

اتفاقية مونترو بشأن نظام المضائق وملاحظات على إطارها القانوني

يوجل أجار*

ملخص: يُعدّ مضيق الدردنيل، وبحر مرمرة، ومضيق البوسفور التي تُسمّى مجتمعة المضائق التركية - ممرًا بحريًا مهمًا إستراتيجيًا للعديد من البلدان، إذ يُعدّ طريق الاتصال البحري الوحيد بين البحر الأسود والبحر المتوسط؛ ولهذا السبب الأساسي أصبحت هذه الممرات باستمرار موضوعًا للوائح الدولية الناظمة للملاحة البحرية. ويتكرّر الأمر اليوم كلما أُثير تطور مهمّ ذو طبيعة إقليمية، وتصبح اتفاقية مونترو موضوع الجدل، ويُثار التشكيك فيها بوصفها الاتفاقية الدولية الحالية التي تنظّم الممرات. يكشف التحليل القانوني للنظام القائم أن الاتفاقية لا تشكل نظامًا لمرور عبر المضائق بحسب، بل تؤسس كذلك نظامًا شاملًا لأمن الدول المطلة على البحر الأسود، وفي مقدمتها تركيا. والحرب الروسية الأوكرانية القائمة حاليًا تعطي إشارات إلى عناصر مهمة حول كيفية تنفيذ الاتفاقية في مثل هذه الحالة.

الكلمات المفتاحية: اتفاقية مونترو، البحر الأسود، القانون الدولي، المضائق التركية.

*جامعة أنقرة يلدرم
بايزيد، تركيا

The Montreux Straits Convention and Some Observations on Its legal Framework

YÜCELACER*

ORCID NO : 0000 0001 6542 7134

ABSTRACT The Dardanelles Strait, the Marmara Sea and the Bosphorus, which are called the “Turkish Straits”, constitute a strategically important maritime passageway for many countries, as they are the only maritime connection route between the Black Sea and the Mediterranean. For this very basic and fundamental reason, passages through the Turkish Straits have often been the subject of international regulations. Today, the Montreux Straits Convention as the current international agreement regulating the passage through the Turkish Straits, frequently comes on the agenda in the context of almost every important regional development. A legal analysis of the order that the Convention establishes shows that, the Convention does not only establish a regime for passage through the Straits, it also builds a comprehensive order for the security of the Black Sea littoral States with particular attention to Turkey. The ongoing Russia-Ukraine war demonstrates how the related articles of the Convention should be implemented during such a situation.

Keywords: Montreux Straits Convention, International Law, Black Sea, Turkish Straits.

*Ankara
Yıldırım
Beyazıt
University,
Turkey

رَبِيعُ، نَوَسَبْتِ
2022-(2/11)
35 - 58

مدخل:

تحمل البحار والممرات البحرية الضيقة على وجه الخصوص أهمية خاصة لضمان النقل البحري ومنع التهديدات القادمة من البحار. وتشكل المناطق البحرية التي تتقاطع فيها العديد من الدول الكبيرة والقوية، مثل البحر الأبيض المتوسط وبحر إيجه والبحر الأسود، أكثر المناطق البحرية كثافةً وأهميةً في العالم من حيث النقل البحري والأنشطة التي تركز على الأمن¹.

وتأتي المناطق والممرات البحرية في مقدمة العناصر التي تحمل أهمية مركزية في هذه الجغرافيا التي أُسست فيها الجمهورية التركية. والممر البحري الوحيد الذي يربط بين بحار الأبيض المتوسط وإيجه والأسود، ويتكون من مضيق الدردنيل (أو جنق قلعة باسمه التركي) وبحر مرمرة ومضيق البوسفور (أو مضيق إسطنبول)، ويُعرف في الاتفاقيات الدولية باسم (المضايق التركية) - لا يزال يحافظ اليوم على أهميته وحيويته الكبرى.

واتفاقية لوزان حول المضائق كانت واحدة من الاتفاقيات التي جرى قبولها في مؤتمر لوزان للسلام عام 1923 في أعقاب الحرب العالمية الأولى. لكن هذه الاتفاقية كانت قاصرة عن رضا الجمهورية التركية من حيث النقل والأمن، فبقيت قضية المضائق حية في جدول أعمال الجمهورية التركية بعد اتفاقية المضائق في لوزان. وأثمرت الجهود التركية وظروف إرهابات الحرب العالمية الثانية، فجرى توقيع اتفاقية جديدة حول المضائق في مونترنو في 20 يوليو 1936. جاءت هذه الاتفاقية الموقعة بين تسع دول بينها تركيا²، لتشكّل نظاماً قانونياً يشمل مضيق جنق قلعة وبحر مرمرة ومضيق إسطنبول (أو مضيق البحر الأسود، كما هو مذكور في نص الاتفاقية).

لم تكن اتفاقية المضائق في مونترنو مجرد اتفاقية للنقل البحري فحسب، بل كانت كذلك اتفاقية للأمن، وقد عادت الاتفاقية مرةً أخرى على جدول الأعمال في هذه الأيام التي نعيشها. إذ عادت قضية المضائق التركية بقوة مرةً أخرى على جدول الأعمال نتيجة الهجوم العسكري الذي شنته روسيا على أوكرانيا في 23 فبراير 2022، وبخاصة فيما يتعلق بمرور السفن الحربية للدولتين المتحاربتين.

والمناسب هنا في بيان نظام النقل البحري والعبور والأمن الذي تحمله اتفاقية مونترنو، أن ننظر أولاً في النظام الذي أتت به اتفاقية المضائق في لوزان، ثم النظر في اتفاقية مونترنو التي حلت محلها، والوصول إلى التطبيق الحالي للنظام الذي جلبته هذه الاتفاقية.

أولاً : نظام المضائق في اتفاقية لوزان :

في منتصف القرن الخامس عشر، أصبحت المضائق تحت سيطرة الإمبراطورية العثمانية بشكل تام، وبقيت الممرات عبر المضائق خاضعة لسيطرة وسيادة الإمبراطورية العثمانية حتى نهاية القرن الثامن عشر، وجرى إغلاقها عمومًا أمام عبور سفن الدول الأخرى، باستثناء الامتيازات الممنوحة لبعض الدول. وبموجب اتفاقية كوجوك كاينارجا الموقعة بتاريخ 21 يوليو 1774 بين الإمبراطورين العثمانية والروسية، نتيجة للحرب التي اندلعت بينهما عام 1768- أصبحت المضائق أول مرة موضوعَ اتفاقية دولية ثنائية، وجرى إخضاعها لسيطرة الأنظمة التي تتضمن بعض الامتيازات، بمقتضى هذه الاتفاقية، والاتفاقيات الثنائية الأخرى التي جرت لاحقًا بصورة سرية أو علنية³.

مع «اتفاقية لندن حول مضائق البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود» الموقعة بتاريخ 13 يوليو 1841، أصبحت المضائق أول مرة موضوع اتفاقية دولية متعددة الأطراف، وهكذا جرى الاتفاق على أن تبقى المضائق مغلقة أمام عبور السفن الحربية لجميع الدول، ومفتوحة أمام سفنها التجارية⁴. وبموجب اتفاقية لندن بشأن المضائق 1841، أصبح نظام المضائق نظامًا دوليًا على نطاق واسع، وحُملت الدولة العثمانية مسؤولية عدم السماح بعبور السفن الحربية من المضائق في أيام السلم، وفقدت الإمبراطورية العثمانية سيطرتها التامة على مضيق جنق قلعة ومضيق البوسفور بفعل اتفاقية هدنة موندروس التي وُقعت بتاريخ 30 أكتوبر 1918⁵. وفي السنوات اللاحقة، جرى رفع الهيمنة العثمانية على المضائق بصورة تدريجية، إثر عددٍ من التنظيمات التي جرت حتى صدور اتفاقية لوزان حول المضائق⁶.

