

The development of The Turkish Straits Issue (The Bosphorus and The Dardanelles)

تطور مسألة المضائق التركية (البوسفور والدردينيل)

¹Mahmoud Khalaf AL- Diri

محمود خلف الديري

¹University name: Beirut Arab University
Email ID: mahmoudaldiri198@gmail.com

How to cite this paper as: Mahmoud Khalaf AL- Diri, (2024) The development of The Turkish Straits Issue (The Bosphorus and The Dardanelles). *Library Progress International*, 44(6), 908-912

ABSTRACT

The Turkish straits, the Bosphorus and the Dardanelles, are among the busiest maritime passages. Although they are internal passages, meaning they are the only route to the Black Sea, they play an important role in international transport. Consequently, countries such as Romania, Bulgaria, Ukraine, and Georgia that border the Black Sea have no access to open seas except through them. Traffic in the Bosphorus and Dardanelles has significantly increased after the signing of the Montreux Convention. The Bosphorus and Dardanelles Straits have been of great importance throughout history, as they mark the meeting point of European and Asian lands. The Bosphorus Strait is a natural strait located in northwestern Turkey, connecting the Black Sea to the Sea of Marmara, and is also known as the Istanbul Strait. This waterway also links the European side of the city to the Asian side. As for the Dardanelles Strait, it connects the Aegean and Marmara Seas and is considered one of the strategic passages on the eastern shore of the Mediterranean Sea. International disputes have arisen over it, and nations have fought throughout history to cross it, attempting to control it due to its significant geographical location, which has made it a target for many countries to achieve their interests.

المقدمة

إن المضائق التركية البوسفور والدردينيل واحدا من أهم الممرات البحرية المزدحمة، وبالرغم أنه ممر داخلي، أي أنه يعد الممر الوحيد باتجاه البحر الأسود، فإنه يلعب دورا مهما في النقل الدولي، بالتالي إن دولاً مثل رومانيا وبلغاريا وأوكرانيا وجورجيا المطلة على البحر الأسود، ليس لديها أي منفذ على البحار المفتوحة إلا Montreux من خلاله. وقد ازدادت حركة المرور في البوسفور والدردينيل بشكل كبير بعد توقيع اتفاقية "مونترو" (

إن لمضيق البوسفور والدردينيل أهمية كبيرة عبر التاريخ، حيث تلتقي الأراضي الأوروبية والآسيوية. فمضيق البوسفور هو مضيق طبيعي يقع في شمال غرب تركيا، ويربط البحر الأسود ببحر مرمرة، ويعرف باسم مضيق إسطنبول، يربط هذا الممر المائي أيضا الجانب الأوروبي من المدينة بالجانب الآسيوي. أما مضيق الדרدينيل فهو يربط بين بحري إيجه ومرمرة، ويعتبر أحد الممرات الاستراتيجية على الضفة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط. نشبت بسببه نزاعات دولية، وتصارعت الأمم عبر التاريخ للعبور منه، محاولة السيطرة عليه، لما له من موقع جغرافي هام، جعل منه محل أطماع الكثير من الدول لتحقيق مصالحها.⁽¹⁾

اهمية الدراسة

واستنادا لهذا الموقع الهام للمضائق التركية (البوسفور والدردينيل)، وفي ظل الحاجة الملحة لتنظيم العبور فيها، فلا بد من وجود نظام قانوني ينظم حركة الملاحة في المضائق. ولقد مر المضيق بأحداث عبر التاريخ، نتج عنها أنظمة متعاقبة لحكمها، وآخر اتفاقية والتي بموجبها سيطرت تركيا على مرور السفن بين البحر والبحر الأسود، مما جعل تركيا لاعبا إقليميا أساسيا في المنطقة، هي اتفاقية مونترو للعام 1936، والتي أتاحت حرية المرور عبر مضيق البوسفور الأبيض المتوسط في أوقات السلم والحرب، وسمحت بمرور السفن الحربية لدول حوض البحر الأسود من دون أي تحديد. Montreux والدردينيل للسفن التجارية

اهداف الدراسة

تهدف الدراسة الى التركيز على أهمية المضائق التركية، والأنظمة القانونية المتبعة فيها، كما أنها تسلط الضوء على مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية للعام 1936. Montreux (البوسفور والدردينيل). والتعرف على الواقع الدولي السياسي والقانوني الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو

اشكالية الدراسة

- موقع قناة الجزيرة، مضيق الـدردينيل.. ممر مائي تصارعت عليه الأمم. ¹

نظمت حق العبور في المضائق التركية، مما أدى إلى تغيير في قواعد العبور في المضائق التركية، وبالتالي أثار الموضوع إشكالية قانونية تتمحور حول السؤال التالي، ما مدى تأثير الاتفاقيات الثنائية والمعاهدات الدولية على المضائق التركية؟

