

النظام القانوني للمضايق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "The Legal Regime of International Straits in Light of the United Nations Convention on the Law of the Sea"

برابح السعيد*

كلية الحقوق و العلوم السياسية

جامعة المسيلة

مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الادارية

said.berrabah@univ-msila.dz

تاريخ إرسال المقال: 07-07-2026 تاريخ قبول المقال: 16-08-2026 تاريخ نشر المقال: 22-09-2026

ملخص:

تتطرق الدراسة الى النظام القانوني للمضايق الدولية في ضوء الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 القواعد المنظمة للملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وقد استحدثت الاتفاقية نظام المرور العابر لضمان حرية الملاحة والتحليق الجوي بين أجزاء البحار والمحيطات مع احترام سيادة الدول المشاطئة، كما منحت هذه الدول بعض الصلاحيات المتعلقة بسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية وتنظيم حركة المرور البحري دون عرقلة العبور الدولي يقوم هذا النظام على تحقيق التوازن بين المصالح الوطنية للدول الساحلية ومتطلبات التجارة والملاحة الدولية، وقد أسهمت الاتفاقية في توحيد الأحكام القانونية للمضايق وتقليل النزاعات المرتبطة باستخدامها.

الكلمات المفتاحية: المضائق الدولية، المرور العابر، قانون البحار، الدول المشاطئة، اتفاقية البحار لسنة 1982.

Abstract:

This study examines the legal regime of international straits in light of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982, focusing on the rules governing navigation through straits used for international navigation. The Convention introduced the regime of transit passage to ensure the freedom of navigation and overflight between different parts of the seas and oceans while respecting the sovereignty of the bordering coastal States. It also granted these States certain powers related to navigational

* المؤلف المرسل

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

safety, marine environmental protection, and the regulation of maritime traffic, provided that such measures do not impede international transit.

This legal regime is based on achieving a balance between the national interests of coastal States and the requirements of international trade and navigation. The Convention has contributed significantly to the unification of the legal rules governing international straits and to reducing disputes arising from their use.

Keywords: International Straits, Transit Passage, Law of the Sea, , Coastal States, UNCLOS 1982.

مقدمة:

تُعَدُّ المضائق الدولية من أهم الممرات البحرية التي تربط بين البحار والمحيطات، بحيث وتكتسي أهمية استراتيجية واقتصادية وعسكرية بالغة الأهمية في العلاقات الدولية ، نظراً لدورها المحوري في تسهيل حركة الملاحة البحرية والتجارة العالمية وانتقال الأشخاص والبضائع بين مختلف دول العالم، وقد زادت أهمية هذه المضائق مع التطور المتسارع لوسائل النقل البحري وتنامي الاعتماد على التجارة الدولية، مما جعلها محط اهتمام المجتمع الدولي والدول الساحلية على حد سواء .

وإذا كانت الدول المشاطئة للمضائق تتمتع بالسيادة على المياه الإقليمية التي تمر عبرها هذه المضائق، فإن الطبيعة الدولية لهذه الممرات تفرض ضرورة تحقيق التوازن بين مصالح الدول الساحلية وحق المجتمع الدولي في حرية الملاحة، ومن هنا برزت الحاجة إلى وضع نظام قانوني دولي ينظم استخدام المضائق الدولية ويحدد حقوق والتزامات الدول والأطراف المستفيدة منها .

وفي هذا السياق، جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لتضع إطاراً قانونياً متكاملًا ينظم المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، من خلال إقرار نظام المرور العابر باعتباره أحد أهم المستحدثات القانونية التي هدفت إلى ضمان انسيابية الملاحة البحرية و الجوية عبر هذه المضائق، مع المحافظة في الوقت نفسه على سيادة الدول المشاطئة وحقوقها المشروعة.

وتتجلى أهمية دراسة النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الوقوف على الأحكام القانونية المنظمة لهذه الممرات البحرية، وتحليل مدى نجاح الاتفاقية في تحقيق التوازن بين مقتضيات السيادة الوطنية ومتطلبات الملاحة الدولية، خاصة في ظل التحديات الجيوسياسية والأمنية التي تشهدها بعض المضائق الاستراتيجية في العالم.

وعليه، نطرح الإشكالية الرئيسية التالية :إلى أي مدى نجحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في إرساء نظام قانوني متوازن للمضائق الدولية يحقق التوفيق بين سيادة الدول الساحلية وضمان حرية الملاحة الدولية؟

وانطلاقاً من الإشكالية تم تقسيم الدراسة الى مبحثين :

المبحث الأول : الإطار المفاهيمي والقانوني للمضائق الدولية

المبحث الثاني : : نظام المرور في المضائق الدولية وحقوق والتزامات الدول.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني للمضائق الدولية

تُعد المضائق ممرات حيوية تربط بين البحار والمحيطات، الأمر الذي يجعلها عنصراً أساسياً في ضمان حرية الملاحة البحرية، ولولا وجود هذه المضائق لتحولت البحار والمحيطات إلى مسطحات مائية شبه مغلقة، مما يحد من فعالية التواصل البحري الدولي، ومن ثم أصبحت الملاحة عبر المضائق البحرية من القضايا الرئيسية التي تحظى باهتمام الدول، لما لها من تأثير مباشر في العلاقات الدولية والتبادل التجاري العالمي¹، لذلك سوف نتطرق في (المطلب الأول) الى مفهوم المضائق و (المطلب الثاني) الاساس القانوني.