وكان الاتفاق المتعلق بالمضائق جانبًا من الاتفاقيات التي جرى قبولها في مؤتمر لوزان للسلام بتاريخ 24 يوليو 1923. فالاتفاقية التي عُرفت باتفاقية لوزان حول المضائق وجرى قبولها بوصفها اتفاقيةً إضافيةً لمعاهدة لوزان للسلام؛ تملك نفس القيم والقوة الملزمة التي تحملها معاهدة لوزان للسلام، كما هو مذكور في المادة 23 في الفصل الذي يحمل عنوان «الأحكام الخاصة» من معاهدة لوزان للسلام. وحملت اتفاقية لوزان حول المضائق عنوان «الاتفاقية حول وضع المضائق» بصورة رسمية، وجرى التوقيع عليها بين الإمبراطورية البريطانية (إنكلترا) وفرنسا وإيطاليا واليابان وبلغاريا واليونان ورومانيا وروسيا ودولة السلوفين والكروات والصرب وتركيا.

1 - مبدأ الحرية ونطاقه العام :

نصّت اتفاقية لوزان حول المضايق على أن مفهوم المضايق يشمل «مضيق جنق قلعة وبحر مرمرية ومضيق البحر الأسود (مضيق إسطنبول)»⁷، ووضعت مبدأً عامًا لمرور السفن والطائرات عبر هذه المضايق. وفقًا لهذا المبدأ العام، يحق للسفن العبور والتنقل بحرية، ذهابًا وإيابًا، عبر مضيق جنق قلعة وبحر مرمرية ومضيق البوسفور، في أيام السلم أو الحرب، وكذلك الطائرات يحق لها المرور والتنقل الجوي بحرية، ذهابًا وإيابًا، حالها في ذلك حال السفن⁸. يتضح من هذا المبدأ أن جميع السفن يحق لها المرور عبر المضايق، ذهابًا وإيابًا، ليلاً نهارًا، في السلم والحرب. وبالمثل، يحق للطائرات أيضًا المرور عبر المضايق بالشكل نفسه.

ورغم أن مبدأ الحرية هذا جرى قبوله، فإن المادة الثانية من اتفاقية لوزان حول المضايق تبين أن مرور السفن أو الطائرات التجارية، والسفن أو الطائرات العسكرية عبر المضايق في أوقات السلم والحرب - خاضع لقواعد وقيود جرى تنظيمها في هذه الاتفاقية. يتضح من هنا أن مبدأ الحرية الذي جرى قبوله سيُطبّق، باستثناء القيود أو القواعد التي ترد في القسم المتبقي من الاتفاقية، التي سيأتي الحديث عنها فيما يأتي.

2 - السفن التجارية والمدنية والطائرات المدنية :

عدّت الاتفاقية السفن التجارية وسفن المشافي واليخوت وقوارب الصيد والطائرات غير العسكرية ضمن مجموعة السفن التجارية والمدنية والطائرات المدنية.

ففي وقت السلم، نصّت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن التجارية وسفن المشافي واليخوت وقوارب الصيد والطائرات غير العسكرية - عبور المضايق بشكل حرّ، ليلاً أو نهارًا، بغضّ النظر عن العلم الذي تحمله والحمولة التي تحملها، وبدون أن تخضع لأي إجراء شكليّ غير الفحوصات الصحية المطلوبة، ومن دون أن يُطبّق عليها أي ضريبة⁹.

لن يجري فرض أي ضرائب أو رسوم على السفن العابرة، باستثناء الخدمات المقدمة لها بصورة مباشرة، مثل خدمة الرُّبّان المرشد أو الإضاءة أو السحب أو خدمات أخرى مماثلة. ومن أجل تحصيل هذه المدفوعات بشكل مناسب، يتعين على السفن المارة عبر المضايق إبلاغ المحطات التي يتم تحديدها من قبل تركيا بأسمائها، والبلد المسجلة فيه، وحمولتها، والموانئ التي تقصدها. بالإضافة إلى ذلك، فقد ورد في الاتفاقية أن تلقي خدمة الرُّبّان المرشد ليس إلزاميًا، بل بناء على الطلب¹⁰.

وفي وقت الحرب التي لا تكون تركيا طرفاً **» نصّت الاتفاقية بوضوح على أن تركيا لديها الصلاحية باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع عبور سفن العدو من المضائق** فيها، نصّت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن التجارية وسفن المشافي واليخوت وقوارب الصيد والطائرات غير العسكرية عبور المضائق، ليلاً أو نهاراً، ضمن الشروط نفسها المبيّنة آنفاً والسارية في وقت السلم¹¹.

والحقوق والالتزامات التي تتمتع بها تركيا بصفتها البلد المحايد لا تعني أنها مخولة باتخاذ التدابير التي من شأنها أن تعرقل العبور من مياه المضائق أو مجالها الجوي في وقت الحرب. وفي هذا الوقت أيضاً، كما هو في زمن السلم، سيكون المرور «حرّاً تماماً»، ولن يكون تلقّي السفن خدمة الرّبّان المرشد أمراً إلزامياً¹².

وفي الحالات التي تكون فيها تركيا طرفاً في الحرب، نصت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن التجارية المدنية المحايدة والطائرات غير العسكرية المحايدة العبور بحرية عبر المضائق، بشرط ألاّ تساعد العدو من خلال نقل البضائع المهزّبة أو العناصر العسكرية أو مواطني الدولة العدو¹³. في مثل هذه الحالات، يحقّ لتركيا التحكّم بالسفن أو الطائرات المارّة، والدخول إلى السفن أو الطائرات وتفتيشها، ومطالبة الطائرات بالهبوط في مكان معين لهذا الغرض¹⁴.

من ناحية أخرى، سيكون من حقّ تركيا أن تطبق على سفن العدو جميع التدابير التي يسمح بها القانون الدولي¹⁵. ومن ثمّ يحقّ لتركيا اتخاذ جميع التدابير الأخرى، بما في ذلك عدم السماح بمرور سفن العدو. وقد نصّت الاتفاقية بوضوح على أن تركيا لديها الصلاحية باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع عبور سفن العدو من المضائق، من دون أن تمنع عبور سفن الدول المحايدة¹⁶.

3 - عبور السفن الحربية والطائرات العسكرية :

نصّت الاتفاقية على كون السفن الحربية وسفن المساندة (اللوجستية) والسفن التي تنقل العناصر العسكرية وحاملات الطائرات والطائرات العسكرية، ضمن هذه المجموعة.

ففي وقت السلم، نصّت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن الحربية وسفن المساندة والسفن التي تنقل العناصر العسكرية وحاملات الطائرات والطائرات العسكرية، عبور المضائق بشكل حرّ، ليلاً أو نهاراً، بغضّ النظر عن العَلَم الذي تحمله والحمولة التي تحملها، ومن دون أن تخضع لأيّ إجراء شكلي غير الفحوصات الصحية المطلوبة،

ومن دون أن يُطبَّق عليها أيّ ضريبة¹⁷. لكن هذا العبور الحرّ جرى إخضاعه لبعض القيود. بناء عليه، لا يمكن لدولة أن ترسل عبر المضائق قوةً أكبر من أقوى الأساطيل البحرية التابعة لدولة من الدول المطلّة على البحر الأسود. ولا يمكن لدولة أن ترسل في أيّ حال من الأحوال أكثر من ثلاث سفن، تكون حمولة كلٍّ منها 10 أطنان أو أقلّ. وجرى إعفاء تركيا من هذه القيود¹⁸.

وفي وقت الحرب التي لا تكون تركيا طرفاً فيها، نصّت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن الحربية وسفن المساندة والسفن التي تنقل العناصر العسكرية وحاملات الطائرات والطائرات العسكرية عبور المضائق، ليلاً أو نهاراً، بغضّ النظر عن العَلَم الذي تحمله والحمولة التي تحملها، ومن دون أن تخضع لأيّ إجراءٍ شكليٍّ غير الفحوصات الصحية المطلوبة، ومن دون أن يُطبَّق عليها أيّ ضريبة، ولكن في إطار القيود المذكورة آنفاً¹⁹.

