

"النظام القانوني للإستخدام الملاحي والإنتفاع الصناعي في المجاري المائية الدولية"

إعداد الباحثة:

تماره عبد المنعم حميد

جامعة بيروت العربية – كلية الحقوق والعلوم السياسية



<https://doi.org/10.36571/ajsp8215>

الملخص:

إن جميع الانهار الصالحة للملاحة في العالم، او تلك التي تقرر الدول منحها الصفة الدولية عن طريق اتفاقيات ثنائية او بقرارات سيادية منفردة بما في ذلك تلك الخاضعة لإدارة مشتركة من قبل لجان متخصصة سواء كانت تلك الانهار تمر داخل اقليم اكثر من دولة او متأخمة هي انهار دولية مشتركة متاحة للملاحة ، وقد مثلت معظم الانهار الاوربية بشكل خاص نموذج حرية الملاحة فيها والتي تكون مكفولة لجميع الدول دون استثناء .

المقدمة:

تعد الملاحة في الانهار من اقدم الانشطة التي مارسها الانسان بواسطة القوارب او الوسائل الاخرى المتاحة له حتى زمن اختراع البواخر والسفن، من اجل نقل الاشخاص والحمولات من مكان الى اخر ، والملاحة تعد اهم الاستخدامات للانهار من الناحية الاقتصادية مقارنة مع وسائل الاستخدام الاخرى مثل الصيد او نقل الاخشاب العائمة على المياه حيث لم تشكل اهمية كبيرة مثل الملاحة. كانت الملاحة العامل الاساس الذي يحكم نظرة الدول الى هذه الانهار ، وكذلك سارت الامور على هذا النحو من الشيع بدون ضابط ولا نظام دولي يحكم تلك الاستخدامات ، ولكن مع تقدم الزمن بدأت المجتمعات الانسانية تهتم بهذه الانهار بوصفها مصادر للدخل ، وفي زمن الامبراطورية الرومانية اعتبر القانون الروماني الانهار ضمن حدود الامبراطورية ملكا عاما واتاحة الحرية بالملاحة للجميع ولكن تحت رقابة الدولة مع جباية بعض الضرائب لغرض ادامة هذه الممرات المائية.

ولكن مع بداية القرن التاسع الميلادي تنبعت الجماعات السياسية في اوربا الى اهمية الانهار في جباية الاموال وكان الملك شارل مان اول من فرض الرسوم على السفن المارة بنهر الراين عام 800 ميلادية ، وتوسع موضوع فرض الضرائب منذ ذلك الوقت وانتشرت قاعدة فرض الرسوم على السفن بنهر الراين عام 800 م وتوسع موضوع فرض الضرائب منذ ذلك الوقت انتشرت قاعدة فرض الرسوم وتتفرد كل دولة او مقاطعة في تحديد تلك الرسوم استنادا الى مفهوم الملكية المطلق للاقاليم ، ولم تتبلور اي قواعد قانونية في تلك الفترة من الزمن الا بعض المعاهدات الثنائية حتى عام 1792 عندما اقر الرئيس الامريكي جورج واشنطن اول مرسوم بحق الامريكيين للملاحة في نهر المسيسيبي بدون عوائق ، ثم بدأت الاتفاقيات الثنائية والمتعددة بالتكاثر وبدأت تتكون قواعد قانونية عرفية او مدونة في تلك الاتفاقيات وصولا الى بدايات القرن العشرين وبعد انتهاء الحرب العالمية الاولى وجدت الدول المستعمرة بعد عقد مؤتمر الصلح في فرنسا في الفرساي عام 1919 م ضرورة ايجاد نظام يحكم الملاحة النهرية لذلك تضمنته في الاتفاقية في نص المادة (332) من بنود المعاهدة وعلى وضع نظام عمل يحل محل هذه المادة تبرمها الدول الحليفة وانبثقت عنه لاحقا مبادرة مؤتمر برشلونة عام 1921 م واتفاقية جنف لعام 1923 التي سنتاؤها في هذا البحث في مبحثين ، الاول اتفاقية برشلونة لعام 1921 ، والمبحث الثاني هو اتفاقية جنيف لتهيئة القوة المائية العام في عام 1923.

اهمية البحث:

تكمن اهمية البحث في بيان التطور التدريجي الذي اصاب موضوع تقنين القواعد القانونية المنظمة لاستخدام المياه الدولية بين الدول المشتركة في مرحلة الملاحة النهرية وصولا الى الاستخدام غير الملاحي للانهار.

مشكلة البحث :

ما هو الاثر القانوني الذي تولد عن توقيع الاتفاقيتين على المستوى الدولي بين الدول المتشاطئة والى اي مدى ساهمت هذه الاتفاقيتين في تسوية النزاعات على المياه بين الدول المعنية.

فرضية البحث :

تتعلق بالاستخدامات المتزايدة لمجاري الأنهار والممرات المائية الدولية بين الدول المتشاطئة وسياسات بعض الدول في مسألة السماح باستخدام هذه الممرات والنزاعات الناجمة عن هذه السياسة .