المطلب الأول: مفهوم المضائق الدولية وأهميتها الاستراتيجية

هناك مواقع جغرافية تتمتع بأهمية استراتيجية كبيرة باعتبارها ممرات طبيعية للعبور والانتقال الدولي، وتسعى الدول التي تقع هذه الممرات ضمن نطاق سيادتها إلى حمايتها وتأمينها نظراً لأهميتها الحيوية في حركة الملاحة والمواصلات الدولية والتجارة العالمية²، لذلك تم التطرق للتعريف المضائق و أهميتها الاستراتيجية .

أولاً: تعريف المضائق البحرية الدولية.

يُقصد بالمضيق في القانون الدولي ممرًا مائيًا طبيعيًا ضيقًا يفصل بين كتلتين يابستين ويصل بين بحرين أو جزأين من البحار أو منطقتين بحريتين، بحيث يكتسب أهمية خاصة لكونه مستخدماً للملاحة الدولية ويستند مفهوم المضيق إلى معيارين متكاملين: معيار جغرافي يتمثل في كونه ممرًا مائيًا يربط بين مساحتين بحريتين، ومعيار وظيفي يتمثل في استخدامه كطريق للعبور والملاحة الدولية. وبناءً على ذلك، تخضع الملاحة في المضائق الدولية لنظام قانون³.

¹ - عادل عبد الرحمن محمد القويمي ، الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمضائق والممرات البحرية في العصر الحديث ، المجلة القانونية جامعة القاهرة ، المجلد 15 ، العدد 02 ، 2023 ص 354.

² - محمد السيد سليم، تحليل السياسة الخارجية، الطبعة الثانية. (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية ، 1998). ص152

³ - جمال معتوق ، سفيان بلمادي ، جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية و أمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية المجلد 09، العدد 01 ، 2016 ص 4 .

النظام القانونى للمضائق الدولية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

فالمضيق الدولى هو ممر مائى طبيعى ضيق يربط بين جزأين من أعالي البحار أو من المناطق الاقتصادية الخالصة، ويستخدم للملاحة الدولية. ووفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يسود نظام المرور العابر (Transit Passage) فى مثل هذه المضائق بالنسبة لكل من السفن والطائرات مع وجود استثناءات محدودة، حتى فى الحالات التى تتداخل فيها المياه الإقليمية للدولة أو الدول المشاطئة.⁴ ومن الناحية الجغرافية، يُقصد بالمضيق الممر المائى الضيق الفاصل بين كتلتين يابستين، والذي يصل بين بحرين أو محيطين أو بين مساحتين مائيتين كبيرتين نسبياً، بحيث تُعد مياهه جزءاً من مياه البحر. وقد تتكون المضائق بفعل عوامل طبيعية متعددة، كالحركات التكتونية والانكسارات الأرضية، أو نتيجة طغيان مياه البحر على الأراضي المنخفضة، أو بفعل عمليات التعرية الجيولوجية التى تحدث مجرى مائياً طبيعياً. كما قد تكون بعض المضائق أو الممرات المائية ذات طابع اصطناعي، كما هو الحال بالنسبة للقنوات البحرية التى تُنشأ لتسهيل الملاحة الدولية.⁵

وفى هذا الصدد تؤكد المادة 36 من الاتفاقية الاممية للبحار 1982 انه لا يندرج ضمن المضيق البحرية أى مضيق يُستخدم للملاحة الدولية إذا وُجد عبره طريق فى أعالي البحار أو فى منطقة اقتصادية خالصة يتمتع بخصائص مماثلة من حيث الملاحة والخصائص الهيدروغرافية؛ وفى هذه الحالة تطبق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما فى ذلك أحكام حرية الملاحة والتخليق.⁶

فحين المادة 37 تؤكد أن المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التى تقع بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.⁷

لذلك فالمضاييق هى تلك الفتحات التى تصل بين بحرين، وقد تكون من صنع الطبيعة، وتتمثل فى المضائق البحرية، أو تكون من تدخل الإنسان، فتشكّل ما يُسمّى بالقنوات البحرية.⁸

ومن بين الفقهاء الذين اعتمدوا المعيار القانونى والشرط الوظيفى فى تعريف المضيق، ومنهم الفقيه أوكينيل (O'Connell)، أنه: كل ممر مائى لا يُعدّ من المضائق القانونية ما لم تتخذ تكويناً جغرافياً على شكل مضيق، غير أن كل مضيق جغرافى ليس بالضرورة مضيقاً قانونياً، لأن ليس كل ممر

⁴-Lewis M. Alexander, "International Straits", in Horace B. Robertson Jr. (ed.), *The Law of Naval Operations*, International Law Studies, Vol. 64, 1991, pp. 91-108.