نتفرع من الإشكالية عدة أسئلة هي التالية: ما هي

1- مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية (البوسفور والدردينيل)؟

2- ما هو الواقع السياسي والقانوني الدولي الذي أنتج اتفاقية مونترو للعام 1936؟

فرضيات الدراسة

إذا لم توافق الدول الموقعة على اتفاقية لوزان للعام 1923، على توقيع اتفاقية مونترو للعام 1936، فإن تركيا حتماً ستدخل في حرب واسعة لتأمين أراضيها التي باتت في خطر بعد مخالفة القوى الكبرى في ذلك الوقت لقواعد القانون الدولي، واهم هذه القوى ألمانيا، وإيطاليا التي نامت قوتها.

إذا لم توقع اتفاقية مونترو للعام 1936، فيسبب ذلك زيادة في مرور السفن الحربية في المضائق التركية، ومع زيادة قوة الاتحاد السوفياتي والمطامع البريطانية في البحر الأسود، مما سيسبب نشوب نزاعات على المضائق التركية، وبالتالي ستتهدد السيادة التركية.

المناهج المتبعة

للاجابة عن الإشكالية أعلاه، فقد اعتمدنا المنهج التاريخي الذي يتطلب الحديث عن أهم المحطات التاريخية، التي مرت بها المضائق التركية، بالإضافة إلى المنهج التحليلي، كي نحاول فهم الأحداث وتحليلها تحليلاً علمياً، ومن ثم اللجوء إلى المنهج الاستقرائي لما تحتاجه هذه الدراسة من قراءة في الجزئيات، والتفاصيل الدقيقة ذات الصلة، من ثم الاعتماد على منهج دراسة الحالة للحصول على معلومات، ونتائج أكثر تفصيلاً ودقة، حول حق العبور في المضائق التركية.

هيكلية الدراسة

لمعالجة الموضوع، وللاجابة عن الإشكالية، فقد اعتمدنا التقسيم التالي وفق الهيكلية التالية: نتناولنا في المطلب الأول مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية (البوسفور والدردينيل)، الذي بدوره قسمناه إلى فرعين. نتناولنا في الفرع الأول نشأة مسألة المضائق التركية، ومن ثم تطرقنا في الفرع الثاني إلى أهمية المضائق للعام 1936، الذي بدوره قسمناه إلى فرعين. نتناولنا Montreux التركية. وفي المطلب الثاني نتناولنا الواقع الدولي السياسي والقانوني الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو للعام 1936، ومن ثم تطرقنا في الفرع الثاني إلى الواقع القانوني الدولي الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو للعام 1936، ومن ثم تطرقنا في الفرع الأول الواقع السياسي الدولي الذي نتج عنه اتفاقية مونترو

للعام 1936. Montreux عنه اتفاقية مونترو

المطلب الأول: مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية (البوسفور والدردينيل)

إن الأهمية التي تتمتع بها المضائق التركية، جعل منها محط أنظار الدول الكبرى في كل مرحلة تاريخية مر بها الصراع للسيطرة عليها، وما يهيمنا هو تسليط الضوء على هذه المراحل منذ عقد اتفاقية "كوتشك كينارجي" إلى عقد اتفاقية مونترو.

وعليه لغرض الوقوف على مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية (البوسفور والدردينيل)، سوف نتناول الموضوع من خلال الحديث عن نشأة مسألة المضائق التركية (فرع أول)، ومن ثم نتناول أهمية المضائق التركية (فرع ثان).

الفرع الأول: نشأة مسألة المضائق التركية

هناك مواقع جغرافية تنسم بأنها طرق طبيعية للمرور والانتقال الدولي كمضيق البوسفور والدردينيل، وتهتم الدول صاحبة تلك المواقع بحمايتها، بينما تحاول الدول الأخرى التحكم فيها لأهميتها في المواصلات الدولية⁽²⁾ وتعتبر المضائق نقطة التقاء طرق الملاحة البحرية، ومن ثم كانت محلاً للصراع وأطماع الدول الكبرى، فالسيطرة على المضيق تعني إغلاق المعبر البحري والتحكم في طرق الملاحة. وتفاوتت قيمة المضائق وفقاً لأهمية المناطق المطلّة على البحار التي يربطها

المضيق، ووفقاً لحركة التجارة بين أرجاء موانئ هذه البحار والبحار المجاورة.