من جانب آخر، لا ينبغي أن يبلغ تقييد النفوذ هذا مبلغ التدابير التي من شأنها أن تعرقل الدول المتحاربة من استعمال حقّها في القتال²⁰. والحقوق والالتزامات التي تتمتع بها تركيا بصفتها البلد المحايد لا تعني أنّها مخولة باتخاذ التدابير التي من شأنها أن تعرقل العبور من مياه المضائق أو مجالها الجوي، في وقت الحرب. وفي هذا الوقت أيضاً، كما في زمن السلم، سيكون المرور «حرّاً بالكامل» ضمن القيود المحددة آنفاً²¹. كما تقرّر عدم قيام سفن الدول المتحاربة في أثناء وجودها في المضائق بأيّ تدخلٍ أو ملاحقةٍ أو القيام بأعمال عدوانية²².

وفي الحالات التي تكون فيها تركيا طرفاً في الحرب، نصّت الاتفاقية على أنه يحقّ للسفن الحربية المحايدة عبور المضائق بحريةٍ في زمن الحرب، من دون أيّ إجراءٍ شكليٍّ، ومن دون تطبيق أيّ ضريبة، بما يتناسب مع الشروط المعمول بها في وقت السلم. كما نصّت على أن التدابير التي ستّخذها تركيا يجب ألا تكون بالشكل الذي يمنع السفن والطائرات الحربية المحايدة من استعمال حقّها في العبور الحرّ²³.

وفي وقت الحرب أيضاً، تقرّر تفتيش السفن والطائرات الحربية المارة عبر المضائق بسبب الأخطار التي يمكن أن تتلقاها، وتقرّر أيضاً مطالبة الطائرات الحربية بالهبوط في الأماكن التي تحددها تركيا²⁴. ونصّت الاتفاقية على ضرورة أن تقوم غواصات الدول التي هي في حالة سلمٍ مع تركيا بالانتقال على سطح المياه، في أثناء عبورها من المضائق²⁵.

4 - الأحكام الخاصة بعدم تسليح المضائق :

كما نصّت اتفاقية لوزان حول المضائق على عدم تسليح المضائق والمناطق المحيطة

بالمضائق والجزر الموجودة في منطقة المضائق، وحددت الغرض من هذه اللوائح بأنه الوقاية من العناصر التي قد تُعَوَّق المرور الحرّ عبر المضائق²⁶.

وجرى تحديد مياه المضائق والمناطق المحيطة بمضيقَي البوسفور والدردينيل (جنق قلعة) التي تمتد على مسافة 25-30 كيلو مترًا بأنها المناطق المنزوعة السلاح، وجرى تعريف هذه المناطق في الاتفاقية، وجرى الإشارة إلى خريطةٍ إضافية للاتفاقية.

وإلى جانب عدم تسليح المضائق وضمفَتَي المضائق، قُرِّرَ عدم تسليح جميع الجزر في بحر مرمرة باستثناء جزيرة أمير علي، والجزر الموجودة في بحر إيجه، مثل جزر سيماديرك (Samothrace) وليمني (Lemnos) وغوكجة أضنة وبوزجه أضنة وطوشان أضنة²⁷.

ونصّت الاتفاقية أيضًا على ألا تحتوي المناطق والجزر منزوعة السلاح على تحصيناتٍ عسكرية، ومواقع أسلحةٍ دائمة، ومنظومات أسلحة بحرية باستثناء الغواصات، وعناصر جوية عسكرية، وقواعد بحرية عسكرية، وعلى أن تكون خالية من العناصر المسلحة باستثناء رجال الشرطة والجنדרمة اللازمين لاستتباب الأمن²⁸.

5 - لجنة المضائق :

قُرِّرَ إنشاء لجنةٍ في إسطنبول؛ لتكون مخولة بالقسم المائي من منطقة المضائق، باسم «الجنة المضائق» التي تضم فرنسا والمملكة المتحدة وإيطاليا واليابان وبلغاريا واليونان ورومانيا وروسيا ودول الصرب والكروات والسلاف، بقيادة المبعوث التركي، ومُنحت الولايات المتحدة الأمريكية وجميع الدول التي لها سواحل على البحر الأسود حقّ التمثيل في هذه اللجنة²⁹.

وجرى تفويض هذه اللجنة بمهمةٍ أساسية تتمثل في التحقق من تطبيق أحكام الاتفاقية تحت إشراف عصبة الأمم³⁰، وقُرِّرَ العمل بالتعاون مع المؤسسات التركية ذات الصلة³¹، وجرى منح اللجنة صلاحيات تنظيم اللوائح القانونية بما تقضيها مهمتها³².

6 - جوانب الاتفاقية التي تثير قلق تركيا :

منحت اتفاقية لوزان حول المضائق التي جرى توقيعها بتاريخ 24 يوليو 1923 سفن جميع الدول حقّ العبور الحرّ من المضائق، وفرضت قيودًا كبيرةً على سيطرة تركيا على المضائق التي تقع بأكملها ضمن حدود أراضيها.

إذ جاءت الاتفاقية بادئ ذي بدء، بصيغة تمنع تركيا من اتخاذ الإجراءات ذات الصلة

بالسفن الحربية للدول المتحاربة، إن لم تكن تركيا طرفاً في الحرب، وهذا الأمر سلب من تركيا قدرتها على الحد من خطر انتشار الحرب إلى منطقة المضائق في زمن الحرب. وهكذا كان المتصور ألاّ تصل الإجراءات التي يمكن أن تتخذها تركيا إلى مستوى يمنع الدول المتحاربة من ممارسة حقّها في القتال. وفي وقت الحرب أيضاً، لن تُمنَح تركيا صلاحية اتخاذ الإجراءات التي تمنع العبور من مياه المضائق أو مجالها الجوي، بحجة أن تركيا ليست طرفاً في الحرب، وسيكون العبور «حرّاً بالكامل» في سياق تقييد النفوذ، تماماً كما هو الحال في وقت السلم.

والقيد الثاني المهمّ الذي فُرض على تركيا لتقليص سيطرتها وسيادتها على المضائق يتمثل في عدم تسليح المضائق، وعدم تسليح ضفتي مضيق البوسفور ومضيق الدردنيل (جنق قلعة)، والجزر الواقعة في منطقة المضائق. وهكذا، جرى نزع السلاح من المجال المائي للمضائق، والمناطق المحيطة بمضيقَي البوسفور والدردنيل (جنق قلعة) التي تمتد على مسافة 25-30 كيلو متراً، وجميع الجزر الواقعة في بحر مرمرية باستثناء جزيرة أمير علي، والجزر التركية الواقعة في بحر مرمرية مثل غوكجه أضة وبوزجه أضة وطوشان أضة. ومن هنا أصبحت تركيا في وضع لا يُسمح لها فيه بإقامة تحصينات عسكرية وتركيب منظومات أسلحة دائمة، ووضع عناصر عسكرية باستثناء رجال الشرطة والجنדרمة، في المناطق المذكورة التي هي جزء من أراضيها. وجرى تفويض عصبة الأمم سلف الأمم المتحدة مهمة الحفاظ على هذا الوضع.

ثمّة قيد آخر فرضتها اتفاقية لوزان على تركيا لتقليص هيمنتها على المضائق، وهو أن صلاحية إدارة العبور من المضائق لم تُمنَح لتركيا، بل جرى تفويضها إلى لجنة المضائق الدولية التي أسّست بناء على اتفاقية لوزان. وعلى الرغم من أن اللجنة المذكورة أسّست بقيادة المندوب التركي، فإنّها تضمّ ممثلين عن الدول الأخرى الأطراف في اللجنة، ومنها الولايات المتحدة الأمريكية وجميع الدول المطلّة على البحر الأسود. والأهم من ذلك، جرى تفويض لجنة المضائق الدولية الإشراف على تنفيذ أحكام الاتفاقية، ووضع اللوائح بشأن المسائل التي تندرج أساساً ضمن صلاحيات تركيا بصفتها دولة ذات سيادة.