⁵- صادق أبو هيف، القانون الدولى العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة 12، 1975، ص.455.

⁶-المادة 36 من الاتفاقية الاممية للبحار 1982

⁷-المادة 37 من الاتفاقية الاممية للبحار 1982

⁸- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولى للبحار: دراسة فى ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص 141.

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

يُعبّر عنه جغرافياً يُعدّ من الطرق الدولية الرئيسية، ومن ثم فإن معيار تحديد المضائق الدولية هو معيار وظيفي أكثر منه جغرافي⁹.

كما عرّفت المحكمة، المضيق الدولي بأنه: «الممر المائي الذي يربط بين جزأين من أعالي البحار، ويُستخدم عادةً لأغراض الملاحة الدولية»¹⁰.

وانطلاقاً مما سبق فإنه في حكم المضيق :

- كل ممر مائي يُستخدم للملاحة الدولية، ويقوم تعريفه على معيارين: جغرافي يتمثل في شكله الطبيعي، ووظيفي يتمثل في دوره كممر للملاحة الدولية.
- تخضع المضائق الدولية لنظام المرور العابر، مع استثناء بعض الحالات التي يوجد فيها طريق بديل في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية والعسكرية للمضائق الدولية.

تمثل المضائق والقنوات الاستراتيجية عنصراً جغرافياً بالغ الأهمية يؤثر بشكل كبير في موازين القوى الإقليمية والدولية، نظراً لما تتمتع به من قيمة استراتيجية في المجالات الاقتصادية و الامنية و السياسية. وغالباً ما توظف الدول والقوى التي تسيطر على هذه المضائق نفوذها عليها كأداة من أدوات السياسة الخارجية¹¹.

أ- الأهمية الاقتصادية

تؤدي المضائق والقنوات البحرية دوراً محورياً في توجيه مسارات الملاحة الدولية، إذ تسهم في تقليص زمن الإبحار والمسافات المقطوعة، بما ينعكس مباشرة على خفض تكاليف النقل البحري، وتختلف الأهمية الاستراتيجية لهذه الممرات باختلاف موقعها الجغرافي ومدى توفر بدائل بحرية لها. وفي هذا السياق، تُعد مضائق هرمز والدرديل وباب المندب ممرات بحرية إلزامية وذات طابع استراتيجي لا يمكن الاستغناء عنها في حركة التجارة العالمية.

⁹ -زهرة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي: دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، 2010/2009، ص. 682-683.

¹⁰ -وسام الدين العكلة، ياسر الحوش، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 27، العدد 04، 2011، ص 316.

¹¹ - Harfouche Sihem. The Strategic Importance of Maritime Choke Points on Global Trade and Economy (Case Study of Maritime Straits and Canals). Journal of Finance, Investment and Sustainable Development, .v110 n01 2025 287.□

النظام القانونى للمضائق الدولية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

فى حين يمكن تجاوز قناة السويس عند الضرورة عبر سلوك مسار بديل يتمثل فى الدوران حول رأس الرجاء الصالح، وإن كان ذلك يؤدي إلى زيادة زمن الرحلة وتكاليفها¹². وتتبع الأهمية الجيوسياسية لهذه الممرات من كونها نقاط اختناق بحرية (Chokepoints) تتحكم فى تدفقات التجارة والطاقة على المستوى العالمى، الأمر الذى يجعلها محل تنافس بين القوى الإقليمية والدولية، كما أن أى اضطراب أمنى أو إغلاق مؤقت لأحد هذه الممرات ينعكس مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية وأسعار السلع الاستراتيجية، ولا سيما النفط والغاز. لذلك، أصبحت المضائق والقنوات البحرية عنصراً أساسياً فى حسابات الأمن القومى للدول وفى رسم التوازنات الجيوسياسية والاقتصادية فى النظام الدولى المعاصر.

ب- الأمنى والعسكرى:

تتجلى أهمية المضائق اليوم بشكل خاص فى مجال التجارة الدولية، حيث تبدي الدول ذات المصالح التجارية الكبرى، ولا سيما تلك التى تعتمد بشكل كبير على استيراد النفط الخام، قلقاً متزايداً إزاء احتمال تعطيل الوصول إلى الممرات البحرية الحيوية، سواء بسبب النزاعات العسكرية أو الحصار الاستراتيجى الذى قد يفرض برّاً أو بحرّاً، وبالنظر إلى الدور المحورى الذى تؤديه هذه المضائق والقنوات، فإنها تكتسب أهمية جيوسياسية بالغة، كما تشكل أدوات تستخدمها الدول لتعزيز نفوذها الداخلى والخارجى، بما يسهم فى تحديد مكانتها وتأثيرها فى النظام الدولى¹³.

