية عام 1951 بخصوص قضية المصايد النرويجية - البريطانية، وقد تمت مناقشة مضيق Indreleia كنقطة في إطار الدعوى الأصلية للمحكمة.
- أيضاً تمت الإشارة إلى مسألة المرور في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في "ناكاراكو"، التي بتت فيها محكمة العدل الدولية في 1968.



مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار. كما ستساعدنا كذلك في التوصل إلى تصور المحكمة لمفهوم المضيق الدولي، والذي جعلته أساس اجتهادها في إصدار الحكم.<sup>29</sup>

وعموماً، فقد صرحت المحكمة أن الادعاء الألباني<sup>30</sup> يتعارض "مع المبدأ المقبول عموماً وهو أن للدول في وقت السلم، حق إرسال سفنها الحربية عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية فيما بين جزأين من البحار العالية، شريطة أن يكون هذا المرور بريئاً. ويدخل مضيق Corfou جغرافياً في هذه الفئة وأن كان ذا أهمية ثانوية (من حيث أنه ليس ممراً ضرورياً بين جزأين من البحار العالية) وبصرف النظر عن كمية السفن العابرة له. وثمة حقيقة لها أهمية خاصة وهي أنه يشكل حداً بين ألبانيا واليونان، وأن جزءاً من ذلك المضيق يقع كلية ضمن المياه الإقليمية لتينك الدولتين. وإنها لحقيقة أن الدولتين لم تقيما علاقات عادية بينهما، ذلك أنه كانت لليونان مطالبات إقليمية فيما يتعلق بجزء من الساحل الذي يحد المضيق. ومع ذلك رأت المحكمة أنه كان لألبانيا في ظل تلك الظروف غير العادية، مبرر لإصدار لوائح تنظيمية بشأن المرور، ولكن ليس لها من مبرر لمنع هذا المرور أو إخضاعه لشرط الحصول على إذن خاص."<sup>31</sup> وبناء على هذه المعطيات، يمكن أن نستنتج الملاحظات التالية :

### الافصاح الأول: المعيار المعتمد في التصنيف

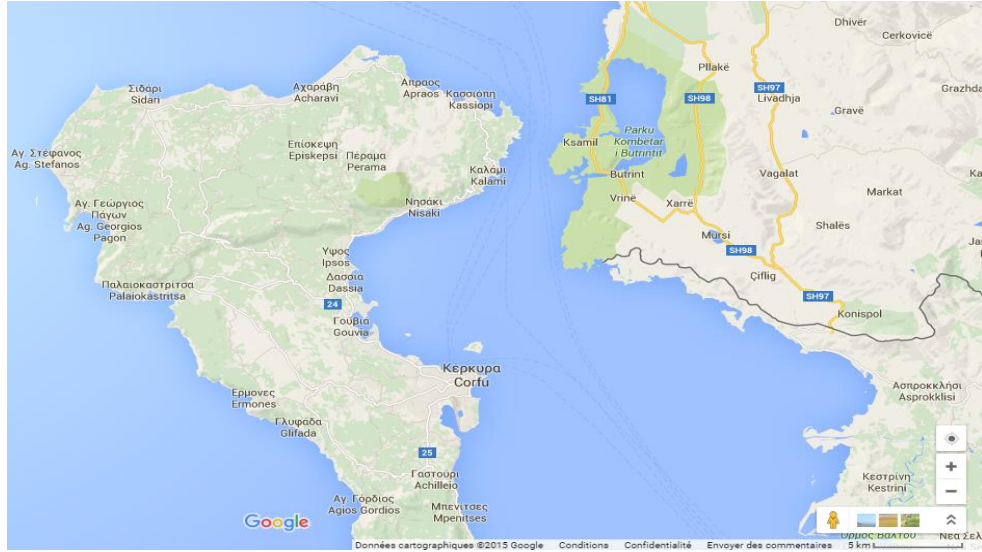
<sup>29</sup>- bernardo sepulveda amor, the internationale court of justice and the law of the sea, instituto de investigaciones juridicas de la UNAM p 6. (en ling), Pdf

(ت. مع: 2015/12/31؛ 20:00) <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r29686.pdf>

<sup>30</sup>-وقد كان ادعائها في مسألة "مرور أسطول المملكة المتحدة بالمضيق" أن هذه الأخيرة قد انتهكت الحقوق السيادية لمياهها الإقليمية، وأنه كان عليه طلب الإذن من الحكومة الألبانية قبل مروره، أي أن ماتدعيه المملكة المتحدة بأنه مرور بريئ لا يكون إلا بعد استصدار إذن من حكومة الدولة المضائقية.

<sup>31</sup>-انظر الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1948-1991، منشورات الأمم المتحدة، جُهِز في الولايات المتحدة الأمريكية، 1992. ص 8.

إن الظاهر بما قضت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق Corfou، أنها أهملت المعيار الكمي في المرور<sup>32</sup> لتميز المضائق الدولية، أي أن المحكمة لم تأخذ بعين الاعتبار عبارة "الملاحة" كمعيار للتمييز، فتكون بذلك عدد السفن أو الغواصات أو الطائرات التي تمر في المضيق، مؤشرا لا يدعوا لتنصيفه بين كونه مستخدما للملاحة الدولية من خلاف ذلك.



### الصورة رقم 1: الوضع الجغرافي لمضيق Corfu<sup>33</sup>

وباستبعادها لهذا المعيار،<sup>34</sup> اعتمدت المحكمة في نفس الوقت المعيار الجغرافي الذي يقتضي بأن يربط المضيق بين جزأين من بحار عالية، أو بحرين عاليين من جهة، وبين ضفتين من جهة ثانية،<sup>35</sup> شريطة ألا يتعدى عرضه المياه الإقليمية لكلتا الضفتين.

"Corfou" - وهذا على عكس البعض ممن قالوا بأن "محكمة العدل الدولية عندما أصدرت قرارها الشهير حول مضيق "32" أخذت بمعيارين فقط لتعريف المضيق هما: الوضع الجغرافي والإستخدام الفعلي في الملاحة الدولية. " انظر د. سليم حداد التنظيم القانوني للبحار، والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت- لبنان، 1414هـ - م، ص 111.1994

(ت. مع: 2015/12/13 ؛ 18:58) <https://www.google.fr/maps/@39.7584532,19.9548079,11z> -33-

<sup>34</sup> - وبهذا الرأي أيضا فإننا نختلف مع أنصار الرأي القائل بأن "المحكمة لم تعتبر كون المضيق يصل بين جزأين من البحر العالي شرط لإضفاء صفة المضيق الدولي عليه وإنما اعتبرت موقع المضيق هذا عاملا من العوامل التي تجعل المضيق مهما للملاحة الدولية فقط." أنظر

ومعنى ذلك أن المضيق ليكون مستخدماً للملاحة، فيجب أن تتوفر فيه معطيات جغرافية بالطبيعة،<sup>(36)</sup> أولها انه مجرد نقطة التقاء بين بحرين عاليين فما أكثر، وهو ما يعني من زاوية نظر أخرى، انه نقطة التقاء بين صفتين أرضيتين. لأنه لا يمكن تصور أي مضيق إلا بتواجد تداخل بين ماهو أرضي وما هو مائي. وهو ما اصطلح عليه بعض الباحثين بمفهوم مجال الأرض المائية.<sup>37</sup>

وعليه فإذا كانت زاوية النظر الأولى لا تطرح مشكلاً من حيث السيادة،<sup>38</sup> فإن الثانية تطرح أمامنا السؤال التالي: هل اشترطت محكمة العدل الدولية في المضيق المستخدم للملاحة الدولية ان تكون ضفافه تابعة لسيادة دولتين فما أكثر، أم أن شرط السيادة أمر ليس بالضروري توفره في ضفاف المضيق؟

وفي إطار البحث عن جواب لهذا التساؤل، يظهر لنا من خلال نص القرار أعلاه، ان المحكمة تناولت هذه القضية مراعية في ذلك عنصرين مهمين:

**العنصر الأول:** يكمن في خضوع صفتي مضيق **Corfou** لسيادة اليونان (جزيرة Corfou) من الغرب وألبانيا من الشرق.

في تفصيل هذا الرأي د. سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 26.

35- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 11-12.

36- وذلك تمييزاً لهمن القناة، التي تخترق أيضاً الأرض ليس بالطبيعة، وإنما بتدخل الإنسان.

37- للمزيد من التفصيل في مفهوم مجال الأرض المائية، انظر:

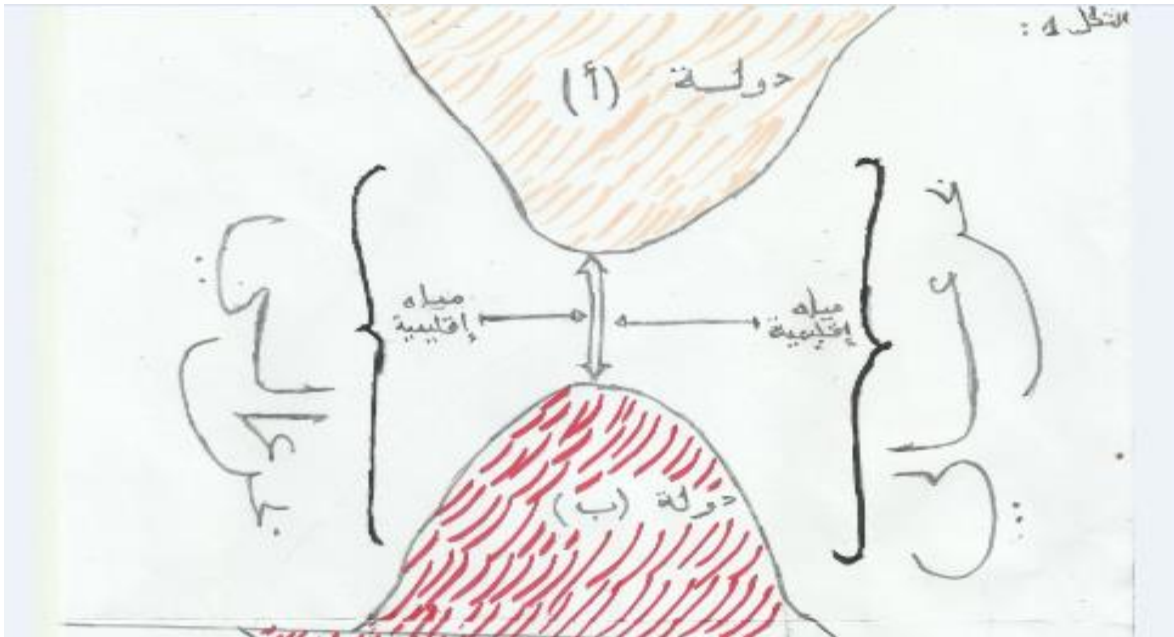
Nora Marei, Le Détroit De Gibraltar, Porte Du Monde, Frontière De l'Europe, Thèse De Doctorat, Université De Nantes, France, S. 2012.

38- والسبب في ذلك، "أن البحار العالية مفتوحة للأمم جميعاً فلا يجوز قانوناً لدولة أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها.. " د.عبد الكريم علوان، مرجع سابق ص 104.

**العنصر الثاني:** يظهر في اعتبارها أن مياه المضيق هي في حد ذاتها مياه إقليمية تابعة للدول المشاطئة للمضيق.<sup>39</sup>

وعليه، فإنه يستفاد من هذين العنصرين إمكانية التوصل إلى تأويلين مختلفين، يحددان لنا الإجابة الشافية الكافية لسؤالنا.

**التأويل الأول:** ويقتضي اشتراط السيادة المتعددة لصفاف المضيق، وذلك مستخلص مما يمكن أن يفرض إليه التدقيق في مضمون العنصر الأول، أي أن الشق الأرضي للمضيق يجب أن يكون خاضعا لسيادة دولتين على الأقل، وعلى ذلك فإن أي مضيق يُشَق بين صفتين تابعتين لسيادة دولة واحدة (ولو كان يربط بين جزأين من بحار عالية)، فهو لا يعتبر بذلك مضيقا مستخدما للملاحة الدولية. وهذا معناه أنه لا يخضع في هذه الحالة لنظام المرور البريء الذي أقرته المحكمة، لكونه سيخضع (المضيق) لما ستقرره الدولة التي يشق إقليمها.<sup>40</sup>



الصورة رقم 2: التصور الجغرافي للتأويل الأول (إنجاز عبد الإله دريف).

(ت. مع: 2015/05/02 ؛ 16:58) <http://www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6287> - 39

40- وهي في هذه الحالة تملك حقين، فإما أن تقوم بتنظيم المرور فيه بناء على تشريعاتها الداخلية، أو أن تقوم بتنظيمه في إطار اتفاقيات دولية قد تكون ثنائية أو جماعية.

**التأويل الثاني:** ويأتي هذا التأويل مناقضا تماما لما في التأويل السالف، ولعل ذلك راجع إلى تَمَاسُيهِ على فكرة العنصر الثاني بدل العنصر الأول اللذين سبق وان بيّانها أعلاه، وفحوى هذا التفسير - ونحن في حالة اتفاق معه - أن المضيق ليكون مستخدما للملاحة الدولية فانه لا يحتاج كشرط ثان بأن يتموقع بين ضفاف خاضعة لسيادتي دولتين على الأقل، بل يكفي أن تكون مياه المضيق مياها تدخل في مجال المياه الإقليمية، بغض النظر عن طبيعة هذه المياه هل تكون تابعة لدولة واحدة، أم أنها مقسمة بين دولتين.

وعليه، فان هذا التأويل، يأخذ العبرة بالمياه لا اليابسة، وهو الأمر الذي يجعل من الشرط الثاني (وهو المتعلق باليابسة) الذي أخذت به المحكمة إلى جانب الاتصال بين جزأين من البحار العالية، شرطا لا قيمة له.

اما عن الفائدة التي رجتها المحكمة من اشتراط المياه الإقليمية - حسب هذا التأويل - فهي ليست شرطا يُقْصَى عنصر سيادة الدولة فقط، بل إن الفائدة الأهم منه كامنة في أن أي مضيق قد يربط بين جزأين من البحار العالية<sup>(41)</sup> ينبغي ألا يتجاوز اتساعه بين الضفتين الحد الخارجي للمياه الإقليمية<sup>42</sup>. وان أي تجاوز له سيؤدي إلى نسف صفة الدولية عنه، هذا حتى ولو كان محاط بصفتين خاضعتين لدولتين مختلفتين.

41- وأما عن أخذنا بعبارة البحار العالية، دون عبارة أعالي البحار، فهو كامن في اختلاف نظري له تأصيله الخاص، وهو أن البحار العالية تقتضي تواجد بحار عالية كثيرة لكونها تحدد بعدما أن يتم تعيين التحديدات البحرية الأخرى، وهذه الأخيرة يتم تحديدها انطلاقا من خطوط الأساس للدول الساحلية، فيكون بذلك عدد البحار العالية بعدد الدول الساحلية التي يتجاوز مدى البحر المشاطنة له الحد الأقصى لبحرها الإقليمي. وهو نفس المضمون الذي أتت به المادة 86 من إتفاقية Montego Bay لسنة 1982. أما عبارة أعالي البحار فلها مدلول أحادي أي بوجود بحر عال واحد، يستمد أساسه من ان مسالة تعدد البحار العالية لا قيمة لها مادامت نفس الأحكام والمقتضيات تطبق عليها، وهو الأمر الذي لا نجده في المناطق البحرية الأخرى، إذ أنها ربما قد تخضع لنفس النظام القانوني الدولي، إلا أنها ستختلف حتما على مستوى التنظيمات القانونية الوطنية.

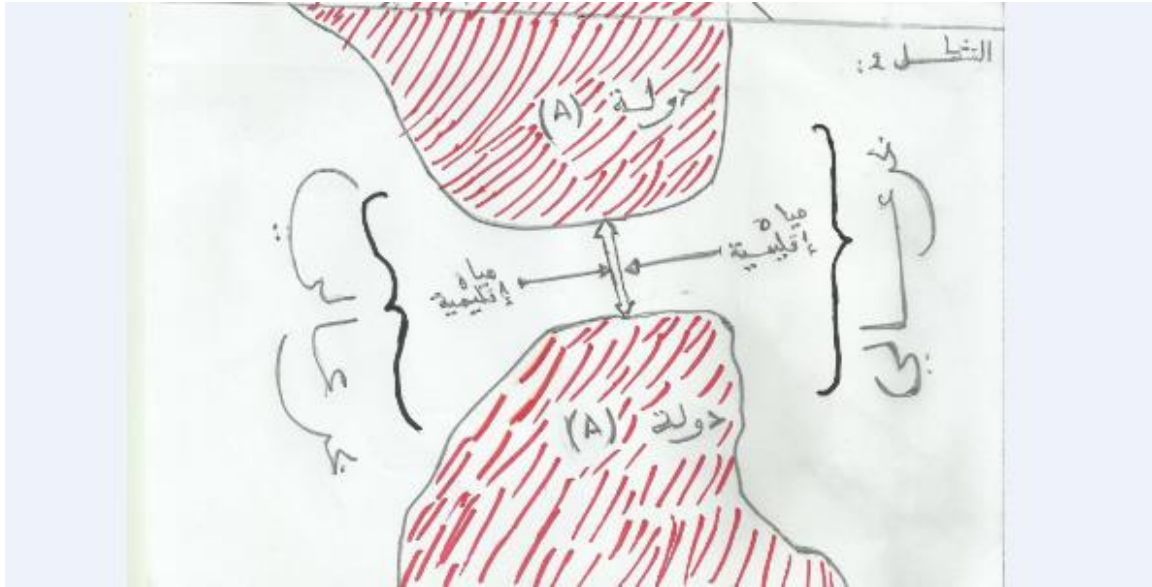
42- وتجدر الإشارة إلى قوله في هذا الصدد، ان الحد الخارجي للمياه الإقليمية (أقصى حد تصل إليه المياه الإقليمية) زمن إصدار المحكمة لهذا القرار، لم يكن محددًا، إذ انه في بريطانيا كان يؤخذ بثلاثة أميال، وفي الدول الاسكندنافية بمسافة 4 أميال، وروسيا بمسافة 12 ميل.. وقد استمر هذا الخلاف أيضا إلى حدود إصدار القرار، على الرغم من المحاولة الفاشلة التي قامت بها اللجنة التحضيرية لمؤتمر 1930 في لاهاي، لتوحيد المسافة ب 3 أميال بحرية. للمزيد بخصوص هذه النقطة، راجع: د. إبراهيم العناني، مرجع سابق ص 17-21.

غير انه لا يجب أن نفهم من هذا التأويل، أن الحد الأقصى لاتساع المضيق الذي يتموقع بين ضفتي دولتين لا ينبغي أن يتجاوز الحد الخارجي للمياه الإقليمية، بل إن المضيق يكون أيضا مستخدما للملاحة إذا تجاوزه في حدود أقصاه بحرين إقليميين، ليس من جهة الضفة الواحدة، ولكن من جهة كلتا الضفتين.

وكشرح لهذه النقطة، فإننا لو أخذنا 3 أميال كحد أقصى يمكن أن تصل إليه المياه الإقليمية لدولة معينة عندها يكون:

**الحد الأقصى لعرض المضيق الدولي = 3 أميال من جهة الضفة الأولى + 3 أميال من جهة الضفة الثانية = 6 أميال بحرية.**

وعليه فإن نقاط الأساس المتقابلة في كلتا الضفتين، إذا تجاوزت المسافة بينهما 6 أميال بحرية فإنهما لا يعبران عن النطاق المكاني للمضيق. أي أن المسافة بينهما لا تخضع لأحكام المضائق الدولية المستخدمة للملاحة.



الصورة 3: رسم توضيحي لحالة من التأويل الثاني (إنجاز عبد الإله دريف).

**الأفصاح الثاني: النظام القانوني المطبق على المضائق الدولية من خلال حيثيات القرار**

وبخصوص النظام القانوني المطبق على المضائق، فإنه باستقراء حيثيات القرار، يظهر لنا أن المحكمة تفر على المضائق المستخدمة للملاحة نوعين من الأنظمة القانونية كالتالي:

### الفقرة الأولى: المضايق في القانون الدولي

وما يظهر لنا من خلال ما تقدم الاستشهاد به في قرار المحكمة، أنها قد ذهبت إلى التصريح والكشف عن نوع النظام القانوني الذي يحكم المرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، حيث أقرت بضرورة التزام السفن كأداة للملاحة أثناء مرورها بما يعرف بالمرور البريء.<sup>43</sup>

و"قد كشف القضاء الدولي عن هذه القاعدة. من خلال ما قرره محكمة الدولية للعدل الدائمة و P.C.I.J في قضية الباخرة Wimbledon بين France و Bretagne، واليابان ضد Allemagne بموجب الحكم الصادر في 17 غشت 1923 إذ قررت حق مرور جميع السفن الحربية والتجارية عبر قناة (Kiel) بشرط أن تكون هذه السفن تابعة لدول في حالة سلام مع "Allemagne".<sup>44</sup>

وكتفسير لأخذ المحكمة بهذا النوع من المرور، دون "المرور الحر"<sup>45</sup>، فإننا نقول بان أخذها بعنصر المياه الإقليمية إلى جانب عنصر ضرورة ربط المضيق بين بحرين عالين على الأقل، يشكل مبررا مركزيا ومحددا لتوجهها نحو الأخذ بنظام المرور البريء.

ذلك أن محاولة إيجاد التوازن بين فكرة أن البحر الإقليمي بمثابة جزء من إقليم الدولة الساحلية كمبدأ عام<sup>46</sup>، وفكرة أن البحر الإقليمي يعد جزءا من البحار العالية من جهة

43 ويبدو أن القصد الذي ترمي إليه المحكمة من وراء استعمالها لعبارة المرور البريء هو نفسه القصد الذي جاء في المادة الثالثة من المشروع الذي أعدته اللجنة المكلفة بتقنين القانون الدولي تحت رعاية عصبة الأمم عام 1930، حيث جاء فيه: بأنه "استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسياساتها العامة أو مصالحها المالية". د. إبراهيم الغناتي، مرجع سابق ص 137.

44- مخزور إبراهيم، دور محكمة العدل الدولية في الكشف عن القاعدة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر- بن يوسف بن خده، كلية الحقوق بن عكنون، نوقشت في 2008-2009، بتصرف ص 77.

45- والقصد هنا بالتحديد ينصرف إلى ما تقرره أحكام القانون الدولي بخصوص الملاحة والمرور في الأنهار الدولية لكون نظام المرور العابر لم يترسخ كقاعدة قانونية دولية إلا بعد إتفاقية Montego Bay لقانون البحار، و للمزيد في هذه النقطة راجع د. محمد بوضيل، القانون الدولي للأنهار الدولية بين التدوين والتطوير دراسة في إطار المادة 13 من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون العام، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد الخامس أكدال الرباط.

ثانية<sup>47</sup>، أدت بالعمل الدولي بصفة عامة، والمحكمة أيضا في قرارها إلى اعتماد مبدأ المرور البريء الذي يخول لكل الدول أحقية المرور في نطاق المياه الإقليمية للدولة الساحلية، مدام عبورها منه يتسم بالبراءة، ولا ينطوي على أي إهانة أو أي ضرر بمصالحها.<sup>48</sup>

وعليه، فإن المستنتج من هذا التأويل، كامن في أن المحكمة لما أخذت بمعيار الملائمة بين مبدأ الحرية المستمد من كون المضيق الدولي يربط بين بحرين عاليين، وبين مبدأ السيادة المستمد من كون المياه الإقليمية تعبر عن امتداد للدولة الساحلية في البحر، فإنه بشكل غير مباشر قد صرحت بقاعدة دولية تحكم مختلف المضايق الأخرى.<sup>49</sup>

46- وهذا الرأي أثبته معظم الفقه أبرزهم "H. Grotius" و "Van Bynkershock" و "Gidel"، كما أكدته أيضا محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي، جراءبتها في قضية "Grisbadarna" بين السويد والنرويج في 23 أكتوبر 1909.

47- وفيه نظريتان، نظرية الارتفاقات الساحلية La Théorie Des Servitudes Côtières عند "لابراديل"، ونظرية الحق في البقاء La Théorie Du Droit De Conservation. عند "فوشي".

48- انظر د. صلاح الدين عامر، نفس المرجع سابق ص 523.

49- وسنحاول شرح هذه الفكرة من خلال الآتي:

1- المعطى في حالة مضيق Corfou: (البحار العالية = حرية المرور) + (المياه الإقليمية = تقييد المرور) = المرور البريء = مضيق دولي.

2- (المنطقة الاقتصادية الخالصة باعتبارها امتدادا لأعالي البحار) + (المياه الإقليمية) = المرور البريء = مضيق دولي.

3- (المنطقة المتاخمة باعتبارها امتدادا لأعالي البحار) + (المياه الإقليمية) = المرور البريء، في حالة تعدد الدول المطلة = مضيق دولي.

4- (أعالي البحار) + (المنطقة المتاخمة أو منطقة اقتصادية) = المرور الحر = مجرد فتحة.

5- (مياه إقليمية / مياه داخلية) + (مياه إقليمية/ مياه داخلية) = مرور بريء/ مرور مقيد بتشريعات الدول = بحر مغلق.

6- (أعالي البحار) + (المياه الداخلية) = مرور بريء في حالة إبرام إتفاقيات = مضيق دولي. راجعها في كتاب د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، ص 557 (الإحالة 2).



### الفقرة الثانية: المضيق الدولي في نظر القانون الداخلي

بمراعاة طبيعة المرور البريء بالكيفية المحددة أعلاه، بكونه يعبر عن مزيج لمبدأ الحرية ومبدأ السيادة، فإن هذا الأخير فرض على المحكمة ضرورة إبراز وجه من أوجهها، والمتمثل في أن الدول المشاطئة للمضيق بإمكانها إصدار التشريعات اللازمة لتنظيم المرور عبر المضيق دونما مس أو إضرار بمبدأ المرور البريء.

وعليه، فإنه لا يبقى للدولة المشاطئة للمضيق - وحدها - حسب رأي المحكمة، أن تصدر ما يحلو لها من التشريعات أو اللوائح لغاية تنظيم المرور، من قبيل تحديد مسارات الذهاب والإياب فقط، بل ذهبت إلى أوسع من ذلك عندما أقرت بمسؤولية ألبانيا على أساس عدم توجيهها للبارجتين التابعتين للمملكة المتحدة وتنبيههما بوجود ألغام على المضيق<sup>50</sup>.

وحرى بالذكر بأن، الدولة الساحلية لا تكون ملزمة بعدم المساس بالمرور البريء للسفن بشكل مطلق، إذ يبقى لديها أيضا مجال يكون لها فيه الحق إما بتوقيفه، أو تغيبه نهائيا، وذلك كله كنتيجة لما أخذت به المحكمة في هذا القرار.

### أولا: حالات توقيف المرور البريء: (المنع المؤقت المقرن بالإذن)

ونقصد به الحق الذي يُخول للدولة المضائقية في حالات محدودة توقيف ومنع مرور السفن رغم وضعيتها القانونية الصحيحة، نظرا لإخلالها بحق المرور البريء<sup>51</sup>. وان هذا المنع لا يكون إلا بشكل مؤقت، يتم رفعه بمجرد انتفاء علة وجوده.

وتبرز خلاصة هذه الحالات فيما دفعت به ألبانيا أمام المحكمة في نفيها لبراءة مرور<sup>52</sup> سفن المملكة المتحدة، "فهى تدعي أن ذلك المرور إنما كان مهمة سياسية وان الأساليب

50-أنظر الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، مرجع سابق ص 7 و 8.

51- وفي هذا نؤكد على أن المرور البريء لا يكون إلا بتوفر شرطين متوالين من حيث الزمن، الشرط الأول: ويكمن في ضرورة احترام ومعرفة السفن لما يبني عليه هذا الحق، بحيث تلتزم أثناء ممارستها له بما لا يخل ولا يضر بمصالح الدول المضائقية. الشرط الثاني ويكمن في عدم عرقلة الدول المضائقية لمرور السفن سواء من خلال جهازها القانوني، أو من خلال أعمالها المادية في المضيق.

المستخدمة فيه - أي عدد السفن وتشكيلها وأسلحتها ومناوراتها وما إلى ذلك - قد أظهرت نية التخويف.<sup>53</sup>

وبغض النظر عما قضت به المحكمة في صحة هذا الإدعاء<sup>54</sup>، فإن ما يهمننا من هذا الاستشهاد، ندركه من خلال عدم وضع المحكمة لأي تعليق على مسألة التخويف والتهديد التي دفعت بها الحكومة الألبانية. وهذا يترتب عنه أن المرور البريء يقتضي الا تكون السفن الراجعة في المرور في المياه المضائق مبيته لنية التهديد أو التخويف، ولو كان لغاية استعراض القوة دون الهجوم.

وعليه، فإن الدولة المضائق بإمكانها أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع أي سفينة ولو كانت مدنية، تم التأكد من كونها مهددة لأمنها الإقليمي، وذلك بشكل مؤقت يقتضي أن مجرد تبرير السفينة لوضعيتها بأدلة مقنعة، يكفي لرفع المنع وإخضاعها مجدداً للمرور البريء، لكن بعد حصولها على إذن من الدولة التي صدر عنها المنع المؤقت.

### ثانياً: حالات تغييب المرور البريء

وبعد ان تطرقنا إلى المبدأ العام الكامن في السماح لجميع سفن الدول بالمرور في المضائق المستخدمة للملاحة، ثم إلى الاستثناء الثاني الذي يمكن فيه للدولة ان تمنع الملاحة بشكل

52- وهو المرور الذي وقع في 22 أكتوبر 1946 والذي وقع على إثره الحادث الذي تسبب في أضرار كثيرة للبارجة البريطانية، بغض النظر عن المرور الذي وقع قبل ذلك في 15 ماي 1946 حينما هاجمت القوات الألبانية بالمدفعية الطرادين البريطانيين بحجة أن المرور البريء يكون فقط باستصدار الإذن بالنسبة للسفن التجارية والعسكرية، أما سفن النقل المدني فلا تحتاج إلى أي ترخيص للعبور. وهو ما رفضته المملكة المتحدة مبرهنة على أن المرور البريء حق يكفله القانون الدولي للجميع. وأن أي هجوم قد تفتعله القوات البحرية البريطانية على هجمات المدفعية الألبانية سيكون بمثابة دفاع عن النفس وليس بمثابة اعتداء على السيادة الألبانية. غير أنها لم تأخذ بهذا الخيار في المرور الثاني الذي تم في 22 أكتوبر، لكونها قررت التوجه لمنظمة الأمم المتحدة، وبالتحديد مجلس الأمن قبل محكمة العدل الدولية.

53- انظر الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، مرجع سابق ص 8.

54- وقد رأت المحكمة أن مرور سفن المملكة المتحدة في مضيق Corfou كان مرورا بريئا على الرغم من صحة ادعاءات ألبانيا في مسألة "نية التخويف"، وأن فعل سفن المملكة المتحدة إنما كان على شاكلة التخويف كنتيجة لما فعلته بها المدفعية الألبانية في مرور 15 مايو 1946 كما سبق وان أوضحنا تفاصيله.

مؤقت، نجد أيضا أنه من باب التوضيح المُركز أن نتطرق للفهم العكسي لمضامين قرار المحكمة أملا في إيجاد بعض الحالات التي يجوز فيها للدولة المضائقية ان تمنع المرور البريء بشكل نهائي أو يكون فيها رجوعه مقرونا بضرورة "الإذن" على الأقل.

وهكذا فإننا نجد بأن إقرار المحكمة - أعلاه - بمبدأ المساواة في أحقية سفن الدول باستخدام المضايق الدولية لغرض المرور يطرح لدى الدولة المضائقية أثناء ممارستها لاختصاص تنظيم المرور مشكلة أخرى تتمثل أولا في مفهوم الدولة، ثم مفهوم السفينة. وثانيا في مدى إمكانية السماح أو المنع المؤقت أو المنع النهائي لحق المرور البريء.

أما بخصوص الدولة، فقد درج الكثير من الباحثين<sup>55</sup>، على اعتبارها كفاعل في المجتمع الدولي، إذا توافرت فيها عناصر مادية (الشعب، الإقليم) وأخرى غير مادية (السلطة السياسية، الاعتراف). وإذا كانت العناصر الثلاثة الأولى لا تطرح كثيرا من المشاكل فيما نريد أن نصل إليه في بحثنا، إذ أن معظم الدول تتوفر عليها، مما يجعل احتمال تعامل الدولة المضائقية مع سفن هذه النماذج قليل من الناحية العملية، ومع ذلك فانه وبناء على ما صرحت به المحكمة، تبقى مثل هذه الحالات مدرجة في مجال السلطة التقديرية للدولة المضائقية هل تسمح لها بممارسة حق المرور البريء بإذن أو بمنعه نهائيا<sup>56</sup>.

55- ويعتبر دومالبرغ أول من يعرف الدولة بأركانها، قبل يتبنى هذا التعريف فقهاء القانون الدولي من قبيل تيري أو كلاهان ومارتن كريفيتش، حيث يقولان وهما في صدد تعريف الدولة الأمة في كتاب مشترك لهما يدعى "المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية" قد تبدو الأمم والدول متشابهة، لكنها ليست كذلك. فالدول تحكم الشعوب ضمن منطقة تحدها الحدود، وهي تنطوي على قوانين، وضرائب، ورسميين، وعملات، وخدمات بريدية، وشرطة، وجيوش (عادة). وتشن الدول الحرب، وتفاوض في المعاهدات، وتضع الناس في السجن، وتنظم الحياة بألف طريقة وطريقة، كما أنها تنادي بالسيادة ضمن أراضيها. في المقابل، تتألف الأمم من مجموعات من الناس تدعي امتلاك روابط مشتركة كاللغة، والثقافة، والهوية التاريخية، وتدعي مجموعات أخرى أنها أمم تشتمل على دولة خاصة بها، كما يقول الفرنسيون، والهولنديون، والمصريون، واليابانيون. " انظر تيري أو كلاهان ومارتن كريفيتش، المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، ترجمة مركز الخليج للأبحاث، دبي الإمارات، الطبعة الأولى 2002، 215-216.

56- ولا يقصد بمسألة التغييب سواء هنا أو في السياق أعلاه، الحرمان بشكل نهائي من المرور، بل إن القصد هو تغييب حق المرور البريء وحرمان السفن منه، والفرق بين التعبيرين كامن في أن المرور البريء لا يقتضي إصدار إذن بالمرور، فإذا حدث وان وقع ذلك فإننا لن نكون عندها أمام مرور بريء بل إما أمام مرور حر أو أمام مرور مقيد من طرف الدولة الساحلية.

وما يهمننا كثيرا، هو عنصر الاعتراف (Recognition)<sup>57</sup>، إذ أن هذا العنصر لا يرتبط بالوضع الداخلي للدولة، بل انه يكتسب أهميته من خلال كونه تصرفا من تصرفات الدول اتجاه دولة معينة، فيترتب عن ذلك إما اعتراف متبادل، أو عدم اعتراف.

وعليه، فإذا كانت الدولة الحديثة لا تتمتع بكامل حقوقها في المجتمع الدولي إلا باكتمال كل عناصرها المادية وغير المادية، فإن ما يطرح الإشكال بخصوص تصور المحكمة في قضية **Corfou**، كامن من جهة في حالة عدم اعتراف الدولة المضائقية بالدولة التي تمتلك السفن التي تبتغي المرور عبر المضيق. ومن جهة ثانية فهو كامن أيضا في حالة اعتراف إحدى الدول المضائقية دون الدولة الأخرى.

وبخصوص الإشكالية الأولى، فإن ما ينطبق على باقي عناصر الدولة ينطبق عليها، فتكون بذلك دولة الساحل المضيق، في حرية تامة لاختيار نوع المرور الذي ستسلكه السفن التابعة لهذه الدولة. أما الحالة الثانية فنحن نرى ان مثل هذه الحالات هي التي اقتضت ضرورة تقسيم مياه المضيق بين الدول المشاطئة له، بحيث تحتفظ السفن بحق المرور البريء أثناء مرورها في مياه القسم المتعلق بالدولة المُعترفة. دون ان تنال نفس الشيء في مياه قسم الدولة اللامُعترفة. وهذا قد يكون في حالة السلم كما قد يحصل في حالة الحرب.

أما بخصوص السفينة<sup>58</sup>، فانه قد يحدث وأن تكتمل عناصر الدولة، إلا انه أحيانا يكون ما يقتضيه أمن الملاحة الدولية وسيرها العادي لا يتوفر في السفينة الراغبة في المرور، مما يجعل الدولة المضائقية إذا ما تأكدت يقينا من هذا، في حالة تسمح لها بتغيبه.

57- أنظر مارتن غريفيتس وتيري أوكالاهان، مرجع سابق ص 64-62.

58- وفي تعريف السفينة يقول الفقيه "Gidel" أنها كل منشأة مهما كانت أبعادها وتسميتها قدارة على التحرك في الأجواء البحرية دون الأماكن الأخرى، وهي مجهزة وذات طاقم خاص بها لتأدية الخدمات التي أنيطت بها. "أنظره في :

Olivier De Ferron, Le Droit Internationale De La Mer, Tome 1, Paris, Librairie Minard, 1958, P 87.

وفي تعريف البعض الآخر: "هي كل منشأة منقولة لا تفقد صفتها هذه على وجه الدوام، صالحة للملاحة البحرية ومعدة ومخصصة اعتياديا لها مهما كان حجمها وطريقة دفعها ولو كان سيرها لا يتطلب ملامسة مياه البحر." أنظر احمد اليوسفي البرقي : تسجيل السفينة في القانون المغربي، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون البحري المغرب يكلية الحقوق بالرباط 1986 صفحة 26.

وقد يقول البعض بان هذه الحالة، لا ترقى إلى ما يمكن تصنيفها في مجال التغيب، بل قد تكتفي الدولة فقط بالمنع المؤقت تسهيلاتا لعملية الملاحدة. إلا أننا لا نتفق مع هذا الطرح نظرا لكون الشروط الواجب توفرها في السفينة من قبيل، العلم والتسجيل، غالبا ما تؤثر في جنسية السفينة، وبالتالي تطرح أماننا مسألة الدولة من جديد. ومن بين هذه الحالات نجد سفن القراصنة، والسفن التي لا تتوفر على علم، بالإضافة إلى سفن العصاة.<sup>59</sup>

وفي الختام، يجدر بنا القول أن هذه الحالات رغم اختلاف أحكامها فإنه لا يجوز للدولة المضائقية أن تمدها من حيث الزمن بحيث تبني كل مرة منعها أو تغيبها للمرور البريء على مسألة السوابق، أي أن كل حالة تكون محصورة زمنيا بحيث أن رغبتها في المرور مرة ثانية يكون خاضعا للمرور البريء ماعدا إذا لم تتوفر لدينا الحالات الاستثنائية من جديد.

وكخلاصة لهذا الإفصاح، فقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج تمكننا من استنتاج التعريف القضائي للمضايق الدولية المستخدمة للملاحدة، ومنه يمكن القول بأنها " كل ممر مائي، يكون خاضعا لمبدأ الملائمة بين مبدأ السيادة الوطنية للدولة أو الدول المضائقية، ومبدأ حرية الملاحة لكل الدول، وذلك بحكم موقعه جغرافيا بين جزأين من البحار العالية من جهة، و اعتباره جزءا من المياه الإقليمية لدولة مضائقية أو أكثر من جهة ثانية، مما رتب عليه، الخضوع لنظام المرور البريء".<sup>60</sup>

59- ومن حالات سفن العصاة نجد قضية أمبروزو لايت، وقضية السفينة كوكني وهي سفينة إيطالية أبحرت من ميناء جنوا إلى بوينس إيرس بالأرجنتين، وفي بداية الرحلة استولى عليها بعض الركاب من انصار الشاعر "دانونويو" الإيطالي الذي كان يطالب بعودة "تريستا" إلى إقليم إيطاليا. وقد تحكّم هؤلاء الركاب في السفينة وغيروا وجهتها وساروا بها إلى "تريستا". وقد نشأ عن هذا الحادث دعوى متعلقة بأحكام بوليسية التأمين على السفينة، فقررت محكمة التحكيم (في 17 من نوفمبر 1923) أن العمل الذي قام به الركاب لا يعد من أعمال القرصنة لأنه تم لتحقيق أغراض سياسية.

بالإضافة إلى قضية السفينة سانتا ماريا البرتغالية التي كانت تقوم برحلة سياحية في البحر الكاريبي، عندما استولى عليها - في 24 من يناير 1961 فريق من القراصنة الوطنيين بزعامة "هنريك غالفاو" وهو ضابط سابق في الجيش البرتغالي، وتم اقتيادها إلى الشرق من جزر المارتينيك، وفشلت عملية تفتيش واسعة النطاق قامت بها السفن الحربية والطائرات البريطانية والأمريكية في تحديد مكان السفينة طوال يوم على الرغم من استمرار التقاط رسائل الراديو من الخاطفين والركاب في نيويورك.. لتصل في النهاية إلى البرازيل ومنح الثوار فيها حق اللجوء السياسي، بالمعنى الذي يتفق كونهم ثوارا وليسوا بقرصنة.. أنظر في هذا د. عبد الكريم علوان، نفس المرجع السابق ص 117.

## المطلب الثاني: المجالات المحددة لنطاق المضيق الدولي على ضوء قضية Corfou

ومما يظهر من حيثيات القرار، ان المحكمة لم تتعرض لمسألة تحديد نطاق المضيق، نظرا لكونها تَبَّتْ فقط في المسائل المعروضة عليها من قبل أطراف النزاع.

وعلى العموم، فإنه وبناء على التعريف المستخلص من حيثيات القرار، فإنه بإمكاننا ان نخلص إلى الغاية التي تترتبها أو تصورتها محكمة العدل في هذه القضية بالنسبة لنطاق المضيق الدولي من حيث الزمن والمكان والموضوع.

### الافصاح الأول: المجال المكاني للمضايق الدولية

ويعتبر أهم هذه المجالات، فهو الموقع الجغرافي الذي تعتبر المحكمة حدوده مضيقا دوليا وبالتالي المكان الواجب تطبيق المرور البريء (الذي لا يُوقَّف) عليه. وإذا كانت الفكرة العامة للمعيار الجغرافي، متمثلة في كون المضيق عبارة عن مياه إقليمية لدولة ذات سيادة على الأقل، تربط بين جزأين من البحار العالية، فإنه وبهذا المعيار سَيَسْهُلُ الحديث عن الحد الأقصى والأدنى لاتساع طول وعرض المضيق الدولي، وهو الذي سياترئب عنه التحديد الكلي للمجال المكاني للمضيق.<sup>60</sup>

### الفقرة الأولى: الحد الأقصى والأدنى لاتساع عرض المضيق الدولي

وبغض النظر عن الاختلاف حول الحد الخارجي للخط المحدد للمياه الإقليمية أثناء إصدار المحكمة لقرارها، فإن معظم الدول آنذاك كانت تأخذ بمسافة 3 أميال بحرية، وعليه فسوف

<sup>60</sup> وبخصوص المجال المكاني لحادثة Corfou فقد حدثت في منطقة تندرج ضمن المياه الإقليمية لألبانيا، وتقع بين ما يعرف برأس

Cavalli وبين Saint-Georges.

نحاول اخذها كنموذج لتوضيح طريقة تحديد الحد الأقصى والأدنى لاتساع عرض المضيق الدولي.

• **الحد الأقصى لعرض المضيق الدولي = 3 أميال من جهة الضفة الأولى + 3 أميال من جهة الضفة الثانية = 6 أميال بحرية.**

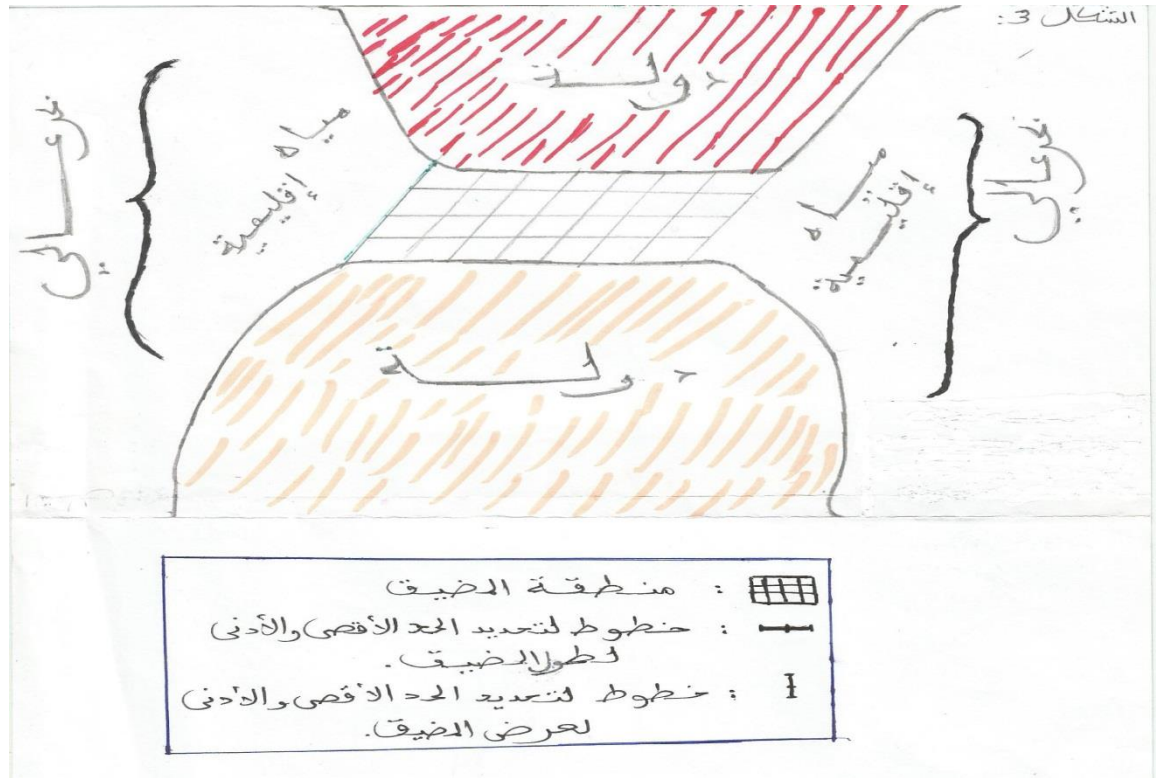
• **الحد الأدنى لعرض المضيق الدولي = 3 أميال بحرية، مقسمة بين ضفتي المضيق.**

وعليه فان عرض المضيق الدولي لا ينبغي أن يقل عن 0 ميل على المدى القريب، ولا يتجاوز 6 على المدى البعيد.

### الفقرة الثانية: الحد الأقصى لاتساع طول المضيق الدولي

ويحتسب بناء على الخطوط الوهمية لقياس عرض المضيق، بحيث تكون المسافة القصوى لاتساع طول المضيق الدولي مساوية لأطول خط مستقيم يربط بين إحدى نقاط الخط الأول لقياس عرض المضيق من جهة وبين النقطة المقابلة للنقطة المختارة في الخط الأخير لقياس عرض المضيق. فتكون بذلك المسافة بين النقطتين، مسافة تتحكم فيها المسافة الفاصلة بين خطوط قياس العرض الوهمية، وهو ما يجعل الحديث عن الحد الأدنى لاتساع طول المضيق الدولي امر غير مهم بالمقارنة مع نظيرها في خطوط قياس العرض. لكونها مجرد منطقة تدرج ضمن المنطقة المحددة بالخط الأطول.

وعليه، فان **المجال المكاني الكلي للمضيق = مجموع خطوط العرض والطول الوهمية** والمتقاطعة في مساحة لا تتجاوز الحد الأقصى والأدنى لطول وعرض اتساع المضيق الدولي.



الصورة رقم 3: المجال المكاني للمضيق من منظور المحكمة (إنجاز عبد الإله درف).

### الإفصاح الثاني: محل المرور في المضائق الدولية

ومن حيثيات القرار يظهر لنا أيضا، أن المحكمة لم تغفل أداة المرور على اعتبارها موضوع أو محل المرور في المضائق الدولية، وهو ما يعني أن مسألة الملاحة الدولية في المضائق ينبغي أن تنصب إلى جانب المجال الزمني والمكاني، على الآلية التي ينبغي أن تستخدمها الدول لغاية النقل عبر المضيق. بحيث أن غياب مثل هذه الأداة أو تعرضها لعامل ينقص من قيمتها سيكون بشكل مباشر سببا في تعطل الغاية من المضيق الدولي.

وعموما فتعتبر السفينة أداة الملاحة الوحيدة التي أشارت إليها المحكمة في هذا القرار<sup>61</sup>، ويعتبر إدراجها للسفن والبوارج الحربية (المدمرتين البريطانيتين "سوماريز" و"فولاج")

<sup>61</sup> - وهو القرار الذي تم إصداره في 9 من أبريل سنة 1949 والمتعلق بجوهر القضية، تمييزا له عن القرارين الآخرين اللذين أصدرتهما المحكمة في الموضوع، حيث يتعلق الأول بالاعتراض الأولي الذي تناول اختصاص المحكمة في القضية، وصدر في 25 مارس 1948، بينما أصدرت المحكمة الثاني في 15 ديسمبر 1949 حول تقويم مبلغ التعويض.



ضمن دائرة السفن التي يمكن أن تجتاز المضايق في ظل نفس الأحكام التي تخضع لها السفن العادية، بمثابة توسيع لمجال المرور البريء على حساب مبدأ السيادة الذي لطالما تنشب به الدول الضعيفة.

وقد لعب محل المرور دورا مركزيا في قضية **Corfou**، وبالخصوص عندما أتت بها ألبانيا كحجة لتخرج السفن العسكرية للمملكة المتحدة من دائرة الموضوع المشروع للمرور، أي أن السفن العسكرية وإن مرت في المضايق الدولية، فإنه لا يكتمل لدينا مفهوم المضيق الدولي المستخدم للملاحة. لأن موضوع المرور المشروع يقتصر فقط على السفن المدنية، أي لنقل المدنيين فقط، أما السفن التجارية والعسكرية فهي تخرج عن نطاق المضيق الدولي. إلا أن المحكمة في النهاية لم تقتنع بهذا الطرح لكونها لم تعترض على طبيعة السفن المارة، لتقر بذلك مبدأ شمولية السفن المارة، عوض مبدأ تخصيصها كما ذهبت إلى ذلك ألبانيا في طرحها.

وحرى بالذكر ان المحكمة، لم تشر أيضا إلى منع أو قبول أدوات أخرى قد تكون محل للمرور، من قبيل الغواصات والطائرات، إلا انه وبتركيز المحكمة على فكرة كون المضيق ممرا مائيا، فإن ذلك يشكل بمثابة إقصاء للناقلات الجوية دون الغواصات.

### الإفصاح الثالث: المجال الزمني لإعتبار المضيق دوليا

ويُعنى بضرورة توفر المجال الزمني في المضايق الدولية، بأن تمر أداة الملاحة في المجال المكاني المحدد للمضايق الدولية، في وقت يسمح فيه بالمرور والملاحة بصفة عامة. وهو ما يجعلنا نتساءل عن هذا الامتداد الزمني؟

ومن خلال استقراء ما أتت به المحكمة في قرارها، يظهر لنا جليا أنها تعرضت للمجال الزمني بشكل ضمني، حيث يتجلى في زمن الحرب وزمن السلم، وهو ما يجعلنا كذلك أمام التساؤل الآتي: ما هي العناصر الجوهرية للاختلاف بين حالتَي الحرب والسلم، من حيث

المرور عبر المضايق الدولية؟ وهل تخضع المضايق الدولية في حالة الحرب لنفس الأحكام التي تخضع لها في حالة السلم؟

بخصوص حالة السلم، وهي الحالة التي في إطارها صدر قرار قضية Corfou، فهي ترى المحكمة بأن حق المرور البريء يعتبر حقا لكل الدول يضمنه القانون الدولي، وبذلك لا يجوز تقييده زمنيا بأي إجراء أو أي عمل مادي صادر عن هذه الدول خاصة الدول المضائقية.<sup>62</sup> هذا ما لم تتوافر إحدى حالات التوقيف أو التغييب.

أما بالنسبة لحالة الحرب، فأحكامها على عكس وقت السلم، إذ أن الدولة تهتم بشكل أكبر بهاجسها الأمني أكثر من أي شيء آخر، وما دام أن مفهوم المرور البريء - في زمن السلم - يقوم على مبدأ عام هو اللإذن و استثناء هو لزوم الإذن، فإنه لا يجوز القول أثناء زمن الحرب بإلغاء هذا الحق لكون الحقوق لا تلغى بل يتم عكس الاستثناء ليصير مبدأ عاما، وهذا الأخير ليصير استثناء. مما يعني أن الدول المضائقية - حسب المحكمة - لا تملك حق التغييب كنتيجة مباشرة لحالة الحرب إذا لم تتوفر شروطه أو كانت السفينة تابعة لدولة محايدة، بل تملك حق التوقيف الذي يقتضي ضرورة استصدار الإذن من الدولة المضائقية.<sup>63</sup> وهو ما عبرت عنه وهي تخوض في ادعاء ألبانيا بوجود علاقات غير عادية بينها وبين اليونان المُشكَّلة للصفة الأخرى حيث قالت بأنه "ومع ذلك كان لألبانيا في ظل تلك الظروف غير العادية مبرر لإصدار لوائح تنظيمية بشأن المرور، ولكن ليس لها الحق، وليس لها من مبرر لمنع هذه المرور أو إخضاعه لشرط الحصول على إذن<sup>64</sup> خاص".<sup>65</sup> بمعنى أن أحكام

62- على سبيل المثال، أن تصدر الدولة المضائقية لوائح تنظيمية تفيد فتح المضيق في وقت معين دون وقت آخر. لكون الأصل في زمن السلم هو حق المرور البريء دون إغفال الاستثناءات التي تشكل نطاق اختصاص القانون الداخلي، كما سبق توضيحه. ونحن بصدد الحديث عن أثر مبدأ السيادة على الملاحة المضائقية. في المبحث الأول.

63- وعن المحطات الزمنية قبل حادثة Corfou نجد: في 1944 تم تنظيف المضيق، ثم شهد عام 1945 التأكد من تنظيف ألغام "الجي واي" الألمانية، وفي 15 ماي 1946 حدث أن هاجمت المدفعية الألبانية السف البريطانية، ليعقبه في 2 غشت 1946 تصريح المملكة المتحدة بالرد على المدفعية في حالة العود، ثم لتقع بعد ذلك حادثة الألغام في 22 أكتوبر 1946.

64- للتفصيل في مسألة الإذن، راجع مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، تاريخ المناقشة: 2015-05-17.

حالة الحرب (وهي الظروف الغير العادية) تبقى دائما حالة لا يمكن فيها للدولة المتحاربة أن تعممها على الدول المحايدة، مادام السلم هو الأصل والحرب عندها هو الإستثناء.

---

65- الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 8.

## المبحث الثاني: التأصيل القانوني للمضايق الدولية بين القانون الدولي والقانون الوطني

على خلاف الأجزاء الأخرى من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (10 ديسمبر 1982) مثل الجزء الثاني المتعلق بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة، والجزء السابع بشأن أعالي البحار، والتي تم اعتمادها في المؤتمر الأول لقانون البحار عام 1958<sup>66</sup>، لذلك فيعتبر الجزء الثاني في إتفاقية **Bay Montego** محاولة متميزة لكونها تهم تنظيم مسألة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بشكل مفصل، لم يعهد لا في المؤتمر الأول لقانون البحار ولا في المحاولات الخجولة التي كانت قبله.

فماهي مختلف المحاولات الرسمية التي تهدف إلى وضع تنظيم دولي للمضايق؟ وما هي أبرز المظاهر التي تناولها هذا التنظيم بعد نفاذه؟

### الفرع الأول: المحاولات الرسمية بشأن وضع تنظيم دولي للمضايق

وكما علمنا سلفاً، فقد قام كل من الفقه والقضاء الدوليين بمحاولات مهمة ترمي إلى وضع تنظيم قانوني محكم لمسألة المضايق بصفة عامة، وهي نفسها المحاولات التي سيستفيد منها التشريع الدولي لاحقاً.

بيد أن التنظيم الحالي للمضايق المستخدمة للملاحة - كما يظهر لنا في الجزء الثالث من إتفاقية **Montego Bay** لم يظهر بصورته هذه إلا بعد محاولات عديدة للمنظم الدولي كان أولها في مؤتمر السلام **Hague** (بلاهاي) عام 1907 بينما كان آخرها في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة بشأن قانون البحار عام 1982.

66- Dr. Ana G. López Martín, OP. Cit, P1.

## المطلب الأول: الوضع القانوني للمضايق الدولية قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة

شهد المنتظم الدولي منذ القدم محاولات عديدة لوضع تنظيم دولي للبحار عامة والمضايق خاصة، وبالرغم من أن المحاولات الرامية إلى وضع تنظيم خاص بالمضايق – قبل إتفاقية **Montego Bay** - لطالما وصفها الباحثون بالمحاولات الخجولة، إلا أنه ومنذ مؤتمر السلام 1907 مرورا بمؤتمر لاهاي عام 1930 بشأن التدوين في عهد عصبة الأمم، ثم مؤتمري الأمم المتحدة لقانون البحار عامي 1958 و 1960، فقد تم تنظيم جوانب عديدة في المضايق الدولية، لتعتبر بذلك الأساس القانوني لنظام المضايق الدولية بامتياز.

### الافصاح الأول: النظام القانوني للمضايق على ضوء نتائج مؤتمري 1907 و 1930

يعتبر مؤتمري 1907 و 1930 أول الخطوات الرسمية الساعية إلى تنظيم مسألة المضايق الدولية، وهذا ما يجعلنا بصدد البحث عن الدور الذي لعبه هذين المؤتمرين بخصوص هذه المسألة، فخصصنا لذلك نقطتين كالآتي:

#### الفقرة الأولى: مؤتمر السلام لعام 1907 ب La Haye

أدت الحروب الكثيرة التي مزقت أوروبا منذ انهيار الإمبراطورية الرومانية، إلى ظهور أفكار جديدة تنادي بفكرة وضع تقنين دولي للحرب، وهكذا فقد أدت جهود القيصر الروسي **Alexandre II** إلى وضع اللبنة الأساسية الأولى كتمهيد لوضع تقنين دولي شامل يهتم محاولة لضبط النزعات المسلحة بين الدول سواء كانت في شكلها البري أو البحري، وعليه فقد دعا عام 1868 لأول مرة لما يعرف ب **La Déclaration De Saint Petersburg** ليقدّم فيما بعد عام 1874 **Projet De Déclaration De Bruxelles**، غير أن عدم مصادقة الدول على هذا المشروع أدى بالقيصر إلى الدعوة من جديد إلى عقد مؤتمر

السلام الأول عام 1899 والذي تناول المناقشة في الحرب البرية، أما الحرب البحرية فقد أدى اعتراض Bretagne إلى تأجيل المناقشة فيها إلى غاية مؤتمر السلام الثاني عام 1907<sup>(67)</sup>.

ويُعتبر هذا المؤتمر الأخير أول مؤتمر تُناقش فيه مسألة المضايق وذلك على إثر الحديث عن تنظيم الحرب البحرية وقضية التلغيم كما يظهر في الإتفاقية الثامنة التي صادقت عليها الدول المؤتمرة<sup>68</sup>. هذا وقد تعرضت المناقشات حول المضايق أثناء الاجتماعات المنضوية تحت هذا المؤتمر، لأول إشكالية تهم المضايق وهي تخص المضايق التي تربط جزأين من البحر العالي، إذ أن الدول آنذاك كانت قد اتفقت على منع المرور الحر عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية لهدف تأمين حدودها البحرية والحفاظ على حيادها، وهي الفكرة التي تتعارض و مسألة فتح الممرات البحرية أمام كافة الدول.

وأثناء المناقشات قدمت هولندا مقترحا يروم استبعاد مسألة زرع الألغام في المضايق لعدة إدعائها بأنه لا أحد يعارض مسألة حرية المرور عبر المضايق التي تشكل رابطا بين جزأين من البحار العالية، إلا أن مقترحها هذا لم يرقُ غالبية الدول التي قالت بضرورة الالتزام بالمرور وفق الشروط المعلنة التي تتقدم بها الجهات المختصة (أي سلطات الدولة الساحلية)<sup>69</sup>.

### الفقرة الثانية: محاولة عصبة الأمم في مؤتمر التدوين ب La Haye عام 1930

تسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى في 28 يوليو 1914، إلى عرقلة محاولات القوى الأوروبية الرامية إلى تقنين الأعراف الدولية، لذلك فبعد انتهائها في 11 نوفمبر من عام

67-أنظر في تفصيل هذا، د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون النزاعات المسلحة، دار الفكر العربي - مصر، 1976، ص 12 وما بعدها.

68- O'connell DP, The International Law Of The Sea. (Vol 2, 1984) Clarendon, London, P 302.

69- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 7.

1918، عمدت الدول المنتصرة إلى إنشاء منظمة عالمية (عصبة الأمم) كانت وظيفتها حفظ السلم والأمن الدوليين في شتى نواحي الحياة الدولية.

وعلى مستوى قانون البحار، قامت عصبة الأمم بإنشاء لجنة تحضيرية خاصة (لجنة من الخبراء) في عام 1924 برئاسة M. Hammarshjold وكان من اختصاصها أن تهتم بجمع المعطيات الكفيلة بالكشف عن الأعراف المنظمة للعلاقات بين الدول. وفي 1926 بعد الانتهاء من عملها قدمت هذه اللجنة مشروع إتفاقية إلى الجمعية العامة للعصبة<sup>70</sup> بشأن "الوضع القانوني للبحر الإقليمي" لتعلن الجمعية على إثر ذلك عقدها لمؤتمر لتدوين القانون الدولي في La Haye حضرته 47 دولة من بينها الإتحاد السوفيتي كمراقب والولايات المتحدة الأمريكية رغم كونها لم تحظى بالعضوية في عصبة الأمم آنذاك. وقد إستمر المؤتمر في انعقاده لمدة ثلاثة أسابيع إمتدت بين 13 مارس إلى غاية 11 ابريل من العام 1930.

وخلال المؤتمر أيدت غالبية الدول الإقتراح الذي يقضي بأن تمتد<sup>71</sup> سيادة الدولة الساحلية إلى ثلاث أميال بحرية على أن يكون للدولة الساحلية منطقة متاخمة تتمتع فيها بحقوق ولائية.. بينما كانت الأقلية تطالب بتحديد اتساع مساحة البحر الإقليمي بأكثر من ثلاثة أميال فطالبت السويد والنرويج بأربعة أميال، بينما طالبت اسبانيا والبرتغال وإيطاليا بستة أميال، كما طالبت تركيا ورومانيا ويوغوسلافيا وإيران وبعض الدول اللاتينية بزيادة إتساع البحر الإقليمي عن ثلاثة أميال في حين أن بعض الدول قد إقترحت أثنى عشر ميلا من الساحل لإتساع البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة،<sup>72</sup> وقد كان من أسباب هذا التضارب في مطالبات الدول المشاركة في المؤتمر ارتباطه بمسألة المضايق التي تمكنت اللجنة التحضيرية من

70 وقد كانت المواضيع التي حرصت الجمعية العامة لعصبة الأمم عام 1927 على تدوينها خلال مؤتمر لاهاي المذكور ثلاثة مواضيع: (1) الجنسية؛ (2) المسؤولية الدولية؛ (3) المياه الإقليمية.

71- د. إبراهيم الغناني، مرجع سابق ص 18.

72- د. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع المنصورة، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2013. ص 18.

توجيه النقاش نحوها على الرغم من كونها موضوعا لم يحدد ضمن الخطوط العريضة للمناقشة داخل المؤتمر.

وفي خضم هذه المناقشة، وضعت الدول المؤتمرة المضايق على أنها لا تعتبر موضوعا منفصلا عن مسألة حق المرور البريء في المياه الإقليمية بشكل عام. لتخالف بذلك بعض الممارسات الدولية السابقة للمؤتمر من قبيل المضايق التركية (هرمز والدرديل وبحر مرمرة) التي تم تسجيل مبدأ حرية المرور والملاحة عبرها في إطار معاهدة **Lausanne**<sup>73</sup> سنة 1923 (أي قبل انعقاد المؤتمر).

وتجدر الإشارة إلى أن مجلس الأمن التابع للعصبة عين لجنة تحضيرية لصياغة التقرير الذي سيكون لاحقا أساس لأعمال المؤتمر، وتضمن هذا التقرير أولا ضرورة استبعاد المضايق الخاضعة لنظام خاص من مسألة التدوين التي يرمي إليها المؤتمر. ثانيا اعتبر مياه المضايق داخلة في المياه الإقليمية إذا لم يتجاوز اتساع عرض هذه المضايق 10 أميال، ثالثا أخذ بشأن ترسيم المياه في هذه المضايق بقاعدة الخط الوسط في حالة تعدد الدول المطلة على المضيق.

وفي هذا تصف **AnaG. Lopez** تقرير اللجنة التحضيرية بالتعقيد، لكونه يميز بين المضايق على أساس عدد الدول المطلة على المضيق، فإذا كانت المضايق (مع شرط العشرة

<sup>73</sup> هذا وقد تم إبرام إتفاقية **Lausanne** كبديل عن معاهدة **Sèvres 1920** التي أبرمتها دول الحلفاء المنتصرة في الحرب العالمية الأولى، ليتم فيما بعد على اثر تصاعد القوى النازية في **Allemagne** استبدال معاهدة **Lausanne** بمعاهدة **Montreux** عام 1936 وكلها معاهدات تقضي بوضع نظام خاص على المضايق التركية، وهكذا فإننا نجد معاهدة **Lausanne** في مادتها الثالثة والعشرين تقضي بحرية المرور للسفن التجارية ليلا ونهارا وقت السلم، مع المساواة بينها جميعا في المعاملة وعدم إخضاعها لقيود أو إجراءات تحكيمية لا تقتضيها سلامة الملاحة، ولا يختلف هذا الحكم في زمن الحرب إذا كانت تركيا على الحياد، أما إذا كانت ضمن الدول المحاربة فلها أن تستعمل الحقوق التي تخولها لها قواعد الحرب، أي أن تقصر المرور على السفن المحايدة وإخضاعها للزيارة والتفتيش للتأكد من عدم مساعدتها للعدو.

أما معاهدة **Montreux** فهي أيضا تؤكد مبدأ حرية المرور في المادة الأولى عندما نصت على أن الأطراف المتعاقدة تقرر وتؤكد مبدأ حرية المرور والملاحة البحرية في المضايق، أما بالنسبة للسفن التجارية، فإنها تتمتع في وقت السلم بحرية المرور والملاحة في المضايق نهارا وليلا، أي كان العلم الذي تحمله وأي كان نوع حمولتها، دون أية إجراءات شكلية. للمزيد حول هذا، راجع، **د.ساسي سالم الحاج**، قانون البحار الجديد، مرجع سابق ص 148 إلى 164.



أميال) التي تقع مياهها بين ضفتي دولتين فأكثر تقبل المنادة بتطبيق حق المرور البريء، فإن العكس تماما يبقى مصير المضائق التي تقع مياهها بين ضفتي دولة واحدة شريطة (حسب التقرير) ألا يتجاوز الإتساع الأقصى للمضيق العرض المزدوج للمياه الإقليمية المحددة بعشرة أميال داخل المضيق. وهذا يجعلنا نستنتج أن مجرد توفر شرط العرض المزدوج في المضيق يجعل من المرور البريء حقا مفروضا.<sup>74</sup>

الحالة الأولى	تعدد الدول المضائقية	شرط 10	المرور البريء
الحالة الثانية	تعدد الدول المضائقية	شرط العرض المزدوج (20 ميل)	المرور البريء
الحالة الثالثة	دولة مضائقية واحدة	شرط 10 أميال أو أقل	غياب للمرور البريء ويطبق نظام الخلجان
الحالة الرابعة	دولة مضائقية واحدة	شرط العرض المزدوج	المرور البريء

الجدول رقم 1: نظام المرور على ضوء فكرة ربط الضفاف بالسيادة في مؤتمر عصبة الأمم الخاص بقانون البحر وإلى جانب ما طُلب من مجلس أمن العصبة، طُلب المؤتمر كذلك من الحكومات المؤتمرة إصدار استبياناتها وتعاليقها حول مسألة "تحديد المياه الإقليمية في مضيق يربط بين جزأين من البحار العالية. أو بين البحر العالي مع البحر الداخلي"، فلم تمل الكثير من الدول إلى نموذج المضائق التركيبية أي حرية المرور، بالقدر الذي تمسكت بمنظور السيادة على المياه الإقليمية.

هذا وقد شددت Allemagne على أن التمسك بالمياه الإقليمية لا ينبغي أن يعني تأثير الدول الساحلية على المرور البريء عبر المضائق، بل على العكس تماما من ذلك. كما قالت أيضا بضرورة توسيع نطاق حق المرور البريء إلى أن يشمل مرور الطائرات لكن فقط بخصوص المضائق متعددة السيادة على السواحل.

74- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 8.

وبعد النظر في التقرير النهائي الذي قدمته اللجنة التحضيرية، بالإضافة إلى استبيانات الحكومات المؤتمرة تم إنشاء ثلاثة لجان من قبل المؤتمر تختص بالنظر في التقرير الرئيسي، حيث اختصت الثانية بالنظر في مسألة عرض البحر الإقليمي، وهي التي تفرعت إلى لجان فرعية اهتمت الثانية منها بموضوع المضائق. وفي تقريرها إلى اللجنة الرئيسية، تخلت اللجنة الفرعية الثانية عن معيار التمييز الذي يهتم السيادة على الضفاف (أي حالة الدول المتعددة على السواحل، والدولة المضائقية الوحيدة) واستبدلته بمعيار السيادة على مياه المضيق، (أي حالة المضائق التي تربط بين جزأين من البحر العالي، والحالة التي تكون فيها المضائق ممرا يربط بين المياه الداخلية وجزء فريد من البحار العالية) المضائق.

وبخصوص موضوع المرور، فقد أضيفت أثناء صياغة مشروع الإتفاقية إشارة، تتحدث عن حظر الدولة المشاطئة للمضيق الذي يشكل جزءا من البحر العالي ويستخدم للملاحة الدولية من القيام بأي عمل يمنع مرور السفن الحربية تحت أي ظرف من الظروف. وهو ما قد جاء مخالفا لما أرسته اللجنة في تقريرها، مما يبين مدى غموض النوايا أثناء التدوين، حيث تضمن التقرير ان الدولة المضائقية تضمن في وقت السلم فقط تحت أي ظرف كيفما كان، مرور السفن التجارية والسفن الحربية دون قيد.

وفي هذا السياق قدم الوفد الاسباني تعديلا يهتم إضافة ثلاثة شروط على مرور السفن الحربية، أولها أن يكون التنقل على السطح وثانيها أن يُحظر التمييز بين علم الدولة الساحلية والأعلام الأجنبية وثالثها أنه لا يمكن إلغاء حق المرور البريء من طرف الدولة الساحلية إلا في حالات الأحداث الخطيرة التي قد تؤثر على امن ومصالح الدولة الأساسية<sup>75</sup>.

### الأفصاح الثاني: دور المؤتمر الأول والثاني لمنظمة الأمم المتحدة بشأن قانون البحار في وضع نظام موحد للمضائق الدولية

لقد كانت الحاجة إلى إنشاء منظمة دولية عالمية جديدة بعد انهيار عصبة الأمم، حلما ارتبط في حد ذاته بالمصالح الحيوية للدول، ومن هذه المصالح نجد المصالح البحرية التي تتفاوت

صعوبة التعامل معها حسب الموقع الجغرافي لكل دولة، وهي المشكلة التي يقع حلها بالنسبة للدول المتضررة جغرافيا من خلال ضبط الممرات البحرية المؤدية إلى منطقة أعالي البحار، فكانت بذلك محاولة عقد مؤتمر أول وثان للأمم المتحدة بخصوص وضع تقنين دولي للبحار بصفة عامة. فكيف تناول هذان المؤتمران مسألة المضايق؟

### الفقرة الأولى: وضعية المضايق الدولية خلال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار

إذا كان اندلاع الحرب العالمية الثانية سببا قد عجل بنهاية نظام عصبة الأمم، فإن ذلك لم يكن ليكفي لإزالة وإستئصال فكرة تدوين الأعراف الدولية التي كانت حتى قبل نشوء هذه المنظمة، ولذلك سرعان ما بدت هذه الفكرة من جديد لتتحول إلى حركة ظهرت عقب نشوء المنظمة الأممية الجديدة، لتكلف هذه الأخيرة لجنة للقانون الدولي بعدما عينتها لغاية تولى هذه المهمة.

وهكذا فقد كانت نتيجة الحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية حول مضيق **Corfou** بكشفها عن قاعدة دولية عرفية مؤداها الاعتراف بمفهوم المضايق المستخدمة للملاحة التي يقع المرور عبرها على طريقة المرور البريء. كانت سببا مباشرا دعى اللجنة إلى الإهتمام بمسألة المضايق وتعميق البحث في نظام المرور عبرها.

وعموما فقد أُعتبر عام 1953 السنة التي بدأت فيها الجمعية العامة للأمم المتحدة عملها بشأن محاولة تنظيم مؤتمر للتدوين يخص قانون البحار دون غيره من المجالات الأخرى، فكلفت أولا لجنة القانون الدولي<sup>76</sup> ببحث مسألة المياه الإقليمية علاوة على البحار العالية

<sup>76</sup>- التي أنشئت بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 174 في 21 نوفمبر 1949، وقد أصدرت في هذا القرار توجيهات بضرورة أن تضم تلك اللجنة كبار فقهاء القانون الدولي مع مراعاة التوزيع العادل الذي يكفل تمثيل النظم القانونية المختلفة، وقد احتل موضوع النظام القانوني للبحار قائمة أولويات تلك اللجنة منذ إنشائها. للمزيد راجع:

A. Aron L. Shalowitz : Shore And Sea Boundaries, Washington, 1962, P 204.

كمواضيع مركزية تتطلب التدوين<sup>77</sup>. لتستصدر ثانيا من الحكومات استبياناتها حول هذه المواضيع الأولية، فكان لها ذلك حينما استجابت لها ما يناهز 25 دولة مع حلول 1955. بالإضافة إلى أنه في 4 من يوليو 1956 أعدت لجنة القانون الدولي مشروع قانون ينظم البحار يشمل 73 مادة<sup>78</sup>، بعد إجراء العديد من المناقشات حول تلك المواد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 1009 المؤرخ في 21 فبراير 1957 طلبت من خلاله من الأمين العام للأمم المتحدة أن يدعو إلى مؤتمر دولي للإنعقاد في مارس 1958 للتباحث فيما انتهى إليه تقرير لجنة القانون الدولي، ومن ثم انعقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار 79.1958 Genève

وفي أثناء انعقاد المؤتمر عام 1958 بـ Genève طُرحت مجموعة من الإشكالات المتعلقة بالمضايق والمرور عبرها، فكان السؤال الأول حول علاقة المضايق بمسألة تقسيم المياه الإقليمية بين دولتين متقابلتين. بينما بقي الثاني مُعلقا بخصوص علاقتها بالحق في المرور البريء. أما الثالث فقد ارتبط بمحل المرور عبر المضايق<sup>80</sup>.

لقد استطاع المؤتمر أخيرا بخصوص تناوله للإشكال الأول والثاني أن يضع حدا للخلاف الراجح في اعتبار المضايق التي تخضع لمبدأ حرية المرور والملاحة، أم أنها لا تعدوا بأن تكون فقط جزء من المياه الإقليمية للدولة أو الدول الساحلية التي تُخضعها لسيادتها. وقد كان ذلك نتيجة لما توصل إليه المؤتمر بأن المضايق تتنوع في علاقتها بالحق في المرور البريء إلى ثلاثة أنواع، أولها المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وينطبق عليها حق المرور

77- وفي 1956 أنجزت اللجنة عملها بشكل نهائي، وقدمته إلى الجمعية العامة التي أصدرت في 21 فبراير 1957، القرار 1105 (الدورة 11) بموجبه توافق على عقد المؤتمر، وتطلب من الأمين العام التكفل بتنظيمه. وفي في 29 أبريل 1958 تم اعتماد أربع اتفاقيات هي إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. والإتفاقية المتعلقة بالامتداد القاري؛ ثم الإتفاقية الخاصة بالبحار العالية وأخيرا الإتفاقية الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد في أعالي البحار.

U.N. Doc. A/ CN.4/104.

78- أنظر المشروع في تقرير لجنة القانون الدولي في دورتها 8 عام 1956:

79- د. حسني موسى محمد رضوان، مرجع سابق ص 19.

80- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 15.

البريء. وثانيها المضايق التي يخضع المرور فيها إلى أنظمة خاصة. وثالثها المضايق التي لا تخضع لا لنظام المرور البريء ولا للأنظمة الخاصة، نظرا لطبيعتها الجغرافية أو لغياب إتفاقية خاصة حولها، وهما العاملين اللذين لا يؤهلانها لذلك بالرغم من كونها قد تلعب دورا محوريا في الملاحة الدولية.

وعلى هذا الأساس ندرك أن المؤتمر خلص إلى حقيقة جوهرية تكمن في اختلاف مياه المضايق عن المياه الإقليمية على الرغم من كونها قد يشتركان ويجتمعان في مياه واحدة. بحيث أن المرور البريء وإن كان يشكل القاعدة العامة بخصوص نظام المرور بالبحر الإقليمي، فإنه ليس كذلك بخصوص المضايق كما رأينا.

ويبدو أيضا أن من النتائج التي توصل إليها المؤتمر أنه يزيد من تعميق المسألة إلى درجة كان قد ميز فيها بين المرور البريء في المضايق الدولية وبين نظيره في المياه الإقليمية، وأقر بأن وجه التمييز يكمن في كون هذا الأخير يُتيح للدولة الساحلية بان تقيد مرور السفن الحربية، وهو العكس تماما بالنسبة لنوع المرور البريء في المضايق الدولية، كما سبق وأن تم توضيحه ونحن بصدد دراسة قضية *Corfou*.<sup>81</sup>

أما بخصوص السؤال الثالث الذي تناوله المؤتمر، والذي يتعلق بمحل أو موضوع المرور أي طبيعة العبّارات المسموح لها بالمرور في المضايق، فقد نوقشت - أثناء الانعقاد نقطتين محوريتين، الأولى متعلقة بالغواصات بينما الثانية تم تخصيصها للطائرات.

وفيما يتعلق بعبور الغواصات (*Les Sous-marins*) فقد اعتبر الدور الذي قامت به الغواصات الألمانية خلال الحربين العالميتين، وخاصة فيما يعرف بمعركة الأطلنطي بين قوات هتلر النازية و *Bretagne*، أمرا لفت أنظار المجتمع الدولي إلى ضرورة تنظيم مرورها بالمضايق الدولية على اعتبارها البوابات المؤدية إلى أعالي البحر.

81- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, Pp 15-16.

ولكل هذه الأسباب وغيرها وضعت لجنة القانون الدولي في المشروع الذي قدمته إلى مؤتمر Genève الأول، بندا يشير إلى أن مرور الغواصات بالمضايق الدولية ينبغي أن يقع على سطح مياه المضيق، وهو نفس البند الذي علقت عليه الحكومة الفرنسية في نفس المؤتمر ذاكراً بأن مرور الغواصات على سطح المياه لا يكفي ليتحقق مرورها البريء، بل وجب عليها بالإضافة إلى ذلك رفع علمها أثناء المرور.

أما مسألة عبور الطائرات (82) بالمضايق، فلم تكن تطرح بين أوساط الفقهاء بين معارض ومساير لها فقط، بل إنها كذلك ظلت إلى حدود المؤتمر الثالث لقانون البحار، محط نقاش على مستوى التشريع الدولي.

وهكذا، فقد تم التعرض لمسألة التنقل أثناء انعقاد المؤتمر فتم فحصها من طرف لجنة القانون الدولي التي توصلت بناء على مجموعة من المعطيات - من قبيل إتفاقية **Chicago** للطيران المدني لعام 1944 بالإضافة إلى مؤتمر **La Haye** للتدوين الذي عُقد تحت إشراف عصبة الأمم عام 1930 - إلى أن الطائرة لا يمكن إدراجها ضمن محل أو موضوع المرور البريء كالسفن والغواصات. مما يعني أن التحليق عبر المضايق بواسطة الطائرة في المضيق مثله مثل التحليق في أي جزء من الأجزاء التي تمارس عليها الدولة كامل صلاحياتها السيادية، فلا يقع بذلك هذا التحليق إلا بتصريح من هذه الدولة.<sup>83</sup>

وكنتيجة لذلك، فإن تغييب مسألة التحليق عبر المضايق في توصيات المؤتمر، ترتب عنه تغييبه كذلك في الإتفاقية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة، بل على العكس من ذلك

82- وحري بالذكر أن مسألة الطيران قد نظمت أيضا مجموعة من الاتفاقيات عبر التاريخ أولها كان في إتفاقية باريس في 13 أكتوبر 1919، التي تم الإتفاق عليها بعد فشل مجموعة من المؤتمرات، كان أولها في باريس 1910، ثم مؤتمر فيرونا في نفس السنة، وبعده مؤتمر مدريد (1911) الذي لقي نفس المصير. ثم جاءت بعدها إتفاقية "هافانا" في 20 من فبراير سنة 1928، ثم إتفاقية شيكاغو سنة 1944 التي كانت بمعية المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) نتيجتين لمؤتمر شيكاغو. للمزيد حول كل ما يتعلق بالقانون الدولي للجو والفضاء راجع د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق ص 131- 154.

83- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 17.