هيكليّة الدراسة :

من أجل الإحاطة بمفهوم الاستخدام الملاحي للأنهار والاستخدام الصناعي فقد قسمنا هذا البحث الى مبحثين رئيسيين تناول الأول اتفاقية برشلونة للممرات المائية الدولية لعام 1921 والمبحث الثاني اتفاقية جنيف لعام 1923 .

الاطار النظري والدراسات السابقة :

تعد الملاحة النهرية من بين اقدم وسائل النقل التي مارسها الانسان حيث مثلت الأنهار مصادر للعيش اضافة لكونها مجالا للملاحة ، ولكن هذا النوع من النشاط الانساني اخذ بمواجهة التحديات مع التقدم العلمي والتقني وبداية التنافس السياسي والاقتصادي على المستوى الاقليمي والقاري وبشكل خاص في اوربا ، حيث بدأت بواكير الاهتمام بالنشاط الملاحي في الأنهار داخل القارة الاوربية ، ولعل ابرز معاهدتين في مجال الاستخدام الملاحي للأنهار والاستخدام التقني هي معاهدة برشلونة لعام 1921 ومعاهدة جنيف لعام 1923.

وقد تناول العديد من فقهاء القانون الاشارة الى هذين الاتفاقيتين في معرض شرح قواعد القانون الدولي وبشكل خاص عند الكلام عن الأنهار الدولية الصالحة للملاحة، ومن بين الشراح كتاب القانون الدولي للأستاذ (شارل روسو) الذي اشار الى اهمية هذه الاتفاقيتين لعام 1986، والدكتور حامد سلطان في كتابه (القانون الدولي العام) لعام 1962 ، والدكتور احمد ابو الوفا في مؤلفه (الوسيط في القانون الدولي العام) لعام 2005.

ومن بين الدراسات الاكاديمية التي أشارت الى هاتين الاتفاقيتين اطروحة الدكتوراه للدكتور (عمار بن خوخة) الموسومة (النظام القانوني لاستخدام المجاري المائية في الاغراض غير الملاحية) جامعة الجزائر لعام 2015 ، حيث قام بالشرح الجيد لهاتين الاتفاقيتين . واطروحة الدكتوراه للدكتور عز الدين علي الخيرو بعنوان (الفرات والقانون الدولي) جامعة القاهرة ، كلية الحقوق ، وهي من اقدم البحوث التي تناولت هذا الموضوع في البحث العلمي العراقي الا انه تحدث عن اتفاقية جنيف فقط لعام 1923. والحقيقة ان الاشارات في جميع شروحات القانون الدولي هي اشارات تاريخية فقط لان هاتين الاتفاقيتين لم تاخذ مجالا واسعا للتطبيق ولكنها كانت بدايات نشوء القانون الدولي الحديث المتعلق بالأنهار العابرة للحدود .

منهجية البحث :

اعتمدنا في هذا البحث على المنهج القانوني التحليلي وكذلك المنهج الوصفي من خلال بيان الاستخدامات الملاحية للأنهار ومع تحليل بنود الاتفاقيات التي جاءت تعالج هذا الموضوع مع الاستخدامات الصناعية للأنهار .

المبحث الأول : اتفاقية برشلونة لسنة 1921 :

تعد فكرة النهر الدولية من المفاهيم المستحدثة في الفكر القانوني الدولي وأول إشارة إليها تعود إلى ثلاثة قرون ماضية ، وقبل هذا التاريخ لا نجد أي إشارة إلى موضوع الأنهار الدولية ، وذلك لسبب رئيس هو ارتباط هذا المفهوم بمفهوم آخر هو موضوع السيادة أو سيادة الدول والذي كان له الفضل في ولادة مفهوم المياه المشتركة وموضوع المياه الصالحة للملاحة والتي تشارك فيها عدة دول⁽¹⁾.

(1) صبحي أحمد زهير العادلي ، مفهوم النهر الدولي وواقع بعض أنهار المشرق العربي :

<https://fadaok.ahlamontada.com>.

لقد مرّ التاريخ القانون الدولي المتعلق بالأنهار عبر تطوره الطويل بأربعة مراحل تاريخية أساسية تمثل الثلاث مراحل الأولى منه النظام القانوني التقليدي الذي استمر إلى منتصف القرن العشرين وانتهى مع بداية إنشاء هيئة الأمم المتحدة وبداية مرحلة جديدة من الفكر القانوني الحديث ، حيث ارتبطت مراحل الثلاث الأولى مع فكرة الملاحة ورسوخ فكرة حرية الملاحة في المجاري المائية الدولية القابلة للملاحة ، ثم الانتقال لاحقاً إلى الاهتمام بتنظيم استخدامات المجاري المائية الدولية لأهداف اقتصادية أخرى مثل الزراعة والصناعة وتوليد الطاقة الكهربائية⁽²⁾.

وإن الاهتمام بموضوع الملاحة جاء من مسائل حرية الملاحة في بعض الأنهار الأوروبية مثل نهر الدانوب والراين والاوردر وغيرها التي كانت سبباً لإعطائها الصفة الدولية . وفي الحقيقة لم تول الدول الأوروبية في فترة العصور الوسطى أهمية كبيرة لمياه الأنهار كونها لا تعاني من خطر شحة المياه ، وكذلك اعتمادها بشكل أساسي على الأمطار لذلك ظل النهر مشاعاً بين تلك الدول⁽³⁾. وبعد انتهاء العصر الوسيط في أوروبا وبداية القرن السادس وظهور بواكير الثورة الصناعية ظهرت أهمية الأنهار للملاحة والصيد وزيادة الرقعة الزراعية ، ونشاط التجارة ونمو الصناعة في الدول الأوروبية ومحاولة كل دولة استغلال المياه لتتويها أوضاعها الاقتصادية⁽⁴⁾.