كان الصراع خلال القرن التاسع عشر يتمحور حول السيطرة على المضائق بين كل من روسيا والمملكة المتحدة البريطانية. فقد كانت روسيا تعمل على أن تكون حرية الملاحة في المضائق مفتوحة بالمطلق دون قيد أو شرط، بينما كانت المملكة المتحدة تريد فتحها أمام السفن المدنية والتجارية فقط، وإغلاقها أمام جميع السفن الحربية. وفي حال السماح لفتحها أمام السفن الحربية الروسية فلا بد من السماح للسفن الحربية البريطانية من العبور أيضاً، وأخذ مكانها في البحر الأسود. تمكنت روسيا من الحصول على حق الوصول إلى المضائق بموجب معاهدات واتفاقيات عقدت خلال القرن التاسع عشر والقرن العشرين، ولكن بعد فترة وجيزة، تم إغلاق

هذه المضائق مرة أخرى أمام السفن الحربية غير التركية، وظلت قاعدة الإغلاق هذه هي القانون حتى عام 1923.⁽³⁾

ومن الأهمية الكبرى للمضائق التركية، فقد كانت موضع تنظيم خاص، وخضع نظامها القانوني لتطورات وتعديلات متتالية بسبب التغيرات السياسية العديدة التي طرأت على المنطقة. وبالإمكان إيجاز ذلك بثلاث مراحل:⁽⁴⁾

الأولى: خضعت المضائق فيها لتنظيم عثماني داخلي (استمر حتى العام 1774، حينما كان البحر الأسود مطوقاً بالمقاطعات العثمانية). **الثانية:** خضعت المضائق فيها لتنظيم

ثاني عثماني روسي امتد من العام 1774 حتى 1840، حينما أصبحت أراضي روسيا تمتد حتى سواحل البحر الأسود

وتميزت هذه المرحلة بفتح المضائق تدريجياً للملاحة التجارية، الروسية ثم الأجنبية.

الثالثة: خضعت المضائق فيها لتنظيم دولي منبثق من معاهدات جماعية (امتد من العام 1841 حتى 1914، وفيه منع مرور السفن الحربية وحيد البحر الأسود، ثم ألغى التجديد وأبقى على مبدأ إغلاق المضائق في وجه السفن الحربية).

وأخيراً وافقت الدول الحليفة في اتفاقية القسطنطينية عام 1915، على أن تلحق روسيا المضائق بها، إذا كان النصر حليفها في الحرب. وكان هذا الامتياز يدل على حصول تبدل دراماتيكي في السياسة البريطانية والفرنسية، ولكن تأثيراته انفتحت بنشوب الثورة البلشفية وتنازل الحكومة السوفييتية عن الاتفاقيات السرية. وقد أثبت قضية المضائق، حينما كانت تجري تسوية الصلح، بإغلاق جذري للسياسة البريطانية (والغربية). إذ كانت بريطانيا وحلفاؤها الغربيون عازمون على أمر يفرضون

فيه حلاً بمعزل عن روسيا والإرادة التركية، لأن هاتين الدولتين أبعدا عن المجالس الأوروبية ومؤتمراتها عام 1920.⁽⁵⁾

- محمد السيد سليم، تحليل السياسة الخارجية، ط2، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1998، ص 2152.

-لمى الإمارة، أبعاد تأثير قناة إسطنبول على روسيا الاتحادية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2021، ص 4.

- محمد المجذوب، الوسيط في القانون العام، ط 7، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2018، ص 493.

- جورج لنشوفسكي، الشرق الأوسط في الشؤون العالمية، الجزء الأول، ترجمة جعفر خياط، منشورات دار الكشاف للطباعة والنشر،⁵

إن موقع مضيق البوسفور والدردينل المهم جعل منهما في كل زمن، هدفاً للأطماع السياسية للقوى الكبرى في العالم، وقد تأكدت هذه الأهمية الاستراتيجية للمضائق Churchill التركية أثناء الحرب العالمية الأولى، حيث كانا مسرحاً لحملة بريطانية - فرنسية في تشرين الثاني نوفمبر 1915. اقترح هذه الحملة "نستون تشرشل" (وزير البحرية البريطانية آنذاك، وكان الهدف منها احتلال المضائق من أجل السيطرة على الممر، ومساعدة روسيا في الحفاظ على اتصالاتها الحيوية Winston في مواجهة ألمانيا والدولة العثمانية. وكانت المضائق التركية أثناء الحرب العالمية الأولى مسرحاً لهذه الحملة البريطانية الفرنسية، وكان الهدف منها احتلال