اعترفت المادة الثانية من هذه الإتفاقية للدولة الساحلية بسيادتها الكاملة على المجال الجوي الذي يعلو مياهها الإقليمية.<sup>84</sup>

### الفقرة الثانية: علاقة المياه الإقليمية بالمضايق الدولية والحاجة إلى إتفاقية جديدة: موضوع المضايق الدولية في المؤتمر الثاني للأمم المتحدة

أدت مجموعة من الأسباب والتي من بينها قصور إتفاقية Genève لسنة 1958<sup>(85)</sup> عن الإحاطة بجميع الإشكالات التي طرحتها الدول بشأن البحار، فكان من ذلك أن الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 13 عام 1958 أصدرت القرار 1307 تطلب فيه من الأمين العام أن يوجه الدعوة لعقد مؤتمر ثان لقانون البحار لبحث مسألة حدود البحر الإقليمي ومسألة حدود مناطق صيد الأسماك اللتين لم تحصلا على أغلبية الثلثين اللازمة لإعتمادهما خلال انعقاد مؤتمر الأم المتحدة الأول لقانون البحار 1958 وبالفعل انعقد المؤتمر الثاني في Genève استمر من 17 مارس إلى 26 ابريل من سنة 1960.<sup>86</sup>

ويبدو أن هذا المؤتمر لم يتضمن أي مقترح حول المضايق الدولية على الرغم من كون القوى العظمى خلال المناقشات قد خلصت إلى أن للسفن والغواصات والطائرات الحق في المرور أو التحليق بشكل حر.

وبالرغم، من أنه لم يتم التوصل إلى أي اتفاق ولم يستتبع هذا المؤتمر الثاني أي تعديل لنظام الملاحة في المضايق كما هو منصوص عليه في إتفاقية Genève بشأن البحر

<sup>84</sup> - للمزيد بخصوص النظام القانوني للمضايق في مرحلة المؤتمر الأول لقانون البحار راجع:

- Laurent Lucchini et Michel Voelckel, LES ETATS ET LA MER le nationalisme maritime, 1978, pp 85- 90.

<sup>85</sup> - ومن هذه الإشكالات، مسألة اتساع البحر الإقليمي بالإضافة إلى منطقة الصيد، وقد شغل هذا الموضوع الحيز الأكبر للمؤتمر بمعدل تسع عشرة اجتماع، لم تتوصل فيها الأطراف المتفاوضة إلى اتفاق متبادل، حيث قالت 22 دولة بثلاثة أميال، بينما أخذ البعض الآخر (13 دولة) بانثني عشرة ميل، في حين قالت دول أمريكا الجنوبية بمنتي ميل، أما الولايات المتحدة وكندا فقد اقترحتا ستة أميال كحد أقصى لاتساع المياه الإقليمية وستة أميال أخرى بالنسبة لمنطقة الصيد، هذا وقد أيد كل من المغرب ومصر والسعودية وست دول أخرى المقترح الذي تقدم به الاتحاد السوفييتي الذي قال بالإبقاء على الوضع الحالي للأمور المأخوذ بها منذ خمس سنين على أن يترك للدول الحق في التمديد إلى مسافة 12 ميلا بحريا، يسمح فيها لها بالحق الخالص في الصيد.

<sup>86</sup> - د.حسني موسى محمد رضوان، مرجع سابق ص 22.

الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958. إلا أن البعض<sup>87</sup> يرى أن عدد المضايق الدولية يتحكم فيها اتساع عرض البحر الإقليمي، أي أنه مادامت أغلبية الدول أثناء المناقشات قد ذهبت إلى إقرار 3 إلى 6 أميال كحد أقصى لإتساع البحر الإقليمي فان ذلك معناه أن المضايق التي تتضمن مياهها إقليمية في العالم لا تتعدى 10 مضايق يطبق عليها نظام **Genève** لسنة 1958. في حين أن مختلف المضايق التي تتعدى هذا الحد تبقى محكومة بنظام المرور الحر. وعليه، فهم يرون أن تمديد إتفاقية 1982 لعرض البحر الإقليمي إلى حدود 12 ميلا أدى إلى ارتفاع عدد المضايق الدولية من 10 إلى أكثر من 100 مضيق دولي.

وعلى ما يظهر فإن من أسباب فشل هذا المؤتمر في التوصل إلى مُبتغاه، كان ورائه أحد الأسباب نفسها التي أدت إلى عقده، إذ أن ظهور دول جديدة عقب المؤتمر الأول نتيجة لاستقلالها، كان وراء طلبها تعديل قانون البحار لعام 1958 ليساير مصالحها المتمثلة مبدئياً في الدفاع عن السيادة، وبالتالي فان ارتفاع عدد المضايق كما اشرنا أعلاه - ومعظمها يحاذي هذه الدول جغرافياً- أدى أيضا إلى ادعاء هذه الدول لسيطرتها على هذه المضايق بداعي حفظ أمنها الإقليمي وهو ما عبرت عن رفضه معظم القوى العظمى في العالم التي ما فتئت تدافع عن حرية التنقل والمرور، ليكون ذلك علة فشل مؤتمر الستينات. ليبدأ مسلسل جديد من المطالبات بعقد مؤتمر ثالث.<sup>88</sup>

87- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 18.

88- René- Jean Dupuy : " La Notion Du Patrimoine Commun De 1"Humanité Apliqué Aux Fonds Marins, R.G.D.I.P, 1975, p 448.



## المطلب الثاني: التنظيم القانوني للمضايق الدولية المستعملة

### للملاحة بين مناقشات المؤتمر الثالث ومقتضيات إتفاقية

## Montego Bay

عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إحدى عشرة دورة كانت الأولى في مقر الأمم المتحدة في New York خلال الفترة الممتدة من 3 إلى 15 دجنبر، وكانت دورة إجرائية تم فيها انتخاب الرئيس والمقرر ورؤساء اللجان الرئيسية للمؤتمر، حيث اختصت الأولى بوضع القواعد المتعلقة بقيعان البحار خارج حدود الولاية الوطنية، بينما اختصت الثانية بوضع القواعد المتعلقة بالبحر الإقليمي من حيث قواعد قياسه وعرضه والمرور فيه، والمرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والجرف القاري. أما الثالثة فتتعلق بصيانة القواعد البيئية البحرية وتحديد خصائص وطبيعة البحوث العلمية البحرية.<sup>89</sup>

قد قامت اللجنة الثانية بوضع مشروع متعلق بنظام المرور في المضايق وبعض الاستثناءات الواردة على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية. لذلك فالسؤال المطروح في هذا المطلب يكمن في مسار وضع المضايق أولاً على مستوى نقاشات المؤتمر، وثانياً على مستوى الإتفاقية ذاتها.

### الافصاح الأول: إشكالية المضايق خلال المراحل التمهيدية لعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار

في ظل أواخر الستينات وبداية السبعينيات من القرن الماضي، نشأ تيار جديد يدعو إلى عقد مؤتمر أممي ثالث يعالج كل المسائل والإشكالات الكبرى التي لم يتم الاتفاق عليها، أو لم يتم الانتباه لها نظراً لحدوثها في مجال البحر وقانونه.<sup>90</sup> فكان وراء بروز هذا التيار التطور

89- د. سعيد بن سليمان العبري، مرجع سابق ص 75.

90- للتفصيل في هذا راجع:

التكنولوجي للسفن والطائرات، الذي أدى إلى نمو التجارة العالمية بزيادة حجم وطبيعة وعدد السفن والطائرات التي تستخدم المضيق. إضافة إلى استفحال أخطار التلوث بسبب الحوادث البحرية (إنفجار ثلاث ناقلات في قناة "سانتا باربرا" ماكترا ومايسا في 1969 وفي 1967 حادث توري كانيون). فضلا عن اتساع دائرة الدول المطالبة بتمديد البحر الإقليمي إلى مدى 12 ميلا بحرية. وهكذا ففي 1967 قام الاتحاد السوفيتي بإبداء رغبته أمام الولايات المتحدة الأمريكية ودول أخرى<sup>91</sup>، والتي تروم دعوتها لغاية عقد مؤتمر حكومي دولي جديد لقانون البحار.<sup>92</sup> وهو ما نالته فعلا حتى قبل القرار 2750 (الدورة الخامسة والعشرون) في 11 ديسمبر 1970، الذي بموجبه قررت الجمعية العامة عقد مؤتمر ثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، بعدما أن تم التمهيد له قبلا بإنشاء لجنة خاصة هي "لجنة الإستخدامات السلمية لحوض البحر وقاع المحيط خارج حدود الولاية الوطنية"، والتي بلغ عدد أعضائها 42 دولة عام 1968، ليتم توسيعها بعد ذلك لتضم ممثلين عن 91 دولة منذ عام 1971.<sup>93</sup>

- McDougal, Myres S. and Burke, William T., "Crisis in the Law of the Sea: Community Perspectives Versus National Egoism" (1958). *Faculty Scholarship Series*. Paper 2462.

[http://digitalcommons.law.yale.edu/fss\\_papers/2462](http://digitalcommons.law.yale.edu/fss_papers/2462) (ت. مع: 2015/11/30؛ 17:38)

91- ومن بينها مالطا، على إثر الإقتراح الذي تقدم به باردوا "ممثل مالطا" في دورة الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1967، يدعو فيه إلى ضرورة اتخاذ إجراءات دولية لتنظيم استخدامات حوض البحر وضمان استغلالها للأغراض السلمية، وبما يحقق فائدة البشرية كلها، وبناء عليه، قررت الجمعية العامة عقد المؤتمر الثالث. أنظره عند د. مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، مرجع سابق ص 502.

92- وقد كانت هذه الدعوة متضمنة لعنصرين الأول يتعلق بتمديد نطاق البحر الإقليمي إلى حد 12 ميلا بحريا والثاني يدعو لإنشاء منطقة للصيد. وقد استجابت الولايات المتحدة لهذا الطلب شريطة الاعتراف - في المشروع المتوخى - بحرية المرور عبر وفوق المضايق الدولية. و بعد العديد من المشاورات، صاغ فريق من خبراء الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة في عام 1968 مشروعا من ثلاثة مواد تتعلق بتمديد المياه الإقليمية إلى 12 ميل كحد أقصى، ثم الاعتراف بمصالح الصيد الخاصة للدول الساحلية خارج مياهها الإقليمية. كما توصلت هذه المشاورات إلى ضرورة إعادة توزيع المناطق البحرية، وهي الفكرة نفسها المثارة قبل ذلك من طرف مندوب مالطا السيد Pardo أمام الأمم المتحدة يوم 17 أغسطس 1967، حيث طلب بإدراج المسألة المتعلقة باستخدام أعماق البحار والمحيطات في جدول أعمال الجمعية العامة.

93- وقبل هذا التاريخ فقد أنشأ القرار 2367 الصادر عن الجمعية العامة (الدورة الثالث والعشرون) من 21 ديسمبر 1968، لجنة خاصة تسمى لجنة الاستخدامات السلمية والمكونة من 42 عضوا، والذي زاد عددهم في وقت لاحق إلى 86 مع حلول عام 1970، ثم

وعليه فإن الاستبيانات التي قدمتها هذه الدول أمام لجنة الاستخدامات السلمية قبل أن يعقد المؤتمر كان لها أثر كبير في صفوف دول العالم الثالث خاصة والدول الأخرى عامة، حيث لم تتجاوز مقترحاتها أثناء انعقاد المؤتمر الخطوط العريضة التي رسمتها الولايات المتحدة<sup>94</sup> والإتحاد السوفيتي سواء بالإتباع كما هو الشأن بالنسبة لألمانيا الغربية و(الكيان الإسرائيلي) وفرنسا واليابان أو بالمخالفة كما هو الحال بخصوص معظم الدول المضائقية، أو حتى بالإضافة والترميم بالنسبة لكل من بريطانيا ومالطا والإكوادور.

وبخصوص الولايات المتحدة الأمريكية<sup>95</sup>، فقد قدمت إلى لجنة الاستخدامات السلمية مشروعها<sup>96</sup> وهي مُتأثرة بنتائج مشاوراتها مع الإتحاد السوفيتي في 1968، حيث نظم ثلاثة مواد، الأولى تتعلق بتمديد المياه الإقليمية إلى 12 ميل والثانية تشير إلى منطقة الصيد بينما أتت الثالثة بمبدأ حرية المرور للسفن والطائرات في المضايق الدولية.<sup>97</sup>

91 في عام 1971، وهي نفسها اللجنة التي كانت مشرفة على عمليات إعداد المؤتمر. بدل لجنة القانون الدولي. للإطلاع على هذه القرارات راجع مركز وثائق الأمم المتحدة: (ت. مع: 13:17:2015/08/21) <http://www.un.org/ar/documents>

94- للإطلاع على إنعكاسات موقف الولايات المتحدة الأمريكية من قانون البحار الجديد على الدول العربية، راجع د. عبد المنعم سعيد، مقال بعنوان "الموقف الأمريكي من قانون البحار الجديد وانعكاساته على المصالح العربي"، منشورات المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989، ص 189-215.

95- و بخصوص مصادقة الولايات المتحدة على إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 نذكر انه في عام 2007 قدم الرئيس بوش إعلان يحث فيه مجلس الشيوخ على التصديق. (ت. مع: 17:13:2015/08/23) <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2007/05/print/20070515-2.html>

<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2007/05/print/20070515-2.html>

96- U.N., Doc. A/AC.138/SC.11.L.40.

97- " للإطلاع على نص المادة الثانية من المشروع الأمريكي: أنظر "د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 560. بينما راجع المادة الأولى والثانية بالنص الانجليزي في:

"1. In straits used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of another State, all ships and aircraft in transit shall enjoy the same freedom of navigation and over-flying aircraft, for the purpose of transit through and over such straits, as they have on the high seas. Coastal States may designate corridors suitable for transit by all ships and aircraft through and over such straits. In the case of straits where particular channels of navigation are customarily employed by ships in transit, the corridors, so far as ships are concerned, shall include such channels.

وما كان متوقعا بالفعل حدث في أن تلقى هذا الاقتراح الدعم الكامل من قبل الإتحاد السوفيتي والمملكة المتحدة بالإضافة إلى بلدان أخرى مثل L'Australie و les Pays-Bas و Norvège . على الرغم من تعليق بعض الدول (..Danemark, la Grèce, l'Italie) على المرور الحر واعتبارها أن نظام المرور البريء كان كافيا. وتعليق البعض الآخر ( Espagne و le Danemark و اندونيسيا وماليزيا وأثيوبيا.. ) على الآثار التي قد يتسبب فيها العبور الحر للناقلات في المضائق من قبيل التلوث.

عليه، فإن رأي غالبية الدول الساحلية عموما ينطلق من مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي. وتمتد هذه السيادة إلى أي مضيق يكون جزءا من بحرها الإقليمي أي تتم في نطاق حق المرور البريء.. وأنه ليس صحيحا أن تقييم براءة المرور يخضع لإعتبارات ذاتية تعسفية لا ضابط لها، ولكنه خضع دائما لإعتبارات موضوعية دون تمييز للسفن التجارية بالنظر إلى جنسيتها أو وجهتها. أما الإقتراح الذي يدعوا إلى تطبيق مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار على المضائق الدولية فهو يرمي في حقيقته.. إلى استخدام تلك المضائق كأداة لتحركات القوات البحرية والجوية في المياه الإقليمية للدول المشاطئة بما في ذلك من تهديد لأمنها وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي<sup>98</sup>. وقد أيدت جميع الدول العربية هذا الإتجاه بإستثناء بعض الدول الخليجية وعلى رأسها العراق.<sup>99</sup>

2. The provisions of this article shall not affect conventions or other international agreements already in force specifically relating to particular straits." regarde: **Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 25.**

<sup>98</sup> - للمزيد راجع د. مفيد شهاب، تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة في Genève في الفترة امن 17 مارس إلى 10 ماي 1975، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 31، 1975، ص 302-310. أ راجع نفس المؤلف، تقرير عن أعمال الدورة السادسة للجنة الخبراء العرب لقانون البحار المنعقدة في نيويورك في الفترة الممتدة من 2 غشت إلى 17 شتبر 1976، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 32، 1976، ص 224-240.

<sup>99</sup> - د. سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مقال من منشورات المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، مرج سابق ص 399.

ومع أن الاتحاد السوفيتي قد قدم مشروعاً مماثلاً لمشروعها<sup>100</sup> خاصة في اعتبار المضايق دولية إذا شكلت ممراً بين بحرين عاليين، إلا أنه خالفها بخصوص تضمينه لهذا المشروع بعض المقتضيات بشأن التعويض عن الأضرار التي تلحق الدول الساحلية نتيجة الإفراط في تحليق ومرور الطائرات والسفن الأجنبية.<sup>101</sup> بالإضافة إلى إشارة ممثل الاتحاد السوفيتي Mr Malik<sup>102</sup> أثناء المؤتمر إلى عدم إمكانية إدراج المضايق التي تشمل مياهها إقليمية ضمن خانة المضايق الدولية، وأن نظام المرور البريء سيكون كافياً عبرها، وهو تماماً عكس ما تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية.<sup>103</sup>

وحري بالذكر أن مشروع إتفاقية قانون البحار التي تقدمت بها دولة Malte أمام المؤتمر عام 1971<sup>(104)</sup> و 1973<sup>(105)</sup> حول المناطق البحرية، كان له تأثير إيجابي على الدول المؤتمرة، خصوصاً مع خلقها لازدواجية نظام المرور الذي تضمن المرور الحر بخصوص المضايق التي يتعدى اتساعها 12 ميلاً بحرياً، والمرور البريء، في التي لا تتعداه دون أن

<sup>100</sup>- وقد أورد د. صلاح الدين عامر في إحالة له بخصوص المقترحات السوفيتية النص الآتي: "ويعبّر العديد من الدول عن خوفهم بأنه نتيجة إدخال للإقرار القانوني للمياه الإقليمية بعرض قدره 12 ميل فقد تصبح بعض المضايق التي تستخدم للملاحة الدولية مياهها إقليمية لا يمر منها للملاحة الدولية، وبهذه المناسبة فهم يقترحون إدخال حكم في الإتفاقية يستطيع ضمان مرور السفن في مثل هذه المضايق وتحليق الطائرات فوقها.

وقد ألحق بهذه المقترحات مشروع المادة الثانية المتعلقة بالمرور بالمضايق وجاء بها: '(أ) بقصد ضمان شامل لحرية المرور عبر المضايق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو غير أو المياه الإقليمية للدولة الأخرى، يحدد عرض المياه الإقليمية في مثل هذه المضايق، على أن يبقى ممر لأعالي البحار يستعمل لمرور السفن وتحليق الطائرات فوقها في المضايق التي تستعمل عادة للمرور فيها مجرى ملاحى معين ينبغي أن يشمل ممر أعالي البحار على مجرى ملاحى على انفراد. (ب) لا تمس أحكام هذه المادة النظام القانوني للمضايق التي يتحدد المرور فيها وفقاً للإتفاقية الدولية القائمة المنطبقة عليها." راجع د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 560.

<sup>101</sup>- Cf. UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.7 (1972).

<sup>102</sup>- Dr. Ana G. López Martin, Op. Cit, P 26.

<sup>103</sup>- Cf. UN Doc. A/AC.138/SC.II/SR.69 (1973).

<sup>104</sup>- Cf. UN Doc. A/AC.138/53 (1971).

<sup>105</sup>- Cf. UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.28 (1973).

تقل عن 6 أميال من الساحل، فضلا عن تمتع الطائرات أيضا بهذا الحق. وبخصوص السفن الحربية فقد ألزمتها بتقديم أخطار المرور إلى الدولة المضائقية في غضون ثلاثة أيام قبل المرور. في حين ألزمت الغواصات بالكشف عن هويتها أثناء عملية المرور.

وارتباطا بفكرة الازدواجية، لا بأس بالتذكير بأنه كان لإيطاليا في مقترحها نفس الاتجاه تقريبا حيث كانت ترى تطبيق المرور البريء على تلك المضائق التي يقل إتساع عرضها عن 6 أميال، بالإضافة إلى المضائق التي تقع على ساحل دولة واحدة؛ بينما جعلت "المرور الحر" ينطبق على المضائق الأخرى.<sup>106</sup>

وبخصوص المشروع الإكوادوري، فقد تم فيه العرض لفكرة جديدة لم يكتب لها النجاح، على الرغم من إمكانية تطويرها والعمل على تحسينها أكثر. إلا أن ما يهمننا فيها هو المنظور الإجمالي لفكرة المرور في المياه الإقليمية سواء الساحلية العادية أو المضائقية. حيث أن المرور فيها ينبغي أن يكون مؤسسا لفكرة تقسيم المياه الإقليمية إلى قسمين، القسم الأول وهي المياه الإقليمية القريبة من ساحل الدولة، تتمتع فيها السفن بحق المرور البريء، أما القسم الثاني، وهي المياه الإقليمية الموالية للصنف الأول فتتمتع فيها جميع السفن والطائرات بحرية الملاحة.<sup>107</sup>

ومع ذلك فقد شكل المشروع البريطاني في أول دورة للمؤتمر الثالث، أهم مقترح بخصوص المضائق الدولية حيث حضي بإقبال واسع من طرف الدول المؤتمرة بصفة عامة، لكونه استهدف إقامة التوازن بين المصالح المتضاربة للدول المتقدمة الداعية إلى مبدأ حرية الملاحة مع مصالح دول العالم الثالث المتمسكة بسيادتها. وهذا المشروع باختصار حمل ما يعرف الآن بحق المرور العابر (Transit Passage) في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

<sup>106</sup> -Cf. UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.30 (1973).

<sup>107</sup>-Cf. UN Doc. A/CONF.62/C2/L.88.

وفي دورة Genève عام 1975 استقر التعبير على المرور العابر<sup>(108)</sup> لوصف حق كافة الدول في ممارسة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي تصل جزأين من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة كحل يوفق بين العبور الحر الطليق من كل قيد والمرور البريء.<sup>109</sup> وبدأ النظام القانوني الحالي للمضائق يتبلور منذ ذلك الوقت المبكر في شكل النصوص التي إنطوى عليها النص التفاوضي الوحيد. وأصبحت الدول بعد ذلك تناقش المرور العابر، وتقدم بعض التعديلات أو التنقيحات بشأنه دون أن تعود إلى المطالبة بتطبيق نظام المرور البريء.<sup>110</sup>

ويشترط المشروع البريطاني في نظام المرور العابر أن تكون السفن العابرة مستوفية للشروط والقواعد المقبولة والمتعارف عليها دولياً والتي تتوخى بذل العناية الواجبة لحفظ السلامة ومنع التلوث في البحر. بالإضافة إلى إقراره للمسؤولية عن عدم الامتثال لقوانين الدولة المضائقية، على عاتق الدولة التي تحمل السفينة المخالفة علمها.<sup>111</sup>

108- وقد كان أول تنصيص على المرور العابر حسب بعض الأدبيات، ما أتى ذكره في قضية المرور عبر الأقاليم الهندية على إثر النزاع الباكستاني الهندي لسنة 1972، وأيضاً في القضية المتعلقة بالطعن المتصل بولاية مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. وهذا سياق التنصيص: وبموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي والاتفاق الدولي لخدمات المرور الجوي العابر، اللذين وقعا كلاهما في شيكاغو في عام 1944، يحق للطائرات المدنية الباكستانية الطيران فوق الإقليم الهندي. أنظر الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 108.

109- الدول التي أخذت بالمرور البريء هي: ألبانيا، الأرجنتين، الصين، مصر، إسبانيا، إيران، الكويت، المغرب، عمان، بيرو وتنزانيا واليمن. بينما الجزائر، بلغاريا، كندا، كوبا، تشيكوسلوفاكيا، الدنمرك، الولايات المتحدة، فنلندا، غانا، هنغاريا، أيسلندا، الهند، العراق، (الكيان الإسرائيلي)، إيطاليا، ليبيريا، منغوليا، نيجيريا وبولندا والولايات المتحدة وجمهورية Allemagne الديمقراطية، Singapore، و Sri Lanka، Suède، Ukraine ...

110 - د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع السابق ص 564.

111- وقد تضمن هذا المشروع سبع مقتضيات كالاتي:

1. The 'Passage In Transit' Is Only Applied To Straits Used For International Navigation Which Communicate Two Parts Of The High Seas; Other Straits Are Governed By The Right Of Innocent Passage Which Cannot Be Suspended. The Straits Formed By An Island And The Mainland Are Excluded From Passage In Transit If There Is A Similar Navigation Route On The Other Side Of The Island. The Straits Which Have A High Seas Route Are Also Exempt.
2. While In Passage In Transit, The Ships And Aircraft Must Navigate Without Delay And Must Not Carry Out Other Activities Than Those Which Are Normal In Transit. The Vessels Must Comply

وبخصوص مسألة الطيران والتحليق عبر المضايق فإن الدول الكبرى وخاصة الولايات المتحدة و الاتحاد السوفيتي ومعظم دول أوروبا الغربية، طالبت بحرية المرور والطيران عبر وفوق المضايق الدولية، وقدمت الولايات المتحدة مشروعاً<sup>112</sup> تنص أحكامه بتمتع جميع الطائرات والسفن بحرية الملاحة والطيران عبر وفوق المضايق المستخدمة للملاحة الدولية وتستطيع الدول المطلة على المضايق البحرية تعيين ممرات ملائمة لمرور السفن والطائرات عبر هذه المضايق وأجوائها، وفي حالة المضايق التي توجد بها قنوات محددة تستخدمها السفن العابرة عادة تنطبق الممرات على هذه القنوات وتتبع السفن خط سيرها.

وهناك رأي آخر<sup>113</sup> يعارض ما سبق وأن أشرنا إليه، ويطلب بعدم إقرار مبدأ حرية الملاحة والتحليق فوق المضايق الدولية، لأن قواعد القانون الدولي بالخصوص لا تمنع

With The Generally Accepted International Norms On Safety At Sea And The Prevention Of Pollution. The Aircraft Must Observe The Rules Of The ICAO. The Aircraft Of A State Are Normally Bound By These Rules And Must Act With Due Diligence As Regards Safety.

3. The Coastal States Of Straits Have The Power To Adopt Schemes For The Separation Of Traffic And Sea Routes And Have These Complied With Once They Are Approved By The Proper International Authority.

4. The Coastal States Of Straits Have The Power To Adopt Norms Which Put The International Regulations On The Prevention Of Pollution Into Effect And Have These Complied With.

5. The Coastal States Of Straits Cannot Hinder Passage And Must Notify The Hazards To Sea Navigation And Overflying Aircraft.

6. In The Case Of Straits Governed By The Right Of Innocent Passage Which Cannot Be Suspended, The Norms Must Specify Which Acts Are Considered To Be Innocent.

7. The State Of The Flag Of Public Ships And Aircraft Must Be Liable For The Damage Caused As A Consequence Of Failure To Comply With The Laws Of The Coastal State Of Straits.

- Cf. Doc. A/CONF.62/C.2/L.3 (1974).

راجعه في :

- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, Pp 31-32.

أو أنظره في:

112- انظر هذا المشروع في وثائق الأعمال التحضيرية للجنة الاستعمالات السلمية لقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية، دورة يوليو- غشت سنة 1971 Genève، أعمال اللجنة الثانية.

113- أنظره في خطاب المندوب الإسباني أمام اللجنة الثانية التابع للجنة الاستعمالات السلمية لقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية، دورة يوليو- غشت سنة 1971 Genève.



طيران الدول من التحليق فوق المضايق الدولية، ولا تجيز للدول المطللة على هذه المضايق إيقاف ذلك العبور أو منعه إلا في حالات محددة تتعلق بحماية أمنها وسلامتها<sup>(114)</sup>، وبذلك فإنه يحق لها المطالبة بتطبيق مبدأ المرور البريء لأن إقرار حرية الطيران دون تقييد بالبراءة ربما يلحق أضرار بالغة بالدول المشاطئة لتلك المضايق ولا تستطيع منع ذلك أو الحيلولة دونه حتى وإن تعرضت سلامتها وأمنها للخطر الشديد.<sup>115</sup>

### الإفصاح الثاني: النظام القانوني للمضايق على ضوء مقتضيات الجزء الثالث من

#### إتفاقية Montego Bay

وعليه فإن الظاهر من خلال المناقشات سواء التي أجريت في ظل المؤتمر الثالث لقانون البحار، أو تلك التي نعتبرها ضمن المراحل التمهيديّة للمؤتمر، أن الغاية التي كان يطمح لها المؤتمر الأول لقانون البحار في خلق نظام موحد يحكم جميع المضايق الدولية المستخدمة للملاحة لم يتم إقراره في ظل المؤتمر الجديد.

ذلك أن اختلاف الدول في التمسك بمفهوم السيادة (دول العالم الثالث) فضلا عن محاولة فرض منطق الحرية على البحر (القوى العظمى) جعل المؤتمر يأخذ بنظام المرور العابر كمبدأ توفيقى يشكل القاعدة مقارنة مع بعض الاستثناءات التي قد يحكمها إما المرور البريء، أو المرور الحر. فكيف عالجت الإتفاقية النهائية للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة المعقودة في **Montego Bay**، نظام المرور عبر المضايق أمام تعدد الأنظمة التي خلص إليها المؤتمر؟<sup>116</sup>

114- ندوة قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، دراسات خاصة 11، القاهرة 12- 14 يناير من 1976. ص 51-52.

115- راجع د.سالي سالم الحاج، مرجع سابق 140-141.

116- للمزيد حول تنزيل مقتضيات الاتفاقية، ورهاناتها راجع:

## الفقرة الأولى: المضايق المستثناة من تطبيق الجزء الثالث من إتفاقية Montego Bay وأنظمة المرور عبرها

وباستقراءنا لمواد الجزء الثالث من الإتفاقية الجديدة لقانون البحار والمعنون بـ "المضايق المستخدمة للملاحة" <sup>117</sup> نستنتج أن المادة 35 و 36 بالخصوص تطرح المضايق التي لا يطبق عليه انظام المرور المحدد في هذا الجزء وهما المرور العابر والمرور البريء. أو بتعبير آخر المضايق التي لا تعتبر مضايق دولية.

وهي تأتي على أربع حالات أساسية نوردتها في الآتي:

### أولاً: حالة أجزاء المضايق المشكلة من المياه الداخلية والشرط المقيد لها

تنص المادة 35 أنه : ليس في هذا الجزء ما يمس : أ- أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد ان لم تكن تعتبر كذلك من قبل. <sup>118</sup>

وتعتبر هذه الحالة أول الحالات التي يستثنيها قانون البحار الجديد من المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وفحواها -انطلاقاً من المادة أعلاه - مُتَضَمَّنٌ في مبدأ عام يقيد شرط خاص كما سنوضح في الآتي:

- Marie-Laure Bonifassi, Montego Bay: 30 Ans Après Marie-Laure Bonifassi Appropriation Et Exploitation Des Espaces Maritimes : Etat Des Lieux, Droit, Enjeux, Centre D'etudes Superieures De La Marine 2012, Pp 9 -13.

117- وهذا الجزء، يعد من بين المستجدات التي لم تكن في إطار اتفاقيات Genève لسنة 1958، حيث تضمن 3 فروع من المادة 34 إلى المادة 45. راجع في هذا : د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، إتفاقية الأمم المتحدة المعقودة بمدينة مونتيفيغاي في 10 دجنبر 1982، الطبعة الأولى 2009، مكتبة دار السلام، الرباط، ص 30-36.

118-Article 35. Scope of this Part Nothing in this Part affects:

"(a) any areas of internal waters within a strait, except where the establishment of a straight baseline in accordance with the method set forth in article 7 has the effect of enclosing as internal waters areas which had not previously been considered as such;

"regarde: DOCUMENTA/CONF.62/122\*, United Nations Convention on the Law of the Sea" P 166.

أما المبدأ العام فيأتي على النحو الذي يجعل من جميع المضائق المشمولة بمياه داخلية غير خاضعة لمقتضيات الجزء الثالث من الاتفاقية، بمعنى أن المرور العابر والمرور البريء وكل الحقوق والواجبات المترتبة عليهما سواء على السفن العابرة أو على الدول المضائقية لا تكون مُفعّلة في مثل هذا النوع المضائق.

وجدير بالذكر أننا لا نقصد إلغاء أنظمة الجزء الثالث كليا بخصوص هذه المادة بالنسبة لكل المضائق التي تحتوي على المياه الداخلية<sup>(119)</sup>، بل المعيار أن الجزء من المياه المعتبر مياه داخلية فقط هو المستثنى من التطبيق الكلي لهذا الجزء. بحيث أننا قد نتصور وجود مضيق يبلغ اتساعه 12 ميلا بحريا، تصل المياه الداخلية لإحدى سواحله إلى مدى 6 أميال بينما تصل في الاتجاه الآخر للدولة الأخرى مدى 5 أميال، وبالتالي فهذا المضيق لا يستثنى كليا من تطبيق الجزء الثالث بالقدر الذي تستثنى منه فقط المياه الداخلية لكلا الساحلين بمعدل 11 ميلا بحريا، أما الميل المتبقي فيعتبر مياه إقليمية تطبق عليه مقتضيات الجزء الثالث من الاتفاقية المذكورة.

ويبدو أيضا أن فكرة المضائق التاريخية تطرح في هذا الجانب من المضائق على الرغم تفاوت اتجاهات الفقه<sup>120</sup> والدول في الأخذ بها. وهي التي تُستمد من فكرة أخرى هي الخلجان التاريخية كما هو منصوص عليها في الفقرة الأخيرة للمادة 10 من نفس الاتفاقية<sup>121</sup> والتي

119- ويقصد بالمياه الداخلية حسب المادة 8 من إتفاقية قانون البحار، مجموع المياه "...الواقعة على الجانب الآخر المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي..." أنظر د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص18.

120- ومن أنصار هذا الاتجاه نجد Pharand و Legault في كتابهما The Northwest Passage : Artic Straits (غير متوفر).

121- حيث تقول " 6- لا تنطبق الأحكام الأنفة الذكر على ما يسمى بالخلجان التاريخية، ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7. " د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص19.

" 6. The foregoing provisions do not apply to so-called "historic" bays, or in any case where the system of straight baselines provided for in article 7 is applied." Regard:

Document/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 158.

تقضي بجعل المياه التي تحتويها هذه المضائق مياها داخلية استثناء من القاعدة المقررة<sup>122</sup> لتصنيف الخلجان الدولية.

وعليه فإن المضائق التاريخية هي كل مضيق يعد بمثابة فتحة لخليج تاريخي، وعلى الرغم من كون أن بعض هذه الخلجان قد تتوفر فيها المعايير المتواجدة في المادة 42 - 1 - ب، إلا أن صفة التاريخية هذه تجعل منها مضائق تحتوي على المياه الداخلية بشكل كامل.

ومن بين هذه المضائق نجد، الممر الشمالي الغربي الذي أدعت كندا وروسيا<sup>123</sup> جعله من المضائق التاريخية حيث أقرت روسيا ذلك في المرسوم صادر في 20 يوليوز 1957 بينما أقرته كندا في 10 من شتنبر 1986<sup>(124)</sup>.

وتأملاً في المقطع الثاني من الفقرة الأولى للمادة 35 أعلاه، نستنتج أن الإتفاقية قد حددت الشرط الخاص المقيد للقاعدة العامة، حيث أتى فيه "إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل".

122- وقد جرى العرف الدولي على الاعتراف بسيادة الدولة على بعض الخلجان التي تزيد الفتحة التي تصلها بالبحار العامة عن 24 ميلاً، وهذه هي الخلجان التاريخية وهي عبارة عن خلجان استمر وضع يد الدولة الساحلية عليها واختصاصها بها مدة طويلة دون اعتراض من جانب الدول الأخرى. ومن أمثلة الخلجان التاريخية التي تخضع للسيادة الإقليمية، خليج Canal في فرنسا، وخليج Mireille Shi في كندا وخليج دلاوار في الولايات المتحدة وخليج Bristol في إنجلترا. "مقتطف من: د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق ص 74.

123- للإطلاع على معطيات أكثر بخصوص المضائق في روسيا عامة راجع:

- R. Douglas Brubaker, The Russian Arctic Straits, In The International Straits Of The World Edited By Gerard J. Mangone, Martinus Nijhoff Publishers Leiden / Boston, 2005.

124- ومن الدول المنادية أيضاً بهذه الفكرة نجد النرويج في مضيق Indreleia والهند و Sri Lanka بخصوص خليج ومضيق Palk، حيث اتفقتا على ذلك في إطار معاهدة 28 يونيو 1974، لتدرجه الهند فيما بعد في إطار القانون رقم 41 في 1 يونيو 1979 من قبل الهند، و Sri Lanka في إعلان 15 يناير 1977. وتعد مطالبة روسيا وأوكرانيا أحدث مطالبات في هذا الموضوع حيث كانت في 24 ديسمبر 2003، بشأن بحر Azov ومضيق Kertch. (ت. مع: 2015/08/18؛ 18:15)

وعليه فإن هذا الشرط يفيد أن إخراج المياه الداخلية في المضيق من دائرة المستثنيات من تطبيق مقتضيات الجزء الثالث من الإتفاقية لا يقع إلا في الحالة التي تكون فيها هذه المياه داخلية قبل نفاذ هذه الإتفاقية، بمعنى أن هذه المياه الداخلية المقررة وفق الإتفاقية الجديدة لا تجعل منها مياه مضائقية مستثناة وفق المقطع الأول للفقرة الأولى من المادة 35 أعلاه.<sup>125</sup>

بيد أن السؤال الذي يُطرح أمامنا بشكل حتمي هو أنه في حالة وجود هذا الشرط، فأبي النظامين سنطبق على هذه الحالة هل هو نظام المرور البريء أم نظام المرور العابر؟

وقد انشطر الفقه الدولي عموماً إلى اتجاهين في تناول الإجابة على هذا السؤال، حيث يرى **الاتجاه الأول**،<sup>126</sup> أن توفر هذا الشرط يجعلنا أمام ضرورة إخضاع هذه المضايق للنظام القانوني المناسب حسب كل حالة على حدى، فنطبق نظام المرور البريء إذا توفرت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 45 من الإتفاقية، في حين يتم تطبيق نظام المرور العابر إذا توافرت في المضيق الشروط المذكورة في المواد 37 و 38 من نفس الإتفاقية.

أما **الاتجاه الثاني**، ونحن نوافق الرأي فيقول بتطبيق نظام المرور البريء، وأن النظام المطبق في مثل هذه الحالات لا يحتمل التخيير بين نظامي المرور في الجزء الثالث كما يرى الاتجاه الأول، وذلك لكون المادة 8 في فقرتها الثانية تقرر أن مجرد تطبيق قاعدة خطوط الأساس المنصوص عليها في المادة 7 (وهي نفسها المادة التي يقوم عليها الشرط

125 ومن هذه المضايق نجد : أن القرار رقم 383 لسنة 1993 ورقم 206 لعام 1996 (20 يونيو 1996) والذي اتخذ مجلس الوزراء الياباني صنف المضايق التالية في هذا الوضع: - مضيق Rishiri-سويدو بين جزيرة من Rishiri وشبه جزيرة أكاتا في هوكايدو- مضيق سادو-كاكيو، بين جزيرة هونشو و Ryotsu . أما الصين فقد صنفت حسب قانون 25 فبراير 1992 ووسام 15 مايو 1996 هذا النوع من المضايق في - قناة لاما والقناة Tathong، بين هونغ كونغ وجزر لاما. - مضيق هاينان أو Quiongzhou بين جزيرة هاينان والبر الرئيسي. - بو هاي هايشيا أو مضيق بو هاي، عند مدخل خليج Pohai... للمزيد انظر : (ت. مع:18/08/2015:15:18) <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/regionlist.htm>

126- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 73.

الخاص) يجعل من المساحات المائية الواقعة على الجانب المواجه للبر مياها داخلية يطبق عليها نظام المرور البريء.

وفي نظرنا فالخلاف بين الاتجاهين، يمكن إرجاعه إلى اختلاف زاويا النظر في تفسير هذه المواد، إذ أن الاتجاه الأول لا ينكر وجود المادة 8 بتاتا بالقدر الذي يجعل منها مجرد مادة تخضع لها فقط المياه التي لا تشكل المضائق بتاتا، في حين أن الاتجاه الثاني قد عمم فحوى المادة الثامنة إلى درجة يدخل المياه المضائقية أيضا تحت راية المياه الساحلية بصفة عامة.

### ثانيا: المضائق الخاضعة كليا أو جزئيا للإتفاقيات النافذة منذ فترة طويلة<sup>127</sup>

وفي الفقرة الثالثة من المادة 35 المذكورة سالفًا، نجد إتفاقية قانون البحار تنص على الآتي: "ليس في هذا الجزء ما يمس: (ج). النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كليا أو جزئيا، إتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق."

وعليه فإن المقصود من هذه الفقرة يكمن بالأساس في تبيان استثناء آخر لا يطبق عليه نظامي المرور البريء والمرور العابر كما هو منصوص عليهما في إتفاقية 1982، بيد

127- وتطبيق هذه الحالة على أربع مجموعات من المضائق لا غير وهي المضائق التركية ومضيق ماجلان ثم مضيق Aaland ... وتضم الفئة الأولى "مضيق البوسفور، الذي يقسم استانبول إلى قسمين، وبشكل ملتقى البحر الأسود ببحر مارمورا ويبلغ أقصى اتساع عرضه 2 ميل بحري. ثم مضيق الدردنيل الذي يبلغ أقصى اتساعه 3.5 ميل بحري تربط بحر مارمورا ببحر إيجه. وهما مضيقان تنظمهما إتفاقية Montreux لسنة 1936. أما الفئة الثانية فتضم مضيق ماجلان والذي يفصل أرض النار عن بقية أمريكا الجنوبية، ويربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهادئ، والذي يتباين اتساعه بين نصف الميل إلى 22. وينظم المرور عبره بناء على المادة 5 من معاهدة Buenos Aires التي وقعت بين الأرجنتين وشيلي في 23 يوليو 1881، والتي تنص على أن مضيق ماجلان سيكون مفتوحا لسفن كل الدول. للمزيد حول هاتين الفئتين راجع د. ساسي سالم الحاج: من ص 151 إلى ص 161. وتشمل الفئة الثالثة مضيق Aaland الذي يشكل منفذا لخليج Bothnia. وينظم هذا المضيق من خلال التشريع السويدي والفنلندي بالإضافة إلى معاهدة متعددة الأطراف وقعت في 20 أكتوبر 1921 بشأن نزع السلاح وتحبيد جزر Aaland. بالإضافة إلى معاهدة موسكو التي وقعت بين فنلندا والاتحاد السوفيتي في 11 أكتوبر 1940.

Hugo Caminos And Vincent P. Cogliati- Bantz : The Legal Regime Of Straits: Contemporary Challenges And Solutions. Cambridge University Press1 Published 2014. P 104 -107.

أن المسألة قد لا تكون بسيطة كما يظهر لنا من أول وهلة. بل إن هذه الفقرة تضم مجموعة من الإشكالات التي تحتاج إلى توضيح أكثر.

وإذا كانت أبرز هذه الإشكالات المطروحة يمكن أن نعيها في العبارات " منذ زمن طويل " وكذلك في عبارة " أو جزئيا " الواردتين في المادة أعلاه، فإن ذلك لا يعني أنها الإشكالات الوحيدة المطروحة بصدد هذه المادة.<sup>128</sup>

وفيما يخص عبارة " منذ زمن طويل " فإن إن هذه العبارة تبقى غير دقيقة وتحتل تأويلات متعددة، بحيث أنه إذا كان الظاهر من النص يقضي بأنها المدة التي تسبق تاريخ نفاذ إتفاقية 1982 بأمدة بعيد، وبالتالي فهي تُقصي أي إتفاقية تأتي بعدها ولو استمر نفاذها 100 سنة. وبهذا يبقى الإشكال مطروحا بخصوص المدة الطويلة المُتطلبة أن تكون قبل 1982 أي تاريخ نفاذ الفقرة (ج) من المادة 35، وهي المسألة التي لم تحسم فيها هذه الإتفاقية.

وقياسا بموضوع آخر هو "أسباب اكتساب الإقليم " اختلف الفقه الدولي في تفسير عبارة " المدة الطويلة " المشروطة في تقادم الحق على الإقليم بين من يرى أنها المدة الطويلة التي لا تعيها الذاكرة، وبين من يرى أنها مدة لا تقل عن 50 سنة.<sup>129</sup>

أما بالنسبة لعبارة "أو جزئيا" فهي العبارة التي تتميز بالغموض أكثر، إذ أننا قد نصادف من جهتها وجود إتفاقية تنظم في المضيق جزءا يسيرا من مسائل التنظيم

128- وما يطرح اللبس في إطار الفقرة (ج) من المادة المذكورة أعلاه هي عبارة " الإتفاقات " التي يمكن لمسها من خلال البحث عن المغزى الحقيقي وراء التنصيص، بمعنى هل كان المشرع الدولي يقصد من عبارة الإتفاقات، الإتفاقيات المتعددة الأطراف، أم أنه كان يرمي أيضا إدراج الإتفاقيات الثنائية ؟ "

129- د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 452.

القانوني للمرور عبره.<sup>130</sup> والسؤال الذي يطرح نفسه قابع في أي نظام من الأنظمة يكون مناسباً للتطبيق على الأجزاء الأخرى التي لا تنظمها هذه الإتفاقية؟

وفي الإجابة على هذا السؤال ترى A. Lopez أنه يمكن أن نتصور إجابتين إحداهما تقضي بتطبيق القواعد العرفية الدولية بينما الثانية تقضي بتطبيق إتفاقية Montego Bay على ما تبقى من الأجزاء التي لا تنظمها الإتفاقية النافذة منذ زمن طويل.<sup>131</sup>

### ثالثاً: طريق البحر العالي داخل المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

و تُوَطر هذه الحالة المادة 36 من إتفاقية Montego Bay والتي تنص على انه: "لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في البحار العالية أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص المحلية والهيدروغرافية"<sup>132</sup> وتتنطبق على هذه الطريق الجزء الأخير ذات الصلة من هذه الإتفاقية بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق."<sup>133</sup>

130- والمضائق الوحيدة التي تطرح هذه الإشكالية هي ما يعرف بالمضائق الدنمركية الثلاثة التي تربط بحر البلطيق ببحر الشمال، والمنظمة جزئياً بموجب إتفاقية كوبنهاجن في 14 مارس 1857 ثم بموجب معاهدة واشنطن في 11 أبريل، 1957. وتضم الحزام الصغير الذي يبلغ اتساعه 15 ميل بحري. ثم عرض الحزام الكبير، علاوة على مضيق Sonner (أورسيند) المتموقع بين السويد والدانمرك، والذي يبلغ أقصى اتساع له 25 ميل.

131- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 253.

132- Pour La Définition De Terme Hydrographique Regarde: Commission Hydrographique De L'atlantique Oriental, **La Marine Royale Abrite La 13 éme Conférence, Revue De Forces Armées Royales, Dossier Codification Des Matériel Les Forces Armées Royales Au Diapason Des Standards Otan. 2014, P 29.**

133- راجع د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 31. ثم أنظر النص الأصلي الانجليزي في:

"Article 36. High seas routes or routes through exclusive economic zones through straits used for international navigation This Part does not apply to a strait used for international navigation if there exists through the strait a route through the high seas or through an exclusive economic



وعلى العموم فإنه لفهم هذه المادة يجب أولاً استحضار مقتضيات المادة 3 في الجزء الثاني من إتفاقية **Montego Bay** حيث تقول "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميل بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية".<sup>134</sup>

وعليه، فإن هذا الحق الذي تتمتع به الدول سيترتب عنه من الناحية العملية، حدوث تفاوتات في تحديد المياه الإقليمية للدول كل على حسب مصلحته التي تحدها مجموعة من العوامل. وبالتالي فإنه مادام لقياس المياه الإقليمية دور مهم جدا بخصوص تحديد النطاق الجغرافي للمضائق الدولية<sup>135</sup>، فإن هذه التفاوتات خاصة على مستوى الدول المتقابلة المكونة للمضائق ستخلق مناطق تابعة للبحر العالي. وهذه المناطق هي التي تشكل ممرات أو طرق للبحار العالية داخل مضيق معين. وهي نفسها بمعنية مضيقها المستثناة من تطبيق نظام الجزء الثالث من إتفاقية قانون البحار، ليطبق كبديل عنه نظام المرور الحر بخصوص طريق أعالي البحار، وتطبق أحكام المرور البريء، على الأجزاء الأخرى المعتبرة مياها إقليمية.<sup>136</sup>

zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics; in such routes, the other relevant Parts of this Convention, including the provisions regarding the freedom of navigation and overflight, apply." **regarde DocumentA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit, P 161.**

134- راجعها في: د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 16. أنظر النص الرسمي بالإنجليزية :

" Article 3. Breadth of the territorial sea

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention." **regarde DocumentA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit, P157.**

135- وهذا الدور يمكن إدراكه من خلال المادة 37 والمادة 35 في فقرتها الثانية، حيث تقرر أن قياس المياه الإقليمية يشكل معيارا إما لإخراج المضيق من دائرة المضائق الدولية، أو إما لإخراجه من دائرة نظام المرور العابر واستبداله بنظام المرور البريء.

136- ومن أبرز الأمثلة على هذه المضائق نجد أن اليابان وكوريا قد تصرفنا بالمثل بخصوص تحديد المياه الإقليمية في 3 أميال لغاية إدراج مضيق كوريا في دائرة المادة 36 من إتفاقية قانون البحار.. بالإضافة إلى قناة سانت جورج وقناة مالطا و مضيق صقلية ومضيق برونهولم... حول تفاصيل هذه النماذج أنظر:

وكمثال مبسط على ذلك، فانه لو افترضنا ان هناك دولتين متقابلتين ومشكلتين لمضيق يبلغ اتساعه 24 ميل وهما الدولة (أ) و الدولة (ب)، بحيث أن (أ) حددت مسافة مياه الإقليمية في 4 أميال، في حين أن (ب) حددتها في 12 ميلا، أي بمعدل 16 ميلا كلها تشكل مياه إقليمية، وبالتالي فلو طرحنا الاتساع الإجمالي للمضيق وهو 24 ميل من مجموع المياه الإقليمية (16 ميل) فان الباقي هو 8 أميال تشكل الحد الأقصى لاتساع طريق البحر العالي المتموقع تماما بين نهاية 12 ميل الدولة (ب) و نهاية 4 أميال الدولة (أ).

هذا ويستنتج أيضا، أن المادة 36 تعلق وجود هذه الطريق بالبحار العالية في مضيق مستخدم للملاحة، بوجود شرط إضافي هو ان تكون هذه الطريق مماثلة من حيث الظروف البحرية المتعلقة بالخصائص الملاحية والهيدروغرافية للممرات الأخرى المعتبرة مياه إقليمية في نفس المضيق.<sup>137</sup>

#### رابعاً: المضايق الخاضعة لنظام مرور غير نافذ منذ زمن طويل ولا يتنافى مع إتفاقية قانون البحار

وتنظم هذه الحالة بموجب المادة 311 في فقرتها الثانية والتي تنص على: "لا تغير هذه الإتفاقية من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقات أخرى تتماشى مع هذه الإتفاقية ولا تؤثر على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفاتها بالتزاماتها بموجب هذه الإتفاقية."<sup>138</sup>

Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 84-88.

137-أنظر د. إبراهيم العناني، مرجع سابق ص 132-133.

138- انظر النص العربي في، د.أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 188. أما النص الانجليزي فهو كالآتي:

" Article 311. Relation to other conventions and international agreements

2. This Convention shall not alter the rights and obligations of States Parties which arise from other agreements compatible with this Convention and which do not affect the enjoyment by other States

والمُستنتج من هذه المقتضيات، أن إتفاقية **Montego Bay** قد وضعت - بهذه المادة - استثناء على الفقرة (ج) من المادة 35 السالفة الذكر، وذلك باعتبار الآثار التي ترتبها (الإتفاقية) تُلزم الدول المصادقة عليها في مواجهة أي أثر يصدر عن إتفاقية أخرى تخالف مقتضياتها مقتضيات إتفاقية قانون البحار. ودون النظر في وقت نفاذ الإتفاقية طويلا كان أو قصيرا.

وما يجب معرفته هنا ونحن نتحدث عن الاستثناءات التي لا ينطبق عليها نظام الجزء الثالث من إتفاقية قانون البحار كامن في أن وجود اي إتفاقية منظمة لمسائل المرور في مضيق يدخل ضمن دائرة الجزء الثالث إتفاقية 1982، وتكون في نفس الوقت مخالفة في مقتضياتها لمقتضيات هذا الجزء، فانه لا يتم اعتمادها ولا يسري بذلك نظامها على أي طرف (إذا كانوا أطرافا في معاهدة 1982)، وعلى العكس تماما فان وجود إتفاقية كهذه توافق مقتضياتها مقتضيات إتفاقية 1982 يجعل منها إتفاقية سارية الأثر والمفعول ولو لم تكن نافذة منذ زمن طويل.

وهكذا، فإن أبرز مثال قد يدخل في هذه الحالة هو مضيق تيران الذي يربط البحر الأحمر<sup>139</sup> بخليج العقبة، وتنظم الجزء الذي يلي ساحل مصر معاهدة 1979 التي تُقر بنظام المرور البريء عبره، فتكون بذلك متوافقة تماما مع إتفاقية قانون البحار، وبالأخص مع المادة 45 في البند الثاني من فقرتها الأولى، وهو الأمر الذي يتيح تطبيق المادة 311-2 فيما يتعلق بالمرور عبر مضيق تيران في منطقة البحر الإقليمي لمصر.<sup>140</sup>

Parties of their rights or the performance of their obligations under this Convention." **regarde** : **Document A/CONF.62/122\***, United Nations Convention, Op. Cit, P 202-203.

<sup>139</sup>- بخصوص الوضع الأمني لمضيق تيران ومعه قناة السويس راجع د. محمد الحسيني مصيلحي، (الكيان الإسرائيلي) ومشكلة أمن البحر الأحمر في ظل قانون البحار الجديد، مقرر من منشورات المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، مرجع سابق، ص 291 وما بعدها.

<sup>140</sup>- بخصوص هذه العبارة الأخيرة، تجدر الإشارة إلى إن مضيق تيران يتضمن ممرين صالحين للملاحة، أولهما يطلق عليه اسم "الإنتربرايس" على بعد 1.3 ميل بحري من الشواطئ المصرية، وثانيهما يمر خلف جزيرتي تيران وصنافير بالقرب من الساحل السعودي... للمزيد حول هذا انظر، د.ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 161.

ومن ناحية أخرى فإن من بين الأمثلة على الإتفاقيات المخالفة لقانون البحار نجد معاهدة 18 أبريل 1990 بين فنزويلا و (ترينيداد) Trinité و Tobago بشأن ترسيم المناطق البحرية، وقد أخذت في مادتها السادسة بالمرور البريء في مضيق فم الثعبان ومضيق فم التنين، على الرغم من كونهما سيخضعان لنظام المرور العابر وفق المادة 37 من إتفاقية 1982 لقانون البحار. هذا الوضع الذي سيثير لا شك مشكلة بالنسبة لدولة Trinité و Tobago على اعتبارهما أطرافاً في الإتفاقية، على عكس فنزويلا التي لا تعتبر كذلك.<sup>141</sup>

### الفقرة الثانية: المضايق الخاضعة للنظام المقرر في الجزء الثالث من إتفاقية Montego Bay: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية

أما بخصوص ما يسمى بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، فهي المضايق التي تخضع لأحكام ومقتضيات الجزء الثالث من إتفاقية قانون البحار، وهو الجزء الذي ينظم طريقتين للمرور الأولى وهي القاعدة الأصل لنظام المرور العابر، بينما الثانية وهي طريقة المرور البريء تنظم المرور في حالات استثنائية لا تقع في دائرة المرور العابر.<sup>142</sup>

بيد ان هذين النوعين من الأنظمة يحتملان حالة مشتركة واحدة بخصوص المضايق الأرخيبيلية. فما هي الحالات التي ينطبق عليها نظام المرور العابر؟ وماهي أهم الاستثناءات التي تأخذ بنظام المرور البريء؟ وكيف زاوجت الإتفاقية بين النظامين بخصوص حالة المضايق الأرخيبيلية؟

141- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, p 81.

142- وبهذا نكون مختلفين مع القائلين بأن "وكان الإتفاقية قد عرفت المضيق على انه ذلك الممر المائي الذي يربط بين جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار..." وذلك لإقصائه من هذه الخانة، المضايق التي ينطبق عليها المرور البريء. راجع في هذا القول د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 126.

### أولاً: المقتضيات المنظمة للمضائق التي يحكمها نظام المرور العابر<sup>143</sup>

وعلى ما يبدو من خلال القراءة المتمعنة لفصول خاصة من الإتفاقية الجديدة، فإن مفهوم نظام المرور العابر يقوم على توفر مجموعة من الشروط المكونة لتعريفه، بحيث أن مجرد غياب أحدها يؤدي مباشرة إلى اختلال على مستوى حرية المرور العابر، وهي شروط نتناولها بالشرح البسيط فيما سنأتي على بيانه:

#### الشرط الأول: أن يقع المرور في موقع جغرافي معين

ويقتضي الشرط الأول المُعلق عليه نظام المرور العابر توفر وضع جغرافي معين يشكل المضائق المفروض فيها هذا النوع من أنظمة المرور، ومادام أن التفصيل في هذا الصدد قد يؤدي بنا إلى الخوض في مجموعة من المسائل التي سبق وأن تحدثنا عنها، فإن ذلك يلزمنا باعتماد منهج مختصر في التوضيح والشرح.

وفيما يتعلق بالوضع الجغرافي الأول (من جهة البحر)، فإن الإتفاقية في المادتين 37 و 38 تقرران بكون المرور العابر يقع في المضائق التي تربط بين جزأين من البحار العالية أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، أو بين جزء من هذه الأخيرة وجزء آخر من البحر العالي. مما يعني أن نظام المرور العابر لا يقع في أي مضيق آخر يربط بين جزأين كلاهما أو أحدهما يشكل مياها إقليمية.<sup>144</sup>

أما الوضع الجغرافي الثاني (من جهة اليابسة)، فإننا سنتناوله من زاويتين، الأولى تتعلق باتساع المضيق كشرط يفترض وجود مياه إقليمية مزدوجة كحد أقصى للإتساع، دون

143 وقد وردت عبارة المرور العابر في الإتفاقية مرتين بالإضافة إلى مقتضيات الجزء الثالث، حيث جاء في المرة الأولى ضمن مواد الجزء الرابع بينما في المرة الثانية أتى في إطار الجزء العاشر من نفس الإتفاقية.

144- Abdullah Al Sheddi, The Legal Regime Of International Straits : A Case Study Of The Legal And Political Implications For The Strait Of Hormuz, A Thesis Submitted In Partial Fulfilment Of The Requirements For The Degree Of Master Of Laws In Faculty Of Graduate Studies (Faculty Of Law), The University Of British Columbia 1991, Pp 28-31. (en ling pdf):

المساس بالمياه الداخلية كما سبق وأن بينها (وهذه هي التي تهمنا). بينما تتعلق الثانية بوجود الحق في المرور العابر خلال الإقليم البري لدول المرور العابر.<sup>145</sup>

### الشرط الثاني: أن يكون مرورا غير معاق

وقد تضمنته المادة 38-1 من إتفاقية قانون البحار حيث نصت على أن تتمتع جميع السفن والطائرات في المضايق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب.<sup>146</sup>

وتتنوع أشكال الإعاقة بتنوع الأطراف المسببة لها<sup>147</sup>، بحيث قد تكون الدولة المضائقية أو دولة المرور العابر مسؤولة عنها في غالب الأحيان عندما تتنافى أعمالها المعيقة مع مبدأ المساواة بين السفن الأجنبية بإقامة حواجز تمييزية بينها أثناء عملية الدخول والخروج من موانئها. أو أن تقوم بعدم الإعلان الواجب عن الممرات المستخدمة للملاحة البحرية. وعلاوة على ذلك فقد تنتج الإعاقة كذلك عن السفن العابرة، في حالات الحوادث البحرية<sup>148</sup> التي قد

145- انظر في تفصيل هذا، مقتضيات المادة 124 و 125 من النص العربي للإتفاقية، د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 81 و 82. والنص الانجليزي في :

DocumentA/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 162.

146- انظر د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 32. أو راجع بالانجليزية :

"Article 38. Right of transit passage

1. In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded;"regarde : **DocumentA/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 161.**

147- وقد يتم تصنيف الإعاقة أيضا على شاكلة، الإعاقة المقصودة، وهي التي تكون نتيجة لنية مسبقة لأحد الأطراف، يكون الهدف منها إعاقة مرور بعض السفن المعينة. ومن مظاهر ذلك أن يثبت أن الدولة المضائقية لم تقم بالبدل في تفعيل مقتضيات المادة 41 أو 42 من الإتفاقية أو ان تقوم السفينة نفسها بخلق حادث بحري يروم إعاقة وتأخير السفن بشكل مقصود.

148- ويقصد بالحادث البحري حسب المادة 221-2 من إتفاقية Montego Bay : "تصادم سفن أو جنوح أو اي حادث ملاحي آخر، أو أن يقع على ظهر سفينة أو خارجها كل مامن شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة."د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 147. أما النص الانجليزي فهو كالتالي:

تؤدي إلى قطع الممر الملاحي المخصص من طرف الدولة المضائقية. فضلا عن أعمال القرصنة التي قد تشكل خطرا على الأمن الملاحي في المضيق.

وفضلا عن كل هذه الحالات، نجد ما نسميه بالإعاقة المشروعة، وهي عبارة عن إعاقة تنتج عن ممارسة قانونية مشروعة، كما يظهر لنا من خلال ( المادة 147-2/ج) من إتفاقية **Montego Bay** والتي يجري فحواها اتجاه الإعاقة الناجمة عن إقامة المنشآت المستخدمة في إجراء الأنشطة في المنطقة الواقعة داخل ممر من ممرات الملاحة الدولية. وعلى الرغم من تنصيص البند 'ب' من نفس المادة على منع إقامة مثل هذه المنشآت في المضايق الدولية، إلا أنه في حالة وقوف الضرورة مع إنشائها، فإن البند 'ج' يقتضي وضع علامات مناسبة ومناطق سلامة حولها لضمان أمن وسلامة الملاحة والمنشآت<sup>149</sup>. ومن هذا النوع أيضا، الإعاقة التي قد تترتب عن وضع أو إزالة أو ترميم الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة داخل الممرات البحرية المستخدمة للملاحة الدولية.<sup>150</sup>

غير أنه في مقابل هذه الحقوق التي تتمتع بها الدولة غير الساحلية فإنه يجوز لدول المرور العابر وهي اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية في حالة ما يكون حق المرور يشكل خطرا على

" Article 221. Measures to avoid pollution arising from maritime casualties

2. For the purposes of this article, "maritime casualty" means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo."

**Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 192.**

149- أنظر د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 90. وانظر النص الانجليزي التالي:

"Article 147. Accommodation of activities in the Area and in the marine environment

(c) safety zones shall be established around such installations with appropriate markings to ensure the safety of both navigation and the installations. The configuration and location of such safety zones shall not be such as to form a belt impeding the lawful access of shipping to particular maritime zones or navigation along international sea lanes ;

**"Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 176.**

150- انظر في هذا الشأن المادة 112 و المادة 113 و المادة 114 ثم المادة 115 من النص العربي للإتفاقية، د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 76 و 77.

مصالحها الشرعية. إلا أن الفقرة الثالثة من المادة 125 من الاتفاقية وان كانت تعترف لدول المرور العابر وهي بصدد ممارسة سيادتها الكاملة على أقاليمها، الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الجزء للدول غير الساحلية لا تشكل بأية صورة كانت، تعديا على مصالحها المشروعة. إلا انه لا يجوز لدول المرور العابر- رفض أو تعليق حق المرور. الا في الظروف الاستثنائية.<sup>151</sup>

### الشرط الثالث: ان يكون مرورا سريعا ومتوصلا

وبخصوص هذا الشرط الذي أتى بيانه مع المادة 38-2 وذلك حين قولها: " المرور العابر هو أن تمارس. حرية الملاحة والحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة."<sup>152</sup>

ومنه نستنتج أن المرور العابر يعتبر بمثابة نقطة توازن بين المرور البريء والمرور الحر، بحيث أن شرط عدم الإعاقة وهو شرط مستخلص من المرور الحر، لا يعني أن للسفن أثناء مرورها الحق في القيام بمختلف الأعمال التي تقوم بها وهي في البحار العالية كالرُسُو لغاية الصيد، بل إن لزوم خضوع السفن لشرط المواصلّة والسرعة أمر مقيد لحرية وسائل

151-راجع د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 447-448.

152- أنظر د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 32. بينما النص الانجليزي في :

" Article 38. Right of transit passage

2. Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State.

"Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P161.



العبور، وهو في حد ذاته ذريعة مشروعة لتدخل الدولة المضائقية ضد السفن المماثلة وعرقلتها ما لم تقدم أسباب مُقْنَعَة.<sup>153</sup>

هذا وقد يتطابق المرور العابر مع المرور البريء بخصوص حق السفن في الدخول أو الخروج من موانئ الدول المضائقية دون ان يعتبر ذلك بمثابة خرق لسافر لنظام المرور المحدد في الإتفاقية.<sup>154</sup>

وحرى بالذكر ان الإتفاقية لم تحدد مقدار السرعة الواجبة للمرور العابر، مما يفتح المجال أمام الربان لتقدير السرعة اللازمة للعبور حسب الظروف المناخية والملاحية المتوفرة عنده. و أن ما يلزم دولة المرور العابر لتحقيق هذا الشرط بشكل صحيح حسب اتفاقية New York لسنة 1965 في مادتها 1-2 يبقى في ضرورة أن تكون الطرق البحرية صالحة للمرور العابر حسب وجهة نظر الأطراف المتعاقدة.<sup>155</sup>

#### الشرط الرابع: ألا يُعتبر أكثر من جزء في رحلة كاملة

تُحدد المادة (1-124-ج) في مضمونها شرطا إضافيا آخر يقضي بأن المرور العابر لا ينبغي أن يتعدى عبر إقليم دولة المرور العابر جزءا من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي في إقليم الدولة غير الساحلية.<sup>156</sup> ومعنى ذلك أن هذا المرور يكون فقط بمثابة جزء من رحلة فيها

153- انظر في ذلك د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق المادة 39، ص 32.

154- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 155.

155- د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 450.

156- انظر النص العربي عندد. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 81. والنص الانجليزي في :

" Article 124. Use of terms

1. For the purposes of this Convention: (c) "traffic in transit" means transit of persons, baggage, goods and means of transport across the territory of one or more transit States, when the passage across such territory, with or without trans-shipment, warehousing, breaking bulk or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of the land-locked State;" **Document/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 173.**

ذهاب أو إياب، أي انه لا يعتبر مرورا عابرا كل مرور لا ينطلق من دولة غير ساحلية إلى البحر أو من البحر إلى دولة غير ساحلية.

وما يميز هذه المادة، هي أنها لا تقصر المرور العابر على المضايق المستخدمة للملاحة، بل توسعه إلى درجة يضم فيها المرور عبر الأقاليم البرية للدول، فيكون بذلك المرور عابرا منذ دخول الرحلة إلى إقليم دولة المرور العابر شريطة ألا تقع الرحلة خارج نطاق المياه الداخلية للدولة المذكورة (لأنه في هذه الحالة يبقى نظام المرور البريء كما هو منصوص عليه في الجزء الثاني من الإتفاقية.) في ساحل الدولة مع استثناء حالة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المنصوص عليها في المادة 37.

### الشرط الخامس: ألا يخضع لأي رسم أو ضريبة

وبخصوص هذا الشرط، فإنه ينبغي علينا التمييز بين المرور في حد ذاته وبين طبيعة وسائل المرور، حيث تقضي الإتفاقية بأن حركة المرور العابر لا تخضع لأي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر كمبدأ عام. وهو ما وضعت له الإتفاقية استثناء حددته في الرسم المؤدى مقابل أي خدمة تقوم بها دولة المرور العابر إزاء هذا المرور<sup>157</sup>.

أما بالنسبة لوسائل النقل المارة مرور عابرا، فإن المبدأ العام فيها - حسب الفقرة 2 من المادة 127<sup>158</sup> - يقضي بفرض الضريبة والرسوم على استخدامها شريطة ألا تتعدى قيمتها

157- أنظر النص العربي للمادة 1-127 في د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 82. والنص الانجليزي في:

" Article 127. Customs duties, taxes and other charges

1. Traffic in transit shall not be subject to any customs duties, taxes or other charges except charges levied for specific services rendered in connection with such traffic."

**DocumentA/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 174.**

158- أنظر النص العربي فيد. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 82. والنص الإنجليزي:

" 2.Means of transport in transit and other facilities provided for and used by land-locked States shall not be subject to taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit State."

**DocumentA/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 174.**

قيمة الرسوم والضرائب المفروضة على استخدام مثلتها من الوسائل داخل دولة المرور العابر.

ومن هنا نفهم المغزى من نص المادة الثالثة من اتفاقية New York السالفة، حينما حرمت على دول المرور تقاضي أي رسوم جمركية أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء تلك التي تجبى مقابل تقديم خدمات معينة.

غير أن ما يثير الانتباه، كامن في الاستثناءات الواردة على هذا المبدأ العام، حيث يظهر الأول في الإعفاء الضريبي الذي تمنحه دولة المرور العابر على مثل هذه الوسائل سواء بشكل صريح عبر تنصيصها على ذلك في قانونها الداخلي، أو بشكل ضمني بإعفاء مثلتها من أي رسم. أما الاستثناء الثاني وهو الذي يطرح الإشكال فإنه قابح في مسألة الرسوم الجمركية على وسائل النقل، حيث ان هذا النوع من الضرائب غير المباشرة لا يُتصور فرضه على مثيلات وسائل النقل المارة في دولة العبور، وهو ما يطرح التساؤل التالي: هل تعني هذه الاستحالة عدم ورود الرسم الجمركي على وسائل النقل المارة لتفسر بذلك بالإعفاء؟ أم تُفرض عليها نفس الرسوم الجمركية التي تفرضها دولة هذه الوسائل على وسائل النقل التابعة لدولة المرور العابر؟

إن تأصيل مُفصلٍ هذا التساؤل راجع في الحقيقة إلى تأويل عبارة " الرسوم " الواردة في المادة 127-2، فهل نؤول هذه العبارة على أنها الرسوم العادية المفروضة على المنتجات داخل دولة معينة فقط؟ أم أنها كذلك تشمل الرسوم الجمركية المفروضة على المنتجات الأجنبية الداخلة لإقليم الدولة؟

وأما القول بالإعتبار الأول - وهو ما نتفق معه - والذي يستثني الرسوم الجمركية من الفقرة الثانية فيرتب نتيجتين، أما الأولى فمؤداها أن تعفى وسائل النقل من هذا النوع من الرسوم وهي نتيجة صعبة الحصول على المستوى الواقعي مما يجدر بنا التفكير في النتيجة الثانية التي تقول بفرض رسم ينفي مبدأ المعاملة بالمثل، بحيث تودي وسائل النقل المارة رسماً جمركياً مختلفاً عن مثيله في دولة الوسائل، سواء بمظهر التخفيض أو بمظهر الارتفاع.

فالمظهر الأول قد يأخذ شاكلة التسهيلات الجمركية، بينما يكون الأمر في حالة الارتفاع مؤازيا لوجود مناطق حرة لا تفرض عليها اي رسوم جمركية.<sup>159</sup> بينما قد يؤدي بنا اخذ الإعتبار الثاني إلى فرض دولة المرور العابر نفس الرسوم التي تفرضها دولة الوسائل على مثيلاتها القادمة من دولة المرور العابر اتجاه حدودها الإقليمية.

ومما سبق يتضح لنا أن وضع تعريف دقيق للمرور العابر أمر ليس بالهين نظرا لكثرة العناصر والشروط المكونة له. ولذلك فقد توصلنا في النهاية إلى أن المرور العابر يحتمل تعريفين أحدهما واسع والآخر ضيق.

فأما **المعنى الواسع**<sup>160</sup> للمرور العابر فيقتضي كونه كل مرور سريع ومتواصل لوسائل نقل<sup>161</sup> أو أشخاص أو أمتعة أو بضائع يبدأ من دولة غير ساحلية باتجاه البحر، أو العكس، وذلك عبر اقليم دولة أو أكثر، ولا يكون لها عليه إعاقة أو أي رسم أو ضريبة ما عدا تلك المفروضة على استخدام وسائل النقل.<sup>162</sup>

غير أن **المعنى الضيق** وهو الذي يهمننا، يقصر المرور العابر على كونه كل مرور سريع ومتواصل وغير مُعاق للسفن والطائرات خلال أي مضيق لا يتجاوز اتساع عرضه المياه

159- أنظر النص العربي للمادة 128 عندد. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 83. والنص الإنجليزي:

" Article 128. Free zones and other customs facilities For the convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States." **Document A/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit, P 174.**

160- ومن القضايا التي أثير فيها هذا المعنى الواسع راجع: القضية المتعلقة بحق المرور فوق الإقليم الهندي، حكم 12 أبريل 1960. أنظر موجز الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 67-70.

161- وعن وسائل النقل، تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية Barcelona لعام 1921 بشأن حرية المرور كان لها السبق في تنظيم عملية العبور بواسطة السكك الحديدية، والممرات المائية، بينما أضافت اتفاقية نيويورك لعام 1965 وسائل نقل جديدة كالعربات البرية، وكذا الحماليين ودواب الحمل عندما تتطلب الظروف ذلك.

162- وبهذا الموقف نكون قد اتفقنا تمام الاتفاق مع ما ذهب إليه الأستاذ Zourek كرئيس للجنة الخامسة للمؤتمر الأول لقانون البحار، حيث شبه حق مرور الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر ومنه بحق المرور عبر البحر الإقليمي. " أنظر في هذا وثائق المؤتمر الأول لقانون البحار الرسمية، المجلد السابع، ص 3-4.

الإقليمية للدول المطلة عليه، حيث يكون مُستخدم للملاحة الدولية ويربط بين جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة<sup>163</sup>، وهو أيضا بمثابة جزء من رحلة كاملة معفية من الضرائب والرسوم تبدأ من الإقليم البري لدولة معينة<sup>164</sup> مروراً به نحو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار (والعكس صحيح).<sup>165</sup>

### ثانياً: المضائق المحكومة بنظام المرور البريء والمقتضيات المنظمة لها

لقد بقي مفهوم المرور البريء كما سبق وان بينا نظيراً للمرور الحر منذ أمد بعيد<sup>166</sup>، غير أن مدلوله مع كل ذلك يتغير من مذهب فقهي إلى آخر ومن إتفاقية إلى أخرى على الرغم من إجماعهم على براءته أي عدم مساسه بأمن الدولة ونظامها العام. وعموماً فإن المرور البريء قد ورد في إتفاقية **Montego Bay** عدة مرات على شاكلة نظام موحد على الرغم من خصوصية التحديدات البحرية التي يُطبق عليها<sup>167</sup>. وعليه فإن

163 - انظر فيما يقرب لهذا، د.ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 129.

164 - وهذه الدولة لا يمكنها أن تكون إلا دولة غير ساحلية (النيجر، التشاد، مالي) أو دولة ساحلية لا تشكل إحدى ضفافها مضيقاً دولياً بالشروط التي سبق وأن بينها (دول ساحل البحر الأبيض المتوسط ماعدا المغرب وإسبانيا).

165 - و من أمثلة هذا النوع من المضائق: " 1\_ مضيق 'Dover' أو مضيق 'بادو كاليه' الذي يتراوح عرضه بين 17 و 26 ميل. وبطول يمتد لـ 30 ميلاً، وعمق يتراوح بين 20 إلى 37 م. وهو يقع في الجنوب الشرقي لساحل المملكة المتحدة والساحل الشمالي، حيث يربط بين المحيط الأطلسي وبحر الشمال. 2\_ مضيق جبل طارق البالغ 7.5 أميال في اتساعه و 33 ميل في طوله ويعمق يتراوح بين 10 إلى 100 قامة بحرية، والواقع بين الساحل الجنوبي الإسباني والساحل الشمالي المغربي، حيث يربط بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلنطي. 3\_ مضيق Kerchensky Proliv الذي يبلغ اتساعه ميلاً واحداً، بينما يصل طوله إلى 25 ميل بحرية و 18 متراً في عمقه، وهو يقع في الساحل الجنوبي الغربي لروسيا من الشرق المقابل لشبه جزيرة القرم الأوكرانية من الغرب. ويربط البحر الأسود ببحر Azov. هذا بالإضافة إلى مضيق Bonifacio و مضيق Scarpanto و مضيق ملقا و Singapore... "للمزيد من المضائق راجع :

- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, pp 101- 106.

166 - وقد ورد النص على هذا الحق في عدد من المعاهدات نذكر منها إتفاقية معاهدة فرساي لعام 1919 في 28 يونيو في المادة 321، ومعاهدة عام 1919 في المادة 212، و الإتفاقية الخاصة بحرية العبور في برشلونة عام 1921 في 20 ابريل (المادة 39)... " انظر في هذا: Cavaré Louis , Le Droit International Public Positif 3edition. Paris 1969 A.Pedone P 756.

167 - وفي هذا القول نخالف د.صلاح الدين عامر، في التمييز الذي أوجده بين نظام المرور البريء في البحر الإقليمي والمرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث أتى في كتابه مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، ص 572 " فاذا كان حق المرور البريء

التأصيل المفاهيمي للمرور البريء ينطلق من ضرورة في شرح كلتا العبارتين المتضمن لهما وهما المرور ثم البراءة.

وعليه فإن المُبين في المادة 18 من قانون البحار أن المرور يعني الملاحة خلال المياه الإقليمية بشكل سريع ومتواصل، سواء بشكل أفقي يرمي إلى تجاوز هذه المياه نحو البحار العالية أو بشكل عمودي اتجاه المياه الداخلية للدولة الساحلية. هذا دون انتهاك لحق السفن المارة من الرسو والتوقف في حالة القوة القاهرة أو في الحالات التي لا تتخطى أساسيات الملاحة العادية.<sup>168</sup> أما البراءة فهي شرط يضاف إلى المرور للتعبير عن وجوب تقييد العبارات الأجنبية بعدم الإضرار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها.<sup>169</sup> ومنه فإن المقصود بالمرور البريء كل مرور سريع ومتواصل للسفن أو الطائرات أو الغواصات ولا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها العام وأمنها، سواء كان في بحر إقليمي أو في كل مضيق مستخدم للملاحة الدولية كما هو منصوص عليه في المادة 45-1.<sup>170</sup>

في تلك المضايق لا يمكن أن يكون محلاً للإيقاف لأي سبب من الأسباب، فإنه يكون متميزاً ولا شك عن حق المرور البريء الذي تجرى ممارسته في البحر الإقليمي." وحُججتا في الرد على هذا القول كإمارة في أن ما ورد في المادة 45 في فقرتها الثانية من إتفاقية قانون البحار في أنه "لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضايق." لا يمكن تأويله على أنه استثناء من القاعدة العامة الواردة في المادة 25-3 من نفس الإتفاقية والتي تنص على أنه يكون للدولة الساحلية حق توقيف السفن الأجنبية. وإنما يجب أن نفهمها من منظور يسمحونها هي القاعدة العامة، وأن المادة 25-3 (المذكورة) لا تحدد إلا الاستثناءات التي يمكن في حالة حدوثها أن تشرعن توقيف المرور البريء سواء حدثت في بحر إقليمي أو في مضيق مستخدم للملاحة الدولية.

168- أنظر مقتضيات المادة 18-2 في النص العربي عند د. أحمد زوكاغي، قانون البحار مرجع سابق ص 22. أما النص الانجليزي:

" 2. Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress." **Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 159.**

169- انظر في ذلك النص العربي للمادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار، عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 22-23. أو راجع النص الإنجليزي في:

Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P 159.

170- وللمزيد حول النقاش الدائر بخصوص تعريف المرور البريء راجع د. إبراهيم العناني، مرجع سابق ص 136-140.

و تجدر الإشارة إلى أن المرور البريء كنظام لا يمثل إلا استثناء على المرور العابر المطبق على المضائق المستخدمة للملاحة، بحيث أن الإتفاقية قد جعلت من الحالات الواقع عليها نظام المرور البريء محصورة معدودة كما يأتي<sup>171</sup>:

### 1- المضائق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق (المضائق المختلطة)

وتنص المادة 1-45 على أن " ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع 3 من الجزء 2 في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية: (أ) المستثناءة من تطبيق هذا المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38.<sup>172</sup> والتي قد جاء فيها " تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب. إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل ممن حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.<sup>173</sup>

ومنه فان أول حالة مضائقية يطبق عليها نظام المرور البريء لا تقع إلا بتوفر شرطين صريحين آخر مُضَمَّن، فأما الأول فيقتضي تَمَوْع المضيق بين ساحل دولة معينة وبين جزيرة خاضعة لسيادة هذه الدولة. وهو الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن الشرط البحري للمضيق، بالسؤال التالي: بين أي من أجزاء البحر ينبغي أن يربط بينهما هذا المضيق؟ وهو سؤال سنُرجئ الجواب عليه بعد أن نتطرق للشرط الثاني الذي يقتضي وجود طريق أخرى

<sup>171</sup>- بخصوص الفرق بين النظامين يستحسن الرجوع على د. حسني موسى محمد رضوان، مرجع سابق ص 145-146.

<sup>172</sup>- أنظر د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 36. والنص الانجليزي في:

" Article 45. Innocent passage<sup>1</sup>. The reregime of innocent passage, in accordance withPart II, section 3, shall apply in straits used for internationalnavigation:(a) excluded from the application of the regime of transitpassage under article 38, paragraph 1; or(b) between a part of the high seas or an exclusiveeconomic zone and the territorial sea of a foreign State.