وفي هذه المرحلة ظهرت مشكلة التفرقة بين النهر الوطني والنهر الدولي ، التي كانت تعيق الملاحة ، وكادت أن تسبب مشاكل كبيرة جداً للدول المتشاطئة ، حيث كان كل إقليم يمر فيه النهر يعتبر ملكاً له ومن حق الملك أو الأمير ان يمنع من المرور فيه داخل بلده⁽⁵⁾.

ومن أمثلة ذلك ما حدث بين هولندا وبلجيكا بموجب معاهدة مونستر عام 1648⁽⁶⁾. على حق هولندا بإغلاق مصب نهر الايسكو تجاه مدينة أنفرس البلجيكية الواقعة على ضفة النهر ، حيث كان ذلك من نتائج تلك المعاهدة التي غيرت الواقع الأوروبي ومهدت للانتقال إلى مبدأ سيادة الدول⁽⁷⁾.

(2) شارل روسو ، القانون الدولي العام ، الاهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، لسنة 1987 ، ص 202-204 .

(3) تمتد فترة العصور الوسطى ما بين القرن الخامس الميلادي ، حتى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي ، وقبل ذلك كانت أوربا تحت السيادة للإمبراطورية الرومانية ، وهذه المرحلة تعرف بالعصور المظلمة بسبب سيطرة الكنيسة الكاثوليكية على العقائد الدينية . ينظر : سعيد عبد الفتاح عاشور ، تاريخ أوربا في العصور الوسطى ، بيروت ، لسنة 1972 ، ص 8-18 .

(4) شعبان عبد الله سعيد ، حقوق العراق وتركيا في نهري دجلة والفرات بحسب القانون الدولي للمدة 1970 – 2010 ، بغداد ، لسنة 2010 ، ص 17 .

(5) زكريا سباهي : المياه في القانون الدولي و أزمة المياه في المنطقة العربية ، دمشق، دار طلاس، لسنة 1994 ، ص 87 .

(6) وقعت هذه الاتفاقية في مدينة مونستر الألمانية سنة 1648 — لإنهاء الحرب المذهبية التي استمرت ثلاثين عاماً بين البروتستانت والكاثوليك ، حيث تسببت بمقتل ملايين الأشخاص ، وتعيد أجزاء كبيرة من ألمانيا، وتعد أول اتفاق دبلوماسي في التاريخ ، ومن نتائجها ظهور القانون الدولي على يد المفكر الكبير (كروسيوس) الذي آلمته الحرب والفوضى والدمار . فكتب كتابه (شرائع الحرب والسلام) والذي أصبح أساساً للقانون الدولي الحديث . ينظر : علي حيدر سليمان: تاريخ الحضارات الأوروبية الحديثة ، العراق ، بغداد ، 1990 ، ص 102.

(7) عدي محسن غافل : صلح وستفاليا وأثره في الصراع الديني في أوربا كلية العلوم السياسية ، جامعة كربلاء، ص 100 . (صلح وستفاليا هو نفس اتفاقية مونستر)

وعلى الرغم من الاعتراضات التي سجلت على هذا المبدأ من كبار فقهاء القانون الدولي آنذاك مثل جروسيوس وفاتيل الذين نادوا بمبدأ (حق المرور البريء) في الممرات المائية للأشهر إلا أن الواقع الدولي لم يتقبلها ولم تأتي بأي نتائج عملية وإنما ظلت في مجال الفقه النظري⁽⁸⁾.

ورغم المآخذ التي أثبتت حول هذه الاتفاقية إلا أنها تعد الخطوة الأولى في طريق ارساء مبادئ جديدة تحكم العلاقات الدولية وتشكيل أساس قانوني لقواعد القانون الدولي التقليدي صولاً إلى مؤتمر فيينا سنة 1815 ، الذي أعاد مبدأ التوازن الدولي بين دول القارة

إلا أن مبدأ الاحتكار الذي قرره اتفاقية وستغاليا ظل سائداً لأكثر من قرن من الزمن تعرض للإلغاء بسبب التغيرات السياسية التي طرأت على الساحة الأوروبية الذي انقلب على الاتفاقيات السابقة وأعلن عن إلغاء اتفاقية مونستر لسنة 1648 والعمل على فتح المجاري المائية الدولية أمام حرية الملاحة من قبل المجلس التنفيذي المؤقت الفرنسي الذي أوعز إلى قائد القوات الفرنسية في بلجيكا بتنفيذ هذا القرار ، وفتح الملاحة بنهر الأيسكو والمودر ومصب نهر شلت⁽⁹⁾.

