

محاضرة أكاديمية عن موضوع النظام القانوني للمضايق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية".

طلبة المرحلة الثالثة في كلية القانون

أعداد المدرس الدكتور مهند عجب جنديل / كلية القانون / جامعة واسط

مقدمة

أهلاً بكم أبنائي الطلبة في هذه المحاضرة التي نتناول أحد أكثر مواضيع القانون الدولي العام حيوية وأهمية من الناحية الجيوسياسية والاقتصادية، وهو "النظام القانوني للمضايق الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية".

تعد المضايق بمثابة "شرايين الحياة" للتجارة العالمية، ولأنها تربط بين أجزاء من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة، فإن تنظيم المرور فيها كان دائماً محل صراع بين "حرية الملاحة" التي تنشدها الدول الكبرى، و"سيادة الدولة المشاطئة" التي تسعى لحماية أمنها وبيئتها.

أولاً: مفهوم المضيق الدولي وشروطه

المضايق هي ممرات بحرية طبيعية تصل بين بحرين ولا يتجاوز اتساع ضعف عرض البحر الإقليمي، لا يُعد كل ممر مائي ضيق "مضيقاً دولياً" بالمعنى القانوني، بل يجب أن تتوفر فيه ثلاثة عناصر أساسية:

١- الجانب الجغرافي: ممر مائي طبيعي وضيق يصل بين جزء من البحر العالي (أو منطقة

اقتصادية) وجزء آخر مماثل.

٢- الجانب الوظيفي: أن يكون المضيق مستخدماً فعلياً في الملاحة الدولية.

٣- الجانب القانوني: أن يقع المضيق (أو جزء منه) ضمن البحر الإقليمي لدولة أو أكثر.

ثانياً: الأنظمة القانونية للمرور (وفق اتفاقية ١٩٨٢)

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) لعام ١٩٨٢ نظامين أساسيين للمرور في

المضايق، وهما:

١. نظام "حق المرور العابر" (Transit Passage)

هذا هو النظام الذي استحدثته الاتفاقية للمضايق التي تصل بين بحر عالٍ (أو منطقة اقتصادية) وبحر عالٍ آخر (مثل مضيق هرمز أو مضيق جبل طارق).

طبيعته: هو ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض المرور السريع والمتواصل.

مميزاته:

- لا يجوز للدولة المشاطئة وقفه أو عرقلته.

- يشمل السفن الحربية والغواصات (التي يحق لها المرور وهي غاطسة، بخلاف المرور البريء).

- يشمل الحق في التخليق الجوي فوق المضيق.

٢. نظام "حق المرور البريء" (Innocent Passage)

يُطبق هذا النظام في حالات استثنائية محددة بالمادة (٤٥) من الاتفاقية، مثل المضايق التي تربط بين

البحر العالي والبحر الإقليمي لدولة أجنبية (مثل مضيق تيران).

طبيعته: مرور لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو أمنها أو نظامها.

قيوده:

- لا يشمل التخليق الجوي.

- يجب على الغواصات المرور فوق سطح الماء ورفع علمها.

- لا يجوز للدولة الساحلية وقفه (رغم أنه "بريء") إذا كان في مضيق دولي.

ثالثاً: حقوق وواجبات الدول (التوازن القانوني)

تُعد الملاحة في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية من أكثر القضايا حساسية في القانون الدولي، نظراً

لتعارض مصالح "الدول المشاطئة" (التي تطل على المضيق) مع مصالح "الدول المستخدمة" (التي تعبر

سفنها المضيق).

يستند هذا التوازن القانوني بشكل أساسي إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

(UNCLOS)، وتحديداً ما يعرف بنظام "حق المرور العابر".

أولاً: حقوق وواجبات "الدول المستخدمة" (السفن والطائرات)

في المضائق الدولية، تتمتع السفن بحق المرور العابر، وهو نظام أكثر حرية من "حق المرور البريء" المعمول به في البحر الإقليمي العادي.

١. الحقوق:

حرية الملاحة والتخليق: لا يقتصر الحق على السفن فقط، بل يشمل الطائرات أيضاً، وهو حق لا يجوز للدول المشاطئة تعليقه (منعه) لأي سبب كان.

-المرور دون إبطاء: للسفن حق العبور السريع والمتواصل دون عوائق، ما دام العبور يهدف فقط إلى

العبور بين جزئين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة.