ثانياً: اتفاقية مونترو حول المضائق:

1 - المسار الذي أدى إلى اتفاقية مونترو حول المضائق:

إن النظام الذي جاءت به اتفاقية لوزان حول المضائق بوصفها واحدة من الاتفاقيات التي جرى قبولها في مؤتمر السلام في لوزان عام 1923- لم يكن يُرضي تركيا؛ نظراً



للقبوض المذكورة أنفأ. وكان الهدف الرئيس لتركيا في مؤتمر لوزان هو إنقاذ إسطنبول والمضائق من الاحتلال³³. ويمكن القول: إن تركيا رضيت بالأحكام المذكورة أنفأ التي تقلص سيادتها، انطلاقاً من إيمانها أن اتفاقية لوزان حول المضائق ستنتهي الاحتلال، وأن نظام الأمن الجماعي الذي جرى إنشاؤه تحت مسؤولية عصبة الأمم سيكون فعالاً، وأن نزع السلاح سيجري على الصعيد الدولي³⁴.

لكن اتفاقية لوزان حول المضائق لم تُسقط، بل لم تستطع أن تسقط قضية المضائق من جدول أعمال الجمهورية التركية؛ وذلك بسبب اللوائح والقيود السلبية المذكورة. ولم تستطع تركيا السعي على الأقل من أجل تعديل الأحكام السلبية لهذه الاتفاقية التي جرى قبولها ووضعها موضع التنفيذ. ولكنه يبدو جلياً أن هذا التغيير لم يكن عملية سهلة، وأن تحقيقه كان يتطلب توافر الشروط المناسبة. وشكل توافر الشروط المناسبة المذكورة أحد الأسباب الأساسية التي دفع أتاتورك إلى تناول مسألة لوائح العبور الجديدة من المضائق في جدول الأعمال عام (1936)³⁵، وجرى تقييم الوضع، والذهاب إلى وجود عناصر داخلية وأخرى خارجية من أجل حلٍّ مقنع لمسألة عبور المضائق³⁶.

لم تُبرَم اتفاقية لوزان حول المضايق لتكون اتفاقية مرحلية مؤقتة نافذة لأجل مُسمّى ، بل كانت اتفاقية دائمة كسائر الاتفاقيات الدولية المبرمة لأجل غير مسمّى ، يمكن إنهاؤها أو تعديلها فقط ، بناءً على الإرادة المشتركة للأطراف ، أو ضمن شروط استثنائية عند حدوث تغييرات جوهرية (rebus sic stantibus) .

وقد لوحظ أن الظروف السياسية القائمة آنذاك في العالم بدأت تتغير بشكل كبير ، وبخاصة منذ بداية الثلاثينيات من القرن الماضي . فنظام السلام الذي أُريد تأسيسه إبّان الحرب العالمية الأولى لم يجر بناؤه كما كان متصوراً ، بل على العكس من ذلك ، توجه العالم نحو حرب شاملة جديدة . وأدّت التطورات في هذا الإطار ، مثل الغزو الياباني لمنشوريا والغزو الإيطالي لإثيوبيا وقيام ألمانيا بتسليح مقاطعة الراين - إلى تفاقم التوترات السياسية والعسكرية ، وتعطلّ النظام الأمني الذي أرادت عصبة الأمم بناءه³⁷ . وجاءت العمليات العسكرية التي أطلقتها إيطاليا في جزر الاثنتي عشرة أو جزر دوديكانيسيا لتشكّل تهديداً مباشراً للأمن البحر المتوسط ، وتشكّل من هنا تطوراً آخر يشير إلى إخفاق نظام الضمان الذي كان ينبغي أن يكون تحت إشراف عصبة الأمم ، بناءً على المادة 18 من معاهدة لوزان حول المضايق³⁸ .

في ضوء كل هذه التطورات المهمّة ، واصلت تركيا الوفاء بالتزاماتها بحسب اتفاقية لوزان حول المضايق ، لكنها أخذت من ناحيةٍ أخرى تعلن عن مطالبها بتعديل الاتفاقية منذ عام 1933 بالطرق الدبلوماسية ، وتعبّر عنها في المحافل الدولية³⁹ . وفي هذا الإطار ، أطلقت تركيا بعض المبادرات الدبلوماسية التي تكشف عن حقيقة أن الظروف السياسية التي كانت قائمة عند التوقيع على اتفاقية لوزان حول المضايق في عام 1923 قد تغيّرت بشكل جذريّ ، وأنه من الضروريّ عقد مؤتمر جديد حول المضايق التركية ، بناءً على المادة 18 من اتفاقية لوزان حول المضايق . وأتت تركيا على ذكر مطلبها الأول في أجنادات مؤتمر لندن لنزع السلاح الذي عقد في 23 مايو 1933⁴⁰ ، ثم عاودت التعبير مرة أخرى عن مطلبها بخصوص المضايق ، خلال الاجتماع الذي عقد في الجمعية العامة لعصبة الأمم في عام 1935 بسبب الغزو الإيطالي لإثيوبيا . وفي 11 أبريل 1936 ، أعربت تركيا عن طلبها لعقد مؤتمر جديد حول المضايق التركية من خلال إرسال مذكرة إلى جميع الدول الأطراف في اتفاقية لوزان حول المضايق ، وفي اليوم نفسه أرسلت المذكرة إلى الأمين العام لعصبة الأمم وهو بدوره أرسلها إلى الدول الأعضاء في عصبة الأمم⁴¹ . وتبنت إنكلترا والاتحاد السوفياتي وفرنسا ودول أخرى هذا الطلب الذي تقدمت به تركيا ، لمواجهة التهديدات الألمانية والإيطالية المتصاعدة والظروف السياسية المتغيرة في ثلاثينيات القرن الماضي . وهكذا قرّر عقد مؤتمرٍ دوليٍّ جديدٍ حول وضع المضايق

التركية في مدينة مونترو السويسرية، في 22 يونيو 1936، بناءً على طلب تركيا وقبول الدول المذكورة⁴².

استمر المؤتمر الذي بدأ في مونترو في الموعد المتفق عليه، بمشاركة بلغاريا وبريطانيا العظمى وفرنسا واليابان ورومانيا والاتحاد السوفيتي وتركيا ويوغوسلافيا واليونان؛ حوالي شهر تقريباً، وانتهى بتاريخ 20 يوليو 1936، حيث تحقّق قبول «اتفاقية مونترو حول المضائق» أو «اتفاقية مونترو» باختصار في 20 يوليو 1936، ودخلت حيز التنفيذ في 9 نوفمبر 1936. وانضمت إليها إيطاليا لاحقاً بتاريخ 2 مايو 1939، وأعلنت اليابان عن تخليها عن جميع الحقوق والمصالح المترتبة على اتفاقية مونترو بتوقيعها معاهدة السلام مع الحلفاء وضمنهم تركيا، في 8 سبتمبر⁴³ 1951. وحلّت اتفاقية مونترو محل اتفاقية لوزان حول المضائق⁴⁴، وأنشأت نظاماً قانونياً يغطي مضيق الدردنيل (جنق قلعة) وبحر مرمرة ومضيق البوسفور (مضيق البحر الأسود كما جاء في الاتفاقية)، تماماً مثل اتفاقية لوزان حول المضائق.