**"Document/CONF.62/122\*", United Nations Convention, op. cit, p 162.**

<sup>173</sup>- أنظره في الفقرة الأولى من المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 32.

موازية للمضيق، تقع خلف الجزيرة المشكلة للمضيق شريطة أن تكون طريقا في البحار العالية أو في منطقة إقتصادية خالصة. وهذا معناه أن قصد المشرع الدولي في هذه الحالة يفترض ربط هذا المضيق بين جزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة، بحيث يكون حساب هذه المناطق ابتداء من السواحل المشكلة لهذا المضيق. وهذا هو الشرط المضمن الذي لم يرد في المادة 38 من فقرتها الأولى.<sup>174</sup>

ومن الناحية الواقعية، نلقى أن هذا المقتضى إنما وضع من أجل إدراج مضيق Messénie في خانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.<sup>175</sup> غير أن بعض الباحثين<sup>176</sup> لا يَقْصُرُونَ تطبيق المرور البريء في هذه الحالة على المضايق التي تتوفر على الشروط الثلاثة المؤسّحة أعلاه، بل يُدخلون في مجالها أيضا مجموعة من الحالات القريبة وهي التي لا نرى أي مبرر لإدراجها مادامت الشروط الثلاثة لم تكتمل فيها ولا على شروط حالة البند 2 من الفقرة 1 في المادة 45، ومن هذه المضايق نجد :

### الحالة الأولى: المضايق المشكلة بجزيرتين لدولة واحدة.<sup>177</sup>

<sup>174</sup> - Abdullah Al Shedi, OP. CIT, pp 38-45.

<sup>175</sup> - وهذا الاستثناء هو المعروف باسم "شرط ميسينا"، والذي قد أدرج صراحة في النظام ليتم تطبيقها على مضيق ميسينا، الفاصل بين جزيرة صقلية الإيطالية جنوبا من أراضي البر الرئيسي لإيطاليا شمالا. ويرجع السبب الرئيسي في هذا الإعتبار إلى أنه ورغم كون السفن القادمة من الشرق أو الغرب المتوسطي، والراعية في سلوكه كمعبر، قد تعتبره طريقا طويلة مقارنة بسلوك الطريق المتواجدة بين جزيرة صقلية شمالا والحافة القارية لتونس جنوبا، إلا أنه يعتبر مع ذلك معبرا وملجأ للسفن الراعية في أخذ أقساط من الراحة قبل استئناف رحلتها. (cf. UN Doc. A/AC.138/SC.II/L.30 1973)

مضيق ميسينا (Stretto Di Messina باللغة الإيطالية) و هو عبارة عن ذراع بحري يصل بين البحر التيراني بالبحر الأيوني في البحر الأبيض المتوسط يفصل بين جزيرة صقلية وشبه الجزيرة الإيطالية عند إقليم كالابريا، أي أنه يفصلها عن القارة الأوروبية. ويبلغ طوله 32 كلم، و أقل عرض لهذا المضيق في الشمال يبلغ 3,2 كم، بينما يتسع في أقصاه إلى ما مداه 8 كم، وبطل على المضيق ثلاثة موانئ وهي ميناء مدينة ميسينا وميناء مدينة ريدجو كالابريا وميناء فيلا سان جوفاني، ولأجل الربط بين جزيرة صقلية وشبه الجزيرة الإيطالية هناك مشروع لإنشاء جسر مخصص للسيارات وللسكة الحديدية يتوقع أن يكون يشرع فيه عمليا سنة 2016.

<sup>176</sup> - للمزيد من الأمثلة حول هذه الحالات، راجع: Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, p 95.

<sup>177</sup> - ومن الأمثلة على هذه الحالة نجد مضيق Minorque، الواقع بين جزيرتي Minorque و مايوركا الإسبانيتين في البحر الأبيض المتوسط. أو مضيق Torres بين أستراليا وغينيا الجديدة. للمزيد راجع:



## الحالة الثانية: المضائق المشكلة بساحل دولة و جزر كثيرة.



الصورة رقم 5: خريطة لمضيق Messénie<sup>178</sup>

### 2- المضائق الواقعة بين جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة وبين

#### بحر إقليمي

جاء في (المادة 45-1-ب) من إتفاقية قانون البحار مايلي: " أو الموجودة بين جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية." وبورود هذه الفقرة ضمن الجزء الثالث من الإتفاقية فان هذا الصنف من المضائق يضاف كذلك إلى فئة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي يطبق عليها نظام المرور البريء منذ إتفاقية **Genève** للبحر الإقليمي والمياه المتاخمة لعام 1958 في (المادة 16-4)، وهو التوجه الذي برره ممثل الوفد البريطاني حينما قال "وفيما يتعلق بالمضائق المستخدمة

- **Anna Shnukal**, Guy Ramsay And Yuriko Nagata, Boundaries Navigating The Asian Diaspora In Torres Strait, Pandanus Books Research School Of Pacific And Asian Studies The Australian National University, 2004. [www.Pandanusbooks.Com.Au](http://www.Pandanusbooks.Com.Au).

178- مقتطف من م. إلك :

(ت.م.ع. 2015 /12/31؛ 21:08) <https://www.google.fr/maps/@38.0674322,15.4917422,8z>

للملاحة الدولية بين جزء واحد من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، فإن التنقل فيه وموافقته لمصلحة المجتمع الدولي لا يرقى إلى قيمة المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار.<sup>179</sup> وهو الأمر الذي نجم عنه تصنيف هذه الأنواع في خانة المضائق الثانوية بدل الرئيسية.

ويعتبر مضيق تيران أهم مضائق هذا الصنف<sup>180</sup> نظرا لموقعه الاستراتيجي الذي يجعله بوابة لخليج العقبة الممتد طولا شرق شبه جزيرة سيناء، من جنوب الجنوب الغربي إلى شمال الشمال الشرقي فاصلا بين المملكة العربية السعودية شرقا وجمهورية مصر العربية غربا. ويبلغ طول الخليج 99 ميلا بحريا. وتشغل سواحل المملكة العربية السعودية والأردن و(الكيان الإسرائيلي) ومصر. ويوجد عند مدخله جنوبا 30 من الجزر الصخرية الصغيرة، وأهمها جزيرتي "صنافر" و "تيران" وهما اللتان تتحكمان في مدخل خليج العقبة الذي يضم ممرين بحريين الأول هو ممر الإنتربرايس عرضه الصالح للملاحة يبلغه 3 أميال بحرية، والثاني يدعى جرافتون ويقع خلف الجزيرتين بالقرب من الشاطئ السعودي، وهو ممر يكاد يكون مجهولا ومن الصعب ان تعبره السفن حتى نهارا.<sup>181</sup> وهو بذلك لا يصل بين رقتين من البحار العامة حيث أنه يصل فقط بين جزء من البحر الأحمر وهو بحر عام أو يعد حسب التنظيم الجديد مندرجا في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول المشاطئة وبين البحر الإقليمي

179- أنظر هذا التصريح في:

(A/CONF.62/C.2/L.3.)

180 - ومن هذه المضائق نجد: مضيق Irben، وهو يقع بين جزيرة ساريمما (إستونيا) إلى الشمال، والبر الرئيسي الشمالي من لاتفيا إلى الجنوب. ويضم بحر البلطيق إلى مياه خليج ريغا، والتي تشمل المياه الإقليمية لكل من إستونيا ولاتفيا. كما أنها واحدة من مداخل ميناء ريغا. ثم مضيق جزيرة ويتار. الذي يقع بين جزيرة ويتار بولأو (إندونيسيا إلى الشمال) وتيمور في الجنوب. ومضيق خوان دي فوكا الذي يفصل الجنوب عن جزيرة فانكوفر الكندية في الشمال وشبه الجزيرة الأولمبية في واشنطن (الولايات المتحدة) إلى الجنوب. وهو يربط بين المحيط الهادي والمياه الإقليمية لكندا والولايات المتحدة الأمريكية.

181- د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة الثانية، الناشر في عامر، ص 635، أو راجع:

Hashem Zaki. Rational Status Of The The Gulf Aqaba.R.E.D.I VOL25 (1969).

## المصري مباشرة ومؤد إلى البحار الإقليمية للدول المشاطئة لخليج العقبة بطريق غير مباشر. 182



### الصورة رقم 6 : مضيق تيران. 183

### ثالثا: المضائق التي تشمل مياهها أرخبيلية 184

182- د. إبراهيم العناني، مرجع سابق ص 169.

(ت. مع: 2015 / 12 / 30؛ 20:00) <https://www.google.fr/maps/@28.1456551,34.4941169,8z> - 183

184- وهذه المضائق تقع في الدول الآتية: Philippines ونجد فيها: **قناة بالينتانغ**، وهي أصغرها، حيث تفصل بين جزر باتانيس وجزر بابويان في مضيق لوزون. **قناة بابويان** تتسع 15 ميلا. بين جزر بابويان ووزون. **مضيق Polillo** يتسع لمدى 10 أميال. ويقع بين جزيرة لوزون وجزيرة Polillo. **مضيق سان برناردينو**، أقصى عرضه 24 ميل، ويفصل شبه جزيرة بيكول عن جزيرة لوزون... أما في Indonésie فإننا نجد: **مضيق لومبوك** الذي يبلغ عرضه في حده الأقصى 32 ميل. ويصل بحر جاوة بالمحيط الهندي ويقع بين جزر بالي ولومبوك. ثم **مضيق ماكاسار**، وعرضه الأقصى 62 ميل، بين كاليمانتان (بورنيو) وجزيرة سولاويسي (سيليبس)، وهو مكمل لمضيق لومبوك. حيث ينقسم في المدخل الجنوبي إلى ثلاث قنوات نتيجة لوجود الشعاب المرجانية. حيث يصل بحر سيليبس ببحر فلوريس. مضيق غاسبار. الذي يتسع لمدى 8 أميال بين بانجكا وبيليتون... وفي جزر Solomon نلقى المضائق الآتية: **مضيق Bougainville** وعرضه يصل 15 ميلا بحريا بين جزيرتي Bougainville و تشويسبول. **مضيق مانينغ**، عرضه 6 أميال تصل بين جزيرتي تشويسبول وسانت إليزابيث... وفي دولة Fiji نجد: **قناة Vatu-I-Ra**، التي يبلغ عرضها ميلين في أضيق جوانبها، وتقع بين فيتيليفو و فاهوليفو في المحيط الهادئ. بينما نعدد في جزر Bahamas، **مضيق ماياجيوانا**. باتساع يقدر في اقصاه 39 ميلا، بين

يُعرَّف "الأرخبيل"<sup>185</sup> قانونيا على أنه "مجموعة من الجزر"<sup>186</sup>، بما في ذلك أجزاء من الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيها بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا.<sup>187</sup>

جزيرة أكليز وجزيرة ماياجيوانا. وأخيرا في Trinidad و Tobago : نجد مضيق جاليون. باتساع 19 ميل، ويربط بين Trinidad و Tobago. و للمزيد انظر: **Dr. Ana G. López Martin, OP. 90-92. -Cit, P**

185- ويرجع الفضل في تنمية مفهوم الدولة الأرخبيلية، تاريخيا، للفتية التشيلي " الفاريز" الذي اقترح منذ عام 1924 على جمعية القانون الدولي إعتبار الأرخبيل وحدة اقتصادية و سياسية وذلك بتجميع الجزر التي تشكل هذه الوحدة ثم تحديد مياهها الإقليمية، فاقترح أن تحدد تلك المياه من أبعد جزيرة على مركز الأرخبيل. وفي عام 1928 قام المعهد الدولي بإجراء دراسة قانونية على هذه المسألة ووضع تحديدا دقيقا للتمييز بين الأرخبيلات الساحلية و الأرخبيلات الواقعة في المحيطات. وبالرغم من مناقشة هذا الموضوع في مؤتمر لاهاي في سنة 1930 علاوة على بت محكمة العدل الدولية سنة 1951 في قضية من نفس النوع، فضلا عن مناقشة هذا الموضوع أيضا في سنة 1958 وسنة 1960، كل ذلك لم يكفي ليتم التوصل إلى حل مناسب يرضي كافة الأطراف، ليبقى موضوع الأرخبيل كما المضائق معلقا حتى بداية أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث لم يظهر أي تنظم حقيقي لهذه المسألة إلا بعد الموافقة على إتفاقية 1982. " انظر د. ساسي سالم الحاج ص 104-105. أو راجع:

Dupuy (R.J.) La Mer Sous Competense Nationale, Traite Du Nnouveau Droit De La Mer Econo, Eca, Paris, 1985, P.238.

186- وتعرف الجزيرة على أنها "رقعة أرضية طبيعية تعلو سطح المياه التي تحيطها دائما ولا تغمرها المياه في حالة اعلى المد." وللמיד راجع د. إبراهيم العناني، النظام القانوني للجزر، ندوة حول قانون البحار الجديد والمصالح العربية، من منشورات جامعة الدول العربية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1989، ص 111. أو انظر كذلك المادة 121 من إتفاقية Montego Bay لقانون البحار.

187- انظر النص العربي للمادة 46 من قانون البحار عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 36. بينما انظر النص الانجليزي:

Article 46. Use of terms

For the purposes of this Convention:(a) "archipelagic State" means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;(b) "archipelago" means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such. Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, P162.

ومنه فإن المياه التي تقع بين أرخبيلين أو جزيرتين داخل دائرة خطوط الأساس المستقيمة المحيطة بالأرخبيل قد تشكل طرقاً بحرية على شكل مضيق، مما يجعلنا في التباس في اختيار نظام المرور الواجب تطبيقه، هل المرور العابر أم المرور البريء؟

وللإجابة على هذا السؤال، تنص المادة 52-1 من إتفاقية **Montego Bay** على أنه "رهنا بمراعاة المادة 35 ودون الإخلال بالمادة 50، تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية، وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني." فهل هذا يعني أن كل المياه التي تتموقع داخل دائرة خطوط الأساس الأرخبيلية (المادة 47) تخضع لنظام المرور البريء؟

إن هذا الإعتبار سرعان ما سيتبدد مع نص المادة 53-3 من نفس الإتفاقية والتي تذكر أن "المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية هو أن تمارس وفقاً لهذه الإتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعلى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة." فهل هذا معناه أيضاً أن عبارة المرور الواردة في الفقرات الأخرى للمادة 53 إنما تدل على المرور العابر لا غير؟

ولفهم هذا التقاطع بين المادتين 52 و53، نشير أولاً إلى أن تطبيق قاعدة الأصل والاستثناء كفيلة لتحقيق المغزى من النصين، إذ أن المادة 52 تتحدث عن نظام المرور البريء كمبدأ عام يقتضي الحال تطبيقه على المياه الإقليمية للدولة الأرخبيلية، والتي تُحتسب ابتداءً من خطوط الأساس المستقيمة<sup>188</sup>، علاوة على المياه الأرخبيلية التي تتجسد في المياه

188- انظر النص العربي للمادة 30 الفقرة الثانية لقانون البحار، عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 29. وانظر النص الانجليزي في:

" Article 30. Non-compliance by warships with the laws and regulations of the coastal State If any warship does not comply with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance therewith which is made to it, the coastal State may require it to leave the territorial sea immediately." **DocumentA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit**, p 160.

الداخلية الواقعة على الجانب المواجه للبر من خطوط الأساس المستقيمة. ما لم تُعتبر كذلك (داخلية) قبل نفاذ الإتفاقية<sup>189</sup>، أو ما لم تكن مياهها مشكلة لمضيق منظم بمعاهدة نافذة منذ زمن طويل أو ما لم تكن مياهها مشكلة للمضائق المنصوص عليها في المادة 37 لأنها في هذه الحالة لا تخضع للمرور البريء بل تخضع لنظام المرور العابر وهذا هو المغزى والمرمى من المادة 53، بحيث أن عبارة المرور الواردة فيها لا تقتصر على المرور العابر بالقدر الذي تدل عليهما معا كل على حسب سياقه.

وما يجعلنا نُفرد للمضائق الأرخيبيلية محورا مستقلا ليس بالضرورة راجعا إلى كون هذه المضائق خاضعة لنظام مستقل عن المرور العابر أو البريء وليس أيضا لكونها تخضع أو لا تخضع لكلا النظامين معا، بل أفردها لعل كون هذين النظامين المطبقين كل حسب حالته قد وقعا في دائرة استثنائية هي المياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية، وذلك لكون المعلوم أن كلا المرورين في مسألة المضائق المستخدمة للملاحة لا يقعان إلا في حدود البحر الإقليمي وليس في أي تحديده بحرية أخرى سواء كانت قبل خطوط الأساس أو بعدها. وهذا ما يجعل صفة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية كما هي في الجزء الثالث من الإتفاقية لا تنطبق عليها<sup>190</sup>، وليس كما توجه البعض<sup>191</sup> إلى القول بأنها ليست كذلك لأنها فقط لم ترد في الجزء الثالث بل في الجزء الرابع وأن هذا الأخير لا يحيل إلى الأول.

189- انظر النص العربي للمادة 35 الفقرة الثانية لقانون البحار، عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص30. وانظر النص الانجليزي في:

" Article 35. Scope of this Part

Nothing in this Part affects: (a) any areas of internal waters within a strait, except where the establishment of a straight baseline in accordance with the method set forth in article 7 has the effect of enclosing as internal waters areas which had not previously been considered as such; (b) the legal status of the waters beyond the territorial seas of States bordering straits as exclusive economic zones or high seas; or (c) the legal regime in straits in which passage is regulated in whole or in part by long-standing international conventions in force specifically relating to such straits." **DocumentA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit**, p 161.

190- للحصول على معلومات أكثر بخصوص القوانين المنظمة للممرات البحرية الأرخيبيلية راجع :

## الفرع الثاني: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وإمكانية تطبيق القانون الداخلي

وبخصوص القانون الوطني وتطبيقاته في مجال البحار عامة والمضايق الدولية خاصة، فإن إتفاقية **Montego Bay**، وهي على نحو محكمة العدل الدولية في قضية **Corfou**، قد حاولت إقامة التوازن بين الحق المقرر لمستخدمي المضيق، وواقعة مشاطئة الدول الساحلية للمضيق، وحقها في المحافظة على بقائها، وصيانة بينتها البحرية قد سلمت للدول الساحلية بسلطات واختصاصات تتعلق بالممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضايق، وإصدار قوانين ووضع أنظمة بشأن المرور العابر<sup>192</sup> والمرور البريء.

فما هو الأساس النظري الذي اعتمده الإتفاقية لغاية وضع مجالات محددة لتطبيق القانون الوطني على المضايق الدولية؟

### المطلب الأول: الأساس القانوني لتطبيق القانون الوطني على المضايق الدولية

تستمد مسألة تطبيق القوانين الوطنية للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية أساسها النظري من مبدأ سيادة الدولة على مياهها الداخلية والمجاورة لساحلها.

(ت. مع: 2015/07/07؛ 21:17) <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionslist.htm>

191-Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P89.

192- انظر، د. صلاح الدين عامر مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ط 2008، ص 569.

بيد أن صلابة هذا المبدأ من حيث التطبيق كشف عن نتيجتين جوهريتين أولهما أن تطبيق هذا المبدأ بشكل منفرد سيترتب عنه ضياع حقوق الدول غير الساحلية مما سيؤدي إلى خلق نزاعات بين الدول، وثانيهما أنه لا يمكن التخلي بشكل مطلق عن تطبيق هذا المبدأ لأنه قد يشكل خطراً على أمن الدولة، لكن ومع الأهمية التي تلعبها المضائق الدولية، فقد حاولت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إيجاد حل توفيقى بين هذا المبدأ من جهة ومبدأ الحرية الكاملة للبحار من جهة ثانية، لتبرز بذلك نظرية المرور العابر، مما يعني أن مختلف أوجه التنظيم التي يمكنها أن توطر مسألة المرور في المضائق الدولية لا يمكنها أن تتجاوز مدلول نظرية المرور العابر<sup>193</sup>.

وعليه فإن إتفاقية 1982 قد جسدت هذا الأساس النظري خصوصاً في مادتها 34 حينما نصت على أنه " 1- لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواحي أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

2- تمارس الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها وولايتها رهنا بمعرفة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى."<sup>194</sup>

193- والقصد هنا بأوجه التنظيم التي توطر مسألة المرور في المضائق هما وجهان، الأول ويتعلق بالتنظيمات القانونية التي تصب في مبدأ الملكية المشتركة لمياه البحار، من قبيل ما ورد في المادة 43 من إتفاقية Montego Bay التي تنص على إمكانية استعمال الإتفاق لغاية تيسير الملاحة وضمن السلامة ومواجهة التلوث، والثاني وهو الذي يهمنا يتعلق بالتنظيمات القانونية التي تضعها الدولة المضائقية كما في المادتين 41 و 42 من نفس الإتفاقية.

194- انظر النص العربي للمادة 34 في قانون البحار، عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص30. وانظر النص الانجليزي في :

" Article 34. Legal status of waters forming straits used for international navigation

1. The regime of passage through straits used for international navigation established in this Part shall not in other respects affect the legal status of the waters forming such straits or the exercise by the States bordering the straits of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their air space, bed and subsoil. 2. The sovereignty or jurisdiction of the States bordering the straits is



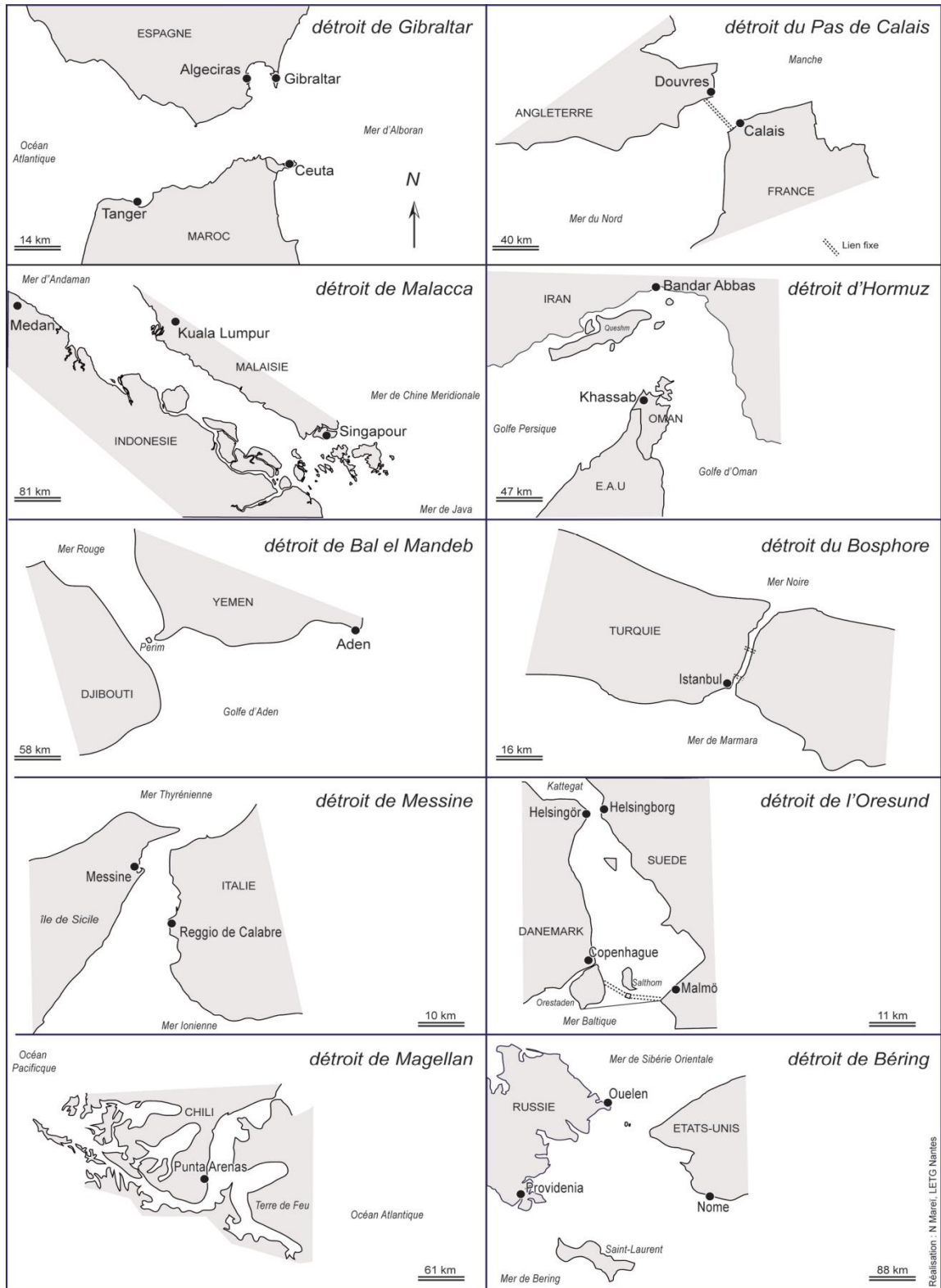
وعليه فيبقى السؤال الذي يطرح هو هل مسألة المضايق المستخدمة للملاحة تدخل في مجالات القانون الدولي، أم أنها تعد من مجالات القانون الداخلي؟

وبعد توسيع نطاق تطبيق القانون الداخلي في مجال البحار عامة والمضايق المستخدمة للملاحة عامة من قبل الإتفاقية الجديدة، أصبحت الإجابة على هذا السؤال تتعدّد إذ إن البعض<sup>195</sup> أقرّوا بدخول المضايق في مجالات المياه الداخلية كمبدأ عام مع مراعاة العرف الدولي أو المعاهدات الدولية الخاصة في حالة تقريرها لما يخالف القاعدة.

---

exercised subject to this Part and to other rules of international law." **DocumentA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention, op. cit, p 161.**

195- وقد ورد في قوله مايلي: "يقصد بالمياه الداخلية تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة، وتتداخل فيه.. وينطبق هذا التعريف على كل أنواع المياه، العذبة و المالحة.. مثل الأنهار، البحيرات والبحار المغلقة، والموانئ، الخلجان، القنوات البحرية والمضايق." انظر د. عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 67.



الصورة رقم 7: مجموعة من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية حسب قانون البحار الجديد. 196

196 - Nora Marei, op. cit, p 67.

بيد ان ما يظهر لنا، ونحن في ذلك نتفق مع معظم الباحثين<sup>197</sup>، ن مسألة المضايق الدولية المستخدمة للملاحة كما حددت نطاقها الإتفاقية، هي في الحقيقة تدخل في مجالات القانون الدولي، والحجة في ذلك ترجع بالأساس إلى ما اقتضته إتفاقية **Montego Bay** في المادتين 41 و 42، عندما أقرتا مجال تطبيق القانون الداخلي على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، أي أن مجال تطبيق القانون الداخلي وان تم توسيعه فإنه يبقى بيد الإتفاقية الدولية، ومعنى ذلك انه إذا كان القانون الدولي هو المحدد الرئيسي لمجالات تنظيم القانون الداخلي، فان المضايق المستخدمة للملاحة تبقى مسألة تدخل في مجال القانون الدولي.<sup>198</sup>

والمستشف هنا، أنه إذا كانت محكمة العدل الدولية في قضية **Corfou** قد اقتضت أن يكون المرور البريء مبدأ عاماً لا ينبغي للتشريعات الوطنية إن تخالفه، وان تأتي بالضرورة مسايرة له، فان الحال قد تغير بخصوص هذه المادة، حيث تم تكريس مبدأ سيادة الدولة على مياهها الداخلية والإقليمية كمبدأ عام إلى جانب حق الدول الأخرى في المرور العابر، حيث انه تم التوسيع من دائرة صلاحيات الدولة المشاطئة إلى درجة تصل إلى حدود التحكم في مسارات المرور على ما سنراه بشكل أوضح في الأتي:

## المطلب الثاني: مجالات تطبيق القانون الوطني في المضايق الدولية

وعن المجالات التي يسمح فيها القانون الدولي للتشريعات الوطنية بالتدخل بشأن المضايق الدولية، فيمكن تقسيمها إلى نوعين يراعيان طبيعة المرور المقرر تطبيقه في المضايق الدولية المستخدمة للملاحة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وهما:

197- ومن بينهم د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع السابق ص 554.

198 - Abdullah Al Sheddi, Op. Cit, pp 32-27.

## الإفصاح الأول: أنظمة تقسيم وتنظيم حركة المرور في المضائق الدولية

### الفقرة الأولى: بخصوص المضائق الخاضعة لنظام المرور العابر

وفي هذا، جاءت المادة 41<sup>(199)</sup> من الإتفاقية لتقرير حق الدول الساحلية في أن تعين للملاحة في المضائق ممرات ملاحية، وان تقرر من النظم ما يكفل تقسيم حركة المرور حيثما يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة العبور عبر المضيق، كما وضعت الضوابط والحدود لممارسة هذه السلطة من جانب الدولة الساحلية<sup>200</sup>.

ومن الناحية الواقعية فان تقسيم حركة المرور في المضائق الدولية كإجراء يبدأ باقتراح من الدول المضائقية على المنظمة البحرية الدولية (I.M.O) لينتهي باعتماده من قبل هذه الأخيرة. وبهذا فسوف نحاول تسليط الضوء على ثلثة من مضائق المرور العابر للتعرف على طريقة تقسيم حركة المرور عبرها:

199- وتنص على مايلي: "1- للدول المشاطنة للمضائق، طبقاً لهذا الجزء، أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظاماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن. 2- ولهذه الدول أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونظاماً آخر لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات أو نظام تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل. 3- تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً. 4- تحيل الدول المشاطنة للمضائق، قبل تعيين الممرات البحرية أو استبدالها أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحات إلى المنظمة المختصة بغية اعتمادها. وليس للمنظمة ان تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول المشاطنة للمضائق. ويجوز لهذه الدول بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها. 5- حين يتعلق الأمر بمضيق تقترح فيه ممرات بحرية أو نظم لتقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطنة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة. 6- تبين الدول المشاطنة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. 7- تحترم السفن المارة مرورا عابرا ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة." د. أحمد زوكاغي قانون البحار، مرجع سابق ص 33 و 34.

200 - د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع السابق ص 569.

### أولاً: تقسيم حركة المرور بمضيق Torres (ويقع بين أستراليا وغينيا الجديدة)

وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تدابير لتحديد وتقسيم حركة المرور بهذا المضيق أنشأت من خلاله طريقاً مزدوجاً في القناة الشمالية الشرقية العظمى من مضيق Torres في المواقع الجغرافية التالية<sup>201</sup>:

(أ) الحد الشمالي:

<sup>201</sup>- بخصوص الرموز والأحرف المرفقة بالإحداثيات الجغرافية: (I) أو (1): ترتيب النقطة الجغرافية في خط المرور الذي يكونه الربط بين النقاط، وتكرار نفس الرمز في خط آخر يفيد تقاطع الخطوط في تلك النقطة. (N): North أي الشمال. (E): East أي الشرق (W): West أي الغرب. (S): South أي الجنوب. (°): درجة مئوية. ('): دقيقة. (:): الثانية.

- 1). 10°29'.70 S, 142°22'.63 E
2. 10°29'.14 S, 142°25'.76 E
3. 10°27'.80 S, 142°28'.45 E
4. 10°26'.40 S, 142°31'.30 E
5. 10°21'.90 S, 142°41'.50 E
6. 10°19'.37 S, 142°47'.97 E

7. 10°18'.14 S, 142°50'.82 E
8. 10°13'.38 S, 142°54'.96 E
9. 10°00'.50 S, 143°03'.42 E
10. 09°47'.73 S, 143°10'.40 E
11. 09°25'.80 S, 143°31'.07 E
12. 09°12'.47 S, 143°51'.34 E

(ب) الحد الجنوبي:

13. 10°30'.45 S, 142°24'.02 E
14. 10°28'.38 S, 142°28'.66 E
15. 10°27'.38 S, 142°31'.85 E
16. 10°22'.85 S, 142°41'.95 E
17. 10°19'.80 S, 142°48'.23 E
18. 10°17'.63 S, 142°53'.29 E

19. 10°0'.78 S, 143°05'.55 E
20. 09°53'.97 S, 143°15'.61 E
21. 09°46'.02 S, 143°18'.48 E
22. 09°37'.96 S, 143°21'.97 E
23. 09°27'.60 S, 143°32'.15 E
24. 09°13'.95 S, 143°52'.62 E

(ج) مركز المضلع:

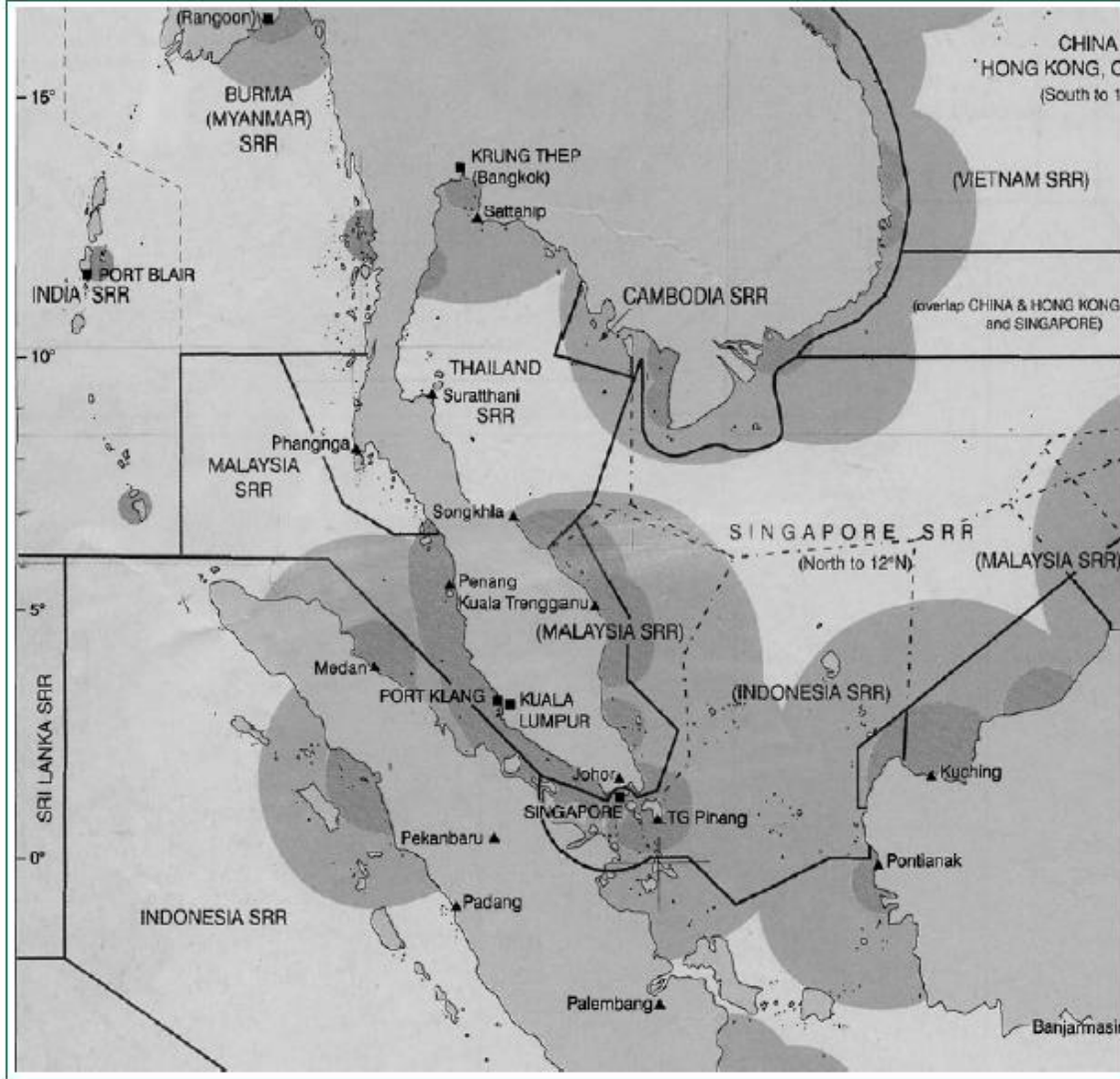
25. 10°16'.10 S, 142°53'.82 E
26. 10°13'.79 S, 142°55'.85 E
27. 10°01'.05 S, 143°04'.20 E
28. 09°48'.10 S, 143°11'.30 E

29. 09°41'.04 S, 143°18'.87 E
30. 09°45'.72 S, 143°17'.51 E
31. 09°53'.84 S, 143°14'.50 E
32. 10°09'.15 S, 143°04'.70 E

وقد أنشأت المنظمة البحرية الدولية نظام الإبلاغ الإلزامي عن السفن الذي يتضمن معلومات عن الملاحة البحرية، والمساعدات الملاحية، ومعلومات عن السلامة البحرية. حيث أقامت لجنة السلامة البحرية والإرشاد الإلزامي في الطريق الداخلي من الحاجز المرجاني العظيم<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- (SN.1/Circ.326), OMI, SHIPS' ROUTEING 2013 EDITION Addendum January 2015, P 12-18.

ثانيا: تقسيم حركة المرور بمضيق ملقا (ويقع بين شبه جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الأندونيسية..)



الصورة رقم 8: مضيق ملقا<sup>1</sup>.

وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عدة تدابير لضمان أمن الملاحة في مضيق ملقا وسنغافورة. بحيث اقترحت مخططا لتقسيم حركة المرور أنشئت بموجبه منطقة وقائية في مضيق سنغافورة في جنوب Tanjong Stapa التي يحدها خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

<sup>1</sup> Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho: Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, 2006, p28.

(i) 01°14'.03N, 104°3'.35E

(iii) 01°18'.38N, 104°15'.00E

(ii) 01°16'.36N, 104°3'.19E

(iv) 01°15'.24N, 104°15'.00 E

يتم تعديل طرق المياه العميقة في مضيق سنغافورة على النحو التالي:

(i) 01°03'.36N, 103°38'.57E

(viii) 01°02'.58N, 103°39'.06E

(ii) 01°05'.54N, 103°43'.23E

(ix) 01°10'.15N, 103°47'.54E

(iii) 01°08'.36N, 103°45'.26E

(x) 01°11'.18N, 103°50'.30E

(iv) 01°10'.15N, 103°47'.54E

(xi) 01°12'.07N, 103°52'.12E

(v) 01°09'.57N, 103°48'.17E

(xii) 01°11'.48N, 103°52'.38E

(vi) 01°08'.54N, 103°46'.49E

(xiii) 01°09'.57N, 103°48'.17E

(vii) 01°04'.57N, 103°42'.52E

وفي 20 نوفمبر 2003 تلقت المنظمة البحرية الدولية نسخة من نص المرسوم الصادر عن المديرية العامة للبحر للاتصالات رقم 03/01 / 72/8 / PP حول "إجراءات التشغيل القياسية لإدارة و تشغيل منطقة مرسى Nipah عبر مياه Nipah " من حكومة جمهورية إندونيسيا، والذي استقر على المواقع الجغرافية التالية:

(أ) للخروج:

(85) 01°10'.35 N, 103°34'.90 E

(86) 01°10'.35 N, 103°39'.85 E

(87) 01°07'.50 N, 103°43'.72 E

(88) 01°08'.60 N, 103°45'.43 E

(89) 01°05'.90 N, 103°43'.38 E

(90) 01°03'.60 N, 103°38'.98 E

(91) 01°07'.06 N, 103°32'.96 E

(ب) للدخول:

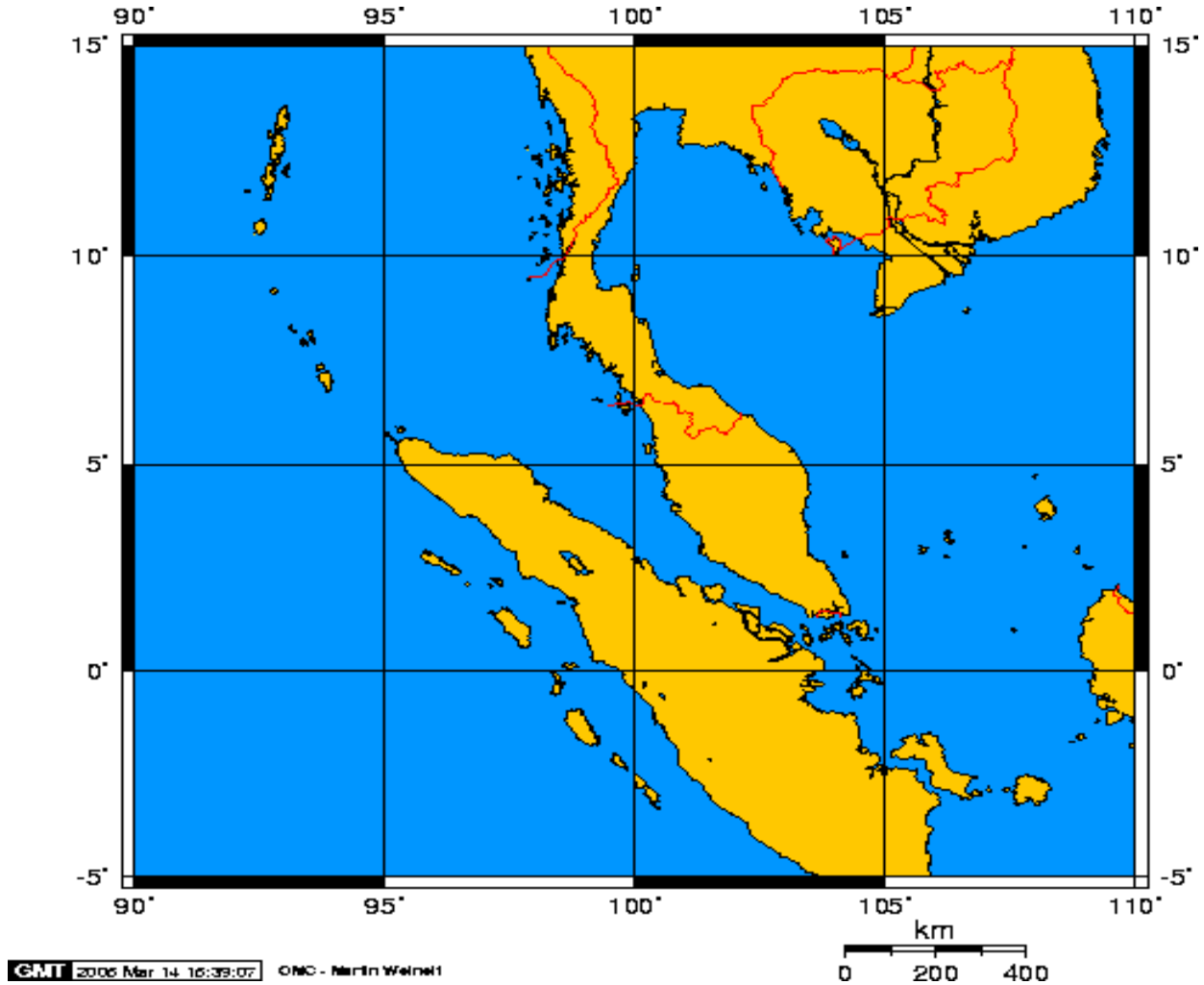
(85a) 01°09'.40 N, 103°36'.60 E

(86a) 01°09'.10 N, 103°38'.60 E



(89a) 01°05'.50 N, 103°40'.80 E

(90a) 01°04'.50 N, 103°38'.90 E

(91a) 01°06'.80 N, 103°35'.00 E<sup>(204)</sup>الصورة رقم 9: حول الإحداثيات الجغرافية لمضيق ملقا.<sup>205</sup><sup>204</sup> - من أحدث الدراسات بخصوص هذا المضيق نجد:

-Hendun Abd Rahman Shah, A Legal Analysis Of Piracy And Armed Robbery At Sea In The Straits Of Malacca: The Malaysian Perspective, A Thesis Submitted For The University Of Birmingham, University Of Birmingham February 2013.

<sup>205</sup> - أنظرها في: [Http://Www.Marefa.Org/Images/D/D3/Straits\\_Of\\_Malacca.Png](http://Www.Marefa.Org/Images/D/D3/Straits_Of_Malacca.Png) (تاريخ الزيارة: 20015/12/15؛ (57 :18).

### ثالثاً: تقسيم حركة المرور في مضيق Bass (بين جزيرة تازمينيا وأستراليا شمالاً)

وقد أنشأت المنظمة البحرية الدولية أيضاً مخططات لتقسيم حركة المرور في مضيق Bass، وهي التي تم تعديلها في عدة مناسبات. حيث كان آخر تعديل في 24 يونيو 1985، ليضم منطقة وخطين لتقسيم حركة المرور كالتالي:

(أ) منطقة الفصل التي يبلغ اتساعها نصف ميل بحري، وتتركز حسب النقاط الجغرافية التالية:

(1) 38°41'.05 S, 148°20'.02 E

(3) 38°46'.03 S, 148°09'.00 E

(2) 38°44'.05 S, 148°14'.09 E

(ب) خط لتقسيم حركة المرور غرباً بين منطقة الفصل وخط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

(4) 38°38'.05 S, 148°17'.05 E

(6) 38°46'.03 S, 148°07'.03 E

(5) 38°41'.00 S, 148°13'.02 E

(ج) خط لتقسيم حركة المرور شرقاً بين منطقة الفصل وخط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

(7) 38°49'.08 S, 148°10'.08 E

(9) 38°44'.06 S, 148°23'.00 E

(8) 38°48'.00 S, 148°16'.07 E

وحرري بالذكر أن حكومة أستراليا أبلغت IMO أنه سيكون إجراء تغيير مؤقت لمنطقة "TSS" في مضيق Bass على الساحل الجنوبي الشرقي لأستراليا في الساعة 00:00 بالتوقيت العالمي، في 1 مارس 2002. وذلك بغية حفر آبار التنقيب عن النفط. وبخصوص الإحداثيات الجغرافية المنقحة في TSS فهي كما يلي:

(أ) المنطقة الفاصلة، 0.6 ميل بحري، حيث تركزت على مواقع الجغرافية التالية:

1. 38°43'.40 S, 148°21'.66 E

3. 38°48'.32 S, 148°10'.17 E

2. 38°46'.33 S, 148°16'.37 E

(ب) خط لتقسيم حركة مرور السفن غرباً بين منطقة الفصل وخط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

4.  $38^{\circ}38'.50$  S,  $148^{\circ}17'.50$  E

5.  $38^{\circ}41'.00$  S,  $148^{\circ}13'.20$  E

6.  $38^{\circ}42'.80$  S,  $148^{\circ}07'.30$  E

(ج) خط لتقسيم حركة مرور السفن شرقا بين منطقة الفصل وخط يربط بين مواقع الجغرافية التالية :

7.  $38^{\circ}53'.92$  S,  $148^{\circ}13'.03$  E

9.  $38^{\circ}48'.40$  S,  $148^{\circ}26'.17$  E

8.  $38^{\circ}51'.72$  S,  $148^{\circ}20'.09$  E

### رابعا: حركة المرور بمضيق The Hole

وقد أنشأت (IMO) في هذا المضيق مخططين إحترازيين، الأول يهم المنطقة الشمالية، بينما يهم الثاني المنطقة الجنوبية الغربية، أما بخصوص الناقلات ذات الحمولة الخطرة والتي يتعدى ثقلها 5000 TG فيمنع عليها العبور في الإحداثيات الجغرافية الآتية :

(10)  $60^{\circ}02'.50$  N,  $1^{\circ}10'.20$  W; Heli Ness

(11)  $59^{\circ}59'.87$  N,  $1^{\circ}09'.37$  N; Perie Bard Lt

(12)  $59^{\circ}41'.0$  N,  $1^{\circ}12'.0$  W

(13)  $59^{\circ}42'.7$  N,  $1^{\circ}26'.0$  W

(14)  $60^{\circ}02'.0$  N,  $2^{\circ}48'.0$  W

(15)  $60^{\circ}15'.0$  N,  $2^{\circ}48'.0$  W

(16)  $60^{\circ}42'.5$  N,  $2^{\circ}09'.0$  W

(17)  $60^{\circ}42'.5$  N,  $1^{\circ}22'.0$  W

(18)  $60^{\circ}40'.0$  N,  $1^{\circ}17'.0$  W

(19)  $60^{\circ}37'.3$  N,  $1^{\circ}17'.9$  W<sup>206</sup>

<sup>206</sup> - Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, pp 179-182.

## الفقرة الثانية: بخصوص المضايق الخاضعة لنظام المرور البريء

وبالتمييز السابق بين المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، نجد المضايق التي يحكمها المرور البريء تتم عملية تنظيم المرور فيها بناء على مقتضيات المادة 22<sup>(207)</sup> من نفس الإتفاقية، التي تضمنت أربع فقرات أشارت في فقرتها الأولى والثانية والرابعة على انه تبقى للدولة الساحلية (المشاطئة للمضيق) سلطة إجبار السفن أو الناقلات البحرية - حسب طبيعة ما تنقله ولغاية حفظ سلامة الملاحة - على المرور عبر ممرات بحرية معينة، محددة، معلنّة في خرائط و منظمة وفق قوانين و إجراءات تتخذها الدول تُعرف بأنظمة تقسيم حركة المرور.<sup>208</sup>

أما بالنسبة للفقرة الثالثة من نفس المادة فإنها وهي تتحدث عن الشروط التي يجب ان تتقيد بها الدول المشاطئة للمضيق فقد أشارت إلى وجوب أن تضع الدولة الساحلية في اعتبارها وهي تقوم بتعيين الممرات البحرية، وتقريرها لنظم حركة المرور في البحر الإقليمي، توصيات المنظمات الدولية وهي المنظمة البحرية الدولية (I.M.O)<sup>209</sup>، وأيضا ما للسفن والقنوات من مميزات خاصة، وكثافة حركة المرور.<sup>210</sup>

207- وتقرر مايلي: "1- للدولة الساحلية، كل ما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرهما الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن. 2- ويجوز، بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد و المنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية. 3- تأخذ الدولة الساحلية بعين الإعتبار، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظام تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، مايلي : (أ) توصيات المنظمة الدولية المختصة ؛ (ب) وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية ؛ (ج) وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة ؛ (د) وكثافة حركة المرور. 4- وتبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. " أنظر النص العربي للمادة 22 من قانون البحار عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 24 و 25.

208- وقد تم اعتماد هذه التدابير أيضا في المضايق الأخرى التي لا تُنظمها إتفاقية قانون البحار، وذلك في إطار ما يعرف بمخطط تقسيم حركة المرور (COLREG.2 / Circ.59، 2007). و بخصوص أهم البنود المنظمة لمسألة تنظيم المرور نجد، لائحة SOLAS V/8 المعدلة في عام 1995، والقرار الصادر عن الجمعية (14) A.572 بشأن الأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق السفن، والمعدل بالقرار (69) MSC.71 في عام 1998. وأجهزة لفصل حركة المرور تم تضمينها في إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 (COLREG).

209- المنظمة البحرية الدولية (I.M.O) هي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أنشئت في عام 1948 و كان اسمها الأصلي المنظمة الإستشارية البحرية الدولية، حيث تشارك في صياغة التدابير المتعلقة بالسلامة البحرية. ويقع مقرها الرئيسي في لندن، وهي تضم في حدود (1 فبراير 2010)

وحرى بالذكر، أن نلفت الانتباه إلى عنوان المادة 41 الذي أتى فيه " الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية". ومادامت هذه المادة قد وردت في ظل الجزء الثالث من الإتفاقية فإن ذلك معناه أنها وهي تنص على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية إنما ينصرف معناه إلى المرورين العابر والبريء، فنكون بذلك قد تجاوزنا الطرح الذي قدمه البعض في اختصار المادة 41 في تنظيم الملاحة في مضايق المرور العابر. وهو أمر في نظرنا لا يليق لكونها في الحقيقة تنصرف إلى مضايق المرور البريء، وهي - في نظرنا- التي تجمع بين مقتضيات المادتين 41 و 22.

وعلى العموم فكما سبق وأن اشرنا، فإن التسليم بكون طبيعة ما تنقله السفينة الأجنبية أو ما تعمل به يعتبر المعيار في فرض المرور في ممرات معينة من عدمه، أمر يجعل من السفن التي لا تحمل أي مواد خطيرة في حرية لسلوك أي ممر بحري تحت مسؤولية الربان الذي يقدر توفر ظروف السلامة الملاحية من عدمها. وهو ما يعني أنه لا يكون ملزماً بإتباع الأنظمة الموضوعية خصيصاً لتنظيم حركة المرور البريء وضمان السلامة داخل المضيق، وهي أجهزة لم يتم اعتمادها من قبل الدول الساحلية ومنظمة (I.M.O) إلا في المضايق التسع الآتية:

### أولاً: مضيق Pentland Firth (يقع بين اسكتلندا وجزر Orkney في الشمال)

وقد اعتمدت (I.M.O) فيما يتعلق بالملاحة في هذا الطريق البحري تدابير معينة تلزم ناقلات النفط بالإبحار نحو أو في Flotta و Scapa، وألا تبخر خلال Firth ضد التيار، و لا في الظروف الجوية السيئة، وبالتالي فعلى السفن التي تنقل النفط أو غيره من المواد الخطرة والتي تزن أكثر من 5000 طن تجنب مناطق محددة في الإحداثيات الجغرافية التالية:

169 دولة عضوا. وقد اعتمدت حوالي 50 إتفاقية وبروتوكول، فضلا عن أكثر من 800 رمز بحري وتوصية بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث وغيرها من المسائل.

210- د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 528.

- (1) 58°46'.73 N, 3°17'.69 W (Tor Ness)
- (2) 58°55'.00 N, 3°50'.00 W
- (3) 59°17'.00 N, 3°50'.00 W
- (4) 59°28'.00 N, 3°15'.00 W
- (5) 59°28'.00 N, 2°19'.00 W
- (6) 59°24'.00 N, 2°09'.00 W
- (7) 59°05'.00 N, 2°09'.00 W
- (8) 58°50'.00 N, 2°35'.00 W
- (9) 58°44'.15 N, 2°54'.90 W (Old Head)
- (10) 58°57'.84 N, 3°21'.11 W
- (11) 58°55'.97 N, 3°21'.11 W

### ثانياً: مضيق North Minch (يقع بين اسكتلندا و جزر Hebrides الخارجية)

و تحظر المنظمة البحرية الدولية على ناقلات النفط التي يزيد وزنها على 10000 طن في حمولتها الإجمالية المرور خلال مضيق Minches إلا في حالة القوة القاهرة. وذلك على الرغم من كون مضيق MinchLittle خاضعا لنظام المرور العابر.

### ثالثاً: مضيق خليج Finland (ويقع بين فنلندا في الشمال واستونيا في الجنوب)

وقد أنشأت IMO نظامين لفصل حركة المرور في خليج فنلندا، الأول المطبق بالقرب من جزيرة Gogland ويتكون من جزأين، الجزء الأول يتكون من اثنتين من الممرات التي تفصل الحركة بالمنطقة عبر الخط في الإحداثيات التالية :

- (1) 59°59'.00 N, 026°57'.40 E
- (2) 59°58'.52 N, 027°03'.10 E
- (3) 59°59'.47 N, 027°06'.30 E

بينما يتكون الجزء الثاني من ممرين لفصل الحركة وفق الإحداثيات التالية:

(1) 59°59'.47 N, 027°06'.30 E

(2) 60°07'.55 N, 027°32'.80 E

أما بالنسبة للنظام الثاني المطبق بالقرب من جزيرة Sommers فهو يضم أربع أجزاء، الأول يضم ممر واحدا اتساعه الأقصى يبلغ ميلا واحدا، والمرور يكون وفق الإحداثيات:

60°11'.50 N, 027°46'.20 E. أما الثاني فيضم ممرين يمكن التعرف عليهما من خلال:

(1) 60°07'.55 N, 027°32'.80 E

(2) 60°10'.77 N, 027°43'.62 E

ويضم الثالث أيضا منطقتين للمرور يتم تنظيمها حسب:

(1) 60°11'.15 N, 027°49'.05 E

(2) 60°07'.70 N, 028°16'.10 E

أما الجزء الرابع والأخير فيضم ممرين يفصلان الحركة وفق:

(1) 60°12'.70 N, 027°47'.90 E

(2) 60°24'.54 N, 028°05'.05 E

**رابعاً: مضيق Elba or Piombino (ويقع بين الايطالية وجزيرة Portoferraio)**

وقد وضعت في ايطاليا تنظيماً حسب الإحداثيات الجغرافية الآتية:

(1) 42°51'.9 N, 10°28'.6 E

(2) 42°52'.0 N, 10°28'.9 E

(3) 42°51'.9 N, 10°28'.5 E

**خامساً: مضيق تيران (وهو عبارة عن مدخل لخليج العقبة)**

وفيه اعتمدت IMO نظام ادخل حيز التنفيذ في فاتح أكتوبر 1993 لغاية فصل حركة المرور والحفاظ على النظام البيئي والاقتصادي في المنطقة، وذلك بمنع السفن ذات الحمولة الخطرة والتي تتجاوز 500 طن من المرور بالخطوط الجغرافية التالية:

- (1) 28°46'.0 N, 34°37'.5 E
- (2) 28°46'.0 N, 34°40'.0 E
- (3) 28°24'.0 N, 34°31'.0 E
- (4) 28°18'.0 N, 34°26'.0 E
- (5) 28°11'.0 N, 34°29'.0 E
- (6) 28°06'.0 N, 34°28'.0 E
- (7) 28°010.5 N, 34°260.5 E

#### سادسا: مضيق Georgia (في أقصى الجنوب الغربي لكندا)

وهو أيضا من بين المضائق التي أشرفت IMO على وضع سلسلة من المخططات الرامية إلى تقسيم حركة المرور عبره، ومن هذا نجد المناطق التي تنقسم فيها الممرات البحرية والتي من بينها ممرات وقائية: الأولى تدعى المنطقة الوقائية GS تربط بين النقاط الجغرافية التالية:

- (45) 48°52'.30 N, 123°07'.44 W
- (46) 48°54'.81 N, 123°03'.66 W
- (47) 48°49'.49 N, 122°54'.24 W
- (48) 48°47'.93 N, 122°57'.12 W
- (40) 48°47'.78 N, 122°59'.12 W
- (39) 48°48'.19 N, 123°00'.84 W

في حين أن الثانية يحدها خط يربط بين الإحداثيات التالية:

- (49) 48°53'.89 N, 123°05'.04 W
- (50) 48°56'.82 N, 123°10'.08 W
- (51) 48°56'.30 N, 123°10'.80 W
- (52) 48°53'.39 N, 123°05'.70 W



بينما يُنظم في الثالثة ممر بين الشمال والغرب وفق مايلي :

(46) 48°54'.81 N, 123°03'.66 W

(54) 48°57'.68 N, 123°08'.76 W

أما الرابعة فقد أنشئت وهي تضم ممر يربط الجنوب بالشرق حيث فيه خط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

(53) 48°55'.34 N, 123°12'.30 W

(45) 48°52'.30 N, 123°07'.44 W

أما الخامسة فهي عبارة عن المنطقة الوقائية "PR" والتي يحدها خط يربط النقاط الجغرافية التالية:

(53) 48°55'.34 N, 123°12'.30 W

(54) 48°57'.68 N, 123°08'.76 W

(55) 49°02'.20 N, 123°16'.28 W

(56) 49°00'.00 N, 123°19'.69 W

أما المنطقة السادسة في حدها خط يربط المواقع الجغرافية الآتية:

(57) 49°01'.39 N, 123°17'.53 W

(58) 49°03'.84 N, 123°21'.30 W

(59) 49°03'.24 N, 123°22'.41 W

(60) 49°00'.75 N, 123°18'.52 W

هذا وقد أنشأت المنطقة السابعة التي تتضمن ممرا بحريا يربط الشمال بالغرب ويحدها خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

(55) 49°02'.20 N, 123°16'.28 W

(62) 49°04'.52 N, 123°20'.04 W

وأخيرا المنطقة الثامنة التي تم إنشاء ممر ينظم حركة المرور (جنوب شرق) والخط فيها يربط بين الإحداثيات الجغرافية التالية:

(61) 49°02'.51 N, 123°23'.76 W

(56) 49°00'.00 N, 123°19'.69 W

### سابعاً: مضيق Juan de Fuca (ويقع بين جنوب غرب كندا وبين شمالغرب USA)

وقد أنشأت المنظمة البحرية الدولية نظامين ومنطقة وقائية لغرض فصل وتقسيم حركة المرور في هذا المضيق، وسنحاول في هذه الدراسة الاقتصار على نظام واحد وذلك على مدى المناطق الآتية:

منطقة مدخل مضيق خوانديفوكا: الزاوية الغربية التي تضم الخط الرابط بين الإحداثيات الجغرافية الآتية:

- (1) 48°30'.10 N, 125°09'.00 W
- (2) 48°30'.10 N, 125°04'.67 W
- (3) 48°29'.11 N, 125°04'.67 W
- (4) 48°29'.11 N, 125°09'.00 W

كما تضم أيضاً ممرا نحو المنطقة الغربية وفيه خط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

- (5) 48°32'.09 N, 125°04'.67 W
- (6) 48°32'.09 N, 125°08'.98 W

بالإضافة إلى الممر الذي يضم خط الحركة المرور نحو الشرق والذي يربط بين:

- (7) 48°27'.31 N, 125°09'.00 W
- (8) 48°28'.13 N, 125°04'.67 W

ثم منطقة الزاوية الجنوبية الغربية، والتي ينطوي تحتها المنطقة ذات الخط الرابط بين:

- (10) 48°23'.99 N, 125°06'.54 W
- (11) 48°27'.63 N, 125°03'.38 W
- (12) 48°27'.14 N, 125°02'.08 W
- (13) 48°23'.50 N, 125°05'.26 W

فضلا عن الممر الذي أنشئ لغاية توجيه حركة المرور بين الشمال والشرق وخطه يربط بين :

(14) 48°22'.55 N, 125°02'.80 W

(15) 48°26'.64 N, 125°00'.81 W

وكذلك تم إحداث الممر الموجه لحركة المرور بين الجنوب والغرب ويربط خطه بين:

(8) 48°28'.13 N, 125°04'.67 W

(9) 48°24'.94 N, 125°09'.00 W

أما المنطقة الوقائية "JF" فممراتها تربط بين:

(5) 48°32'.09 N, 125°04'.67 W

(2) 48°30'.10 N, 125°04'.67 W

(3) 48°29'.11 N, 125°04'.67 W

(8) 48°28'.13 N, 125°04'.67 W

(11) 48°27'.63 N, 125°03'.38 W

(12) 48°27'.14 N, 125°02'.08 W

(15) 48°26'.64 N, 125°00'.81 W

(18) 48°29'.11 N, 125°00'.00 W

(25) 48°30'.10 N, 125°00'.00 W

(17) 48°32'.09 N, 125°00'.00 W

### ثامنا: قناة Santa Barbara (بين كاليفورنيا الأمريكية وجزر Santa Rosa)

وقد أنشأت IMO في هذا المضيق نظاما ينقسم إلى جزأين، الأول نجده بين نقطة Vicente و

نقطة Conception والموضح بالإحداثيات الجغرافية التالية:

(1) 34°20'.90 N, 120°30'.16 W

(2) 34°04'.00 N, 119°15'.96 W

(3) 33°44'.90 N, 118°35'.75 W

(4) 33°43'.20 N, 118°36'.95 W

(5) 34°02'.20 N, 119°17'.46 W

(6) 34°18'. 90 N, 120°30'. 96 W

كما أنها فصلت في نفس الجزء، حركة المرور بين الشمال والغرب وفق الإحداثيات التالية:

(7) 34°21'.80 N, 120°29'.96 W

(8) 34°04'.80 N, 119°15'.16 W

(9) 33°45'.80 N, 118°35'.15 W

ومن الجنوب إلى الشرق :

(10) 33°42'.30 N, 118°37'.55 W

(11) 34°01'.40 N, 119°18'.26 W

(12) 34°18'.00 N, 120°31'.16 W

أما الجزء الثاني: بين نقطة Arguello ونقطة Conception فيضم المناطق التالية:

(أ) المنطقة الفاصلة التي يحدها خط يربط بين الإحداثيات التالية:

(1)  $34^{\circ}20'.90$  N,  $120^{\circ}30'.16$  W

(6)  $34^{\circ}18'.90$  N,  $120^{\circ}30'.96$  W

(13)  $34^{\circ}23'.75$  N,  $120^{\circ}51'.81$  W

(14)  $34^{\circ}25'.70$  N,  $120^{\circ}52'.51$  W

(ب) منطقة حركة المرور في الغرب:

(7)  $34^{\circ}21'.80$  N,  $120^{\circ}29'.96$  W

(15)  $34^{\circ}26'.60$  N,  $120^{\circ}51'.51$  W

(ج) ثم حركة المرور في الشرق عبر خط يربط بين المواقع الجغرافية التالية:

(12)  $34^{\circ}18'.00$  N,  $120^{\circ}31'.16$  W

(16)  $34^{\circ}22'.80$  N,  $120^{\circ}52'.76$  W <sup>(1)</sup>

1- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, pp 139-149.

## الإفصاح الثاني: الأنظمة والقوانين المتعلقة بنوع المرور

وفيه نتعرف على الأنظمة المتعلقة بكل من المرور البريء والمرور العابر في المضايق الدولية على النحو الآتي:

### الفقرة الأولى: قوانين وأنظمة الدول المشاطنة للمضايق بشأن المرور العابر

ويتعلق الأمر بالمادة 42<sup>(212)</sup> من الإتفاقية، حيث أعطت الحق للدولة الساحلية في أن تصدر من القوانين وتعتمد من الأنظمة التي تتعلق بالمرور العابر، ما يضمن سلامة الملاحة والمحافظة على البيئة البحرية، وما يكفل لها أيضا حماية مصالحها الجمركية والضريبية، أو القوانين المتعلقة بشؤون الهجرة والصحة... كما وضعت كذلك الضوابط الملزمة لممارسة الدول المضائقية لحقوقها هذه مُعززة إياها بإمكانية إلقاء المسؤولية<sup>213</sup> والتعويض عنها ضد كل مخالف لهذه القوانين والأنظمة.<sup>214</sup>

ومن الناحية الواقعية، فإن من القوانين الصادرة بخصوص مضيق هرمز، وهو المضيق الذي تقع ضفافه على كل من عمان و إيران، نجد القانون المؤرخ في 15 يوليو

212- وتتص على مايلي : "1- رهنا بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدول المشاطنة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضايق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها : أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 ؛ ب) منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق ؛ ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد ؛ د) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدول المشاطنة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. 2- لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به. 3- تعلن الدول المشاطنة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة ؛ 4- تمثلت السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر؛

عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطنة للمضايق نتيجة لذلك." د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 34 و 35.

213- للتفصيل في مسؤولية السفن في البحر، راجع د. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية جلال حزي وشركائه، 2004.

214- د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع السابق ص 570.

1934 والمعدل بقانون 12 أبريل 1959 ثم بقانون 21 يوليو 1973، نجده يقضي بأن المياه الإقليمية الإيرانية تمتد إلى مسافة 12 ميل من خط الأساس، وأنه عندما تُقابل إيران دولة شاطئية أخرى وتكون المسافة أقل من ضعف 12 ميلا المذكورة فإنه يلجأ إلى تطبيق مبدأ الخط الوسط، وقد قضى المرسوم العماني رقم 81/15<sup>(215)</sup> المؤرخ في 10 فبراير 1981 والمتعلق بالمياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لسلطنة عمان بنفس المقتضيات.<sup>216</sup>

وبخصوص بعض القوانين حول الهجرة في المضايق الدولية، فإن إعتبار مضيق "Messénie" الواقع بين إيطاليا وجزيرة صقلية، من المنافذ التي تشهد تدفقا هائلا للمهاجرين السريين. جعل إيطاليا تقدم على إصدار أول قانون خاص بالهجرة عام 1998، والذي وضع لأول مرة أنظمة قانونية تخص الهجرة غير الشرعية. ثم ليصدر بعد ذلك عام 2002 القانون رقم 189 المعروف بقانون "بوسي فيني"، وهو الذي جاء مجحفا وصارما خاصة في حالة المهاجر غير الشرعي من خلال تفعيل إجراءات الحبس والطرده.<sup>217</sup>

وفي الأخير يبدو أن مسألة التعاون الإقليمي في المادة 43 لا يمكن إدراجها ضمن مجالات القانون الداخلي كما هو الأمر بالنسبة للمادتين 41 و 42 ولعل ذلك راجع بالأساس إلى كون هذا التعاون لا يقع بواسطة أنظمة أو قوانين، وإنما يتم عبر اتفاقيات دولية غالبا ما تكون بين الدول المشاطئة للمضيق، مع إمكانية وضعها كذلك من قبل الدول غير الساحلية. شريطة ألا يخالف ما تضمنته الإتفاقية في المادتين 41 و 42.

215- أنظره في الجريدة الرسمية لسلطنة عمان رقم 211 بتاريخ 15 فبراير 1981.

216- راجع د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف، الطبعة الأولى 1987، (دون دار النشر) ص 451.

217- يحيوي سهام، أمنة الهجرة في العلاقات الأورومتوسطية، دراسة للهجرة غير الشرعية في المجال الأورومغاربي، مذكرة لنيل هادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو الجزائر، تاريخ المناقشة 2014/12/2. ص 138-140.

**الفقرة الثانية: قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضايق بشأن المرور البريء**  
تنطوي إتفاقية **Montego Bay** لسنة 1982 على العديد من المستجدات والإضافات، فقد جرى الاهتمام بحق الدولة الساحلية في إصدار القوانين ووضع الأنظمة الخاصة بشأن المرور البريء فبعدما كانت المادة 17 من إتفاقية **Genève** لعام 1958 تكتفي بتقرير المبدأ العام حينما نصت على انه "يجب على السفن الأجنبية حال استخدامها لحق المرور البريء أن تلتزم بأحكام القوانين واللوائح - التي تصدرها الدولة الساحلية والتي تكون مطابقة لأحكام هذه المواد وقواعد القانون الدولي، وتلتزم تلك السفن بصفة خاصة بأحكام القوانين واللوائح الصادرة في شأن النقل والملاحة.<sup>218</sup>" جاءت المادة 21<sup>(219)</sup> من قانون البحار الجديد بشيء من التفصيل أكدت فيه على ضرورة احترام أنظمة وقوانين الدولة المضائقية التي يجب على هذه الأخيرة إعلانها وجوبا، شريطة ألا تتجاوز مجموعة من الصلاحيات المقررة في فقرتها الأولى، هذا مع العلم أن الإتفاقية في هذه المادة قيدت الدولة الساحلية بأن لا يتجاوز فهمها لهذه الصلاحيات حدودا تمكنها من تغيير تصاميم أدوات العبور، في إطار منطبق حفظ سلامة الملاحة.

218- د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق ص 525-527.

219- حيث تنص على انه : "1- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقا لأحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها : (أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ؛ (ب) حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت ؛ (ج) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب ؛ (د) حفظ الموارد الحية للبحر ؛ (هـ) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك ؛ (و) الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه ؛ (ز) البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي ؛ (ح) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. 2- لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معدتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما. 3- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة. 4- تمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر. " د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 23 - 24.



وتجدر الإشارة إلى أن الضرر الجسيم أو التهديد به من قِبَل السفن الأجنبية<sup>220</sup> على البيئة البحرية للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية عموماً، قد تترتب عنه مسؤولية دولية على الدول التابعة لها هذه السفن مما يجيز للدولة المضائقية أحقية اتخاذ تدابير **التنفيذ**<sup>221</sup> المناسبة واللازمة لإعمال القواعد والمعايير التي تحد من التلوث<sup>222</sup>.

220- ولا يؤخذ هنا بعموم عبارة السفن الأجنبية، لأن المادة 233 تستثني السفن المنصوص عليها في المادة 236، وهي أي سفينة أو قطعة بحرية مساعدة للسفن أو أي طائفة تابعة لدولة معينة تكون أثناء ملاحظتها في خدمة حكومية غير تجارية.

221- وهذه التدابير التي تعتبر تمهيدا لتطبيق القوانين اللازمة لحماية البيئة، ليست من اختصاص الدولة الساحلية وحسب (المادة 220) بل قد تكون بالإضافة إلى ذلك من اختصاص دولة العلم (المادة 217) أو دولة الميناء (المادة 218).

222- انظر المادة 233 والمادة 234 من قانون البحار عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 151. أو راجع النصين الإنجليزيين في: **Document A/CONF.62/122\*, United Nations Convention, op. cit, p 193.**

## استنتاجات الفصل الأول

إن ما وضعته محكمة العدل الدولية والفقه الدولي من لبنات أساسية لتنظيم الملاحة الدولية، خاصة في مسألة اتساع وطول المضيق و قضية Corfou كما أوضحنا سلفاً، كان ليصير أكثر ترسيخاً لو لحقت هذه القضية قضايا أخرى من نفس الموضوع، ذلك أن وعي القوى العظمى خاصة بأهمية البحر ومن ثمة خطورة التشبث بالمفهوم التقليدي للسيادة في المسالك البحرية المؤدية إلى البحر، بالإضافة إلى إثارة المحكمة لانتباهها بالقرار الفريد في قضية Corfou، كل هذه الأسباب عجلت من اتخاذ هذه الدول لإجراء مهم من خلاله إعتدت مقارنة قانونية لتضمن بذلك مجالاً أوسع لمصالحها، وهو مجال في نفس الوقت يقيد الاعتبار السيادي الذي تدعي به الدول الضعيفة التي غالباً ما تقع المضايق المهمة في مياهها الإقليمية بها، بغية منع الدول الكبرى من إكتساح العالم عسكرياً واقتصادياً أو ربما حتى سياسياً وأمنياً.

ومن هذا الوعي للقوى العظمى، الذي لازمه الإدراك التام بأن وضع اتفاقية يكون أطرافها فقط الولايات المتحدة و Bretagne و France وحتى الاتحاد السوفيتي، لن يفيد في شيء مادامت غالبية المضايق ذات الأهمية الدولية من قبيل مضايق حوض المتوسط كمضيق جبل طارق ومضيق Messénie، بالإضافة إلى المضايق التركية.. ثم مضايق البحر الأحمر والخليج العربي كمضيق باب المندب وقناة السويس ومضيق تيران وهرمز. علاوة على مضايق شبه القارة الأوقيانوسية ومضايق جنوب شرق آسيا. مندرجة ضمن المياه الإقليمية لدول ثالثة. كل هذا دعاها إلى التفكير في عقد اتفاقية جماعية على حساب البعض من مصالحها. فواصلت الضغط على الأمم المتحدة إلى أن أثمرت جهودها بضرورة عقد مؤتمر التقنين الأول في Genève عام 1958 وهو الذي فشل بمجرد ظهور دول جديدة قلبت الأوضاع الجغرافية للمضايق خاصة والمناطق البحرية الأخرى عامة. فاقترحت خاصة الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي للحسم في إشكالية ظهور الكيانات والدول الجديدة دعم حركات مناهضة الاستعمار ولو على حساب مصالح كل من France و Bretagne الإمبرياليين. ومع توضيح الصورة

في بنية المنتظم الدولي، دعت هذه الدول من جديد إلى إقامة مؤتمر تقنين ثاني، قبل أن تدرك باستعجالها. لتنتظر إلى أواخر السبعينات وبداية الثمانينات لتطرح مشروعها من جديد، فكان لها ما أرادت في 1982 بصور إتفاقية جديدة منظمة لقانون البحار عرفت فيما بعد باتفاقية Montego Bay.

إلا أن ما يلفت النظر كذلك قبل صدور هذه الاتفاقية، هو ذلك الصراع الثنائي الذي كان سائدا منذ مؤتمرات التقنين الأول والثاني وحتى في بداية الثالث، حول نظام المرور المناسب تطبيقه على المضائق، فقسم من الدول نادى بالأخذ بنظام المرور البريء وقسم آخر وهي الدول المتقدمة نادى بضرورة الأخذ بحرية المرور. وهو النقاش الذي استمر إلى أن قدمت المملكة المتحدة ما سيحد من أثاره بمشروعها الشهير حول نظام المرور العابر كما سلف بيان تفصيله.

وعليه فما محل مضيق جبل طارق كنموذج للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية من هذا الوضع قانونا وواقعا؟ وهل للطبيعة الجغرافية والاقتصادية والسياسية المميزة لمضيق جبل طارق أي دور في خلق استثناءات قانونية فيه؟ وما الأدوار التي تلعبها الدول المشاطئة وغير المشاطئة لمضيق جبل على مستوى التفاعلات الدولية بمنطقة المتوسط عموما والمضيق خصوصا؟

## الفصل الثاني: مضيق جبل طارق، دينامية التفاعلات الدولية ومرونة النظام القانوني

إنطلاقاً من تتبع التوصيف التاريخي للمضيق الذي سندرسه في هذا الفصل، نستنتج أنه تارة ما يكون توصيفا مقرونا بنفس توصيف الجبل الواقع في الشمال الشرقي منه، فسمي "بمعبرة الأسد" على اعتبار أن تسليط النظر من بُعد على نفس الجبل يوحي بأن شكله يَقْرُبُ شكل أسد عظيم،<sup>223</sup> كما يسمى أيضا "بمضيق جبل طارق" نسبة إلى جبل طارق، وفي تارة يكون توصيفه مستقلا عن الصخرة كتسميته "بمعبرة هرقل" أو "الزقاق" أو "المجاز" في الحين الذي كان يطلق فيها على الجبل آنذاك "بجبل الفتح" أو "مدينة الفتح". أما عن تسميته بمعبرة هرقل أو "Hercule" ففيها قد قيل بأن الأقدمين دعوا باسمه "عواميد هرقل"، وهو مضيق جبل طارق، لاعتبارهم أن المرور منه إلى الأطلسي لا يقوى عليه إلا الجبابرة، أو أن أعمدة هرقل التي كانت قائمة في طرفي المضيق على شاطئ جبل طارق من الجهة الشمالية الأوربية وعلى شاطئ "سبتة" أو "أبيلا" من الجهة الجنوبية الإفريقية، كانت تعزى لعظمتها وجبروتها إلى هرقل، أحد أبطال "الميثولوجيا" الإغريقية.<sup>224</sup> ومع ذلك فقد ظل اسم مضيق جبل طارق محتفظا بهذا الإسم منذ الفتح الإسلامي للأندلس، إقترانا باسم القائد طارق بن زياد مؤلّى موسى بن نصير (19-97 هـ) أحد قادة الخليفة الأموي عبد الملك ابن مروان.

فأين تتجلى أهمية مضيق جبل طارق على مستوى العلاقات الدولية؟ وما طبيعة القوانين المنظمة له؟

223- وفي نفس السياق يرى بعض المؤرخين أن شكل الأسد العام لا يبعد كثيرا عن شكل "الكلب"، وهو ما يفسر تسمية جبل طارق في زمن الفينيقيين بجبل " Calpe " أنظر في هذا عبد العزيز الرفاعي، جبل طارق والعرب..، المكتبة الصغيرة العدد 2، مؤسسة مكة للطبع والإعلام، الطبعة 3، 1973م - 1393هـ ص 9 - 10.

224- انظر عبد العزيز الرفاعي، نفس المرجع السابق ص 10.

## المبحث الأول: أهمية مضيق جبل طارق ومركزه في

### العلاقات الدولية

إن الحديث عن أهمية مضيق جبل طارق ومركزه في العلاقات الدولية، أمر يستلزم منا الانطلاق من مجموعة من المعطيات الأساسية التي يتميز بها، نظرا لكون العلاقات الدولية سواء تعلق الأمر بحالة الحرب أو السلم، محكومة دائما بعناصر تحركها وتجعلها أكثر فاعلية. ومن المعايير للتاريخ والحاضر وحتى السيناريوهات الممكنة بمنطقة مضيق جبل طارق، نستنتج أن للمعطيات الاقتصادية كما الجغرافية خاصة أدوار مهمة في خلق توازنات متفاوتة بين الدول مرة بين الضفتين ومرة أخرى بتدخل أطراف أجنبية.

فماهي أهم المعطيات المطلوبة لفهم دينامية التفاعلات الدولية بمنطقة المضيق؟ وما أهم مظاهر هذه التفاعلات على مستوى الجيوسياسية وما بعدها في مضيق جبل طارق؟

## الفرع الأول: المعطيات الأولية المطلوبة لتحليل الوضع الدولي لمضيق جبل طارق

بتعدد المجالات والمعطيات المرتبطة بمضيق جبل طارق، تتعدد المعطيات في هذه المنطقة.<sup>225</sup> إلا ان اختيارنا للمعطيات الجغرافية والبيئية والاقتصادية، لم يكن بشكل عشوائي، لأن معيارنا همّ في حقيقته تلك المعطيات القادرة والمساهمة في وضع صورة واضحة للمضيق من منظور العلاقات الدولية وذلك كالآتي:

<sup>225</sup>- ومن هذا التعدد فقد تناول c. Finlayson مسألة تنوع الطيور في منطقة جبل طارق في كتابه:

Clive Finlayson, Birds of the Strait of Gibraltar, T. & A. D. POYSER, London First published 1992.

## المطلب الأول: الخصائص الجغرافية والبيئية لمضيق جبل طارق

وفي هذا المطلب سنحاول إبراز أهم الخصائص الجغرافية والبيئية لمضيق جبل طارق على اعتبارها عوامل رئيسية مساعدة في فهم التفاعلات الدولية أولا والتحكم بالنشاطات الاقتصادية ثانيا، فضلا عن كونها مهمة أيضا على مستوى الإرشادات الملاحية في المضيق.