-الوضع العمليتي: يسمح للسفن الحربية والغواصات بالمرور في "أنماطها المعتادة"، أي يمكن

للغواصات العبور وهي مغمورة (على عكس المرور البريء الذي يلزمها بالطفو).

٢. الواجبات:

الامتناع عن التهديد أو استخدام القوة: يجب ألا تقوم السفن بأي عمل يمس سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية.

الامتياز الفني والبيئي: الالتزام بالأنظمة الدولية المتعلقة بالسلامة في البحر (SOLAS) ومنع التلوث من السفن (MARPOL).

عدم القيام بأنشطة غير ملاحية: يُمنع إجراء أبحاث علمية أو عمليات مسح دون إذن مسبق من الدولة المشاطئة.

ثانياً: حقوق وواجبات "الدول المشاطئة" للمضيق

تمارس الدولة المشاطئة سيادتها على مياه المضيق، لكن هذه السيادة مقيدة لضمان استمرار التجارة الدولية.

١. الحقوق:

سن القوانين واللوائح: يحق للدولة وضع قوانين تتعلق بسلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور (مثل ممرات الفصل الملاحى)، وحماية البيئة، ومنع الصيد غير القانوني.

الرقابة الجمركية والمالية: اتخاذ الإجراءات لمنع خرق قوانين الجمارك أو الضريبة أو الهجرة أو القوانين الصحية.

٢. الواجبات:

عدم عرقلة المرور: لا يجوز للدولة المشاطئة أن تفرض ضرائب أو رسوم لمجرد المرور، ولا يجوز لها وضع عوائق مادية أو قانونية تمنع "المرور العابر".

واجب الإعلان: يجب على الدولة المشاطئة الإعلان فوراً عن أي خطر يهدد الملاحة داخل المضيق (مثل وجود ألغام، حطام، أو أعطال في المنارات).

عدم التمييز: يجب أن تطبق القوانين على كافة السفن دون تمييز بناءً على الجنسية أو الحمولة أو الوجهة.

ثالثاً: التوازن القانوني (الضمانات المشتركة)

لتحقيق التوازن، وضع القانون الدولي "صمامات أمان" لضمان عدم طغيان طرف على آخر:

المسؤولية الدولية: إذا قامت سفينة تتمتع بالحصانة (كالسفن الحربية) بمخالفة قوانين المضيق وألحقت ضرراً بالدولة المشاطئة، فإن دولة العلم تتحمل المسؤولية الدولية الكاملة عن التعويض.

الضرورة العسكرية مقابل الأمن القومي: بينما يضمن القانون للدول الكبرى عبور أساطيلها، فإنه يحظر عليها القيام بمناورات عسكرية أو تدريبات بالأسلحة أثناء العبور لحماية أمن الدول المشاطئة.

استثناءات تاريخية

يجب ملاحظة أن هناك مضائق تخضع لاتفاقيات خاصة قديمة تختلف قليلاً عن نظام اتفاقية ١٩٨٢، مثل مضيق البوسفور والدردينيل (اتفاقية مونترو ١٩٣٦) التي تضع قيوداً خاصة على السفن الحربية للدول غير المشاطئة للبحر الأسود

رابعاً: الاستثناءات (المضائق ذات الأنظمة الخاصة)

يجب أن تعلموا أن هناك مضائق لا تخضع لاتفاقية ١٩٨٢ لأن نظامها القانوني محدد ب اتفاقيات دولية قديمة ونافذة، ومنها:

-مضيقا البوسفور والدردينيل: يخضعان لاتفاقية "مونترو" لعام ١٩٣٦.

-مضيق ماجلان: يخضع لمعاهدة عام ١٨٨١ بين الأرجنتين وتشيلي.

خامساً: إشكالية عبور السفن الحربية والغواصات

تعتبر هذه النقطة "العمود الفقري" للخلافات السياسية والقانونية بين الدول الكبرى (كالدول النووية) والدول المشاطئة للمضائق:

في المرور العابر (Transit Passage):

يُسمح للسفن الحربية بالمرور في "نمطها العادي" (Normal Mode). هذا المصطلح الفني يعني أن حاملات الطائرات يمكنها إطلاق واستقبال الطائرات، وأن السفن يمكنها اتخاذ وضعيات الدفاع وتشكيلات الإبحار المعتادة، وهو ما لا يُسمح به في "المرور البريء".

الغواصات: يحق لها العبور غاطسة (Under water) وبكامل جاهزيتها، لأن إجبارها على الطفو قد يعرض أمنها القومي للخطر ويكشف مواقعها الاستراتيجية.