2 - مبدأ العبور الأساسي :

جرى التعبير عن المبدأ الأساسي الذي اعتمده الاتفاقية في تنظيم المرور عبر المضائق التركية على أنه «مبدأ الحرية» (the principle of freedom of transit and navigation)⁴⁵. والعنصر الأول الذي يجب فهمه من بيان الاتفاقية هذا بوصفه وثيقة قانونية هو أن عبور المضائق سيكون حراً وفق هذا المبدأ الأساسي. والعنصر الثاني المهمّ يتمثل في أن حق العبور الحرّ يغطي جميع السفن الراغبة في المرور عبر هذه المنطقة البحرية. في هذا السياق، لا يوجد تمييز بين الدول بشكل عام، باستثناء الحالات الخاصة التي سنذكرها لاحقاً. والعنصر الثالث يتمثل في القاعدة التي تفيد بأن حرية العبور العام لا تشمل المجال الجوي، بل تقتصر على المجال البحري فقط دون غيره. ويمكن القول: إن مبدأ حرية العبور يجب أن يُطبّق فقط على المجال البحري، باستثناء الحالة الاستثنائية الخاصة من أجل الرحلات المدنية.

ولكن بعد أن أرسّت الاتفاقية هذا المبدأ الأساسي، نصّت على أن ممارسة حرية العبور تنظمها بعض القواعد، وفرضت من ثمّ بعض القيود على حرية العبور بناءً على اللوائح المذكورة، وهذا يشير إلى أن مبدأ الحرية الذي وضعته الاتفاقية ليس حرية «مطلقة»، بل حرية تخضع لبعض القيود.

3 - اتفاقية مونترو حول المضائق والأمن :

ورد في ديباجة الحديث عن اتفاقية مونترو حول المضائق أن الدول الأطراف أرادت

من هذه الاتفاقية الحفاظ على الأمن بصورة عامة، والحفاظ على أمن الدول المطلة على البحر الأسود في إطار أمن تركيا، إلى جانب تنظيم العبور والملاحة في المضائق⁴⁶. ومن هنا يتضح أن الهدف الأساسي من القيود المفروضة على العبور والنقل هو ضمان أمن تركيا، وأن الهدف العام هو ضمان أمن الدول الأخرى المطلة على البحر الأسود.

تقدم الاتفاقية بعض الضمانات التي تقلل من مخاوف تركيا الأمنية الناشئة عن السفن الحربية الأجنبية (يرد في الاتفاقية مفهوم السفن الحربية بدلاً من مفهوم السفن العسكرية) ومن المخاوف الأمنية للدول الأخرى المطلة على البحر الأسود.

يمكننا أن نتناول هذه الضمانات من ناحيتين: الأولى هي أن الاتفاقية تقيّد عدد وأطنان السفن الحربية الأجنبية التي يمكنها أن توجد في المضائق في آن واحد، والثانية أنها تقيّد مقدار السفن الحربية الأجنبية (بالأطنان) التي يمكن أن توجد في البحر الأسود في آن واحد ومدة بقائها. والهدف من التقييد الأول هو القضاء على المخاوف الأمنية لدى تركيا، والهدف من التقييد الثاني هو إزالة مخاوف جميع الدول المطلة على البحر الأسود.

والمجموعة الأولى من التدابير التي تتخذها تركيا لضمان الأمن في منطقة المضائق تتخذ وقت السلم أساساً. ويتعين على القوات البحرية لجميع الدول، المطلة وغير المطلة على البحر الأسود، إبلاغ تركيا قبل عبور أي من سفنها العسكرية في زمن السلم، باستثناء السفن المساندة (اللوجستية) المصنّعة خصيصاً لنقل الوقود، سواء كانت مدينة أو غير مدينة⁴⁷. علاوة على ذلك، يتعين على جميع الدول، سواء كانت مطلة أو غير مطلة على البحر الأسود، إعلام الحكومة التركية قبل ثمانية أيام من مرور سفنها الحربية عبر المضائق (هذه المدة قد تمتد حتى 15 يوماً بالنسبة للدول غير المطلة على البحر الأسود). ويجب على قائد القوات البحرية، في أثناء عبور سفنها المضائق، إعلام محطة إشارة عند مضيق الدردنيل (جناق قلعة) والبحر الأسود بالتشكيلات الكاملة للقوات التي تحت إمرته⁴⁸.

إجمالي الحمولة القصوى (السقف) لجميع القوات البحرية الأجنبية التي يمكنها المرور عبر المضائق مرور الترانزيت، المطلة وغير المطلة على البحر الأسود يجب ألا يتجاوز 15 ألف طن، وعدد السفن التي تقوم بالمرور الترانزيت من المضائق في آن واحد يجب ألا يكون أكثر من 9 سفن⁴⁹. والسفن السطحية الخفيفة والسفن الحربية الصغيرة والسفن المساندة (اللوجستية)، يمكنها عبور المضائق، بشرط دخولها إلى المضائق نهاراً سواء كانت تابعةً للدول المطلة أو غير المطلة على البحر الأسود، إضافة إلى التقييد بالشروط المبينة آنفاً⁵⁰.

وكذلك حملت الاتفاقية قيوداً أخرى، ولاسيما تلك التي تخدم مصلحة تركيا، تتعلق بمرور السفن الحربية عبر المضائق في وقت السلم. فلا يمكن للسفن الحربية الموجودة في المضائق من أجل الترانزيت استعمال الطائرات التي على متنها، بأي شكل من الأشكال⁵¹. ولا يمكنها البقاء في المضائق مدةً أطول من المدة اللازمة من أجل العبور، باستثناء حالات الخلل الوظيفي، أو حالات العطل التي لها علاقة بالإدارة الفنية للسفن⁵². علاوة على ذلك، يُسمح للدول المطلّة على البحر بانتقال غواصاتها التي أنشأتها أو اشترتها في منطقة غير منطقة البحر الأسود عبر المضائق، بشرط إعلام تركيا في وقت الإنشاء أو الشراء، وبشرط العبور على سطح الماء⁵³.

كذلك جرى تحقيق مزايا نسبية للدول المطلّة على البحر الأسود في وقت السلم. إذ جرى السماح للدول المطلّة على البحر الأسود بأن تجعل سفنها الحربية التي تزيد حمولتها عن 15 ألف طن؛ تمر عبر المضائق وحدها أو برفقة طوربيدين كحدّ أقصى⁵⁴. لضمان أمن الدول المطلّة على البحر الأسود، بما في ذلك تركيا، في البحر الأسود، حدّدت الاتفاقية الحمولة الإجمالية للسفن العسكرية التي يمكن للدول غير المطلّة على البحر الأسود الاحتفاظ بها في هذا البحر في وقت السلم بثلاثين ألف طن، ونصت على أن هذه الحمولة يمكنها أن تصل إلى 45 ألف طن على الأكثر في بعض الظروف. ولا يمكن للدول غير المطلّة على البحر الأسود الاحتفاظ بسفنها الحربية في البحر الأسود أيّاً كان الهدف، أكثر من واحد وعشرين يوماً⁵⁵.

كذلك نصّت الاتفاقية ببعض الضمانات التي سيجري تطبيقها في زمن الحرب من أجل تركيا. فإن لم تكن تركيا طرفاً في الحرب، فستستفيد السفن الحربية من حرية العبور والتنقل ذهاباً وإياباً، بشرط الامتثال للشروط التي ذكرناها حتى الآن، وتُمنع السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة من المرور عبر المضائق، ويُسمح في هذا السياق للسفن الحربية المرتبطة بموانئ البحر الأسود بالعودة إلى موانئها. فضلاً عن أن هذه القيود ستحول دون انتهاك حقوق تركيا وبقية الدول الأعضاء في الأمم المتحدة (عصبة الأمم آنذاك) والتزاماتها الناشئة عن ميثاق الأمم المتحدة (في ذلك الوقت ميثاق عصبة الأمم)، ويستثني هذا الحظر السفن الحربية العابرة بموجب اتفاقية المساعدات المتبادلة التي تنصّ على الالتزام بمساعدة الدول التي هي «ضحية العدوان» (victim of aggression)، والتي جرى إبرامها في إطار ميثاق عصبة الأمم (الأمم المتحدة باسمها الحالي)، والتي تلزم تركيا أيضاً. بتعبير آخر، يمكن لهذه السفن المرور عبر المضائق بحرية⁵⁶.