### الإفصاح الأول: بيان ازدواجية البعد في التموقع الجغرافي لمضيق جبل طارق

تتميز المضائق بصفة عامة دولية كانت أو غير دولية، عن التحديدات البحرية الأخرى بكون طبيعة تكوينها الجغرافي يمزج بين ما هو مائي، من ناحية وما هو أرضي من ناحية أخرى، ولذلك فإن تحديد التموقع الجغرافي لأي مضيق يكون مرهونا بتحديد ضفافه إلى جانب مجراه المائي، وهو ما نسميه ازدواجية البعد الجغرافي، والذي سنحاول تسليط الضوء عليه بخصوص مضيق جبل طارق.

### الفقرة الثانية: مضيق جبل طارق في وصفه الأرضي

يُقدر علماء الجيولوجيا أن الأرض ظلت متصلة مئات الآلاف من السنين فيما يعرف الآن بمضيق جبل طارق، ونفس القول يُؤول إليه الكثير من المؤرخين لعل أشهرهم "بشيش الربوة"<sup>226</sup> في كتابه تحفة الدهر في عجائب البر والبحر، أو محمد المقرئ (المتوفى في 1041 هـ) في كتابه نفح الطيب، حيث ذهب إلى أن الإسكندر أمر بوزن سطح الماء من المحيط ثم من البحر الشامي، ليجدوا المحيط يعلو البحر الشامي بشيء يسير، ثم أمر بحفر الزقاق إلى ان ظهرت الجبال السفلية، فأجراه من المحيط ليغرق به أهل الأندلس والبربر، وأهل بر العدو والإسبان، ليمنعهم من غارات بعضهم على بعض.<sup>227</sup> وبعد ذلك بنى عليها رصيفا بالحجر والجيار،<sup>228</sup> وجعل طوله 12 ميلا، وهي

<sup>226</sup>- وهو شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري الدمشقي، المولود في 754 والمتوفى عام 727 هـ).

<sup>227</sup>- للمزيد حول هذا راجع، محمد المقرئ التلمساني، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر للنشر (1968).

المسافة التي كانت بين البحرين، ثم بنى رصيفاً آخر يقابله من ناحية طنجة، وجعل بينهما سعة ستة أميال، فلما أطلق الماء فاض ليعلو إحدى عشرة قامة...<sup>229</sup>.

وبغض النظر عن صحة هذه الأقوال من عدمها، فإن الاعتداد بكون مضيق جبل طارق بمثابة قناة (أي من صنع الإنسان) أمر غير وارد من الناحية العملية في التعامل الدولي المعاصر، الذي يعتبره مضيقاً دولياً كبقية المضايق. وهذه الحقيقة وإن أمكن نقدها، لا تنفي عن هذا المعبر كون وجوده بين ضفتين أساسيتين هما إسبانيا والمغرب وضفة أخرى يمكن أن نصفها بالتانوية هي Bretagne في المنطقة المعروفة بجبل طارق.

أما المغرب الذي تبلغ مساحته الإجمالية 710 850 كلم مربع والذي يحد المضيق جنوباً في منطقة الهبط<sup>230</sup> من سبتة شرقاً مروراً بالقصر الصغير إلى رأس سبارطيل في أقصى غرب طنجة بمسافة تقدر بـ 31.3 كلم. هذه المنطقة هي التي تتميز بوجود طبيعة

<sup>228</sup>- وحري بالذكر أن هذه الفكرة ليست رهينة بهذه الفترة فقط، فمن الباحثين في العصر الحديث من نادوا بمشروع إعداد قنطرة تربط بين الضفتين، ومن هؤلاء راجع:

- Jose Antoniopastor Ridruejo, La Construcción De Un Enlace Fijo A Través Del Estrecho De Gibraltar: Problemas Jurídico- Internacionales De La Navegación Marítima Y Aérea, Seminario Sobre Aspectos Jurídicos Del Enlace Fijo A Través Del Estrecho De Gibraltar, Madrid 4-5 Diciembre De 1986, S.E.C.E.G + S.N.E.D, P 58-70.

<sup>229</sup>- ومن الأقوال الأخرى في هذا الموضوع، أن هناك من قال بأن رصيف الإسكندر قد تهدم قبل الفتح الإسلامي بمائتي سنة. كما يظهر عند ابن صاحب الصلاة، في كتابه تاريخ المن بالإمامة، تحقيق الراحل د. عبد الهادي التازي. بينما نسب آخرون قصة الفتح إلى ملكين من بني دلوكة بعد هلاك الفراعنة اسميهما دركون ابن القرمطي، وزمطرة، كما لُحَّح إلى ذلك عبد العزيز الرفاعي، في كتابه جبل طارق والعرب..، ص 27- 28. وزعم المسعودي في اتجاه آخر أن المضيق "لم يُحفر ولكنه أراد أن يُعبر عليه جسراً من القناطر ففعل ذلك، ثم إن البحر طمًا وزاد، وغطاها.. وأنه إلى الآن ينظر الراكب فيه إلى القناطر تحت الأرض عند سكون الرياح، وهدوء الموج، ونقص مده وجزره..." أبو الحسن علي المسعودي المتوفى (سنة 346 من الهجرة)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، الجزء الأول، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، دار الفكر بيروت، الطبعة الخامسة، 1973، ص 348-349.

<sup>230</sup>- وهذه تسمية تاريخية، تدل على المنطقة الواقعة بين العرائش عبر واد اللكوس مروراً بشفشاون ووصولاً إلى ساحل بني سعيد في واد لاو جنوباً؛ وبين رأس سبارطيل ووصولاً إلى سبتة في الشمال. وللمزيد من التفاصيل حول هذا التحديد، انظر:

-Gomes Eanes De Zorara, Cronica D.Pedro De Meneses, Collecao De Livros Inésitos De Historia Portuguesa, 2 Vols, Lisboa 1790- 1792. (مرجع بالاسبانية)

تضاريسية فريدة نظمت حول أحوض "بالواد المهرهر" (جهة طنجة) و"بمنخفض اللكوس"، فضلا عن سلسلة جبال الريف، التي ترتفع بما يُقدَّرُ بـ 2456 متر، إلى غابة "جبل تيديغين" في منطقة الحسيمة. بالإضافة إلى النهاية الشمالية لجبال مجكسة الممتدة بين سبة وتطوان. وجبل أنجرة المحاذي لمدينة القصر الصغير في الجهة الشرقية، وجبل بني حزم المنحصر بين حدود أنجرة الغربية وفحص طنجة. ثم الطرف الشمالي لجبال حبيب نسبة إلى حبيب بن يوسف الفهري، في جهة سبتة، والذي يسمح علوه بالإشراف على كل من القصر الصغير وطنجة وأصيلا.<sup>231</sup>

هذا ويقابل المغرب من الجهة الشمالية للمضيق إسبانيا التي تغطي مساحتها الإجمالية ما يُعادل 505.370 كيلومتر مربع<sup>232</sup>، بينما تبلغ مساحة منطقتها المضائقية في معبر جبل طارق ما يقترب من 24.6 كيلومتر ابتداء من Bolonia مرورا بطريفة مرورا بجنوب الجزيرة الخضراء ومن ثمة إلى جبل طارق وهي منطقة تحتوي على نموذج تضاريسي يقترب كثيرا من ناحية البنية المورفولوجية "Morpho-Structurale" من ذاك المتواجد في الساحل المغربي، حيث يحيط بالوادي الكبير (Guadalquivir) منطقتان أحدهما جبلية والأخرى سهلية، حيث كانت تستغل هذه الأخيرة منذ زمن بعيد من طرف الإنسان بسبب خصوبتها ورطوبتها. أما منطقة الجبال فهي أكثر اتساعا.. وهي تتألف من سلسلة جبال مورينا إلى الشمال، والتي ترتفع لمدى 1300م، وسلسلة جبال Nevada إلى الجنوب الشرقي التي تصل عند جبل Mulhacén إلى 3482 م (إقليم غرناطة).. في حين يصل علو جبل موسى إلى 437 م، في (Pena) في بلدية طريفة.<sup>233</sup>

ويتعلق أيضا بالشق الأرضي للمضيق عدد الجزر وتكوينها الفيزيائي، بحيث نلاحظ أن مضيق جبل طارق ليس من ذلك النوع من المضائق التي تشهد عددا هائلا من الجزر

<sup>231</sup>- للمزيد راجع: د. حسن الفيكيكي، مقاومة الوجود الإيبيري بالثغور الشمالية المحتلة 1415 - 1574، المندوبية السامية لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، حسان الرباط، الطبعة الأولى 2012، ص 33-37.

<sup>232</sup>م. إلك (ت. مع: 2015/11/28؛ 17:52) [Http://www.Aljazeera.Net/Encyclopedia/Countries](http://www.Aljazeera.Net/Encyclopedia/Countries)

<sup>233</sup> - Nora Marei, Op. Cit. P 68.



كمضيق باب المنذب<sup>234</sup> أو مضيق ملقا...، أو أنه يحتوي على جزر كبيرة من حيث المساحة كمضيق هرمز أو مضيق Magellan، وهذا ما يميز مضيق جبل طارق.

ومن الجزر أو بالأحرى الصخور الواقعة في النطاق الجغرافي لمضيق جبل طارق، نجد جزيرة ليلي، وهي عبارة عن صخرة كبيرة تبلغ مساحتها حوالي 13 هكتار، وتبعد عن الساحل المغربي بما يقرب مسافة 200 متر؛ وإلى الغرب من سبتة بما يقارب 6 كيلومترات، وحول هذه الصخرة فقد تبلورت التوترات بين الجارتين في 10 يوليو 2002، حيث عسكر الجيش المغربي هناك من أجل إقامة نقطة تفتيش بخصوص مكافحة تهريب المخدرات<sup>235</sup> والهجرة غير الشرعية. هذا الوضع فسرتة إسبانيا بمثابة احتلال مغربي، مما دعاها إلى التدخل. ولم تستمر هذه الأزمة كثيرا حيث أن الوساطة التي قدمتها الولايات المتحدة حالت دون تطور الأحداث إلى الأسوأ.

وتعد جزيرة البوران الواقعة في بحر البوران- كذلك من بين أهم جزر المضيق<sup>236</sup>، حيث تبلغ مساحتها حوالي كيلومتر مربع، وقد وضعت لمراقبة تدفقات السفن في المضيق، وتبعد 45 دقيقة من السواحل الأسبانية بينما 35 دقيقة من الساحل المغربي. وهي الآن خاضعة للسيادة الإسبانية.<sup>237</sup>

ومن جزر المضيق أيضا نجد شبه جزيرة طريفة **Tarifa** نسبة إلى القائد طريف بن مالك، وتقع في أقصى جنوب إسبانيا على الساحل المضائقي حيث تقابلها مدينة القصر

<sup>234</sup>- ويقدر عدد الجزر في مضيق باب المنذب حوالي 12 جزيرة، مما مجموعه على مستوى البحر الأحمر تسعين جزيرة. راجع في ذلك عند د. إبراهيم العناني، النظام القانوني للجزر، مرجع سابق ص 114.

<sup>235</sup>- للإطلاع على مؤشرات تقاوم الوضع الخاص بتجارة المخدرات في دولتي المضيق راجع:

- تقرير الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات، منشورات الأمم المتحدة (E/INCB/2014/1) يناير 2015.

<sup>236</sup>- وهي فقط كذلك من الناحية الجغرافية، لأن المعايير القانونية المحددة للمضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية كما سنرى فيما بعد، أدت بإخراج هذه الجزيرة من منطقة مضيق جبل طارق، وهو أمر مع ذلك لا يعني حرمانها من مجموعة من الحقوق المكفولة لها كجزيرة.

<sup>237</sup> -Nora Marei, Op. Cit. P 59.

الصغير في الضفة المغربية، حيث تعتبر من إحدى بلديات مقاطعة قادس الإسبانية وتبلغ مساحتها 419 كيلو متر مربع .

### الفقرة الثانية: جغرافية المضيق في بعده المائي

ومن جهة أخرى يظهر لنا مضيق جبل طارق في جغرافيا اليوم، كقناة وحيدة تصل المحيط الأطلسي بالبحر الأبيض المتوسط، وهو بذلك يعد المدخل الاستراتيجي الأول إلى البحر الأخير وهو المجدد المهم لمياهه والمتحكم في مصير الدول الواقعة على شواطئه ومصير التجارة العالمية المارة منه نحو هذا البحر ثم من خلاله نحو البحر الأحمر ودول الشرق الأوسط وآسيا.<sup>238</sup>

وعلى مستوى التوقع الجغرافي لمضيق جبل طارق، فهو اذا كان يعتبر بمثابة الحد الأقصى لغرب البحر الأبيض المتوسط<sup>239</sup> الذي ينقسم إلى حوضين عند العتبة القارية في شمال تونس في النقطة الجغرافية  $12^{\circ} E$   $37^{\circ} N$  ، وبذلك فهو يقع بين النقطتين الجغرافيتين  $6^{\circ} W$   $36^{\circ} N$  من جهة الغرب، والنقطة  $35^{\circ} E$   $34^{\circ} N$  المقابلة لدولة لبنان، كما انه يمثل إحدى الحدود الشرقية للمحيط الأطلسي الذي يقع بين النقطة  $6^{\circ} W$   $36^{\circ} N$  والنقطة  $75^{\circ} W$   $36^{\circ} N$  باعتبارها النقطة الجغرافية المقابلة للبوغاز من جهة ساحل الولايات المتحدة الأمريكية. بهذا الاعتبار فإن الإحداثيات الجغرافية المحددة لموقع مضيق جبل طارق، هي  $6^{\circ} W$   $36^{\circ} N$  من جهة الغرب، ثم النقطة  $5^{\circ} W$   $36^{\circ} N$  من الجهة الشرقية.

<sup>238</sup>- Ahmady Abdelhamid, Le Détroit De Gibraltar, Essai D'analyse De La Situation Géopolitique Et Du Statut Juridique, Mémoire D.S.E. Université Hassan 2, F.S.J.E.S- Casablanca 1977, P2.

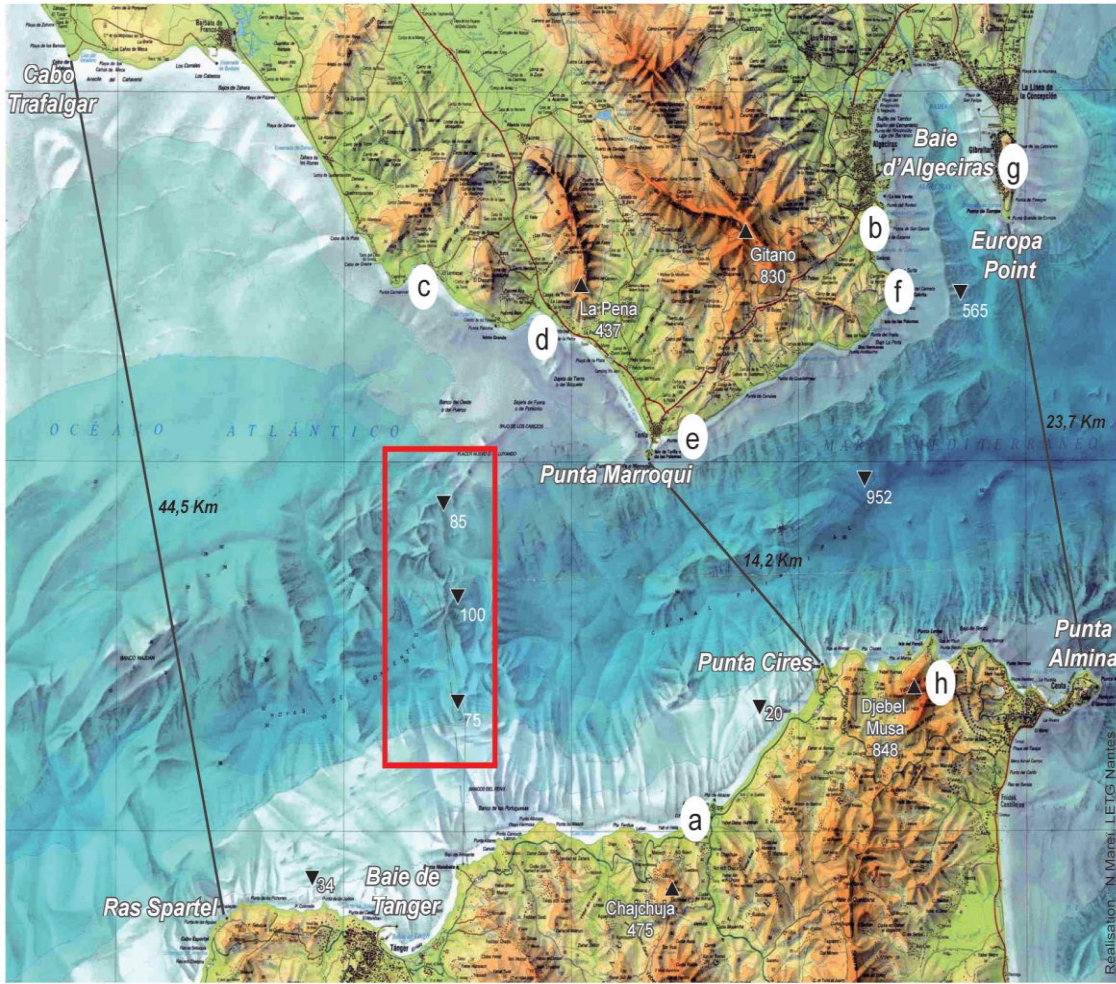
<sup>239</sup>- "... ينقسم البحر الأبيض المتوسط إلى حوضين بواسطة عتبة تونس المتصلة بصقلية، أحدهما شرقي والثاني غربي وهو المتصل بالبوغاز الذي يسمح بدخول أحجام من الماء من المحيط إلى البحر الأبيض المتوسط.. ويمتد البحر الأبيض المتوسط من الغرب إلى الشرق على مسافة تصل 4000 كلم تقريبا، ومن الشمال إلى الجنوب على مسافة لا تتعدى 800 كلم بين خليج جنوة وتونس، وتبلغ مساحته 2.996.000 كلم مربع، وحجمه 4.24 كلم مربع..." د. إدريس الضحاك، مرجع سابق ص 409 - 410.

وعن **الطول الجغرافي** لمضيق جبل طارق فإنه يتراوح بين 36 ميلا إلى 58 ميل<sup>240</sup> وأقصر عرض به هو 8 أميال ما بين رأس Marroque باسبانيا ورأس Cires بالمغرب، ومن ناحية الغرب يصل في أقصى قسمه 27 ميلا بين الطرف الآخر في اسبانيا Cabo de Trafalgor ورأس Spartel بالمغرب، بينما لا يتجاوز العرض في شرق البوغاز 14 ميلا ما بين جبل طارق في القسم الأوروبي ومدينة سبة في القسم الإفريقي.

هذا ويقوم البوغاز بفصل شواطئ المغرب واسبانيا عن بعضها البعض، وأضيق نقطة به لا تتعدى 14.300 متر، وبعمق يصل 75 متر في أدناه و 952 متر في أقصا عمق به، ويحده من الغرب بحر البوران نسبة إلى جزيرة البوران. كما يحده أيضا في الجانب الغربي بحر أبي بسول المشاطئ لمدينة سبتة من جهة جنوبها الشرقي، والممتد إلى غاية الاتصال ببحر البوران من الغرب، هذا بالإضافة إلى ان مياه المضيق تضم أيضا ما يعرف بحر الرمل المشاطئ للضفة الشمالية لسبتة. يليها جميعا الحوض الممتد بين الجزائر و (Provence) France، وهي منطقة شديدة العمق حيث تتراوح أعماقها بين 2800 و 3300 متر. وإذا ما اتجهنا شرقا وجدنا البحر التيراني الغني بالبراكين تحت المائية، وهي المحصورة بين ايطاليا وسيردينيا.<sup>241</sup>

(ت. مع: 17:52:28/11/2015) <http://www.aljazeera.net/encyclopedia/citiesandregions/2014/12/3/> -240

241- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 410-413.



Fond de carte extrait de la carte physique du détroit de Gibraltar, 1986, Instituto Geografico Nacional et SECEG

Seuil Tarifa-Tanger. Sorte de pont sous-marin, large (environ 7 km) et peu profond (entre 80 et 150 m), qui relie de manière quasi continue la plate-forme continentale de Tarifa à celle de Tanger. Cette zone correspond à la zone la moins profonde du détroit, ailleurs les profondeurs peuvent dépasser les 900 m. Il s'agit de la zone identifiée dans le projet de construire un tunnel sous le détroit de Gibraltar.

▲ Altitude en mètres

▼ Profondeur en mètres

Ⓐ Localisation des photographies (a) à (h) de l'étude des paysages côtiers du détroit

الصورة رقم 10: صورة موضحة لمضيق جبل طارق في بعده المائي والأرضي.<sup>242</sup>

<sup>242</sup>- Nora Marei, Op. cit, p 68.

## الافصاح الثاني: الخصائص البيئية والمجالية في مضيق جبل طارق

إن ما يميز الطبيعة البيئية لمضيق جبل طارق بغض النظر عن الأدوار التي قد يلعبها المناخ وعلم المحيطات في توجيه الملاحة بالمضيق، هو كونه نقطة للإلتقاء بين أوروبا المعتدلة وأفريقيا الصحراوية وبين الأطلنطي البارد والمتوسط المعتدل. وهي معطيات ستمكننا من فهم السلوك الملاحي للسفن في هذه المنطقة (حركة الملاحة).

### الفقرة الأولى: بعض المعطيات المندرجة في علم المحيطات<sup>243</sup>

ويندرج ضمن ما يعرف بعلم المحيطات Océanographie مسألة التدفقات المائية، وكل ما يتعلق بالتغيرات بمياه المحيطات والبحار من قبيل ظاهرة الدوران العام للمياه، أو ظاهر التمايز المائي. وهي كلها ظواهر تتحكم بمسألة الملاحة والأنشطة الاقتصادية في المنطقة البحرية.

وإذا كان مضيق جبل طارق نقطة إلتقاء وحيدة بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، فإن هذا معناه تواجد كميات مائية هائلة تلتقي في هذه النقطة بالذات، مما يجعلنا نطرح السؤال حول اتجاه هذه المياه، الشرق أم الغرب.. فنكون بذلك أمام ما يعرف بظاهرة الدوران العام للمياه. والتي نجدها في حالتنا هذه تقع لصالح البحر الأبيض المتوسط، بمعدل دخول 1.750.000 متر مكعب في الثانية من المحيط، مقابل خروج ما يقارب 1.680.000 نحو المحيط. ولعل هذه الخاصية نتيجة لعاملين، الأول هو انخفاض مستوى البحر الأبيض المتوسط بالمقارنة بالمحيط الاطلنطي، بينما الثاني يتعلق بنسبة التبخر العالية التي تشهدها مياه المتوسط، بحيث أن الكميات المتبخرة منه لا تعوض الأمطار والأنهار فيها إلا الثلث، أما الجزء الباقي المتمثل في الثلثين فتقوم بتغطيته مياه محيط الأطلنطي عبر مضيق جبل طارق بصفة رئيسية.. ويؤدي كل ذلك إلى ارتفاع

<sup>243</sup>- للمزيد من المعلومات حول هذا العلم راجع:

- Robert H. Stewart, Introduction To Physical Oceanography, Copyright 2008 September 2008 Edition pdf.

الملوحة خصوصا إذا اتجهنا من الغرب إلى الشرق، فنسبة الملوحة عند سطح مضيق جبل طارق تصل إلى 36,25 بالآلف.<sup>244</sup>



الصورة رقم 11 : ظاهرة الدوران العام للبحر الأبيض المتوسط.<sup>245</sup>

وعن الظاهرة الأخرى التي تبدوا أهميتها البالغة في تحديد مصير الملاحة في مضيق جبل طارق، نذكر مسألة التدفقات المائية المُشكلة للتيارات المائية المحددة لحركة المد والجزر، على اعتبار أن منطقة المضيق، حيث أن المنطقة المتوسطة الأكثر تأثرا بالمد والجزر خاصة كلما توجهنا نحو الشرق، حيث أن متوسط نطاق المد والجزر يصل في رأس سبارطيل (3.50م)، و (1.18م) في طريفة وطنجة، و 0.85م في جبل طارق و (0.55م) في ملقا.

هذه الاعتبارات الجغرافية للمحيطات مهمة من ناحيتين، الأولى اقتصادية لأنها تساعد على خلق منطقة للموارد السمكية كما سنرى، والثانية ملاحية، على اعتبار ان قوة التيارات والرياح في هذه المنطقة يعرقل الرؤية الواضحة، مما يصعب من الأدوار الملاحية لكون ذلك سببا وجيها وراء نسب التصادمات البحرية في هذا الضيق، قبل ان توقع كل من اسبانيا والمغرب على اتفاقية COLREG (تنظيم التصادم) لعام

<sup>244</sup>- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 410-409.

<sup>245</sup> - Nora Marei, op. cit, p 77.

1972<sup>(246)</sup>، ومن ثمّ ميثاق المنظمة البحرية الدولية OMI المعمول به منذ 3 يونيو 1997.

ولذلك فحالات الرؤية تفضل من زوايا مقابلة لأربع منارات محاذية لأربعة رؤوس تحد المضيق. وهي رأس Trafalgar، حيث فيه منارة بيضاء تبلغ 34 مترا وظيفتها توجيه الملاحة الجوية. ثم ميناء الرأس الأوروبي الذي فيه منارة بيضاء أيضا ترتفع لمدى 19 مترا. ثم منارة رأس سبارطيل البالغة 29 مترا، ثم رأس Almina بارتفاع 7 أمتار من سطح الأرض.<sup>247</sup>

### الفقرة الثانية: المعطيات المناخية في مضيق جبل طارق

وفي حديثنا عن العامل المناخي في مضيق جبل طارق، فلا بأس بأن نذكر ونحن بصدد دراسة مضيق جبل طارق كمضيق مستخدم للملاحة الدولية، بأن لهذا العنصر أهمية بالغة في تحديد صلاحية المضيق للعبور أو المرور الملاحي سواء للسفن أو للطائرات.. ولهذه الأهمية نقترح تناول بعض المعطيات المناخية في هذا المضيق كمعطيات أساسية وأولية مساعدة على كشف الأهمية القصوى له، على الرغم من التحلي عن عنصر الملاحة لتحديد دولية المضيق كما سبق وأن لاحظنا على مقتضيات اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

وعلى العموم، فإن الحرارة شبه الإستوائية (منطقة ملقا) أو شبه الصحراوية (منطقة ألميريا)، ومعدلات الأمطار المرتفعة، والرياح المستقرة العادية، وبعض العواصف العنيفة، كلها علامات مناخية تمتاز بها شواطئ المضيق.

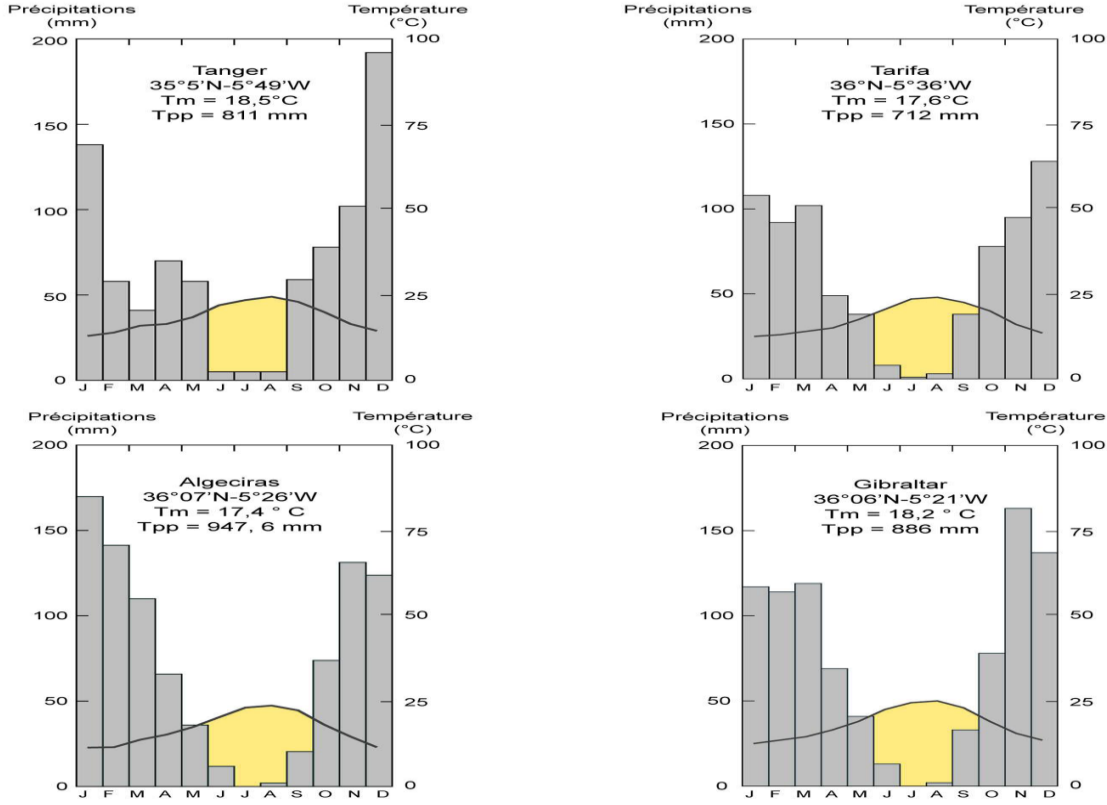
وبداية فإن مناخ مضيق جبل طارق ليست له أية خصوصية جلية على المناخ المتوسطي، مما يعني أن الحرارة في هذا المضيق معتدلة جدا، وذلك بـ 2800 ساعة

<sup>246</sup>-RIPAM COLREG, Règlement International Pour Prévenir Les Abordages En Mer; Convention Internationale De 1972. (41 Règles)

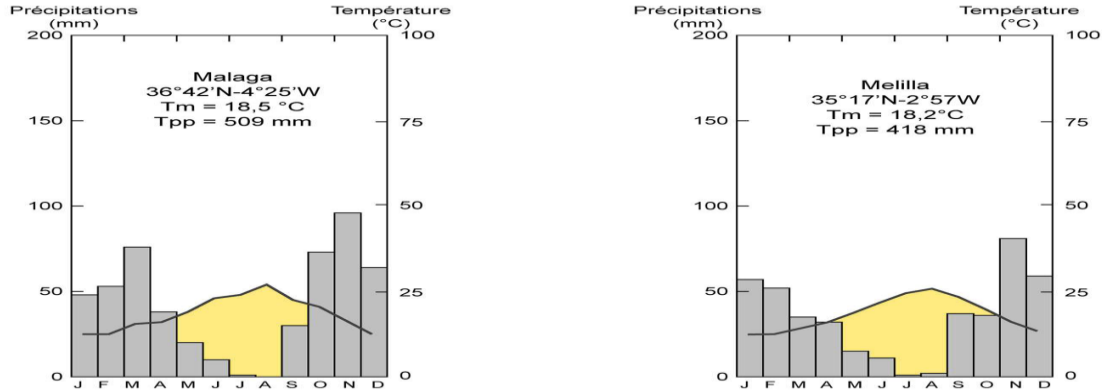
<sup>247</sup> -Nora Marei, Op. Cit, P79.

شمسية في متوسط السنة. وهذا الرقم مرتفع نسبيا.. لكنه يبقى تحت عتبة 3000 ساعة شمسية سنويا، والتي تدرك أحيانا في تونس أو الجزائر، باعتبارها مناخات مماثلة.

a) Sur les rives du détroit, un climat méditerranée océanique



b) Sur les rives de la mer d'Alboran, un climat méditerranéen subtropical à subdésertique



الصورة رقم 12 : مبيانات حول درجات الحرارة والتساقطات في بعض المناطق المشاطنة لمضيق جبل طارق والمطة على بحر البوران<sup>248</sup>

248- وحري بالذكر أن المناخ الجاف في منطقة المضيق خاصة من الجهة المتوسطية، في بحر البوران الذي يقع بين ملقة في الضفة الشمالية إلى مليلية في الجنوب، يمتد فيها موسم الجفاف من 5 إلى 6 أشهر. تبدأ مع بداية ارتفاع درجات الحرارة في ماي إلى نهاية سبتمبر. أنظر في تفصيل الحرارة بمنطقة المضيق: [www.Wofrance.Fr](http://www.Wofrance.Fr) (ت. مع: 18:03 / 12 / 21 / 2015).



وعن معدل تساقطات الأمطار في منطقة المضيق، فإن متوسطها يبلغ حدود عالية أيضا بمجاميع تتراوح بين 712 إلى 947 ملم سنويا.. وهي معدلات تتركز في السنة بين: 70% إلى 75% من الأمطار خلال شهر نوفمبر إلى مارس. ليبدأ بعد ذلك موسم الجفاف لمدى الثلاثة إلى الأربعة أشهر المقبلة.

أما بخصوص الرياح فإن المضيق عموما يشهدها مستمرة لكنها ثابتة عموما (الرياح الشرقية Levante)، مع كونها في بعض الأحيان عنيفة<sup>249</sup> (الرياح الغربية Poniente)، ويمكن ملاحظتها بشكل واضح على جبل طارق أو بجزيرة طريفة، أو من طنجة. خلال فترة الربيع، أو ما بين شهري يوليو و أكتوبر.<sup>250</sup>

وتتميز الرياح الشرقية Levante، بكونها رياحا ساخنة تهب من جبال الألب، وهي غالبا ما تشكل عواصف رملية تظهر في الشواطئ المضائقية، لتعرقل بذلك الأنشطة الملاحية والاقتصادية في المنطقة، إلى درجة تحدث فيها الفيضانات خلال الشتاء، بالإضافة للحوادث البحرية في الصيف.<sup>251</sup>

<sup>249</sup>- وتجدر الإشارة إلى أن قوة الرياح في منطقة مضيق جبل طارق تقدر في الحالة العادية بقوة (دفع الثلاثة) إلى (الأربعة) حسب مقياس Beaufort؛ أي بما يعادل 37.5 كلم إلى 50 كم في الساعة؛ أما في الحالات التي تكون فيها الرياح عنيفة فهي تقدر بقوة (دفع الثمانية) في نفس المقياس، أي بمعدل 100 كلم في الساعة.

<sup>250</sup>- أما في الشهور من أبريل إلى يوليو فهي كما قلنا تتميز بالجفاف ومن ضمنها الأيام المعروفة محليا بأوقات Poniente حيث يمكن فيها رؤية جبل طارق بكل وضوح، على عكس الأوقات الأخرى التي تغطيها إلى جانب القمم الجبلية في طنجة، وهو ما يعرف محليا بظاهرة "Levanter Cloud" أي السحابة البيضاء الأفقية.

<sup>251</sup>- Nora Marei, Op.Cit, P 72-76.



الصورة رقم 13: السحابة البيضاء الأفقية (Levanter Cloud) في جبل طارق من ضفة سبة المحتلة ،  
بعدهة مراد موسى.

## المطلب الثاني: المصالح الاقتصادية للدول في منطقة مضيق جبل طارق

تلعب الطبيعة الجغرافية المميزة لمضيق جبل طارق، دورا هاما في تمييز أهم الأنشطة الاقتصادية المذرة للأرباح فيه، إذ أن التصور الأرضي لأي مضيق يمكننا من تصنيف أنشطة المضيق بين أنشطة اقتصادية أرضية على الضفاف، و أنشطة اقتصادية تجري فقط على مستوى مياه المضيق. وبهذا فننا سنلحظ بأن مضيق جبل طارق يعتبر من المضايق المهمة اقتصاديا نظرا لكثافة الأنشطة على المستويين الأرضي والمائي معا.

### الافصاح الأول: بعض الأنشطة الاقتصادية على ضفاف مضيق جبل طارق

وفي هذه النقطة سنكتفي بالحديث عن أهم قطاعين اقتصاديين بالمنطقة المضائقية، وهما قطاع الزراعة والسياحة، كما سيأتي بيانه في الأسطر القادمة.

### الفقرة الأولى: أهمية الأدوار السياحية على مستوى ضفاف مضيق جبل طارق

تلعب السياحة في منطقة مضيق جبل طارق دورا أساسيا ومميزا بالمقارنة مع المضائق الأخرى، حيث أن عنصر الأمن من جهة بالإضافة إلى خصوصية المشاهد على ضفاف المضيق، عنصران يؤهلان هذا المضيق ليكون مضيقا سياحيا بامتياز، لذلك فقد شهدت كل من إسبانيا والمغرب منذ فترة 1995 إلى عام 2007، نمو سياحيا مهما، وصل عام 2007 إلى ما يناهز 55.500.000 من السياح الدوليين بالنسبة لإسبانيا، مقابل 5.800.000 مليون سائح بالنسبة للمغرب،<sup>252</sup> وهو ما دعى المنظمة العالمية للسياحة (UNWTO) لتصنيف البلدين في عام 2005 ضمن فئة البلدان السياحية الناشئة، على اعتبارهما قد تجاوزا نسبة (3.9%) من المتوسط العالمي للسياحة، وهي الحد الأدنى الذي تقرره هذه المنظمة في هذا التصنيف، حيث بلغت إسبانيا حينها نسبة نمو بلغت (4.6%)، مقابل (8.6%) بالنسبة للمغرب.

وتعتبر سنة 2007، بمثابة نقطة التحول في القطاع السياحي بإسبانيا عامة والضفة الأندلسية خاصة، حيث يبين الجدول أدناه (رقم 3) مقارنة مبسطة بين عدد السكان المحليين، وعدد السواح في هذه المنطقة في صيف عام 2007 كالآتي:

Province	Population des communes littorales	Nombre de touristes au 3ème trimestre
Almeria	428 563	1 253 805
Grenade	105 140	827 340
Malaga	1 707 572	3 411 714
Cadix	821 131	1 390 273
Huelva	279 734	597 050
Total	2 742 140	7 480 182

الجدول رقم 3: مقارنة بين عدد السكان المحليين والسياح في منطقة الأندلس.<sup>253</sup>

(ت. مع: 21/12/2015 ؛ 18:18) <http://www2.unwto.org> -252-

253-Nora Marei, Op. Cit, P 38.

أما بالنسبة للمغرب الذي عرف ساحله المتوسطي عموما غيابا تاما للسياحة الدولية، نتيجة لتهميش القطاع منذ سنوات السبعينات.<sup>254</sup> فانه و منذ اعتلاء الملك محمد السادس العرش أصبح القطاع ثاني مساهم في الناتج المحلي الإجمالي وذلك بمساهمتها بنسبة (12%) في الناتج المحلي الإجمالي، ومساهمتها في خلق 505000 منصب شغل<sup>255</sup> مباشر، أي ما يمثل حوالي (5%) من إجمالي نسبة الشغل في الاقتصاد. كما أن القطاع أيضا ما لبث وأن احتل مرتبة هامة فيما يتعلق بمصادر جلب العملة الصعبة إلى المغرب بعد تحويلات المغاربة المقيمين بالخارج، حيث فُدرت العائدات المحصلة من طرف السياح غير المقيمين الذين أقاموا بالمغرب سنة 2014 (دون احتساب مصاريف النقل الدولي) بحوالي 57.2 مليار درهم. وتمثل هذه العائدات من العملة الصعبة حوالي (29%) من صادرات السلع والخدمات وتغطي (24%) من عجز الميزان التجاري سنة 2014. ولقد كان هذا نتيجة مباشرة للمبادرة الملكية السامية، من خلال ما يسمى برؤية 2010 التي حددت منذ عام 2001،<sup>(256)</sup> في أفق الرؤية المستقبلية لعام 2020.<sup>(257)</sup>

<sup>254</sup>-Nora Marei, Op. Cit, P 37-40.

<sup>255</sup>- بخصوص تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي الصادر في 2013، فقد جاء فيه أن قطاعي الفلاحة والصيد البحري فقط استطاعا توفير ما يناهز 58.000 منصب شغل. أنظره في:

- التقرير السنوي للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي لسنة 2013، المملكة المغربية (على الشبكة: [www.cese.ma](http://www.cese.ma)) ص30.

<sup>256</sup>- وعن حصيلة هذه الرؤية حسب وزارة السياحة المغربية، "فقد حقق المغرب 93 بالمائة من هدفه الذي حدده سنة 2001 في إطار رؤية 2010. ومن ذلك أن العائدات السياحية مزّت في الفترة الممتدة ما بين 2001 و2010 (دون احتساب تحويلات المغاربة المقيمين بالخارج) من 29 مليار إلى حوالي 56 مليار درهم، أي بمعدل نمو بنسبة 7.5 بالمائة. وبالتالي، أصبحت عائدات السياحة أول مصدر للعملة الصعبة في البلد، متقدمة بذلك على تحويلات المغاربة المقيمين بالخارج وعلى باقي قطاعات الاقتصاد. في حين بلغت إيرادات السياحة 440 مليار درهم، أي 91 بالمائة من المبلغ المبرمج سنة 2001 في إطار رؤية 2010 (485 مليار درهم). أما بخصوص الناتج المحلي الإجمالي، فقد إنتقل من مبلغ 31 مليار درهم إلى 60 مليار درهم بين الفترة الممتدة ما بين 2001 و2010، أي متوسط نمو سنوي نسبته 7.6 بالمائة، يفوق متوسط نمو الاقتصاد في مجموعه. في حين أن مساهمة القطاع في خلق فرص الشغل، شهدت ارتفاعا ملحوظا بنسبة 40 بالمائة من إجمالي مناصب الشغل، وذلك بمعدل 450 000 شغل مباشر، يوفره القطاع. ومن جهة أخرى فوفقا لبرنامج سنة 2010، كان المغرب أول بلد يوقع على إتفاقيات "الأجواء المفتوحة" مع أوروبا سنة 2005، والتي ساهمت في نمو كبير لخدمات النقل الجوي (نمو سنوي نسبته 14 بالمائة) وإلى تسهيل ولوج الوجهات السياحية الرئيسية للمملكة. وقد ساهم ذلك في دخول شركات جوية جديدة وطنية ودولية بالخصوص في إشعاع مدينة مراكش التي أصبحت منذ أول وجهة سياحية في إفريقيا، وكذا في بروز وجهات جديدة كفاس وطنجة". أنظر: <http://www.tourisme.gov.ma> (ت. مع : 16/30؛ 2015/10/1).

الحصة (%)			عدد السياح الوافدين بمراكز الحدود					نقط العبور
يوليوز- 15	يوليوز- 14	يوليوز - 10	تباين 10/15 (%)	تباين 14/15 (%)	يوليوز- 15	يوليوز- 14	يوليوز- 10	
9	7	8	13	19	4418 5	37 21 6	39 222	مجموع الوافدين عبر الجو بمطار طنجة ابن بطوطة
7	7	9	-24	-9	33 717	37 337	44 723	مجموع الوافدين عبر البحر: ميناء طنجة
3	4	5	-42	-20	15 538	19 310	26 804	ميناء طنجة المتوسطي
3	3	-	-	-2	15 254	15 548	-	مجموع الوافدين عبر باب سبتة
6	7	6	14	-6	32 025	34 010	28 123	

الجدول رقم 2: تطور عدد السياح الوافدين عبر الجو والبر والبحر في المنطقة المضائقية، خلال شهر يوليوز

2015.

257- في البداية تناولت هذه الرؤية أهم الخصائص التي تتحلى بها السياحة بالمغرب، حيث تمتاز بأصالتها، وتنوعها، وجودتها، بالإضافة إلى استدامتها، وان معرفة استغلال هذه الخصائص سيمكن المغرب من تحقيق طموحه المنشود " بأن يصنف ضمن الوجهات العالمية العشرين المفضلة للسياح وسيفرض نفسه كمرجع للتنمية المستدامة في الحوض المتوسطي فقط بحلول سنة 2020. وذلك بمضاعفة الطاقة الإيوائية بإحداث 200 ألف سرير جديد، من بينها 150 ألف سرير فندقي و50 ألفا في مؤسسات مماثلة، من أجل توفير تجربة سياحية غنية وشاملة للسياح؛ ثم مضاعفة عدد السياح الوافدين من خلال مضاعفة الحصة من الأسواق الأوروبية الرئيسية وجذب مليون سائح من الأسواق النامية؛ ومن ثمة مضاعفة عدد الأسفار الداخلية ثلاث مرات بهدف ديمقراطية السياحة في البلاد؛ وهو ما سيسهل خلق 470 ألف منصب شغل جديد مباشر في مجموع التراب الوطني من أجل توظيف قرابة مليون مغربي بنهاية العشرية؛ بالإضافة إلى الرفع من العائدات السياحية من أجل بلوغ 140 مليار درهم في 2020، أي ما يقارب 1000 مليار درهم من التراكمات المالية في العشرية؛ ثم زيادة نقطتين للناتج المحلي الإجمالي السياحي في الناتج المحلي الإجمالي الوطني من أجل الوصول إلى ما يقارب 150 مليار درهم، مقابل 60 مليار اليوم." انظر في هذا : <http://www.tourisme.gov.ma> (ت. مع: 16/30؛ 2015 /10/1).

وفي إطار التقسيم السياحي للمناطق بالمغرب، تأتي منطقة الساحل المضائقي، ضمن ما يعرف بمنطقة "رأس الشمال"<sup>258</sup> وهي التي عرفت تطورا في عدد السياح الوافدين خلال شهر يوليوز 2015، عبر الجو في مطار طنجة ابن بطوطة بحصة (9%) من إجمالي الوافدين عبر الجو والبر والبحر، وهو معدل لا بأس بارتفاعه بالمقارنة مع نفس الشهر من سنوات 2014 و 2010. في حين أن هذا التطور عبر البحر عرف تراجعا نسبيا عند ميناء طنجة، واستقرار بالنسبة لميناء طنجة المتوسطي، بنسبة (3%) لكليهما، مقابل (4%) للأول و (3%) للثاني، في نفس الشهر من سنة 2014. أما بخصوص السياح الوافدين عبر البر في مثلون حصة (6%) عند باب سبتة، مقابل (7%) و (6%) لسنوات 2014 و 2010.

وبخصوص معدل الملء المسجل بمؤسسات الإيواء السياحي المصنفة خلال نفس الشهر أعلاه، نجد مدينة طنجة تحصل على معدل ملء يناهز (41%) من مجموع مؤسسات الإيواء المصنفة بالمدينة وهو معدل منخفض بالمقارنة مع سنة 2010 الذي حل ثانيا على المستوى الوطني بـ (75%) بعد مدينة أكادير- إداوتنان بمعدل قياسي هو (85%).<sup>259</sup>

<sup>258</sup>- وتسمى أيضا "كاب الشمال"، الذي يقع في أقصى الشمال الغربي للمغرب، في سلسلة جبال الريف. يحدها شمالا مضيق جبل طارق والبحر الأبيض المتوسط، وغربا المحيط الأطلسي، وجنوبا منطقة وسط الأطلسي، وشرقا منطقتا مغرب الوسط والمغرب المتوسطي. وتمتد هذه المنطقة على مساحة قدرها 13712 كيلومتر مربع، أي 1,9% من التراب الوطني. حيث يضم رأس الشمال عمالتين وخمسة أقاليم هي طنجة-أصيلة، المضيق-الفنيدق، تطوان، العرائش، شفشاون، فحص أنجرة ثم وزان، وهي منطقة يطمح من خلالها المغرب في أفق 2020 بلوغ مليونان و 800 ألف سائح (مقابل 750000 سنة 2010)؛ بالإضافة إلى طاقة إيوانية إضافية قدرها 28300 سرير قصد الوصول إلى 43300 سرير (فندقي ومماثل)؛ و محاولة خلق 76000 منصب شغل مباشر؛ علاوة على تحصيل 19745 مليون درهم من العائدات السياحية (مقابل 6160 مليون درهم سنة 2010). حول هذا راجع:م. إلك لوزارة السياحة المغربية أعلاه.

<sup>259</sup>- للاضطلاع على هذه المعطيات راجع: تقارير عن إحصائيات السياحة بالمغرب لشهر يوليوز 2015. عن م. إلك (ت. مع:

[Www.Observatoiredu tourisme.Ma](http://Www.Observatoiredu tourisme.Ma) (18:31 ؛ 20/10/2015

- حول مسألة التنقل الأرضي بمنطقة المضيق راجع:

- Chahdi Fatima OUZZANI, L'impact de la liaison – fixe Europe-Afrique à travers le détroit de laGibraltar sur le réseau de transportterrestre Europe –Afrique, Thèses de Diplôme d'Etudes Supérieures (DES), Université Mohammed V Agdal, fsjes-rabat agdal, soutenues: 20/06/1991.



الصورة رقم 14: السياحة الشاطئية على شاطئ الدالية المضائقي، بعدسة مراد موسى.

### الفقرة الثانية: الإقتصاد الزراعي في منطقة المضيق

مر النشاط الزراعي باسبانيا الحديثة عموما وبمنطقة الأندلس خصوصا بمرحلتين مهمتين، الأولى كانت بالموازاة مع سياسة فرانكو المنغلقة والتي تعتمد سياسة الاكتفاء الذاتي، إلى غاية 1960 بعد نهاية الحرب الأهلية، حيث أطلقت عمليات الإصلاح الزراعي، الذي استهدف وتطوير قطاع الفواكه والخضروات، وبعد مرور 10 سنوات شهدت منطقة الأندلس عام 1970 نموا ملحوظا في إنتاج وتصدير الفاكهة والخضروات، على طول الساحل بين ملقة وألميريا، قادس، Huelva، مما ترتب عليه اسبانيا، في وقت قصير أكبر دولة مصدرة في للمنتجات البستانية لجميع دول أوروبا. حيث تمثل الفراولة الاسبانية مثلا 30% من إجمالي الواردات الأوروبية. بينما في Huelva تحتل محاصيل الفراولة مساحة تقدر بـ 7000 هكتار بحيث تكون الغلات مُنصَّبةً على 45000 كج

للهكتار الواحد<sup>260</sup>. هذه الطفرة جعلت الحكومة الإسبانية تبحث عن يد عاملة إضافية ورخيصة في الدول الفقيرة<sup>261</sup> لتحدث لذلك عام 2001 نظام "contratacion en origen" (التجنيد من الخارج)، من خلاله يُسمح بإستيراد العمال الذين بلغوا في Huelva عام 2007، 29.044 عامل، قادمين من رومانيا، أوكرانيا، بولندا، السنغال، المغرب.

وإذا كانت كل Sanlucar de Barrameda (بلدية شلوقة) بالإضافة إلى جبل طارق تعرف أيضا امتدادا للمحاصيل البستانية فضلا عن زراعة الزهور، كما في اسبانيا، فإن الشاطئ الجنوبي لمضيق جبل طارق، وبالضبط في منطقة غرب الريف، يظهر خصوصية نوعية في هذا المجال نظرا لكونها أولا ما تزال قطاعا ذو طبيعة كفائية رغم تنوع محاصيلها: أشجار القمح، الذرة، الفواكه.. بالإضافة إلى تميز هذه المنطقة بزراعة القنب (الكيف) خاصة في المنطقة من شفشاون إلى تاركيست، حيث تمثل مساحة هذه الزراعة حوالي 134.000 هكتار، أي 27٪ من مساحة المنطقة الزراعية، لتكون بذلك الأراضي الإسبانية هي المعبر لهذه المادة نحو السوق الأوروبية. وفي نفس السياق أظهر تقرير الأمم المتحدة (2007؛ UNODC)، بأنه قد تم ضبط كمية 801 طن من الحشيش، بما في ذلك 735 طن بأوروبا و 551 طن في الأراضي الإيبيرية وحدها فقط في عام 2002.<sup>262</sup>

### الافصح الثاني : المعطيات الاقتصادية للمغرب واسبانيا وجبل طارق بالمياه المضائقية

وهذه المعطيات تتمثل في قطاع الصيد البحري بالإضافة إلى المؤشرات الاقتصادية الدالة على أهمية المضيق من الناحية الإستراتيجية من قبيل عدد السفن العابرة بالمضيق..

<sup>260</sup>-<http://www.juntadeandalucia.es/andalucia/economia/agricultura.html>

(ت. مع: 2015/10/22؛ 18:37)

<sup>261</sup>- A. Humbert, L'Andalousie verger et potager de l'Europe. Dans Historiens et Géographes, 2009, pages 86–96. (ت. مع : 2015 /12 /25 ، 18 :58)

[http://fr.slideshare.net/CERPA\\_Nancy/fig-2009-itinéraires07iti07contribution07complet?related=1](http://fr.slideshare.net/CERPA_Nancy/fig-2009-itinéraires07iti07contribution07complet?related=1)

<sup>262</sup>- Nora Marei, Op. Cit, P 35-37.



## الفقرة الأولى: بعض المؤشرات المبيّنة لأهمية الصيد بمياه مضيق جبل طارق

استخدمت الموانئ تاريخيا (منذ عهد الفنيقيين والرومان) في الجزيرة الخضراء و طنجة لمهمة رئيسية هي الصيد البحري، ولعل دخول القرن العشرين، كان بمثابة المرحلة التي سيزدهر فيها هذا النشاط، خاصة مع إنشاء أرصفة كبيرة وممتدة اتجاه البحر وخاصة بصيد الأسماك<sup>263</sup>. وهذا النمو الحاصل أمكن ملاحظته في تقارير منظمة الأغذية والزراعة عن حالة الموارد السمكية البحرية في العالم، حيث سجلت الإحصاءات الصادرة عن تقريرها في 2005، لنسبة 2٪ من مصايد العالم لكونها ذات منشأ متوسطي<sup>264</sup>.

وإذا كانت سياسة الاهتمام بالموانئ في المنطقة هي السبب من وراء هذا التطور الملحوظ، فإن هذا يمكن لمسه خاصة في Los Barrios و Algeciras وفي Puente Mayorca ثم في رأس جبل طارق، وكلها تتوفر على شواطئ مساعدة على الصيد التقليدي، بالإضافة إلى موانئ صغيرة للصيد في Atunera و القصر الصغير و M'Diq ثم ميناء Barbate، الذي يعتبر حاليا الميناء الأهم نظرا لكونه يعج بكميات هائلة من الأسماك الطافية قدرت في عام 2009 بـ 4400 طن، علاوة عن توفره على أسطول مكون من 86 سفينة، 28 منها مخصصة لصيد الأنشوجة والسردين في المياه المغربية. والباقي مؤلف من أسطول للصيد في خليج الجزيرة الخضراء.<sup>265</sup> أما بالنسبة لميناء Atunera الذي أنشئ في عام 1993 بطلب من الصيادين المحليين، فيضم أسطول يتألف من ما يناهز 80 سفينة كلها تختص بالصيد التقليدي لأسماك الكلامار والحبار

<sup>263</sup>- وحسب المعاينة المباشرة بالإضافة إلى تقارير منظمة التغذية والزراعة، فإن منطقة المضيق، تشتهر بثروة سمكية مهمة خاصة بسمك السردين، الأنشوجة، والجمبري والحبار، والتونة الحمراء، الكوكل والمحار... وهي غالبا ما تتوفر بكثرة في ميناء القصر الصغير، وميناء طنجة ثم في فتحة Algeciras وفي مياه سبتة، ثم في جزيرة Cristina التابعة لمقاطعة Huelva.

<sup>264</sup>- للمزيد من المعطيات حول قطاع الصيد البحري بالمغرب راجع:

- Le Maroc Maritime, Guid Pratique Du Secteur Maritime, Royaume Du Maroc, Ministre Des Peches Maritimes Et De La Marine Marchande, Imprimerie De Fédala- Mohammedia- Maroc. A La Période: 1988- 1992.

<sup>265</sup>- للمزيد حول الموانئ المضائق الأخرى أنظر:

(ت.مع: 2015/10/22؛ 18:55) <http://www.puertosdeandalucia.es/es/puertos/puertos-de-cadiz>

(Melva). في حين ميناء الجزيرة الخضراء، شهد حركة أكبر في السبعينات، إلى درجة اعتباره ميناء الصيد البحري الرابع من حيث المردودية في إسبانيا كلها وذلك بأسطول كان يضم نحو 1699 سفينة، وبكمية تقدر ب 40.000 طن من متوسط أسماك العمق<sup>266</sup>. وهي النسب التي تعرف انخفاضا مهولا نظرا للعلاقات المتشنجة بين المغرب وإسبانيا حتى أن هذا التراجع مثلا في عام 2008 دنى على 293 سفينة مسجلة بهذا الميناء فقط.<sup>267</sup>

أما بالنسبة لنشاط الصيد في الضفاف الجنوبية لمضيق جبل طارق، فإننا نجد ميناء طنجة الميناء الأكثر أهمية للصيد البحري في شمال المغرب، بأسطول يتألف من 603 من السفن التي نزلت ب 8858 طن من الأسماك فقط في عام 2009. وهي معطيات كشف تقرير "البحر في أرقام" عن زيادتها، مع حلول عام 2013 بحيث أن أسطول مدينة طنجة وصل إلى 692 سفينة من بينها 351 سفينة تمثل أسطول الصيد التقليدي، و 340 سفينة تشكل أسطول الصيد الساحلي، ناهيك عن 32 سفينة مشكلة لأسطول السفن العرضية. وقد نزلت هذه الأساطيل بما مجموعه 10.465 طن من الأسماك الطازجة في نفس السنة، بعدما عرفت انخفاضا من حيث المردودية في الفترة الممتدة بين 2010-2011، حيث لم

<sup>266</sup> - [http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica\\_Historicas.aspx](http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_Historicas.aspx)

(ت.مع: 18:20؛ 2015/12/21)

<sup>267</sup> - "ومقابل هذا التراجع، تجدر الإشارة إلى أن ميناء الجزيرة الخضراء، أصبح يتبنى نشاطات أخرى في مجال الصيد حيث يبقى هذا الميناء مكانا مهما لعبور المنتجات و المأكولات البحرية المجمدة، (871508 طن في عام 2008). ثم أنه في مزاد الجزيرة الخضراء، فالبيع الإجمالي للمنتجات المشتقة من البحر، سواء الطازجة أو المجمدة، بلغ 6947 طن في عام 2008، على الرغم من أن النسبة بين هذين الإثنين لم تحدد." أنظره في: -Nora Marei, Op. Cit, P 33.

تتجاوز 7600 طن خلال السنة الواحدة.<sup>268</sup> أما في سنة 2014 والأشهر الأولى لعام 2015، فقد تراوحت مردودية الأسطول المغربي بين 10900 إلى 10408 طن.<sup>269</sup> وجدير منا القول بأن هذا الميناء يشهد في أوقات صيد سمك التونة الحمراء أو سمك أبو سيف، ضغطا كبيرا، بسبب الأساطيل القادمة من موانئ أخرى كأكادير وأسفي والدار البيضاء والعرائش و التي تنتقل حينها إلى المضيق.<sup>270</sup> غير أن هذه الأهمية لميناء طنجة لا تعني ضعف مردودية بعض الموانئ الأخرى في الضفة الجنوبية للمضيق، ذلك أن مدينة القصر الصغير المقابلة لطريفة في الشمال، تتوفر على مرفأين تنزل بهما عشرات الأطنان من الأسماك خاصة منذ عام 2010 و 2012 حيث سجل فيهما ميناء المدينة تطورا ملحوظا وصل إلى 126 طن و 161 طن من الأسماك بعدما لم يتجاوز 10

<sup>268</sup>- راجع هذه الأرقام في:

- La Mer En Chiffres 2013, Royaume Du Maroc, Ministre De L'agriculture Et De La Pêche Maritime, Département De La Pêche Maritime, P 7, P 18.

Et pour plus des informations regarde: rapport d'activité 2013, Royaume Du Maroc, Ministre De L'agriculture Et De La Pêche Maritime, Département De La Pêche Maritime. Halieuts.

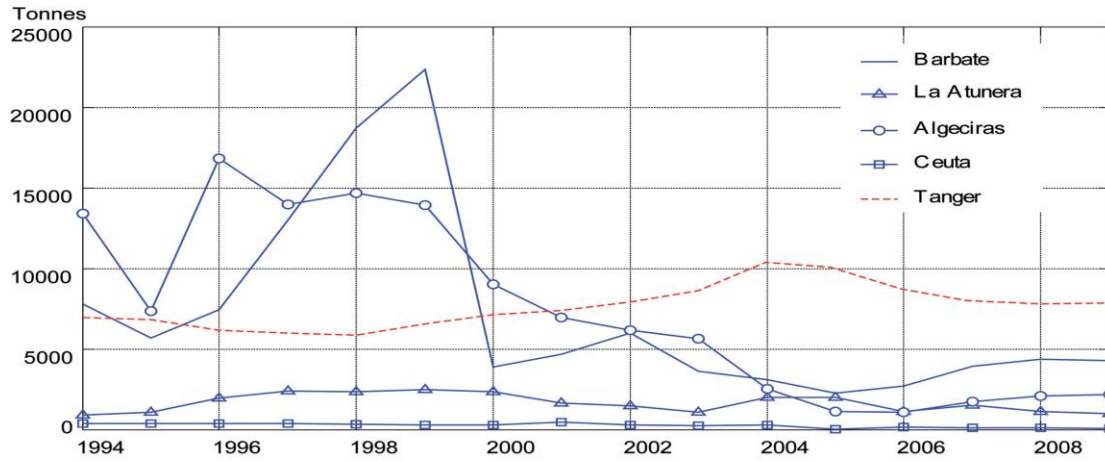
<sup>269</sup>- بخصوص فترة 2014 - 2015 راجع:

- La Pêche Côtier Et Artisanale Au Maroc, Rapport Statistiques Octobre 2015, O.N.P, (En Ling) P 6.

[www.onp.ma/wp-content/uploads/2015/12/RAPPORT\\_STATISTIQUE\\_OCTOBRE\\_2015.pdf](http://www.onp.ma/wp-content/uploads/2015/12/RAPPORT_STATISTIQUE_OCTOBRE_2015.pdf)

(ت. مع: 17:37؛ 2015/12/14)

<sup>270</sup>- Najat Faissal " Tanger: Port De Pêche: Le Revers De La Médaille" Par, Aujourd'hui Le Maroc, 21 Septembre 2007 .<http://www.aujourd'hui.ma/>(18:55؛ 2015 /12/25) (ت. مع: 18:55؛ 2015 /12/25)



الصورة رقم 15: مبيان لمجموع أطنان الأسماك النازلة بالموانئ الرئيسية للمضيق في المدة<sup>271</sup>(1994-2009)<sup>272</sup>. أطنان خلال سنة 2008 و 2009. إلا أنه ومع ذلك فقد شهد انخفاً نسبياً بعد هذه السنة حيث وصل عدد الأطنان في عام 2013 إلى 114 طن وفي 2014 ما يناهز 117 طن، و 91 طن فقط بالنسبة للأشهر الأولى من عام 2015.<sup>273</sup>

وبالعودة إلى الأسباب التي كانت وراء تراجع الصيد البحري في منطقة جبل طارق نضيف، أن الطريقة التقليدية المنتهجة للصيد في هذه المنطقة، أضحت غير مجدية خاصة مع التطور الملحوظ للمعدات اللوجيستكية في هذا المجال عند بعض الدول الأخرى. وعلى سبيل المثال فإن صيد التونة الحمراء في الشهر الرابع إلى السادس من كل عام، كان غالباً ما يتم بواسطة نَصَب الشباك. على اعتبارها ممارسة تقليدية انتهجت منذ عصر الفينيقيين.<sup>274</sup> وهي الطريقة التي عرفت نقصاً في السنوات الأخيرة. وذلك لكونها تبقى

<sup>271</sup>- source : Nora Marei, Op. Cit, P32.

<sup>272</sup>- للمزيد من الدراسات والأرقام حول الصيد البحري قبل هذه الفترة راجع:

- Abdelkader Lahlou, Le Maroc Et Le Droit Des Peches Maritimes, Paris Librairie Generale De Droit Et De Jurisprudence, 1983.

<sup>273</sup>- بيد أن كل المعطيات أعلاه، لم تكن كافية لتتصدر الموانئ المغربية من حيث أهمية الصيد، وذلك لأن ميناء المضيق (M'Diq) على الساحل التطواني وهو منطقة لا تدخل في منطقة مضيق جبل طارق، قد وفر ما يناهز 6297 طن من الأسماك الطازجة في عام 2009 فقط. أما في رأس سلم الترتيب فإننا نجد الموانئ في الجنوب الغربي المغربي كما في العيون (441470 طن)، ثم طانطان (103333 طن).

<sup>274</sup>- والدليل على هذا أن التونة الحمراء تظهر في العملات الفينيقية والرومانية بالإضافة إلى عملات حواضر أخرى قديمة في خليج إيبيريا المغربي، وذلك ترميز إلى أهمية هذا النشاط في ذلك الوقت، كما أن تقليد تمليح الأسماك عرف أيضاً في هذه الحواضر كما تظهر حالياً في مصانع التمليح تُعتمد في كل ميناء للصيد بالمنطقة خاصة في رأس Saint Vincent بجبل طارق وكذلك على

فقط صامدة بفضل الأسعار المرتفعة التي تُمنح من طرف المشتريين اليابانيين، خاصة منذ نهاية سنوات السبعينات.<sup>275</sup>

وبالإضافة إلى هذا العامل، فإن العلاقات المتوترة بين المغرب وإسبانيا، كانت أيضا سببا وجيها وراء تراجع هذا النشاط، حيث انه في عام 1995، قام المغرب بتوقيع اتفاقية للصيد البحري مع الاتحاد الأوروبي، تصرح فيها الحكومة المغربية بجواز تواجد 600 من سفن الصيد البحري، (خاصة السفن الإسبانية)، في مياهها الإقليمية بمقابل 125 مليون € سنويا على طول المدة من أكتوبر 1995 إلى نوفمبر 1999. وهذا الاتفاق تستفيد منه اسبانيا أكثر من أي دولة أوروبية أخرى، بدليل نسبة الاستفادة الكبيرة من الرخص 119 والتي بلغت نسبة 80% أي بمعدل 94 رخصة للصيادين الإسبان، مقابل 10 رخص لفرنسا، 14 رخصة لفائدة البرتغال. بيد أن ما أثار النزاع، كان ليظهر بعد نهاية الاتفاقية، حيث رفض المغرب تجديد الاتفاق لعدة توفير الراحة البيولوجية للموارد السمكية. وهو ما أزعج الحكومة الإسبانية<sup>276</sup> التي حاولت استفزاز المغرب بانتهاك مياهه وأجوائه الإقليمية على الرغم من معاهدة الصداقة وحسن الجوار الموقعة بين الطرفين عام 1991.<sup>277</sup>

الجانب الشمالي للمغرب. (Vanney Et Ménanteau, 2004; Cabral Fernández Et Cabral Fernández, 2003). مأخوذ من: P 31. - Nora Marei, Op. Cit,

<sup>275</sup>N.AbidEtM.Idrissi,2007.Madrague.DansManuelDed'OpérationsDeL'iccat,Chapitre3.1.8.PublicationsICCAT.14Pages,[EnLigne],DisponibleA

(ت.مع: 2015/11/02، 18:30). L'adresse:<http://www.iccat.int/fr/iccatmanual.asp?mid=5>.

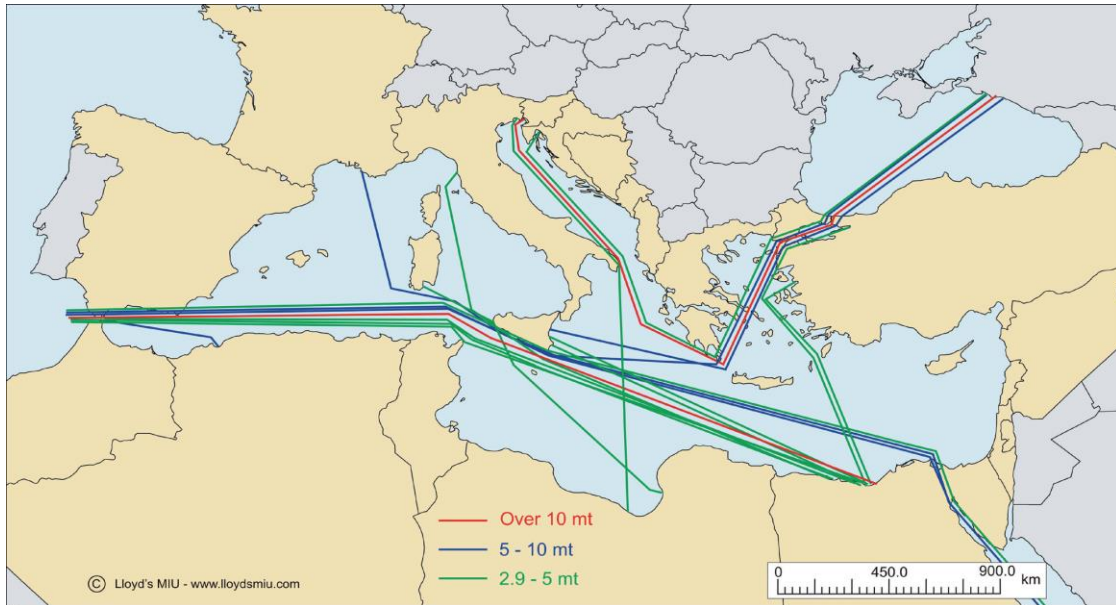
<sup>276</sup>- بالإضافة إلى البرتغال، حيث أنهما كانتا أول المتضررين من القرار المغربي، ليس فقط لكون إسبانيا أول مصدر للأسماك في أوروبا، بل وأيضا باعتبارهما أول المستهلكين الأوروبيين للأسماك، حيث أنه وبناء على تقارير منظمة الأغذية والزراعة FAO، يظهر بخصوص البرتغال معدل 60 كيلوغرام للفرد الواحد سنويا، في حين أن إسبانيا يصل استهلاكها إلى معدل 48 كيلوجرام للفرد الواحد سنويا.

277 - Nora Marei, Op Cit, 30-35.

### الفقرة الثانية: بعض المؤشرات الاقتصادية الأخرى المرتبطة بالعبور في المضيق

ومن المؤشرات الاقتصادية المرتبطة بعبور الناقلات في أي مضيق كيفما كان، والتي اعتبرت قبل صدور قرار محكمة العدل الدولية المعيار في تمييز المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، نجد كثافة المرور، بالإضافة إلى كميات النفط المنقولة عبر المضيق وعدد الحاويات التي تحل بموانئ المضيق.

أما ونحن بصدد مضيق جبل طارق ذو الأهمية الإستراتيجية التي تجعل منه منفذا رئيسيا لخروج أو دخول السفن، سواء تلك التابعة للبلدان الواقعة على البحر الأبيض المتوسط،<sup>278</sup> أو تلك التي تحمل أعلام بلدان البحر الأحمر والمحيط الهندي وبلاد شرق آسيا بالإضافة إلى البواخر القادمة من العالم الجديد كالولايات المتحدة وكندا.<sup>279</sup> فإن ذلك



الصورة رقم 16: حركة النفط الخام في موانئ المتوسط الرئيسية.<sup>280</sup>

<sup>278</sup>- pour plus des donnes sur La situation du transport maritime dans le bassin Méditerranéen, retourné à **Philippe Vallouis, OP. Cit P 7.**

<sup>279</sup>- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 429.

<sup>280</sup> - Philippe Vallouis, Les Transports Maritimes De Marchandises En Méditerranée: Perspectives 2025, Les Cahiers Du Plan Bleu 7, Centre D'activités Régionales Du PNUE/PAM, Mai 2010, p 15.

يكفي لوصف حركة المرور في مضيق جبل طارق بأنها حركة كثيفة، نظرا للعدد الهائل من السفن (العسكرية والمدنية والتجارية) العابرة والمارة من خلاله يوميا، حيث تمثل إجمالا نسبة (25٪) من حركة المرور البحرية العالمية، و (30٪) من حركة المرور البترولية،<sup>281</sup> (نحو 200 مليون طن من النفط الخام كل سنة) وذلك سواء بطريقة العبور الأفقي أو بالعبور العمودي. وقد شهدت هذه الحركة عموما تطورا ملموسا إذ قدرت حسب إحصائيات برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUF) في هذا المضيق عام 1980 بمعدل 24.644 باخرة عند الدخول و 23.961 عند الخروج.<sup>282</sup> في حين تتراوح في أيامنا هذه بين ما يفوق 90.000 إلى 100.000 سفينة عابرة سنويا.<sup>283</sup> وما يقارب 200 سفينة في اليوم الواحد<sup>284</sup> أي بفارق يتراوح من 65.356 إلى 75.356 خلال الثلاث عقود الماضية.

ويمكن تفسير هذا التطور المنتظم لحركة المرور عبر مضيق جبل طارق من خلال ظهور ما يعرف بالشبكات البحرية<sup>285</sup> وهي نوع من أنواع شبكات النقل كالسكك الحديدية، و الطرق الأرضية العادية أو السيارة، حيث يكون الهدف منها أيضا ربط الإتصال بين مناطق معينة، بواسطة أدوات النقل البحري التي تنقل المواد والثقافات بين هذه النقاط، ومنه فإن شبكات النقل عموما تتشكل من ثلاثة عناصر رئيسية هي: خطوط المرور (الطرق السريعة والسكك الحديدية والممرات المائية، الخ)؛ المنصات (الموانئ، المطارات ومحطات القطار)؛ والعقد (نقط الالتقاء) أو المحاور التي تلتقي فيها خطوط المرور. وهي المكونات التي أصبحت تبرز في سواحل المتوسط خاصة منذ إنشاء قناة السويس التي أضحت ممرا 18.000 سفينة، لذلك فهما حاليا يعتبران المعبران الاستراتيجيان لنقل

<sup>281</sup>- "Conférence Maritime De La Méditerranée : Sur Les Ecueils Politiques", Journal De La Marine Marchande, N° 4500, 17 Mars 2006.

<sup>282</sup>- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 431.

<sup>283</sup>- Nora Marei, Op. Cit P 25.

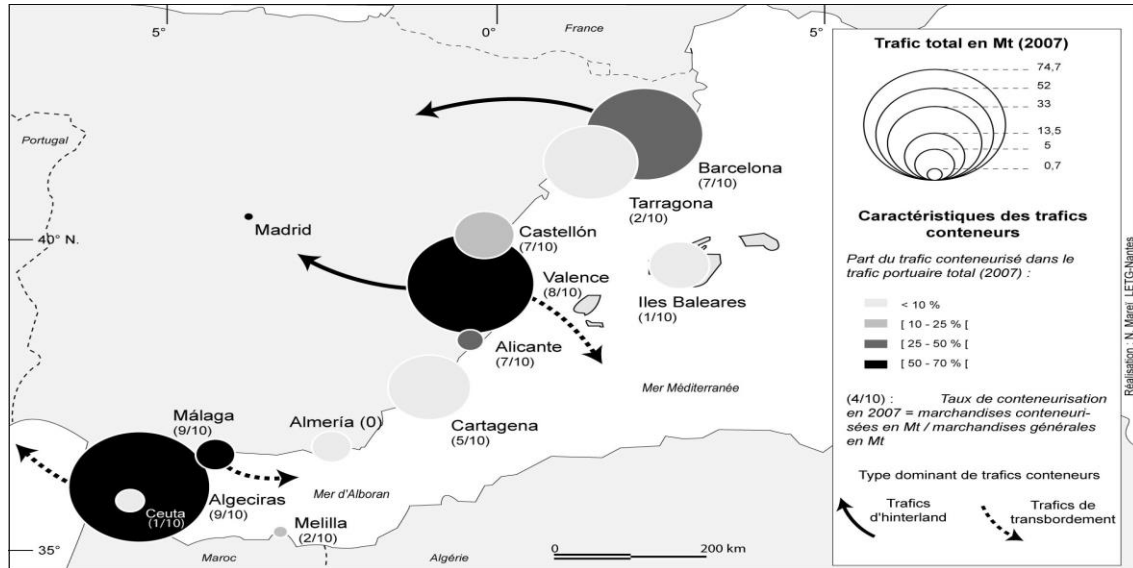
<sup>284</sup>-Dr. Ana G. López Martin, Op. Cit, P 107.

<sup>285</sup>- هذا المفهوم تم الإهتمام به في أواخر القرن التاسع عشر من طرف:

(Johann Heinrich)؛ (Von Thünen)؛ (Walter Christaller)؛ (Alfred Weber)؛ (Auguste Losh)

البتترول من الشرق الأوسط إلى أوروبا وبقية العالم، بحيث أن السفن الآسيوية تتخذ مضيق باب المندب ثم السويس معبرا نحو المتوسط ، بينما تتخذ كل من أوروبا الغربية الشمالية والقارة الأمريكية مضيق جبل طارق معبرا لهما. مما خلق عليهما ضغطا من كل الجهات، حيث شهد نمو حركة الحاويات بين أوروبا وآسيا في عام 2007، ما وصل إلى 28 مليون حاوية نمطية، بزيادة قدرها 62٪ على مدى أربع سنوات فقط (2003).

وعلى ذكر مسألة النقل بالحاويات في منطقة مضيق جبل طارق، فإن إسبانيا تحتل المرتبة الثانية أوروبيا بعد Allemagne بخصوصها، حيث بلغ ميناء الجزيرة الخضراء ما ناهز 3.4 مليون حاوية (EVP) فقط في عام 2008، بعميحاء Valencia بمعدل



في الموانئ الإسبانية الثلاثة<sup>286</sup>(EVP) الصورة رقم 17: إحصائيات 2007 حول حركة مرور الحاويات

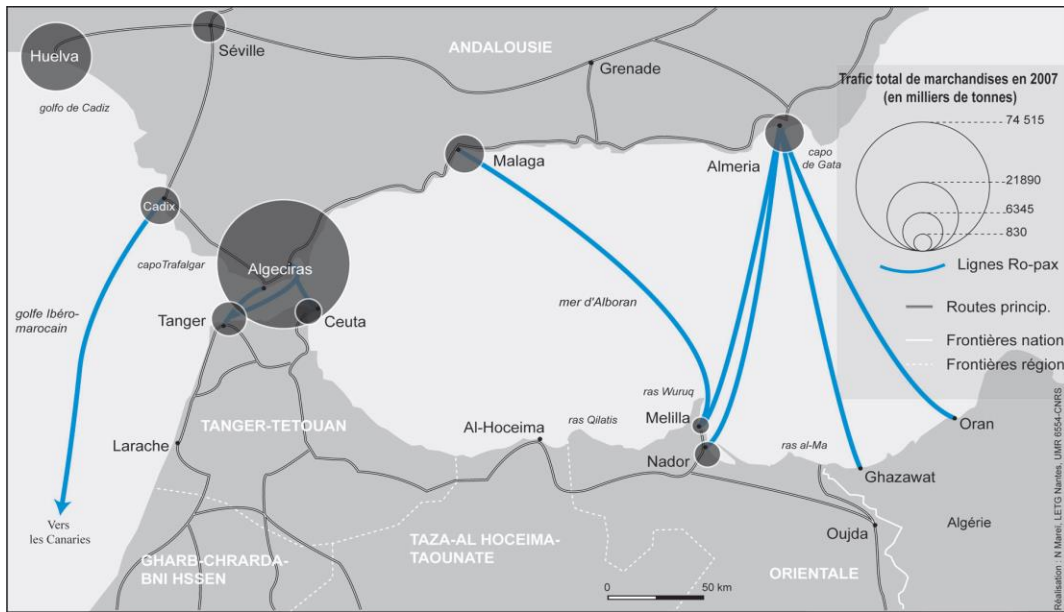
3.5 مليون حاوية ثم ميناء Barcelone في المرتبة الثالثة بمعدل 2.6 مليون حاوية. ويرجع هذا التطور إلى العمل الدؤوب الذي تقوم به الشركات الرائدة في هذه الموانئ من قبيل شركة (Hutchison Port) في ميناء Barcelone، وشركة (Mediterranean Shipping Cie) في ميناء Valencia، ثم شركة (Maersk) و (Coréen Hanjin Shipping) في ميناء الجزيرة الخضراء.

286- Nora Marei, Op.Cit, P 128.



أما بالنسبة لميناء طنجة المتوسطي فقد بلغت فيه حركة مرور الحاويات (EVP) عام 2007 ما يعادل 34.668 حاوية، من أصل 5.117.344 تمثل إجمالي حركة المرور في هذا الميناء.

ومن جهة أخرى فإن حركة المرور العمودية للبضائع والسلع في المنطقة التي ندرسها، تعرف تحسنا كبير منذ سنة 2007 حيث حقق ميناء الجزيرة الخضراء معدلا مرتفعا يقترب من 74.515 مليون طن فقط في معاملته مع ميناء سبتة وميناء طنجة، اللذان سجلا معدلا أقل من 6345 مليون طن دون يقل 830 مليون طن..<sup>287</sup>



الصورة رقم 18 : حول مجموع الحركة المائية للبضائع والسلع في المنطقة المضائقية وبعض المناطق الأخرى<sup>288</sup>.

### الفرع الثاني: أهمية مضيق جبل طارق في العلاقات الدولية

إن تتبع المسار التاريخي للعلاقات الدولية بمنقطة مضيق جبل طارق، تكشف عن أهمية هذا المضيق من الناحية العسكرية، إذ أن القوات العسكرية التي عبرته منذ عصر الفينيق إلى غاية الاستعمار الامبريالي استطاعت أن تستغل في مراحل هامة من التاريخ

<sup>287</sup> - Nora Marei, Op. Cit, P 100 ; 125-131 ; 141 - 144.

<sup>288</sup>-Nora Marei, Op. Cit, P 28.

الأوضاع والمعطيات المتوفرة في مضيق جبل طارق من أجل التوغل أكثر في ضفافه. وذلك قبل أن تبرز المملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الأمريكية كقوى صاعدة على مر التاريخ، لتكتشف بأساطيلها أهمية هذا المضيق للراغب في السيطرة على المنطقة الأوروبية ومتوسطة بأسرها. فكان المضيق منذ ذلك الوقت مضيقاً تلعب فيه الجيوسياسية دوراً مهماً كمقرب لتحليل التفاعل الدولي. إلا أنه ومع انهيار الاتحاد السوفيتي، ونهاية الحرب الباردة، ظهر المفهوم الجديد للأمن في العالم، فكان من نتائجه أن تم تدعيم وجود حلف الناتو في منطقة المتوسط بما فيها المضيق من أجل منع الظواهر الجديدة التي أصبحت تتجاوز المقرب الجيوسياسي من قبيل الهجرة الدولية التي تعتبرها الدول الأوروبية منبع الإرهاب والجريمة المنظمة وكل تجارة غير مشروعة.