في عام 1804 عقدت اتفاقية باريس في 15 آب (حيث سمح بموجب هذه الاتفاقية بفتح الملاحة أمام سفن الدول الواقعة على ضفتي نهر الراين والمعتبرة شريكة في ملكية مجاريه ، وهو مفهوم الجماعة المغلقة أي الجماعة المحصورة بالدول الواقعة على ضفتي النهر أي مفهوم الحرية المحلية على أوسع تقدير)⁽¹⁰⁾.

وبعد مرور عشر سنوات وبضغط الحاجة المتزايدة لتطوير مفهوم الملاحة وسقوط الإمبراطورية النابليونية عقد مؤتمر للصلح في باريس في 20 حزيران 1814 بين الملك الفرنسي (لويس الثامن عشر) وسفراء النمسا وروسيا وبريطانيا وبروسيا ، وأعلن في المادة الثانية أن تظل حدود فرنسا كما كانت عام 1792 ، مع بعض التغيرات المعينة⁽¹¹⁾، حيث تم تعديل النظام القانوني لنهر الراين⁽¹²⁾.

(8) محمد المجذوب : الوسيط في القانون الدولي العام ، بيروت ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لسنة 2018 ، ص326 .
(9) لم تكن الثورة الفرنسية مسألة داخلية صرفة تهتم فرنسا لوحدها ، لأن الثورة قد خرجت من حدود فرنسا إلى بلجيكا واستولت القوات الفرنسية على بلجيكا وأعلنت حرية الملاحة في مصب نهر الشلت (Sheidt) ، وكانت إنجلترا حريصة على إغلاق مصب هذا النهر حتى لا تتنافس تجارته تجارة نهر التايمز . ينظر: عمر عبد العزيز عمر و محمد علي القوزي: تاريخ أوروبا الحديث 1815- 1919 ، مصر ، دار المعرفة ، وتعد التغيرات التي حدثت في أوروبا بسبب الثورة الفرنسية وانتصارات نابليون سبباً رئيساً في انحسار مبدأ الاحتكار الإقليمي للأشهر ، وقد تأكد هذا المبدأ في توقيع اتفاقية (كمبوفورميو) في 17 تشرين الأول عام 1797 ، حيث تخلت النمسا عن ممتلكاتها في إيطاليا واعترفت باستيلاء فرنسا على بلجيكا وعلى الضفة اليسرى لنهر الراين ، وقد حاولت فرنسا تطبيق هذا المبدأ في مؤتمر راستاد سنة 1799 ، لكن فشلت جهودها بسبب التراجع العسكري الذي كانت جيوشها وهزائمها المتلاحقة في إيطاليا ، ينظر : صادق ياسين الحلو : التاريخ الأوروبي الحديث 1789- 1914 ، بغداد ، 2011 ، ص31.

(10) شارل روسو : المرجع السابق ، ص203 .

(11) عمر عبد العزيز عمر و محمد علي القوزي ، المرجع السابق ، ص30 .

(12) نصت المادة الخامسة من اتفاقية الصلح على : (الملاحة في نهر الراين تكون من المناطق الصالحة للملاحة وصولاً إلى البحر وتكون حرة ولا يمنع احد من ممارستها) . ينظر: أحمد أبو الوفا : الوسيط في القانون الدولي العام ، القاهرة ، دار النهضة العربية ، 2005 ، ص255 ، هامش (283) .

وفي العام نفسه عقد مؤتمر فيينا في 13/9/1814 وحتى 9 تموز 1815 بين سبع دول (بريطانيا وروسيا والنمسا وبروسيا والسويد وإسبانيا والبرتغال) الذي نتج عنه معاهدة فيينا التي تضمنت المواد (108-116) الذي نشأ عنه ميثاق قانون الملاحة النهرية الدولية الذي استمر نافذاً لمدة قرن من الزمان⁽¹³⁾.

ولكن ينبغي فهم هذه الوثيقة التي انبثقت عن مؤتمر فيينا أنها خصصت بالأنهار الأوروبية التي شكلت أساساً للنظام الذي تحقق لاحقاً ، حيث شكلت الاتفاقات الثنائية التي توزعت على مدى قرن كامل حتى انعقاد مؤتمر السلام في باريس عام 1919⁽¹⁴⁾ سجلاً تاريخياً للجهود الدولية لتطوير نظام الأنهار الدولية.

وتعد السمة الأساسية التي شهدتها تطوير قانون الملاحة الدولية خلال القرن التاسع عشر بالنزعة نحو التدويل للأنهار والذي تأكد في اتجاهين هما المساواة في الملاحة بين الدول الواقعة على ضفتي النهر وغيرها ، وكذلك إدارة طرق المياه من قبل جهاز دولي يدعى هيئة الأنهار⁽¹⁵⁾.

بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى وجد العالم نفسه أمام واقع جديد تبدلت فيه ملامح الحضارة الأوروبية إلى وجه جديد من الهيمنة العالمية للدول المنتصرة تمثل بتوقيع معاهدة الفرساي للسلام في باريس سنة 1919 التي كونت لجنة خاصة عرفت باسم لجنة قانون الملاحة النهرية⁽¹⁶⁾، التي قامت بوضع صيغة عامة للملاحة النهرية أفردت لها من معاهدة السلام لعام 1919 فصلاً كاملاً تضمنته المواد (327-362) ، اعتبرت فيها الأنهار الأوروبية الرئيسية وفروعها التي تصلح للملاحة والتي تمر بأكثر من دولة وتصل إلى البحر أنهاراً ملاحية حرة بالنسبة للدول الواقعة عليها وغيرها من حيث حق المرور⁽¹⁷⁾ .