(6) المضائق

حشدت روسيا أسطولها في البحر الأسود، لكن الدولة العثمانية سمحت بعبور السفن الحربية لحلفائها الألمان عبر مضائقها، ومنه إلى البحر الأسود، حيث دمرت ألمانيا الأسطول السوفيتي. ومن جهة أخرى، منعت الدولة العثمانية مرور الإمدادات البريطانية للقوات السوفياتية، مما أدى إلى انهيار جبهة روسيا أمام الألمان،

وقتل الحلفاء في السيطرة على البوسفور والدردينل.⁽⁷⁾

ومن خلفيات هذه الحملة، أن روسيا قامت بحشد أسطولها في البحر الأسود، فتوجهت البحرية الألمانية عبر المضائق ودمرت، كما قامت الدولة العثمانية بمحاصرة روسيا ومنعتها من المرور في المضائق، وحاولت بريطانيا تمرير حملة لنجدة روسيا ففشلت، لأن تركيا حليفة ألمانيا منعتها بأغلاق المضائق في وجهها، ما أدى إلى

انهيار الجبهة الروسية أمام الألمان، وقتل الحلفاء في السيطرة على البوسفور والدردينل.⁽⁸⁾

وبعد نهاية الحرب، انتهت بريطانيا إلى الأهمية التجارية والاستراتيجية التي تتمتع بها تركيا نتيجة لتحكيمها في المضائق، وقد أصر المنتصرون في الحرب العالمية عام 1923، ونصت Lausanne الأولى على فتح المضائق أمام كافة السفن وعلى عدم تحصينها مرة أخرى. وقد نظم وضع المضائق مرة ثانية في معاهدة لوزان هذه المعاهدة على حرية المرور الكاملة لكل السفن التجارية، بغض النظر عن جنسيتها، ولكنها من جهة أخرى وضعت قيوداً على مرور السفن الحربية إلى البحر

الأسود، باعتباره بحراً مغلقاً، وتكونت لجنة دولية تابعة لعصبة الأمم لإدارة المضائقين.⁽⁹⁾

الفرع الثاني: أهمية المضائق التركية

تكتن الأهمية الاستراتيجية للمضائق التركية، خلال سنوات عقد الثلاثينيات من القرن العشرين، في ضرورة عبور أي سفينة تجارية أو سفينة حربية، عاتمة كانت أم غواصة من خلالها، وذلك لدى تنقلها من البحر الأسود والذي تقع عليه سواحل الاتحاد السوفيتي، الدولة الكبرى في ذلك الوقت، وذات المصالح العالمية والنفوذ الدولي، ورومانيا وبلغاريا بالإضافة إلى تركيا، وبين البحر الأبيض المتوسط الذي تطل على سواحلها وتشطاط على أجزاء من مياهه كل من تركيا، اليونان، ألبانيا، بوسلافيا، إيطاليا، فرنسا، إسبانيا، المغرب الجزائر، تونس، ليبيا، مصر، فلسطين، سوريا ولبنان، والذي يحتضن في أوساطه جزراً كبيرة، شكلت أهمية استراتيجية عظيمة، والتي تمتلك فيها الدول الكبرى الثلاث بريطانيا، فرنسا، إيطاليا آنذاك" قواعد عسكرية وبحرية وجوية ثابتة وجاهزة ومتكاملة، وحاملات طائرات عديدة، وعشرات البارج والمدمرات والفرقاطات والطرادات والغواصات التابعة للقوات البحرية لكل من بريطانيا، فرنسا، إيطاليا، ألمانيا، الاتحاد السوفياتي"، ناهيك

عن الولايات المتحدة الأمريكية التي بدأت دخولها في حينه إلى الساحة الدولية.

إن الموقع الجيو استراتيجي الهام لتركيا، جعلها تبتوأ مكانة عظيمة ضمن سياسات القوى العالمية الكبرى، حيث أصبحت تركيا - المسيطرة على البوسفور والدردينل - أهمية عسكرية كبيرة في استراتيجية الكتلة الغربية، ضد الكتلة الشرقية، فكان في وسعها أن تسمح لأساطيل الكتلة الغربية بالمرور إلى البحر الأسود، لتدمير المنطقة الصناعية الرئيسية للاتحاد السوفياتي سابقاً، وكانت تعتبر صمام أمان للقوى الغربية ضد الزحف السوفيتي جنوباً إلى الشرق الأوسط، وطرق الملاحة