في المرور البريء (Innocent Passage):

يُحظر على السفن الحربية القيام بأي مناورات أو تدريبات بأسلحة.

-الغواصات: ملزمة قانوناً بالطفو ورفع علمها (المادة ٢٠ من اتفاقية ١٩٨٢).

سادساً: الولاية القضائية والتنظيمية للدولة المشاطئة

يعتقد البعض أن الدولة المشاطئة تفقد سيادتها على المضيق، وهذا خطأ قانوني. الدولة تحتفظ بسيادتها

لكنها "مقيدة" بموجب المادة (٤٢) التي تسمح لها بإصدار قوانين في المجالات التالية فقط:

-سلامة الملاحة: تنظيم حركة المرور وتحديد الممرات (بشرط التنسيق مع المنظمة البحرية الدولية

(IMO).

-مكافحة التلوث: تنفيذ الأنظمة الدولية بشأن تصريف الزيوت والنفايات.

-الصيد: منع سفن الصيد الأجنبية من الصيد داخل المضيق أثناء العبور.

-الجمارك والضرائب: منع تحميل أو تفريغ أي سلع أو أشخاص بشكل يخالف قوانين الدولة الساحلية.

ملاحظة هامة: لا يجوز أن تؤدي هذه القوانين إلى "إعاقة أو عرقلة أو وقف" حق المرور العابر. فإذا

تعارض قانون وطني مع حق العبور، فبموجب القانون الدولي، الأولوية لحق العبور.

سابعاً: المسؤولية الدولية عن الأضرار

ماذا لو تسببت سفينة عابرة (تتمتع بالحصانة السيادية، كالسفينة الحربية) بضرر في المضيق؟

وفقاً للمادة (٤٢/فقرة ٥)، إذا قامت سفينة حربية أو طائرة عسكرية بعمل يخالف قوانين المضيق وأدى

لضرر، فإن دولة العلم (الدولة التي تتبعها السفينة) تتحمل "المسؤولية الدولية" كاملة عن أي خسارة أو

ضرر يلحق بالدولة المشاطئة.

ثامناً: "مضيق هرمز" كحالة دراسية (Case Study)

يعتبر مضيق هرمز من أكثر الحالات تعقيداً في القانون الدولي بسبب موقف الدول المشاطئة منه:

-عمان: وقعت على اتفاقية ١٩٨٢ وتطبق نظام "المرور العابر".

-إيران: وقعت على الاتفاقية لكنها لم تصدق عليها. لذا، تتمسك إيران بأن النظام المطبق هو "المرور البريء" وليس "المرور العابر"، مما يعني أنها ترى من حقها منع السفن التي تهدد أمنها من العبور، وهو ما ترفضه الولايات المتحدة ودول أخرى معتبرة أن "المرور العابر" أصبح جزءاً من القانون الدولي العرفي الذي يلزم الجميع.

تاسعاً: التحديات الحديثة (الأمن السيبراني والذكاء الاصطناعي)

في العصر الحالي، تبرز تساؤلات قانونية لم تكن موجودة عام ١٩٨٢: هل تُعامل السفن التي تعمل بالذكاء الاصطناعي دون طاقم بشري نفس معاملة السفن التقليدية في المضائق؟

التشويش الإلكتروني: هل يعتبر التشويش على رادارات الدولة الساحلية خرقاً لنظام "المرور العابر"؟

الخلاصة

إن النظام القانوني للمضائق هو نتاج تسوية تاريخية؛ فالدول الساحلية تنازلت عن جزء من سيادتها في بحرها الإقليمي (بقبول المرور العابر) مقابل ضمان استقرار التجارة العالمية وعدم عزل أجزاء من البحار. ومع ذلك، يظل التوتر قائماً بين التفسيرات القانونية، خاصة فيما يتعلق بعبور السفن الحربية والقطع النووية.

وإن التوازن في نظام المضائق الدولية يقوم على قاعدة ذهبية: "حرية الملاحة مقابل المسؤولية". الدولة المشاطئة توفر الممر الآمن، والدول العابرة تلتزم بعدم الإضرار بمصالح الدولة الساحلية.

أبنائي الطلبة، بعد هذا التوسع في الجوانب السيادية والمسؤولية الدولية، هل ترون أن اتفاقية ١٩٨٢ نجحت فعلاً في حماية مصالح الدول الصغيرة المشاطئة للمضائق أمام أساطيل الدول الكبرى؟.