وإذا وجدت تركيا نفسها أمام خطر اندلاع حرب وشيكة، فسيكون لديها الصلاحية بإدارة المرور عبر المضائق كما تشاء⁵⁷. وحتى تستطيع الحكومة التركية الاستمرار في اتخاذ الإجراءات المناسبة من خلال استعمال صلاحياتها، يتعين عليها أن تبلغ الدول الأطراف والأمانة العامة للأمم المتحدة (في ذلك الوقت الأمين العام لعصبة الأمم) بهذا القرار، ويجب ألا يجري رفض قرارها هذا بأغلبية الثلثين من قبل الدول الأطراف ومجلس الأمن التابع للأمم المتحدة (مجلس عصبة الأمم آنذاك)⁵⁸.

4 - اتفاقية مونترو حول المضائق والنقل البحري المدني:

ذكرنا أن معاهدة مونترو للمضائق هي أيضًا اتفاقية للملاحة البحرية إلى جانب الأمن، وأن المادة الأولى من الاتفاقية تقبل مبدأ «حرية المرور»، (liberté du passage / freedom of passage). ومع ذلك، فإن حرية المرور لم يجر تنظيمها بوصفها حرية مطلقة لعبور المركبات البحرية المدنية. فالمادة الثانية التي تأتي مباشرة بعد المبدأ الأساسي للحرية تنظم الإطار الذي يمكن من خلاله ممارسة حرية العبور في وقت السلم، وتنص المواد (3-6) على أنه سيجري إيقاف السفن التجارية، ولن يُسمح لها بالعبور في أوضاع معينة خارج أوقات السلم. وقد جرى التعبير عن هذه الأوضاع بشكل خاص على أنها حالة حرب لا تكون فيها تركيا طرفًا، وحالة حرب تُعدّ فيها تركيا نفسها في خطر وتهديد وشيك بالحرب، والحالة التي تكون فيها تركيا طرفًا في الحرب.

وكذلك، تنص المادة الثانية من الاتفاقية على أنه في وقت السلم، «تتمتع السفن التجارية بالحرية الكاملة للمرور والملاحة في المضائق في وقت السلم، ليلاً ونهارًا، وتحت أي علم وأي نوع من البضائع». ولا تفرض السلطات التركية أي ضرائب أو رسوم، باستثناء ما هو مسموح به في الملحق الأول لهذه الاتفاقية، على هذه السفن التي تمرّ عبر المضائق من دون التوقف في أحد الموانئ. القيود المفروضة على حرية النقل في الاتفاقية هي إلزام جميع السفن التي تدخل المضيق من بحر إيجه أو البحر الأسود بالتوقف عند محطة صحية قريبة من مدخل المضيق لأغراض الرقابة الصحية المنصوص عليها في اللوائح الصحية الدولية والقانون التركي⁵⁹.

في حالة نشوب حرب لا تكون تركيا طرفًا فيها، تتمتع السفن التجارية التي تحمل أي علم أو تحمل أي شحنة بحرية المرور والملاحة عبر المضائق وفقًا لأحكام المادتين الثانية والثالثة⁶⁰.

في الحالات التي تُعدّ فيها تركيا نفسها معرضة لخطر حرب وشيكة، فإنها ستستمر في تطبيق أحكام المادة الثانية، باستثناء دخول السفن للمضيق خلال النهار، ومرورها عبر الطرق التي تحددها تركيا. وفي هذه الحالة، قد يكون التوجيه من قبل السلطات التركية إلزاميًا، لكنها لن تقوم بتحصيل أي رسوم من أجل ذلك⁶¹.



عندما تكون تركيا في حالة حرب، تتمتع السفن التجارية التي لا تنتمي إلى دولة في حالة حرب مع تركيا بحرية المرور والملاحة عبر المضيق، بشرط ألا تساعد العدو بأي شكل من الأشكال في وقت الحرب. ستتدخل هذه السفن المضيق خلال النهار، وسيجري مرورها عبر الطريق الذي ستحدده السلطات التركية في كل مرة⁶².

لا تقتصر الاتفاقية على تنظيم مرور السفن المدنية فحسب، بل تنص كذلك على الطائرات المدنية. فقد نصّت الاتفاقية في المواد ذات الصلة على قيام تركيا بتحديد المسارات الجوية خارج المناطق المحظورة، من أجل ضمان عبور الطائرات المدنية في مناطق المضائق بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود⁶³.

5 - مدة الاتفاقية وانهاؤها :

النقطة الأخيرة المهمة في الاتفاقية هي مسألة إنهاء الاتفاقية أو تعديلها وتغييرها جزئياً. فقد نصّت الاتفاقية على سريان مفعولها مدة عشرين عاماً من دخولها حيز التنفيذ، وستبقى سارية المفعول ما لم يتقدم أحد الأطراف بطلب إنهاؤها قبل عامين من نهاية مدتها البالغة عشرين عاماً.

إذا قامت إحدى الدول الأطراف مسبقاً، في أي وقت بتقديم إشعار لإنهاء الاتفاقية، فستظل الاتفاقية سارية لمدة عامين آخرين من تاريخ الإبلاغ. وقد وافقت الدول الأطراف على عقد مؤتمر لإبرام اتفاقية جديدة خلال هذين العامين، لكنها لم تضمن إبرام اتفاقية جديدة. بمعنى آخر، ستكون اتفاقية مونترو منتهية قانوناً في نهاية العامين في مثل هذه الحالة سواء جرى التوقيع على عقد جديد أم لا. وهنا يجب تأكيد أنه حتى في حالة إنهاء الاتفاقية، فإن حرية المرور العابر والتنقل ذهاباً وإياباً المقبول في المادة الأولى من الاتفاقية سيكون ساري المفعول لمدة غير محددة.

بالإضافة إلى ذلك، يجوز لكل دولة طرف، بدعم من دولة واحدة أو دولتين من الدول الأطراف بحسب الحالة- أن تطلب تعديل مادة واحدة أو أكثر في نهاية كل فترة خمس سنوات تبدأ مع دخول الاتفاقية حيز التنفيذ. ويتطلب اعتماد التعديلات الموافقة بالإجماع. ويكفي في تعديل المادتين الرابعة عشرة (التي تفرض قيد العدد والوزن على السفن الحربية التي يسمح لها بالعبور عبر المضائق) والثامنة عشرة (التي تفرض قيد الحمولة والمدة على تواجد السفن الحربية في البحر الأسود)؛ الحصول على تأييد ثلاثة أرباع الدول الأطراف في الاتفاقية⁶⁴.

ثالثاً: الحرب الدائرة في أوكرانيا وتطبيق الاتفاقية:

عادت اتفاقية مونترو والنظام الذي أنشأته في المضائق إلى الصدارة مرة أخرى في هذه الأيام عقب الهجوم العسكري الذي شنته روسيا على أوكرانيا في 23 فبراير 2022، والذي لا يزال مستمراً. وتركزت الأنظار في هذه البيئة الحربية الواسعة النطاق الأولى بين الدول الأوروبية منذ الحرب العالمية الثانية- على المضائق التركية وإمكانية السماح للسفن الحربية للدول المتحاربة بالمرور عبرها.

والسؤال الذي يحمل أهمية أكبر هنا ما إذا كان سيجري السماح بمرور السفن الحربية في المستقبل في حالة اتخاذ إجراء عسكري دولي محتمل ضد روسيا أم لا؟ فالواضح هنا هو أنه لا بد من وجود حالة حرب من أجل تطبيق أحكام اتفاقية مونترو المتعلقة بحالة الحرب.

إلى جانب ضرورة إعلان الحرب من أجل التحديد النهائي لحالة الحرب، هناك أيضاً حالات لا يلزم فيها إعلان الحرب رسمياً وفق قواعد القانون الدولي⁶⁵. ويجب الشروع في تطبيق قواعد قانون الحرب، عندما يكون هناك استخدام «شامل» للقوة المسلحة، حتى مع غياب إعلان رسمي للحرب من قبل الدولة التي تستخدم القوة المسلحة.