الدولية هناك.⁽¹⁰⁾

ويختلف مضيق البوسفور والدردينل عن غيرهما من المضائق، لسيطرة دولة واحدة هي "تركيا" على سواحلها الشرقية والغربية، وهي سيطرة سهلة لطول المضائق ولضيقهما، حيث يبلغ طول مضيق الديردينل حوالي 71 كم، ويتراوح عرضه من 3 إلى 10 كم، أما عمقه فيتراوح بين 50 و 90 متراً، يصل بحر إيجه ببحر مرمرة، وهذا الأخير يتصل بدوره بالبحر الأسود، عن طريق مضيق البوسفور، الذي يعتبر أقصر طولاً وأضيق عرضاً من الديردينل، إذ يصل طوله إلى 27 كم، ويتراوح عرضه بين 640 م و 3,2 كم، وعمقه الأقصى حوالي 105 أمتار. ويقع المضيقان بشكل كامل ضمن حدود المياه الإقليمية التركية، ويفصل بينهما بحر مرمرة بطول

200 كم. وتمر تجارة دول البحر الأسود بما فيها روسيا عبر المضائقين، ومما سبق نرى الأهمية الاقتصادية والعسكرية والسياسية للمضائق التركية.⁽¹¹⁾

للعام 1936 Montreux المطالب الثاني: الواقع الدولي السياسي والقانوني الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو

الخاصة في تنظيم العبور في المضائق التركية حالة عبارة، بل كانت نتاج عمل دبلوماسي سياسي قامت به السلطات التركية قبل Montreux لم تكن اتفاقية مونترو عام 1923. ولقد مرت المنطقة بالكثير من الأحداث السياسية والعسكرية، والتي أثرت بشكل مباشر على حركة الملاحة في المضائق Lausanne توقيع اتفاقية لوزان التركية. وزادت الحاجة لوضع نظام يحكم ويسهل في نفس الوقت، حركة عبور السفن سواء كانت سفناً تجارية أو حربية، من البحر الأسود إلى البحر المتوسط،

مروراً بالمضائق التركية وبالعكس.

للعام 1936، سوف نتناول الموضوع من خلال الحديث Montreux وعليه لغرض الوقوف على الواقع الدولي والسياسي والقانوني، الذي نتج عنه اتفاقية مونترو للعام 1936 (فرع أول)، ومن ثم نتناول الواقع القانوني الدولي الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو Montreux عن الواقع السياسي الدولي الذي نتج عنه اتفاقية مونترو

للعام 1936 (فرع ثان). Montreux.

للعام 1936 Montreux الفرع الأول: الواقع السياسي الدولي الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو

لعام 1923 قد فرضت على "تركيا" الوراثة للدولة العثمانية المنهارة، شروطاً وقعتها الحلفاء المنتصرون بريطانيا، فرنسا، وإيطاليا Lausanne إن معاهدة لوزان" واليابان، التي تنص على "تحويل" المضائقين، وإبقائهما خارج سيطرة الدولة التركية الجديدة، وذلك بحرمانها من إنشاء أي قواعد عسكرية، أو قلاع وحصون ومنعات دفاعية على جانبيهما، أو نشر قوات مسلحة على سواحلها، أو تمركزها على المرتفعات المحيطة بهما، أو تواجدها قطع بحرية تابعة للأسطول التركي في مياههما.

العراق 1959، ص 535.

- عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، الجزء الثاني، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت 1981، ص 674.

- موقع قناة الجزيرة، الموسوعة. مضيق البوسفور.. تاريخ من الصراعات والمعاهدات،⁷

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/>، تاريخ الزيارة 2/2/2024، مرجع سابق.

- ناصيف يوسف حتى، مرجع سابق، ص 70.

علي أحمد هارون، أسس الجغرافيا الاقتصادية، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 2010، ص 432.

- ناصيف يوسف حتى، القوى الخمس الكبرى والوطن العربي: دراسة مستقبلية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1987، ص 10

.70

- علي أحمد هارون، أسس الجغرافيا الاقتصادية، مرجع سابق، ص 431.

فأبطلت إدارتها ومراقبتها إلى لجنة مختصة تابعة لمنظمة "عصبة الأمم" للإشراف عليها. وهكذا، ظل المضيقان على حالهما منذ عام 1923، وحتى منتصف عقد الثلاثينيات⁽¹²⁾.
بناء عليه، كان من الصعوبة بمكان على أي دولة أن تتحدد أو تتحرم في اتخاذ قراراتها، من حرية تصرفاتها بشكل عام، ولأي سبب، ويتفاقم هذا الأمر عندما تكون تلك القرارات والتصرفات متعلقة بأقليمها، واتجاه موقع استراتيجي قد تتأثر منه احتمالات نشوب صراع بين الدول الكبرى، كما سبق وأن تعرضت لها في ماض عام 1923، بشأن وجوب إبقاء منطقة المضائق Lausanne قريب. ذلك ما كان عليه موقف الجمهورية التركية، عندما قبلت بالشروط الملحقة بمعاهدة "لوزان"
البحرية منزوعة السلاح، وخالية من القوات العسكرية، مع إبقاء القلاع والحصون المبنية على جانبيها، مجرد أبنية فارغة.