المطلب الثانى: الأساس القانونى لتنظيم المضائق الدولية فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

لقد أثارت ولا تزال تثير المضائق البحرية العديد من النزاعات الدولية والإقليمية، نظراً لما تتمتع به من أهمية استراتيجية فى حركة الملاحة والتجارة الدولية. حيث حاولت الدول إيجاد تنظيم قانونى لها¹⁴، وهذ ما تجسد فى بعض الاتفاقيات ثم الاتفاقية الاممية للبحار.

أولاً: : تطور تنظيم المضائق فى القانون الدولى

لقد حظيت مسألة الملاحة فى المضائق الدولية باهتمام مبكر فى إطار القانون الدولى، حيث تناولتها مجموعة من الاتفاقيات الدولية التاريخية التى نظمت نظام المرور فى عدد من المضائق ذات الأهمية الاستراتيجية، على غرار المضائق التركية، والمضائق الدانماركية، ومضيق جبل طارق، ومضيق ماجلان.

¹² - Jacques Marcadon, "Enjeux économiques et politiques des pertuis maritimes", Bulletin de l'Association de géographes français, 76e année, septembre 1999, p. 293.

¹³ - Dastjerdi, H. K., & Nasrabad, N. H.. Role of Malacca Strait With Geopolitical and Strategic Approach. *Geopolitic Quarterly*, 16(4), 2021.269.□

¹⁴ - زينب محمد جميل، احتجاز السفن فى مضيق هرمز من منظور القانون الدولى، مجلو البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد

النظام القانوني للمضايق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

كما عالجت بعض الاتفاقيات الدولية ذات الطابع العام هذه المسألة بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مجسدةً بذلك الممارسة الدولية المستقرة بين الدول، وقد استندت هذه الممارسة إلى تكريس مبدأ حرية المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، باعتباره أحد المبادئ الأساسية التي تحكم حركة الملاحة البحرية الدولية وتضمن انسيابها دون عوائق¹⁵.

أ- الاتفاقيات الدولية الخاصة: حيث لا تسري على بعض المضائق الدولية الأحكام العامة المقررة في القانون الدولي للبحار متى كانت خاضعة لأنظمة قانونية خاصة أنشئت بموجب اتفاقيات دولية تاريخية لا تزال نافذة. وقد حظي هذا الاستثناء بتكريس صريح في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹⁶، التي حافظت على الوضع القانوني للمضايق المنظمة بموجب اتفاقيات سابقة. ومن أهم الأمثلة على هذه المضائق نجد أن المضائق الدانماركية من أوائل المضائق الدولية التي خضعت لتنظيم قانوني خاص بموجب اتفاقيات دولية هدفت إلى تكريس حرية الملاحة البحرية فيها، فقد أقرت حرية الملاحة في هذه المضائق بموجب معاهدة كوبنهاغن لسنة 1857، التي أنهت نظام الرسوم المفروضة على السفن العابرة، وأسهمت في ترسيخ مبدأ حرية المرور في الممرات البحرية الدولية¹⁷.

كما شهدت المضائق التركية تنظيمًا قانونيًا متعاقبًا من خلال عدد من الاتفاقيات الدولية، من أبرزها معاهدة كوتشوك قينارجة لسنة 1774، ومعاهدة باريس لسنة 1856 المبرمة عقب حرب القرم، والتي أقرت مبدأ حياد البحر الأسود وأخضعت مرور السفن الحربية عبر مضيق البوسفور والدردنيل لقيود محددة، مع ضمان حرية الملاحة التجارية. وقد تعزز هذا النظام لاحقًا بموجب اتفاقيات ومؤتمرات دولية متعددة، من بينها اتفاقية لندن لسنة 1871، ومؤتمر لوزان لسنة 1923، وصولًا إلى اتفاقية مونترو لسنة 1936 التي لا تزال تشكل الإطار القانوني المنظم لنظام المرور عبر المضائق التركية حتى الوقت الحاضر¹⁸.

ب - الاتفاقيات الدولية العامة : لقد تطورت المعالجة الدولية لمسألة الملاحة في البحار، ولا سيما في المضائق، ضمن إطار الجهود التشريعية التي قادتها منظمة الأمم المتحدة منذ منتصف القرن العشرين. ففي هذا السياق، أولت لجنة قانون البحار التي أنشأتها الأمم المتحدة سنة 1947 اهتمامًا بالغًا بتنظيم

¹⁵ - جعفر خزل الربيعي ، القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية ، مجلة العلوم القانونية العراقية ، المجلد 20 العدد 01 ، 2005 ص 158.

¹⁶ - المادة 35 ، الفقرة ج ، الاتفاقية الاممية للبحار 1982

¹⁷ - منى بوزراع، المضائق البحرية و تأثيراتها السياسية، دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة قلمة، 2024، ص 80

¹⁸ - وليد البيطار، القانون الدولي العام، لبنان: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 2008، ص 313.