وعليه فكيف تحول المقرب التحليلي في مضيق جبل طارق من مقرب جيوسياسي يربط جغرافية الدولة بسياساتها الخارجية، إلى مقرب جديد تجاوز حدود المفهوم التقليدي للدولة؟

## المطلب الأول: الأدوار والوظائف الإستراتيجية لمضيق جبل طارق

### عبر التاريخ

إن دراستنا للأدوار والوظائف الإستراتيجية لمضيق جبل طارق، أمر يجعلنا في حقيقة الأمر نستعين بالجيوسياسية<sup>289</sup>، كأداة لتحليل علاقات الدول في هذه المنطقة، وهي التي عرفت تفاعلات كثيرة تراوحت بين الهيمنة والسيطرة غالباً وبين التعاون شمال جنوب في مراحل لا يمكن إنكارها، وبهذا فإنه ومع صعوبة التطرق لكل المراحل بالتحليل فإننا اخترنا مرحلة الحرب الباردة كمعيار لتمييز مرحلتين رئيسيتين. تميزت الأولى من حيث

289- "تعتبر الجغرافيا السياسية كفرع من فروع الجغرافية البشرية، تهتم بدراسة الوجود الفعلي للوحدات السياسية والدول، وكل صورة من الصور، التي تلم شمل الأمم، والكيانات البشرية وتحظى بولانهم. وهذا معناه أنها تعني بظاهرة أصيلة من الظواهر البشرية، وتدخلها في إطار إهتمام الجغرافي وصميم تخصصه ودراسته." وبذلك فيمكن فهم هذا العلم على أنه يحاول تفسير الظواهر السياسية البشرية، في إطار تظهر فيه هذه الظواهر نابعة من حسابات ومعطيات جغرافية أصيلة. د. صلاح الدين الشامي، دراسات في الجغرافية السياسية، منشأة المعارف بالإسكندرية جلا حزي وشركاؤه، مطبعة الانتصار، الطبعة الثانية 1999، ص 17.

الجغرافيا السياسية بكونها علاقات شمال جنوب، جنوب شمال، أي أننا سنحاول تسليط الضوء على الشق الأرضي لمضيق جبل طارق. بينما سنحاول في المرحلة الثانية بالتحليل إبراز علاقات ذات طبيعة جديدة تركز على الشق المائي للمضيق.

### الإفصاح الأول: الموقع الاستراتيجي لمضيق جبل طارق على ضوء العلاقات شمال جنوب؛ جنوب شمال: مرحلة ما قبل الثنائية القطبية

عُرِفَت قيمة مضيق جبل طارق منذ القدم. حيث سيطر الفنيقيون والرومان<sup>290</sup> عليه لكونه البوابة الوحيدة للعبور من المتوسط (بحر الروم) إلى الأطلنطي (بحر الظلمات) منذ الأزمنة القديمة، بالإضافة إلى إعتبره نقطة وصل سهلة بين أوروبا وأفريقيا؛<sup>291</sup> وهو ماجعله محل أطماع القوى على مر العصور، وذلك رتب حقيقة في أذهان الدول أنه من يتحكم بالمضيق وضبط المرور عبره يتحكم بالسياسة الاقتصادية والعسكرية بالمنطقة الأوروأفريقية وهي العالم آنذاك.<sup>292</sup>

### الفقرة الأولى: الفتح والغزو المضاد بين ضفتي المضيق

<sup>290</sup>-Timoule Abdelkader, Le Maroc A Travers Les Chroniques Maritimes, Tome 1, Impression SONIR Casablanca, 1988. P 76 Et Suiv.

<sup>291</sup>-د. فايز محمد العيسوي الجغرافيا السياسية المعاصرة ، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب جامعة الإسكندرية، (بدون طبعة)، ص 221.

<sup>292</sup>- بخصوص المرحلة الكلاسيكية لمضيق جبل طارق، فقد " كان الفنيقيون أول من خاطروا واجتازوا المضيق مروراً بالبحر المتوسط ثم اتجهوا شمالاً إلى البرتغال وجزر سيلبي، بالقرب من سواحل إنجلترا الجنوبية الغربية وهم الذين احتكروا الملاحة والتجارة في هذه الأماكن ، وعندما انتهت دولة الفنيقيين وقام النزاع بين روما وقرطاجة، تغلب الرومان وأخذ نفوذهم يمتد عبر البحر الأبيض المتوسط حتى سيطروا عليه برمته وأصبح بمثابة بحيرة رومانية.. ومن هنا لم تكن للمضيق في زمن الرومان أهمية عسكرية تذكر. ولما زحفت القبائل الجرمانية المتبربرة في القرن الخامس بعد الميلاد تحتل الأقاليم التي زال عنها سلطان روما، لم يكن لهؤلاء المتبربرين في أول الأمر سابق عهد بالملاحة ولكنهم سرعان ماجعلوا من غرب البحر لمتوسط مسرحاً لنشاطهم.. بعد ذلك فاجتازوا المضيق إلى شمال أفريقيا فاحتلوها وعبثوا بحضارة أفريقيا الشمالية فاندثرت هذه الحضارة حتى جاء العرب في القرن 7 فوجدوا الطريق ممهداً لفتوحاتهم فنشروا الدعوة الإسلامية في شمال إفريقيا وصبغو بلاد البربر بالصبغة العربية التي لازمتها حتى وقتنا الحالي." انظر هذا عند د. جلال يحيى و د. محمد نصر مهنا، الموانئ ومشكلاتها في العلاقات الدولية، دار المعارف بالإسكندرية، ط 1980، ص 110.

وتعتبر الفترة التي دخل فيها الإسلام إلى شمال المغرب الأقصى، أهم مرحلة لعب فيها مضيق جبل طارق دوراً محورياً في العلاقات العسكرية التي جمعت بين الطرفين على الإطلاق، حيث أنه في عهد الخليفة الأموي الوليد بن عبد الملك، كلف موسى بن نصير والي شمال إفريقيا آنذاك القائد طارق بن زياد في أوائل القرن الثامن الميلادي عام 710 بمهمة فتح الأندلس، وكان لا يزال وقتها في الشاطئ الإفريقي حصن لم يستولي عليه المسلمون بعد، وهو حصن سبته الذي يحكمه "يوليان" ويرجح أنه مرتبط بالإمبراطور البيزنطي، ولو كان ارتباطاً اسمياً، بالنظر لضعف الإمبراطورية البيزنطية آنذاك وبعدها. وبكسب يوليان لتحالف المسلمين، شجعهم على التوغل، قبل أن يرسل "ملك بن نصير" أول سرية له بقيادة "طريف بن مالك" نحو جزيرة Palomas (طريفة حالياً) حيث نجح في حملته، تمهيداً لعملية الفتح الأكبر بقيادة طارق بن زياد،<sup>293</sup> الذي أمده "يوليان" بالسفن اللازمة لنقل قواته عبر المضيق إلى أرض الأندلس، وهي قوات بلغت في شهر رجب من سنة 92 هـ (يوليو 711م) أي تاريخ النزول النهائي بشبه الجزيرة الإيبيرية ما يقرب من 12000 رجل، تمكنوا من هزيمة جيش Roderick ملك إسبانيا القوطي، ليستولي طارق على منطقة الجبل حيث أمر بتشييد قلعة على صخرة مونت كالبه (جبل طارق حالياً) لغاية التحصين ثم الاستمرار في التوغل في هذه الأرض، وهو ما تم فعلاً، ليستمر التواجد الإسلامي في هذه الأرض لمدة 7 قرون (من 711م إلى 1492<sup>(294)</sup>)، بلغ فيها حد التأثير الثقافي.<sup>295</sup>

وبالموازاة مع التراجع الإسلامي في أرض الأندلس بدأت الحملة (الصليبية) البرتغالية على المغرب في أواخر القرون الوسطى. ولعل أساس هذه السياسة التوسعية عبر عنها القرار البابوي "بينتو الثاني عشر" الموجه إلى ألفونسو الخامس بتاريخ 30 أبريل

<sup>293</sup>- Timoul Abdelkaer, Op. Cit, P 92-93.

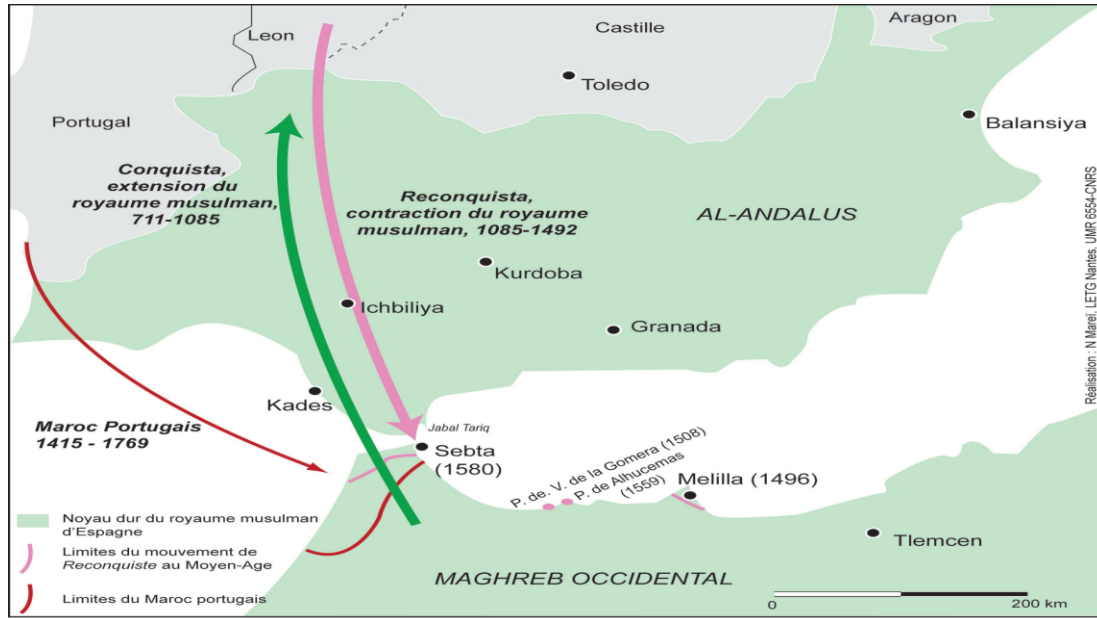
<sup>294</sup>- للإطلاع على أهم محطات التحكم الإسلامي في حوض المتوسط، خلال هذه المدة، راجع د. إبراهيم حسن سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف بالإسكندرية، مصر 1997. ص 192-307.

<sup>295</sup>- راجعه عند عبد العزيز الرفاعي، مرجع سابق ص 14-18. أو أنظر أيضاً، د. جلال يحيى، د. محمد نصر مهنا، مرجع سابق ص 111.

1341، حاثا إياه على التفكير في تنظيم حملة صليبية ضد السلطان أبي الحسن المريني، هذا بالإضافة إلى أطماع الأسرة الملكية "أفيس" بالبرتغال بما عبر عنها Zurara في أن متصرف الخزينة Joao Alonso استغل الأمر الصادر إليه من الملك (جواو) Joao الأول، حينما حثه على التفكير في الاستعداد لحفلات ترسيم أبنائه الثلاثة في مرتبة الفروسية التقليدية، للإقتراح على عاهله تحويل نفقات الترسيم لصالح حملة ضد سبتة. وبتحمس أبناء "جواو" الأول وعلى رأسهم هنريكي الذي سيعرف بالملاح دخلت فكرة احتلال سبتة في طور جديد. وهذا الحث لم يكن إلا نتيجة لوعي Joao بعدما أرسل مجموعة من جواسيسه، بتردي الأوضاع الداخلية للدولة المرينية في المغرب فضلا عن عدم تحصن سبتة تحصنا كافيا لحمايتها<sup>296</sup>. وكل هذه العوامل أدت إلى إن السبتين لم يعلموا بزحف البرتغاليين إلا في 7 أو 8 من غشت 1415، أي بمجرد وصول الأسطول إلى مياه مدينة طريفة ومناوراته في عرض مياه مدينة طنجة، وهو ما جعل صالح بن صالح اليباني مولى مدينة سبتة آنذاك يستعد للمواجهة في 12 غشت (14 جمادى الثانية، عام 818 هـ)، إلا أن المداهمة البرتغالية في 21 غشت من نفس السنة كانت أسرع من ردة الفعل نظرا للصراع الفتاك داخل المدينة. وبضياح سبتة أتى الدور في عام 1434 لتدخل البوابة الثانية للمضيق طنجة ثم مركز المضيق على الساحل الإفريقي القصر الصغير، ضمن البرنامج الاستعماري للبرتغال، مما جعل مملكة قشتالة (شمال اسبانيا حاليا) تدخل على الخط عام 1436 منافسة لها، إلا أن القوة العسكرية للبرتغال آنذاك حسمت هذا السباق، في 9 شتنبر 1437 عندما بدأ "هنريكي" بالتحرك من سبتة برا وبحرا اتجاه طنجة، فكانت الخطة بان يتم تقسيم القوات إلى ثلاث أقسام على مدن القصر الصغير وطنجة ثم أصيلا بقصد تشتيت القوات المغربية. فوصل الجيش البري البرتغالي إلى ميدان طنجة الحديثة يوم 13 شتنبر، ليشن أول هجوم له في 20 شتنبر، فكان فشل ذريعا بتلقي طنجة للإمدادات من كافة الإمارات المغربية.. إلا أن هذا لم ينهي الأطماع

<sup>296</sup>... "ونعرف ذلك من المعلومات التي عاد بها الوفد الاستطلاعي المبعوث إلى سبتة سنة 1413، فالتعليمات التي زود بها رئيس البعثة كانت خاصة باختبار المرسى والأسوار والأبواب وكل مداخل ومخارج المدينة." أنظر حسن الفيكيكي، مرجع سابق ص 47.

البرتغالية التي ما لبثت وان تظهر في عام 1443 منصبة على القصر الصغير، التي سقطت أخيرا عام 1458 في 21 أكتوبر منه، ولم تسترجع إلا في عام 1550.<sup>297</sup>



الصورة رقم 19 : رصد لحركة التوغلات العسكرية بين ضفاف المضيق.<sup>298</sup>

### الفقرة الثانية: تحول ميزان القوى، وتدخل المملكة المتحدة في المنطقة

إلا أن هذه الدينامكية التي عرفتها منطقة المضيق، وإن كانت قد هدأت بين الطرفين مع طلوع القرن الثامن عشر، حيث تم توقيع سلسلة من الاتفاقيات والمعاهدات التجارية بينهما. إلا أنها لم تكن كذلك من جهة أخرى حيث ظهر طرف جديد في الساحة عام 1704م هو Bretagne، فمنذ أن نجحت الثورة في هذه الأخيرة، توافقت المصالح الهولندية (الملك William) البريطانية بعد الثورة، خاصة على مستوى الدفاع عن الوجود البريطاني وعن البروتستانتية، وبالتالي العداء لـ France الكاثوليكية، لتتورط بذلك Bretagne في الحرب مع France، وهو ما دعاها لتطوير إستراتيجيتها العسكرية في البحر لتطويق غريمته، وعليه ففي يوليو 1694 قاد الأدميرال

<sup>297</sup>- للمزيد حول هذه المرحلة، راجع د.حسن الفيكيكي، مرجع سابق ص 38-45 و 123-131 و 138-152.

<sup>298</sup>-Nora Marei, Op. Cit, P 46.

"Russell" الأسطول الانجليزي داخل البحر المتوسط بمراسلة من "William" بان يعسكر في فترة الشتاء في قانس، مما رتب محاصرة الأسطول الفرنسي، مما أدى بالأخيرة في محاولة يائسة بان تشتري لويس- سافوي بدلا من المطالبة بالاستيلاء عليها وأرغم Bretagne بان تسحب أسطولها وان تتوقع تهديدا بالغزو عبر القناة الانجليزية، وكان من نتيجة هذه الإستراتيجية الجديدة أن تجمدت المواقف عسكريا في البحر المتوسط، ليتوصلا في النهاية إلى اتفاق "رايسويج" عام 1697. بيد أن ما حول مسار الأحداث كان هو موت ملك اسبانيا، شارلز الثاني الذي لم يترك ولدا ليخلفه، ليبدأ بذلك الصراع من جديد، حيث أبدت كل من France والنمسا رغبتها في تقسيم اسبانيا بين عائلتين "آل بوربون" ثم "آل هابسبورغ"<sup>299</sup>، أما بالنسبة للتحالف الأنجلوهولندي، فخوفا منه بان تستحوذ France على المتوسط، فضلا عن الأراضي الأمريكية. فاقترح "William" في النهاية<sup>300</sup> بأنه على استعداد ليقوم حكما من آل بوربون في مدريد على أن يظل التاجان منفصلين ويقدم لـ Bretagne التعويض المناسب الذي يتخذ شكل التنازل عن جزيرة "Minorque" و مينائها العظيم إلى جانب جبل طارق، أو سبتة داخل المضيق. غير أن رفض France الفصل بين التاجين نتج عنه، ظهور النمسا كعدو جديد لها حليف لـ Bretagne على أساس الاعتراف بحكم فيليب في اسبانيا وجزر الهند وانفصال التاج الفرنسي عن الاسباني مقابل تعويض النمسا بالأراضي المنخفضة واستحواذ الحلف الأنجلوهولندي على موانئ البحر المتوسط خاصة ميناء قانس. وهو ما تأتي لهما بإنشاء أسطول مشترك بقيادة الأدميرال "Rooke" الذي شن هجومه الأول على قانس عام 1702، والذي باء بالفشل. غير انه وأثناء عودته أحرز نجاحا باهرا لم يكن في الحساب

299- وأساس مطالبة عائلة "آل بوربون من فرنسا" انطلق من الوصية التي تركها الملك الاسباني، شارل الثاني، بأن يخول الحكم لفائدة فيليب، حفيد لويس ملك فرنسا. أما بالنسبة لعائلة آل هابسبورغ من النمسا فتتعلق من محاولة إحيائها لإمبراطورية شارلز الخامس من جديد على الرغم من المعارضة القوية التي أثرت ضدها.

300- ومن المطالب التي قال بها ويليام في البداية، أن يدع فرنسا تستحوذ على إيطاليا على أن تترك إسبانيا في أذى آل هابسبورغ، أو تظل بعيدة عن متناول آل بوربون، مقابل أن تكون بذلك فرنسا في حالة تضاد مع إسبانيا، بالإضافة إلى أن يُترك للقوى البحرية (هولندا، وبريطانيا) الحق في استخدام الموانئ الاسبانية بما فيها ميناء قانس.

بخليج Vigo، وهو نصر جعل البرتغال تفكر في الانضمام إلى صف الحلفاء<sup>301</sup>، مقابل عدم إعاقة مرورهم بالمضيق، فقام Rooke بقيادة أسطول قوي في المتوسط عزل خلالها France عن إيطاليا في خليج ليون، قبل أن يتقدم أسطول Brest بجوار Rooke الذي تراجع إلى جبل طارق ليتخذها قاعدة عسكرية له بدل القتال. وهو ما أثار حفيظة الإسبان والفرنسيين لينشب قتال بينهما في 13 غشت 1704 انتهى بانسحاب الأسطول الفرنسي، وتراجع أسطول Rooke قبل عواصف الخريف، لتتواصل غارات أسطول John Leakes الذي كان حينها يقوم بحماية لشبونة. إلى أن تمت السيطرة تماما على المتوسط، لتنتهي المعارك بين الطرفين فيما بعد باتفاقية Utrecht لعام 1712-1713 التي أتت متأخرة عن إتمام سيطرة Bretagne حينها على جبل طارق و Lisbon وميناء Mahon، ثم تم التأكيد عليها في 1783 على اثر معاهدة فرساي، التي منحت Bretagne الصخرة إلى الأبد<sup>302</sup>. فدعا ذلك بعض المثاليين من أصحاب التجارة الحرة أمثال Jhon Bright وستانهوب وشانهام، في بداية القرن التاسع عشر إلى المناداة بإعادة الصخرة إلى اسبانيا<sup>303</sup>.

لم تأتي سنة 1820 حتى مزقت الثورة اسبانيا من الداخل، مما أعتبر فرصة أمام المغامرين السياسيين لجعل جبل طارق مركزا لتهريب الأسلحة والمنتجات الإنجليزية<sup>304</sup>. إلى درجة أن نادو البرلمان بضرورة كسر الحواجز الجمركية الاسبانية. بيد أن هذا الدور شهد تباينا ملحوظا على مستوى تغير حكام الحامية، فقد شهدت في عهد الجنرال السير George Don إصلاحات، كان منطلقها عدم التضحية بحرية المدنيين لحساب

<sup>301</sup>- مقابل هذا التحالف طالبت البرتغال الحلف الانجلوهولندي، بضمان الأمن البري لها. كما ألحت عليهم بأن يعينوا الدوق النمساوي الشاب باسم شارل الثالث على اسبانيا، وان يرسلوا قوات معقولة إلى شبه الجزيرة. بالإضافة إلى تنازلات تجارية أخرى.

<sup>302</sup>- للمزيد حول هذا، انظر: P. Chassaing, Histoire De l'Angleterre. Aubier, 1996, P 504

<sup>303</sup>- للمزيد من التفاصيل في هذه المرحلة راجع، د.جلال يحيى، د.محمد علي مهنا، مرجع سابق ص 112-120.

<sup>304</sup>- للمزيد من المعطيات التاريخية حول اتفاقية Utrecht ومضيق جبل طارق عامة انظر:

(ت. مع: 2015 /12/21؛ 20:00) <http://www.axl.cefan.ulaval.ca/europe/Utrecht-1713.htm>



المتطلبات العسكرية، مما حسن من أحوالهم ليزداد عددهم إلى حوالي 15.000 نظرا لنزوح الإسبان المتزايد، ومن الإصلاحات أيضا أن تم تحديث التحصينات وتوسيعها وتقديم تسهيلات الميناء وتشبيد منارة في Europa Point فأصبحت حينها الملاحة التجارية ذات قيمة حقيقية في المنطقة التي أضحت محطة التزود بالفحم. إلا أن هذا الوضع وإن تم تطويره أكثر في عهد السير Robert Gardiner (1849-1855) عرف تغيرا من حيث المنطلق الذي صار منصبا على الأمن أكثر من حريات السكان ليتم تشديد الحدود، ليطلق العنان للتجارة غير المشروعة والتهريب من جديد. وقد استمر هذا الوضع إلى حدود الفترة الممتدة 1870-1900 حيث تم تحديث القطاعات في المدينة، لتصير مدينة صناعية بامتياز، تستقطب السفن من شتى بقاع العالم للتزود بالفحم. وهذا ما يفسر وعي الدول الاستعمارية بالأهمية الإستراتيجية المضايق الدولية في مطلع القرن 20، لذلك قررت كل من اسبانيا وفرنسا وبريطانيا آنذاك وضع تقنين دولي خاص يستهدف إنشاء وكذا حماية مصالحها المتوسطية والإفريقية، فوضعت لذلك التصريح الفرنسي البريطاني المؤرخ في 8 أبريل 1904 ثم الاتفاق الاسباني الفرنسي المؤرخ في 3 أكتوبر 1904 ثم المعاهدة الفرنسية الاسبانية المؤرخة في 27 نوفمبر 1912 لتأتي بعد ذلك اتفاقية تدويل طنجة المؤرخة سنة 1923.

### الفقرة الثالثة: محاولة لحماية مصالح القوى الأوروبية في المنطقة

وبغض النظر عن مضمون الاتفاقيات أعلاه ، فإن مجيئها بحرية المرور عبر مضيق جبل طارق يقول إدريس الضحاك وآخرون أنه يجب أن نحلها ونشرح الاتفاقيات المؤطرة لها على ضوء الأهداف المتوخاة منها حين التوقيع عليها، وقد كان الهدف منها عسكريا وسياسيا يرمي إلى توزيع مناطق النفوذ ابتداء من مصر وانتهاء بالمغرب. ذلك أن السبب التاريخي يقودنا في تلك الفترة إلى الحرب التي كانت دائرة بين اسبانيا والولايات المتحدة سنة 1898، والتي حملت اسبانيا على بناء أحصنة وقلاع بالقرب من الجزيرة الخضراء على المضيق، الأمر الذي حمل Bretagne على الاحتجاج على اسبانيا في 5 غشت 1898 معتبرة العمل عدوانيا تجاهها وعلى تبادل المنكرات

الدبلوماسية بينها وبين اسبانيا، نتجت عنها تقديم المقترحات البريطانية المؤرخة في 18 نوفمبر 1898<sup>(305)</sup> والتي تقضي بعدم بناء مثل هذه الأحصنة أو القلاع بالقرب من جبل طارق، وهو ما قد أعادت التعاهد عليه مع France بخصوص الشواطئ المغربية، وذلك لضمان عدم تحكم اسبانيا أو France عسكريا بالمضيق، ومن ثمة وقعت الإشارة إلى المرور الحر. وحرى بالذكر أن اهتمام France و Bretagne بالمضيق لم يكن أمرا جديدا، ذلك انه ومنذ عام 1861 أمر كل منهما السلطان المغربي ببناء منار برأس سبارطيل نظرا لخطورته على الملاحة بالمضيق، ولم ينتهي البناء إلا في عام 1864، وبعد ذلك مباشرة دخلت Bretagne إلى مفاوضات حول منار رأس سبارطيل الذي يعتبر المدخل الرئيسي للمضيق ولكل السفن القادمة من العالم الجديد و Bretagne خاصة، مما دفعها إلى إبرام اتفاقية 31 ماي 1865 المقيدة لسيادة المغرب على المنار. وقد ضمنت بعد ذلك أربعة عشر دولة بما فيها France و Bretagne واسبانيا والولايات المتحدة الأمريكية حياد هذا المنار في وقت الحرب، وعهدت إلى لجنة دولية مكونة من ممثلي أربع عشرة دولة المذكورة بإدارته ومراقبته والمحافظة عليه والقيام بالعمليات اللازمة به، وكان مقرها بطنجة، وما لبث المغرب أن استرد هذا الاختصاص بعد حصوله على استقلاله سنة 1956 وذلك بمقتضى بروتوكول طنجة المؤرخ في 31 مارس 1958.<sup>306</sup>

وقبل اندلاع الحرب العالمية الأولى، قوّيت Allemagne وأصبحت العدو الأول لبريطانيا وفرنسا، حيث أعلنت بأنها تعمل على إنشاء أسطول حربي يلائم مركزها العالمي الصناعي والتجاري، وبالتالي يكون لها نصيب من الاستعمار أيضا، وهو ما يفسر قيام إمبراطور Allemagne آنذاك بزيارة جبل طارق و طنجة عام 1905 ثم محاولة احتلال أكادير عام 1911. وفي 1914 اندلعت الحرب، واستطاعت Allemagne تمرير غواصاتها عبر مضيق جبل طارق تمهيدا لبسط سيطرتها على المتوسط، كما ان

- The Spanish Red Book On Gibraltar, Madrid 1965. P 259 – 270.

<sup>305</sup>- للمزيد راجع:

<sup>306</sup>- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 440.

اسبانيا ساندت Allemagne بزرها للألغام في المضيق، مما نتج عنه خسائر كبيرة في صفوف الحلفاء عامة و Bretagne خصوصا. ومع أن اقتصاد الفحم في جبل طارق قد تفهقر منذ اكتشاف البترول إلا أن ذلك لم يمنع اسبانيا من المطالبة بالصخرة فبعد نهاية الحرب حاول primo de rivera في 1923 أن يُقنع الانجليز بالانسحاب من الجبل مقابل تعويضهم بسبته،<sup>307</sup> وهي الفكرة التي لم ترق الإنجليز. وفي الوقت الذي انتهت فيه الحرب الأهلية الاسبانية (1936-1939) حيث وصل عدد اللاجئين في الحامية إلى 10.000 لاجئ. بدأت مرحلة جديدة سيعيشها الجبل خاصة والمنطقة المضائقية عامة، حيث نشبت الحرب العالمية الثانية، فكان الجنرال فرانكو يساند القوات النازية سرا، حيث مكن هتلر من المرور داخل اسبانيا ومنها إلى المضيق ثم إلى شمال إفريقيا مقابل نيل اسبانيا لجبل طارق، كل ذلك كان قبل أن تُسارع قوات الحلفاء في تدعيم سيطرتها على شمال إفريقيا، لتحبط بذلك مخططات دول المحور.<sup>308</sup>

### الأفصاح الثاني: آثار مرحلة الحرب الباردة على البوغاز: تنازع المصالح في المنطقة المتوسطة

بعد نهاية مرحلة الحروب الكونية التي نشبت في القرن الثامن عشر بين الدول الأوروبية، بدأت موازين القوى تتغير في العالم لتبدأ بذلك مرحلة جديدة عرفت فيما بعد بالحرب الباردة، وهي التي نتج عنها الصراع القطبي بين المعسكر السوفيتي والمعسكر الأمريكي. فحاولا تثبيت قواهما على مستوى العالم بواسطة أساطيل وبوارج بحرية وحربية وبهذا الحدث البارز سقطت الدول الامبريالية ك France و Bretagne واسبانيا في يد سياسة نبذ الاستعمار التي تبناه المعسكرين معا بالإضافة إلى منظمة الأمم

<sup>307</sup>- وقد بحث العديد من المفكرين الإنجليز هذه المسألة، ونشروا آرائهم علنا في صالح هذا التبادل، ولكن ذلك كله لم يجد نفعاً. وقد اقترح بعضهم إنشاء نفق يصل بين شبه الجزيرة وشمال إفريقيا، فظهر من بحث هذا الموضوع أن مياه المضيق من العمق بحيث يجب يكون طول النفق 35 كيلومتر على الأقل فكان ذلك سببا للعدول عن الفكرة.

<sup>308</sup>- راجع، د.جلال يحيى، د.محمد علي مهنا، مرجع سابق ص 120-140.

المتحدة. فما هي أهم الآثار التي رتبها هذه الأوضاع على مستوى منطقة مضيق جبل طارق؟

## الفقرة الأولى: نهاية الحرب العالمية الثانية، ومحاولات تصفية الاستعمار في منطقة

### المضيق

بعد نهاية الحرب العالمية الثانية تغيرت موازين القوى في الساحة الدولية حيث ظهر معسكران جديان هما الإتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الأمريكية، ليقابل ذلك أن كُسرت شوكة الدولة الكولونيالية نتيجة للحرب أولاً، ونتيجة لدعم المعسكرين بالإضافة إلى دعم الأمم المتحدة لحركة تصفية الاستعمار ثانياً، وبذلك تأسست جامعة الدول العربية (1945) التي ما فتئت تنادي باستقلال الدول العربية أو استكمال الوحدة الترابية، وحينها كان المغرب مجرد مستعمرة لإسبانيا في الشمال والجنوب، و France في الوسط، لتبدأ بذلك الأفكار المناهضة للاستعمار منذ 1943 عندما تأسس أول حزب في المغرب على يد علال الفاسي، فنال المغرب استقلاله في 18 نونبر 1956، إلا أن استكمال وحدته الترابية لازمه خصوصاً وأن بعض الثغور الشمالية بالإضافة إلى الصحراء في الجنوب لا تزال قابضة في قبضة الإسبان. ليثير المغرب هذا الموضوع أمام لجنة الوصاية عام 1957، مما نتج عنه استرجاع طرفاية عام 1958، ثم سيدي افني عام 1969، تلتها الصحراء الغربية في 1975،<sup>309</sup> بعدما أصدرت الجمعية العامة توصيتها رقم 2072

<sup>309</sup>- ومع حلول 23 دجنبر 1974 قامت الجمعية العامة في دورتها 29، بإصدار قرار رقم 3292 الذي يعلن عن نقل الموضوع إلى محكمة العدل الدولية في لاهاي والتي طرح قضت "بأن أرض الصحراء الغربية لم تكن أرضاً بلا سيد لأنها مأهولة بسكان منظمين في قبائل لها سيادة. وبعد خروج المستعمر الإسباني من الأراضي الصحراوية، نشبت الحرب بين البوليساريو من جهة والمغرب وموريتانيا من جهة أخرى. أما الجزائر فقد وقعت معاهدة سلام مع البوليساريو، في 1979. هذا ما كان السبب الرئيسي في عقد مؤتمر نيروبي في 1981 والذي انتهى باعتراف 26 دولة إفريقية بالجهة، ما كان سبباً مباشراً في انسحاب المغرب من منظمة الوحدة الإفريقية. وفي 1988 اصدر مجلس الأمن قراره - المدعوم من طرف الأمين العام للأمم المتحدة "خافيير بيريز دو كويلار" - رقم 658 والمتعلق بمخطط التسوية. يرتبط بتنظيم استفتاء في الصحراء، وكيفية تكوين بعثة أممية تعرف بالمينورسوا وتقوم بتنفيذ إجراءات الاستفتاء، والتي تجسدت في ثلاث مراحل أساسية، الأولى ترتبط بالحالة الانتقالية والتي تضم وقف إطلاق النار وتخفيض عدد قوات

بتاريخ 16 دجنبر 1965 دعت فيها الحكومة الإسبانية إلى اتخاذ تدابير مستعجلة لتحرير الإقليمين من الاحتلال.<sup>310</sup>

أما بالنسبة للثغور الشمالية التي لم تأخذ استقلالها سنة مليية وسبته في الشمال فقد كان لهما شأن آخر، إذ أن إسبانيا لم تتنازل عنها بداعي أنها جزء من أرضها الأصلية، وأنها مارست عليها سيادتها منذ زمن طويل، بحيث أن سيادتها بدأت أولا على مليية منذ عام 1496 لتليها Velez de la Gomera Llot de في عام 1508، ثم جزيرة البوران، وسبته ابتداء من 1580 وجزيرة ليلي منذ 1581...

---

الطرفين في ساحة النزاع، ليتسنى بعد ذلك الإعلان عن نتائج الاستفتاء. أما المرحلة الثانية فتجسد الإعداد لتوزيع القوات المنتصرة في الإقليم تبعاً لنتيجة الاستفتاء. بينما تتعلق المرحلة الثالثة بانسحاب البعثة الأممية لتنظيم الاستفتاء في الإقليم.

إلا أن اتفاق الأطراف على هذه الخطة لم يكن ذريعة نحو تسوية نهائية للنزاع فسريراً ما ظهرت الخلافات على مستوى تأويل الخطة بين الطرفين، حيث اختلفوا في نقطة صحة الإحصاء الإسباني، ثم على صعيد تحديد الهوية... وهذا مكان أساس اتفاق هيوستن في 20 يوليوز 1997، حيث سعى فيها "جيمس بيكر" الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة إلى تقريب الآراء الأمر الذي انتهى بنجاح نسبي... لكن مع ذلك لم يتم إجراء أي استفتاء. وبعد سنوات طرحت من جديد مسألة توسيع صلاحيات المينورسو سنة 2013 حيث أعرب وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية عن نيته في تقديم مشروع حول توسيع الصلاحيات إلى أن تشمل حقوق الإنسان، الأمر الذي رفضه المغرب بشدة، لتنتهي المسألة إلى التراجع الأمريكي عن المشروع فتبقى القضية معلقة من جديد!

310- أنس بندوز، المهمات الجديدة لقوات حفظ السلام الأممية، بعثة المينورسو كنموذج، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون العام، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الرباط أكادال، السنة الجامعية 2006-2007. ص 10.



الصورة رقم 20: تاريخ بداية الاحتلال الإسباني للأراضي المغربية<sup>311</sup>

أما بالنسبة لطنجة<sup>312</sup> فقد كان لها وضع خاص عن باقي المدن المغربية في منطقة المضيق حيث أنها عرفت نظام التدويل مبكرا نظرا لكونها محل أطماع القوى الأوروبية،

<sup>311</sup>-Nora Marej, Op. Cit, P 44.

<sup>312</sup>- وقد شهدت هذه المدينة تدخلات لدول أجنبية كثيرة، بدعوى حماية رعاياها، ومنها نذكره "التدخل البريطاني في عام 1828، بعد أن احتجز الأسطول المغربي عدة مراكب أجنبية (من بينها مركبين بريطانيين) بهدف التأكد من هويتها، مما دعا الإنجليز إلى الاحتجاج بفكرة أن التصاريح لا تطلب إلا في المتوسط، وأن سفنها لم تتجاوز الأطلنتي، فطالبت بالإفراج عن السفينتين وبدفع تعويض. وقد استجاب السلطان المولى عبد الرحمان للمطلب الأول، ولكنه لم يرضخ للمطلب الثاني، الأمر الذي دفع بريطانيا إلى إرسال سفينتين حربيتين إلى طنجة يوم 28 سبتمبر 1828، وجددت طلبها بالتعويض والتعهد بعدم العودة لإحتجاز السفن البريطانية استقبالا في المحيط الأطلنتي، وانها اذا لم تتوصل إلى رد مقبول خلال أربعين يوما فسوف تتخذ إجراءات لم تحدد طبيعتها. وإنتهى الأجل المحدد في 13 نونبر دون وصول رد السلطان، الأمر الذي أدى إلى فرض الحصار على طنجة من قبل السفينتين الحربيتين، ولكنه في 21 نونبر 1828 وصل رد السلطان وفيه إشارة إلى أن المولى عبد الرحمان قد أصدر أوامره إلى قواده البحريين بعدم التعرض للسفن البريطانية في المحيط استقبالا. غير أن السلطان أغفل مسألة الحكومة البريطانية عند إذ أرسلت سفينة حربية ثالثة إلى خليج طنجة لضمان إطلاق سراح قنصلها ونائبه وغيرهم من الرعايا البريطانيين في طنجة، الذين يبلغ عددهم نحو تسعين شخصا. وقد استمرت المفاوضات بين الطرفين إلى غاية 14 يناير من السنة الموالية، حيث رُفِع الحصار عن مدينة طنجة، وعدلت الحكومة البريطانية عن المطالبة بالتعويضات المطلوبة بعد توصلها بإعتذار من سلطان المغرب." راجع في هذا د. عبد الهادي التازي، الأسطول المغربي عبر التاريخ، مجلة البحث العلمي، العدد 33، نونبر 1982، ص 38-39. أو راجع د. عبد الواحد الناصر، التدخل العسكري الأجنبي في المغرب قراءة في جيوسراتيجية المغرب خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، مطبعة إيليت، الرباط 1420هـ-1999م، ص 64-65.

ففي أوائل القرن 19 وبالضبط سنة 1840 تخلى السلطان المغربي عن إدارة المصالح البحرية فيها لمصلحة القناصل الأجانب، لتقيم الدول الأجنبية سنة 1864 منارة دولية في رأس سبارطيل ليعهد رسمياً إلى الهيئة القنصلية بتسييرها وإدارتها عام 1865. وفي 1904 قام الإتفاق الودي بين France و Bretagne. وعلى أساسه تم الاعتراف بميناء طنجة كمنطقة دولية محايدة، ليتأكد فيما بعد الأمر ذاته في مؤتمر الجزيرة الخضراء 1906 بين الدولتين إضافة إلى إسبانيا، وقد استمر هذا الوضع<sup>313</sup> إلى أن احتلها الجنرال "فرانكو" عام 1940، على إثر انشغال France و Bretagne بالحرب التي انتهت عام 1945 وهي نفس السنة التي رجع نظام التدويل إلى طنجة (11 أكتوبر). فكانت هذه أوضاع طنجة حتى عشية حصول المغرب على استقلاله التام الناجز في عام 1956، حيث حقق الملك محمد الخامس انتصاراً دبلوماسياً باسترجاعه لطنجة عام 1957.<sup>314</sup>

وعلى الرغم من كون إسبانيا، دولة أوروبية إمبريالية<sup>315</sup> بغزوها للثغور الشمالية للمغرب، إلا أن ذلك لم يمنعها من المطالبة بنفس الحقوق التي كانت تنادي بها الدول الحديثة الاستقلال، فمشكلة جبل طارق مع Bretagne لا تزال بمثابة الشوكة عندها،

<sup>313</sup>- للإطلاع على " تطور التنظيم الداخلي لمدينة طنجة على طول مرحلة تدويلها" راجع د.جلال يحيى، د. محمد نصر مهنا، مرجع سابق ص 97.

<sup>314</sup>- راجع تفاصيل هذا عند: د. جلال يحيى، د. محمد نصر مهنا، مرجع سابق ص 83-103.

<sup>315</sup>- "هي سياسة هدفها الإستيلاء أو السيطرة على شعوب و أراض غريبة . وهدف الدولة الإمبريالية هو أنها تسعى إلى الحصول على مكسب ممنوع من تلك الدول و الشعوب العاجزة عن الدفاع عن أنفسها ضد تفوق الدولة الإمبريالية العسكري و / أو الاقتصادي. وقد يتخذ هذا المكسب شكل سلطة، هيبة، تفوق استراتيجي، يدعامة رخيصة، موارد طبيعية أو ولوج أسواق جديدة.

ومن العادة تقسيم الإمبريالية الأوروبية إلى مرحلتين. كانت الموجة الأولى من صنع إسبانيا والبرتغال وبريطانيا وفرنسا وهولندا ابتداء من العام 1500 تقريباً مع اتباع سياسيات اقتصادية مركنتيلية واسعة. أما الموجة الثانية التي تسمى أحياناً بالإمبريالية الجديدة، فقد بدأت خلال السبعينيات من القرن التاسع عشر، وانتهت في عام 1945. وقد كانت بريطانيا على رأسها، وكانت تتنافس في بداية القرن التاسع عشر مع قوى عظمى ناشئة أخرى مثل ألمانيا و الولايات المتحدة الأمريكية. فكيف سعت بريطانيا إلى أن تحافظ على المستوى المطلوب في عالم سريع التغيير؟ شعر العديد بأن الإجابة تكمن في الإمبريالية، أو في اكتساب مستعمرات جديدة من أجل ربح أسواق وموارد جديدة. وسرعان ما بدأت بلدان كفرنسا واليابان والولايات المتحدة ترسم مستعمرات خاصة بها، الأمر الذي أصبح مصدر اعتزاز واستفادة اقتصادية. فأحس الكثير من الأوروبيين بأن عليهم نوعاً من واجب حمل ثقافتهم "المتفوقة" إلى مستعمراتهم. ليسافر المبشرون المسيحيون عبر أفريقيا وآسيا ناشرين معتقداتهم الدينية. " أنظره عند مارتن كريفيش، تيري أو كلاهان، مرجع سابق ص

على الرغم من المحاولات الكثيرة (السابق تبين بعضها سالفاً) التي كانت ترمي لإسترجعها. فطالبت الحكومة الاسبانية عام 1963 في الأمم المتحدة، بإدراج قضية جبل طارق ضمن جدول أعمال المنظمة الخاص بتصفية الاستعمار بحجة أن جبل طارق يعتبر من إقليمها وفقاً لما أتى ذكره في المادة 10 من معاهدة utrecht التي ورد فيها أنه " إذا مارغب التاج البريطاني في أية لحظة. وبأي طريقة في التخلي عن ملكية تلك المدينة أو بيعها أو نقل ملكيتها، يكون للتاج الاسباني، حسب هذه المعاهدة، الحق الأول قبل غيره في استعادتها"، وهو ما وقع فعلاً، حيث كلفت المنظمة<sup>316</sup> لجنة خاصة لدراسة الوضع، لتلغيها في النهاية بعدما تقدمت Bretagne بحجة أن اسبانيا وقعت على معاهدة فرساي لعام 1783 والتي كان مفادها بأن اسبانيا تخلت عن جبل طارق مقابل Minorque وفلوريدا. فضلاً على أن Bretagne، قد قضت في جبل طارق مدة تقارب أو بالأحرى أكثر من المدة التي مارست فيها إسبانيا سيادتها عليه. ليزداد موقفها قوة بعد إقامة استفتاء للمقيمين بالمنطقة حول تقرير مصيرهم في 1968، والذي انتهى لصالح Bretagne بنتيجة 12.138 صوتاً مقابل 44 صوتاً لفائدة الاندماج. إلا أن إصرار المملكة الاسبانية على إستكمال وحدتها الترابية، جعلها تتفاوض مع Bretagne من جديد، على معاودة الاستفتاء بموضوع آخر، هو تقاسم السيادة في المنطقة، وهو ما كان لها عام 2002، فنتج عنه رفض واسع لسكان جبل طارق بمعدل 17.900 صوتاً ضد المشروع مقابل 187 صوتاً لصالح المشروع.

<sup>316</sup>- وقيل ذلك أصدرت الجمعية العامة ما يفيد المبدأ العام في التعامل مع هذه القضية وهو مبدأ "السلامة الإقليمية" الذي جاء لمصلحة اسبانيا، لأنها تمكنت من إدراج هذا الإقليم ضمن الأقاليم المستعمرة.. ومن قرارات الجمعية العامة في هذا الموضوع نجد القرارين 2353 (د - 22) و 2429 (د - 23)، حيث جاء في ديباجة الأول: "وإذ ترى أن كل حالة استعمارية، تنطوي. على أي تقويض جزئي أو كلي للوحدة القومية والسلامة الإقليمية لأي بلد، تكون متنافية مع مقاصد ميثاق الأمم المتحدة ومبادئه، وخاصة مع الفقرة 6 من قرار الجمعية العامة 1514 (د - 15). بينما جاء في الفقرة 2 من القرار 2429، (د - 23)، المؤرخ في 18 ديسمبر 1968 "أن الجمعية العامة تعلن أن استمرار الحالة الاستعمارية القائمة في جبل طارق منافي لمقاصد ميثاق الأمم المتحدة ومبادئه، ومضمون قرار الجمعية العامة 1514 (د - 15) وجاء في الفقرة 3 منه: " وتلتزم من الدولة القائمة بالإدارة إنهاء الحالة الاستعمارية القائمة في جبل طارق." ويضيف نفس القرار "... أما بالنسبة للأقاليم التي يوجد بشأنها تنازع على السيادة، فإن الحوار يجب أن يجري بين الدولة القائمة بالإدارة والبلد الواقع إقليمه تحت الاستعمار. وهذه هي حالة جبل طارق، التي ينبغي حلها من خلال المفاوضات بين اسبانيا والمملكة المتحدة." أنظر في هذا تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لدى الجمعية العامة بخصوص تنفيذ إعلان منح الإستقلال للبلدان والشعوب المستعمرة، في إطار العقد الدولي للقضاء على الاستعمار A/55/497.



ودراسة هذه المعطيات، التي تُؤوّلُ ضد اسبانيا لا يمكن فهمها بعيدا عن السنوات من 1966 إلى 1985 وهي المرحلة التي تمثل عهد اسبانيا الديكتاتورية "فرنكوا"، حيث تآزمت حينها العلاقات بين اسبانيا وجبل طارق، إلى درجة وصلت حد الإضطهاد والتجويد، كنتيجة لسياسة إغلاق الحدود التي نهجتها اسبانيا منذ 1969، مما أدى إلى فتح سكان المنطقة لعلاقات جديدة مع المغرب الذي كان يمدّم حينها بالمواد الغذائية من خضروات وفواكه. وقد استمر هذا الوضع إلى غاية 1980 حيث تم التوصل إلى اتفاق لشبونة، الذي بموجبه تمت استعادة الاتصالات الأرضية بين الطرفين. لتتضم بعد ذلك اسبانيا إلى الاتحاد الأوروبي في عام 1986 والذي معناه إلزامها بتقديم التسهيلات لدول الاتحاد (بما فيها جبل طارق كإقليم تابع لبريطانيا) من حيث المواصلات بهدف التنمية الاقتصادية. ومع ذلك فقد عرف الوضع تحفظات كثيرة من جهة اسبانيا، إلى أن فشل استفتاء 2002، مما أدى بها لتغيير من سياستها اتجاه المنطقة، ليتم توقيع اتفاق بشأن الاستخدام المشترك لمطار جبل طارق المُشيد عام 1938 في 2006.<sup>317</sup> ليليه بعد ذلك استئناف خدمات النقل البحرية بين الجزيرة الخضراء وجبل طارق بعدما عرفت ركودا لعقود.<sup>318</sup>

### الفقرة الثانية: مركز مضيق جبل طارق في الصراع الاستراتيجي بين المعسكرين

يشكل حوض المتوسط المنطقة "الحيوية" في استراتيجية القطبين المتنافسين (الاتحاد السوفيتي/ الولايات المتحدة الأمريكية)، وكان المتوسط أحد أهم المناطق التي طبقت فيها الاستراتيجيات الأمنية للقوتين العظميين لأن مصالحيهما الإستراتيجية سواء العسكرية منها أو الاقتصادية انحصرت في هذه المنطقة ذات الأهمية الجيوسياسية والاقتصادية.<sup>319</sup>

<sup>317</sup>- Nora Marei, Op. Cit, P 52-56.

<sup>318</sup>- للتفصيل أكثر راجع :

- Gerry O'reilly, Article De Gibraltar: Sovereignty Disputes And Territorial Waters, Ibru Boundary And Security Bulletin Spring 1999. Pdf.

<sup>319</sup>- تباي وهيبه، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي ، دراسة حالة: ظاهرة الإرهاب، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية مولود معمري- تيزي وزو، الجزائر، تاريخ المناقشة: 2014/06/08. ص 87.

فمنذ أن استطاعت الولايات المتحدة الأمريكية في بداية القرن التاسع عشر الإبحار بسفنها الحربية نحو البحر الأبيض المتوسط عن طريق البوغاز في عهد الرئيس 'توماس Jefferson، منذ ذلك التاريخ وهذا البحر يشهد وجودا عسكريا بحريا مهما لكل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي، وقد زادت من حجم هذا التواجد العسكري، عوامل سياسية رئيسية تحققت بعد ذلك كالحلف الأطلسي ووجود '(الكيان الإسرائيلي)' والأسطول الأمريكي السادس، ومن ثمة أصبح المرور من المضيق يحتل أهمية قصوى بالنسبة للمعسكرين معا.<sup>320</sup>

وحيث إن مرحلة الحرب الباردة تميزت بوجود قوتين تنافسيتين في العالم، فإنه غالبا ما كانت العلاقة بينهما تتميز بالتشنج والعداء وفي بعض الأحيان التشابك اللامباشر، لذلك فقد تأثر وضع البحر الأبيض المتوسط بطبيعة هذه العلاقات، حيث أن هذه القوى فهمت آنذاك الأهمية الإستراتيجية للبحر الأبيض المتوسط، وأن هذا البحر لا يمكن التحكم فيه أولا إلا عبر السيطرة على المنافذ المؤدية إليه وهما مضيق جبل طارق ثم قناة السويس، وثانيا على المنافذ الإستراتيجية الثانوية كمضيق Messénie بين إيطاليا وجزيرة صقلية، بالإضافة إلى المضايق التركية (البوسفور والدردينيل). وهذا ما جعل المعسكرين يحاولان السيطرة على هذه المنافذ<sup>321</sup> حيث بادرت الولايات المتحدة الأمريكية بطلب تشكيل حلف الشمال الأطلسي لتأمين دول الحلفاء من التوسع الشيوعي بهذه المنطقة في 4 أبريل 1949 حيث ضم آنذاك كل من الولايات المتحدة الأمريكية و France و Bretagne ثم كندا ولوكسومبرغ وبلجيكا وهولندا والنرويج وأيسلندا والبرتغال والدانمرك فايطاليا، لتنضم إليه بعد ذلك اليونان وتركيا عام 1952 ثم Allemagne الغربية في 1955، وإسبانيا عام 1981. وإزاء ذلك رد الاتحاد السوفيتي بمبادرة مضادة هو إنشاء حلف وارسو سنة 1955 لردع الحلف عن انتشاره الاستراتيجي في المتوسط. بالإضافة إلى التواجد المزدوج للأساطيل الحربية السوفيتية في الأطلنطي لتأمين الدفاعات. وخلال هذه

320- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 430.

-Ahmady Abdelhamid, Op. Cit, P25-40.

321- للتفصيل أنظر:

المرحلة عرف البحر المتوسط تلوثا بوجود بحري أمريكي وسوفيتي كثيف بالرؤوس النووية.<sup>322</sup>

ومن الأحداث المهمة على صعيد منطقة مضيق جبل طارق، هو انه بعد نهاية الحرب العالمية الثانية واستسلام *Allemagne*، علمت اسبانيا أن أيام سطوتها على طنجة أصبحت معدودة، وفي نفس السنة انعقد في باريس مؤتمر تناول مستقبل المدينة. ولما كانت الولايات المتحدة الأمريكية قد أدركت من اختبارها في هذه الأثناء أهمية السيطرة على الجزء الغربي من البحر المتوسط، فإنها انضمت إلى *France* و *Bretagne* في مفاوضاتها. وفي خلال أسابيع قليلة تم الاتفاق إلى أن يعاد إلى طنجة نظامها السابق لكن مع فارق وهو ان تشترك الولايات المتحدة والإتحاد السوفيتي في إدارة المدينة. إما الولايات المتحدة فقد اشتركت فعلا في هذا الأمر لكن الإتحاد السوفيتي لم يرسل ممثلا دبلوماسيا إلى طنجة ولم يطالب بأي دور في الهيئات التي كانت تحكم المدينة. وعند انسحاب جيش اسبانيا في 11 أكتوبر 1945 عاد مندوب السلطان إلى طنجة كما عادت السلطات الدولية المختلفة إلى القيام بواجباتها.<sup>323</sup>

وختاما فان خسران *France* و *Bretagne* لمكانتيهما في البحر الأبيض المتوسط منذ نهاية الحرب العالمية الثانية لصالح الولايات المتحدة الأمريكية بأسطول عسكري يبلغ 27 سفينة وغواصات نووية تشكل كلها الأسطول السادس، لم يكن ليأذن إلا بحرب جديدة مع الإتحاد السوفيتي الذي استمر في تنافسه مع الولايات المتحدة إلى أن بدأ في التصدع مع نهاية الثمانينات، فبدأت موجة التغيرات تجتاح النظم الموالية للإتحاد السوفيتي في شرق أوروبا ووسطها ثم تفكك حلف وارسو في 1991، وأعقب ذلك تحلل الإتحاد السوفيتي ثم انتهت الحرب الباردة رسميا وبدأ حلف الشمال الأطلسي في مواجهة وضع

<sup>322</sup>- للمزيد راجع د.سعد حقي توفيق، الإستراتيجية النووية بعد إنتهاء الحرب الباردة، دار زهران للنشر والتوزيع الأردن، الطبعة الأولى 2008. ص 3-30.

<sup>323</sup>- د.جلال يحيى، د. محمد نصير مهنا، مرجع سابق ص 97-98.

جديد بع سقوط مصدر التهديد الرئيسي الذي نشأ لمواجهة. 324 كان عنوانه مواجهة الإرهاب خاصة بعد هجمات 11 سبتمبر ضد الولايات المتحدة، حيث أطلقت منظمة حلف الشمال الأطلسي (الناتو) في 18 نوفمبر 2001 عملية "المسعى النشط" والتي تهدف إلى حماية الشحن من الهجمات الإرهابية ابتداء من مضيق جبل طارق إلى قناة السويس، وذلك عبر تكليف سفن تابعة للحلف بإقامة دوريات في جميع أنحاء البحر الأبيض، وقد ترافق هذه السفنغير العسكرية للدول الأعضاء في الحلف إذا ما طلبت ذلك. 325

## المطلب الثاني: التحديات الدولية والرهانات الجديدة في

### مضيق جبل طارق

إن التسليم بوجود تحديات ورهانات دولية جديدة بمضيق جبل طارق، أمر يحتم علينا التساؤل عن طبيعة التحول الذي طرأ على الحياة السياسية الدولية عموماً. لنجد أن التبادل الثقافي في العالم تحت غطاء العولمة أدى بالمجتمعات إلى أن تتجاوز الحدود التقليدية لدولها، حيث لم يعد سكان العالم في منأى عن غيرهم في مختلف البلدان.. مما ولد لدى البعض حب تغيير أوضاعه الاجتماعية أو الاقتصادية أو السياسية ليبدأ مسلسل الهجرة الدولية بكثافة مقارنة مع القرون الماضية.

فما هي أهم مظاهر هذه التحديات الجديدة على مستوى مضيق جبل طارق؟

#### الإفصاح الأول: مضيق جبل طارق بوابة لإكراهات دولية مستحدثة

ومن هذه العوامل المستحدثة، نقصر على فكرة الهجرة والإرهاب، دون أن يعنى ذلك أن الظواهر الأخرى العابرة لمضيق جبل طارق لا تثير أية خطورة ولا تسبب أدنى مشكلة.

324- تباي وهيبة، مرجع سابق ص 89.

325- Nora Marei, Op.Cit, P 144.

## الفقرة الأولى: الهجرة الدولية عبر البوغاز وأثرها على الأمن الأوروبي

على الرغم من اختلاف الباحثين<sup>326</sup> حول تفسير ظاهرة الهجرة الدولية في العالم، إلا أنهم اتفقوا على تصنيف هذه الظاهرة إلى شرعية وأخرى غير شرعية، وهذا التصنيف إنما طرح في الحقيقة مع ظهور دولة السيادة بمفهومها التقليدي، لتكون الهجرة بذلك غير شرعية كلما خالفت القوانين (وهي مظهر من مظاهر السيادة) المنظمة لها<sup>327</sup>، والعكس صحيح.

وبتأصيل موضوع الهجرة في المنطقة الجغرافية لمضيق جبل طارق، يلاحظ بان الهجرة بهذا القطب بالذات لم تعد ذاك الموضوع البسيط الذي لا قيمة له. فمنذ أن صارت عنصرا مرتبطا بالأمن على اختلاف أبعاده، صار الجانبين الأوروبي والمغاربي يعطيانها أهمية قصوى سواء من الناحية القانونية أو المؤسساتية، أو السياسية. وبهذا يمكن تفسير المبادرات التي يسهر على إنجاحها الطرفان بهذا الصدد، كما هو الشأن بالنسبة لإتفاقية

<sup>326</sup>- "ومن هؤلاء الباحثين نجد Arnist Raffinistine صاحب أول نظرية في تفسير الهجرة (1885)، حيث يعتبر بأن الهجرة خاضعة لعوامل الجذب والدفع، بحيث تدفع الظروف الاقتصادية السيئة والفقر والرغبة في تحسين الظروف المادية للأفراد إلى ترك أوطانهم والانتقال إلى مناطق أكثر جاذبية. ومن أنصار النظرية الاقتصادية أيضا نجد Ivrit Leé (1966) و A.Portes (1981) و Saskia Sassen (1988). سمي أمين، والذي يقول بأن الهجرة عامل أساسي لتحويل فائض القيمة من دول المحيط إلى دول المركز التي يقوم اقتصادها على الفائض الذي تصدره لدول المحيط لهذا تعمل جاهدة لإبقائها على التخلف، الفقر والتبعية. أما أنصار مدرسة التفسير الجغرافي لظاهرة الهجرة، ومنهم عبد الله عبد الغاني غانم، فيركزون على فكري الطرد من الوطن الأصلي الذي يفسرونه بحالة انعدام التوازن بين الخصائص الجغرافية للمنطقة، وخصائص سكانها، ثم فكرة اختيار مجتمع الاستقبال الذي يُشترط فيه كونه سيحقق التوازن حسب الفكرة الأولى. وهناك مدرسة ثالثة في هذا المجال وهي التي تربط الهجرة بظاهرة العولمة، فنجد ضمنها نظرية التحرير الخالصة للهجرة والتي تقوم على فكرة الحقوق الفردية أي اعتبار الفرد وحدة تحليل بغض النظر عن الإنتماء، وبذلك فتميز بين ثلاثة أنواع من الهجرة، الأولى قائمة على حرية مراقبة الحدود، والثانية، على الطلب، والثالثة قائمة على التقييد." ومن أنصار هذه المدرسة نجد Jan Krepelka و Caxles... "أتى في يحيواي سهام، مرجع سابق ص 21-27.

<sup>327</sup>- وهنا يطرح الإشكال حول طبيعة القانون الذي ينبغي لظاهرة الهجرة ان تخالف، هل هو قانون دولة الانطلاق، ام قانون دولة الوصول، أو حتى قانون دولة العبور؟ وكإجابة على هذه الأسئلة نطرح في رأينا أن الهجرة تكون غير الشرعية كلما خالفت قانون الدولتين المتولين، (أي قانون دولة الانطلاق، وقانون دولة العبور إذا وجدت، إما حالة عدم وجودها كحالتنا في مضيق جبل طارق، فيحل محلها قانون دولة الوصول) دون قانون الدولة الثالثة، الانطلاق فقط، وذلك بحجة أن ما يميز القوانين هو تشعبها وكثرتها، وبالتالي يصعب استيعابها وفهمها أجمع، فيبقى بذلك أمام المهاجر معرفة مسطرة الهجرة الشرعية حسب بلد الانطلاق وكذا البلد الموالي فقط.

Schengen أو إعلان Barcelone، فضلا عن ما يعرف بالسياسة الأورومتوسطية للجوار.

أولا: مؤسساتيا فقد أولت الدول الأوروبية أهمية بالغة لحركة انتقال الأفراد، خاصة في علاقتها مع دول المغرب العربي التي تندرج ضمنها منطقة مضيق جبل طارق. وذلك بالخصوص منذ استفحال هذه الظاهرة ابتداء من الستينات والسبعينات، مما دعاها إلى تبني سياسة غلق الحدود عام 1974، والتي شهدت فشلا ذريعا مع توجه تحرير المعاملات الذي ظهر إزاء الاتحاد الأوروبي، فكان ذلك سببا في توقيع معاهدة Schengen<sup>328</sup> الساعية إلى خلق مجال لحرية حركة الأفراد في أوروبا، وبعدها اتفاقية 1992 Maastricht ثم معاهدي أمستردام ولشبونة. لتشكل في النهاية أساس السياسة الأوروبية اتجاه الهجرة. والتي تركز أيضا على مكافحة الهجرة غير الشرعية باعتبارها مهددا رئيسيا للأمن الأوروبي<sup>329</sup>. .. ولذلك فقد عبرت المفوضية الأوروبية عن قلقها فيما يتعلق بإيجاد نظام متكامل للتحكم بالحدود حيث أنه ووفقا لبيانات دليل (EUROSTAT) الإحصائي والمنظمة الدولية للهجرة، فحوالي 80% من المهاجرين غير الموثقين يعيشون في مناطق Schengen.. حتى بعد انتهاء صلاحية التأشيرة (visa).<sup>330</sup> وفي 2000 عقدت قمة Nice التي كان موضوعها إزالة الحدود الداخلية للاتحاد وتكثيف الرقابة على الحدود الخارجية، ليأتي بعدها "الكتاب الأخضر حول الهجرة"<sup>331</sup> الصادر عن المجلس

<sup>328</sup>- وتضم نصين أساسيين، الأول اتفاقية شنغن التي تم توقيعها في 14 يونيو 1985 بين Benelux الاقتصادي وجمهورية Allemagne الاتحادية والجمهورية الفرنسية فيما يتعلق بالإلغاء التدريجي للسيطرة على الحدود. والثاني، ميثاق تطبيق اتفاقية شنغن الذي تم توقيعها في يناير 1990، والتي تكمل الاتفاقية وتحدد الشروط وتضم تطبيق حرية الحركة.

<sup>329</sup>- للمزيد حول الأمن الأوروبي راجع:

-Dr.Dorea Shafik Bassiouni, The Security Problematic In The New European Order,Al-Siassa Al-Dawliya, Number 110 October 1992. PP 6-21.

<sup>330</sup>- أنظر تقرير قمة الأوروميد عن الهجرة والتعاون في المنطقة الأورومتوسطية، 2011. للإطلاع أنظر:

(ت. مع: 2013/03/25؛ 12:55) <http://www.eesceuropa.eu/.../f%20ces9237-2011%20tcd%20ar.d>

<sup>331</sup>- ويعتبر من أخطر الإجراءات التي قدمت عليها دول الاتحاد الأوروبي، حيث انه يعتمد آلية انتقائية تفتح الأبواب أمام هجرة الأدمغة وتغلقها في وجه غيرهم. للمزيد حول هذا انظر سامي محمود، أسامة بدير، أوروبا والهجرة غير المنظمة في مصر بين

الأوروبي في 11 يناير 2005. ولتعزيز هذه السياسات قامت الدول الأوروبية بعقد مؤتمرات شركات أورو متوسطية ابتداء من 1995 تمخض عنها ما يعرف بإعلان Barcelone<sup>332</sup> الهادف إلى مساعدة دول جنوب وشرق المتوسط على تحقيق التنمية الكفيلة لمواجهة تهديدات الأمن التي تواجه أوروبا والتي من بينها الهجرة. وبعده تم عقد المؤتمر الأورو متوسطي Marseille عام 2000، حيث أثير فيه لأول مرة برنامج إقليمي في مجال العدالة والشؤون الخارجية، يستهدف تنظيم الرقابة على البحار في سنة 333.2001 ولم تحل الذكرى العاشرة لإعلان Barcelone، حتى عقدت قمة أخرى في نفس المدينة عام 2005، حيث تناولت التعاون فيما يتعلق بالهجرة والتكامل الاجتماعي والأمن. لينعقد فيما بعد أول إجتماع وزاري أورو متوسطي في Bergrav (البرتغال) من 18 إلى 19 نوفمبر 2007، حيث خلص في النهاية إلى ضرورة إحداث سوق شغل للقضاء على أسباب الهجرة في دول الأصل.<sup>334</sup> ثم مؤتمر باريس في نوفمبر 2008 حول تنظيم تدفق موجات الهجرة على ضوء الحاجة إلى الأيدي العاملة في الاتحاد الأوروبي.

ثانيا: أما من الناحية القانونية فقد تعاملت حكومة اسبانيا مع الهجرة الغير الشرعية بإجحاف كمنظيرتها France أو ايطاليا، وذلك يظهر من خلال قانون 2010 الجديد بخصوص الهجرة والذي صدر في عهد "Joselu Rodriguez Zapatero"، حيث يستهدف بالأساس التضييق على حقوق المهاجرين غير الشرعيين، من قبيل نصه على

المسؤولية والواجب، القاهرة، مركز الأرض لحقوق الإنسان، سلسلة حقوق اقتصادية واجتماعية، العدد (68)، يونيو 2009، ص 13.

<sup>332</sup>- ويعتبر إعلان برشلونة بمثابة ميثاق أورو متوسطي شاركت فيه 27 دولة متوسطية من بينها 15 دولة التي يتكون منها الاتحاد الأوروبي آنذاك، و8 أقطار عربية (تونس، المغرب، الجزائر، مصر، سوريا، الأردن، لبنان، وفلسطين) و4 دول غير عربية ((الكيان الإسرائيلي)، تركيا، قبرص، مالطا)، في حين لم تتم دوة ليبيا بسبب العقوبات الدولية المفروضة عليها بعد أحداث لوكربي. راجع في هذا يحيواي سهام، مرجع سابق ص 101.

<sup>333</sup>- وقد تمخضت عن هذه الفكرة لأول مرة خطة عمل في قمة فالنسيا عام 2002، ثم توصيات قمتي كريت ونابولي 2003 والتي نتج عنها فيما بعد تشكيل وكالة دخلت الخدمة في ماي 2005 بميزانية وصلت 70 مليون أورو في 2008.

<sup>334</sup>- تقرير قمة الأروميد عن الهجرة والتعاون في المنطقة الأورو متوسطية، مرجع سابق.

تشديد العقوبات على الشركات والمقاولات التي تمنح عقود عمل للمهاجرين الذين لا يملكون وثائق الإقامة باسبانيا. كما تضمن هذا القانون إجراءات تعجيزية في مجال توظيف اليد العاملة الأجنبية، حيث نص على ترحيل المهاجرين والمقيمين بصفة شرعية إذا فقدوا عملهم إلى بلدانهم الأصلية بصفة مؤقتة مقابل استفادتهم من منح البطالة إذا وافقوا على الرجوع الطوعي إلى بلدانهم الأصلية...<sup>335</sup> أما بالنسبة للمغرب، فقد أصدر من التشريعات ما يفيد تجريمه للهجرة السرية وذلك عبر القانون 02/03<sup>(336)</sup> المتعلق بدخول وإقامة الأجانب بالمغرب وبالهجرة غير الشرعية، حيث نص على تجريم مهربي المهاجرين بعقوبات تتراوح بين 10 سنوات إلى المؤبد، بينما خص المهاجرين السريين بعقوبة مالية تتراوح بين 3000 إلى 10.000 درهم وعقوبة حبس تتراوح من شهر إلى 6 أشهر.<sup>337</sup> وعلاوة على هذا القانون فقد عزز المغرب من تشديده على الهجرة غير الشرعية، بإقامة مديرية لشؤون الهجرة، فضلا تكليف وزارة الداخلية بمهمة مراقبة الحدود ورصد الهجرة السرية.

ثالثا: أمنيا، وبعد نهاية الحرب الباردة، ظهرت تحديات ورهانات جديدة غيرت من النظرة التقليدية العسكرية لمفهوم الأمن، ولعل هذا التغير صاحبه ظواهر اجتماعية أخرى كال فقر والبطالة والتهميش و الهجرة... وهي كلها مظاهر تُنقل من أفريقيا إلى أوروبا عبر اقرب نقاط التلاقي والتي من بينها مضيق جبل طارق، ليشكل ذلك - حسب الحكومات الأوروبية- ملاذا مستحدثا لتهديد أمنها، وهي نفسها الفكرة التي يدافع عنها أنصار مدرسة Copenhagen من قبيل "Barry Buzan" (نظرية الأمن المجتمعي) و " Ole Waever" (نظرية الأمننة) حيث يصورون الهجرة بأنها تشكل تهديدا حقيقيا لأمن الدول انطلاقا من فرضية أن الدولة تتكون من مواطنين أصليين يتمتعون بانسجام الهوية ووحدة الثقافة، وأن المهاجر شرعيا كان أو غير شرعي يصطدم بهذه الثقافة، مما يولد الخطر

<sup>335</sup>- سهام يحيوي، مرجع سابق ص 144.

<sup>336</sup>- القانون 02/03 الصادر في 11 نوفمبر 2003، الجريدة الرسمية، عدد 5160.

<sup>337</sup>- بخصوص هذه الأحكام راجع المواد من 50 إلى 58 من القانون 02/03 مرجع سابق.



على أمن هذه الدولة.<sup>338</sup> هذا وقد ظهرت أيضا ما يسميه Waever بمدرسة باريس (يتزعمها ميشيل فوكو) والتي ترى الأمن على انه نمط للحكومية يُختزل في نشاطات الشرطة من خلال المراقبة المسماة حسب "ديفيد ليون" بالعين الالكترونية التي تتم عبر شبكات تربط بين مختلف المؤسسات والأجهزة الأمنية الوظيفية التي تتجاوز الحدود الوطنية.. وهي التي تظهر بجلاء في منظومة المراقبة على الحدود الخارجية التي تنتهجها أوروبا خاصة منذ 2004.<sup>339</sup>

وعموما فان المغرب وإسبانيا عالجتا ظاهرة الهجرة في المنطقة المضائقية بسياسة أمنية متشددة من مظاهرها أنهما تبنيا مشروع إطلاق قمر صناعي أطلق عليه شبكة الحصان البحري لمراقبة الهجرة غير الشرعية ببوغاز جبل طارق بتكلفة تقدر ب 3 مليون أورو، حيث يُقدم للطرفين المساعدة في محاربة تهريب البشر. كما تظهر أيضا في إطار الإتفاقية الثنائية الموقعة بينهما في 1992، حيث يلتزم المغرب بموجبها باستعادة جميع المهاجرين المارين عبر إقليمه إلى غاية سنة 1995، وعلى إثرها وافقت السلطات المغربية على استعادة 65 مهاجر قدموا من إفريقيا جنوب الصحراء مقابل 300 يورو للفرد الواحد، مقابل تعهد إسبانيا بتحسين وضع المهاجرين المغاربة، وتخفيض الديون التي على المغرب من إسبانيا. هذا وتظهر هذه السياسة الأمنية المشتركة كذلك في الاتفاق المعقود بين وزيرى داخلية البلدين في نوفمبر 2003 على إحداث هيئة مشتركة دائمة تجتمع سنويا توكلها مهمة اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمكافحة الهجرة السرية، وفي نفس الشهر أوقفت السلطات المغربية 142 مهاجر سري في محاولة لعبور مضيق جبل طارق نحو إسبانيا.<sup>340</sup> وكنتيجة لذلك كُلفت وزارة الداخلية المغربية في سنة 2004 بوضع

<sup>338</sup> للمزيد حول مدرسة كوبنهاجن، وبالخصوص هاتين النظريتين، راجع: سهام يحيوي، مرجع سابق ص 81.

<sup>339</sup> - "إن الأمن وفق مدرسة باريس هو نمط للحكومية يختزل في نشاطات الشرطة من خلال المراقبة التي تتم عبر الشبكات تربط بين مختلف المؤسسات والأجهزة الأمنية الوظيفية التي تتجاوز الحدود الوطنية، ففي ظل عوامل العولمة توسع نطاق أجهزة الشرطة بما فيها تلك المعنية بمراقبة الحدود وحماية العامة تتجاوز ما كانت عليه سابقا أي إلى ما وراء الحدود." انظر سهام يحيوي، مرجع سابق ص 89.

<sup>340</sup> - وحول إحصائيات الهجرة السرية في منطقة المضيق فإننا نلاحظ أنها تبقى غير دقيقة نظرا لطبيعة اللامشروعة، إلا أنه تم تقدير وجود حوالي 2 مليون إلى 4.5 مليون شخص في الدول الأوروبية مع استبعادها علم 2011 لحوالي 34.000 شخص من الدخول

استراتيجية وطنية في ميدان مكافحة شبكات المتاجرة بالأشخاص ومراقبة الحدود ونقاط العبور (المطارات، الموانئ...). وتجدر الإشارة ونحن بهذا الصدد أنه نظرا لحساسية منطقة جبل طارق ووجود القاعدة العسكرية في الجنوب الاسباني بشكل خاص، فإن شبكات الهجرة السرية إنما قد تمس بالمصالح الأوروبية والأمريكية، وهو ما يُفسر إقدام الإتحاد الأوروبي في نهاية يونيو 2003 على تمويل مشروع بقيمة 40 مليون يورو لمساعدة المغرب على محاربة الهجرة السرية،<sup>341</sup> في حين أن الولايات المتحدة الأمريكية قامت بمضاعفة قيمة المساعدات العسكرية المخصصة للمغرب لشراء معدات الرقابة الأمنية من 5 مليون دولار في سنة 2003 إلى 10 مليون دولار في سنة 2010.<sup>342</sup>

حاليا على الرغم من إستفحال الأزمة الاقتصادية العالمية ومسها باقتصاديات العديد من الدول الأوروبية كإسبانيا والبرتغال واليونان، إلا أن عنصر الأمن الاستقرار السياسي، أظهر أمام مختلف السلطات في الرؤوس الجغرافية القريبة من أوروبا نوعا جديدا من المهاجرين فقدوا عنصر الأمن في بلدانهم، أو تم ترحيلهم وطردهم من بلدان إلى أخرى، وهؤلاء هم صنف اللاجئين.. خصوصا بعد الثورات التي عرفتها المنطقة المغاربية بعد 2011.

وفي 13 يوليوز 2006 طلبت نحو 60 دولة أفريقية وأوروبية مساعدة المفوضية السامية للاجئين لمعالجة الهجرة غير الشرعية التي يمتزج فيها اللاجئون بالمهاجرين، وقد أُصدر بيان صادق عليه 57 دولة في الرباط يذهب إلى تقرير التعاون والمسؤولية في

---

مجددا إليها، وحري بالذكر أنه سُجل وجود أغلبية المهاجرين في إسبانيا بنسبة 70% خاصة على مستوى الحدود. وخلال نفس السنة تم إلقاء القبض على ما يقارب 468.500 شخص، والذي قد انخفض بالمقارنة مع 2010 الذي كان في حدود 505.500 والأمر كذلك مع الذين تمت إعادة ترحيلهم اذ قدروا في 2011 ب 190.000 شخص وهو منخفض بنسبة 15% بالمقارنة مع 2010.

<sup>341</sup>- مصطفى الخلفي، مقال: مكافحة الهجرة السرية بين المقاربة الأمنية والمقاربة التنموية.

معالجة المشكلة وتناولها بطريقة شاملة ومتوازنة مع احترام حقوق وكرامة المهاجرين واللاجئين.<sup>343</sup>

### الفقرة الثانية: مضيق جبل طارق وإكراهات الإرهاب

أصبحت ظاهر الإرهاب محل اهتمام الدارسين والممارسين وصناع القرار، ومرد ذلك هو اتساع نطاق الظاهرة، فهي لم تعد حبيسة منطقة أو مناطق محدودة ولكنها أصبحت ذات صبغة دولية، حيث أصبحت موجودة في الدول الفقيرة كما في الدول الغنية وكما تستقطب الأهرة الفئات المثقفة والميسورة ماديا ولم تعد مقتصرة على الفئات الهشة المعدومة ذات المستوى التعليمي المتدني، كما ساهمت الشبكات الدولية وتعقيداتها وكثافة الاتصالات ما شهدته من تقدم في تصلب عود ظاهرة الإرهاب، وذلك بتسرب أنواع مختلفة من الأسلحة، وارتباط الظاهرة بشبكات الجريمة المنظمة مما وفر للجماعات الإرهابية موارد مالية مكنتها من الحصول على هذه الأسلحة.<sup>344</sup>

وعلى الرغم من الاختلاف حول تعريف الإرهاب فإنه يبقى أمامنا أن تبني التعريف الذي وضعته الموسوعة السياسية بأنه "استخدام العنف -غير قانوني- أو التهديد به، بأشكاله المختلفة كالاغتيال والتشويه والتعذيب والتخريب والنسف، بغية تحقيق هدف سياسي معين، مثل كسر روح المقاومة والالتزام عند الأفراد، وهدم المعنويات عند الهيئات والمؤسسات، أو كوسيلة من وسائل الحصول على معلومات أو مال، وبشكل عام استخدام الإكراه لإخضاع طرف مناوئ لمشئئة الجهة الإرهابية."<sup>345</sup> كما تتعدد أنماط ونماذج الإرهاب وتباين بتباين المدى والنطاق والأطراف الفاعلين حيث أنه قد يكون

<sup>343</sup> يحيوي سهام، مرجع سابق ص 169.

<sup>344</sup> واري عبد الكريم، الحلف الأطلسي وإجراءات بناء الثقة في الفضاء المتوسطي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، الجزائر، تاريخ المناقشة: 2013-2014. ص 129.

<sup>345</sup> إدريس الكريني، مكافحة الإرهاب الدولي بين تحديات المخاطر الجماعية وواقع المقاربات الانفرادية، مجلة المستقبل العربي، بيروت، العدد 281، يوليو 2002، ص 38.

إرهابيا فرديا، إذا قام به فرد أو عدة أفراد. كما قد يكون إرهابيا للدولة عندما تسانده الدولة أو ترعاه، وأخيرا قد يكون عالميا أو دوليا، في الحالة التي تتوافر الصفة الدولية في أحد فاعليه.<sup>346</sup>

وبالعودة إلى موضوعنا فلا بأس في أن نذكر بان مدرسة باريس، كانت تربط الهجرة بعنصر الأمن رجوعا إلى فكرة التصادم الثقافي بين المهاجرين والمقيمين، وعليه فإن ارتفاع حجم الهجرة في الدول الأوروبية كما علمنا مسبقا، أصبح ينظر إليه (من طرفها) كهاجس أمني بسبب العلاقة المحتملة بين الإرهابيين والمهاجرين.. دون أن تأخذ بعين الاعتبار التطرف والعنصرية الأوروبية التي تُمارس ضد المهاجرين المسلمين خاصة. وذلك لان التقدير الأوروبي لظاهرة الإرهاب نابع أساسا من التعارض الموجود بين القيم الغربية المسيحية والقيم العربية الإسلامية التي روج لها (صامويل هنكتنتون) في نظريته حول "صدام الحضارات".<sup>347</sup> والتي من خلالها بدأ الاتحاد الأوروبي حربه ضد "الإرهاب الإسلامي" منذ أواخر القرن العشرين ومطلع القرن الحادي والعشرين ليستقر نهائيا منذ تفجيرات New York وواشنطن عام 2001. حيث أن أحداث 11 سبتمبر ساهمت بشكل فعال في بلورة التقدير الأوروبي للتهديدات الأمنية الكبرى بعد نهاية الحرب الباردة،<sup>348</sup> خاصة بعد تعرض العديد من العواصم الغربية إلى اعتداءات وتفجيرات خلفت خسائر مادية معتبرة، ومنها تفجيرات باريس 1995 ومدريد في مارس 2004، والهجمات على قطار الأنفاق في London عام 2005. هذا بالإضافة إلى ما كشف عنه التقرير السنوي لوضع الإرهاب وتوجهاته في الاتحاد الأوروبي لعام 2011 الذي أعده مكتب الشرطة الأوروبية (يوروبول)، أن عدد الهجمات الإرهابية في أوروبا بلغ

<sup>346</sup>- تباي و هيبية، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي، مرجع سابق. ص 153.

<sup>347</sup>- يحيوي سهام، أمنة الهجرة في العلاقات الأورومتوسطية، مرجع سابق ص 115-117 بتصرف.

<sup>348</sup>- للاستزادة بخصوص موضوع هجمات 11 سبتمبر 2001 من منظور القانون الدولي، أنظر د. عبد الواحد الناصر، الإرهاب وعدم المشروعية في العلاقات الدولية، مطبعة النجاح الجديدة الدار البيضاء المغرب 2002. ص 145-203.