كان لكل من تركيا، والمملكة المتحدة، والاتحاد السوفياتي، ووجهات نظر تختلف عن بعضهم البعض، والتي هدفت بشكل أساسي إلى حماية مصالحهم الخاصة. فضل البريطانيون استمرار تقييد حركة الملاحة، بينما سعى الأتراك إلى نظام يؤكد سيطرتهم على المضائق، في حين أن الحاجة السوفياتية الملحة للوصول إلى المياه الدافئة بأي شكل، دفعتهم إلى اقتراح تبني نظام يضمن حرية المرور المطلقة. إن خشية كل من بريطانيا وفرنسا من تمكن الاتحاد السوفياتي من مد سيطرة فؤده لتصل إلى البحر الأبيض المتوسط بشكل يمكنه من تهديد ممرات الشحن الحيوية إلى آسيا وأفريقيا، كان وراء سعيهم الجاد لفرض نظام مقيد لحرية الحركة الملاحية.

وإذا ما كانت سنوات عقد العشرينيات قد انقضت بسلام، فما إن حلت سنوات الثلاثينيات حتى باتت احتمالات الحرب تتصاعد، وعدم التزام الدول بالمواثيق والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، نتج عنه واقع يفرض نفسه على العلاقات الدولية في أوروبا، وبعض بقاع العالم، مسببا ضعفا واضحا للمنظمة الدولية "عصبة الأمم"، وعدم تطبيق معظم قراراتها، التي يفترض أن تحترم الحفاظ على السلم والاستقرار الدوليين. فمن الطبيعي أن يهيمن على تفكير صانع القرار التركي، تجاه مصير شريان بحري استراتيجي يربط بين ثلاثة بحار، وتم عبره سفن عشرات الدول دون توقف، وهم غير متحكمين فيه، بل تشرف عليه لجنة دولية، لا يتعدى عدد أعضائها

وموظفيها الإداريين بضع عشرات من أشخاص مدنيين أو عسكريين، ليسوا بمسجلين ولا يمتلكون سوى صلاحية الاتصال بعصبة الأمم⁽¹³⁾.

بالتالي، سعت تركيا لأفانح الدول الأوربية بإعادة النظر بالنظام الخاص بالمضائق، واستغلت الفرصة التي منحها إيها الوضع الأوربي، الذي كان يكتنفه الكثير من المشاكل، وكانت ذرائعها مستندة على القيمة المتضائلة للضمانات الدولية، وإعادة التسليح العام، وبالتالي اختلفت آراء الدول الأوربية تجاه المشكلة التركية، بين

مؤيد ومعارض لها.

للعام 1936Montreux الفرع الثاني: الواقع القانوني الدولي الذي نتج عنه اتفاقية مونتره

وقع المضيق تحت سيطرة الدولة العثمانية منذ عام 1453، وكانت تسمح بمرور السفن التركية أو المبحرة في خدمة تركيا، ونظرا لموقعه الاستراتيجي المهم باعتباره ممرًا للنقل الدولي، والممر المائي الوحيد لعبور السفن التجارية والعسكرية القادمة من البحر الأسود أو المتجهة نحوه، فقد تطلعت كثير من الدول للحصول على امتياز عبوره أو السيطرة عليه. لذلك وقعت العديد من المعاهدات الثنائية مع الدولة العثمانية أو المعاهدات الدولية التي كان القصد منها التحكم بالمضيق، أو

الحصول على امتيازات فيه، أو لأجل تنظيم حركة السفن التجارية والحربية التي تعبره⁽¹⁴⁾.

ولقد حكمت المضائق التركية "الدرينبل والبوسفور" عدة اتفاقية كانت، جزءا منها ثنائي والجزء الآخر دولي، تشترك فيه أكثر من دولة، وبالتالي فإن المضائق التركية خضعت لقواعد وضعت عبر عدة اتفاقيات، عقدتها السلطات في تركيا العثمانية أو تركيا التي تأسست بعد الحرب العالمية الأولى، وكانت آخر اتفاقية هي

Montreux اتفاقية مونتره .