على الرغم من كون هذه المعاهدة كانت بين الدول المتحاربة وأنها ذات صفة إقليمية إلا أن مفهوم حق الملاحة الذي تضمنته كانت له صبغة عالمية ، وذلك لأن حرية الملاحة كانت قد أصبحت مبدأً معترفاً ومسلماً به في جميع الدول في العالم وأخذ يستقر في التعاملات بين الدول المتشاطئة ، ويتجه نحو التنظيم والاستقرار في كل مجرى مائي دولي .

⁽¹³⁾ وضع مؤتمر فيينا لعام 1815 قاعدة حرية الملاحة للأنهار الدولية في أوروبا وقرر فيها قيام الدول المتشاطئة بتنظيم الملاحة عن طريق اتفاقيات مشتركة ومراقبة طوق الملاحة وتفتيش السفن ، وصيانة الطرق الملاحية داخل كل إقليم وفرض الرسوم عن الأعمال التي تنفذ لصالح الملاحة . وفي عام 1831 تم تنظيم الملاحة في نهر الراين بمقتضى معاهدة ميترز وكذلك معاهدة مانهايم لسنة 1861 ، وبتطبيق معاهدة باريس لسنة 1856 تم مد تطبيق مبادئ مؤتمر فيينا على نهر الدانوب ومصباته (وإنشاء لجنة دولية لتحسين ظروف الملاحة فيه) ، أحمد أبو الوفا : المرجع نفسه ، ص 255 .

⁽¹⁴⁾ ينظر : علي إبراهيم ، قانون الأنهار والمجاري المائية الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، لسنة 1995 مجموع الاتفاقيات الموقعة خلال التاسع عشر ، ص 191 ومابعداها .

⁽¹⁵⁾ شارل روسو : المرجع السابق ، ص 204.

⁽¹⁶⁾ أوكلت إلى هذه اللجنة مهمة صعبة تتمثل بوضع نظام إدارة خاص بعدد من الأنهار الأوروبية الكبيرة (الراين ، الألب ، الاودر ، نيامن ، الدانوب) ، وكذلك وضع نظام عام قابل للتطبيق على جميع الأنهار الدولية ، يكون مماثلاً لنظام فيينا ، وهذا النظام نصت عليه المادة (338) من معاهدة فرساي ، وقد وضع في المؤتمر الذي عقد في برشلونة عام 1921 . ينظر : شارل روسو : المرجع السابق ، ص 205 .

⁽¹⁷⁾ علي إبراهيم : المرجع السابق ، ص 245 .

المطلب الاول : اتفاقية برشلونة 1921 للملاحة النهرية (التعريف بالاتفاقية) :

تعد المشكلات التي واجهها مؤتمر الصلح في باريس 1919 ذات طابع معقد ومتشابك لاسيما ما يتعلق بخريطة أوروبا الجديدة ، لذلك شكلت عدة لجان لدراسة هذه المشكلات والسعي إلى إيجاد حلول لها ، لاسيما وان موضوع الأنهار اخذ جانبا من مناقشات الزعماء للدول المنتصرة⁽¹⁸⁾.

حيث تضمنت النصوص الواردة في الاتفاقية إرشادات لوضع نظام دولي تقوده عصبة الأمم يحل محل النصوص المؤقتة للاتفاقية ، حيث دعت الدول المؤتمرة إلى عقد مؤتمر آخر في برشلونة تحت رعاية عصبة الأمم لوضع المبادئ القانونية التي تنظم الملاحة في الأنهار الدولية⁽¹⁹⁾.

تعد الاتفاقية الدولية الموقعة في برشلونة لعام 1921 أحد أهم مخرجات مؤتمر الصلح في باريس ، فقد كانت الدول الكبرى المنتصرة في الحرب تريد تقاسم الأملاك التي كانت تحت السيطرة الألمانية وباقي دول المحور⁽²⁰⁾.

لذلك تضمنت الاتفاقية العامة لمؤتمر باريس مواد ملزمة لوضع اتفاقية مستقبلية تعالج هذا الموضوع ، وعليه نصت المادة (338) من معاهدة فرساي على وضع هذا النظام ، وقد دعت عصبة الأمم واستنادا إلى هذا النص إلى عقد مؤتمر دولي تحت عنوان (مؤتمر المواصلات والمرور) شاركت فيه (42) دولة من دول العالم المختلفة ، وكان هذا المؤتمر يهدف إلى معالجة وضع الأنهار في أوروبا بعد هزيمة ألمانيا ، وكذلك وضع نظام عام قابل للتطبيق في باقي اجزاء العالم التي تعاني من مشكلات الحصول على حقوق الملاحة أو استخدام الحصص المائية⁽²¹⁾.

وقد انتهى عقد المؤتمر في 20 نيسان 1921 بتوقيع اتفاقية برشلونة التي ضمت وقتها (33) دولة⁽²²⁾.