249 ، وفي 2009 بلغ عدد الهجمات الإرهابية 294 لذلك يعد الإرهاب من الهواجس والمخاوف الأولى لأوروبا.<sup>349</sup>

ومع ان الأخذ بفكرة الهجرة كوسيلة لتصدير الإرهاب فكرة لها مالها من الصحة، إلا ان ذلك لا ينفي وجود هذه الظاهرة منذ زمن طويل في أوروبا من جهة ولا ينفي أيضا أمان الدول الإفريقية من هذه الأعمال. ولعل ما يؤكد هذا القول، هي الأحداث الإرهابية التي قامت بها جماعة (ETA) الباسكية باغتيال رئيس الوزراء (Carrero blanco) سنة 1973 بمدريد، بالإضافة أعمال حركة (ERRA) الايرلندية وحركة تحرير كورسيكا... أما الضفة الجنوبية للمتوسط فقد تعرض المغرب لآخر هجمات إرهابية في مراكش (أحداث تفجير مقهى أركانة 28 أبريل 2011). أما الجزائر لم تسلم أيضا من هذه الأعمال خاصة على طول عشر سنوات التسعينات حيث حصدت هذه الأعمال ما يقدر ب 200 ألف قتيل بالإضافة إلى الخسائر المادية التي مست البنى التحتية.<sup>350</sup> في حين أن تونس وهي آخر من تعرضت للهجمات الإرهابية في شمال إفريقيا (حادثة تفجير حافلة لحرس الرئاسة التونسية نوفمبر 2015). لتعرض "مالي" في الشهور الأخيرة المنصرمة لهجوم إرهابي على فندق "Radisson" بالعاصمة "بماكو" في أواخر شهر نوفمبر 2015.

إلا أن هذا الطرح في نظرنا لا يكفي لصرف ظاهرة الإرهاب عن فكرة الهجرة والترهيب، بحيث أن مضيق جبل طارق والممرات الأخرى، إن لم تنقل المهاجرين الإرهابيين، فهي ستنقل أدوات الإرهاب وأفكارهم، سواء من الشمال إلى الجنوب أو من الجنوب إلى الشمال.

وارتباطا بفكرة الهجرة فإن مضيق جبل طارق كأقرب بوابة لأوروبا، يشكل بذلك منبعاً لكل السلوكات الغير مشروعة من إرهاب و جرائم منظمة تخل بالدرجة الأساس بالأمن

<sup>349</sup>- تباي وهيبه، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي، مرجع سابق ص 157.

<sup>350</sup>- واري عبد الكريم، الحلف الأطلسي وإجراءات بناء الثقة في الفضاء المتوسطي، مرجع سابق ص 131.

الاسباني خاصة والأوروبي عامة، وهذا ما يفسر كل المجهودات الجبارة التي سبق وأن تحدثنا عنها لإفشال مشروعات الهجرة السرية في هذه المنطقة.

وتظهر المنطقة الأورومتوسطية من المناطق الأكثر استهدافا من قبل الإرهاب بما تشكله من ثقل اقتصادي وسياسي، وموقع استراتيجي وثروات، وإذا كان هناك إجماع بين الشركاء المتوسطيين حول خطورة هذه الظاهرة بما تشكله من تهديد لأمن واستقرار المنطقة فإن هذا الوضع يستوجب معالجته بصفة جماعية.<sup>351</sup> وهو ما أبداه مجلس الأمن في قراره 1373، الذي اشتمل على إدانة كاملة للهجمات الإرهابية في New York وواشنطن باعتبارها عملا يهدد السلم والأمن الدوليين وأكد على حق الفرد أو الجماعة في الدفاع عن النفس وضرورة التصدي بجميع الوسائل للتهديدات التي توجهها الأعمال الإرهابية إلى السلام والأمن الدوليين.<sup>352</sup>

ومنذ أن صنف حلف الشمال الأطلسي ظاهرة الإرهاب ضمن المخاطر التي تهدد أمن الدول الأعضاء، في وثيقة المفاهيم الإستراتيجية لعام 1991 و لعام 1999، وهو يوليها اهتمام أكبر خاصة في قمة براغ 2002، أو في مبادرة المسعى النشط في أكتوبر 2001.. وكل ذلك في إطار استراتيجية دفاعية ينتهجها الحلف في هذه المنطقة على غرار السياسة الإستباقية والعلميات الهجومية والتعاون العسكري ضد الإرهاب كما أقرتها الدول الأعضاء عام 2002 في مناطق أخرى بالعالم.

وعلى ما سبق ذكره فإن مبادرة المسعى النشط كانت أول إجراء للحلف<sup>353</sup> بعد أحداث 11 سبتمبر، يرمي لمكافحة الإرهاب والقرصنة وانتشار أسلحة الدمار الشامل وتهريب

351- تباي وهيبية، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي، مرجع سابق ص 154.

352- للمزيد حول هذا، راجع محمد المصالحة، التطورات في البنية الدولية وتأثيرها في ظاهرة الإرهاب، في م. إلك:

(ت. مع: 21/12/2015؛ 20:11) [Www.Abhatoo.Net.Ma](http://Www.Abhatoo.Net.Ma)

353- وهي تعتبر في نفس الوقت الاجراء السابع في ترتيب الإجراءات الثمانية الأولى التي أقدم عليها الحلف بعد أحداث 11 سبتمبر في مختلف بقاع العالم، والتي تتمثل في: " 1- مضاعفة تقاسم المعطيات والمعلومات ودعم التعاون بينها. 2- تقديم المساعدة بحسب الحاجة والقدرة. 3- إتخاذ الإجراءات اللازمة لدعم أمن المنشأة بالولايات المتحدة. 4- ضمان استبدال بعض وسائل الحلف لدعم عمليات مكافحة الإرهاب. 5- إعطاء رخص استعمال الفضاء الجوي للطائرات الأمريكية الحربية لمواجهة الإرهاب. 6- ضمان الدخول

المخدرات في البحر الأبيض المتوسط عبر منتدى استشاري أسس سنة 2006 كوحدة إستخباراتية متخصصة كخطوة دفاعية أولى لمكافحة الإرهاب.

وعلى مستوى المضايق الدولية، فإنه ومنذ توسيع دائرة المسعى النشط لتشمل إلى جانب الشق الشرقي للمتوسط الشق الغربي كذلك في 2003، أصبحت عملية المسعى النشط تركز على حماية الشحن (النقل البحري) وتأمين الموانئ والممرات البحرية<sup>354</sup>، كما كرسست العمليات الإستخباراتية المشتركة عبر (OAE) لتطوير مراقبة النقل البحري التجاري في كافة أنحاء المتوسط. أما عن أهداف هذه العملية فهي حسب ما تشير إليه مصادر الحلف مزدوجة: الأولى، أن تظهر تضامن وإصرار الحلف على مكافحة الإرهاب. والثانية، ان تساهم في ترصد وإفشال النشاطات الإرهابية بالمتوسط، وذلك عن طريق قيام أساطيلها بمهام المراقبة والتفتيش البحري بالمتوسط وإلى جانب مرافقة السفن غير الحربية لدول الحلفاء، وبطلب منها أثناء عبوره المضيق جبل طارق لحمايتها من أي إعتداء إرهابي محتمل، كما حصل مثلا مع سفينة "U.S.S.C.O.L.E" الأمريكية بالبحر الأحمر في أكتوبر 2000، ومع السفينة النفطية الفرنسية التي تعرضت لإعتداء مماثل عام 2002، هذا فضلا عن القيام وبشكل دوري ومنتظم بعملية استطلاع بحري للطرق البحرية في المضايق والممرات والموانئ الهامة بكافة حوض المتوسط. ومن اهم نشاطات الحلف بهذا الخصوص مراقبة ومعاينة 57 ألف سفينة، وتفتيش حوالي 100 سفينة مشتبه بها، إلى جانب مرافقة أكثر من 480 سفينة...<sup>355</sup>

وعلى الرغم من قوة هذه الإجراءات الرامية إلى مكافحة الإرهاب، خاصة اذا علمنا بأن نفس الحلف قد عزز من مواقفه اتجاه الظاهرة عبر مجموعة من القمم كقمة براغ

لموانئ ومطارات دول الحلف للقوات الأمريكية لمواجهة الإرهاب. 7- نشر جزء من قوات الحلف البحرية بالمتوسط في ناحيته الشرقية وكذا طائرات الأوكس بأمریکا. 8- قيادة مشتركة للعمليات بين أعضاء "الحوار" والحلف لاحتواء الإرهاب. " أنظر هذا في م. إلك للحلف: [Www.Nato.Int](http://Www.Nato.Int).

354- من الحوادث الإرهابية التي طالت السفن في المضايق، المدمرة الأمريكية "كول" في أكتوبر 2000، وضد الناقل الفرنسية للبترو "ليمبورغ".

355- تباتي وهيبية، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي، مرجع سابق ص 158- 162.

(التشيكية) عام 2002، وقمة إسطنبول (التركية) سنة 2004، ثم قمة ريغا في 2006، فالقمة ببوخارست سنة 2008، تلتها قمة ستراسبورغ (2009)، ثم قمة لشبونة الاطلسية في 2010. فانه ومع ذلك لا تزال إجراءاته غير كافية نظرا لظهور جماعات جديدة صنفته إرهابية خاصة ما يعرف بجماعة "بوكو حرام" و "الدولة الإسلامية في الشام والعراق"، التي تبنت مجموعة من العمليات الإرهابية أهمها التي استهدفت مؤخرا العاصمة الفرنسية باريس في أواخر شهر نوفمبر 2015.

ويبدو أن التفسير الذي يمكن تقديمه لهذا الوضع الذي يُنم عن تطور ملحوظ لهذه الظاهرة، راجع بالأساس إلى فكرة عجز الدول في جنوب المتوسط (خاصة دول الساحل) عن التحكم الكامل بأقاليمها إما بنقص في ترسانتها الأمنية أو بفشل الدولة نتيجة للثورات كما حصل في ليبيا، وذا ما يجعل هذه الجماعات تتمتع بحرية أكثر في التحرك. كما هو الحال بالنسبة لتنظيم القاعدة في المنطقة، وتحالفه مع جماعات إرهابية أخرى كالجماعة الليبية الإسلامية للقتال، والجماعة السلفية للدعوة والقتال في الجزائر.. فضلا عن تواجد (الدولة الإسلامية في ليبيا ومالي). وهذا كله ما جعل الولايات المتحدة في اطار حربها مع الإرهاب تطلق مبادرة Pan Sahel كمبادرة مكملة لمبادرة المسعى النشط.

### الإفصاح الثاني: السيناريوهات والرهانات المستقبلية بمنطقة مضيق جبل طارق

يستلزم بناء السيناريوهات والرهانات المستقبلية بمنطقة معينة ضرورة توفر عاملين رئيسيين، الأول يتسم بالثبات والإستقرار وهو في حالتنا هذه هو الطبيعة الجغرافية لمضيق جبل طارق، والثاني يتسم بالتغير والحركة، وهو العنصر السياسي والاقتصادي المتغير حسب تعاقب الحكومات في علاقتها مع الدول الناشطة في العنصر الثابت. كما أنه يستلزم استحضار عنصر الزمن الذي يمكن من خلاله تصور أحداث المستقبل بناء على وضع الحاضر وحدث الماضي. وإذا كنا قد مهدنا أعلاه للمعطيات الثابتة والمتغيرة والأحداث والوقائع بمنطقة مضيق جبل طارق، فإنه صار بإمكاننا بناء وتحليل السيناريوهات الممكن حدوثها في هذه المنطقة، سواء بطريقة سيناريو الاتجاه باستمرار



الوضع الماضي في غياب أي سياسة إستباقية، أو بطريقة سيناريو التناقض الذي ينفي استمرارية الوضع القائم بسبب وقوع حدث غير متوقع<sup>356</sup>. وسنخصص لذلك بعض التصورات فقط كما في الآتي:

### الفقرة الأولى: سيناريو الاستمرارية في المنطقة المضائقية

إن تصور استمرارية الوضع في المنطقة المضائقية كما تم تقديمه، أمر في نظرنا مستبعد الحدوث، بالرجوع إلى الوتيرة السريعة لتغير المعطيات الاقتصادية والسياسية والأمنية في المنطقة كما سبق وأن لاحظنا بالإضافة إلى ارتباط هذا المضيق بتحديات دولية أخرى كما سنرى في سيناريو التناقض. إلا انه ومع ذلك يبقى احتمال استمرار الوضع في السنوات القليلة القادمة أمرا واردا بقوة فالمغرب لازال قوة اقتصادية نامية في مجمله، ومازلت لديه تحديات أمنية في ضبط حدوده الخارجية مع الدول المجاورة، وإسبانيا ما تزال سلة السمك الأوروبي، وفتنة الهجرة والإرهاب (حسب التصور الأوروبي) القادم من من المغرب عبر المضيق إلى أوروبا.

وبغض النظر عن هذا التصور، فإن الدول الأوروبية خوفا منها من استفحال الظواهر الأمنية الحديثة وضعت مجموعة من المبادرات وعيا منها بخطورة سيناريو الإستمرار الذي تتراكم فيها الأحداث قبل أن تتخذ مسارا آخر. ومن هذه المبادرات مبادرة (5+5) كإطار أمني في غرب المتوسط يسعى إلى مكافحة الهجرة غير الشرعية كمسبب للظواهر الأخرى، وذلك بإجراء حوار بين خمس دول أوروبية (Malte، إيطاليا، France، البرتغال، إسبانيا) والدول المغاربية الخمس (المغرب، الجزائر، تونس، ليبيا، موريتانيا) سنة 1990 في روما، ثم بعد عقد في 25 و26 يناير 2001 في لشبونة ثم في 5 و6 ديسمبر 2003 بتونس العاصمة، وأخيرا في وهران أيام 23 و24 نوفمبر 2004 ثم اجتماع وزراء الدفاع للمجموعة في 21 دجنبر من نفس السنة... وهذا الحوار على طول

<sup>356</sup>- للتفصيل في هذا التصور أنظر:

- J.Courson, La Prospective Des Territoires: Concepts, Méthodes, Résultats. CERTU. 1999.

مراحله قد وقف على رهانات عدة وجب تحقيقها مستقبلا لمكافحة الهجرة كالرهان التنموي الذي يطرح مسألة ضرورة التقارب في مستويات التنمية بين الضفتين، والرهان الأمني المتعلق بقضية الإرهاب، بالإضافة إلى الرهان الحضاري الذي يرمي إلى تفعيل حوار الحضارات بدل صدامها. وسعيا لذلك فإنه لا يجب النظر إلى أوروبا على أنها إقليم مغلق، بتشديد الأمن الحدودي، مقابل تقديم المساعدات الأمنية والمالية واللوجيستكية إلى الدول المغربية لمراقبة التدفقات وموجات اللا أمن. ليلقى من جهة أخرى هاجس تنمية الاتحاد المغربي على عاتق دوله على ما صرح به وزير خارجية اسبانيا "ميغيل أنخيل أوراتينوس" في ختام دورة تونس بأنه: "على المغربية تسريع الاندماج المغربي لكون كلفة عدم وجود اتحاد مغاربي مرتفعة بالنسبة إلينا جميعا..". لكن في الحقيقة المتضرر الأول والأخير في غياب اتحاد مغاربي هو المغربية أنفسهم دولا وشعوبا.<sup>357</sup>

ومن جهة أخرى فإن من المبادرات التي تسعى أوروبا لتحقيقها منذ سنوات قليلة في إطار حربها ضد الهجرة هو رهان نقل الحدود الأوروبية إلى الخارج ومن ذلك أن اقترحت Bretagne و Allemagne عام 2004 بأن يتم إنشاء مراكز اعتقال المهاجرين على حدود الدول المغربية بدل أوروبا.. ورفض الدول المغربية فهي حاليا في إطار الفكرة أعلاه تحاول تغليف الفكرة بشكل آخر حينما دعت إيطاليا المغرب والجزائر وتونس إلى اعتماد نموذج الوكالة الأوروبية Frontex التي يتركز دورها في مراقبة وإدارة الحدود الخارجية في المتوسط. وهذا الإقتراح إن كان فعلا سيقبل من الهجرة السرية في المتوسط عامة ومضيق جبل طارق خاصة، فإنه سيؤول إلى جعل الدول المغربية مسرحا لعمليات المحاربة ضد المهاجرين، دون أن يقدم الإتحاد الأوروبي أية مساعدة لتنمية الدول منطلق الهجرة.<sup>358</sup>

<sup>357</sup>- عبد الله تركماني، الاتحاد المغربي إلى أين؟ مجلة مغاربات، مركز دمشق للدراسات النظرية والحقوق المدنية، 2006، في م. إلك: [Www.Mokaraba.Com/S5967.Htm](http://Www.Mokaraba.Com/S5967.Htm)، (ت.مع: 2015/12/07، على الساعة 15:10).

<sup>358</sup>- يحيوي سهام، مرجع سابق ص 178-187.

قانونيا، فالمعطيات الراهنة بالمنطقة المضائقية تعرف نوعا من التشابك الإستثنائي نظرا لتعقد المجال من ناحية التواجد السياسي لكل من Bretagne واسبانيا في مناطق يفترض انعدامها فيها، ولعل هذا التواجد هو ما سيخلق مزيدا من التوترات السياسية والدبلوماسية ناهيك عن الإشكالات القانونية المعقدة بين الأطراف.

فكما تحدثنا في سياق سابق عن التواجد البريطاني في جبل طارق وهو مجرد صخرة تتدرج ضمن الانحراف العام للشاطئ الإسباني، تحدثنا أيضا عن التواجد الإسباني في بعض الثغور المغربية أهمها سبتة ومليلية وجزيرة البوران. وهي معا ما تزال أقاليم مطالب بها، بغض النظر عن تفاوت المراحل التي وصلت إليها كل دولة بخصوص المطالبة بها. وعليه فإن هذا التواجد حتما سيؤثر على الوضع القانوني بالمنطقة تأثيرا يقع فيه التقاطع بين المياه السيادية للأقاليم الثلاثة، وهو فعلا ما حصل إلى درجة لم يتم فيها تحديد الجرف القاري في المضيق واعتبار المنطقة فقط منطقة استغلال مشترك فيما بينهم. مع تواجد نقاش مؤخرا (منذ 2001) حول المشروع الذي قدمته المملكة الإسبانية (قدم 11 ماي 2009) حول الجرف القاري إلى لجنة حدود الجرف القاري. آخذة فيه بمبدأ خط الوسط في انتظار أن يُقدم المغرب كذلك مشروع الخاص بحلول 31 ماي 2017.<sup>359</sup>

وعن مسألة الجزر فقد طرحت صخرة ليلي تنازع للمصالح القانونية بين المغرب واسبانيا، حول تقرير لمن تكون السيادة عليها، لتأخذ بذلك بُعدا سياسيا متأزما بين الضفتين، وكل ذلك راجع إلى الحقوق التي منحتها اتفاقية قانون البحار ( Montego Bay) في المادة 121-3 عندما جاء فيها أنه "ليس للصخور التي لا تهين استثمار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري." وهو ما يعني أن لجزيرة ليلي حقوقا على مستوى المياه الإقليمية والداخلية. وعلى ما يبدو فإن السنوات القادمة ستكشف لنا عن تغيير ملحوظ على مستوى التواجد السياسي للأطراف خاصة إذا تمت تسوية قضية الصحراء، أو أثير أي مستجد حولها.

<sup>359</sup> - للتفصيل في هذا راجع، محمد بن العربي بن قاسم، تحديد الجرف القاري المغربي، رسالة لنيل دبلوم الماستر في القانون العام والعلوم السياسية، جامعة محمد الخامس الرباط، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية أكادال، الموسم الجامعي 2011-2012، ص 63-70.

أما عن العلاقات المغربية الإسبانية بخصوص الصيد البحري في منطقة المضيق فهي في نظرنا حسب هذا السيناريو لن تعرف أي تغيير مهم ما لم تقع أحداث مفاجئة كما سنرى بصدد الحديث عن سيناريو التناقض، بل إن المغرب سيستمر في سياسة عقد اتفاقيات تهدف إلى الاستغلال المؤقت للثروة السمكية في المياه المغربية، لتصير كورقة من خلالها سيجعل إسبانيا تقف عند المراتب العليا في السوق الأوروبية بخصوص تصدير الأسماك، ثم يتم تحريك هذه الورقة والتهديد بها ما لم تتم مساندته في القضايا الوطنية الكبرى كقضية الصحراء والثغور المحتلة.

### الفقرة الثانية: سيناريو التناقض في المنطقة المضائقية

ومع أننا بصدد الحديث عن السيناريوهات المحتملة في المنطقة، إلا إننا نرى بأن سيناريو التناقض هو الأقرب حدوثا في ظل السنوات القليلة القادمة، حيث أن هذا السيناريو إن كان يقوم أساسا على حدوث واقعة مفاجئة وغير متوقعة تغير من المسار العام للأحداث، فهو بذلك يكون أكثر واقعية نظرا لوجود تهديدات خطيرة باستطاعتها أن تخلق مثل هذا الوضع وعلى رأسها قضية الصحراء الغربية، ثم ظاهرة الإرهاب الذي أخذ منحى جديدا بحيث لم تعد له طموحات محدودة كما في السنوات الماضية، وإنما صارت له طموحات أكبر في التوسع والإستلاء على الأقاليم كما في ليبيا وسوريا ومالي.

وبخصوص قضية الصحراء الغربية، التي يدرجها حلف الناتو ضمن التهديدات الأمنية في منطقة المتوسط منذ 1991، فإن لها بعدا أكبر يتجاوز هذه المكانة، لكونها مسرحا تتدخل فيه مجموعة من الأطراف المجاورة للمغرب كالجائر وموريتانيا وإسبانيا<sup>360</sup>،

360- وأما عن مواقف هذه الأطراف من القضية فإنها كالتالي: فعن المغرب فهو اعتبر ويعتبر الصحراء الغربية بمثابة امتداد إقليمي له، وهو ما دفع به منذ استقلاله إلى المطالبة بها في إطار مشروع المغرب الكبير الذي تبناه الملك الراحل محمد الخامس وفقا لما ناد به علال الفاسي، غير أن غير أن امبريالية إسبانيا ونهبها للثروات لم يدع المغرب ليستكمل وحدته الترابية إلى أن تم استرجاعها عام 1974 في عهد الملك الراحل الحسن الثاني الذي قاد المسيرة الخضراء، متشبثا وشعبه بمغربية الصحراء بناء على عدة أسباب، الأول أن الصحراء مغربية تاريخيا، باستمرار السلطة والسيادة للعرش الملكي الذي حكم المغرب طوال القرون الماضية. والثاني أن الصحراء مغربية قانونيا بالاستقرار والأمن الذي ساد منطقة الصحراء نتيجة السيادة المغربية عليها، واستنادا على المعاهدات

وبالتالي فان أي حل مرتقب للقضية سيؤثر لا محالة على الوضع في مضيق جبل طارق وخاصة على مستوى العلاقات المغربية الإسبانية هناك.

وبناء على ما سبق، فإنه يبقى احتمال الأخذ بنظام الحكم الذاتي الذي يقرره المغرب على الصحراء (وهو الراجح في نظرنا) حدثا حاسما وبارزا، حيث ستنتقل التفاعلات السياسية بين الضفتين بحكم الموقع الجغرافي إلى مرحلة أخرى تركز على الاقتصاد أكثر، وبالتالي التركيز في منطقة جبل طارق على الأنشطة الحيوية المدرة للأرباح من قبيل إنشاء شراكات للإستغلال السمكي والبحري بإبرام اتفاقيات للصيد البحري، وتمتع صيادي الضفتين بامتيازات ستؤول إلى محاولة خلق منطقة حرة للصيد، مما سيجعل من القطاع مستقطبا لليد العاملة وبالتالي تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية على مستوى البلدين عامة ومنطقة الأندلس والهبط خاصة. كما سيحتلان معا المراتب الأولى في تصدير الأسماك على مستوى إفريقيا وأوروبا، بالإضافة إلى تنمية الأنشطة الاقتصادية التي سبق وأن تطرقنا إليها أعلاه.

والاتفاقيات الدولية التي أبرمها المغرب مع الدول الأوروبية. بالإضافة إلى أن السلطان المغربي كان يعين القادة ورجال الدين في الأقاليم الصحراوية، وأن الصلاة كانت تقام باسم أمير المؤمنين وهو السلطان المغربي، والثالثة أن الصحراء مغربية من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والثقافية بما يفيد أن السكان الصحراء كانوا يستعملون في كتاباتهم الخط الذي يستعمل في شمال أفريقيا، بالإضافة إلى التحامهم بالعادات والتقاليد المتواجدة في الشمال المغربي. غير أن وضع موريتانيا يختلف عن وضع المغرب لأنها آنذاك لم تكن موجودة خلال الفترة الاستعمارية، ومع ذلك فتنتقل مطالباتها بالصحراء إنطلاقا من مجموعة من الوثائق التي للمغرب يد فيها، كالوثيقة البيضاء المطبوعة سنة 1960، ووثيقة أخرى نشرت سنة 1966، ومعاهدة السلم والتجارة المصادق عليها بين المغرب وإسبانيا سنة 1967. وهي في الغالب وثنائق لا تمس الطابع التاريخي العريق للمغرب على صحرائه. وبالنسبة لإسبانيا فقد تطور موقفها بخصوص تصفية الإستعمار باعتبارها الدولة المستعمر للصحراء، حيث نادت ببناء على قانون أبريل 1961 والمرسوم 3349 باعتبار الصحراء إقليما تابعا لها، قبل ان يتغير موقفها بعد البيان الذي أصدره فرانكو يوم 21 شتنبر 1973 حول أن الحكومة الإسبانية منمكة في التفكير بكيفية تطوير تسيير شعب الصحراء لشؤونه الداخلية والبقاء تحت الإدارة الإسبانية، قبل أن تعلن في 1974 عن نيتها في اجراء استفتاء تحت رقابة الأمم المتحدة، ومع فشل الاستفتاء، أصبحت إسبانيا قد خرجت قانونيا من الصحراء، ليصير لها منذ ذلك الوقت موقف متدبب خاصة وهي لا تريد أن تخسر الدعم الاقتصادي للمغرب لها بحكم وضعه الجغرافي، وفي الحين الذي تسعى فيه إلى إرضاء الجزائر التي تمددها بالنفط. في حين الجزائر فهي على الرغم من عدم مطالباتها بالصحراء، واعتبارها إياها ضمن الأقاليم المستعمرة التي لم تحكم ذاتيا، وادعائها بمساعدة أية عملية ترمي إلى تقرير سكان الصحراء لمصيرهم. فإنها لم تتمسك بذلك خاصة مع تدعيمها للإنفصاليين في إطار محاولتهم لإفشال الاستفتاء الشعبي لسكان الصحراء. " للتفصيل في هذه الآراء انظر مسعود شغنان، نزاع الصحراء الغربية والشرعية الدولية. أطروحة لنيل شهادة دكتوراة الدولة في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر (بن يوسف بن خدة)، نوقشت في شتنبر 2007، ص 90-105. ص 151-153.

وأمنيا فإن الأمر سيؤول إلى ضبط المغرب لحدوده السياسية من الصحراء إلى الشمال، وبالتالي إضعاف التواجد الغير مشروع للجماعات المصدرة للإرهاب في منطقة الساحل والصحراء، فضلا عن إضعاف حدة الهجرة الغير مشروعة والتجارات اللامشروعة القادمة من الصحراء... ليصيرا مضيق جبل طارق حينها بمثابة بوابة العالم المصدرة للأمن ورؤوس الأموال نحو أوروبا بدل الهجرة اللامشروعة وكذا الإرهاب والتجارات الممنوعة والجرائم المنظمة وغيرها. ومن جهة أخرى سيتم حل مشكلة تحديد أو تمديد الجرف القاري بين الجانبين بعدما اتجهت إسبانيا إلى وضع مشروع لتمديده في جزر "الكناري" (والتي تأتي مقابلة لمنطقة الصحراء الغربية)، مما يعني أنها بموقفها الحالي سترفض المشروع المغربي في شقه الجنوبي بداعي أن قضية الصحراء الغربية لم تحسم بعد. لذلك فحسم هذه القضية لصالح المغرب سيؤدي إلى انجلاء هذا الإعتبار دون أي تعقيد.

وعلى العكس تمام لو حدث وأن أنثرت الصحراء من مغربها، حيث لن يتمكن الإقليم الجنوبي من ضبط أمنه الحدودي بغض النظر عن إمكانية حدوث انقلابات و تدخلات خارجية وأعمال إرهابية لغاية الاستيلاء على السلطة، مما سيؤدي بالمغرب إلى تشديد حدوده مع الصحراء، وهو الأمر الذي سيستنزف مواردهما المالية بدل إستثمارهما في مشروع تنموي مشترك في حالة العكس. علاوة على تعقيد المجال أكثر بخصوص قضية الجرف القاري، التي سيخلق فيها طرف ثالث سيطالب بحقوقه أيضا، هذا إن لم يطالب من باب أولى بسيادته على الجزر الخاضعة لإسبانيا.

ومن جهة أخرى فقد صار المدلول الجديد للإرهاب الذي لم يعد يكتفي بشن الهجمات وتنفيذ العمليات المحدودة، بل إلى درجة وصلت إلى الاستيلاء على الأقاليم التابعة لدول مستقلة كما بالنسبة لمالي وليبيا وسوريا والعراق، صار عاملا يُضرب له ألف حساب حيث يستحيل تجاهله. وربما قد تؤدي المدة الزمنية الطويلة للصراعات الإقليمية في إفريقيا والتي من بينها نزاع الصحراء إلى خلق فرصة مثالية لتتقوى بها هذه الظاهرة ولو بصفة غير مباشرة، مما يعني انه ليس من مصلحة الفاعلين في المنطقة فضلا عن حلف

الشمال الأطلسي، أن يتم تمديد هذه القضية أطول من المدة التي وصلت إليها حالياً، ناهيك عن انعدام أي مصلحة لها أيضاً في توسع دائرة ثورات الربيع العربي في المنطقة المغاربية مادامت حالياً تشكل منطلق العمليات الإرهابية التي سبق وأن تحدثنا عنها.. وكل ذلك فقط لكونهما بكل بساطة سيؤثران حتماً على الأدوار الأمنية التي يلعبها مضيق جبل طارق آنياً، حيث سيؤدي ذلك إلى إرتفاع أعداد النازحين والمهاجرين السريين والإرهاب وكل الظواهر الغير مشروعة إلى اسبانيا خاصة وأوروبا بصفة عامة.

غير أن هذا الإتجاه من السيناريو في نظرنا يبقى مستبعداً نظراً للوضع الأمني الجيد في المغرب بالإضافة إلى الطفرة الاقتصادية السياسية التي حققها، ناهيك عن المساعدات الأمنية والإستخباراتية المتبادلة بينه وبين حلف الشمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي خاصة في مسألة الهجرة والإرهاب.<sup>361</sup>

<sup>361</sup> - للمزيد من السيناريوهات المحتملة في منطقة المضيق راجع:

- Nora MAREI, Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar, Institut Supérieur d'Economie Maritime, Géolittomer LETG UMR 6554, Mai 2008. (pdf)

## المبحث الثاني: الوجه القانوني لمضيق جبل طارق على ضوء مقتضيات القانون الدولي

وكما سبق وان أشرنا في الفصل الأول، فإن اتفاقية **Montego Bay** لقانون البحار لسنة 1982 ميزت بين صنفين من المضايق الأول يضم المضايق التي تندرج في نطاق الجزء الثالث من الإتفاقية وهي المعروفة بكونها مَضَايِقَ مستخدمةٍ للملاحة الدولية، وفيها نميز بين نوعين من المضايق حسب طبيعة المرور الذي قد يكون إما مرور عابرا أو مرورا بريئا، والثاني هي المضايق الخارجة عن نطاق الجزء الثالث، والتي قد تختلف من حيث أنظمة المرور عبرها حسب الموقع الجغرافي والسياسي للمضيق، بين مضايق ينطبق عليها نظام المرور الحر<sup>362</sup> أو المرور البريء<sup>363</sup> أو حتى المرور الذي تتحكم فيه الدولة في الحالات التي تقع فيها مثل هذه المضايق ضمن المياه الداخلية لدولة ما، باستثناء الدول الأرخيبيلية للأسباب التي سبق وأن تطرقنا لها بخصوص المضايق الأرخيبيلية في الفصل الأول.

لذلك فيبقى السؤال المطروح هو: أين يمكن تصنيف مضيق جبل طارق في خضم هذه التصنيفات المتعددة؟ وما أهم النقاشات والإشكالات القانونية المطروحة فيه، استنادا على التصنيف المفروض؟

### الفرع الأول: المواقف والمصالح المغربية الاسبانية وبعض الإشكالات القانونية المطروحة في مضيق جبل طارق

<sup>362</sup>- ويُمكن القول في هذه الحالة بوجود نوعين من المضايق. أما الأول فيمثل المضايق التي ينطبق عليها مرور الحر بالطبيعة كالمضايق التي يتجاوز اتساعها الحد الأقصى (24 ميل) للمياه الإقليمية لكلا الضفتين. بينما الثاني يجسد صورة للمضايق التي ينطبق عليها المرور الحر بحكم القانون كالمضايق المنظمة بواسطة اتفاقية نافذة منذ زمن بعيد على تاريخ نفاذ اتفاقية 1982. أو كالمضايق التي يقع خلالها ممر أو طريق في أعالي البحار، وهي حالات كلها سبق التفصيل فيها.

<sup>363</sup>- وقد ينطبق كذلك المرور البريء على مجموعة من المضايق الخارجة عن نطاق الجزء الثالث من الإتفاقية، من قبيل المضايق التي تنظمها اتفاقات نافذة منذ زمن طويل تقرر المرور البريء كنظام لها. كما سبق وأن رأينا في الفصل الأول.



وستتناول هذه النقطة انطلاقا من مطلبين كما يلي:

### المطلب الأول: مواقف ومصالح المغرب واسبانيا خلال محطات وضع التشريع الدولي للمضايق الدولية

في هذا الفرع نميز بين المصالح والمواقف تمييزا زمنيا يجعل من المواقف كل الأراء التي أدلت بها المملكة المغربية وإسبانيا قبل نفاذ اتفاقية **Montego Bay**، بينما نقصر فكرة المصالح على ما يثبت للمغرب من حقوق وميزات بعد نفاذ هذه الاتفاقية.

وهكذا فإن العلاقة بين المواقف والمصالح المغربية أثناء انعقاد المؤتمر الأول لقانون البحار جعله في وضعية سلبية نتيجة لما أوصت به جامعة الدول العربية<sup>364</sup> بعدم

364- على إثر إنعقاد المؤتمر الأول لقانون البحار لسنة 1958 أصدرت جامعة الدول العربية قرارا مؤرخا في 21 أكتوبر 1958 تدعوا فيه الدول الأعضاء إلى إنشاء لجنة خبراء بمقتضى قرار مجلس الجامعة بتاريخ 17 نوفمبر 1957، مكونة من مندوبي الدول الأعضاء للاجتماع في الأمانة العامة لدراسة أعمال هذا المؤتمر وكان أول اجتماع لها في 24 يناير 1959 بالقاهرة، ثم توقفت لتسترجع نشاطها في حظيرة المؤتمر الثالث تحت نفس الاسم السابق لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، وذلك بناء على قرار مجلس جامعة الدول العربية 2677 بتاريخ 15 سبتمبر 1970 ومذكرة الأمانة العامة المؤرخة في 16 سبتمبر 1971. "أنظره في: د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 479.

التوقيع<sup>(365)</sup> على اتفاقية Genève لعام 1958 نظرا لمساس المادة 16<sup>(366)</sup> منها بالمصالح العامة لأعضائها.<sup>367</sup>

### الإفصاح الأول: الموقف المغربي والإسباني من المضائق الواقعة بين جزأين من البحار العالية خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة

ومما لا شك منه أن موقف المغرب من هذه الأنظمة هو موقف سيوازي مصالحه في مضيق جبل طارق باعتباره المضيق الوحيد الذي تدخل مياهه في مجال سيادته، وهو على عكس إسبانيا أو الضفة الأخرى لمضيق جبل طارق والتي تدخل في سيادتها مضائق أخرى.

وعموما، لم يكن المغرب نظرا لحدثة استقلاله وقلة خبرته في المجالات البحرية لتتجاوز مواقفه في المؤتمر الأول و الثالث الخاص بقانون البحار الاتجاه الذي سلكته مثيلاته من الدول الثالثة، وهو ما يفسر موقع المغرب فيما يعرف بدول "مجموعة 77" أو في جامعة الدول العربية.

<sup>365</sup>- وقد امتنعت كل الدول الأعضاء في الجامعة آنذاك عن التوقيع ما عدا تونس التي وقعت عليها في 30 أكتوبر 1958 مقابل تحفظها على الفقرة الرابعة من المادة 16 من اتفاقية Genève الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

<sup>366</sup>- Article 16(4) Of The 1958 Convention On The Territorial Sea Declares That:

" There Shallbe No Suspension OfThe Innocent Passage Offoreign Ships Through Straits Which Are Used For International Navigation Between One Part Of TheHigh Seas And Another Part Of The High Seas Or The Territorial Sea Of A ForeignState."**Regarde: Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 September 1964. United Nations, Treaty Series, vol. 516, p. 205. Copyright © United Nations 2005, p 6.**

وأنظر في تحليل هذه المادة مقال:

Lewis M. Alexander, International Straits, In Nternational Law Studies – Volume 64, The Law Of Naval Operatioins. Horce B. Robertson, Jr. (Editor) P 97- 99. Pdf

<sup>367</sup>- وقد كان هذا طبقا لقرارها رقم رقم 579 ن. د 31/ ج 5 بتاريخ 26 مارس 1959. أنظره في قرارات مجلس جامعة الدول العربية الجزء الثاني، أول أكتوبر 1955- 25 يوليو 1960، ص 203.

وعلى الرغم من نسبية مواقف المغرب على مستوى هذه التكتلات (أي لم يتوصل إلى إجماع معها في جميع المسائل)، إلا أنه لم ينفرد ولو لمرة واحدة بموقف خاص به، حيث استمر موقفه في إطار جامعة الدول العربية بالأخذ بنفس الاتجاه الذي تم اعتماده خلال المؤتمر الأول لقانون البحار، فقد عارض المشروع البريطاني<sup>368</sup> الذي يضيف صفة الدولية على أمثال فئة مضيق خليج العقبة (تيران) وهي المضايق الرابطة بين جزء من البحار العالية وبحر إقليمي<sup>369</sup>. وحثه في ذلك أن المضايق التي تربط بين جزأين من البحار العالية لم تكن دولية قط، إلا بسبب كونها محاطة بمياه دولية من الجانبين المفتوحين على البحر، وهو عكس ما يفرضه الواقع الجغرافي لمضايق الخلجان التي تضم مياهها إقليمية.

وقد كانت مواقف المغرب واسبانيا خلال المؤتمر موحدة سواء على مستوى لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر<sup>370</sup> أو في الاجتماعات الأولى للمؤتمر الثالث لتختلف فيما بعد عند قبول المغرب للمرور العابر ورفضه من لدن اسبانيا والتي ستقبله فيما بعد مع توقيعها على الإتفاقية في 4 من دجنبر 1984<sup>(371)</sup>.

وعليه فالمستنتج من موقف الدولتين من نظام المضايق الدولية، أنه جاء على مستوى مرحلتينا الأولى أجمعتا فيها على الأخذ بنظام المرور البريء، ليفترقا ويتحدا في النهاية معا خلال المرحلة الثانية حول مسألة نظام المرور العابر.

### الفقرة الأولى: المرحلة الأولى والأخذ بنظام المرور البريء

368-Projet, A/Con. 62/C2/L.3 Du 23 Juillet 1974.

369- راجع هذا الموقف في جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة والشؤون القانونية، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن الدورة الثامنة 28 مارس - 19 ماي 1978. ص 31.

370- ويشاركهما في هذا المشروع كل من اليمن والفلبين واندونيسيا وقبرص و اليونان وماليزيا، ويحمل الترميز التالي:

A/AC.138/SC, II/L.18 Du 27 Mars 1973

371- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 447.

ومنه، فمع بداية الدورة الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عُقدت بـ Caracas سنة 1974، بدأت على إثرها المناقشات الموضوعية للمسائل المدرجة في جدول الأعمال وتقدمت الوفود المشاركة بمشاريعها فيما يتعلق بالمضائق إلى اللجنة الثانية، وقد تبلور الموقف في هذه الدورة بالنسبة للملاحة في المضائق إلى أربعة اتجاهات كان فيها موقفا كل من إسبانيا والمغرب منسجمين مع طرح الدول المطلة على المضائق<sup>372</sup> حيث انطلقوا من أن المضائق المستعملة في الملاحة الدولية والواقعة في نطاق البحر الإقليمي للدول الساحلية لا تعدو كونها جزءا من إقليم تلك الدولة. وإحتجوا بأن حق المرور البريء قد ظل مطبقا في هذه المضائق باطراد وظهرت فائدته واضحة في خدمة الملاحة الدولية، ولم تضع عليه الدول الساحلية قيودا تحد .. من تطبيقه، بل حرصت على أن تكفل في مضائقها نظاما للمرور يرعى مصالح الملاحة الدولية دون أن يخل بأمن الدولة الساحلية في الحين ذاته، وقد أسفر العمل بين الدول المطلة على المضيق الواحد عن تعاونها فيما بينها لتنظيم وإدارة المرور فيه تجنباً لأية عراقيل قد تعطل تدفقه المنتظم وأن تنظيم المرور في المضائق المستعملة للملاحة الدولية لن يبلغ الغاية المرجوة

372- أما عن الاتجاهات الثلاثة الأخرى فهي كالتالي: "الاتجاه الثاني: ويقرر حرية الملاحة في المضائق المستعملة للملاحة الدولية سواء تلك المضائق التي تصل بين جزأين من البحار العالية أم بين البحر العالي والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وقد تبنت الولايات المتحدة الأمريكية هذا الاتجاه ودافعت عنه بإصرار في المؤتمر، وقال مندوبها (أن ضمان حرية الملاحة عبر هذه المضائق وتحتها وفوقها شرط لقبول الولايات المتحدة لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تباشر عليها الدول الساحلية حقوق سيادة مانعة من أجل استغلال مواردها الطبيعية والتنقيب فيها).

**الاتجاه الثالث:** وهذا الاتجاه يميز بين المضائق المستعملة للملاحة الدولية تبعاً لموقعها، فيما يعتبر مدخلا من البحار العالية إلى البحر الإقليمي لدولة أجنبية يتقرر عليه حق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه، وما يصل بين جزأين من البحار العالية يتقرر عليه حرية الملاحة البحرية والجوية بشرط أن لا تخل هذه الحرية بأمن الدولة أو بلوانحها المتعلقة بضمان سلامة الملاحة ومنع التلوث.

**الاتجاه الرابع:** يتضمن هذا الاتجاه إقرار حرية الملاحة والطيران في المضائق التي يزيد عرضها على 6 أميال بحرية والمستعملة في الملاحة الدولية بين جزأين من البحر العالي على أن تباشر حرية الملاحة البحرية والجوية عبر هذه المضائق لأغراض المرور العابر فيما بين جزأين من البحار العالية ووصولاً إلى إحدى الدول المطلة على المضيق، أما المضائق التي لا يزيد عرضها على 6 أميال بحرية تقاس من خطوط الأساس فان نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه مطلق عليها. وأصحاب هذا الاتجاه يرون ذلك على اعتباره حلاً وسطاً نتيجة لزيادة إمتداد البحر الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً. " أنظر هذا في د. سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، مرجع سابق ص 77-78.

منه إلا إذا كان بطريقة متوازنة ، وهذه الصيغة المتوازنة لا يمكن أن تتجاوز حق المرور البريء الذي يعتبر أساس النظام التقليدي للملاحة عبر البحر الإقليمي.<sup>373</sup>

وهكذا فقد كانت اسبانيا ممثلة بـ Mr Sr. Ruiz Morales أول دولة تقف ضد مقترحات الولايات المتحدة خلال المؤتمر الثالث منذ عام 1974، حيث قالت بالقاعدة التقليدية كما تم تقريرها في قضية Corfou، بأن السفن تتمتع بحق المرور البريء الذي لا يمكن تعليقه، أما الطائرات فينقسم نظام مرورها وفقا لأحكام إتفاقية Chicago 1944 إلى قسمين حسب غرضها، فتكون الطائرات المدنية متمتعة بالحرية في المرور والتوقف في أراضي دول أخرى إذا كان غرضها غير تجاري، في حين أن عبور الطائرات غير المدنية يتطلب الحصول على إذن مسبق من الدولة المعنية.<sup>374</sup>

وبالمثل قام المغرب بمعية كل من اليمن الديمقراطي وعمان وماليزيا بتاريخ 22 يوليوز 1974 بتقديم مشروع<sup>375</sup> مواد تتعلق بالملاحة في المياه الإقليمية بما فيها المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

ويناقش هذا المشروع فكرة جديدة هي إثبات انعدام البراءة في المرور من وجودها، بإسناد مسؤولية الإثبات على عاتق الدولة المضائقية. فالمرور البريء في المياه الإقليمية جاء كاستثناء على حقوق الدولة الساحلية في بسط سيادتها على هذه المياه؛ ولذلك وصف هذا المرور بالبراءة حتى يكون هناك توازن ما بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح دولة العلم، ومن يتمتع بالاستثناء من ممارسة حق السيادة يجب عليه كلما طلب منه ذلك أن يثبت أن مروره بريء، فجاء المشروع المذكور ليضيق أكثر من حق الدولة الساحلية في هذا الميدان، وليعتبر أن المرور البريء، وإن جاء كاستثناء على ممارسة حق السيادة، فإنه حق كامل كهذا الأخير، لذلك وجب الرجوع إلى قواعد القانون العادي التي توجب

<sup>373</sup>- راجع سعيد بن سليمان العبري، مرجع سابق ص 76.

<sup>374</sup>- Ana G. López Martin, Op Cit, P 27.

<sup>375</sup>- Cf. U.N., Doc A/CON 62/C2/L. 16 Du 22 Juillet 1974.

على من إدعى أمراً بأن يثبتته، وبذلك سيصير كل مرور عبر المضايق أو غيرها بريئاً كقاعدة عامة. وأن الدولة الساحلية التي تدعي عكس ذلك يجب عليها إثباته، وينبغي على ذلك أنها إذا لم تقم بهذا الإثبات لا يحق لها توقيف المرور، لأن التوقيف هو النتيجة الحتمية لإثبات انعدام البراءة، ومن ثمة فإن النتيجة العملية واحدة بالنسبة للسفن التجارية بين حق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه والمقرر بمقتضى اتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، والمرور المفترض براءته كما نصت عليه الفقرة 2 من المادة 22 من المشروع، بيد أن المادة 21 منه ذهبت إلى تطبيق القواعد الواردة في القسم الأول منها بالنسبة للسفن الحربية، بحيث يكون الحق للدولة الساحلية في أن تطلب من هذه السفن إخطارها قبل مرورها بهذه المياه (المادة 15 الفقرة 3)، وهذا فرق جوهري بين المرور البريء الذي لا يجوز وقفه كما هو مقرر في الاتفاقية المذكورة و بين المدلول الوارد في مشروع L16.<sup>376</sup>

### الفقرة الثانية: مرحلة اعتماد المرور العابر

بيد أن المغرب وكما ذكرنا لم يتمسك بهذا الاتجاه إلى النهاية كما فعلت إسبانيا<sup>377</sup>، لأنه سرعان ما سينحوا منحى الاتجاه الخامس الذي تقدمت به Bretagne في دورة Genève عام 1975 بعدما استقر تعبير المرور العابر في أوساط دول المؤتمر الثالث، ويذهب هذا الاتجاه إلى تقرير حرية المرور العابر للسفن التجارية التي تقصد بحراً شبه مغلق أو تخرج منه عبر المضايق المستعملة للملاحة الدولية بين جزأين من البحر العالي. وبشرط أن تكون المضايق المذكورة هي الوسيلة الوحيدة لنفاد الدول الساحلية المطلة على هذا البحر. وتتمتع السفن الأجنبية التجارية بحرية المرور العابر مع مراعاة اللوائح الدولية

<sup>376</sup>- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 488-489.

<sup>377</sup>- وحري بالذكر أن من بين الباحثين من يقر بأن إسبانيا قد قبلت مبدأ المرور العابر ضمناً، وهذا نص قولهم "إسبانيا التي تقسم مع المغرب مضيق جبل طارق أصبحت تناقش فقط حق التحليق جواً فوق المضيق، أي أنها قبلت مبدأ المفاوضات على المرور العابر ضمناً حيث بدأت تناقش بعض فقرات هذا المرور عندما طالبت بحذف المرور العابر بالنسبة للطائرات لأن ذلك منظم بمقتضى اتفاقية Chicago سنة 1944 مما يعني أنها قبلت مبدأ المرور العابر وأنها بدأت في إدخال التعديلات والإصلاحات عليه". د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق ص 495-496.

المتعلقة بمنع التصادم، شريطة أن تُتخذ التدابير الضرورية التي تكفل تجنب إحداث أضرار بالدول المضائقية المذكورة. ولا تتمتع بهذه الحرية السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية المارة لأغراض غير تجارية، بل تتمتع هذه السفن بحق المرور البريء، وبتأثير الملاحة وفقا لأحكامه بما يكفل المصالح المشروعة للدول الساحلية وأمنها بصورة خاصة. ويلاحظ أن بعض الدول العربية - ومن بينها المغرب- ودول أخرى قد طالبت بقصر حق المرور العابر على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزأين من البحر العالي. أما المضائق الأخرى فقد طالبت بإخضاعها لتقسيم المجالات البحرية المعروفة.<sup>378</sup>

وتأكيدا عليه، قدم مندوب المغرب بتاريخ 28 أبريل 1978 وثيقة تتعلق بالضمانات التي تعطي للدول المضائقية عند القيام بالمرور العابر وعلى الأخص تلك الأعمال المحرمة سواء على السفينة أثناء المرور العابر بالمضيق الذي يصل بين جزأين من البحار العالية أو بالطائرة عند تحليقها فوق هذا المضيق، مما يعني أن المرور العابر كمبدأ أصبح ضمنا مقبولا لدى المغرب بعد تقديم الضمانات اللازمة لحماية أمن الدولة الشاطئية سياسيا واقتصاديا وبيئيا.<sup>379</sup>

أما عن إسبانيا فقد اتخذت موقفها السلبي من توصيات المؤتمر إلى آخر لحظة حيث أنها وقبل أن تعلن توقيعها المتأخر على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر في 4 ديسمبر 1984 ( أي قبل خمسة أيام من نهاية الفترة المحددة في المادة 305-2 من الإتفاقية)، أو مصادقتها المتأخرة في 15 كانون الثاني لعام 1997.<sup>380</sup> قامت بتقديم بعض الملاحظات حول المشروع النهائي للمؤتمر رَامَ تعديل عبارة "عادة" في المادة 39 وعبارة "المطبقة" بـ "المقبولة عموما" في المادة 42. وقد كانت نتيجة التصويت أن رفضت 55 دولة التعديل الأول مقابل 21 دولة، مع امتناع 60 دولة عن التصويت. أما التعديل الثاني فقد

378- راجع سعيد بن سليمان العبري، مرجع سابق ص 78.

379- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق ص 498.

380- Ana G. López Martín, Op. CitP 27.

شهد 62 صوتا مؤيدا مقابل 29 دولة رافضة، وامتناع 51 دولة، وهو ما جعل هذه التعديلات لاتصل إلى النفاذ والتوثيق لأنها لم تبلغ أغلبية الدول المشاركة.<sup>381</sup>

### الأفصاح الثاني: المصالح المضائقية للمغرب على ضوء مقتضيات الجزء الثالث من قانون البحار ونظرية المستطيل المضائقي المحدود

وإذا كنا قد خلصنا، إلى إن المسار الذي اتخذته مواقف كل من المغرب وإسبانيا في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، قد عرف تدبدا ملحوظا على مستوى ثلاثة مراحل، حيث كانت لهما نفس المواقف خلال المحطة الأولى، لتختلف الرؤى بينهما خلال المرحلة الثانية ابتداء من تغيير المغرب لموقفه لمصلحة المرور العابر، وثبات الطرف الإسباني على موقفه اتجاه المرور البريء، أما المرحلة الثالثة وهي التي تهمننا، فقد صارت مواقف الدولتين في اتفاق و وفاق خاصة مع المصادقتين المتأخرتين لإسبانيا في عام 1997، والمغرب في عام 2007، على اتفاقية Montego Bay. وبهذا، فإن ما يهمننا من هذه النقطة هو هل تُوافق المصالح الجديدة للمغرب في قانون البحار الجديد المصالح المتوخاة من مواقفه أعلاه، أم أن المقتضيات الجديدة لقانون البحار كشفت عن مصالح جديدة للمغرب ؟

#### الفقرة الأولى: المصالح المغربية على مستوى الاتفاقية الجديدة لقانون البحار

وفي تفسير البعض (كالدكتور إدريس الضحاك، والدكتور سعيد العبري) لمواقف الدول خلال مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار، فإننا نستنتج أنهم يصنفون مواقفها إلى نوعين حسب المعيار الجغرافي، الذي فرض وجود دول ساحلية وأخرى حبيسة أو متضررة جغرافيا، وفي النوع الأول نجد دول مضائقية وأخرى ساحلية وغير مضائقية.

وعليه فإن الموقف المغربي عندهم خلال المراحل الأولى من المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، وكذلك قبله خلال المؤتمر الأول والثاني، يُفسر وفقا لموقعه الجغرافي الذي يظهر فيه المغرب كدولة ساحلية مضائقية، مما سيحتم على المغرب والدول التي لها نفس

381- راجع المذكرات التوضيحية لإسبانيا في: [Http://Untreaty.Un.Org](http://Untreaty.Un.Org)



المواصفات الجغرافية الاجتماع على مشروع نظام موحد يراعي مصالحها الإستراتيجية والأمنية والاقتصادية... فكان أهم الأنظمة التي تُلائم مصالح هذه الدول هو نظام المرور البريء باعتباره يراعي إلزام الدول العابرة باحترام سيادة الدولة المشاطئة على مياه المضيق، بخلاف المرور الحر الذي يجعل من مياه المضيق خارجة عن النطاق السيادي للدولة المضائقية؛ وبالتالي فما يبقى مطروحاً عننا هو ما العلة من وراء تغيير المغرب لموقفه؟

قبل الإجابة على هذا السؤال فانه وان كنا نتفق مع أصحاب هذا الرأي، إلا أننا لا نقرر الوضع الجغرافي كمعيار وحيد من خلاله يمكننا التعرف على مواقف الدول في المؤتمر الثالث، ذلك أننا نجد المغرب ومعه الدول العربية سواء الساحلية منها أو غير الساحلية، مضائقية كانت أو غيرها قد أجمعت<sup>382</sup> منذ المؤتمر الأول على عدم إدراج المضائق الرابطة بين أجزاء من المياه الإقليمية وأخرى من أعالي البحار، في خانة المضائق الدولية. هذا بالإضافة إلى وجود دول أخرى - كما سبق وأن بينا في الفصل الأول- تتمتع بموضع جغرافي شبيه بموضع مضيق جبل طارق، إلا أن مواقفها وان مائل النظام المروري بشكل العام، فقد اختلف معه في نفس الإتفاقية عن موقف المغرب، وذلك باعتمادها لإمتداد أقل للمياه الإقليمية بالمقارنة مع المغرب بهدف خلق طريق للبحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة داخل المضيق.<sup>383</sup> كما قد يكون أيضا موقف الدول المضائقية أيضا مختلفا، نظرا للمكانة التي تتحلى بها في المجتمع الدولي، فالدول الثالثة مثلا تركز على المصالح الأمنية أكثر منها على المصالح الاقتصادية كما هو الشأن بالنسبة للدول المتقدمة...

382- د. إدريس الضحاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، 1989، ص 44.

383- ومن هذه المضائق بالإضافة إلى ما أوردناه في الفصل الأول نجد: مضيق ديمتري ابتييف وممر كايكوس؛ ثم ممر أنيكادا وممر دريك لتر وبعدها مضيق برانسفيلد (ماري دي لا فلوتا)... للمزيد من التفاصيل عن هذه النماذج أنظر:

-Dr. Ana G. López Martín, Op. Cit, PP 84-88.

قبل التطرق إلى السبب الذي جعل المغرب - في نظرنا - يغير من موقفه من المطالبة بتطبيق المرور البريء بخصوص المضايق الدولية عوض أي نظام آخر، لا بأس في أن نذكر بأن الفرق بين المرور العابر أو الحر وبين المرور البريء يمكن لمسه من خلال أن هذا الأخير يعطي للدولة المضائقية الحق في تنفيذ الإجراءات التي تراها ملائمة لإزالة أو الحد من الضرر الذي قد تسببه وسائل العبور لمصالحها، ولو كان ذلك بمنع المرور. في حين أن هذه الإمكانية لا تتمتع بها دولة المرور العابر أو الحر، لكون الضرر في هذه الحالة يولد مسؤولية دولية يمكن إثباتها والتعويض عليها أمام الهيئات المختصة بالبحث في مثل هذه النزاعات.<sup>384</sup>

وعلى أي فإنه وبالعودة إلى سؤالنا، نرى بأن الضمانات التي قدمتها اتفاقية قانون البحار للدول المضائقية<sup>385</sup>، بالإضافة إلى التصور الجديد لمفهوم السيادة في نفس الاتفاقية هما السببان المباشرين وراء هذا التغيير في الموقف، ولعل ذلك سيتجلى لنا مبدئياً من خلال التوسع القانوني في البنود المنظمة للمضايق الدولية في اتفاقية قانون البحار.

غير أنه بخصوص التصور الذي تقدمه اتفاقية قانون البحار لمفهوم السيادة في المضايق الدولية، نرى بأنها قد تجاوزت التصور التقليدي لهذا المفهوم الذي يأخذ بعين الاعتبار الحصانة التامة لهذه الدولة من جهة مواطنيها أو سلطتها السياسية، أو إقليمها، مما يعني أن الدولة في منطقة المضيق تكون مختصة إطلافاً وانفراداً في تنظيمه وكل ما يتعلق به من صيد أو استغلال أو ملاحدة خاصة إذا اندرج ضمن نطاق سيادتها. وبدل هذا التجاوز لم تأخذ الاتفاقية بالمفهوم الحديث للسيادة<sup>386</sup> في المضايق وحده، بل حاولت خلق توازن

<sup>384</sup>- وحجتنا في هذا التمييز ما جاء في الفقرة 5 من المادة 42 من اتفاقية Montego Bay، من أنه: "عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطنة للمضيق." وهو الأمر الذي لا نجده في المادة 21 المحددة للصلاحيات القانونية التي للدولة المشاطنة ان تمارسها في إطار في نظام المرور البريء.

<sup>385</sup>- وبهذا فإننا سنبتعد كثيراً عن التصور الذي أبداه د. سمعان فرج الله بقوله أن المرور العابر في حد ذاته سيشكل خطراً أمنياً على الدول الثالثة عامة والعربية خاصة. أنظر حججه المضادة للرأي الذي أخذنا به في: د. سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 400-420.

<sup>386</sup>- "في السنوات الأخيرة، خضع مفهوم السيادة إلى جدل حاد بعد إهماله لأعوام عدة. وقد اختير المفكرون تجريبياً درجة تغير السيادة في حقبة عولمة النشاطات الاقتصادية المزعومة. كما تزايدت الكتابات حول أشباه الدول والدول الفاشلة. و إذا كانت المسألة

بين المدلولين معاً، فهي تأخذ بمبدأ الحرية كأساس للمعاملة الدولية التي تندرج ضمنها ملاحه وسائل المرور البحرية في أي مضيق دولي، دون أن تجعل لهذه الحرية أي غلبة مطلقة على السيادة التي تظهر في ضرورة احترام هذه الوسائل للقوانين والأنظمة التي تصدرها الدولة المضائقية. ومن مظاهر ذلك، أن الاتفاقية وهي تقرر قاعدة خطوط الأساس المستقيمة والعادية منها إنما تقر بذلك بوجود حدود مقدسة للدولة لا يجب التعدي عليها، على الرغم من إقرارها في حد ذاتها بمبدأي المرور العابر والمرور البريء الذي لا يوقف في المضايق الدولية. وبالتالي فيترتب على ذلك أن الإمتداد البحري للمياه الذي تقدمه الاتفاقية متميز عن المرور ولو كان ينطبق على نفس المياه المحددة بالمضيق، بحيث أن هذا الإمتداد لا يتضمن حق الملاحة وحسب، بل يتضمن كذلك حق الدولة وحدها في استغلال موارده، دون أن يكون للسفن الأجنبية مثل ذلك الحق.

وعلى أساس هذا ندرك أن المغرب ومن معه من الدول التي كانت تنادي بالمرور البريء في المضايق الدولية، لم تتنازل في الحقيقة عن مواقفها بالشكل الذي قد يظهر لأول وهلة، وذلك لأن تجاذب المواقف أثناء المؤتمر كان نتيجة لتفاوت المصالح بين الدول، فمنها من تركز على المفهوم الحديث للسيادة دون إهمال للمدلول التقليدي، فتنادي بالمرور الحر أو بالعابر مع تحويل قدر مهم من الحقوق للدول المضائقية. ومنها من تنادي بالمرور البريء الذي يخدم مصالح الدول المضائقية، مع منح السفن الأجنبية لمجموعة من التسهيلات الملاحية من قبيل حق التوقف والرأسو وحماية كل وسائل ومرافق ومنشآت تيسير الملاحة (المنارات خصوصاً)<sup>387</sup>، وهي مهمة ليست بالسهلة،

بالنسبة للدول الصناعية المتقدمة هي الدرجة التي تعرضت فيها سيادتها للتعرية، فالمسألة بالنسبة للعديد من الدول الفقيرة هي الدرجة التي لم تتمكن فيها أبداً من التمتع بسيادة فعلية. ويميز روبرت جاكسون بين السيادة السلبية والسيادة الإيجابية حيث يقول، إن الكثير من دول العالم الثالث أنجزت الأولى عبر إزالة الاستعمار ولكنها لم تحصل على الثانية. فالسيادة السلبية تعني الحق القانوني بطلب الدول الأخرى بعدم التدخل في شؤونها الداخلية. أما السيادة الإيجابية فهي تعني قدرة الدولة على ممارسة سيطرة فعلية في مجال سلطتها الشكلية. " بطريقة لا تؤدي إلى عزل الدولة عن محيطها الدولي خاصة على المستوى الإقتصادي. منقول من مارتن غريفيتش، تيري أوكلهان، مرجع سابق ص 265.

<sup>387</sup>- البند 2 من الفقرة 1 في المادة 42 من اتفاقية قانون البحار. د. أحمد زوكاغي مرجع سابق ص 23. وانظر النص الانجليزي:

" Article 42. Laws and regulations of States bordering straits relating to transit passage

نظرا لكون هذه الأخيرة قد تُرتب مسؤولية دولية على الدولة المضائقية في حالة لم تقم بدورها الحمائي اتجاهها،<sup>388</sup> وهذا بخلاف الدول الآخذة بالمرور العابر<sup>389</sup>. هذا بالإضافة إلى أن المرور البريء كما سبق وأن قلنا، مرور يضع في يد الدولة المضائقية الحق في تنفيذ الإجراءات التي تراها ملائمة لإزالة أو الحد من الضرر الذي قد تسببه وسائل العبور لمصالحها، ولو كان ذلك بمنع المرور، وهو أمر على ما يبدو قد لا يكون بمتناول المغرب والدول المضائقية الثالثة، نظرا لغياب الإمكانيات التي تتيح له الوقوف أمام عبور سفن الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية والدول العظمى. وهذا على عكس المرور العابر الذي يتيح له إمكانية اللجوء إلى مؤسسات أو أجهزة للتحاكم الدولي<sup>390</sup>، لإثبات الضرر والتعويض عليه دون استعمال أية وسائل مادية للدولة من قبيل إحتجاز السفن المشبوهة.<sup>391</sup>

1. Subject to the provisions of this section, States bordering straits may adopt laws and regulations relating to transit passage through straits, in respect of all or any of the following: (b) the prevention, reduction and control of pollution, by giving effect to applicable international regulations regarding the discharge of oil, oily wastes and other noxious substances in the strait;" **DOCUMENTA/CONF.62/122\***, **United Nations Convention on the Law of the Sea, P 166. p 162.**

<sup>388</sup>- وهذا ما قد أثبتته أيضا محكمة العدل الدولية في قضية *Corfou* حينما أقرت بوقوع مسؤولية زرع الألغام عليها. وقد أوردت مايلي: "من جميع الوقائع والملاحظات السالفة، خلصت المحكمة إلى أن زرع الألغام لا يمكن أن يكون قد تم دون معرفة ألبانيا. أما التزاماتها المترتبة على هذه المعرفة فلا جدال فيها. فقد كان واجبا أن تخطر السفن، وعلى الأخص أن تحذر السفن العابرة للمضيق في 22 أكتوبر من الخطر الذي كانت عرضة له. وفي واقع الأمر لم تحاول ألبانيا عمل أي شيء لمنع وقوع الكارثة، وأوجه التقصير الخطير هذه لها مساس بمسؤوليتها الدولية." انظر **موجز الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 8.**

<sup>389</sup>- وفي هذه الحالة فالدولة المضائقية لا تُلزم بإصدار القوانين الكفيلة بحماية وسائل تسيير الملاحة وحدها، وذلك لكون الاتفاقية توقع هذا الواجب على الدولة المستخدمة للمضيق، حيث ينبغي عليها أن تطلب من الدولة المضائقية يد العون لغاية "إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تسيير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية؛" **المادة 43-2 من قانون البحار، مرجع سابق ص 35.**

<sup>390</sup>- انظر في هذه الدلالة، د. الخبير قشي، المفاضلة بين الوسائل التحاكمية وغير التحاكمية لتسوية المنازعات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1999.

<sup>391</sup>- كما في المادة 233 من قانون البحار، انظر نصها العربي عند د. أحمد زوكاغي، مرجع سابق ص 151. والنص الانجليزي:

"Article 233. Safeguards with respect to straits used for international navigation

ومن الآثار المترتبة أيضا عن هذا التصور الجديد لمفهوم السيادة أن الدول المضائقية التي كانت تنادي بالمرور البريء أغلبها دول ثالثة حديثة الاستقلال تدافع برأيها عن مصالحها الأمنية، أما وقد وافقت كل هذه الدول بما فيها المغرب على المرور العابر في مثل مضيق جبل طارق، فإنها بذلك لا تؤكد على عدم تحفظها على جانبها الأمني، بل قد أتى ذلك بفهمها أن قانون البحار الذي أتى بنظام المرور العابر إنما يكون قانونا للسلم، لا يلتزم به أحد في حالة الحرب، لتصب بذلك اهتمامها وهي تطبق هذه الاتفاقية على الجانب الاقتصادي أكثر من الأمني.

وكما تعرفنا على تصور الاتفاقية لمبدأ السيادة في المضائق الدولية، تتسم الضمانات الجديدة التي منحتها اتفاقية Montego Bay للدول المضائقية بمن فيها المغرب، بكونها من الأسباب الوجيهة لتغييرها لموقفها، وهو الأمر الذي يدعم فكرتنا حول عدم تغير مصالح المغرب بالقدر الذي تغير فيه الوسائل المحققة لهذه المصالح، ومن هذه الضمانات نذكر:

### الضمانة الأولى: توسيع دائرة الاختصاص القانوني و التنظيمي للدول المضائقية

ولما بدأنا بخصوص هذه الضمانة، حينما ذكرنا أن منادات المغرب ومن معه من الدول المضائقية بنظام المرور البريء، يُرتب عليه ايقاع تسهيلات كثيرة لصالح السفن المارة مرورا بريئا على مستوى قوانينها الداخلية، والعكس صحيح بخصوص الأنظمة الأخرى. لكل ذلك نقول أن توسيع الاتفاقية لدائرة الاختصاص التشريعي والتنظيمي للدول المضائقية نتيجة معكوسة لِضيق نطاق السيادة على مستوى المرور، فكلما زاد هذا التضيق كلما تم توسيع دائرة الاختصاص الضبطي للمضيق الدولي من طرف دولة مضائقية كالمغرب.

Nothing in sections 5, 6 and 7 affects the legal regime of straits used for international navigation. However, if a foreign ship other than those referred to in section 10 has committed a violation of the laws and regulations referred to in article 42, paragraph 1 (a) and (b), causing or threatening major damage to the marine environment of the straits, the States bordering the straits may take appropriate enforcement measures and if so shall respect *mutatis mutandis* the provisions of this section."DOCUMENTA/CONF.62/122\*, Op. Cit, p 193.

وما يزكي قولنا هذا، هو ما ورد في الفرع الأول من الجزء الثالث في الاتفاقية من أنه "لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه".<sup>392</sup>

ومنه فإن هذا التوسع يظهر لنا أكثر في أن للدولة المضائق انطلاقا من سلطتها الواسعة في إصدار من القوانين والأنظمة ما تستطيع به أن تغير مجرى القاعدة الدولية دون ان تضطر إلى المطالبة بتعديل أي بند من الاتفاقية أو تخرق أي قاعدة من قواعدها، وهذه الخاصية هي التي سنتحدث عنها في إطار الضمانة الثانية.

### الضمانة الثانية: مرونة النظام القانوني المعتمد في المضايق الدولية: قدرة الدولة المضائقية على تغيير النظام

كنتيجة لما اعتبرناه توسيعا للصلاحيات القانونية الضبطية للمضايق الدولية، فإن الدول المضائقية لم تكن لتتنازل بسهولة عن موقفها ما لم تقدم الاتفاقية الجديدة ضمانات عملية كقدرة الدولة المضائقية -وحدها- على وضع وإصدار القوانين الكفيلة بتغيير وتبديل النظام القانوني المطبق عليها. وهذا ما نصطلح عليه بمرونة النظام القانوني المطبق على المضايق الدولية، وهو نتيجة مباشرة للتفصيل الملحوظ في مقتضيات الجزء الثالث المتعلق بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية<sup>393</sup> مقارنة مع ما ناله هذا المجال في ظل اتفاقية Genève.

<sup>392</sup>- المادة 30 من قانون البحار، مرجع سابق ص 30.

" Article 30. Non-compliance by warships with the laws and regulations of the coastal State  
If any warship does not comply with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance therewith which is made to it, the coastal State may require it to leave the territorial sea immediately." DOCUMENTA/CONF.62/122\*, Op. cit p 160.

<sup>393</sup>- أنظر في ذات المعنى د. سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 394.

وإذا كانت الظروف الدولية المتقلبة هي التي تجعل من القانون الدولي نسبي التطبيق من طرف الدول، فإن هذه المرونة التي نتحدث عنها تسعى في حقيقة الأمر إلى امتصاص هذه التقلبات الدولية التي قد تكون طارئة، دون أن تضطر الدولة إلى أن تسجل على نفسها أية مخالفة لقواعد القانون الدولي .

ومما يتمتع به المغرب في مضيق جبل طارق من مرونة في تغيير النظام يمكن لمسه في حقين أساسيين إلى جانب نظام المرور العابر، أما الحق الأول فيكمن بالأساس في إمكانية خلق المغرب داخل المضيق لمنطقة اقتصادية خالصة، أو منطقة للبحار العالية فقط إما بإصدار قانون وطني يقلل من الامتداد البحري للمياه الإقليمية<sup>394</sup> إلى أقل من متوسط المسافة الواقعة بين خطوط الأساس لضفتي المضيق أي بمعدل أقل من خمسة أميال في حالة مضيق جبل طارق، أو عن طريق إبرام اتفاقية ثنائية مع إسبانيا تلزم هذه الأخيرة بتبخيس امتداد مياهها الإقليمية إلى أقل من خمسة أميال أيضا.

وفي هذه الحالة فيترتب على دول المرور العابر من جهة و دول وسائل النقل البحري من جهة ثانية، أن تعتبر مياه المضيق خارجة عن نطاق الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فيكون المرور بذلك في المياه الداخلية مقيدا بشروط الدولة، بينما يكون المرور في المياه الإقليمية مرورا بريئا، ليكون المرور في المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعلى البحار، خاضعا لنظام المرور الحر.<sup>395</sup>

<sup>394</sup>- المادة 3 من قانون البحار، مرجع سابق ص 16.

" Article 3. Breadth of the territorial sea

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention." **DOCUMENTA/CONF.62/122\***, **Op. cit p 157.**

<sup>395</sup>- المادة 87 من قانون البحار، مرجع سابق ص 64-65.

" Article 87. Freedom of the high seas

1. The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Convention and by other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and land-locked States: (a) freedom

ولذلك فالسؤال الذي يطرح نفسه، هو لما أثر كل من المغرب واسبانيا، إخضاع مضيق جبل طارق لنظام المرور العابر، دون تفعيل مقتضيات المادة 36 من قانون البحار المتعلقة بممرات البحار العالية داخل المضايق الدولية؟

حسب اعتقادنا فإن المغرب واسبانيا قد فضلا نظام المرور العابر لكونه على الأقل يضمن إمكانية إثبات الضرر ثم التعويض عليه أمام الهيئات القضائية المختصة، مما يجعله يلقي الهاجس الأمني على عاتق المؤسسات الدولية متفرغا بذلك لمجالات أخرى، على عكس الحرية التامة لدول وسائل النقل البحرية التي تتمتع بحرية تامة في هذه المياه تشمل الحق في الرسو والصيد والبحث العلمي واستغلال الموارد... في حالة تفعيل مقتضيات المادة 36 من قانون البحار، ثم أن غالبية الدول التي أخذت بمثل هذه الحالة دول ذات مضايق غير استراتيجية، أو مضايق ضيقة لا تمتد فيها منطقة البحار العالية إلا لأقل من ميل واحد، مما يجعل استفادة هذه السفن الأجنبية من حقوق البحار العالية معدومة نسبيا، حيث يستحيل ملائمة المرور الذي يكون سريعا مع الاستغلال الذي يفترض الرسو. كما انه غالبا ما تكون دول جنوب شرق آسيا التي تأخذ بهذا النوع من الاستثناءات ذات مضايق لا تعد الممرات الوحيدة المؤدية إلى الجزء الآخر من أعالي البحر أو منطقة اقتصادية خالصة على خلاف مضيق جبل طارق. هذا ويبقى أيضا للمغرب حسب اتفاقية قانون البحار إمكانية تفعيل المادة 311 في فقرتها الثانية التي تتيح له الحق في عقد اتفاقيات أخرى تتماشى مع اتفاقية قانون البحار، دون أن تمس الحقوق المكتسبة لدول أطراف أخرى في اتفاقية Montego Bay.

### الفقرة الثانية: المصالح المغربية في نظرية المستطيل المضائقي المحدود

of navigation; (b) freedom of overflight; (c) freedom to lay submarine cables and pipelines, subject to Part VI; (d) freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law, subject to Part VI; (e) freedom of fishing, subject to the conditions laid down in section 2; (f) freedom of scientific research, subject to Parts VI and XIII. 2. These freedoms shall be exercised by all States with due regard for the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas, and also with due regard for the rights under this Convention with respect to activities in the Area."DOCUMENTA/CONF.62/122\*, Op. Cit, P 169.



وإذا كنا قد تطرقنا للتو إلى المصالح المضائقية التي دفعت المغرب للتوقيع والمصادقة على اتفاقية Montego Bay لعام 1982 بشأن قانون البحار، فإننا نخصص هذا المحور للحديث عن نموذج معرفي نقترحه لغاية خلق توازن أكثر بين مصالح الدول المضائقية وغيرها من الدول<sup>396</sup>.

عموما سنحاول دراسة نظرية المستطيل المضائقي المحدود بشيء من الاختصار في شقها النظري قبل أن نتطرق إلى أهم المصالح والحقوق التي سيكتسبها المغرب من جراء تطبيقها على اعتباره دولة مضائقية.

### أولا: في التصور الجغرافي لنظرية المستطيل المضائقي المحدود

وعلى أي فإن نظرية المستطيل المضائقي المحدود، مجرد نموذج معرفي نحاول من خلاله حل المشكلة الملاحية عبر المضايق الدولية وغيرها، إلا أننا سنحاول التركيز على الدولية منها فقط نظرا لاندراج مضيق جبل طارق ضمن هذه الفئة من المضايق.

تبدأ هذه النظرية بضرورة تصور مستطيل تتكون أضلاعه من خطوط وهمية، بين ضفتين، بحيث يكون المضيق دوليا كلما كان يربط بين جزأين من البحار العالية يبدأ قياسهما من إحدى نقاط الضلعين البحريين للمستطيل. وبهذا فإننا نكون في إطار هذه النظرية أمام ثلاثة مسائل الأولى متعلقة بالضفتين، بينما الثانية تتعلق بمنطقة المياه الخارجة عن نطاق المستطيل، لتتركز الثالثة على مياه منطقة المستطيل.

وتستند نظريتنا هذه على كون الأصل في المضايق هي المياه<sup>397</sup>، وعليه فإنه يُنشأ المستطيل المذكور بناء على طريقة نحدد فيها أولا اقرب نقطتين متقابلتين لخطي أساس الضفتين (النقطة الأولى: (أ) والنقطة الثانية: (ب)) ثم نضع الخط الوهمي 1 بينهما

<sup>396</sup>- ومن الفوائد التي تحققها هذه النظرية أيضا، أنها تحسم في إشكالية التمييز بين المضايق الدولية وغيرها، كما أنها تحسم في النظام المروري وطبيعة السيادة على المضايق الدولية، فضلا عن كونها أيضا تساعد القضاء على تأصيل المشاكل المطروحة لديه.

<sup>397</sup>- فقد نحصل على آثار مختلفة لو اعتبرنا اليابسة هي الأصل، ومن ذلك اننا قد نتصور وجود مضيق يربط بين بحرين و ضفافه تابعة لسيادة دولة واحدة. أما لو كانت العبرة باليابسة لوجب كشرط من شروط توفر مضيق مستخدم للملاحة محاط بضفتين ذاتي سياديتين مختلفتين.

(شريطة ألا يتعدى الحد الأقصى لإمتداد مياه السيادة الشاطئية لكلا الضفتين، مضاعفاً)، هذا ليتم في مرحلة ثالثة قياس امتداد البحر العالي، انطلاقاً من نقطة الصفر (0) التي يشكلها منتصف الخط الوهمي 1، وصولاً إلى النقطة (0') والتي لا تتعدى المسافة بينها وبين النقط (0) مسافة امتداد مياه السيادة الشاطئية مضاعفاً، وهذا الامتداد نرسم له بالخط 2، وبعد ذلك يتم حساب المسافة الواقعة بين إحدى النقطتين المتقابلتين (أ) أو (ب) لخطي أساس الضفتين وبين نقطة منتصف الخط 1، لنضع النقطة (ج) في منتصف النقطتين (أ) و (0)، والنقطة (د) بين النقطتين (ب) و (0)، ثم نحدد الخط 3 الذي يصل النقطتين (ج) ب(ج')، والخط 4 بين النقطتين (د) و(د')، والذين سنربط بينهما في النقطتين (ج') و (د') مروراً بالنقطة (0') بالخط 5. ولنستكمل معالم المستطيل المضائقي المحدود نقوم بنفس العملية في الاتجاه الآخر للبحر العالي، فتُحدد بذلك لدينا نقاط المستطيل في النقطة (د') موصولة بـ (ج') الموصولة بالنقطة (د") الموصولة بـ(ج").

وتعتبر بذلك المنطقة التي يحيط بها المستطيل المضائقي منطقة مرور محدودة، بحيث تتمتع فيها وسائل النقل البحرية بحق المرور العابر مادامت لم تتجاوز إحدى خطوط المستطيل، لأنها آنذاك تكون قد دخلت حيز المياه التي تنطبق عليها كافة الحقوق السيادية للدولة المضائقية حتى المرور البريء<sup>398</sup>. وعليه فإن المضيق حسب هذه النظرية ليس ممراً أو طريقاً بحرية وإنما يُعنى به كل منطقة مرورية معينة بحدودها، واقعة بين ضفتين، ورابطة بين بحرين. وما ينتج عن هذا أن أي نزاع دولي بين ضفتين وبين بحرين لا يكون نزاع مضائقي، أي لا يخضع للنظام القانوني الذي تخضع له المضائق الدولية إلا إذا وقع في منطقة المستطيل، لأنه إن حدث خارج حدودها فسيكون عندئذ إما نزاعاً مع دولة ساحلية في إطار النظام القانوني للبحر الإقليمي أو المياه الداخلية، أو يكون نزاعاً يندرج ضمن الحقوق المشتركة للدول في أعالي البحار.

### ثانياً: موقع الدولة المضائقية في إطار نظرية المستطيل المضائقي المحدود

398- إلا في الحالات الاستثنائية التي يتعذر فيها تحقق المرور العابر في منطقة المستطيل حينها يقع على السفن ضرورة مرورها بطريقة المرور البريء الذي يعود للدولة المضائقية الحق في إثباته، في منطقة مرور احتياطية خارج المستطيل تعينها الدولة المضائقية وجوباً.

وعموماً، فإن لنظرية المستطيل المضائقي المحدود آثار متعددة تحدد واجبات وحقوق كل من دولة العلم والدولة المضائقية، إلا أنه ونحن بصدد دراسة المصالح المغربية في مضيق جبل طارق سنحاول التركيز فقط على أهم المكتسبات والتنازلات التي سيحققها المغرب نتيجة لتفعيل هذه النظرية...

## 1- إطلاق سيادة الدولة المضائقية على مياه المنطقة المجاورة والمقابلة لحدود

### المستطيل

ويقصد بإطلاق سيادة الدولة المضائقية على مياه المنطقة المجاورة والمقابلة لحدود المستطيل المضائقي المحدود، أن المغرب ومعه إسبانيا وكل الدول المضائقية ستستفيد من جميع الحقوق السيادية على المنطقة المجاورة لحدودها والتي تفصل بينهما منطقة المضيق. ومن هذه الحقوق حقها في استغلال المنطقة كيفما شاءت ودون قيد، ولعل أهم مظاهر هذا الاستغلال، الصيد و استخراج المعادن والنفط... علاوة على حرية إجراء البحوث العلمية وغيرها من الحقوق.