وقعت تركيا اتفاقيات ثنائية ومعاهدات دولية ضمنت العبور من الممرات المائية التركية، ومن أهم الاتفاقيات الثنائية، معاهدة كوتشوك - كابتاردجي بتاريخ 21 تموز/ يوليو 1774، والتي حصلت بموجبها روسيا من الحكومة التركية على حق مرور السفن التجارية الروسية⁽¹⁵⁾، وبحلول عام 1800، كان هذا الامتياز المحدود والمشروط قد حصلت عليه أيضا القوى التجارية الهامة، وكافة الدول الراغبة في الاستفادة من ذلك. فقد اعترفت الدولة العثمانية بحق مرور السفن التجارية الأجنبية

وفي عام 1841، عقد اتفاق دولي يقضي بفتح المضائق أمام كل السفن التجارية، بالمضائق التركية بما فيها البوسفور، ولكن هذا الحق لم يشمل السفن الحربية⁽¹⁶⁾، وإغلاقها أمام السفن الحربية فيما عدا التركية منها، وتم تأكيد هذا الحق في معاهدة باريس 1856

عقدت معاهدة أونيكار - أسكسلي بتاريخ 8 تموز/ يوليو 1833، ونصت على إخطار مرور السفن الحربية الأجنبية باستثناء السفن الروسية والتركية، وإلى حد هذا التاريخ كان نظام المضائق التركية ناتجا عن اتفاقيات ثنائية، غير أن طابعه تبدل اعتبارا من اتفاقية لندن 15 تموز/ يوليو 1840، وجاء هذا التغيير بناء على احتجاج

بريطانيا⁽¹⁷⁾.

أما المعاهدات الدولية فقد وقعت اتفاقية لندن في 13 تموز/ يوليو 1841 المعروفة باسم اتفاقية المضائق، وحظرت مرور كل السفن الروسية وغيرها، ففضت على الاستثناء الممنوح عام 1833 لصالح روسيا وحدها، إلا في حالة واحدة، إذا كان من حق السلطات منحها إجازة المرور⁽¹⁸⁾، كما وقعت معاهدة باريس في 30 آذار/مارس 1856، فقد دعمت هذا النظام وأكملته، وفرضت هذه المعاهدة التي تمت بعد حرب القرم حيايد البحر الأسود. كما وقعت معاهدة لندن في 13 آذار/مارس 1871، وظل نظام الحيايد ساري المفعول إلى غاية 1871، حيث عقد مؤتمر في لندن بناء على دعوة من روسيا، فتولد عنه معاهدة لندن المعقودة بتاريخ 13

آذار/مارس 1871 التي ألغت حيايد البحر الأسود، ولكنها أبقت على إغلاق المضائق في وجه السفن الحربية لجميع الدول، وأبقت معاهدة برلين المؤرخة في 13 تموز/ يوليو 1878 هذا النظام بلا قيد ولا شرط⁽¹⁹⁾.

في وثائق الممثلات العراقية في تركيا 1930 - 1957، بيت Montreux - صبجي ناظم توفيق، الميثاق البلقاني ومعاهدة مونتره¹²

الحكمة سلسلة رقم 6، بغداد 2002، ص 19. - بندر

لفته نجم، مؤتمر مونتره عام 1936 وأثره على العلاقات التركية - البريطانية، مجلة الجامعة العراقية، جامعة سامراء كلية التربية،¹³

المجلد الأول، العراق، العدد 57، ص 449. -

موقع قناة الجزيرة، الموسوعة، مضيق البوسفور.. تاريخ من الصراعات والمعاهدات،¹⁴

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2024/12/12/تاريخ-الزيارة>

- حمد محسن عبد سعود البديري، معاهدة كوجك كينارجي عام 1774: دراسة تاريخية تحليلية، مجلة جامعة الكوفة كلية الآداب، المجلد 15، العدد 44، العراق 2020، ص 387.

- موقع قناة الجزيرة، الموسوعة، مضيق البوسفور.. تاريخ من الصراعات والمعاهدات،¹⁶

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2024/12/12/تاريخ-الزيارة>. مرجع سابق.

- جورج لنشوفسكي، الشرق الأوسط في الشؤون العالمية، الجزء الأول، ترجمة جعفر خياط، منشورات دار الكشف للطباعة والنشر،¹⁷ العراق 1959، ص 535.

- جورج لنشوفسكي، الشرق الأوسط في الشؤون العالمية، المرجع سابق، ص 536.¹⁸

وحيد فكري رأفت بيك، مشكلة المضائق، المجلة المصرية للقانون الدولي العام، مطبعة البصير، المجلد الثاني، مصر، 1949، ص¹⁹

للعام 1923، في نفس تاريخ معاهدة الصلح مع تركيا، هذه الاتفاقية المتعلقة بنظام المضائق والتي تسودها ثلاثة مبادئ: Lausanne وأخيراً عقدت اتفاقية لوزان حرية المرور، والحياة، والتنويع.