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

الملاحة البحرية باعتبارها مسألة ذات أبعاد قانونية ودولية معقدة ومتعددة الجوانب. وقد توجت أعمال هذه اللجنة بإعداد مشروع اتفاقية سنة 1956 بشأن قانون البحار، والذي عُرض لاحقاً على المؤتمر الأول لقانون البحار المنعقد في جنيف سنة 1958¹⁹.

وقد أسفر هذا المؤتمر عن اعتماد أربع اتفاقيات دولية عامة، من بينها اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، التي تضمنت نظاماً قانونياً خاصاً ينظم المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. ثانياً: الأحكام العامة للمضائق الدولية في اتفاقية 1982.

كرّست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ولاسيما أحكام الجزء الثالث منها، نظاماً قانونياً متكاملاً للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، سعت من خلاله إلى تحقيق التوازن بين مقتضيات سيادة الدول المشاطئة ومتطلبات حرية الملاحة الدولية.²⁰ وقد تضمنت الاتفاقية مجموعة من الأحكام العامة التي تنظم الوضع القانوني لهذه المضائق، يمكن إجمالها فيما يأتي:

أ- نطاق التطبيق تسري أحكام الجزء الثالث من الاتفاقية على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، بما يضمن استمرار حركة الملاحة الدولية عبر هذه الممرات البحرية الحيوية.

ب- طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة: لا يُطبق نظام المرور الخاص بالمضائق الدولية إذا كان يوجد، عبر المضيق ذاته، طريق بديل ملائم للملاحة أو للتخليق يمر في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة، حيث تستمر في هذه الحالة ممارسة حريتي الملاحة والتخليق وفقاً للقواعد العامة المقررة في القانون الدولي للبحار.

ج- النظام القانوني للمضائق الدولية: أكدت الاتفاقية أن المياه المكوّنة للمضائق الدولية تظل خاضعة لسيادة أو ولاية الدول المشاطئة، غير أن ممارسة هذه السيادة أو الولاية تتم في إطار الأحكام والالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية، وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بحق المرور العابر الذي يعد أحد أبرز النظم القانونية المستحدثة لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية.²¹

كما شددت الاتفاقية على أن ممارسة حق المرور العابر من قبل السفن والطائرات الأجنبية تظل مقيدة بجملة من الالتزامات القانونية، من بينها الامتناع عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد

¹⁹ - جعفر خزعل الربيعي، المرجع السابق، ص 162.

²⁰ - R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester University Press, Manchester, 1999, p. 118.

²¹ - United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982, Arts. 34, 35, 36, 37, 39.

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، فضلاً عن ضرورة احترام قواعد القانون الدولي والأحكام الواردة في الاتفاقية ذاتها.

المبحث الثاني: نظام المرور في المضائق الدولية وحقوق والتزامات الدول

يُعد نظام المرور في المضائق الدولية من أهم الأنظمة القانونية التي نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بهدف تحقيق التوازن بين حرية الملاحة الدولية ومصالح الدول المشاطئة للمضائق، ويترتب على هذا النظام مجموعة من الحقوق والتزامات المتبادلة لكل من السفن والطائرات العابرة والدول الساحلية، بما يضمن سلامة الملاحة واحترام قواعد القانون الدولي.

المطلب الأول: نظام المرور العابر في المضائق الدولية

يُعدّ نظام المرور العابر من أبرز الأنظمة القانونية التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، تم التطرق لمفهوم المرور العابر و شروطه، ثم أنواعه.

أولاً: مفهوم المرور العابر وشروطه

يقصد بالمرور العابر حق السفن والطائرات في عبور المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بصورة متواصلة وسريعة، بهدف الانتقال بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر منها. ويُعد هذا النظام القانوني نظاماً خاصاً يختلف عن نظام حرية الملاحة في أعالي البحار.²²

حيث أوضحت المادة (18) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مفهوم المرور، انه يتحقق المرور في ثلاث صور رئيسية: أولها اجتياز البحر الإقليمي دون الدخول إلى المياه الداخلية، وثانيها التوجه إلى المياه الداخلية أو إلى أحد المراسي أو المرافق المينائية الواقعة فيها، وثالثها مغادرة المياه الداخلية أو تلك المراسي والمرافق المينائية والخروج منها.²³

فإن الحديث عن المرور المؤدي إلى المياه الداخلية أو الموانئ لا يمكن تصوّره إلا في إطار قبول الدولة الساحلية أو التزامها الاتفاقي²⁴. وقد أكدت الفقرة (أ) من المادة نفسها هذا المعنى عندما عرّفت

²² - العجمي، عامر ماجد، وعبود، رنا، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد

16، العدد 1، جوان/يونيو 2019، ص 65

²³ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص. 128.

²⁴ - المادة 18 الفقرة أ من الاتفاقية الاممية للبحار 1982

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

المرور بأنه اجتياز البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج تلك المياه²⁵.