(18) مؤتمر الصلح تضمن توضيح عدة معاهدات من بينها والأشهر هو معاهدة فرساي لعام 1913 ، وقد تضمنت ثلاثة أقسام يقع في 230 صفحة تحت عنوان (اتفاقية السلام بين الحلفاء وقوى المحور وألمانيا) . ينظر : صباح كريم الفتلاوي : مقررات مؤتمر الصلح ، جامعة الكوفة ، مركز دراسات الكوفة ، العدد السادس ، 2007 ، ص268 .

(19) حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية ، لسنة 1962 ، ص526 .

(20) اتسم مشروع شروط الصلح بالنزاع العنيف بين الأربعة الكبار ، فقد اصّر الرئيس الفرنسي (كلمنصو) على نزع الضفة اليسرى لنهر الراين من ألمانيا واصر على ضم حوض نهر (الساار) إلى فرنسا ، غير ان الرئيس الأمريكي (ولسن) ورئيس الوزراء البريطاني (لويد جورج) عارض ذلك . ينظر : صباح الفتلاوي : المرجع السابق ، ص269 .

(21) محمد المجذوب : الوسيط في القانون الدولي العام ، بيروت ، ط7 ، لسنة 2018 ، ص424 .

(22) المرجع نفسه ، ص424 (اصبح العدد في الوقت الحالي 55 دولة) .

المطلب الثاني : المبادئ والبنود الحاكمة للاتفاقية:

تعد اتفاقية برشلونة لسنة 1921 نتاجاً تطورياً لمرحلة طويلة من تاريخ الملاحة في الأنهار الدولية ، الأمر الذي أدى إلى وجود قاعدة عرفية مستقرة في الأذهان بأن حق الملاحة أصبح حقاً مقررّاً للجميع ، ومستند ذلك هو الرأي الذي سبق وأن طرحه الفقيه (جروسيسوس) ⁽²³⁾ الذي نادى بمبدأ (حق الملاحة أو المرور البريء) ⁽²⁴⁾ .

وعلى الرغم من معارضة البعض لهذا التوجه لكنه في حقيقته إنما هو مثل حلقة التطور الأبرز في تاريخ الاتفاقيات الثنائية التي مهدت لظهور نظام دولي واسع النطاق بشكل غير مسبوق على الصعيد الدولي نقل الممارسات الثنائية إلى توجه جماعي ، لأن بنود الاتفاقية الاطارية لمؤتمر برشلونه وضعت قواعد قانونية للاستخدام الملاحي وكذلك ارشادات ذات طابع غير ملاحي على النحو التالي :

أولاً: ديباجة الاتفاقية والنظام الاساسي لها .

اسهلت ديباجة النظام الاساسي للاتفاقية بذكر مجموع الدول التي حضرت ووقعت على الاتفاقية وعددهم (41) دولة ولم تشترك الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتي والارجنتين وتركيا في اعمال المؤتمر .
وقد أبدى المؤتمر رغبة في اتخاذ الترتيبات اللازمة لتأمين والحفاظ على حرية الاتصالات والعبور ، ومن منطلق الرأي القائل بأن الاتفاقيات العامة هي الطريق الافضل لتحقيق غرض المادة (23 الفقرة هـ) من ميثاق عصبة الأمم .
وقد أحيطت الدول المشاركة في المؤتمر علماً بمضمون الوثيقة الختامية للمؤتمر ووافقت عليها ، وقامت الأطراف السامية بتعيين مفوض لها ⁽²⁵⁾.

ثانياً – بنود الاتفاقية :

إن نظام برشلونه يتألف من ثلاث وثائق قانونية هي (الاتفاقية والنظام الأساسي والبروتوكول الملحق بها) ، وهي تمثل انتقالة كبيرة في تقنين استخدام المجاري المائية الدولية ، وهي مرحلة تدويل الأنهار كافة ، التي تتوافر فيها شروط معينة ، حيث حل نظام التدويل الذي أوجدته هذه الاتفاقية محل النظام القديم الذي يشترط عقد اتفاقية ثنائية لتدويل أي نهر ⁽²⁶⁾.
وقد استبدلت بموجب نظام برشلونه العبارة السائدة في المجال الدولي وهي الأنهار الدولية إلى عبارة أكثر شمولية هي (المجاري المائية ذات المنفعة الدولية) ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ هو جو جروسيسوس ، ولد سنة 1583 ، فقيه هولندي ذائع الصيت من فقهاء القانون الطبيعي الذي سادت طروحه الفقهية ، أثرت على أفكاره المرحلة الزمنية التي عاشها في إسبانيا حيث اطلع على الفقه الإسلامي ، على الرغم من عدم تصريحه بذلك ولكن ذلك واضح في مؤلفه الشهير (قانون الحرب والسلام) ، توفي سنة 1645 . ينظر : محمد الصادق عفيفي : المجتمع الإسلامي والعلاقات الدولية ، القاهرة ، مكتبة الخانجي ، د.ت ، ص 114 .