الخاتمة

إن مضيق الدردنيل والبوسفور يشكلان البوابتان الأساسيتان، بين البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط، ويعتبران الطريق البحري الوحيد الذي يصل بين موانئ البحر الأسود مروراً ببحر إيجه إلى البحر الأبيض المتوسط، ومن ثم إلى جميع أنحاء العالم. تتميز المضائق التركية بموقعها الاستراتيجي، الذي يفصل بين قارة آسيا وأوروبا، مما جعلها محط انظار الدول الكبرى، وهذا من أهم الأسباب التي أدت إلى تنظيم العبور من الممرات المائية التركية عبر عدة اتفاقيات ثنائية ومعاهدات دولية.

أخذت بعين الاعتبار مصالح الدول الكبرى في كل مرحلة مر بها تنظيم هذه المضائق.

واخيراً، توصلنا لنتائج سنورها على الشكل التالي:

استفادت تركيا من الوضع الدولي القائم آنذاك، وتنامي قوة إيطاليا، ومخالفة الامان اتفاقية الصلح، والخوف الأوروبي من صعود الاتحاد السوفياتي، فحصلت على موافقة الدول الموقعة على اتفاقية لوزان لعام 1923، من خلال المفاوضات السياسية والجهود الدبلوماسية وتوصلها مع الدول، على البدء في مفاوضات لتوقيع اتفاقية

مونترو للعام 1936.

بعد التوقيع على اتفاقية مونترو للعام 1936، استطاعت تركيا حفظ أمن المضائق، والحفاظ على حيادها، وابعادها عن النزاعات الدولية، كما لمسا ذلك في الحرب العالمية الثانية، بالتالي حافظت تركيا على سيادتها على مضائقها.

المصادر والمراجع

الكتب

1. جورج لنشوفسكي، الشرق الأوسط في الشؤون العالمية، الجزء الأول، ترجمة جعفر خياط، منشورات دار الكشاف للطباعة والنشر، العراق 1959. وحيد فكري رأفت بيك، مشكلة المضائق، المجلة المصرية للقانون الدولي العام، مطبعة البصير، المجلد الثاني، مصر، 1949.
2. في وثائق الممثلات العراقية في تركيا 1930 - 1957، بيت الحكمة سلسلة رقم Montreux صبحي ناظم توفيق، الميثاق البلقي ومعاهدة مونترو، بغداد 2002.
3. علي أحمد هارون، أسس الجغرافيا الاقتصادية، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 2010.
4. عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، الجزء الثاني، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت 1981. محمد السيد سليم، تحليل السياسة الخارجية، ط2، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1998.
5. لمى الإمارة، أبعاد وتأثير قناة إسطنبول على روسيا الاتحادية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2021. ناصيف يوسف حتي، القوى الخمس الكبرى والوطن العربي: دراسة مستقبلية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1987.

المجلات

1. بدر لفته نجم، مؤتمر مونترو عام 1936 وأثره على العلاقات التركية - البريطانية، مجلة الجامعة العراقية، جامعة سامراء كلية التربية، المجلد الأول، العراق، العدد 57.
2. حمد محسن عبد سعود البديري، معاهدة كركك كينارجي عام 1774 : دراسة تاريخية تحليلية، مجلة جامعة الكوفة كلية الآداب، المجلد 1، العدد 44، العراق 2020.

المواقع الإلكترونية

1. الزيارة <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/> تاريخ 30/8/2016 موقع قناة الجزيرة، مضيق الدردنيل.. ممر مائي تصارعت عليه الأمم. 11\29\2024.
2. تاريخ الزيارة <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/>، 2023 موقع قناة الجزيرة، الموسوعة. مضيق البوسفور.. تاريخ من الصراعات والمعاهدات، 2\2\2024، مرجع سابق.

الفهرس

المقدمة Error! Bookmark not defined.

المطلب الأول: مراحل التنظيم القانوني للمضائق التركية (البوسفور والدردنيل) 909 الفرع الأول:

نشأة مسألة المضائق التركية

910 الفرع الثاني: أهمية المضائق التركية للعام

910 Montreux 1936 المطلب الثاني: الواقع الدولي السياسي والقانوني الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو

910 للعام Montreux 1936 الفرع الأول: الواقع السياسي الدولي الذي نتجت عنه اتفاقية مونترو للعام

911 Montreux 1936 الفرع الثاني: الواقع القانوني الدولي الذي نتج عنه اتفاقية مونترو

912 الخاتمة

912 المصادر والمراجع

912 الفهرس