يتبين من خلال أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن نظام المرور العابر يُعد من أبرز المستجدات التي أتى بها القانون الدولي للبحار، حيث أقرّ كآلية قانونية خاصة لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية. وقد جاء هذا النظام استجابةً لمتطلبات المجتمع الدولي الرامية إلى ضمان انسياب حركة الملاحة البحرية والجوية عبر الممرات الاستراتيجية.

ثانياً: أنواع نظام المرور العابر

أما فيما يتعلق بأنظمة المرور في المضائق الدولية، فقد أقرّ القانون الدولي للبحار نظامين أساسيين للمرور عبر هذه المضائق، هما: نظام المرور البريء ونظام المرور العابر.

أ-نظام المرور البريء : يُطبّق نظام المرور البريء في المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي لدولة أخرى. ويقصد به مرور السفن عبر البحر الإقليمي لغرض العبور فقط، دون الدخول إلى المياه الداخلية أو الرسو في أحد الموانئ الواقعة خارجها، أو التوجه من المياه الداخلية وإليها، على أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، مع جواز التوقف أو الرسو إذا اقتضت ذلك ظروف الملاحة العادية أو حالات القوة القاهرة أو الاستغاثة.

ويُعدّ المرور بريئاً متى لم يكن من شأنه الإضرار بأمن الدولة الساحلية أو سلامتها أو نظامها العام ولهذا تلتزم السفن الأجنبية الممتعة بحق المرور البريء بالامتناع عن التهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي.

كما تلتزم باحترام القوانين والأنظمة المعمول بها، وفي المقابل تلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض قيود أو شروط من شأنها تعطيل حق المرور البريء أو إفراغه من مضمونه، وذلك وفقاً لأحكام القانون الدولي²⁶.

ب-نظام المرور العابر (الترانزيت): فيُطبّق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين. ويقصد به ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض العبور المتواصل والسريع عبر المضيق²⁷.

²⁵ - بوسنة عبد الغفور، "اتفاقية مونتيجويباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 10، العدد 3، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2017، ص 335.

²⁶ - نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، ورقة بحث مقدمة إلى جامعة الشارقة كلية الهندسة، منشورة بتاريخ 06 ديسمبر 2008. ص 05.

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

وقد كُرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 هذا النظام، حيث نصت المادة (38) منها على حق جميع السفن والطائرات في التمتع بالمرور العابر عبر المضائق الدولية، شريطة الالتزام بالأحكام والقواعد المنظمة لهذا الحق وعدم الإخلال بأمن الدول المشاطئة للمضيق أو سلامتها.

المطلب الثاني: حقوق والتزامات الدول المشاطئة للمضائق الدولية

يُشكّل نظام المرور العابر نظاماً قانونياً متكاملًا، ورغم حداثة نشأته مقارنة ببعض الأنظمة القانونية الأخرى، فإنه يتضمن مجموعة من الحقوق، إضافة والالتزامات المتبادلة التي تحكم العلاقة بين الدول المشاطئة للمضائق الدولية²⁸.

أولاً: حقوق الدول المشاطئة للمضائق

تتمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق انطلاقاً من القوانين واللوائح المتعلقة بنظام المرور العابر عبر المضائق ووفقاً للمادة 1/42 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تمنح الدول المشاطئة للمضائق مايلي :

- أ - سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة المرور البحري، وفقاً لما تنص عليه المادة 41.
 - ب - منع التلوث البحري والحد منه والسيطرة عليه، وذلك من خلال تنفيذ القواعد الدولية المطبقة بشأن تصريف النفط، والنفائات الزيتية، وغيرها من المواد الضارة في المضيق.
 - ج - منع ممارسة الصيد، بما في ذلك إلزامها بحفظ معدات وأدوات الصيد وعدم استخدامها أثناء العبور²⁹.
 - د - تحميل أو تفريغ أي بضائع أو عملات أو أشخاص بصورة تخالف القوانين واللوائح الجمركية أو المالية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة العامة للدول المشاطئة للمضيق.
- وتلتزم الدول المشاطئة للمضائق، وفقاً للمادة 3/42، بإعطاء هذه القوانين واللوائح الدعاية والإعلان الكافيين حتى تكون معروفة لمستخدمي المضيق.

يمكن للدولة الساحلية المشاطئة للمضيق، استناداً إلى أحكام المادة 1/41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أن تعيّن الممرات البحرية وتضع نظاماً لتقسيم حركة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية متى كان ذلك ضرورياً لضمان سلامة الملاحة البحرية. غير أن

²⁷ - وسام الدين العكلة، ياسر الحوش، المرجع السابق، 319

²⁸ - عامر ماجد العجمي، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية" مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، العدد 01، -

2019، 71.