في سياق الحرب الروسية الأوكرانية الجارية، فقد أعلنت روسيا رسمياً أنها شنت «عملية عسكرية خاصة» ضد أوكرانيا صباح 24 فبراير 2022، مشيرة إلى بعض الذرائع. هذا الإعلان، أيًا كان اسمه، هو إعلان رسمي عن بدء عملية عسكرية مسلحة شاملة ضد دولة أخرى وبلد آخر. بالمقابل، أعلنت أوكرانيا أن روسيا شنت هجومًا عسكريًا شاملًا على بلادها، وأنها تدافع عن بلادها، أي أنها تنفذ عمليات عسكرية. هذه الأوضاع الملموسة تشير إلى وجود حالة حرب بين الدولتين. من ناحية أخرى، تؤكد تصريحات العديد من المسؤولين في الدول والمنظمات الدولية، بما في ذلك الأمين العام للأمم المتحدة أن روسيا بدأت تشن هجومًا عسكريًا شاملًا على أوكرانيا. فضلًا عن أنه يمكننا القول: إن الهجمات العسكرية الروسية تنطوي على استخدام مكثف للقوات البرية والبحرية والجوية، وأنها تبيّن بشكل ملموس أن الوضع الحالي هو حالة حرب.

هل يحق لروسيا وأوكرانيا المطلّتين على البحر الأسود عبور المضائق بسفنهما الحربية في أثناء هذه الحرب؟ هل يتعين على تركيا أن تسمح قانونًا بهذا العبور؟

تنص المادة 19 من اتفاقية مونترو بشأن المضائق على أنه «يُسمح للسفن الحربية، في وقت الحرب، أن تستفيد من حرية العبور والمرور التامة من المضائق، ضمن الشروط نفسها المنصوص عليها في المادتين 10 و18، إن لم تكن تركيا طرفًا في الحرب». ومع ذلك «يُحظر على السفن الحربية التابعة لأي دولة من الدول المتحاربة المرور عبر المضائق».

كما هو ملاحظ، فإن تركيا مكلفة بعدم السماح للسفن الحربية الروسية والأوكرانية بعبور المضائق. وبما أن الدول التي ترسل سفنًا حربية لدعم أوكرانيا أو روسيا ستكون دولًا متحاربة، فإنه لن يُسمح لهذه السفن الحربية بعبور المضائق. هذه الحالات منصوصٌ عليها في الاتفاقية على اعتبار أنها من مسؤوليات الجانب التركي. لكن هناك ثلاثة استثناءات لهذا الحظر:

الحالة الاستثنائية الأولى هي أن الحظر المذكور لن يكون سببًا في انتهاك حقوق تركيا وبقية الدول الأعضاء في الأمم المتحدة (عصبة الأمم آنذاك) والتزاماتها الناشئة عن ميثاق الأمم المتحدة (في ذلك الوقت ميثاق عصبة الأمم). وعندما يتخذ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قرارًا ينص على مساعدة أوكرانيا أو اتخاذ إجراءات ضد روسيا، يتعين على تركيا حينها الامتثال لهذا القرار والسماح للسفن الحربية بعبور المضائق.

هناك وضع مثير للجدل في هذا السياق يتمثل فيما يأتي: في حال صدور القرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة التي يمكنها أن تقترح القرارات، بدلًا من صدره من قبل

مجلس الأمن الذي يتمتع بصلاحيات في اتخاذ قرارات ملزمة- هل يتعين على تركيا أن تنفذ القرار الذي تتخذه الجمعية العامة للأمم المتحدة أم لا؟ يمكن لتركيا أن تسمح بعبور هذه السفن الحربية التي ستساعد أوكرانيا استناداً إلى قرار الجمعية العامة، على الرغم من أنه لا يتعين على تركيا قانوناً السماح لهذه السفن بالعبور، ولكن حينها يجب إضفاء الطابع القانوني على هذا الأمر؛ ذلك لأن هدف مثل هذا القرار هو إعادة بناء السلام الدولي، وينبغي اعتباره واجب بناء السلام ذريعة مشروعته.

والحالة الاستثنائية الثانية هي أن هذا الحظر سيستثني السفن الحربية العابرة بموجب اتفاقية التعاون المتبادل التي تنص على الالتزام بمساعدة الدول التي هي «ضحية العدوان» (victim of aggression)، والتي جرى إبرامها في إطار ميثاق عصبة الأمم (الأمم المتحدة باسمها الحالي). فضلاً عن أن هذا العبور لن يكون خاضعاً لقيود العدد والحمولة المذكورة آنفاً.

والحالة الاستثنائية الثالثة تتمثل في السماح للسفن الحربية الروسية والأوكرانية بعبور البحر الأسود للعودة إلى موانئهما في البحر الأسود؛ ذلك لأن الفقرة 4 من المادة 19 تنص على أن «السفن الحربية التي تتبع لدول متحاربة مطلة أو غير مطلة على البحر الأسود، والتي غادرت موانئ الإرساء، يمكنها العودة إلى هذه الموانئ». في هذه الحالة، ستكون السفن الحربية ذات الأنشطة العسكرية المكثفة في الخارج، وبخاصة السفن الحربية الروسية في البحر الأبيض المتوسط أو المناطق البحرية الأخرى؛ قادرة على العودة إلى موانئها في البحر الأسود.

ولكن لا ينبغي السماح للسفن الحربية الروسية التي لا تقع موانئ إرسائها في البحر الأسود بالعبور إلى البحر الأسود، لأن الفقرة 4 من المادة 19 من الاتفاقية تستخدم عبارة «موانئ الإرساء»، وتنص بشكل أساسي على أن هذا الحق يشمل فقط حق العودة إلى الميناء الذي ترسو فيه.

خاتمة:

تضمنت اتفاقية لوزان حول المضائق، الموقعة في عام 1923، أحكاماً تتعارض بشكل خطير مع أمن تركيا وحققها في السيادة. إذ بحسب هذه الاتفاقية، لا يُسمح لتركيا باتخاذ أيّ تدابير ضدّ السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة، ومن ثمّ لا يمكنها أن تحدّ من خطر انتقال الحرب إلى منطقة المضائق. وتحتوي هذه الاتفاقية على أحكام سلبية أخرى بالنسبة لتركيا، وهي عدم تسليح المنطقة المحيطة بالمضائق وجانبى كلّ من مضيق البوسفور ومضيق الدردنيل (جنتق قلعة) والجزر الواقعة في منطقة المضائق، وتفويض

مهمّة إدارة عبور المضائق إلى لجنة المضائق الدولية التي أُسّست بهذه الاتفاقية ، بدلاً من تفويضها إلى تركيا .

بسبب كلّ هذه العناصر السلبية ، بذلت تركيا جهداً لإبرام اتفاقية أخرى ، واستطاعت إبرام اتفاقية مونترو حول المضائق في عام 1936 . هذه الاتفاقية تنظّم من ناحية المرور عبر المضائق ، وتحتوي من ناحية أخرى على أحكام تتعلق بحماية أمن كلّ من تركيا والدول المطلّة على البحر الأسود .

وتبنّت اتفاقية مونترو حول المضائق «مبدأ الحرية» بوصفه مبدأً أساسياً للعبور ، لكنها تبنّت كذلك فرض بعض القيود على العبور ، ومن هنا لم يعد مبدأ الحرية حرة «مطلقة» . وفي سياق حماية الأمن ، تحقّق تعريف حالات الحرب التي لا تكون تركيا طرفاً فيها ، وحالات الحرب التي تكون فيها تركيا على وشك الدخول في الحرب ، والحالات التي تكون فيها تركيا داخلةً في الحرب ، ونصت الاتفاقية على لوائح خاصة وأكثر فعالية من أجل ضمان أمن تركيا في كلّ حالة من هذه الحالات .