ويُستثنى من هذا الحق، أن الدولة المضائقية تكون ملزمة بإنشاء منطقة مرور احتياطية تمر عبرها وسائل النقل البحرية بطريقة المرور البريء الذي تثبته الدولة المضائقية نفسها. في الحالات الاستثنائية التي يتعذر فيها على وسائل النقل البحرية المرور عبر منطقة المستطيل كما في حالة وجود جزر<sup>399</sup> أو صخور، أو حتى ظروف ملاحية غير ملائمة تحول دون متابعة المرور العابر. أو في حالة إقامة منشآت مؤقتة لغرض البحث العلمي في منطقة المستطيل..

وفي مقابل مُجمل هذا الحق، فإنه لا تبقى للدولة المضائقية كل الحقوق السيادية في منطقة المستطيل المضائقي كما في المنطقة المجاورة والمقابلة. لكونها تخضع لبعض القيود خاصة الحقوق التي تمس أو قد تمس نظام المرور داخل منطقة المستطيل. فعلى مستوى المرور فإن المرور المعتمد في المنطقة المجاورة والمقابلة، يصير مروراً عابراً

<sup>399</sup>- حول الجزر بمضيق جبل طارق راجع بعض المقالات في م. إلك: [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)

داخل منطقة المستطيل. في حين يصير الاستغلال بأنواعه والبحث العلمي داخل المنطقة مقرونا بضرورة الإعلان الواجب من طرف الدولة المضائقية في أجل معقول تحدد فيه منطقة المرور الاحتياطي.

## 2- اعتبار حدود منطقة المستطيل الخارجة اتجاه البحر بمثابة خطوط أساس

ومما قد تستفيد منه أيضا الدولة المضائقية، أن تُعتبر حدود المستطيل المضائقي الخارجة اتجاه البحر بمثابة خطوط أساس، مما يعني أنها الخطوط التي من خلالها سننطلق لحساب امتداد مياه السيادة ومن ثم المياه الدولية<sup>400</sup>. وفي حالة خضوع الضفتين لسيادتي دولتين مختلفتين، حينها تكون النقطة (0') - المشار إليها أعلاه - بمثابة نقطة البداية لتعيين الحدود الفاصلة بين مياه السيادة لكلا الضفتين.

أما في حالة امتداد الحدود الترابية للدولة المضائقية، بحيث تتجاوز الحد الأقصى الذي قد تصل إليه المنطقة المضافة، كالمغرب واسبانيا في جهة البحر الأبيض المتوسط، في مثل هذه الحالة، لا تضاف المنطقة المضافة إلى جهة البحر الأبيض المتوسط، بل تضاف لجهة المحيط الأطلسي.

أما الآثار التي ستترتب عن هذا الحق فهي نفسها الحقوق والواجبات التي للدولة الساحلية أو لدولة العلم التمتع أو الإلتزام بها، ومنها حق المرور البريء، أي ان للدولة المضائقية كامل الصلاحية في ثبات براءة مرور السفن التي تدخل في مجال المياه السيادية قبل أن تمر في منطقة المستطيل المضائقي المحدود. وفي مقابل هذا الحق، تخلت

400- وقد يتساءل البعض، بأنه سبق وأن صرحنا بقول: "...هذا ويتم في مرحلة ثالثة قياس امتداد البحر العالي، انطلاقا من نقطة الصفر (0) التي يشكلها منتصف الخط الوهمي 1، وصولا إلى النقطة (0') والتي لا تتعدى المسافة بينها وبين النقط (0) مسافة امتداد مياه السيادة الشاطئية"، مما يعني أننا سنمنح الدولة المضائقية بمضاعفة حقها من مياه السيادة. ونحن نرد على هذا القول بأن الهدف من منحها هذا الحق راجع في الحقيقة إلى حرمانها من حقوقها مطلقة في منطقة المستطيل وكذلك في المنطقة المجاورة والمقابلة. وبالتالي وجب تعويضها مادامت انها صارت متضررة ليس طبيعيا وإنما بحكم القانون.

الدول المضائقية على حقوقها السيادية لمصلحة كل الدول، التي ترغب في المرور بالمضيق. بما فيها المرور البريء الذي استبدلته بنظام المرور العابر الذي لا يعاقب.

### المطلب الثاني: الوضع القانوني لخليج الجزيرة الخضراء والجزر المطلة على المضيق

تطرح المضايق عموماً إشكالات قانونية تختلف باختلاف الوضع الجغرافي لكل مضيق على حدى، إذ أنه وبعد حسم اتفاقية قانون البحار في معيار التمييز بين المضايق الدولية والمضايق الجغرافية، أصبح لدينا صنفان من الإشكالات التي تطرح على مستوى القانون الدولي. فالصنف الأول من الإشكالات يتميز بعموميته بحيث قد يُطرح في أي مضيق دولياً كان أو جغرافياً، من قبيل مسألة الجزر والصيد والخلجان إلخ. وكلها مسائل تناولتها اتفاقية قانون البحار في أجزاء أخرى من الاتفاقية. بينما يرتبط الصنف الثاني بإشكالية طبيعة المرور الذي يتقرر في أنظمة محددة حسب قانون البحار بالنسبة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وفي أنظمة أخرى بالنسبة للمضايق الجغرافية.

وإذا كنا في هذا المطلب سنقتصر فقط على دراسة مظاهر الصنف الأول من الإشكالات القانونية في مضيق جبل طارق، فإنه لا بأس بالتذكير بأن الوضع الجغرافي لمضيق جبل طارق يطرح مسألتين فقط الأولى ترتبط بتواجد خليج الجزيرة الخضراء في حدوده الشمالية (الافصاح الأول). والثانية تتعلق بالجزر وأشباه الجزر المنتشرة في المنطقة المضائقية له (الافصاح الثاني).

### الافصاح الأول: الحالة القانونية لفتحة الجزيرة الخضراء على ضوء اتفاقية

#### Montego Bay

يقع إنبعاج الجزيرة الخضراء في الشق الشمالي الشرقي لمضيق جبل طارق، بين منطقة الجزيرة الخضراء من جهة الغرب وجبل طارق ومنطقة la Atunera شرقاً، أما

شمالاً فتحد من تغلغله أراضي تابعة لمقاطعة "ملقا" وإشبيلية. وتبلغ مسافة فتحته من 7 إلى 7.5 كلم في حين يصل طوله فيبلغ في أقصى مدى له إلى ما يقارب 8.22 كلم. وبالرجوع إلى اتفاقية Montego Bay لغاية معرفة الوضع القانوني لهذه الفتحة، نجد المادة 10 من الاتفاقية معنونة "بالخلجان" تنص في فقرتها الأولى على أنها لا تهتم إلا بالخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة<sup>401</sup>. وهو ما يعني أنه لا جدوى من إكمال إسقاط مقتضيات هذه المادة مادامت مياه خليج الجزيرة الخضراء في حقيقتها تشاطئ ساحلي دولتين هما إسبانيا وبريطانيا. وهذا ما يفتح أمامنا البحث عن مقتضيات أخرى مناسبة أكثر لنجد المادة 7 في فقرتها الأولى تنص على أنه "حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة".<sup>402</sup>

وما يلاحظ عن هذا المقتضى، ان الاتفاقية أولاً لا تتحدث عن الانبعاث أو الخليج الذي يكون تابعا لساحل دولة واحدة فقط، وثانياً فإنها لا تلزم دولة أو دولتي الانبعاث بالنقيد بطريقة الخطوط المستقيمة، إذ انه تبقى لديها أو لديهما إمكانية رسم خطوط الأساس العادية<sup>403</sup> ليتم بذلك تجاهل الانبعاث، إلا أن الإشكال قد يأتي على شاكلتين في حالة اعتبار سواحل الانبعاث مكونة من دولتين، الأولى بأن لا يقع الاتفاق بين الدولتين في الأخذ

401- أنظر النص العربي للمادة 10 الفقرة الأولى عند د. أحمد زكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 19. والنص الانجليزي كالتالي:

" Article 10. Bays: 1. This article relates only to bays the coasts of which belong to a single State." DOCUMENTA/CONF.62/122\*, Op. Cit,p158.

402- أنظر النص العربي للمادة 7 الفقرة 1، عند د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 17. والنص الانجليزي كالتالي:

" Article 7. Straight baselines: 1. In localities where the coastline is deeply indented and cut into, or if there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured." DOCUMENTA/CONF.62/122\*, Op. Cit, P157.

403- وعن الفرق بين خطوط الأساس العادية وخطوط المستقيمة راجع د. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2013، ص 54-60.

بطريقة الخطوط المستقيمة، وهي الحالة التي تناولتها المادة 15 من نفس الاتفاقية حينما نصت على أنه " حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين في حالة عدم وجود إتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين..."<sup>404</sup> أما الثانية فتقع في حالة ما إذا كانت إحدى الضفتين قد حدد مياهها الإقليمية بعرض أقل من نصف الانبعاث، فهل يجوز حينها للدولتين الإتفاق على خط الوسط الذي سيكون بمثابة خرق لما وضعته الدولة من قوانين محددة لمياهها الإقليمية أم أن منطقة الانبعاث تحسب كلها على البحار العالية لتخرق الدولة الأخرى قوانينها المحددة لمياهها الإقليمية. وهي التحديدات التي يصعب تحيينها ببساطة نظرا لكونها قد ترتبط بمعطيات اقتصادية أو قانونية أخرى.

وعلى أي فبعدما توصلنا إلى أن فتحة الجزيرة الخضراء المطلة على مضيق جبل طارق من الشمال الشرقي لا ترقى إلى مرتبة خليج لتبقى مجرد انبعاث بسيط تكون مياهه مجرد مياه داخلية ينطبق عليها نظام المرور البريء وفقا لما أتى بيانه في المادة 8 في فقرتها الأخيرة من نفي الاتفاقية<sup>405</sup>. يمكن فهم المسار الذي قد تتخذه الأحداث بخصوص انبعاث الجزيرة الخضراء، حيث أنه وكما سبقت الإشارة بأن Bretagne ومنذ أن

<sup>404</sup>- أنظر النص العربي للمادة 15 عند د. أحمد زوكاغي قانون البحار، مرجع سابق ص 21. والنص الإنجليزي كالتالي:

" Article 15. Delimitation of the territorial sea between States with opposite or adjacent coasts. Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial sea of each of the two States is measured. The above provision does not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance therewith." **DOCUMENTA/CONF.62/122\***, Op. Cit, P158.

<sup>405</sup>- وتنص المادة الثامنة المعنونة بالمياه الداخلية على أنه: "1- باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة. 2- حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الإتفاقية." د. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 18.

استولت على جبل طارق في القرن 18، فاسبانيا من جهتها لم تعترف باستقلالية هذا الإقليم وان تواجد Bretagne فيه هو استعمار على الرغم من دفع هذه الأخيرة أمام الأمم المتحدة باتفاقية "Utrecht" لعام 1713 وهي الاتفاقية التي اعترفت فيها اسبانيا بالسيادة الأبدية لـ Bretagne على الجبل مقابل استرجاعها لجزيرة "Minorque" على النحو الذي سبق وان فصلنا فيه أعلاه. وبالتالي فإنه كان منتظرا أن ترفض اسبانيا أي مقترح مضاد لمصالحها يصدر من Bretagne بخصوص منطقة الجبل، إلا أن ذلك لم يحدث، إذ ان اسبانيا ناقضت نفسها عندما فسرت مقتضيات المادة "10"<sup>406</sup> من اتفاقية

406- "Article 10:Le Roi Catholique, En Son Nom Et Celui De Ses Héritiers Et Successeurs, Cède Par Ce Traité A La Couronne De Grande-Bretagne La Pleine Et Entière Propriété De La Ville Et Des Châteaux De Gibraltar, Conjointement A Son Port, Défenses Et Forteresses Qui Lui Appartiennent, Donnant Ladite Propriété De Manière Absolue Afin Qu'elle L'ait Et En Jouisse De Plein Droit Et Pour Toujours, Sans Exception Ni Aucun Empêchement. Mais, Pour Eviter De Quelconques Abus Ou Fraudés Quant A L'introduction Des Marchandises, Le Roi Catholique Veut, Et Suppose Qu'il Faut Le Comprendre Ainsi, Que Ladite Propriété Est Cédée A La Grande-Bretagne Sans Aucune Jurisdiction Territoriale Et Sans Aucune Communication Ouverte Par Terre Avec Le Pays Circonvoisin.

Et Comme La Communication Par Mer Avec La Côte d'Espagne Ne Peut Etre Ouverte Ni Sûre En Tout Temps, Pouvant En Résulter Que Les Soldats De La Garnison De Gibraltar Et Les Habitants De Cette Ville Se Voient Soumis A De Grandes Angoisses, La Pensée Du Roi Catholique Etant Seulement D'empêcher, Comme Dit Plus Haut, L'introduction Frauduleuse De Marchandises Par Voie De Terre, Il Est Accordé Qu'en Ces Cas On Puisse Acheter En Argent Comptant Sur La Terre d'Espagne Circonvoisine Les Provisions Et Autres Nécessités Servant Aux Troupes Du Préside, Aux Habitants Ou Aux Navires Mouillant Dans Le Port.

Mais Si L'on Appréhende Des Marchandises Introduites Par Gibraltar, Pour L'échange De Vivres Ou A Une Autre Fin, Elles Seront Adjugées Au Fisc Et, Une Plainte Etant Présentée Pour Cette Infraction Au Présent Traité, Les Coupables Seront Sévèrement Châtiés. Et Sa Majesté Britannique, Sur Instance Du Roi Catholique, Consent Et Convient Qu'il N'est Permis Pour Aucun Motif Que Des Juifs Ou DesMaures Habitent Ou Aient Un Domicile Dans Ladite Ville De Gibraltar Ni Qu'on Laisse Entrer Ou Qu'on Accueille Les Navires De Guerre Maures Dans Le Port De Ladite Ville, La Communication Entre l'Espagne Et Ceuta Pouvant En Etre Coupée Ou Les Cotes Espagnoles Etre Infestées De Corsaires Maures. Et Des Traités D'amitié, De Liberté Et De Fréquence Commerciale Existant Entre Les Anglais Et Quelques Régions De La Côte d'Afrique, Il Faut Toujours Comprendre Qu'on Ne Peut Pas Refuser



"Utrecht" بأنها لم تسلم مياه الخليج لـ Bretagne، وان تسليمها إقتصر فقط على الصخرة وهو ما يتنافى و دفعها أمام لجنة الأمم المتحدة لتصفية الاستعمار. وكرد على حجة اسبانيا قالت Bretagne بأن التفسير الصحيح للمعاهدة يتيح لـ Bretagne التمتع بمجال مائي محيط بالصخرة لعله الدفاع والتحصين كما ورد في الاتفاقية، لذلك فقد قامت بتمديد المياه الإقليمية للصخرة إلى حدود خط الوسط في مياه الانبعاث تطبيقاً لإتفاقية قانون البحار من جراء أن الحكومة الاسبانية لم تنشأ ان تعقد اتفاق دولي مع Bretagne بخصوص هذا الإنبعاث، حيث أنها لم تلجأ إلى إغلاق الانبعاث بخط مستقيم بعدما أصدرت في 25 أكتوبر لعام 1977 مرسومها الذي حدد مياهها الداخلية بما فيها مياه المضيق كما سنرى.<sup>407</sup>

وعموماً فإذا كان النقاش حول منطقة المضيق على المستوى القانوني لا يشمل منطقة انبعاث الجزيرة الخضراء وان كان يشملها من الناحية الجغرافية، فان هذا ما يجعلنا لا نتعرض بالتفصيل المكثف لهذه القضية، التي بالأحرى قد تندرج في إطار نقاش آخر حول المضائق الجغرافية باعتبار أن أي فتحة لخليج أو انبعاث هي في حقيقتها مضيق، وبالتالي في حالتنا هذه قد نكون أمام مضيق آخر هو مضيق الجزيرة الخضراء.

### الإفصاح الثاني: النزاع السيادي حول جزيرة ليلى (تورة) وآثاره على التحديد القانوني للمضيق

L'entrée Dans Le Port De Gibraltar Aux Maures Et A Leurs Navires Qui Viennent Seulement Commercer.

Sa Majesté La Reine De Grande-Bretagne Promet Aussi Que Sera Concédée Aux Habitants De Ladite Ville De Gibraltar La Libre Pratique De La Religion Catholique Romaine.

S'il Paraissait Un Jour Utile A La Couronne De Grande-Bretagne De Donner, Vendre, Aliéner D'une Quelconque Manière La Propriété De Ladite Ville De Gibraltar, Il Est Convenu Et Accordé Par Ce Traité Qu'on Donnera A La Couronne d'Espagne La Priorité Sur D'autres Pour La Racheter."

[http://www.axl.cefan.ulaval.ca/europe/Utrecht-1713-ESP-GB.htm#Article\\_10\\_\[traduction\\_française\]](http://www.axl.cefan.ulaval.ca/europe/Utrecht-1713-ESP-GB.htm#Article_10_[traduction_française])

(ت. مع: 2015/12/21؛ 20:32)

<sup>407</sup>- Nora Marei, Op. Cit, PP 57-58.

تقع جزيرة "تورة" على بعد 200 متر أو أقل بقليل من الشاطئ المغربي، وتبعد عن مدينة طنجة بمسافة 40 كلم غربا، أما المسافة بينها وبين مدينة سبتة المحتلة (1580م) فتقدر بمسافة تبلغ 8 كلم. بينما يبعد عنها أقرب شاطئ إسباني بحوالي 14 كلم. وتبلغ مساحتها وهي مجرد صخرة خالية من السكان ما يقدر بـ 13.5 هكتارا، وقد كانت من حين لآخر مأوى لبعض الصيادين والرعاة المغاربة الذين يسكنون في جبل موسى غير البعيد من الجزيرة. وأما عن اسم الجزيرة في المراجع العربية وفي التاريخ المغربي عامة فهو "تورة"، وقد وردت بهذا الاسم لدى المؤرخ العربي أبو عبيد البكري، والسكان المغاربة القريبون منها يطلقون عليها إلى الآن هذا الاسم، وتعرف الجزيرة في وسائل الإعلام المغربية الآن وعلى السنة المسؤولين باسم جزيرة ليلى، وهذه تسمية الإسبانيين الأندلسيين لها، وأصلها ("la ila" لائلا) أي "الجزيرة" المشتقة من عبارة (La Isla).<sup>408</sup>

شهد عام 2002 اندلاع نزاع ما يعرف بأزمة جزيرة تورة (ليلى) حيث بدأت مع حلول 11 يوليو لتنتهي بحل مؤقت في 22 من نفس الشهر. وتعود هذه الأزمة بين الطرفين المغرب وإسبانيا إلى مجموعة من التراكمات خاصة على المستوى التاريخي والإقتصادي، والتي تقوم أساسا على العداء الاستراتيجي بين الطرفين بدليل التكتيف المستمر للوجود العسكري الإسباني في المدينتين المحتلتين أو في الجزر المحتلة، إذ حسب التقديرات المعلنة فإن إسبانيا تحافظ على وجود دائم لخمس فرقاطات بحرية، ثلاث منها تزن 4000 طن ومجهزة عسكريا. كما تمتلك منصة إقلاع لمروحية عسكرية، بالإضافة إلى فرقاطتين بوزن 1600 طن مجهزتين عسكريا بشكل متطور.<sup>409</sup>

408- إبراهيم بيدون، الجزر المغربية المحتلة من طرف إسبانيا، مقال منشور بجريدة هسبريس الإلكترونية 2012، في م. إلك: (ت).

مع: 03/ 12/ 2015؛ 18:22) Http://Www.Hespress.Com/Opinions/65888.Html -

409- أما على المستوى الاقتصادي فقد تسببت المشاريع الاقتصادية التي تقدم بها المغرب في ضفته الشمالية إلى استفزاز إسبانيا، نظرا للآثار الاقتصادية السلبية التي ستحملها جراء تفعيل هذه المشاريع، وأول هذه المشاريع الميناء المتوسطي الذي تقرر هذه السنة تحويل مكانه من منطقة أصيلة على المحيط الأطلسي إلى منطقة تطوان، مما يعني إفقاد القوة الاقتصادية لكل من ميناءي سبتة وجبل طارق وذلك من حيث استقطاب عدد معتبر من السفن العابرة للمضيق من أجل الرسو في الميناء الجديد. كما أن الميناء المقرر إنشاؤه في المجال البحري القريب من جزيرة ليلى، سيؤدي إلى خلق توازن إزاء الضبط الإسباني لمضيق جبل طارق. ويتمثل المشروع الثاني

وحيثما وقعت الأزمة بسبب أن المغرب أرسل قواته إلى جزيرة ليلى من أجل إقامة مركز مراقبة للأمن بالمنطقة، قامت إسبانيا بحركتها المتوقعة دون أن تبررها حتى بالأسانيد المُثبتة لمليتها للجزيرة، على خلاف المغرب الذي كان منذ اليوم الأول واثقا من أدلته، بما فيها المعاهدة الإسبانية المغربية لسنة 1960 والوثائق الخاصة بنظام الحماية الإسباني على المغرب والذي انتهى في 1956، فضلا عن معطيات أخرى كتلك الخاصة بالموافقة بين المغرب وإسبانيا حول الجزيرة في 1986 والتي أدت إلى تراجع إسبانيا عن ضم الجزيرة إلى منطقة سبتة. وهكذا اضطر الطرفان إلى عقد مفاوضات ثنائية باءت بالفشل<sup>410</sup>، قبل أن تتدخل الولايات المتحدة بوساطة المسؤول الأول بوزارة الخارجية "كولن بأول" باقتراح تجديد المفاوضات في 20 يوليو 2002، حيث أرسل برقيتين مختلفتين من حيث درجة التدقيق والتفصيل في مضمون التسوية للمغرب وإسبانيا، فكانت الرسالة الموجهة إلى وزيرة الخارجية الإسبانية هي الأكثر وضوحا ودقة، إذ تضمنت تحديدا للمقصود بالوضع السابق لـ 11 يوليو/ تموز والذي يشمل "انسحاب جميع القوات المسلحة والمسؤولين الحكوميين سواء بالملابس العسكرية أو المدنية عن الجزيرة وإخلائهم منها، وإزالة جميع المخافر الأمامية والأعلام وغيرها من رموز السيادة من الجزيرة وإخلائها منها، مع التفاهم على أن استعمال الجزيرة ومجالها الجوي والمياه المحيطة بها سيكون متناغما مع نشاطات ما قبل يوليو/ تموز". كما ورد أن الإجراءات

في برنامج تعبيد الطريق الساحلي على طول الشاطئ المتوسطي للمغرب والذي بدأت أولى ثماره تظهر على مستوى الخط الرابط بين تطوان وطنجة. ويمثل هذا الطريق المدخل لإحداث إقلاع سياحي كبير بالشاطئ المتوسطي للمغرب وهو ما يعني تهديدا اقتصاديا للصناعة السياحية الإسبانية في الجنوب المتوسطي لإسبانيا لاسيما بعد اكتشاف عدد من المشاريع السياحية على طول هذا الشاطئ. أما المشروع الثالث فيتمثل في استعداد المغرب لخلق مناطق تجارية حرة في كل من مدينة الناظور المحاذية لمدينة مليلية المحتلة ومدينة تطوان المحاذية لسبتة المحتلة، وهو ما قد يشكل أداة لامتصاص الآثار السلبية لاقتصاد التهريب الناجم عن حركة التجارة بين سبتة ومليلية وبين المغرب، كما يمثل إعادة إنتاج التجربة الإسبانية مع سكان جبل طارق حيث أدى ذلك إلى عملية خنق تدريجي لجبل طارق فرض على بريطانيا أن تباشر حوارا حول مستقبل الصخرة لحل هذه المشكلة. والمحصلة أن مشاريع التنمية الاقتصادية المطروحة في المغرب أخذت تمثل هاجسا مقلقا لدى صانع القرار الإسباني يُضاف إلى الهاجس الإستراتيجي الأمني السابق.

410- وقد كان سبب فشل هذه المفاوضات، إختلاف حول نقاط جدول أعمال المفاوضات، حيث اتجه الرأي المغربي إلى طرح ضرورة التفاوض حول كل النقاط العالقة في العلاقات المغربية الإسبانية بما فيها قضية الصحراء الغربية وحقوق التنقيب عن النفط في المياه المغربية ومستقبل المدينتين المحتلتين سبتة ومليلية وبقية الجزر المحتلة والسياسة المشتركة إزاء الهجرة السرية والمخدرات والتهريب وغيرها من القضايا العالقة. في حين أن الجانب الإسباني شدد في التركيز على موضوع الجزيرة لا غير.

التي قام بها الجانبان "فيما يتعلق بهذه المسألة لن تلحق أي ضرر بموقفيهما حول وضع الجزيرة القانوني"، وأن الجانبين سيرتبان "أمر إجراء محادثات في المستقبل لتحسين العلاقات الثنائية بينهما".

وقد نتج عن هذه المفاوضات التي انطلقت يوم الاثنين 22 يوليو/ 2002 أن صدر عنها بيان يتيم لا يقدم إيضاحات كافية حول ما اتفق عليه الطرفان، سوى النص الحرفي على أن وزير الخارجية المغربي ونظيره الإسباني يؤكدان "رسمياً العودة بالعمل إلى الوضع القانوني الذي كانت عليه جزيرة برخيل/ تورة (ليلي) الذي كان معمولاً به قبل شهر (يوليو) تموز 2002، بنفس الشكل الذي تم تأويله وتقديمه من وزير خارجية الولايات المتحدة كولن باول يوم 20 (يوليو) تموز 2002".<sup>411</sup>

وعن البعد القانوني لهذا النزاع، فإن صخرة "تورة" لا تعتبر في منظور القانون الدولي مجرد صخرة عادية وان كانت خالية من السكان إذ أن المادة 121 في فقرتها الثالثة تنص على أنه "ليس للصخور التي لا تهين استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري".<sup>412</sup> مما يترتب أن كلا الطرفين وخاصة إسبانيا تسعى إلى زيادة نفوذها السيادي على منطقة المضيق على حساب المغرب، ليتسنى لها التحكم أكثر في منطقة جنوب المضيق.

<sup>411</sup>- مأخوذ عن مصطفى الخلفي، جزيرة ليلي..الأزمة وأثارها على العلاقات المغربية الإسبانية، (2004) مقال منشور بـ م. إلك: <http://www.aljazeera.net/knowledgegate/opinions/2004/10/3/> (18:222015/12/03)

<sup>412</sup>- راجع النص العربي للمادة 121 الفقرة 3، في د.أحمد زوكاغي، قانون البحار، المرجع السابق ص 80. والنص الانجليزي:

" Article 121. Regime of islands: 1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide. 2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory. 3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf."DOCUMENT A/CONF.62/122\*, Op. Cit, P173.

## الفرع الثاني: نظام المرور عبر مضيق جبل طارق وفق إتفاقية

### قانون البحار واجتهاد محكمة العدل الدولية

من خصائص المعاهدات والاتفاقيات الدولية أنها لا تُلزم إلا الدول الموقعة عليها كمبدأ عام، لتلزم الغير أيضا في حالة استثنائية محدودة.<sup>413</sup> لذلك فالمستنتج أن أي أثر لاتفاقية 1982 يبقى خاص بالدول الموقعة عليها فقط. وفي حالة مضيق جبل طارق نجد أن كل من اسبانيا والمغرب وBretagne، قد وقعوا وصادقوا جميعا على هذه الإتفاقية مما يجعل أي نزاع بينهم بخصوص المضيق يندرج تماما ضمن بنود هذه الاتفاقية. إلا أن ما يطرح الإشكال في اعتقادنا كامن في أن المضايق الدولية لا تتدخل فيها قانونيا الدول المشاطئة لها وحسب، لأن دولة العلم لها أيضا مالها من حقوق يرهاها القانون الدولي. ليبقى احتمال عدم مصادقة أو حتى توقيع هذه الأخيرة على اتفاقية 1982 أمرا يفتح التساؤل حول طبيعة القانون الذي سيطبق؟

## المطلب الأول: النظام القانوني للمرور بالمضيق بين المبدأ العام و

### النظام الخاص

يتخلل النظام القانوني المطبق على حركة المرور في مضيق جبل طارق إشكالية أولية أرساها الفقه الدولي كل على حسب تصوراته ومرجعياته، حيث انقسموا إلى اتجاهين الأول يدعى بانطباق المبدأ العام للمضايق الدولية كما هو منصوص عليه في اتفاقية 1982، والثاني يرى رواده استناد على مجموعة من النصوص النافذة بأن هذا المضيق يدخل في باب استثناءات الجزء الثالث من الاتفاقية المذكورة، كما سبق وأن فصلنا فيها ونحن بصدد الفصل الأول.

<sup>413</sup>- Malcolm N. Shaw Qc, International Law, Cambridge University Press USA, 5 Edition 2003, p 831-837.

## الإفصاح الأول: المرور عبر مضيق جبل طارق و نظام المضايق المستخدمة للملاحدة الدولية

بعد توقيع اسبانيا على اتفاقية **Montego Bay** في 4 دجنبر 1984 وإن كانت موافقة تمهيدية متأخرة مقارنة بتاريخ<sup>414</sup> توقيع المغرب عليها في 10 من ديسمبر 1982.<sup>(415)</sup> أصبح الجزء الثالث من هذه الاتفاقية أمرا يتحتم على كلا الطرفين تطبيقه خاصة مع مصادقة الطرفين المتأخرة والتي تمت في 1997 بالنسبة لاسبانيا و 2007 بالنسبة للمغرب، وهو الحتمية ذاتها تلك التي أقرها الظهير الشريف رقم 1.04.134<sup>(416)</sup> بشأن نشر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .. والاتفاق بشأن تنفيذ الجزء الحادي عشر منها، الموقع في 28 يوليو 1994. حيث أتى فيه يتم تطبيق القوانين والأنظمة المغربية الخاصة بالبحار دون الإخلال بالمقتضيات الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار".<sup>417</sup>

414- انظر المذكرات التوضيحية التي أصدرتها أسبانيا بعد تصديقها على الاتفاقية في:

Rapport De Secrétaire Generale Des N.U Assemblé Generale A/39/647/ Ad. 1, Du 12 Decembre 1984.Ou Bien <http://untreaty.un.org>

415- أما عن تاريخ المصادقة عليها فقد كان في 11 يونيو 2007، وهو التاريخ المشار إليه في الظهير الشريف رقم 1.04.134، بعد نشره في 23 ماي 2008.

416- أنظر الظهير الشريف رقم 1.04.134 المحرر بالدار البيضاء في 17 من جمادى أولى 1429 (23ماي 2008). في الجريدة الرسمية للمملكة المغربية عدد 5714 في 5 مارس 2009، ص 928-708.

417- أما عن التحفظات الأخرى فقد وردت ضمن نفس الظهير بعد هذا التحفظ مباشرة وفق الترتيب الآتي: 2- تؤكد حكومة المملكة المغربية من جديد أن سبة و مليلية وجزيرة الحسيمة وصخرة باديس والجزر الجعفرية هي أرض مغربية وأن المغرب لم يتوان أبدا عن المطالبة باسترجاع هذه الثغور الواقعة تحت الاحتلال الاسباني من اجل استكمال وحدته الترابية.

أن حكومة المملكة المغربية بمصادقتها على هذه الاتفاقية، تصرح بان هذه المصادقة لا يمكن تفسيرها، بأي شكل من الأشكال على أنها اعتراف بهذا الاحتلال.

3- لا تعتبر حكومة المملكة المغربية نفسها ملزمة بأي تشريع داخلي أو تصريحات أدلت بها او سنتلي بها دول أخرى عند التوقيع أو المصادقة على الاتفاقية وتحفظ إذا استدعت الضرورة ذلك، بحقها في تحديد موافقها إزاءها في الوقت المناسب.

وبغض النظر عن تطبيق نظام المرور البريء في المضيق على الدول التي لم تصادق على الإتفاقية فإن تتبع المسار التاريخي للأنظمة المرورية المنطبقة على مضيق جبل طارق منذ معاهدة 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة من جهة، وانقسام أنظمة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية إلى عابر وبريء من جهة أخرى، أمر يجعلنا أمام ضرورة ملحة للبحث عن إجابة شافية وكافية للسؤال التالي: ما النظام المروري المنطبق على مضيق جبل طارق باعتباره مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية؟

### الفقرة الأولى: المرور البريء

في البداية، فإنه وبخصوص المرور البريء نشير إلى أن الجدل حول تطبيقه في مضيق جبل طارق لم يعد قائماً بين المغرب وإسبانيا بنفس الحدة، خاصة مع مصادقتهما المتأخرة على اتفاقية 1982، بيد أنه ومع ذلك فلا ضير من التطرق لمحطات تطبيق المرور البريء في مضيق جبل طارق والتي نذكر منها، أنه ومنذ نفاذ اتفاقية **Genève** في 29 من أبريل 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ونظام المرور البريء الذي لا يمكن إيقافه كان مقرراً له فقط فيما يتعلق بالمياه الإقليمية التي يضمها، لتبقى المياه الداخلية - حسب الاتفاقية - خاضعة للسيادة المطلقة للمغرب وإسبانيا.

وفي هذا فقد حدد المغرب وإسبانيا بمراسيم مياههما الداخلية بمنطقة المضيق. أما المغرب فقد حددها في المرسوم 2.75.311 الصادر في سنة 1975،<sup>(418)</sup> حيث جاء فيه: تعتبر مياهها داخلية المياه الواقعة بين الشاطئ وخط الأساس المستقيم الذي يجمع بين النقاط الجغرافية الآتية:

- طرف الفرت 54 - 05° W - 47,8 - 35° N Lat. El Fart Taraf

4- تحتفظ حكومة المملكة المغربية بحقها في الإدلاء في الوقت المناسب، بالتصريحات المقررة في الفصلين 287 و 298 المتعلقين بفض النزاعات.

418- الموافق لـ 11 رجب 1395، والذي تحدد بموجبه خطوط انسداد الخلجان على الشواطئ المغربية والإحداثيات الجغرافية لحدود المياه الإقليمية المغربية ومنطقة الصيد البحري الخاصة.

- طرف القوارب Taraf Al-Qawareb Lat. N35° - 45,6, Long. W 05° - 27,8

- طرف اللبوة<sup>(419)</sup> Taraf Al-Labua , Lat. N35°- 55,2, Long. W 05° - 24.2

بينما قد حددت اسبانيا مياهها الداخلية وفق اتفاقية 1958 بواسطة مرسوم رقم 2510.77 عام 1977، وجاء فيه:

- De Cabo Trafalgar, Lat. N36°. 11 , 03, Long. W 06- 02.0
- A Isla (Ile) De Tarifa, Lat. N36°. 00, 15, Long. W 05- 36.50
- De Isla Tarifa A Punta Del Acebuche, Lat. N36°- 03,06, Long. W 05° 27.85<sup>(420)</sup>

#### الفقرة الثانية: المرور العابر

وبمراعاة جغرافية مضيق جبل طارق الذي يربط بين جزأين من البحار العالية وهما المحيط الأطلسي و البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى وقوع سواحله بين ضفتين المغرب جنوبا واسبانيا شمالا وهما موقعتان معا على معاهدة 1982 .

وحيث أن تحليل المقتضيات القانونية لهذا المضيق لا تفيد بوجود الأركان المكونة لإحدى الحالات الاستثنائية التي سبق وأن ناقشناها في الفصل الأول. كل هذا يفيد بأن

419- أنظر نص المرسوم في الجريدة الرسمية عدد 3276 بتاريخ 13 غشت 1975. ص 996.

420- B.O.Del E.-Num. 234, 30 September 1977, Pp 21743-21747.



مضيق جبل طارق لا يمكن إلا أن يكون مضيقاً دولياً كذلك الواردة في المادة 37 والتي ينطبق عليها نظام المرور العابر.<sup>421</sup>

وعلى هذا يستند معظم الفقه<sup>422</sup> القائلين بخضوع مضيق جبل طارق للمبدأ العام المقرر للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، دون أن تكون له أية علاقة باستثناءات المادة 35 من نفس الاتفاقية.

### الإفصاح الثاني: مضيق جبل طارق وفكرة الخضوع لنظام خاص

وعلى الرغم من كون الرأي السابق راجحاً من حيث الممارسة و الفقه كذا ، إلا أن هذا لا يمنعنا من تقديم منطلقات وحجج الرأي القائل بخضوع مضيق جبل طارق لنظام خاص، وهو ما يعني أنه من المضايق المستثناة من تلك المستخدمة للملاحة الدولية بناء على ما يستنتج من الفقرة ج من المادة 35<sup>(423)</sup> من إتفاقية **Montego Bay**. فما هي قوة الأسانيد والحجج التي يعتمدها القائلون بخضوع مضيق جبل طارق لنظام مرور خاص؟

421- ولا بأس في التذكير بمفهوم المرور العابر الذي يقصد به : كل مرور سريع ومتواصل وغير مُعاق للسفن والطائرات خلال أي مضيق لا يتجاوز اتساع عرضه المياه الإقليمية للدولة المطلة عليه ، حيث يكون مُستخدم للملاحة الدولية ويربط بين جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، وهو أيضاً بمثابة جزء من رحلة كاملة معفية من الضرائب والرسوم تبدأ من الإقليم البري لدولة معينة مروراً به نحو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار(والعكس صحيح).أنظر تفصيله في الفصل الأول من هذا البحث.

422- ومن هؤلاء نجد إدريس الضحاك، Anna López ، وساسي سالم الحاج عندما أورد في صدد تفسيره للمادة 11 من اتفاقية الرباط المبرمة بين فرنسا والمغرب في 20 ماي 1956 قائلا: "والتفسير الصحيح لنص المادة 11 يقودنا إلى القول بأن المغرب لا يكون ملزماً بالأحكام المتعلقة بمنع إقامة تحصينات على الشواطئ المطلة على مضيق جبل طارق، لأن ذلك تعهد التزمت به فرنسا باسمها وليس نيابة عن الدولة التي كانت تحت حمايتها".أنظره عند د.ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 148.

423- حيث تنص على مايلي : "أو النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضايق." أنظره فيد. أحمد زوكاغي، قانون البحار، مرجع سابق ص 31.وفي النص الاصيلي ورد مايلي :

"article 35 :(C) The Legal Regime In Straits In Which Passage Is Regulated In Whole Or In Part By Long-Standing International Conventions In Force Specifically Relating To Such Straits." DOCUMENT A/CONF.62/122\*, Op. Cit, p 161.

يعتمد أنصار هذا الاتجاه في قولهم على أربعة نصوص تؤرخ من جهة لعرف دولي خاص<sup>424</sup> بهذا المضيق لما سيأتي فيما بعد، كما تعتبر من جهة ثانية بمثابة نظام قانوني ينظم المرور في المضيق بشكل كلي ونافذ مذ زمن طويل:

النص الأول: التصريح الفرنسي البريطاني المؤرخ في 8 أبريل 1904.<sup>425</sup>

النص الثاني: الاتفاق الإسباني الفرنسي المؤرخ في 3 أكتوبر 1904.<sup>426</sup>

النص الثالث: المعاهدة الفرنسية الإسبانية المؤرخة في 27 نوفمبر 1912.<sup>427</sup>

النص الرابع: اتفاقية تدويل طنجة المؤرخة سنة 1923.<sup>428</sup>

وحرى بالذكر أن هذه النصوص قد جاءت بنفس المقتضى الذي أسس له التصريح الأول لعام 1904 في مادته السابعة حيث جاء فيها: "ولتأمين حرية المرور عبر مضيق جبل طارق اتفقت الحكومتان على عدم ترك أية تحصينات أو نقاط استراتيجية مهما كان

<sup>424</sup>- ومن جهة أخرى "نود أن نشير إلى أن الإتحاد السوفيتي يعتبر هذا المضيق خاضعا لحرية المرور لا على أساس هذه الإتفاقيات فحسب وإنما على أساس وجود عرف دولي يقرر ذلك؛ إذ وحسب رأيه..فإن الممارسة سواء من جانب الدول المشاطنة أو غير المشاطنة للمضيق يتمتع بموافقة المجتمع الدولي كنتيجة طبيعية لممارسة ثابتة وموحدة." أنظره عند: د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق 438.

<sup>425</sup>- A. De La Pradel, La Condition Du Maroc, D'après L'accord Franco-Anglais De 1904, Paris, A. Pendone 1905, Pp, 14 Et Suiv.

- A. De La Pradel, Les Accords Franco-Anglais Du 8 Avril 1904, Parais A. Pedone (Extrait De La R.G.D.I.P.) 1905. منقول عن إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته، مرجع سابق 437.

<sup>426</sup>- J.F. Franklin, Les Accords Franco- Espagnole Au Sujet Du Maroc, In Questions Diplomatique Et Coloniales, XVIII 1904, Pp 467 Et Suiv

منقول عن:

- Driss Dahak, Les Etas Arabes Et Le Droit De La Mer, Tome 1 , Imprimé Aux Editions Maghrébines Casablanca, 1986. P326.

<sup>427</sup>- L.Félix, La Statu Internationale Du Maroc D'après Les Traités, Paris A. Pendone 1928, Pp 156 Et Suiv.-**DRISS DAHAK** , op. cit, 327, منقول عن:

428- وردت عند: د.ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 146.

نوعها على الجانب المغربي من الساحل والتي تشمل مليبية والمرتفعات المطلّة على الضفة اليمنى من نهر سبو، ومع ذلك فإن هذه الترتيبات لا تُطبق على النقاط التي تحتلها حاليا إسبانيا على الساحل المغربي للبحر المتوسط.<sup>429</sup>

هذا المقتضى جعل من بعض المفسرين والباحثين يُؤرُون بمبدأية المرور الحر على مضيق جبل طارق لكون كل هذه الاتفاقيات قد نفذت ونظمت كليا مسألة المرور عبر هذا المضيق منذ زمن طويل من سنة 1982 أي تاريخ نفاذ اتفاقية **Montego Bay**، وفي هذا يقول د.سليم حداد و"تنقسم المضائق العربية إلى تلك التي تخضع لنظام دولي خاص مثل جبل طارق... وتلك التي تخضع من حيث المبدأ، لأحكام القانون الدولي العام."<sup>430</sup>

ومن الحجج أيضا بأن حرية المرور عبر مضيق جبل طارق لم تكن قضية مختلفا عليها،<sup>431</sup> هو أن إسبانيا أثناء حصارها جبل طارق في عام 1780، كانت حينها حرية عبور السفن مؤمنة فيه باستثناء تنظيمها بصورة مؤقتة للملاحة المحايدة، ولكن لم تقم بمنع المرور من خلاله أو وقفه أبدا. ومع ذلك فإن إسبانيا تصر على أن تقوم السفن العابرة لهذا المضيق برفع أعلامها المميزة لها، وقد استمرت هذه العادة متبعة حتى سنة 1864 عندما أصيبت الباخرة الانجليزية "ميرميد ؛ **Mermaid**" بأضرار بليغة نتيجة إطلاق النار عليها من المدافع الإسبانية، وقد حصلت الحادثة نتيجة لعدم التعرف بسهولة على علم

429- Article 7 : « Afin D'assurer Le Libre Passage De Détroit Du Gibraltar, Les Deux Gouvernements Convient De Ne Pas Laisser Elever De Fortifications Ou Des Ouvrages Stratégique Quelconques Sur La Partie De La Cote Marocaine Comprise Entre Melilla Et Les Hauteurs Qui Dominent La Rive Droite De Sebou Exclusivement. Toutefois Cette Disposition Ne S'applique Pas Aux Points Actuellement Occupés Par l'Espagne Sur La Rive Marocaine De La Méditerranée. ». ونفس المقتضى أيضا نجده في الفصل 6 من الاتفاقية المؤرخة في 1912.

430- أنظر د.سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، مرجع سابق ص 112. ومن قدماء الفقهاء القائلين أيضا بفكرة الطبيعة الخاصة لمضيق جبل طارق، Colombos في كتابه International Of The Sea, 4th Ed., 1959 Longmans، سعيد بن سليمان العبري في كتابه النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية 1995، علي ماهر بك، القانون الدولي العام، مجموعة محاضرات أقيمت سنة 1923-1924، مطبعة الاعتماد، شارع حسن الأكبر بمصر.

431- د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة 1983، ص 139 و 141-143.

السفينة العابرة للمضيق، وبخطٍ في إطلاق النار أيضا، وبناء عليه الغي نظام رفع علم السفن التجارية المارة بهذا المضيق طبقا للإعلان الصادر من السلطات الإسبانية عام 1865.432

ويبدو أن مناصري فكرة المرور العابر يردون على هذا الطرح انطلاقا من الفصل 11 من اتفاقية الرباط المبرمة بين فرنسا والمغرب في 2 مارس سنة 1956 والتي تنص على: "يتحمل المغرب كافة الالتزامات الناتجة عن معاهدات دولية أبرمت من قبل France باسمه وأيضا تلك الاتفاقيات الناتجة عن أعمال دولية متعلقة بالمغرب والتي لم تحتفظ عليها".

ومنه، فإن توقيع و إبرام فرنسا لمعاهدة (1912)<sup>433</sup> باسمها وتحت التزاماتها يكون دون تحمل المغرب لأية تبعة أو التزام دولي يترتب عن هذه الاتفاقيات، ومادما نعترف بأن سواحل مضيق جبل طارق الجنوبية تابعة للمغرب، فإن مثل هذه الاتفاقيات التي لم يشارك فيها المغرب تجعل من أي نظام تقره فرنسا أو غيرها، من قبيل التدخل في الشؤون الداخلية للمغرب مما يَنْتج عنه ليس فقط عدم نفاذ تلك الإتفاقيات اتجاه المغرب بل اتجاه كل الدول، على اعتبار فرنسا قد خرقت واحدة من أساسيات الأعراف الدولية.<sup>434</sup>

وفي السياق نفسه، ترفض الباحثة **Anna Lopez** أيضا إدراج مضيق جبل طارق في سياق المادة 35-ج. وتقول بان الإشارة إلى حرية العبور الواردة في النصوص لا تستتبع حرية الملاحة كما هو الحال في أعالي البحار، وأنها فقط تتعلق بمسألة حظر المرور من طرف الدولة الساحلية لأسباب تتعلق بالأمن، وأن هذه النصوص تبقى ذات قيمة تاريخية

<sup>432</sup>- راجع د. ساسي سالم الحاج، مرجع سابق ص 146.

<sup>433</sup>- ونحن هنا لم نأتي على ذكر معاهدة 1904 لكونها لا تلزم المغرب لسبب آخر وهو أن المغرب لم يخضع في هذه المرحلة للحماية الفرنسية.

<sup>434</sup>- د. إدريس الضحاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية 1989، ص 49.

فقط،<sup>435</sup> وأن الحالات الأربع وهي المضايق التركية والمضايق الدانمركية ثم مضيق ماجلان ثم مضيق Aaland هي الوحيدة التي تعرف مثل هذه النظام الخاص.

وفي مقال له، يقول د. سمعان فرج الله، "والدليل على أن الإتفاقات الخاصة والمشار إليها لم تقرر نظاما قانونيا خاصا لمضيق جبل طارق يختلف عن نظام المرور البريء العرفي، هو أن إسبانيا قررت في 1927 فرض قيود على استخدام مطار جبل طارق، ومن بين هذه القيود غلق مجالها الجوي في منطقة واسعة تحيط بهذا المطار شملت أجزاء من مياه المضيق وألزمت الطائرات الأجنبية بالهبوط في المطار مستخدمة ممرات جوية خاصة.<sup>436</sup> وقد إعتزضت بريطانيا على هذا القرار ورفعت الأمر إلى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني. بيد أنه من الملاحظ أن هذا النزاع الإسباني- البريطاني لم يتعرض للنظام القانوني لمضيق جبل طارق ولكنه دار أساسا حول تفسير الاتفاقية الدولية للطيران المدني. وفي نهاية الأمر إلتزمت خطوط الطيران العالمية (بما فيها الخطوط البريطانية) بالتعليمات الإسبانية وغيرت من مسار طائراتها عند الهبوط في مضيق جبل طارق."<sup>437</sup>

وهكذا يمكن القول أن الأوافق السالفة ولو تعلقت بالمغرب، فإنها نظرا لكونها سرية وغير متعادلة بحيث تضع التزامات على الدولة دون مقابل لا يمكن الاعتداد بها تجاهه، ومن جهة ثانية فإن المغرب إذا لم يقدم ملاحظات في وقته بشأنها فإنه بإصدار القوانين، التي تنظم سيادته على نصف المضيق وتقريره المرور البريء يكون قد قرر عدم الأخذ بحرية المرور الناتجة عن منع البناء بشواطئه، وأخيرا فإن استقلال المغرب يعني استرجاعه لسيادته على إقليمه الترابي والبحري ومنع الدولة من تصرفها في الإقليم الأول

<sup>435</sup>- Dr. Ana G. López Martin, OP. Cit, P 78.

<sup>436</sup>- ويلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تلتزم تماما بتعليمات إسبانيا فأتثناء حرب أكتوبر 1973 بين مصر وسوريا، منعت إسبانيا استخدام مطاراتها لهبوط وتموين طائرات الجسر الجوي الأمريكي إلى (الكيان الإسرائيلي) واستخدمت القاعدة الأمريكية في جزر أزورس لهذا الغرض ومنها عبرت الطائرات فوق مضيق جبل طارق في طريقها إلى (الكيان الإسرائيلي).

<sup>437</sup>- د. سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص396.

والثاني يتعارض واستقلال المغرب وسيادته، بحيث تكون تلك الالتزامات متعارضة مع الأوضاع الجديدة للمغرب ولذلك يجب أن تندثر.<sup>438</sup>

## المطلب الثاني: مضيق جبل طارق بين قوانين الدول المضائقية وأنظمة تقسيم حركة المرور

حسب مقتضيات الجزء الثالث من اتفاقية **Montego Bay** لسنة 1982 فإن للدولة المضائقية مجموعة من الصلاحيات إزاء المضائق الدولية من قبيل وضع القوانين أو إصدار الأنظمة الهادفة إما إلى حفظ امن الدول الساحلية والملاحة أو حماية البيئة البحرية المضائقية أو تقسيم حركة المرور عبر المضيق. وعليه فإن دراستنا لمضيق جبل طارق ستكون على المنوال الآتي:

### الافصاح الأول: قوانين وأنظمة الدول المشاطنة لمضيق جبل طارق

ومن صياغة الأمور التي تناولتها المادة 42 من اتفاقية **Montego Bay**، يمكننا القول أنه يبقى لإسبانيا والمغرب كامل الصلاحية والاختيار في إصدار تشريعات وأنظمة داخلية بشأن المرور العابر. وهو ما يعني أن لزومية إخضاع أي قانون أو نظام تصدره الدول المشاطنة (على غرار ما نصت عليه المادة 42) لمقصد المشرع الدولي من المرور العابر أمر واجب ومحتم، دون أن تُلزم بإصدار كل التشريعات الواردة في هذه المادة. وعليه فإن السؤال الذي يبقى مطروحا هو ما مدى التزام الحكومتين المشاطنتين لمضيق جبل طارق باحترام المدلول العام للمرور العابر انطلاقا من تشريعاتها الداخلية في هذا الصدد؟

<sup>438</sup>. أما عن كون "المرور الحر أصبح ممارسا من طرف الدولتين المشاطنتين للمضيق وغيرهما وقيل من طرف المجتمع الدولي وأصبح عرفا دوليا، فهو قول مردود عليه بأن الدولتين الواقعتين على المضيق إسبانيا والمغرب لم تقوما أبدا بأية ممارسة من هذا النوع، وذلك بناء على النصوص الوطنية لكلاهما، كما أن تصريحات الدولتين المذكورتين في المحافل الدولية والممارسات العملية من أخذت منحى ردع كل مرور غير بريء في المضيق، كل ذلك يوضح أنهما لم يوافقا أبدا على هذه الحرية." أنظر هذا عند :

إذا كانت الدول العربية ما عدى تونس لم توقع على اتفاقية Genève لقانون البحار للأسباب التي سبق وان بينها، فان ذلك لم يمنعها ومعها المغرب من وضع وإصدار مجموعة من القوانين والأنظمة بناء عليها، وكذا العمل بها، ماعدا كل ما يتعلق بمضيق تيران. وعلى أساس ذلك أصدرت المملكة المغربية في 2 مارس عام 1973 الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.73.211 بموجبه تُعَيَّن حدود المياه الإقليمية المغربية ومنطقة الصيد البحري الخاصة. ويبدو أن أهم ما أتى به هذا الظهير يمكن لمسه في التمديد الذي أصبح يعتمده المغرب بخصوص المياه الإقليمية إلى حدود تصل إلى **12 ميلا بحريا** عوض **الست أميال** المأخوذ بها قبل ذلك، في الظهير الشريف الصادر في 30 يونيو (1962)<sup>439</sup>، هذا فضلا على ما يقضي به **الفصل 2** منه في أخذه **بالخط الوسط** كمبدأ عام يحدد امتداد المياه الإقليمية بينه وبين الطرف الاسباني، أو أية دولة أخرى قد تتقابل سواحلها وسواحل المغرب. أما بخصوص مياه المضيق بالتحديد فقد أتى الظهير المذكور ناصا في فصله 3 على أنه "إذا كانت المسافة الفاصلة بين الخطوط الأساسية للسواحل المغربية وسواحل إحدى الدول الأجنبية المواجهة لها تعادل 24 ميلا بحريا أو تقل عنها أو إذا أصبحت لا تسمح بوجود ممر لمياه عرض البحر يساعد على حرية الملاحة البحرية أو الجوية، فإن حق المرور عبر المياه الإقليمية المغربية وحق التحليق فوقها يخولان طبق الشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي انخرط المغرب فيها ووفقا لمبدأ "المرور السلمي" (أي المرور البريء غير الضار) حسبما هو معترف به ومحدد في القانون الدولي"<sup>440</sup> كما تم الكشف عنه من قبل محكمة العدل الدولية على إثر بتها في قضية Corfou.

<sup>439</sup>- راجع ظهير 30 يونيو 1962، في الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 2594 الصادرة في 17 يوليوز 1962.

<sup>440</sup>- انظر الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.73.211، الصادر في 2 مارس 1973 الموافق للسادس والعشرين من محرم عام 1393. في الجريدة الرسمية عدد 3149 الصادرة في 7 مارس 1973.

وبالمقابل، فقد أصدرت المملكة الإسبانية قوانين متوالية بخصوص تحديد الامتداد البحري للمياه الإقليمية في 12 ميلا بحريا، حيث كان أولها في 8 أبريل سنة 1967 ليصدر بعد ذلك قانون في الرابع من فبراير عام 1977 يقر بنفس الإمتداد. وهو ما تم تأكيده بالمرسوم الملكي الصادر في 8 أبريل 1981 حول تحديد المياه الداخلية.

وينص القانون المغربي رقم 1.73.211 المشار إليه أعلاه، في الفقرة الثانية من فصله الأول على "وتنطبق الخطوط الأساسية على خط جَزْر مياه البحر وعلى الخطوط الأساسية المستقيمة وخطوط انسداد الخلجان المحددة بمرسوم." وهو المرسوم رقم 2.75.311 الصادر في 21 يوليوز 1977 تَحَدَّدَ بموجبه خطوط انسداد الخلجان على الشواطئ المغربية والإحداثيات الجغرافية لحدود المياه الإقليمية المغربية ومنطقة الصيد البحري الخاصة.<sup>441</sup>

ويتناول هذا المرسوم في مجمله كل الإحداثيات الجغرافية المُبرزة لخطوط الأساس العادية والمستقيمة، التي من خلالها تفصل المياه الداخلية من جهة الساحل عن المياه الإقليمية ومياه منطقة الصيد الخالصة للمغرب، وبهذا نجد الفصل 5 من المرسوم ينص على أنه "يحدد خط الحدود الخارجية للبحر الإقليمي ولمنطقة الصيد البحري الخاصة كذلك في مضيق جبل طارق، حسب الخط الأوسط الفاصل بين السواحل المغربية والسواحل الأجنبية المواجهة لها إنطلاقا من خطوط انسداد الخلجان المبينة إحداثياتها الجغرافية في الفصل الأول: من الغرب إلى الشرق :

<sup>441</sup>- وهذا ما ورد في نص المرسوم، للتأكد من هذا الترابط: "إن الوزير الأول، بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.73.211 الصادر في 26 محرم 1393 (2 مارس 1973) بمثابة قانون تعين بموجبه حدود المياه الإقليمية المغربية ومنطقة الصيد البحري الخاصة..."



من رأس سبارطيل :

35° 47' 18 ش (عرضا)

05° 55' 33 غ (طولا)

إلى طرف الميناء :

35° 53' 50 ش (عرضا)

05° 16' 45 غ (طولا)

وتحدد كما يلي الإحداثيات الجغرافية لهذا الخط الأوسط في مضيق جبل طارق (من الغرب إلى الشرق)<sup>1</sup>:

المنطقة (أ):

35° 57' 32 ش (عرضا)

06° 03' 14 غ (طولا)

المنطقة (ب):

35° 37' 32 ش (عرضا)

05° 58' 50 غ (طولا)

1- أنظر المرسوم رقم 2.75.311 المؤرخ في 11 رجب 1395 الموافق ل 21 يوليوز 1975 المحدد بموجبه خطوط انسداد الخلجان على الشواطئ المغربية والإحداثيات الجغرافية لحدود المياه الإقليمية المغربية ومنطقة الصيد البحري الخاصة. في الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 3276، الصادرة بتاريخ 4 شعبان 1395 (21 يوليوز 1975).

المنطقة (ج):

35° 57' 08 ش (عرضا)

05° 53' 18 غ (طولا)

المنطقة (د):

35° 56' 10 ش (عرضا)

05° 38' 58 غ (طولا)

المنطقة (هـ):

35° 56' 32 ش (عرضا)

05° 34' 58 غ (طولا)

المنطقة (و):

35° 58' 18 ش (عرضا)

05° 29' 00 غ (طولا)

المنطقة (ز):

35° 59' 09 ش (عرضا)

05° 24' 48 غ (طولا)

المنطقة (ح):

35° 59' 40 ش (عرضا)

05° 23' 11 غ (طولا)

المنطقة (ط):

36° 00' .46 ش (عرضا)

05° 16' .20 غ (طولا)

المنطقة (ي):

36° 02' .35 ش (عرضا)

05° 06' .35 غ (طولا)

وبخصوص الشق المتعلق بحماية البيئة البحرية عموماً، تَضَمَّن قانون حماية واستصلاح البيئة في المغرب مجموعة من الدعامات التي ترمي إلى حماية المياه والسواحل التابعة للسيادة المغربية، والتي من ضمنها مياه مضيق جبل طارق، وفي هذا تتسق مضامين القانون 11.03<sup>(1)</sup> مع ما تضمنته المادة 41 في فقرتها الأولى، البند الأول منها ضمن اتفاقية قانون البحار، حيث جاء فيه أنه: بغرض حماية المجالات والموارد البحرية الواقعة تحت السيادة أو السلطة الوطنية، تتخذ تدابير قانونية وتنظيمية من أجل الوقاية أو الحد من الأنشطة التي من شأنها أن تؤدي إلى تدهور جودة المياه و الموارد البحرية أو تضرر بالإنسان وبالحيوان وبالنبات وبالمنافع والبيئة البحرية والشاطئية بصفة عامة.<sup>2</sup>

وقد ورد فيه أيضاً وهو يُفَصِّل في مضمون هذه النصوص التشريعية والتنظيمية أن تحدد مايلي: شروط استكشاف واستغلال وتنمية الموارد البحرية، وكذا التدابير اللازمة من أجل الوقاية من التلوث البحري ومحاربه بما في ذلك التلوث البحري الصادر عن الحوادث البحرية الطارئة، بالإضافة إلى المعايير اللازمة لتصنيف المناطق الخاصة المحمية؛<sup>3</sup> كما أنه قد تُحدد أيضاً الآليات والوسائل الكفيلة لضمان هذه الحماية من قبيل: (أ) كيفية ضبط تصاميم ومخططات تهيئة واستغلال الساحل؛ (ب) الاعتبارات اللازمة لتصنيف جزء من الساحل كمناطق خاصة محمية تعرفها..؛ (ج) شروط استغلال الموارد الساحلية والاستفادة منها وكذا تنميتها واستصلاحها.<sup>4</sup>

1- الظهير الشريف رقم 1.03.59 صادر في 10 ربيع الأول 1424 (12 ماي 2003)؛ الجريدة الرسمية عدد 5118 الصادرة في 18 ربيع الثاني 1424 (19 يونيو 2003).

2- المادة 33 من الفصل الخامس من القانون 11.03.

3- المادة 34 من الفصل الخامس من القانون 11.03.

4- المادة 36 من الفصل الخامس من القانون 11.03.

Etats	Ratification, Adhésion à la CMB	Juridiction nationale / Largeur de la mer territoriale	Juridiction nationale / Largeur de la ZEE	Zone de pêche
Maroc	Signataire	Loi n°1-73-211 de 1973 / 12 milles marins	Loi n°1-81 du 8/04/1981 / 200 milles marins (limite externe non spécifiée en Méditerranée)	Loi n°1-73-211 de 1973 / 70 milles marins
Espagne	Adhésion le 15/01/1997	Loi n°10/1977 du 4/01/1977 / 12 milles marins	Loi n°15/1978 du 20/02/1978 (non applicable en Méditerranée) / 200 milles marins	Décret royal n°1315/1997 du 1/08/1997 modifié par le décret royal n° 421/2000 du 31/03/2000

الجدول رقم 4: حول القوانين المغربية والاسبانية المنظمة للمياه المضائقية.<sup>1</sup>

### الافصاح الثاني: الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في مضيق جبل طارق

وعن اختصاص الدول المضائقية في إصدار ما يكفي من الأنظمة بشأن تقسيم حركة المرور بالمضيق، فإننا نلاحظ أن كل من اسبانيا والمغرب لم تُنزلَ حقيهما هذا في تنظيم الملاحة بمضيق جبل طارق سواء طبق مقتضيات المادة 17 من اتفاقية Genève لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة أو طبق مقتضيات المادة 41 من اتفاقية 1982 Montego Bay.

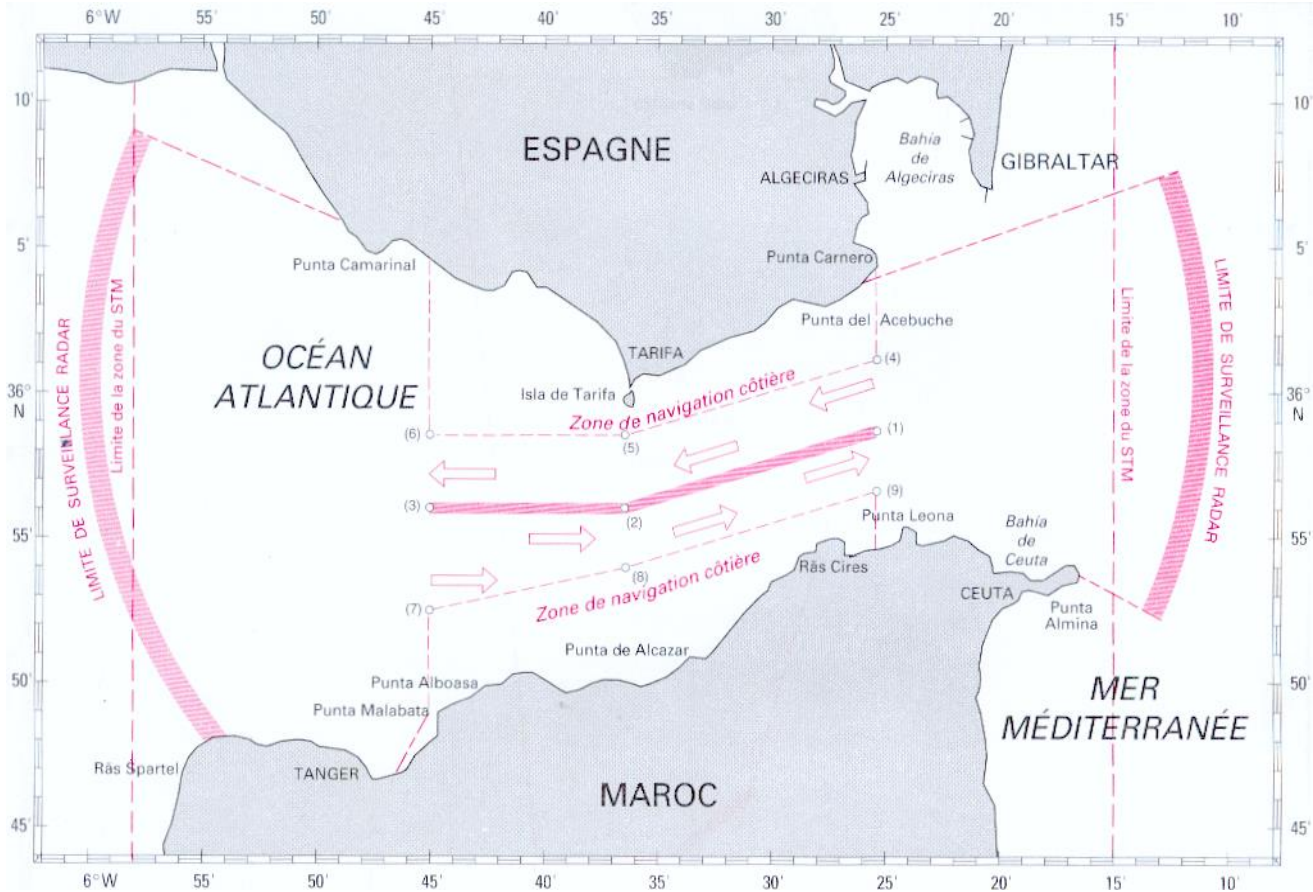
غير أن هذا لا يعني بأن مضيق جبل طارق خال من أي نظام لتقسيم حركة المرور خلاله، لأن منظمة الملاحة الدولية OMI قد دأبت على إصدار مقترحاتها حول هذا المضيق منذ 1973،<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- Nora Marei, Op. Cit P 59.

<sup>2</sup>- للتفصيل أكثر راجع:

- Jose Antoniopastor Ridruejo, OP. Cit, P 53-56.

على الرغم أيضا من أن نفس الدولتين لم تقوما بوضع أي مقتضى يزكي مقترحاتها و يعطي لها القوة الإلزامية، ومع ذلك فإننا نرى أن اتفاقية London المؤرخة في 20 أكتوبر 1972 والمتعلقة بالوقاية من الإصطدامات في البحر<sup>1</sup> نصت في الملحق المتعلق بالتنظيم الدولي لهذه الوقاية (القاعدة 10) على لزومية احترام السفن لهذه الطرقات البحرية بواسطة قوانينها



الصورة رقم 21: خريطة لتوضيح تقسيم حركة المرور عبر مضيق جبل طارق<sup>2</sup>

الداخلية بتنفيذ المقترحات المذكورة بناء على الاتفاقية الأخيرة أيضا. وهكذا تكون مياه المضيق مكونة من جهة لمياه داخلية- للدولتين المغرب واسبانيا- ومن جهة أخرى لمياه إقليمية لنفس الدولتين وتكون هذه المجالات البحرية خاضعة لسيادة الدولتين سواء تعلق الأمر بسطح الماء أو ما يعلوه من فضاء أو بقاع البحر وما تحته وما يعلو القاع من المياه، أو جميع الأنشطة التي تجري بها ما عدا حق الدول الثالثة في المرور البريء الذي لا يمكن توقيفه حسب اتفاقية

<sup>1</sup>- وقد انضمت اسبانيا إلى هذه الاتفاقية في 31 ماي 1974، بينما كان انضمام المغرب إليها متأخرا في 27 أبريل 1977. انظر في هذا:

O.M.I. Doc. A. 1/M/1.03 Du 16 Mars. P 2-3.

<sup>2</sup> - Nora Marei, Op. Cit, P 79.

Genève لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، أو المرور العابر حسب اتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982 عندما تصبح نافذة المفعول<sup>1</sup>.

ومن هذه المقترحات ما أوصت به منظمة OMI بمقتضى توصيتها رقم 284 VIII A المؤرخة في 20 نونبر 1973، حيث اقترحت ضرورة وضع خطوط لفصل وتقسيم السير البحري في منطقة المضيق<sup>2</sup>. فخصت الطريق البحرية الشمالية لغاية خروج السفن نحو المحيط الأطلسي وآخر في الجنوب لغاية دخولها إلى البحر الأبيض المتوسط، حيث يبلغ عرض كل منهما ميلان اثنان<sup>3</sup>.

غير أن المنظمة المذكورة قد أجرت مجموعة من التعديلات على هذا التقسيم من أهمها تعديل 11 ديسمبر 2006 (COLREG.2 / Circ.58) الذي كان يضم أيضا مخططين لتقسيم حركة المرور أحدها باتجاه الغرب ويضم المناطق: (A) و (B) و (C) و (D)، والآخر باتجاه الشرق ويضم (E) و (F) بالإضافة إلى منطقتين وقائيتين (A) و (B)<sup>4</sup>.

أما عن آخر تعديل اقترحته منظمة الملاحة الدولية فقد كان في 21 نوفمبر 2014 بموجب COLREG.2/Circ.66 تحت عنوان المخطط الأصح لتقسيم حركة المرور، والذي كان بمبادرة من المعهد الإسباني للملاحة، وقد شمل ثلاثة ملاحق، الأول والثالث - وهما اللذان يهمننا - يحمل عنوان "عبر مضيق جبل طارق" وتفصيله في الآتي:

### الفقرة الأولى: المخطط الأصح لتقسيم حركة المرور في مضيق جبل طارق حسب منظمة (IMO)

(A) منطقة للفصل، يبلغ اتساعها نصف ميل بحري تتركز على مواقع الجغرافية التالية:

**(1) 35°59'.01 N, 005°25'.68 W**

<sup>1</sup> -Driss Dahak, Op.Cit, pp 333-334.

<sup>2</sup>-IMO, Ships Routing And Traffic Separation Schemes. London, S.A. 1974.

<sup>3</sup>-Driss Dahak, Op.Cit, pp 331.

<sup>4</sup>- Dr. Ana G. López Martin, Op.Cit, pp 185-186.

**(2) 35°58'.36 N, 005°28'.19 W**

منطقة الفصل (B)، ويبلغ اتساعها أيضا نصف ميل بحري، تتركز على المواقع الجغرافية التالية:

**(3) 35°57'.08 N, 005°33'.08 W**

**(4) 35°56'.21 N, 005°36'.48 W**

**(5) 35°56'.21 N, 005°44'.98 W**

تم إنشاء (C) خط لتقسيم حركة المرور المتجه نحو الغرب بين منطقة الفصل المبينة في (A) و خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

**(7) 36°01'.21 N, 005°25'.68 W**

**(8) 36°00'.35 N, 005°28'.98 W**

تم إنشاء (D) خط لتقسيم حركة المرور المتجه نحو الغرب بين منطقة الفصل المبينة في (B) و خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

**(9) 35°59'.07 N, 005°33'.87 W**

**(10) 35°58'.41 N, 005°36'.48 W**

**(11) 35°58'.41 N, 005°44'.98 W**

ثم (E) كخط لتقسيم حركة المرور في اتجاه الشرق بين منطقة الفصل المبينة في (B) و خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

**(12) 35°52'.51 N, 005°44'.98 W**

**(13) 35°53'.81 N, 005°36'.48 W**

**(14) 35°54'.97 N, 005°32'.25 W**

هذا وقد أنشأت الخط (F) لتقسيم حركة المرور في اتجاه الشرقيين منطقة الفصل المبينة في (A) و خط يربط بين مواقع الجغرافية التالية:

**(15) 35°56'.35 N, 005°27'.40 W**

**(16) 35°56'.84 N, 005°25'.68 W**

أما (G) فهي منطقة وقائية على الجانب الشرقي من جبل طارق TSS وهي مبينة طبقا للخطوط التي تربط مواقع الجغرافية التالية:

**(6) 36°02'.80 N, 005°19'.68 W**

**(7) 36°01'.21 N, 005°25'.68 W**

**(16) 35°56'.84 N, 005°25'.68 W**

**(17) 35°58'.78 N, 005°18'.55 W**

تم تأسيس (H) منطقة وقائية TSS مع الاتجاهات الموصى بها، وذلك لإمتصاص تدفق حركة المرور قبالة الميناء المغربي طنجة المتوسطي، وهي المحددة وفق الإحداثيات الجغرافية التالية:

**(8) 36°00'.35 N, 005°28'.98 W**

**(9) 35°59'.07 N, 005°33'.87 W**

**(14) 35°54'.97 N, 005°32'.25 W**

**(15) 35°56'.35 N, 005°27'.40 W<sup>(1)</sup>**

هذا وقد ألحقت المنظمة البحرية ملحقا ثالثا، بعنوان "التعديلات الحالية والتوجهات الموصى بها بخصوص تدفق حركة المرور داخل المنطقة الوقائية طنجة – MED في مضيق جبل طارق". حيث جاء فيه ما يبين بالتدقيق الموقع الجغرافي لهذه المنطقة حسب ما إقترحته المنظمة من إحداثيات جغرافية كالآتي<sup>2</sup>:

**(08) 36° 00'.35 N 005° 28'.98 W**

**(09) 35° 58'.68 N 005° 35'.44W**

**(14) 35° 54'.55 N 005° 33'.90 W**

**(15) 35° 56'.35 N 005° 27'.40 W**

<sup>1</sup> - OMI, SHIPS' ROUTEING 2013 EDITION Addendum January 2015, OP. Cit, P 20-22.

<sup>2</sup> - OMI, SHIPS, OP. Cit, P34 .



## الفقرة الثانية: مناطق المرور الشاطئية: وصف منطقة المرور القريبة من الشاطئ

### الشمالي والجنوبي لمضيق جبل طارق

(a) المنطقة الواقعة بين الحدود الشمالية للمخطط الذي يشكله الخط المستمر في نقاط الروابط (7) و (8) و (9) و (10) و (11) و الساحل الإسباني.

أما الخط الذي يقع بين الحدود المعتبرة بمثابة منطقة المرور الشاطئية (أي الحدود الشمالية للمخطط والساحل الإسباني) فتفصيل موضعه الجغرافي كالآتي :

(1) الحد الشرقي للخط: وهو ذلك الجزء من خط الطول (27)  $005^{\circ} 25'.68 W$  الواقع بين الحد الشمالي في اتجاه الغرب لخط حركة المرور (خط العرض  $36^{\circ} 01'.2 N$  المقابلة للنقطة (7)). وبين الساحل الإسباني.

(2) الحد الغربي للخط: وهو ذلك الجزء من خط الطول (26)  $005^{\circ} 44'.98 W$  الواقع بين الحدود الشمالية في اتجاه الغرب لخط حركة المرور (خط العرض  $35^{\circ} 58'.41 N$  المقابلة للنقطة (11)). وبين الساحل الإسباني.

(b) منطقتان للمرور بالقرب من الشاطئ الجنوبي، والواقعتان بين الحدود الجنوبية للمنطقة الوقائية TSS والساحل المغربي، حيث تفصلهما المنطقة الملاحية الحرة المحددة أدناه.

### حدود المنطقة الملاحية الحرة

(1) جنوب شرق منطقة المرور الشاطئية: وهي منطقة بين الحدود الجنوبية للجزء الشرقي من خط حركة المرور نحو الشرق و بين الساحل المغربي، وتتركز حسب المواقع الجغرافية التالية:

**(18)  $35^{\circ} 54'.45 N 005^{\circ} 25'.68 W$**

**(16)  $35^{\circ} 56'.84 N 005^{\circ} 25'.68 W$**

و

**(15)  $35^{\circ} 56'.35 N 005^{\circ} 27'.40 W$**

**(19)  $35^{\circ} 54'.88 N 005^{\circ} 27'.40 W$**

(2) جنوب غرب منطقة المرور القريبة من الشاطئ: منطقة شكلتها سواحل المغرب، وحدها الخارجي تتجه حركة المرور فيه نحو المنطقة الشرقية حسب النظام الذي يربط ما يلي من المواقع جغرافية:

(24) 35° 51'.20 N 005° 32'.40 W

(23) 35° 52'.18 N 005° 34'.00 W

(22) 35° 51'.10 N 005° 36'.20 W

(21) 35° 52'.06 N 005° 36'.30 W

(20) 35° 52'.87 N 005° 36'.70 W

(14) 35° 54'.55 N 005° 33'.90 W

و

(12) 35° 52'.51 N 005° 44'.98 W

(25) 35° 49'.09 N 005° 44'.98 W

وفي نهاية المشروع الذي قدمته المنظمة الدولية للملاحة أثارت مجموعة من الملاحظات على النحو الآتي:

1- تم تأسيس منطقة مرسى، المسمى "ألفا"، لميناء طنجة المتوسطي داخل منطقة المرور القريبة من الشاطئ الجنوبي الغربي لتكوّن بذلك دائرة تركّزت في الموضع الجغرافي N 35°51'05 ، W 005°40'34 و نصف قطرها يبلغ 0.4 ميل.

2- أن السفن المتجهة إلى مرسى "ألفا" يمكن أن تدخل منطقة المرور الشاطئية الجنوبية الغربية عن طريق الحدود الغربية إذا كانت قادمة من المحيط الأطلسي. وعن طريق الحدود الشرقية إذا كانت قادمة من ميناء طنجة المتوسطي أو البحر الأبيض المتوسط.

3- نظرا لعدم وجود منافذ أو أي نوع من التسهيلات في حركة المرور القريبة من منطقة الشاطئ الجنوبي الشرقي للسفن التي تدخل أو تغادر ميناء طنجة المتوسطي، والقادمة من أو تتجه نحو البحر الأبيض المتوسط .

أن السفن التي تبحر من المحيط الأطلسي أو البحر الأبيض المتوسط باتجاه ميناء طنجة المتوسطي، أو المغادرين منه نحو المحيط الأطلسي أو البحر الأبيض المتوسط، ينبغي عليها أن تبحر على طول ممرات المرور المقابلة وفقا للقاعدة 10 من COLREGS 1972.

1- Reglement International Pour Prevenir Les Abordages En Mer.

## المطلب الثالث: الحالة القانونية لمضيق جبل طارق على ضوء قرار محكمة العدل الدولية

### في قضية Corfou<sup>1</sup>

على الرغم من أهمية ما آلت إليه محكمة العدل الدولية في قضية **Corfou**، يبقى الأخذ بقرار المحكمة واتجاهها فيه (أي مضيق جبل طارق) أمراً متجاوزاً من الناحية العملية نسبياً بعد نفاذ اتفاقية 1982 المتعلقة بقانون البحار.

ويظهر هذا الأثر النسبي من خلال أنه ومع أن المغرب وإسبانيا تعتبران أطرفاً في هذه الاتفاقية فإن سفن الدول التي لم تصادق عليها تبقى محكومة بهذا الاتجاه في حالة النزاع، وهو ما يُبقي لهذا القرار أهميته التي كان يتحلى بها قبل صدور اتفاقيات مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار. مما يحتم علينا ضرورة تسليط الضوء على هذا الجانب بالخصوص.

وبناء على ما توصلنا إليه ونحن ندرس المضائق الدولية على ضوء اجتهادات القضاء الدولي، يراد بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية هي كل مضيق "كل ممر مائي، يكون خاضعاً لمبدأ الملائمة بين مبدأ السيادة الوطنية للدولة أو الدول المضائقية، ومبدأ حرية الملاحة لكل الدول، وذلك بحكم موقعه جغرافياً بين جزأين من البحار العالية من جهة، واعتباره جزءاً من المياه الإقليمية لدولة مضائقية أو أكثر من جهة ثانية، مما رتب عليه، الخضوع لنظام المرور البريء".

وبناء على هذا التعريف، فإن لمضيق جبل طارق موقعا جغرافياً متميزاً لكونه البوابة الوحيدة المكونة للممر المائي الوحيد الذي يجمع بين البحر الأبيض المتوسط (الجزء الأول لأعالي البحار)، والمحيط الأطلسي (وهو الجزء الثاني لأعالي البحار)، بالإضافة إلى كون مياهه لا

1- وتختص محكمة العدل الدولية في أي نزاع يشمل المضائق الدولية، بناء على ما ورد بالتصريح عليه في المادة 36-1 من النظام الأساسي للمحكمة، والذي ينص على: "تشمل ولاية المحكمة جميع القضايا التي يعرضها عليها المتقاضون، كما تشمل جميع المسائل المنصوص عليها بصفة خاصة في ميثاق الأمم المتحدة" أوفي المعاهدات والاتفاقات المعمول بها. "أما عن اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار فإنه على الرغم من تنصيصها في المادة 22 من نظامها الأساسي على جواز إحالة أي نزاع إليها من طرف الدول الأطراف في معاهدة أو اتفاقية نافذة ومتعلقة بالبحار، فإن المادة التي تليها تقيد هذا الاختصاص بإحالتها على المادة 293 التي تقضي بأن نفس المحكمة لا تدخل من صلاحيتها أية قضية اتفق أطرافها على تطبيق قاعدة دولية مخالفة ومنافية للاتفاقية لقانون البحار، مما يعني أن أي نزاع دولي حول القواعد الدولية المرجو تطبيقها في مضيق جبل طارق سواء بين المغرب وإسبانيا (في حالة واحدة هي نزاعهما في إطار اتفاقية أخرى متعلقة بالبحار)، أو بين المغرب وإسبانيا ودولة أخرى لم تصادق على اتفاقية قانون البحار، لا يحق للمحكمة المذكورة أن تبت فيه إلا إذا اتفق أطراف النزاع على إخضاع المضيق لقاعدة لا تتنافى مع اتفاقية Montego Bay. وهو الأمر الذي غالباً لا يكون في مصلحة الدولة المضائقية في مواجهة دولة ليس بطرف.