⁽²⁴⁾ ادعى جروسيسوس ان هذه القاعدة نطبق على جميع ما تملكه الدول أو الأفراد على حد سواء ، وان ذلك الجزء من البحر أو النهر أو الإقليم يجب ان يفتح لكل من يريد أن يمر فيه لأسباب مشروعة وأن هذا الحق ينتفي إذا كان يسيئ للدولة . ينظر : حامد سلطان : المرجع السابق ، ص 524 .

⁽²⁵⁾ حامد سلطان : المرجع نفسه، ص 526 .

⁽²⁶⁾ شارل روسو : المرجع السابق ، ص 205 .

⁽²⁷⁾ محمد المجذوب : المرجع السابق ، ص 424 .

وهي ذات مغزى ، حيث ان موضوع الملاحة قد لا يشكل أولوية لبعض الدول، لذلك لم يجعل نظام برشلونة لموضوع الملاحة أولوية على الاستعمالات الأخرى ، إلا إذا كانت هي فعلاً الوظيفة الأساسية للنهر (28) .

لقد حاولت الاتفاقية الحفاظ على المعيار السياسي الذي أوجده مؤتمر فينا حيث يبقى النهر دولياً هو الذي يفصل بين عدة دول ، ومن جهة ثانية إضافة الطابع الاقتصادي للنهر والذي يجب أن يكون استعماله اقتصادياً ليكون نهراً دولياً (29).

وقد حددت المادة الأولى والثانية من الاتفاقية بأن جميع الأجزاء الطبيعية الملاحية من وإلى البحر للمجرى المائي يكون في مساره ملائماً للملاحة بشكل طبيعي من وإلى البحر ويجتاز ولايات مختلفة ، وكذلك أي جزء من أي ممر مائي آخر صالح للملاحة بشكل طبيعي الذي يرتبط مع البحر ممرأ مائياً صالحاً للملاحة بشكل طبيعي ويفصل بين الولايات أو يجتاز ولايات مختلفة .

إن الممرات المائية أو جزء من الممرات المائية سواء كانت طبيعية أو صناعية انها تخضع لنظام الاتفاقية العامة فيما يتعلق بالممرات المائية الصالحة للملاحة ذات الاهتمام الدولي . خضوع المجاري المائية ذات الأهمية الدولية بموجب قرارات فردية من الدول التي تجري فيها لهذه الاتفاقية بموافقة تلك الدول على وجه الخصوص (30).

أما المادة الثالثة فقد قررة حق الدول الأعضاء في الاتفاقية من رفع أعلامها أثناء الملاحة في الأنهار التي تقع تحت سيادة أحد هذه الدول .

وفي المادة الرابعة تقرر مبدأ المساواة بين الدول المتعاقدة في المعاملة ورفع أي عراقيل تعترض الملاحة في النهر أو أي جزء منه .

والمادة السادسة أوردت النص على التدابير الواجب اتخاذها من قبل الدولة المتعاقدة لحراسة وتطبيق القوانين الخاصة بالكمارك والصحة ، وفي المادة السابعة تضمنت كيفية فرض الرسوم ، وفي المادة الثامنة تضمنت تنفيذ الإجراءات الكمركية وهي إجراءات إضافية للمادة السادسة (31) .

في المادة العاشرة تضمنت أحكاماً ثانوية متصلة بالملاحة (32) ، المادة الخامسة عشر تتعلق بمرور السفن والقواعد أيام السلم والحرب ، المادة التاسعة عشر تتعلق بإجراءات وقف الملاحة المؤقتة ، والمادة الثانية والعشرون ، كانت أوكلت الفصل في النزاعات بين الدول المتعاقدة إلى محكمة العدل الدائمة ، في حال فشل المفاوضات المباشرة، وفشل لجنة النقل والمواصلات التابعة لعصبة الأمم المتحدة (33).

تعد اتفاقية برشلونة لسنة 1921 الأداة التي نقلت بواسطتها نظام الملاحة النهرية إلى مرحلة مهمة في تطوير قانون الملاحة النهرية الدولية ، وهو نظام تدويل عام ، وقد امتثل نظام برشلونة لمبدأين أساسيين :

الأول: حرية الملاحة المتمثل في حرية استعمال النهر كوسيلة مواصلات.

(28) عمار بن خوخة : النظام القانوني لاستخدام المجاري المائية الدولية في المنطقة العربية في ضوء اتفاقية الامم المتحدة ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق بن عكنون ، اطروحة دكتوراه ، لسنة 2015 - 2016 ، ص 37 .

(29) شارل روسو : المرجع السابق ، ص 206 .

(30) نقلاً عن الدكتور حامد سلطان ، ترجمة النص الانكليزي الذي اورده في الهامش ، ص 527.

(31) عمار بن خوخة : المرجع السابق ، ص 37.

(32) حامد سلطان : المرجع السابق ، ص 527 .

(33) الاتفاقية مكونة من (25) مادة تناولنا هنا المواد الحاكمة في الاتفاقية .

الثاني : المساواة في المعاملة بين الدول المتعاقدة (34).

كما تمخض المؤتمر عن إدراج ثلاثة حلول لإدارة المجاري المائية الدولية ، الحل الأول وهي الإدارة الفردية التي تقوم بها أي دولة من الدول الواقعة على ضفتي النهر (35)، أما الحل الثاني فهو الإدارة الإقليمية أي إدارة جماعية لشؤون الملاحة من قبل لجنة مؤلفة من الدول المتعاقدة تشترك فيه (36).