ونصّت الاتفاقية على بعض الالتزامات التي تقع على عاتق تركيا فيما يتعلق بالمرور عبر المضائق في مثل هذه الحالات التي جرى إصدار لوائح خاصّة بها . في هذا السياق ، أغلقت تركيا مضائقها أمام السفن الحربية الروسية والأوكرانية ، في أثناء الحرب الروسية الأوكرانية الجارية التي هي ليست طرفاً فيها ؛ لأنّ هذا الإغلاق أحد التزاماتها في حالة الحرب .

الهوامش والمراجع :

1. انظر:

<https://www.medqsr.org/maritime-transport>

، [https://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa.\(2022/03/26\)](https://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa.(2022/03/26)) ،

2. هذه الدول هي أستراليا وبلغاريا وفرنسا واليونان واليابان ورومانيا ويوغوسلافيا وتركيا والمملكة المتحدة (بالنيابة عن بريطانيا العظمى وإيرلندا ودول ما وراء البحار البريطانية) والاتحاد السوفيتي. أصبحت إيطاليا طرفاً في الاتفاقية بالانضمام إليها في 2 مايو 1939 . وأعلنت اليابان، من خلال معاهدة السلام الموقعة مع الحلفاء في 8 مايو 1951 ، أنها تخلت عن جميع الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن كونها طرفاً في اتفاقية مونترو حول المضائق.

3. Mensur Akgün. "Great Powers and the Straits: From Lausanne to Montreux" The Turkish Yearbook, Vol. XXIV, 1994, p. 57.

4. سامي دوغرو ، الوضع القانوني للمضائق التركية: الانتقال من سيفر ولوزان إلى مونترو ، جامعة 9 أيلول ، مجلة كلية الحقوق ، المجلد: 15 ، العدد: 2 ، 2013 . (تاريخ الطبع: 2014) ، ص 139 .

5. للمزيد من التفاصيل انظر: المرجع السابق، ص (123-169).
6. Mensur Akgün. "Great Powers and the Straits: From Lausanne to Montreux" The Turkish Yearbook, Vol. XXIV, 1994, p. 57, 58.
7. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 1.
8. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 1.
9. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-أ.
10. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-أ.
11. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ب.
12. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ب.
13. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ج.
14. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ج.
15. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ج.
16. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 1-ج.
17. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-أ.
18. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-أ.
19. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ب.
20. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ب.
21. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ب.
22. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ب.
23. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ج.
24. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 2-ج.
25. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 2، الملحق 3-أ.
26. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 3.
27. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 4.
28. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 6.
29. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 10-12.
30. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 14.
31. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 15.

32. اتفاقية لوزان حول المضائق، المادة 16.
33. سامي دوغرو، الوضع القانوني للمضائق التركية: الانتقال من سيفر ولوزان إلى مونترو، جامعة 9 أيلول، مجلة كلية الحقوق، المجلد: 15، العدد: 2، 2013. (تاريخ الطبع: 2014)، ص 148.
34. قدرت أوزرساي، اتفاقية مونترو حول المضائق، تحرير: باسكين أوران، سياسة تركيا الخارجية، الوقائع والوثائق والتحليلات من حرب الاستقلال إلى يومنا الحاضر / Savaşından Kurtuluş / İletişim ,Belgeler ,Yorumlar ,Olgular Bugüne، المجلد الأول، منشورات İletişim، إسطنبول 2001، ص 370.
35. حاقان سليك جانجا، المضائق التركية في القانون الدولي / Türk Hukukta Uluslararası Boğazları، منشورات Seçkin، 2012، ص 77.
36. شارقة غديكلي بربر، نظرة عامة على قضية المضائق التركية من منظور معاهدة لوزان / Bakış Meselesine Boğazları Türk Perspektifinden Antlaşması Lozan قسطمونو للتعليم، ج 14، رقم 2، أكتوبر 2006، ص 627.
37. يوكسل إنان، النظام السياسي والقانوني للمضائق التركية / ve Siyasal Boğazlarının Türk Rejimi Hukuksal، أنقرة، 1995، ص 41.
38. سامي دوغرو، الوضع القانوني للمضائق التركية: الانتقال من سيفر ولوزان إلى مونترو، جامعة 9 أيلول، مجلة كلية الحقوق، المجلد: 15، العدد: 2، 2013. (تاريخ الطبع: 2014)، ص 152.
39. فريدون جمال أركين، العلاقات التركية السوفيتية ومسألة المضائق / Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi، أنقرة 1968، ص (64-65). فاخر أرما أوغلو، التاريخ السياسي للقرن العشرين، 1914-1990، المجلد الأول، ط 7، منشورات بنك العمل التركي الثقافية، أنقرة 1992، ص 343. يوكسل إنان، النظام السياسي والقانوني للمضائق التركية، أنقرة، 1995، ص 42. قدرت أوزرساي، سياسة تركيا الخارجية: الوقائع والوثائق والتحليلات من حرب الاستقلال إلى يومنا الحاضر، المجلد الأول، منشورات İletişim، إسطنبول 2001، ص 58.
41. سامي دوغرو، الوضع القانوني للمضائق التركية: الانتقال من سيفر ولوزان إلى مونترو، جامعة 9 أيلول، مجلة كلية الحقوق، المجلد: 15، العدد: 2، 2013. (تاريخ الطبع: 2014)، ص 154.
42. يوكسل إنان، النظام السياسي والقانوني للمضائق التركية، أنقرة 1995، ص (40-46).
43. انظر المادة 8. Documents Basic-Relations Foreign s'Japan، المجلد الأول، ص 419-439. "تتخلى اليابان عن جميع الحقوق والمصالح التي قد تنجم عن كونها قوة موقعة على... واتفاقية مضيق مونترو في 20 يوليو 1936، ومن المادة 16 من معاهدة السلام مع تركيا الموقعة في لوزان في 24 يوليو 1923". والنص الإنكليزي للحكم كما يأتي:
- "Japan renounces all such rights and interests as it may derive from being a signatory power of ... and the Straits Agreement of Montreux of July 20, 1936, and from Article 16 of the Treaty of Peace with Turkey signed at Lausanne on July 24, 1923.

44. انظر ديباجة الاتفاقية. "قررت استبدال الاتفاقية الحالية محل الاتفاقيات الموقعة في لوزان في 24 يوليو 1923..."، والنص الإنكليزي هو كالآتي:
- "Have resolved to replace by the present Convention the Convention⁴ signed at Lausanne on the 24th July, 1923...".
45. انظر المادة 1.
46. النص الإنكليزي للبيان ذي الصلة هو كما يأتي: "رغبة منها في تنظيم العبور والملاحة في مضيق الدردنيل وبحر مرمرة والبوسفور المندرج تحت المصطلح العام "المضايق"، بشكل يضمن أمن وأمن تركيا والدول المتشاطئة على البحر الأسود...".
47. انظر، المادة 9.
48. انظر، المادة 13.
49. انظر، المادة 14.
50. انظر، المادة 10 و13.
51. انظر، المادة 15.
52. انظر، المادة 16.
53. انظر، المادة 12.
54. انظر، المادة 11.
55. انظر، المادة 18.
56. انظر، المادة 19.
57. انظر، المادة 20، 21.
58. انظر، المادة 21.
59. انظر، المادة 3.
60. انظر، المادة 4.
61. انظر، المادة 6.
62. انظر، المادة 5.
63. انظر، المادة 23.
64. انظر، المادة 29.
65. Malcolm N. Shaw, International Law, Seventh Ed. (Cambridge University Press, 2014), p. 864.

SETA SECURITY RADAR

TURKEY'S GEOPOLITICAL LANDSCAPE IN 2022



Read Online



KARABAKH

FROM CONFLICT TO
RESOLUTION

EDITORS

MUHİTTİN ATAMAN

FERHAT PİRİNÇÇİ