تندرج ضمن المياه الداخلية كما لا تتعدى الحد الأقصى للمياه الإقليمية. كل هذا يجعله مضيقاً يندرج ضمن المضائق المستعملة للملاحة الدولية حسب ما ذهبت إليه محكمة العدل الدولية.

### الافصاح الأول: نطاق مضيق جبل طارق في نظرة محكمة العدل الدولية

وحرى بالذكر، أن حديثنا عن نطاق مضيق جبل طارق حسب اجتهاد محكمة العدل الدولية في قضية Corfou لا يَهَم الوضع الحقيقي لمضيق جبل طارق بالنسبة لإسبانيا والمغرب أو حتى Bretagne، بالقدر الذي يَهَم الدول التي لم تصادق على اتفاقية قانون البحار كما سبق وأن تطرقنا. وعموماً فإن الحديث عن مسألة نطاق مضيق جبل طارق حسب منظور المحكمة، أمر يقتضي منا التعرض للمجالات الثلاث التي تم ذكرها في إطار الفصل الأول وهي كالآتي:

#### الفقرة الأولى: المجال المكاني لمضيق جبل طارق

وإذا كنا قد عرّفنا المجال المكاني للمضيق على أنه الموقع الجغرافي الذي تُعتبر المحكمة حدوده مضيقاً دولياً وبالتالي المكان الواجب تطبيق المرور البريء (الذي لا يُوقَف) عليه. كما توصلنا من خلاله في النهاية إلى أن **المجال المكاني الكلي للمضيق** يساوي مجموع خطوط العرض والطول الوهمية والمنقاطعة في مساحة لا تتجاوز الحد الأقصى والأدنى لطول وعرض اتساع المضيق الدولي.

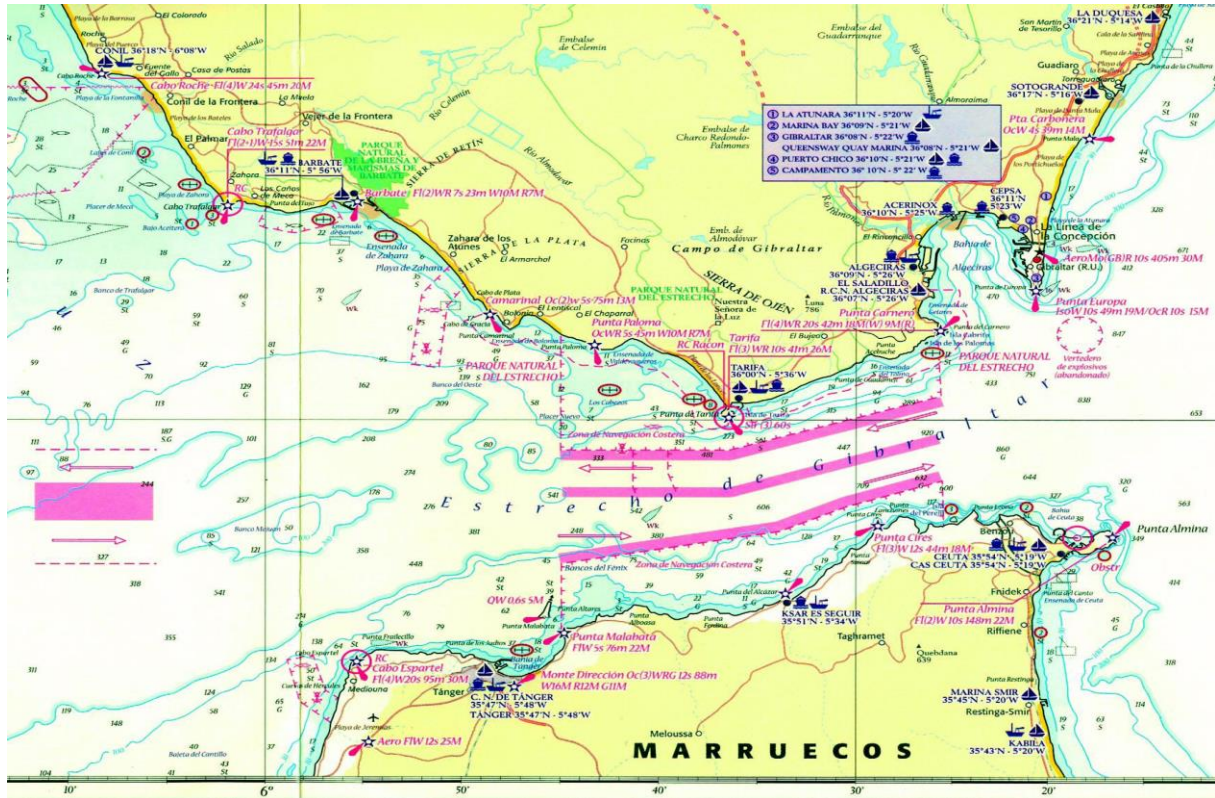
ومنه، فما حدود خطوط الطول والعرض المحددة لاتساع مضيق جبل طارق؟

#### أولاً: اتساع عرض مضيق جبل طارق حسب اجتهاد المحكمة

ومن عرف دولي سابق على قرار محكمة العدل الدولية في قضية Corfou نستنتج أن تحديد المياه الداخلية<sup>1</sup> والإقليمية للدولة الساحلية - حسب المحكمة- يبقى أمراً يندرج ضمن اختصاصاتها

1- وتختلف النظريات التي من خلالها يتم قياس المياه الإقليمية بين دولتين، ذلك أنه وقبل ظهور نظرية خط الأساس بالمفهوم الذي أوردته الاتفاقية لم تثبت محكمة العدل الدولية وبالتالي العرف الدولي على رأي واحد لتحديد طريقة لقياس الإمتدادات البحرية، نظراً لإختلاف الوقائع والمعطيات المادية لكل نازلة على حدى. ومن الطرق التي إتعمدها نجد، طريقة خط الوسط والأبعاد المتساوية، طريقة رسم خط عمودي على الشاطئ، طريقة الفصل بحاجز طبيعي، طريقة رسم الخطوط المتوازية، طريقة اقواس الدائرة، طريقة البروز البحري، ثم طريقة مد الحدود البرية. للتفصيل في هذه الطرق، راجع المبروك محمد خليفة الأصل، المركز القانوني للجرف القاري في ضوء القواعد الجديدة لقانون البحار، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون العام، جامعة محمد الخامس الرباط أكادال، كلية العلوم القانونية والإقتصادية والاجتماعية، السنة الجامعية، -1991- 1992، ص 194-190.

هي بالذات<sup>1</sup>، مما يجعلنا نعتبر امتداد البحر الإقليمي المعتمد من قبل إسبانيا شمالا في القانون الصادر في 4 من فبراير 1977 بـ 12 ميلا بحريا من خط الأساس<sup>2</sup>. والمغرب جنوبا بمقتضى ظهير 2 مارس 1973 بـ 12 ميلا بحريا من خط الأساس<sup>3</sup>، المعيار الأساسي والمعطيات الرئيسية التي من خلالها سنتأكد أولا من دولية مضيق جبل طارق حسب اجتهاد المحكمة، لنحسب ثانيا في حالة اعتباره دوليا الحد الأقصى والأدنى لعرضه وطوله المحددين لمجاله المكاني.



الصورة رقم 22: حول توضيح المنطقة المضائقية من الناحية القانونية<sup>4</sup>.

تمتد المنطقة البحرية الواقعة بين خطي الأساس لكل من إسبانيا والمغرب في مضيق جبل طارق، والمحددتين بناء على المرسوم 2.75.311 لسنة 1975 بالنسبة للمغرب، والمرسوم رقم

1- وحري بالذكر أن بعض الإحصائيات أوردت في مسألة اختلاف الدول في تحديد مياهها الإقليمية، "أن من بين 116 دولة، 99 دولة تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتراوح ما بين 3 و 12 ميلا بحريا، وأن 5 دول من بينها تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتجاوز 12 ميلا إلى 80 ميلا بحريا، في حين أن 12 دولة تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتراوح بين 80 و 200 ميل بحري." انظر د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 538.

2- B.O.E (الجريدة الرسمية الإسبانية), Du 8 Fevrier 1977.

3- الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 3149 بتاريخ 7 مارس 1973.

4 - Nora Marei, Op. Cit, P79.

2510.77 عام 1977 بالنسبة لإسبانيا، من النقطة الجغرافية المقابلة لطرف الفرط في الضفة المغربية والتي سنرمز لها (أ) وصولاً إلى النقطة المقابلة لطرف اللبوة (ج) مروراً بالنقطة المقابلة لطرف القوارب (ب). ويعلو هذه النقاط الثلاثة، ثلاث نقاط أخرى مقابلة في الضفة الإسبانية هي "Cabo Trafalgar" (أ) و "Isla Tarifa" (ب) ثم "Isla Tarifa A" و "Punta Del Acebuche" (ج). حيث تبلغ المسافة الواقعة بين النقطتين (أ) و (ب) 5.785 ميلاً (10.714 كلم)، في حين أن المسافة بين (ب) و (ج) وهي التي تبلغ 4.435 ميلاً (8.214 كلم). هي نفسها المحصلة بين النقطتين (ج) و (ج').

من هذه القياسات لعرض مضيق جبل طارق نستنتج أن اتساع عرضه الأقصى لا يتجاوز الحد الأقصى لاتساع المياه الإقليمية لكل من إسبانيا والمغرب اللذان يأخذان بـ 12 ميل أي بمجموع 24 ميل بحري، وهو المعدل الذي يقل عنه أقصى عرض مضيق جبل طارق (5.785 م)، دون أن يقل أدنى اتساع فيه عن 0 ميل بحري (4.435 م). من كل هذا فإن عرض مضيق جبل طارق يستجيب مبدئياً لمعايير محكمة العدل الدولية في تصنيف المضائق بين من تستخدم للملاحة الدولية من غيرها.

وقبل الختام نذكر بأن المنطقة المتواجدة بين خط الأساس والضفة الأرضية لا ترقى لتصبح مضيقاً في نظرا المحكمة أو حتى في اتفاقية قانون البحار على الرغم من تحديد المنظمة البحرية الدولية لممرات العبور الشاطئية في هذه المنطقة، مما يطرح مدى مشروعية هذه المناطق.

### ثانياً: الحد الأقصى لطول مضيق جبل طارق وفق إجتهد المحكمة

بعد أن قمنا بقياس عرض مضيق جبل طارق الذي توصلنا إلى أنه قد استوفى الشروط التي وضعتها محكمة العدل الدولية بخصوص عرض المضيق المستخدم للملاحة الدولية، يبقى علينا قبل الحسم في مسألة النطاق المكاني، إبراز الحد الأقصى لطول مضيق جبل طارق، بهدف تحديد المجال المكاني الكلي للمضيق الذي ندرسه.

وإذا كان الحد الأقصى لطول المضيق كما تمت الإشارة إلى ذلك في الفصل الأول، مساوياً لأطول خط مستقيم يربط بين إحدى نقاط الخط الأول لقياس عرض المضيق من جهة وبين النقطة المقابلة للنقطة المختارة في الخط الأخير لقياس عرض المضيق. فإن الحد الأقصى لطول مضيق

جبل طارق والذي يربط بين الخط الوهمي (أ ؛ أ') والخط الوهمي (ج ؛ ج') يصل إلى مسافة تقدر بـ 25.714 كلم وهو ما يعادل 13.884 ميلا بحريا.

### الفقرة الثانية: المجال الزمني و محل المرور في مضيق جبل طارق حسب اجتهاد المحكمة

ودون الإطالة في شرح المقصود بالمجال الزمني ومحل المرور في مضيق جبل طارق نظرا لكوننا قد سبق وأن فصلنا فيهما بما يكفي أثناء دراستنا لقضية Corfou في الفصل الأول. يمكن القول ان توفر هذين الشرطين أمر مرهون بالتوجه العام لكل قضية قد تطرح كنزاع في هذا المضيق ذات يوم على حدى، وهو ما يميزهما عن الشرط المكاني الذي يجب ان يتوفر في كل الحالات. إذ أن شرط السفينة على مستوى محل المرور يجب أن تكتمل معالمه بأن لا تكون سفينة قرصنة مثلا، أو تكون سفينة دولة غير معترف بها من طرف الدولة الساحلية، أو غواصة... لأنه في مثل هذه الحالات يجوز لدولة المضيق إيقاف مرورها البريء أو حتى تغييره حسب الحالة. ويبقى نفس الاعتبار مأخوذاً به بخصوص المجال الزمني الذي ينبغي للمحكمة أثناء بثها في القضايا المعروضة أمامها أن تراعيه مادامت أحكام حالة الحرب صورة معكوسة تماما عن أحكام حالة السلم.

### الافصاح الثاني: الحقوق والواجبات المتبادلة بين الدول المضائقية و سفن الدول العابرة

#### التي لم تصادق على اتفاقية Montego Bay

في إطار القرار الصادر في 9 من أبريل 1949 حول جوهر قضية Corfou نستنتج أن محكمة العدل الدولية وهي تبث في هذه القضية أبدت تارة بشكل مباشر وتارة أخرى بشكل غير مباشر مجموعة من الحقوق والواجبات التي تقع على الدول المضائقية وكذا السفن المارة بالمضيق، وعليه فما دامت دلالة الحقوق تقابلها الالتزامات والواجبات، فإن هذا يعني ان حقوق السفن المارة بالمضيق هي في نفس الوقت تستلهم من واجبات الدولة المضائقية، لذلك فمن هذه الحقوق و الإلتزامات ما سنحرص على ذكره في ما يأتي:

#### الفقرة الأولى: على مستوى الدولة المضائقية

بالتأسيس على ما ورد في القرار الموماً إليه أعلاه نستنتج بأنه يقع على دولة المضيق من الإلتزامات مايلي:

## أولاً: إخلاء المضيق من كل ما من شأنه إعاقة المرور

ومعنى ذلك أنه لا يحق للدولة المطلة على المضيق خصوصاً أن تضع من الأشياء أو القوانين ما يمكنه إعاقة المرور البريء في المضيق بحجة سيادتها على المياه. ويقاس على هذا أيضاً أنه ليس للسفن الحربية أو المدنية أو التجارية المارة افتعال ما يعيق السير العادي لمرور السفن في المضيق وذلك تحت طائلة إقرار المسؤولية بالنسبة للحالة الأولى كما حدث لألبانيا، بالإضافة إلى ضرورة تفسير هذا الفعل للدولة المضائقية في الحالة الثانية، وإلا اعتبر المرور فاقداً لبراءته.

وما يلفت الإنتباه أثناء تفحص حيثيات القرار، أن محكمة العدل الدولية لم تثر أية مسؤولية ضد الدولة زارعة الألغام وهي "يوغوسلافيا" ولو بطريقة تشاركية مع ألبانيا، مما يؤكد المفهوم الواسع الذي تبنته المحكمة بخصوص مبدأ إخلاء المضيق من كل ما من شأنه إعاقة المرور. ولا يجوز القول حسب هذا المنظور بأن يوغوسلافيا لم تتحمل المسؤولية لكونها فقط قامت بتنفيذ ما أمرت به ألبانيا لأن ذلك حسب العرف الدولي سيؤدي لا محالة إلى تحميلها للمسؤولية. ولكنها لم تقرر المسؤولية الدولية لزراعة الألغام فقط لأن المملكة المتحدة لم تستطع إثبات زرعها للألغام، وأن ما استطاعت إثباته فقط هو أنه كيفما كان زارع الألغام فألبانيا على وعي بوجودها.. بقرينتين الأولى أن ألبانيا أن كانت تتمسك بتعدي المملكة المتحدة على سيادتها، فانه كان من الأجدر أن تتمسك أيضاً بتعدي زارع الألغام (وهي تدعي أنها لم تزرعها) على مياهها الإقليمية. والثانية أنه كان بالإمكان مشاهدة الألغام من الشاطئ الألباني، مما يؤكد أن ألبانيا كانت تدرك حقيقة وجود هذه الألغام في مياهها الإقليمية المضائقية.<sup>1</sup>

## ثانياً: إخطار السفن بوجود المعوقات

ومن الإجراءات التي تدخل في باب الالتزامات التي تقع على الدولة المضائقية اتجاه السفن المارة بالمضيق حسب منظور المحكمة، أن تلتزم بإخطارها بوجود معوقات للمرور البريء بالمضيق. فقد يقع بأن تقوم الدولة المضائقية باستغلال مياهها الإقليمية سواء بالصيد أو الحفر أو أي نشاط مشروع آخر. كما أن الدولة قد تزرع ألغام دفاعية أو تكلف من يزرعها لها في حالة خوضها لحرب مع بعض الدول كما حدث لألبانيا. وهذه الإمكانية بمثابة استثناء على مبدأ الإخلاء، إذ أن مثل هذه الإجراءات غالباً ما تكون مؤقتة، بحيث تكون الدولة المضائقية مجبرة

<sup>1</sup> - للإطلاع على تفاصيل هذه القرائن راجع: الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 7.



على إزالتها إذا ما زال الهدف منها. غير أن هذا الحق الذي تتمتع به الدولة المضائقية يقابله أن تخطر هذه الأخير كل سفينة ترمي إلى العبور بوجود مثل هذه المعيقات في الممرات الخاصة بعبورها. وذلك دون أي إشارة من المحكمة بضرورة إيجاد طرق بديلة لمرورها.

وبناء على هذا المبدأ فإن مسؤولية إثبات وجود المعيقات تقع على الدولة المضائقية، مما يجعلنا نتساءل عن الحالة التي يتعذر فيها على الدولة المضائقية اكتشاف المعيقات التي أدت في ظرف معين إلى إحداث أضرار بسفن العبور. في هذه الحالة ومع اشتراط إثبات الدولة المضائقية لهذا التعذر نكون أمام احتمالين، الأول أن إحدى السفن اكتشفت وجود المعيقات ولم تقم بإخطار السفن الأخرى. وهنا تقع مسؤولية عدم الإخطار على هذه السفينة مشتركة فيها مع الدولة المسؤولة عن الإعاقة. و الاحتمال الثاني هو في عدم علم أي سفينة من سفن المرور بوجود الإعاقة، عندها تبقى المسؤولية ملقاة على الدولة المسؤولة عنها. مالم يكن الأمر متعلقا بقوة قاهرة.<sup>1</sup>

وفي حالة النزاع الانجليزي الألباني، قررت المحكمة بهذا الصدد " أن زرع حقل الألغام لا يمكن أن يكون قد تم دون معرفة ألبانيا. أما التزاماتها المترتبة على هذه المعرفة فلا جدال فيها. فقد كان واجبا أن تخطر السفن، وعلى الأخص أن تحذر السفن العابرة للمضيق.. من الخطر الذي كانت عرضة له."<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: على مستوى محل المرور (السفينة)

ومن حقوق السفينة العابرة للمضيق حسب المحكمة أن تتمتع بحق المرور البريء في كل مضيق مستخدم للملاحة الدولية ( الذي تشترط فيه حسب رأينا بان يكون المضيق أولا لا يتعدى الحد الأقصى للمياه الإقليمية لكلا الضفتين، وثانيا أن يشكل نقطة وصل بين جزأين من أعالي البحار. وهما شرطان متوافران معا في مضيق جبل طارق). ومعنى ذلك أن السفينة يكون لها حق العبور والمرور بشكل لا تضر ولا تسيء به لأمن ونظام وخصوصية الدولة المضائقية.

1- للمزيد بخصوص المسؤولية الدولية للناقل البحري والجوي، ومقارنته بالنظام الأنكلوسكسوني، راجع:

- Hassania Cherkaoui, La Responsabilité Internationale Des Transports Maritimes Et Aérien, Edition Sochepress, 1987.

2- الأحكام والفتاوى والأوامر، مرجع سابق ص 8.

ومنه فيترتب على السفينة إلتزام صريح بأن تحترم ما يضمنه فقط حق المرور البريء وهي تعبر المضيق، من قبيل عدم الإخلال بأمن الدولة أو التهديد به، إمكانية دخولها إلى المياه الداخلية للمضيق لغرض الرسو أو الشحن أو حتى الصيد إن كان هناك إتفاق بهذا الشأن، زيادة على ضرورة تفسيرها لأي فعل قد تبادر به وهو يخالف قاعدة المرور البريء كالتوقف أثناء المرور.

والإخلال بهذا الإلتزام أدى في قضية **Corfou** إلى أن بنت عليه المحكمة حجتها في أن السفن الإنجليزية قد إعتدت على السيادة الألبانية، حيث خلصت المحكمة بعد النظر في الحجج الألبانية أن المرور كان بريئاً من حيث مبداه نظراً لأنه استهدف توكيد حق أنكر إجحافاً، ومن حيث أساليب التنفيذ، وهذه لم تكن غير معقولة بالنظر إلى إطلاق المدفعية الألبانية لنيرانها في 15 من ماي سنة 1946.

1- الأحكام والفتاوى الأوامر، مرجع سابق ص 8.

## استنتاجات الفصل

ومما سبق بيانه، يبدو من خلال مقارنة مضيق جبل طارق من زاويتي العلاقات الدولية ثم القانون الدولي، أن أي مضيق كيفما كان يختلف مدلوله بين الزاويتين، ففي الحين الذي نجد مقارنة القانون الدولي تقصر مدلول المضيق على جزء المياه الذي يقع بين خطوط الأساس. نجد أن المقارنة في العلاقات الدولية كعلم يضم مجموعة من النظريات والمقتربات للتحليل من قبيل الجيوسياسية والعامل الاقتصادي.. نجدها تُوسّع من هذا المدلول ليشمل فضلا عن جزء الاعتبار القانوني كل أجزاء المياه الأخرى التي قد تعتبر مياه داخلية قانونيا، زيادة على العنصر الأرضي الذي تشكله الضفاف. وترجع حقيقة هذا التمييز إلى طبيعة كل زاوية على حدى، فالباحث في حقل الجغرافيا السياسية أو المستخدم للإقتصاد كعامل لتحليل وضع دولي معين، غالبا ما يلجأ إلى الاستناد على مجموعة من المعطيات المتعلقة أو المحيطة بهذا الوضع لفهم الأسباب الحقيقية الكامنة وراءه، وهو الأمر الذي عايناه في إطار البحث بصدد في المكانة التي تحلى ويتحلى بها مضيق جبل طارق على مر التاريخ. على العكس تماما من الواقعة القانونية التي يفترض القاضي الدولي ضرورة توفرها على الشروط الدقيقة المكونة لها. قبل أن يكيفها في السياق القانوني المناسب لها، فلو حدث وأن وقعت حادثة بحرية في إطار الجزء القانوني لمضيق جبل طارق عندها يكون القاضي الدولي ملزما بتطبيق نظام المرور العابر أو المرور البريء في الحالات التي تكون دولة العلم فيها دولة ليست بطرف في اتفاقية مونتيجوباي، وهذا بخلاف لو أنها حدثت خارج هذا الجزء حيث يكون ملزما آنذاك بالنظر في طبيعة المياه التي وقعت فيها قبل ان يقرر طبيعة النظام القانوني المطبق. إلا أن ما يميز مقاربات العلاقات الدولية، هو كونها قد تستند في تحليلها للظاهرة الدولية بالمضيق على الاعتبارات القانونية لتفسيرها كما رأينا بالنسبة للصراع المغربي الإسباني حول جزيرة ليلي، مما يجعلها كما قلنا سابقا أكثر توسعا من المقارنة القانونية للمضيق.

ومن الإستنتاجات التي توصلنا إليها أيضا ونحن بصدد البحث في هذا الفصل، أن المقرب الجيوسياسي لم يعد في استطاعته القيام بتحليل كل الظواهر الدولية الراهنة، إذ أن مضيق جبل طارق كما بينا سلفا لعب أدوار استراتيجية على مستوى السياسات الدولية المتخذة من الدول المطلة على المضيق تارة والقوى العظمى في كل مرحلة تاريخية على حدى. منذ عهد الفينيقيين والرومان إلى غاية نهاية الحرب الباردة. إلا أنه وبعد هذه المرحلة التي إمتدت طويلا. لم يعد لدى الباحث في حقل العلاقات الدولية خاصة في مضيق جبل طارق لمح الكثير من التفاعلات الدولية المعهودة بين ضفافه، وهذا ليس معناه فقدته لأهميته، بل أن بروز ظواهر جديدة فيه، لم تعد الدولة متحكمة فيها في إطار سياستها من قبيل الهجرة والإرهاب ثم الجريمة المنظمة... عجل بانهايار المقرب الجيوسياسي في هذا المضيق، على الرغم من أنه لا يزال يشهد حضورا وازنا بخصوص بعض المضايق الأخرى كهرمز وباب المندب. إلا أن أخذنا بهذه الفكرة، لا يعنى إطلاقها، بعدما توصلنا بصدد البحث إلى نتيجة مفادها وجود علاقات ومظاهر قليلة ونادرة تجمع تارة بين أطرف ضفاف المضيق كالصيد وبعض النزاعات الإقليمية كما هو الشأن بالنسبة لبعض الثغور كسبنة وجزيرة تورة وجبل طارق. وتارة أخرى بتدخل عناصر أجنبية كما هو الحال بخصوص تمرکز الأسطول الأمريكي في جنوب إسبانيا. ويعود السبب في هذا الطرح إلى أن الجغرافيا السياسية كعلم تقتصر في التحليل فقط على الدولة كجهاز مادي، يفترض توفرها على معالم جغرافية تستطيع السلطة السياسية بالدولة أن توجهها في إطار سياسات موجهة إلى الساحة الدولية، وبذلك فان الكيانات الجديدة التي ظهرت في المجتمع الدولي، ناهيك المشاكل الدولية المستحدثة (العابرة للحدود)، كلها أمور تخرج عن النطاق التحليلي لمداول الجغرافية السياسية.

## استنتاجات البحث

وفي ختام هذا البحث الذي تم تناوله وفق مقاربة أفقية وعمودية في نفس الوقت، بحيث سلطنا في الأولى طريقة تمكننا من رصد التطور العام لنظرية المضايق على مستوى الفقه والقضاء الدوليين من جهة ثم على مستوى اتفاقيات قانون البحار من جهة ثانية، وقد علمنا من خلال مرحلة والفقه والقضاء الدوليين، أنهما حاولا التعرض للمضايق من زاوية تصنيفية أكثر، تركز على تمييز المضايق بين ما هو دولي، وما هو جغرافي، على أساس عبارة الاستخدامات الملاحية كدور مركزي تلعبه المضايق، فكان نتيجة ذلك أن اختلفوا في تأويل هذه العبارة، ومع بداية مرحلة التقنين الدولي للمضايق تم التركيز أكثر على محاولة وضع نظام خاص بالمضايق يستهدف اتجاهين الأول يتعلق بالمرور عبر مياهه والثاني يرتبط بضبط مفهوم سيادة الضفاف على مياه المضيق. وقد كان ذلك نتيجة لوعي غالبية الدول بالأهمية الإستراتيجية للدور الجديد الذي صارت المضايق تلعبه سواء في حالتها الحرب والسلام.

وعند وقوفنا لدى الفصل الثاني، فقد حاولنا تناوله بمقاربة عمودية تركز على تبيان واقع التطور الذي أسسنا له كفكرة في الفصل الأول، وبحكم الموقع الجغرافي والتاريخي لمضيق جبل طارق فقد أدركنا أهميته القصوى انطلاقا من فكرة أن معظم اللحظات المهمة عبر التاريخ كانت تقع أساسا في ضفاف المتوسط الذي يشكل هذا المضيق إحدى أهم نقاطه. وهو فعلا ما خلصنا إليه، عندما رصدنا تطور هذا المضيق منذ الفترة التي كان فيها خاضعا للسيادة المطلقة للضفاف، إلى حين تدخل الأطراف الأجنبية في منطقة المضيق ليتحول بذلك نظام مروره إلى نظام يتسم بحرية الملاحة والعبور، وهو الذي استمر إلى غاية استقلال المغرب، حيث صار هذا النظام خاضعا لحكم المضايق الدولية الأخرى، بعدما كان من المفترض الرجوع إلى حالة ما قبل تدخل الأطراف الأجنبية، بمعنى إطلاق السيادة على المضيق. إلا أن عدم حدوث هذا جعلنا نلمس حقيقة جزء صغير فقط من فكرة أن تطور أوضاع المضايق تؤدي إلى تطور ونمو القوانين المنظمة له.

واستنادا على الخلاصات والمستنتجات في هذا البحث، نشير إلى أن الفرضية القائلة بفكرة أن علاقات الدول ومصالحها تتحكم في تدنى أو نمو نظرة القانون الدولي إلى المضايق، بحكم أن الإطار القانوني للمضايق غير مستقل تماما عن التحليل في إطار العلاقات الدولية، هي صحيحة تماما من منظورها العام، إلا أن ما يجب أن نضيفه هو أن تطور التفاعلات الدولية في مضيق ما، لا تكفي لتغيير حال وضعها القانوني، لأن تلك الفكرة لم تعد قائمة منذ أن تم تدويل وتصنيف المضايق في شقين هما مجموعة المضايق الدولية والأخرى غير الدولية، وأن المغزى من هذا القول هو أن تغيير نظام مضيق معين أصبح مرهونا بضرورة وقوع نفس التغيير على المضايق الأخرى المماثلة له ليس فقط على مستواه المائي أو الأرضي، بل على شقيه معا. مما يعني ان ظهور الدور الجديد لمضيق جبل طارق في اعتباره معبرا لظواهر دولية جديدة كالإرهاب والهجرة والجريمة والمنظمة وتجارة المخدرات... لا ترقى وان استفحلت في هذا المضيق إلى درجة تمكن المجتمع الدولي من تغيير موقفه اتجاه المضايق الدولية بتغيير نظامها القانوني.

## ملاحق البحث

# ملحق بقائمة المضائق المنظمة بموجب اتفاقية قانون البحار الجديد في العالم

## Europe

- PENTAD FIRTH, between the Orkneands Islands and Scotland, United Kingdom (article 38.1)
- THE HOE, between the Britannic Islands of Orkneands and Shetand (article 37)
- NORTH MINCH, between the Outer Hebrides and the mainand of United Kingdom (article 38.1)
- ITTE MINCH, between the Out Hebrides and the English Isand of Skande (article 37)
- NORTH CHANNE, between Scotland and North Ireand (article 37)
- THE SOENT, between the Isand of Wight and the mainand of United Kingdom (article 38.1)
- ST. GEORGE'S CHANNE, between United Kingdom and Ireand (article 36)
- DOVER or PAS DE CAAIS, between United Kingdom and France (article 37)
- SKAGERRAK, between Denmark and Norway (article 36)
- KATTEGAT, between Denmark and Sweden (article 36)
- BORNHOMSGATTET or STRAIT OF BORNHOM, between Denmark and Sweden (article 36)
- ØRESUND or SOUND o SUNDET, between Denmark and Sweden (article 35 c)
- ITTE BET, in Denmark (article 35 c)
- GREAT BET, in Denmark (article 35 c)
- KADET, between Germany and Denmark (article 36)
- KAMARSUND, between the Isand of O " and and the mainand of Sweden (article 38.1)
- AALAND, between Swede and Finand (article 35 c)
- ENTRANCE TO GUF OF FINAND, between Estonia and Finand (article 45.1 b)
- IRBEN, between the Isand of Saaremaa and themainand of atvia (article 45.1 b)
- HARI or HURK, between the atvian Islands of Hiiumaa and Vormsi (article 45.1 b)
- SUUR, between the Isand of Saaremaa and the mainand of atvia (article 45.1 b)
- GIBRATAR, between Spain and Morocco (article 37)
- FREU OF MENORCA o CHANNE OF MENORCA, between the Spanish Islands of Maorca and Menorca (article 37)
- STRAIT OF BONIFACIO or BOUCHE OF BONIFACIO, between Corsica (France) and Sardinia (Italy) (article 37)
- EBA STRAIT or PIOMBINO CHANNE, between the Isand of Eba and the mainand of Italy (article 38.1)
- STRAIT OF SICIY, in Italy (article 36)
- CORSICA CHANNE, between France and Italy (article 36)
- MATA CHANNE, between Italy and Mata (article 36)
- MESSINA, between the Isand of Siciy and the mainand of Italy (article 38.1)
- OTRANTO, between Abania and Italy (article 36)



- BRACKI KANA, in Croatia (article 35 a)
- HVARSKI KANA, in Croatia (article 35 a)
- KORCUANSKI KANA, in Croatia (article 35 a)
- ASTOVSKI KANA, in Croatia (article 35 a)
- MIJETSKI KANA, between Otok Mjet and the Peninsula of Pejesac in Croatia (article 38.1)
- NIKOA, between the Island of Sveti Nikoa and Budva in Montenegro (article 38.1)
- CORFU, between Albania and Greece and the Greek Island of Corfu (article 38.1)
- CORINTH CHANNE, between Peoponnese and the southeast of Greece (article 38.1)
- KARPATOS, between the Greek Islands of Karppathos and Rodas (article 37)
- KASOS, in Greece (article 36)
- EURIPUS, between the Island of Euboæa and the mainland of Greece (article 38.1)
- KITHERA CHANNE or DHIE KPOUS KITHIRON, between the Greek Islands of Kithera and Antikithera (article 37)
- KERCHENSKAND PROIV o STRAIT OF KERCH, between Russia and the Peninsula Ukrainian of Crimea (article 37)
- BOSPHORUS, in Turkey (article 35 c)
- DARDANEES, in Turkey (article 35 c)

## Africa and Middle East

- TIRAN, between Egypt and Saudi Arabia (article 45.1 b and article 311.2)
- BAB-E-MANDEB, between Yemen, Djibouti and Somalia (article 37)
- PEMBA CHANNE, between Kenya and Tanzania and the Island of Pemba (article 38.1)
- ZANZIBAR CHANNE, between the Island of Zanzibar and the mainland of Tanzania (article 38.1)
- MOZAMBIQUE CHANNE, between Mozambique and Madagascar (article 36)
- HORMUZ, between Iran – north –, and Oman and the Arab Emirates – south – (article 37)

## Asia and South Pacific

- KAMCHATSKIAND PROIV, in Russia (article 36)
- PROIV ITKE, between the Island of Karaginskand and the Russian Peninsula of Kamchatka (article 38.1)
- PERVANDAND KURI'SKIAND PROIV, between the Russian Peninsula of Kamchatka and the Kuriles (article 37)
- CHETVERTANDAND KURI'SKIAND PROIV, in Russia (article 36)
- PROIV KRUZENSHTERNA, in Russia (article 36)
- PROIV FRIZA, in the Kuriles (article 37)
- PROIV ANDEKATERINAND, in the Kuriles (article 37)
- SHIKOTAN SUIDO, in the Kuriles (article 37)
- TARAKU SUIDO, in the Kuriles (article 37)
- NEMURO-KAIKANDO, between the Island Kuri of Yekaterinand and Japan (article 37)
- PROIV NEVE'SKOGO and TATARSKIAND PROIV, between the Island of Sajain and the Asiatic mainland of Russia (article 38.1)
- STRAIT OF SOANDA o A PE'ROUSE, between Russia and Japan (article 36)
- CHANNE OF KII, in Japan (article 35 a)
- RISHIRI-SUIDO, between the Island of Rishiri and Hokkaido, in Japan (article 38.1)
- TSUGARU-KAIKANDO, in Japan (article 36)
- SADO-KAIKANDO, between the Island of Randotsu and Honshu, in Japan (article 38.1)
- OSUMI-KAIKANDO or STRAIT OF VAN DIEMAN, in Japan (article 36)

- TANEGA-SHIMA-KAIKANDO, between the Japanese Islands of Tanegashima and Yaku-shima (article 37)
- ANDAKUSHIMA-KAIKANDO, in Japan (article 36)
- TOKARA-KAIKANDO, between the Japanese Islands of Osumi and Tokara Gunto in the Randukandu (article 37)
- STRAIT OF EAST KOREA or TSUSHIMA KAIKANDO, in Japan (article 36)
- WEST KOREA or STRAIT OF WESTERN CHOSEN, between Korea and the Japanese Isand of Tsushima (article 36)
- CHEJU HAEHANDOP, between the Isand of Cheju and southwest mainand of Korea (article 38.1)
- TAIWAN HAIXIA, between Taiwan and China (article 36)
- P'ENG-HU SHUI-TAO or CHANNE OF PESCADORES, between the Isand of Pescadores and Taiwan (article 38.1)
- BOHAI HAIXIA or STRAIT OF PO HAI, in China (article 35 a)
- AMMA or EMA CHANNE, between Hong-Kong and the Chinese Isand of ema (article 37)
- HAINAN or QUIONGZHOU, between the Isand of Hainan and the mainand in China (article 38.1)
- PAK, between India and Sri anka (article 37)
- MACPHERSON, between the Islands of South Andaman and Rutand in the archipeago of Andaman and Nicobar, India (article 37)
- BASHI CHANNE, between Taiwan and Phiippines (article 36)
- BAABAC, between Maaysia and Phiippines (article 36)
- MAACCA, between Maaysia and Indonesia (article 37)
- SINGAPUR, between Maaysia and Singapore (article 37)
- BAITANG CHANNE, in Phiippines (part IV)
- BABUANDAN CHANNE, in Phiippines (part IV)
- POIO, in Phiippines (part IV)
- SAN BERNARDINO, in Phiippines (part IV)
- MAQUEDA CHANNE, in Phiippines (part IV)
- VERDE ISAND PASSAGE, in Phiippines (part IV)
- MINDORO, in Phiippines (part IV)
- SURIGAO, in Phiippines (part IV)
- BASIAN PASSAGE, in Phiippines (part IV)
- SAN JUANICO, in Phiippines (part IV)
- BOHO o CEBU, in Phiippines (part IV)
- TANON, in Phiippines (part IV)
- SIBUTU PASSAGE, in Phiippines (part IV)
- OMBOK, in Indonesia (part IV)
- MAKASSAR, in Indonesia (part IV)
- SERASAN, in Indonesia (part IV)
- BERHAA, in Indonesia (part IV)
- BANGKA, in Indonesia (part IV)
- GASPAS, in Indonesia (part IV)
- SUNDA, in Indonesia (part IV)
- GEASA, in Indonesia (part IV)
- MENTAWI, in Indonesia (part IV)
- KARIMATA, in Indonesia (part IV)
- BAI, in Indonesia (part IV)
- BADUNG, in Indonesia (part IV)
- AAS, in Indonesia (part IV)

- SAPE, in Indonesia (part IV)
- GREHUND, in Indonesia (part IV)
- KOTI, in Indonesia (part IV)
- API, in Indonesia (part IV)
- TIMPAUS, in Indonesia (part IV)
- MANIPA, in Indonesia (part IV)
- ROTI, in Indonesia (part IV)
- ETI, in Indonesia (part IV)
- OMBAI, in Indonesia (part IV)
- WETAR, between Indonesia and Timor este (article 45.1 b)
- TORRES, between Austraila and Papua New Guinea (article 37)
- BASS STRAIT, in Austraila (article 37)
- BANKS STRAIT, in Austraila (article 37)
- ISUMRUD, in Papua New Guinea (part IV)
- VITIAZ, in Papua New Guinea (part IV)
- ST. GEORGE CHANNE, in Papua New Guinea (part IV)
- BOUGAINVIE, in Saomon Islands (part IV)
- MANNING, in Saomon Islands (part IV)
- INDISPENSABE, in Saomon Islands (part IV)
- VATU-I-RA CHANNE, in Fiji (part IV) RANGITOTO CHANNE, in New Zeaand (article 35 a)
- TAMAKI, in New Zeaand (article 35 a)
- COVIE CHANNE, between the Isand of Great Barrier and the Peninsua of Coromande, New Zeaand (article 38.1)
- COOK, between North Isand and South Isand in New Zeaand (article 37)
- FOVEAUX or FOVEAUX, between the Stewart and South Isand, in New Zeaand (article 38.1)
- APOIMA, between the Islands of Savati and Upou, in Samoa (article 37)

### North America-Pacific

- BERING, between Russia and USA (article 37)
- ETOIN, between the Isand of Nuvivak and Aaska, in USA (article 38.1)
- SHEIKOF, between the Isand of Kodiak and Aaska, in USA (article 38.1)
- AGATTU, in the Aeutians Islands, USA (article 37)
- AMCHITKA PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 36)
- TANAGA PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 37)
- UNIMAK PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 37)
- SAMAIGA PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 37)
- AMUKTA PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 36)
- SEGUAN PASSAGE, in the Aeutians, USA (article 37)
- ADAK, in the Aeutians, USA (article 37)
- ICAND, between the Isand of Chicago and Aaska, in USA (article 38.1)
- KAUAKAHI CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- KAUAI CHANNE, in Hawaii, USA (article 36)
- KAIWI CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- PAIOO CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- AENUIHAHA CHANNE, in Hawaii, USA (article 36)
- AAAKEIKI CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)

- KEAAIKAHIKI CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- AUAN CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- KAOHI CHANNE, in Hawaii, USA (article 37)
- CHATHAM, in Canada (article 35 a)
- DIXON ENTRANCE, between Canada and USA (article 36)
- HECATE, between the Island of Queen Charlotte and the west mainland of Canada (article 38.1)
- QUEEN CHARLOTTE AND GEORGIA, between the Island of Vancouver and west mainland of Canada (article 38.1)
- JUAN DE FUCA, between Canada and USA (article 45.1 b)
- PUGET SOUND, in USA (article 35 a)
- GODEN GATE, in USA (article 35 a)
- CHANNE OF SANTA BARBARA, between the Channe Islands and the mainland of California (article 38.1)

### Artique

- McCURE, in Canada (article 36)
- VICTORIA, in Canada (article 36)
- JAMES ROSS, in Canada (article 36)
- BARROW, between the Islands of Prince Edward and Melville, in Canada (article 37)
- ANCASTER SOUND, in Canada (article 36)
- PRINCE REGENT INLET, in Canada (article 36)
- VISCOUNT MELVILLE SOUND, in Canada (article 36)
- FOXE CHANNE, in Canada (article 36)
- HUDSON, in Canada (article 36)
- ROBESON CHANNE, between Canada and Denmark (article 37)
- NARES, between Canada and Denmark (article 37)
- DAVIS, between Canada and Denmark (article 36)
- STRAIT OF DENMARK or GREENLAND, between Denmark and Iceland (article 36)
- BRITISH CHANNE, STRAIT OF AUSTRIAN and STRAIT OF MAKHAM, in the Russian Archipelago of Franz Josef (article 37)
- OROVSKAIA, in Russia (article 35 a)
- GORO, in Russia (article 35 a)
- VOSTOCHNAIA, in Russia (article 35 a)
- ZAPADNAIA, in Russia (article 35 a)
- ANZARSKAIA, in Russia (article 35 a)
- ZHIZHGINSKAIA, in Russia (article 35 a)
- KI'DIN, between the Island of Ki'din and the mainland of Russia (article 38.1)
- SHOKA'SKII, in Russia (article 37)
- PROIV MATOCHKIN SHAR, in Russia (article 37)
- STRAIT OF KARA, in Russia (article 37)
- PROIV VI'KITSKOGO or STRAIT OF VI'KITSKII, in Russia (article 36)
- PROIV DMITRIANDA APTEV, in Russia (article 36)
- PROIV ONGA, in Russia (article 36)

### North America-Atlantic

- BEE ISE, between the Island of Newfoundland and the Canadian Peninsula of Labrador (article 38.1)

- CHANNE OF SANTA BARBARA, between the Channe Islands and the mainand of Caifornia (article 38.1)
- Artique McCURE, in Canada (article 36)
- VICTORIA, in Canada (article 36)
- JAMES ROSS, in Canada (article 36)
- BARROW, between the Islands of Prince eopod and Mevie, in Canada (article 37)
- ANCASTER SOUND, in Canada (article 36)
- PRINCE REGENT INET, in Canada (article 36)
- VISCOUNT MEVIE SOUND, in Canada (article 36)
- FOXE CHANNE, in Canada (article 36)
- HUDSON, in Canada (article 36)
- ROBESON CHANNE, between Canada and Denmark (article 37)
- NARES, between Canada and Denmark (article 37)
- DAVIS, between Canada and Denmark(article 36)
- STRAIT OF DENMARK or GREENAND, between Denmark and Iceand (article 36)
- BRITISH CHANNE, STRAIT OF AUSTRIAN and STRAIT OF MAKHAM, in the Russian Archipeago of Franz Josef (article 37)
- OROVSKAIA, in Russia (article 35 a)
- GORO, in Russia (article 35 a)
- VOSTOCHNAIA, in Russia (article 35 a)
- ZAPADNAIA, in Russia (article 35 a)
- ANZARSKAIA, in Russia (article 35 a)
- ZHIZHGINSKAIA, in Russia (article 35 a)
- KI'DIN, between the Isand of Ki'din and the mainand of Russia (article 38.1)
- SHOKA'SKII, in Russia (article 37)
- PROIV MATOCHKIN SHAR, in Russia (article 37)
- STRAIT OF KARA, in Russia (article 37)
- PROIV VI'KITSKOGO or STRAIT OF VI'KITSKII, in Russia (article 36)
- PROIV DMITRIANDA APTEV, in Russia (article 36)
- PROIV ONGA, in Russia (article 36)

## North America-Atantic

- BEE ISE, between the Isand of Newfounand and the Canadian Peninsua of abrador (article 38.1)
- JACQUES CARTIER PASSAGE, between the Isand of Anticosti and the mainand of Canada in Quebec (article 38.1)
- CABOT, in Canada (article 36)
- HONGUEDO o PASSAGE OF GASPE, in Canada (article 36)
- NORTHUMBERAND, between the Isand of Prince Edward and the Peninsua of Nova Scotia, Canada (article 38.1)
- HEAD HARBOUR PASSAGE, between the Peninsua of Nova Scotia and the Guf of Maine, Canada (article 45.1 b)
- ARTHUR KI, in USA (article 35 a)
- KI VAN KU, in USA (article 35 a)
- THE NARROWS, in USA (article 35 a)
- Caribbean FORIDA, between USA and Cuba (article 36)
- CHANNE OF ANDUCATAN, between Cuba and Mexico (article 36)
- OD BAHAMA CHANNE, between Cuba and Bahamas (article 37)

- NORTHEAST PROVIDENCE CHANNE, in Bahamas (part IV) PASSAGE OF CROOKED, in Bahamas (part IV) PASSAGE OF MAANDAGUANA, in Bahamas (part IV) PASSAGE OF TURKS ISLAND, between the Britannic Islands of Turks and Caicos (article 37)
- WINDWARD PASSAGEAGE, between Cuba and Haiti (article 36)
- CHANNE OF JAMAICA, between Jamaica and Haiti (article 36)
- MONA PASSAGE, between Dominic Republic and Puerto Rico (article 36)
- ANEGADA PASSAGE, in the Britannic Virgin Islands (article 36)
- GUADELOUPE PASSAGE, between Guadeoupe – France – and Montserrat – United Kingdom – (article 37)
- DOMINICA PASSAGE, between Guadeoupe – France – and Dominica (article 37)
- MARTINIQUE PASSAGEAGE, between Dominica and Martinique – France – (article 37)
- ST. UCIA CHANNE, between Martinique – France – and St. ucia (article 37)
- SAINT VICENT PASSAGE, between St. ucia and Saint Vincent (article 37)
- GAEONS PASSAGE, in Trinidad and Tobago (part IV) SERPENT’S MOUTH, between Trinidad and Tobago and Venezuea (article 37)
- DRAGON’S MOUTH, between Trinidad and Tobago and Venezuea (article 37)
- ARUBA-PARAGUANA PASSAGE, between the Venezuean Peninsua of Paraguana and Aruba – Dutch Anties – (article 37)
- South America MAGEAN, between Chie and Argentina (article 35 c)
- CHANNE OF BEAGE, in Chie (article 35 a)
- STRAIT OF E MAIRE, between Tierra de Fuego and the Isand of os Estados, in Argentina (article 38.1)
- BRANSFIED, between the South Shetand Islands and the mainand of Antarctic Peninsua (article 36)
- DRAKE PASSAGE, between the Cap Horn and the South Shetand Islands –between South America and the Antarctica – (article 36)

## لائحة المراجع المعتمدة في البحث

أولاً: كتب عامة

كتب عامة متنوعة

## صنف اللغة العربية

- 1- د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة 2007.
- 2- د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون النزاعات المسلحة، دار الفكر العربي - مصر، 1976.
- 3- د. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية جلال حزي وشركائه، 2004.
- 4- د. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1997.
- 5- د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشآت المعارف بالإسكندرية، ط الثامنة، 1966.
- 6- د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلم، منشآت المعارف الإسكندرية 1970.
- 7- د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، مكتبة الإسكندرية، مصر، ط 1982.
- 8- وول ديورانت، قصة الحضارة، الجزء الثالث من المجلد السابع، ترجمة د. زكي نجيب محمود، دار الجيل للطبع و النشر والتوزيع بيروت.
- 9- مارتن غريفيتس وتيري أوكالاها، المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مركز الخليج للأبحاث المعرفة للجميع، دبي الإمارات العربية المتحدة 2008، ص 62-64.
- 10- د. عبد الهادي التازي، الأسطول المغربي عبر التاريخ، مجلة البحث العلمي، العدد 33، نونبر 1982.
- 11- د. عبد الواحد الناصر، التدخل العسكري الأجنبي في المغرب قراءة في جيوسراتيجية المغرب خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، مطبعة إيليت، الرباط 1420 هـ 1999م.
- 12- د. صلاح الدين الشامي، دراسات في الجغرافية السياسية، منشأة المعارف بالإسكندرية جلا حزي وشركاؤه، مطبعة الإنتصار، الطبعة الثانية 1999.
- 13- د. جلال يحيى و د. محمد نصر مهنا، الموائئ ومشكلاتها في العلاقات الدولية، دار المعارف بالإسكندرية، ط 1980.
- 14- د. إبراهيم حسن سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف بالإسكندرية، مصر 1997.

- 15- د. حسن الفيكيكي، مقاومة الوجود الإيبيري بالثغور الشمالية المحتلة 1415 - 1574، المندوبية السامية لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، حسان الرباط، الطبعة الأولى 2012.
- 16- عبد العزيز الرفاعي، جبل طارق والعرب..، المكتبة الصغيرة، مؤسسة مكة للطباعة والإعلام، الطبعة الثالثة 1393 هـ - 1973 م.
- 17- أبو الحسن علي المسعودي المتوفى (سنة 346 من الهجرة)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، الجزء الأول، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، دار الفكر ببيروت، الطبعة الخامسة، 1973.
- 18- د. إبراهيم حسن سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف بالإسكندرية، مصر 1997.
- 19- د. سعد حقي توفيق، الإستراتيجية النووية بعد إنتهاء الحرب الباردة، دار زهران للنشر والتوزيع الأردن، الطبعة الأولى 2008.
- 20- د. عبد الواحد الناصر، الإرهاب وعدم المشروعية في العلاقات الدولية، مطبعة النجاح الجديدة الدار البيضاء المغرب 2002.
- 21- د. الخير قشي، المفاضلة بين الوسائل التحاكية وغير التحاكية لتسوية المنازعات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1999.

### صنف اللغات الأجنبية

- 22- Anna Shnukal, Guy Ramsay And Yuriko Nagata, Boundaries Navigating The Asian Diaspora In Torres Strait, Pandanus Books Research School Of Pacific And Asian Studies The Australian National University, 2004.
- 23- CLIVE FINLAYSON, Birds of the Strait of Gibraltar, T . & A . D . POYSER, London First published 1992.
- 24- R. Douglas Brubaker, The Russian Arctic Straits, In The International Straits Of The World Edited By Gerard J. Mangone, Martinus Nijhoff Publishers Leiden / Boston, 2005.
- 25- Charel Rousseau, Droit International Public, Paris, 1953.
- 26- Cavaré Louis, Le Droit International Public Positif 3 edition. Paris 1969 A. Pedone.



- 27- Hassania Cherkaoui, La Responsabilité Internationale Des Transports Maritimes Et Aérien, Edition Sochepress, 1987.
- 28- Louis Delbez, Le Principes Généraux Du Droit International Public, Troisième Edition, Paris, Librairie General De Droit Et De Jurisprudenc e, 1964.
- 29- Louis Gavare, Le Droit International Public Positif, Tom 2 Paris, A. Pedon, 1969 P831.
- 30- René- Jean Dupuy, La Mer Sous Competense Nationale, Traite Du Nnouveau Droit De La Mer Econo, Eca, Paris, 1985.
- 31- (R.J.) Dupuy: " La Notion Du Patrimoine Commun De 1"Humanité Appliqué Aux Fonds Marins, R.G.D.I.P, 1975.
- 32- Robert H. Stewart, Introduction To Physical Oceanography, Copyright 2008 September 2008 Edition pdf.
- 33- Gomes Eanes De Zorara, Cronica D.Pedro De Meneses, Collecao De Livros Inésitos De Historia Portuguesa, 2 Vols, Lisboa 1790- 1792. (مرجع بالاسبانية)

### كتب عامة حول قانون البحار

#### صنف اللغة العربية

- 34- د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف، الطبعة الأولى 1987، (دون دار النشر).
- 35- د. إدريس الضحاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية 1989.
- 36- د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة 1983.
- 37- د. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع المنصورة، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2013.
- 38- د. ساسي سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، معهد الإنماء العربي بيروت - لبنان، ط الأولى 1987.

- 39- د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر، 1985.
- 40- د.سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت- لبنان، 1414هـ - 1994 م.

### صنف اللغات الأجنبية

- 41- Abdelkader Lahlou, Le Maroc Et Le Droit Des Peches Maritimes, Paris Librairie Générale De Droit Et De Jurisprudence, 1983.
- 42- Driss Dahak, Les Etas Arabes Et Le Droit De La Mer, Tome 1, Imprimé Aux Editions Maghrébines Casablanca, 1986.
- 43- G. Gidle. Le Droit Internationale Public De La Mer- Le Temps De Paix, T 111, 1934.
- 44- Laurent lucchini, mechel voelckel, Droit De La Mer "la mer et son droit, les espaces maritimes". Paris, edition a, pedone 1990.
- 45- Timoule Abdelkader, Le Maroc A Travers Les Chroniques Maritimes, Tome 1, Impression SONIR Casablanca, 1988.
- 46- Olivier De Ferron, Le Droit Internationale De La Mer, Tome 1, Paris, Librairie Minard, 1958.
- 47- A. Aron L. Shalowitz: Shore And Sea Boundaries, Washington, 1962.
- 48- O'connell DP, The International Law Of The Sea. (Vol 2, 1984) Clarendon, London.

### ثانيا: كتب متخصصة

#### صنف اللغة العربية

- 49- د. سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

#### صنف اللغات الأجنبية

- 50- Dr. Ana G. López Martin, International Straits Concept, Classification and Rules of Passage, Springer Heidelberg Dordrecht London New Yor, 2010.
- 51- Hugo Caminos And Vincent P. Cogliati-Bantz : The Legal Regime Of Straits: Contemporary Challenges And Solutions. Cambridge University Press1 Published 2014.
- 52- Ruth Lapidoth. Les Déroit En Droit International, Paris 1972.

### ثالثاً: رسائل وأطروحات

#### صنف اللغة العربية

- 53- راجع د.محمد بوضيل، القانون الدولي للأهوار الدولية بين التدوين والتطوير دراسة في اطار المادة 13 من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون العام، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد الخامس أكادال الرباط،.....
- 54- مخزور إبراهيم، دور محكمة العدل الدولية في الكشف عن القاعدة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر- بن يوسف بن خده، كلية الحقوق بن عكنون، 2008-2009.
- 55- احمد اليوسفي البرقي: تسجيل السفينة في القانون المغربي، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون البحري المغربي كلية الحقوق بالرباط 1986.
- 56- المبروك محمد خليفة الأصل، المركز القانوني للجرف القاري في ضوء القواعد الجديدة لقانون البحار، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون العام، جامعة محمد الخامس الرباط أكادال، كلية العلوم القانونية والإقتصادية والاجتماعية، السنة الجامعية، 1992-1991،
- 57- محمد بن العربي بن قاسم، تحديد الجرف القاري المغربي، رسالة لنيل دبلوم الماستر في القانون العام والعلوم السياسية، جامعة محمد الخامس الرباط ، كلية العلوم القانونية و الاقتصادية الاجتماعية أكادال، الموسم الجامعي، 2011-2012.
- 58- أنس بندوز، المهمات الجديدة لقوات حفظ السلام الأممية، بعثة المينورسو كنموذج، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون العام، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الرباط أكادال، السنة الجامعية 2006-2007.
- 59- واري عبد الكريم، الحلف الأطلسي وإجراءات بناء الثقة في الفضاء المتوسطي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري – تيزي وزو، الجزائر، تاريخ المناقشة: 2013-2014.

- 60- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، تاريخ المناقشة: 2015-05-17.
- 61- لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، كلية العلوم السياسية قسم الحقوق، تاريخ المناقشة 2014/12/04.
- 62- يحيوي سهام، أمانة الهجرة في العلاقات الأورومتوسطية، دراسة للهجرة غير الشرعية في المجال الأورومغاربي، مذكرة لنيل هادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو الجزائر، تاريخ المناقشة 2014/12/2.
- 63- مسعود شعنان، نزاع الصحراء الغربية والشرعية الدولية. أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر (بن يوسف بن خدة)، نوقشت في شتنبر 2007.

### صنف اللغات الأجنبية

- 64- Nora Marei, Le Détroit De Gibraltar, Porte Du Monde, Frontière De l'Europe, Thèse De Doctorat, Université De Nantes, 2012.
- 65- Ahmady Abdelhamid, Le Détroit De Gibraltar, Essai D'analyse De La Situation Géopolitique Et Du Statut Juridique, Mémoire D.S.E. Université Hassan 2, F.S.J.E.S–Casablanca 1977.
- 66- Abdullah Al Shedi, The Legal Regime Of International Straits : A Case Study Of The Legal And Political Implications For The Strait Of Hormuz, A Thesis Submitted In Partial Fulfilment Of The Requirements For The Degree Of Master Of Laws In Faculty Of Graduate Studies (Faculty Of Law), The University Of British Columbia 1991.
- 67- Chahdi Fatima OUZZANI, L'impact de la liaison – fixe Europe-Afrique à travers le détroit de laGibraltar sur le réseau de transport terrestre Europe – Afrique, Thèses de Diplôme d'Etudes Supérieures (DES), Université Mohammed V Agdal, fsjes-rabat agdal, soutenues: 20/06/1991.

68- Hendun Abd Rahman Shah, A Legal Analysis Of Piracy And Armed Robbery At Sea In The Straits Of Malacca: The Malaysian Perspective, A Thesis Submitted For The University Of Birmingham, University Of Birmingham February 2013.

#### رابعاً: مجلات و مقالات و ندوات

#### صنف اللغة العربية

- 69- قانون البحار الجديد والمصالح العربية، ثلة من الباحثين، منشورات مجلة المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989.
- 70- البحر والتاريخ، تحديات الطبيعة واستجابات البشر، ثلة من الباحثين، منشورات عالم المعرفة، تحرير إ.إ. رايس، ترجمة د. عاطف أحمد، العدد 314، أبريل 2005.
- 71- سامي محمود، أسامة بدير، أوروبا والهجرة غير المنظمة في مصر بين المسؤولية والواجب، القاهرة، مركز الأرض لحقوق الإنسان، سلسلة حقوق اقتصادية واجتماعية، العدد (68)، يونيو 2009.
- 72- د. إدريس الكريني، مكافحة الإرهاب الدولي بين تحديات المخاطر الجماعية وواقع المقاربات الانفرادية، مجلة المستقبل العربي، بيروت، العدد 281، يوليو 2002.
- 73- مصطفى الخلفي، جزيرة ليلي..الأزمة وآثارها على العلاقات المغربية الإسبانية (2004)، مقال منشور بالموقع الرسمي لقناة الجزيرة الإخبارية.
- 74- إبراهيم بيدون، الجزر المغربية المحتلة من طرف اسبانيا، مقال منشور بجريدة هسبريس الالكترونية 2012.
- 75- عبد الله تركماني، الاتحاد المغربي إلى أين؟ مجلة مقاربات، مركز دمشق للدراسات النظرية والحقوق المدنية، 2006
- 76- الحق دهبي، مقال بعنوان "إشكالية تعريف المضايق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين".
- 77- ندوة قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، دراسات خاصة 11، القاهرة 12- 14 يناير من 1976.

## صنف اللغات الأجنبية

- 78- Gerry O'reilly, Article De Gibraltar: Sovereignty Disputes And Territorial Waters, Ibru Boundary And Security Bulletin Spring 1999. Pdf
- 79- Laurent Lucchini Et Michel Voelckel, Les Etats Et La Mer Le Nationalisme Maritime, 1978 (Pdf).
- 80- Nora MAREI, Enjeux Maritimes Et Portuaires Du Déroit De Gibraltar, Institut Supérieur d'Economie Maritime, Géolittomer LETG UMR 6554, Mai 2008. (Pdf)
- 81- Philippe Vallouis, Les Transports Maritimes De Marchandises En Méditerranée: Perspectives 2025, Les Cahiers Du Plan Bleu 7, Centre D'activités Régionales Du PNUE /PAM, Mai 2010.
- 82- Commission Hydrographique De L'atlantique Oriental, La Marine Royale Abrite La 13 éme Conférence, Revue De Forces Armées Royales, Dossier Codification Des Matériel Les Forces Armées Royales Au Diapason Des Standards Otan, 2014.
- 83- Le Maroc Et La Mer, Ovrage Publie, Publié Par L'association Marocaine De Prospective, 1998.
- 84- A. Humbert, L'Andalousie Verger Et Potager De l'Europe. Dans Historiens Et Géographes, 2009.
- 85- Bernardo Sepulveda Amor, The Internationale Court Of Justice And The Law Of The Sea, Instituto De Investigaciones Juridicas De La UNAM. (En Ling), PDF.
- 86- Dr.Dorea Shafik Bassiouni, The Security Problematic In The New European Order, Al-Siassa Al-Dawliya, Number 110 October 1992.

- 87- Lewis M. Alexander, International Straits, In Nternational Law Studies – Volume 64, The Law Of Naval Operatioins. Horce B. Robertson, Jr. (Editor) pdf.
- 88- McDougal, Myres S. and Burke, William T., "Crisis in the Law of the Sea: Community Perspectives Versus National Egoism" (1958). Faculty Scholarship Series. Paper 2462.
- 89- Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho: Safety And Security In The Malacca And Singapore Straits, Institute Of Defence And Strategic Studies Policy Paper, 2006.
- 90- Seminario Sobre Aspectos Jurídicos Del Enlace Fijo A Travefs Del Estrecho De Gibraltar, Madrid 4-5 Diciembre De 1986, S.E.C.E.G + S.N.E.D. (مرجع إسباني)

#### خامسا: مواقع إلكترونية

- |   |  |
|---|--|
| 91- <a href="http://www.un.org">http://www.un.org</a>                                 | 100- <a href="http://www.marefa.org">http://www.marefa.org</a>                           |
| 92- <a href="http://www.boe.es">http://www.boe.es</a>                                 | 101- <a href="http://www.corteidh.or.cr">http://www.corteidh.or.cr</a>                   |
| 93- <a href="http://www.sgg.gov.ma">http://www.sgg.gov.ma</a>                         | 102- <a href="http://digitalcommons.law.yale.edu">http://digitalcommons.law.yale.edu</a> |
| 94- <a href="http://www.imo.org">http://www.imo.org</a>                               | 103- <a href="http://www.aljazeera.net">http://www.aljazeera.net</a>                     |
| 95- <a href="https://www.google.fr/maps">https://www.google.fr/maps</a>               | 104- <a href="http://www2.unwto.org/fr">http://www2.unwto.org/fr</a>                     |
| 96- <a href="http://www.whitehouse.gov">http://www.whitehouse.gov</a>                 | 105- <a href="http://www.tourisme.gov.ma">http://www.tourisme.gov.ma</a>                 |
| 97- <a href="http://www.haguejusticeportal.net">http://www.haguejusticeportal.net</a> | 106- <a href="http://www.juntadeandalucia.es">http://www.juntadeandalucia.es</a>         |
| 98- <a href="http://digitalcommons.law">http://digitalcommons.law</a>                 | 107- <a href="http://www.observatoiredu tourisme.ma">www.observatoiredu tourisme.ma</a>  |
| 99- <a href="http://www.ahewar.org">http://www.ahewar.org</a>                         | 108- <a href="http://www.iccat.int">http://www.iccat.int</a>                             |
|   | 109- <a href="http://www.puertos.es">http://www.puertos.es</a>                           |

- 110- <http://www.tfq.ulaval.ca> 116- <http://untreaty.un.org>  
 111- [www.eesceuropa.eu](http://www.eesceuropa.eu) 117- [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)  
 112- [www.swissinfo.ch](http://www.swissinfo.ch) 118- <http://www.tfq.ulaval.ca>  
 113- <http://www.onp.co.ma> <http://www.hespress.com>  
 114- [www.abhatoo.net.ma](http://www.abhatoo.net.ma) 119- <http://www.eppa.es>  
 115- [www.mokaraba.com](http://www.mokaraba.com)

### سادسا: الوثائق الرسمية

#### اتفاقيات دولية

- 120- قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة المعقودة بمدينة مونتيجباي في 10 دجنبر 1982، بإشراف د.أحمد زوكاغي، الطبعة الأولى 2009، مكتبة دار السلام، الرباط.
- 121- United Nations Convention on the Law of the Sea, DOCUMENTA/CONF.62/122\*.
- 122- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone Done at Geneva on 29 April 1958.
- 123- Convention d'Utrecht-1713.
- 124- RIPAM COLREG, Règlement International Pour Prévenir Les Abordages En Mer; Convention Internationale De 1972.

#### قوانين وأنظمة

- 125- الظهير الشريف رقم 1.04.134 المحرر بالدار البيضاء في 17 من جمادى أولى 1429 (23 ماي 2008). في الجريدة الرسمية للمملكة المغربية عدد 5714 في 5 مارس 2009.
- 126- الظهير الشريف رقم 1.03.59 صادر في 10 ربيع الأول 1424 (12 ماي 2003)؛ الجريدة الرسمية عدد 5118 الصادرة في 18 ربيع الثاني 1424 (19 يونيو 2003).
- 127- الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.73.211، الصادر في 2 مارس 1973 الموافق للسادس والعشرين من محرم عام 1393. في الجريدة الرسمية عدد 3149 الصادرة في 7 مارس 1973.



128- ظهور 30 يونيو 1962، في الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 2594 الصادرة في 17 يوليوز 1962.

129- المرسوم رقم 2.75.311 في الجريدة الرسمية عدد 3276 بتاريخ 13 غشت 1975.

130- الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.73.211، الصادر في 2 مارس 1973 الموافق للسادس والعشرين من محرم عام 1393. في الجريدة الرسمية عدد 3149 الصادرة في 7 مارس 1973.

131- القانون 02/03 الصادر في 11 نوفمبر 2003، الجريدة الرسمية، عدد 5160.

132- Le dessiné num 2510.77 en B.O.Del E.- Num . 234, 30 September 1977.

133- القانون رقم 81/15، الجريدة الرسمية لسلطنة عمان رقم 211 بتاريخ 15 فبراير 1981.

### أحكام وقرارات قضائية

134- الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1948-1991، منشورات الأمم المتحدة، جُهِز في الولايات المتحدة الأمريكية، 1992.

### تقارير

135- OMI, SHIPS' ROUTEING 2013 EDITION (Addendum January 2015.)

136- OMI, SHIPS' ROUTEING And Traffic Separation Schemes. London, S.A. 1974.

137- LaPêche Côtier Et Artisanale Au Maroc, Rapport Statistiques Octobre 2015, O.N.P, (En Ling).

138- La Mer En Chiffres 2013, Royaume Du Maroc, Ministre De L'agriculture Et De La Pêche Maritime, Département De La Pêche Maritime.

139- rapport d'activité 2013, Royaume Du Maroc, Ministre De L'agriculture Et De La Pêche Maritime, Département De La Pêche Maritime. Halieutis.

140- Marie-Laure BONIFASSI, Montego Bay : 30 ans après Marie-Laure BONIFASSI Appropriation et exploitation des espaces maritimes: Etat des lieux, droit, enjeux, centre d'études supérieures de la marine 2012.

- 141- Le Maroc Maritime, Guid Pratique Du Secteur Maritime, Royaume Du Maroc, Ministre Des Peches Maritimes Et De La Marine Marchande, Imprimerie De Fédala- Mohammedia- Maroc. A La Période: 1988- 1992.
- 142- Rapport De Secrétaire Generale Des N.U Assemblé Generale A/39/647/ Ad. 1, Du 12 Decembre 1984.Ou Bien <http://untreaty.un.org>
- 143- تقرير الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات، منشورات الأمم المتحدة ( E/INCB/2014/1 ) يناير 2015.
- 144- التقرير السنوي للمجلس الإقتصادي والإجتماعي والبيئي لسنة 2013، المملكة المغربية.
- 145- تقرير قمة الأوروميد عن الهجرة والتعاون في المنطقة الأورومتوسطية، 2011.
- 146- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لدى الجمعية العامة بخصوص تنفيذ إعلان منح الإستقلال للبلدان والشعوب المستعمرة، في اطار العقد الدولي للقضاء على الاستعمار A/55/497 .
- 147- تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة في Genève في الفترة امن 17 مارس إلى 10 ماي 1975، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 31، 1975.
- 148- تقرير عن أعمال الدورة السادسة للجنة الخبراء العرب لقانون البحار المنعقدة في نيويورك في الفترة الممتدة من 2 غشت إلى 17 شتنبر 1976، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 32، 1976.
- 149- تقرير لجنة القانون الدولي حول اتفاقيات Genève لسنة 1958 والخاصة بقانون البحار.

## الفهرس

مقدمة.....	أ
الفصل الأول: تأصيل النظرية العامة للمضايق الدولية.....	16
المبحث الأول: تطور مفهوم المضايق الدولية بين نظريات الفقه الدولي وأحكام محكمة العدل الدولية 16	
الفرع الأول: مسار النظريات المؤصلة للمضايق الدولية من المنظور التقليدي إلى المنظور الحديث 17	
المطلب الأول: المضايق في الفقه الدولي التقليدي.....	17
الافصح الأول: أثر مبدأ السيادة على الملاحدة المضائقية.....	18
الافصح الثاني : اتساع نطاق مفهوم الحرية في البحار وأثرها على الملاحدة بالمضايق.....	20
المطلب الثاني: الإشكالات الحديثة للفقه الدولي بخصوص المضايق الدولية.....	23
الافصح الأول : إشكالية اتساع عرض المضيق.....	24
الافصح الثاني: أنواع المضايق والمعايير الفقهية للتصنيف.....	27
الفرع الثاني: الكشف عن نظام المضايق الدولية في قرارات القضاء الدولي.....	30
المطلب الأول: في التعريف القضائي للمضيق الدولي.....	31
الافصح الأول: المعيار المعتمد في التصنيف.....	32
الافصح الثاني : النظام القانوني المطبق على المضايق الدولية من خلال حيثيات القرار.....	37
الفقرة الأولى: المضايق في القانون الدولي.....	38
الفقرة الثانية: المضيق الدولي في نظر القانون الداخلي.....	40
المطلب الثاني: المجالات المحددة لنطاق المضيق الدولي على ضوء قضية <b>Corfou</b> .....	45
الافصح الأول: المجال المكاني للمضايق الدولية.....	45
الفقرة الأولى: الحد الأقصى والأدنى لاتساع عرض المضيق الدولي.....	45
الفقرة الثانية: الحد الأقصى لاتساع طول المضيق الدولي.....	46
الإفصح الثاني: محل المرور في المضايق الدولية.....	47
الإفصح الثالث: المجال الزمني لإعتبار المضيق دوليا.....	48
المبحث الثاني: التأصيل القانوني للمضايق الدولية بين القانون الدولي والقانون الوطني.....	51

- 51..... الفرع الأول: المحاولات الرسمية بشأن وضع تنظيم دولي للمضايق
- 52..... المطلب الأول: الوضع القانوني للمضايق الدولية قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة
- 52..... 1930 و 1907 نتائج مؤتمر 1930
- 52..... الفقرة الأولى: مؤتمر السلام لعام 1907 ب La Haye
- 53..... الفقرة الثانية: محاولة عصبة الأمم في مؤتمر التدوين ب La Haye عام 1930
- الافصاح الثاني: دور المؤتمر الأول والثاني لمنظمة الأمم المتحدة بشأن قانون البحار في وضع نظام موحد للمضايق الدولية.....
- 57.....
- 58..... الفقرة الأولى: وضعية المضايق الدولية خلال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار
- الفقرة الثانية: علاقة المياه الإقليمية بالمضايق الدولية و الحاجة إلى إتفاقية جديدة: موضوع المضايق الدولية في المؤتمر الثاني للأمم المتحدة.....
- 62.....
- المطلب الثاني: التنظيم القانوني للمضايق الدولية المستعملة للملاحة بين مناقشات المؤتمر الثالث ومقتضيات إتفاقية Montego Bay.....
- 64.....
- الافصاح الأول: إشكالية المضايق خلال المراحل التمهيديّة لعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار
- الافصاح الثاني: النظام القانوني للمضايق على ضوء مقتضيات الجزء الثالث من إتفاقية Montego Bay.....
- 72.....
- الفقرة الأولى: المضايق المستثناة من تطبيق الجزء الثالث من إتفاقية Montego Bay وأنظمة المرور عبرها.....
- 73.....
- الفقرة الثانية: المضايق الخاضعة للنظام المقرر في الجزء الثالث من إتفاقية Montego Bay: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.....
- 83.....
- الفرع الثاني: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وإمكانية تطبيق القانون الداخلي.....
- 102.....
- المطلب الأول: الأساس القانوني لتطبيق القانون الوطني على المضايق الدولية.....
- 102.....
- المطلب الثاني: مجالات تطبيق القانون الوطني في المضايق الدولية.....
- 106.....
- الافصاح الأول: أنظمة تقسيم و تنظيم حركة المرور في المضايق الدولية.....
- 107.....
- الفقرة الأولى: بخصوص المضايق الخاضعة لنظام المرور العابر.....
- 107.....
- الفقرة الثانية: بخصوص المضايق الخاضعة لنظام المرور البريء.....
- 115.....
- الافصاح الثاني: الأنظمة والقوانين المتعلقة بنوع المرور.....
- 125.....
- الفقرة الأولى: قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضايق بشأن المرور العابر.....
- 125.....
- الفقرة الثانية: قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضايق بشأن المرور البريء.....
- 127.....
- الفصل الثاني: مضيق جبل طارق، دينامية التفاعلات الدولية ومرونة النظام القانوني.....
- 131.....

- المبحث الأول: أهمية مضيق جبل طارق ومركزه في العلاقات الدولية..... 132
- الفرع الأول: المعطيات الأولية المطلوبة لتحليل الوضع الدولي لمضيق جبل طارق..... 132
- المطلب الأول: الخصائص الجغرافية والبيئية لمضيق جبل طارق..... 133
- الإفصاح الأول: بيان ازدواجية البعد في التوقع الجغرافي لمضيق جبل طارق..... 133
- الفقرة الثانية: مضيق جبل طارق في وصفه الأرضي..... 133
- الفقرة الثانية: جغرافية المضيق في بعده المائي..... 137
- الإفصاح الثاني: الخصائص البيئية والمجالية في مضيق جبل طارق..... 140
- الفقرة الأولى: بعض المعطيات المندرجة في علم المحيطات..... 140
- الفقرة الثانية: المعطيات المناخية في مضيق جبل طارق..... 142
- المطلب الثاني: المصالح الاقتصادية للدول في منطقة مضيق جبل طارق..... 145
- الإفصاح الأول: بعض الأنشطة الاقتصادية على ضفاف مضيق جبل طارق..... 145
- الفقرة الأولى: أهمية الأدوار السياحية على مستوى ضفاف مضيق جبل طارق..... 145
- الفقرة الثانية: الإقتصاد الزراعي في منطقة المضيق..... 150
- الإفصاح الثاني : المعطيات الاقتصادية للمغرب وإسبانيا وجبل طارق بالمياه المضائقية..... 151
- الفقرة الأولى: بعض المؤشرات المبينة لأهمية الصيد بمياه مضيق جبل طارق..... 152
- الفقرة الثانية: بعض المؤشرات الاقتصادية الأخرى المرتبطة بالعبور في المضيق..... 157
- المطلب الثاني: الوضع القانوني لخليج الجزيرة الخضراء والجزر المطلة على المضيق..... 220
- الإفصاح الأول: الحالة القانونية لفتحة الجزيرة الخضراء على ضوء اتفاقية **Montego Bay** 220
- الإفصاح الثاني: النزاع السيادي حول جزيرة ليلى (تورة) وآثاره على التحديد القانوني للمضيق 224
- الفرع الثاني: نظام المرور عبر مضيق جبل طارق وفق إتفاقية قانون البحار واجتهاد محكمة العدل الدولية..... 228
- المطلب الأول: النظام القانوني للمرور بالمضيق بين المبدأ العام و النظام الخاص..... 228
- الإفصاح الأول: المرور عبر مضيق جبل طارق و نظام المضائق المستخدمة للملاحة الدولية 229
- الفقرة الأولى: المرور البريء..... 230
- الفقرة الثانية: المرور العابر..... 231
- الإفصاح الثاني: مضيق جبل طارق وفكرة الخضوع لنظام خاص..... 232

- المطلب الثاني: مضيق جبل طارق بين قوانين الدول المضائقية وأنظمة تقسيم حركة المرور 237
- الافصاح الأول: قوانين وأنظمة الدول المشاطئة لمضيق جبل طارق.....237
- الافصاح الثاني: الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في مضيق جبل طارق .....243
- الفقرة الأولى: المخطط الأصح لتقسيم حركة المرور في مضيق جبل طارق حسب منظمة (IMO) 245
- الفقرة الثانية: مناطق المرور الشاطئية: وصف منطقة المرور القريبة من الشاطئ الشمالي والجنوبي لمضيق جبل طارق.....248
- المطلب الثالث: الحالة القانونية لمضيق جبل طارق على ضوء قرار محكمة العدل الدولية في قضية Corfou ..... 250
- الافصاح الأول: نطاق مضيق جبل طارق في نظرة محكمة العدل الدولية..... 251
- الفقرة الأولى: المجال المكاني لمضيق جبل طارق ..... 251
- الفقرة الثانية: المجال الزمني و محل المرور في مضيق جبل طارق حسب اجتهاد المحكمة..254
- الافصاح الثاني: الحقوق والواجبات المتبادلة بين الدول المضائقية و سفن الدول العابرة التي لم تصادق على اتفاقية Montego Bay ..... 254
- الفقرة الأولى: على مستوى الدولة المضائقية ..... 254
- الفقرة الثانية: على مستوى محل المرور (السفينة).....256
- ملاحق البحث ..... 262
- لائحة المراجع المعتمدة في البحث ..... 270
- فهرس الموضوعات ..... 282

## ملخص الدراسة

في هذا العمل حاولنا رصد العلاقة الجدلية بين البحر واليابسة وتأثيرها على المضائق بتعدد اشكالها الجغرافية على اعتبار كونها منطقة اقتصادية وملاحية استراتيجية، وقد تمت مقارنة هذه الجدلية من حيث اولا الفقه والقضاء الدوليين، وثانيا من حيث التشريع الدولي، وثالثا من حيث مقترح نظري تحت مسمى بنظرية المستطيل المضائقي المحدود، وهي في فحواها تستفيد من سلبيات النظريات السابقة لها، اعتمادا على معيار البحر عكس كل من التوجه القانوني المعتمد في اتفاقية "مونتيجوباي" وكذا بعض النظريات الفقهية والقضائية الكلاسيكية او الحديثة.

### Summary

In This Study, We Tried Look The Dialectic Relation Between The Sea And The Land, And Her Ampact On The Strait That Own Many Geographic's Figure, As Well As It Be A Zone Economy And Strategie Important.

And In This Stdy We Shall Treat The Relation Ago Through The Opinions Of International Judiciary And The Searcher, Aside From The Law's Opinion, Plus My Hypothesis About The Theory Of The Limite Straiting Oblong, That Rely Just The Standard Of Sea, Against Others Standards Of Unclos, And Many Of The Classic And Modern Theories.



الاسم واللقب: عبد الاله دريف

المؤهلات العلمية:

1/ شهادة البكالوريا تخصص العلوم الإنسانية.

2/ شهادة الاجازة في القانون العام بجامعة القاضي عياض بمراكش.

3 / شهادة الماستر في القانون العام والعلوم السياسية، بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية اكدال، الرباط

4/ شهادة الماستر في القضاء الإداري بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، سلا الجديدة.

5/ مشروع دكتوراه مقدم تحت عنوان: "التغيير السياسي بدول شمال غرب افريقيا"، مسجل بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية اكدال، الرباط.

التخصص: القانون العام والعلوم السياسية والإدارية.

الهيئة: المستخدمة: جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية أكدال الرباط

من المنشورات:

- مقال بعنوان: الأسرار الكبرى للتأويل المتعدد في الدستور "حالة الفصل 65 من الدستور المغربي"
- مقال بعنوان: في التعليق على تعيين بعض أعضاء المحكمة الدستورية بالمغرب. منشور بمدونتي الخاصة في الانترنت.
- مقال بعنوان: شذرات الفقه طارت، والمجلس الدستوري في ضلال بعيد: في التعليق على القرار 955 - 15 الصادر بتاريخ 13 جمادى الاولى 1436 الموافق ل 4 مارس 2015 . منشور بمدونتي الخاصة في الانترنت.
- مقال بعنوان: كشف المستور في قرار المجلس الدستوري المغمور: في التعليق على القرار رقم 14/948 الصادر بتاريخ 3 دجنبر 2014". منشور بمدونتي الخاصة في الانترنت.