²⁹ - Yoshifumi Tanaka *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 104□

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

ممارسة هذا الاختصاص التنظيمي تظل مقيدة بالضوابط التي قررتها المادة 2/42 من الاتفاقية،³⁰ والتي تفرض على الدولة المشاطئة الالتزام بمبدأ عدم التمييز بين السفن الأجنبية، بحيث لا تؤدي القوانين واللوائح التي تعتمدها، سواء من حيث مضمونها أو من حيث تطبيقها العملي، إلى معاملة تفضيلية أو تمييزية بين السفن. كما يتعين ألا يترتب على تلك القوانين أو الإجراءات أي مساس بحق المرور العابر، إذ يحظر أن يكون من شأنها إنكار هذا الحق أو إعاقته أو الانتقاص من ممارسته بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

وفي هذا الإطار، يثور التساؤل حول مدى جواز قيام الدولة المشاطئة بإنهاء حق المرور العابر من جانب واحد عند مخالفة السفن الأجنبية لقوانينها الداخلية. ويُستفاد من صياغة المادة 2/42 أن الاتفاقية لم تمنح الدول المشاطئة سلطة حرمان السفن من حق المرور العابر لمجرد مخالفة تشريعاتها الوطنية، باعتبار أن هذا الحق يتمتع بحماية قانونية خاصة. ومع ذلك، فإنه في حالة انتهاك السفن للقوانين واللوائح المشار إليها في الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 1/42، فإن المادة 233 من الاتفاقية تخول الدولة المشاطئة للمضيق ممارسة اختصاصها في تنفيذ تلك القوانين واتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لضمان احترامها، دون أن يصل ذلك إلى حد إلغاء أو تعليق حق المرور العابر ذاته.³¹

ثانياً: التزامات الدول المشاطئة للمضائق

فحين تلتزم الدول الساحلية المشاطئة للمضائق، وفقاً للمادة 44 من الاتفاقية، بالواجبات الآتية:

- عدم عرقلة المرور العابر .
- الإعلان بصورة مناسبة عن أي أخطار تهدد الملاحة البحرية أو التحليق الجوي داخل المضيق أو فوقه متى كانت على علم بها .
- عدم تعليق حق المرور العابر تحت أي ظرف .

وعلاوة على ذلك، تنص المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ضرورة تعاون الدول المستفيدة من المضيق والدول المشاطئة له فيما يتعلق بما يلي:

- أ- إنشاء وصيانة وسائل الملاحة ومعدات السلامة البحرية اللازمة في المضيق، أو أي تحسينات أخرى تسهم في خدمة الملاحة الدولية.
- ب- منع التلوث الناجم عن السفن والحد منه والسيطرة عليه.

³⁰ - John Norton Moore, "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *American Journal of International Law* (AJIL), p. 103.

³¹ - Yoshifumi Tanaka, , *op. cit.* p104

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

ومن الأمثلة البارزة على هذا التعاون الدولي، قيام دولة اليابان بتعزيز التعاون الدولي في مضيق ملقا ومضيق سنغافورة من خلال مجلس مضيق ملقا، وذلك في مجالات متعددة تشمل المسح الهيدروغرافي، وصيانة وسائل الملاحة، وإعداد الخرائط البحرية، ونقل التكنولوجيا، وإزالة السفن الغارقة³². ومنذ عام 2005، عُقدت سلسلة من الاجتماعات الخاصة بمضيق ملقا وسنغافورة. وقد أقر اجتماع سنغافورة لعام 2007، من بين أمور أخرى، ضرورة مشاركة الدول المستفيدة من المضيق، وصناعة النقل البحري،³³ وسائر الأطراف المعنية في آليات التعاون على أساس طوعي، مع استمرار الدول الساحلية في بذل جهودها لتعزيز الأمن البحري في المضيقين.

وعليه ويُبرز هذا التنظيم القانوني الطبيعة التعاونية التي يقوم عليها نظام المرور العابر في المضائق الدولية، إذ لم يقتصر المشرع الدولي على تقرير حقوق السفن والطائرات العابرة، وإنما حرص على إرساء منظومة متكاملة من الالتزامات المتبادلة بين الدول المشاطئة والدول المستفيدة من المضيق. ويعكس ذلك توجه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نحو تكريس مبدأ تقاسم المسؤوليات في إدارة الممرات البحرية الدولية، باعتبارها مرافق حيوية تخدم مصالح المجتمع الدولي بأسره.

الخاتمة:

يتضح من خلال دراسة النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن هذه الأخيرة قد أحدثت تحولاً جوهرياً في تنظيم أحد أهم الممرات البحرية ذات الأهمية الاستراتيجية في النظام الدولي المعاصر، حيث سعت إلى إرساء توازن دقيق بين مقتضيات سيادة الدول المشاطئة من جهة، ومتطلبات حرية الملاحة الدولية من جهة أخرى. وقد تجسد هذا التوازن بصورة واضحة من خلال إقرار نظام المرور العابر باعتباره نظاماً قانونياً خاصاً يضمن استمرارية الملاحة البحرية والجوية عبر المضائق الدولية دون انقطاع أو عرقلة، مع الحفاظ في الوقت ذاته على الحقوق السيادية للدول الساحلية في مجالات التنظيم، والأمن، وحماية البيئة البحرية.

كما أبرزت الدراسة أن الاتفاقية لم تقتصر على تكريس حقوق الأطراف المعنية، بل أحاطتها بمجموعة من الالتزامات القانونية التي تقع على عاتق كل من الدول المشاطئة ومستعملي المضائق، بما يكفل عدم إساءة استعمال حق المرور العابر أو توظيفه بما قد يمس بسيادة الدول أو يهدد أمنها

³² - Hiroshi Terashima **Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention** (Leiden and Boston, Nijhoff, 2009, pp. 357-368. □

³³ - Yoshifumi Tanaka. , **op. cit.** p104

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

واستقرارها. وفي المقابل، تلتزم الدول المشاطئة بعدم عرقلة هذا الحق أو تعليقه، مع جواز تنظيمه في الحدود التي تقرها الاتفاقية، دون أن يؤدي ذلك إلى المساس بجوهره أو إفراغه من مضمونه القانوني. ومع ذلك، فإن التطبيق العملي لأحكام هذا النظام يظل مرتبطاً بتعقيدات الواقع الجيوسياسي للمضائق الدولية، حيث تتداخل الاعتبارات الأمنية والاقتصادية والاستراتيجية، الأمر الذي يجعل عدداً من هذه المضائق مناطق حساسة تشهد توترات متكررة. وهو ما يثير تساؤلات جوهرية حول مدى قدرة القواعد القانونية الدولية على الاستجابة الفعلية لهذه التحديات وضمان استمرارية واستقرار الملاحة الدولية بصورة فعالة ومستدامة.

وبناءً على ما سبق، يمكن القول إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد نجحت إلى حد كبير في إرساء إطار قانوني متوازن ومنظم للمضائق الدولية، غير أن فعالية هذا الإطار تبقى رهينة بمدى التزام الدول بأحكامه واحترامها لمبدأ التعاون الدولي، بما يضمن تحقيق الأمن والاستقرار في أحد أهم الشرايين الحيوية للتجارة الدولية.

المراجع العربية

أولاً: النصوص القانونية

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونتيفغو باي، 10 ديسمبر 1982:

ثانياً: الكتب

- أبو هيف، صادق، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية عشرة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.
- البيطار، وليد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2008.
- حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- خليفة، عبد الكريم عوض، القانون الدولي للبحار: دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- سليم، محمد السيد، تحليل السياسة الخارجية، الطبعة الثانية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1998.

ثالثاً: الأطروحات والرسائل الجامعية

- بوزراع، منى، المضائق البحرية وتأثيراتها السياسية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قالمة، 2024.
- لخضر، زهرة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي: دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، 2010/2009.

رابعاً: المقالات العلمية

- العجمي، عامر ماجد، وعبود، رنا، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، 2019.
- العكلة، وسام الدين، والحوش، ياسر، "النظام القانوني للمضيق الدولي: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011.

النظام القانوني للمضائق الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

- عمران، نعيمة حمد، "مضيق هرمز: ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية"، ورقة بحث مقدمة إلى كلية الهندسة، جامعة الشارقة، 2008.
- الربيعي، جعفر خزل، "القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية"، مجلة العلوم القانونية، العراق، المجلد 20، العدد 1، 2005.
- بوسنة، عبد الغفور، "اتفاقية مونتيفوي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 10، العدد 3، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2017.
- جميل، زينب محمد، "احتجاز السفن في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد 5، العدد 1، 2022.
- القويمي، عادل عبد الرحمن محمد، "الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمضائق والمرات البحرية في العصر الحديث"، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، المجلد 15، العدد 2، 2023.
- معتوق، جمال، وبلماي، سفيان، "جيوستراتيجية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة: مضيق ملقا نموذجاً"، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، المجلد 9، العدد 1، 2016.

المراجع الأجنبية

First: Legal Instruments

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Montego Bay, 10 December 1982, Arts. 34, 35, 36, 37, 39.

Second: Books

- Churchill, R. R., & Lowe, A. V., The Law of the Sea, 3rd ed., Manchester University Press, Manchester, 1999.
- Tanaka, Yoshifumi, The International Law of the Sea, 3rd ed., Cambridge University Press, Cambridge, 2019.
- Terashima, Hiroshi, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden and Boston, 2009.

Third: Journal Articles

- Alexander, Lewis M., "International Straits", in Robertson Jr., Horace B. (ed.), The Law of Naval Operations, International Law Studies, Vol. 64, 1991.
- Dastjerdi, H. K., & Nasrabad, N. H., "Role of Malacca Strait With Geopolitical and Strategic Approach", Geopolitic Quarterly, Vol. 16, No. 4, 2021.
- Harfouche, Sihem, "The Strategic Importance of Maritime Choke Points on Global Trade and Economy (Case Study of Maritime Straits and Canals)", Journal of Finance, Investment and Sustainable Development, Vol. 10, No. 1, 2025.
- Marcadon, Jacques, "Enjeux économiques et politiques des pertuis maritimes", Bulletin de l'Association de Géographes Français, 76e année, septembre 1999.
- Moore, John Norton, "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", American Journal of International Law (AJIL).