أما الحل الثالث فهو إدارة دولية تتكون من لجنة من الدول المتاخمة وغيرها يعينها أمر الملاحة ، وقد امتنع المؤتمر عن اختيار الحل المناسب من بين هذه الحلول ، واعتبر ان الحل هنا يتوقف على عوامل محلية متبدلة (37).

وقد تعرضت هذه الاتفاقية لجملة من الانتقادات ، ذلك أن الدول التي لحقها وصف الدول المتعاقدة كانت من الدول التي لا يجري في غالبيتها أنهار دولية ، أما الدول الأخرى التي يحتوي فيها الأنهار الدولية فقد امتنعت عن التصديق باستثناء هولندا ، وأصبح لهذه الدول الحق في الملاحة على قدم المساواة مع الدول النهرية، وأما حق ممارسة الملاحة بقي حقاً نظرياً أكثر منه عملياً (38).

ونتيجة لما تقدم لا يمكن التغاضي عن الجوانب الإيجابية الكثيرة التي جاءت مع هذه الاتفاقية حيث بدأ مفهوم الأنهار الدولية يأخذ طابعاً قانونياً خاضعاً لمفاهيم القانون الدولي الذي أوجد مجموعة من المبادئ تقوم على أساس التعاون بين الدول النهرية وغيرها ، وكذلك إيجاد صيغ لإدارة الأنهار وتشكيل لجان مشتركة وإقرار مبدأ المساواة في المعاملة بين الدول ، وكذلك اعتماد وسائل واليات لحل النزاعات بالطرق السلمية ورفع روح العداء بين الدول بغية خدمة الأمن والسلم العالمي ودفع عجلة التقدم ومن الجدير بالذكر ان هذه الاتفاقية لا تزال سارية حتى الآن .

المبحث الثاني – اتفاقية جنيف لسنة 1923 :

تعد هذه الاتفاقية من مخرجات مؤتمر الصلح في باريس لسنة 1919 ، وتهدف إلى وضع نظام قانوني دولي للاستخدامات الصناعية بجميع أشكالها للمجاري المائية الدولية ، وتعد هذه الاتفاقية استكمالاً للبند الوارد في المادة (23) (39) من عهد عصبة الأمم الذي انبثق عنها منظمة المواصلات والمرور الذي كانت من نتائجه اتفاقية برشلونة لسنة 1921 (40) .

(34) محمد سعادي : القانون الدولي العام ، الإسكندرية ، دار الجامعية الجديدة ، 2016 ، ص155.

(35) شارل روسو : المرجع السابق ، ص206 .

(36) محمد المجذوب : المرجع السابق ، ص425 .

(37) المرجع نفسه : ص425 .

(38) حامد سلطان : المرجع السابق ، ص528 .

(39) الفقرة (هـ) من المادة (23) (وضع أحكام لتأمين والحفاظ على حرية الاتصالات والعبور والمعاملة العادلة للتجارة لجميع أعضاء العصبة ungeneva.org/eage-ut-nations .

(40) تأسست منظمة المواصلات والمرور بتاريخ 9 أيلول لسنة 1920 ، وكذلك اللجنة الاستشارية للمواصلات والمرور ، وتفرعت عنها مجموعة من اللجان من بينها لجنة الاستخدام الهيدروليكي للمجاري المائية ، أو اللجنة الفرعية لتوليد الكهرباء . ينظر: عز الدين خيرو : المرجع السابق ، ص44 .

وإنّ اتفاقية جنيف لعام 1923 هي كسابقتها في برشلونة سبقتها مجموعة من الاتفاقيات الثنائية المتعددة الأطراف في مجال الاستعمال الصناعي للأنهار وعقدت مجموعة من الاتفاقيات بين الدول المتشاطئة بغية الاستفادة الصناعية وتوليد الطاقة الكهربائية⁽⁴¹⁾ ، وسنحاول بيان التعريف بالاتفاقية والمبادئ الحاكمة فيها على النحو الآتي :

المطلب الأول – التعريف بالاتفاقية :

تم تبني هذه الاتفاقية بتاريخ 9 أيلول لسنة 1923 في جنيف ، وقد وافق على هذا الاقتراح (24) عضواً وعارضها (3) أعضاء وتغيب (6) أعضاء عن الحضور⁽⁴²⁾.

ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 1925/6/25 بعد أن صادق عليها أحد عشر عضواً فقط وهم (النمسا والدنمارك وفرنسا وهولندا) (هي الآن جزء من بولندا باسم غدانسك) ومصر وبريطانيا واليونان ونيوزلندا وبنما وسيام وتايلند وشم العراق)⁽⁴³⁾ . وهناك بعض الدول لم تصدق على المعاهدة بالرغم من توقيعها عليها ، ومن هذه الدول سويسرا وبلجيكا وهولندا ومعظم الدول الأوروبية .

وتبرز أهمية هذه الاتفاقية والتي بدء الاهتمام بها ضئيلاً مقارنة بسابقاتها ، إلا أنّ المبادئ الواردة فيها تحتوي الكثير من الرؤى المستقبلية التي أصبحت محل اهتمام المجتمع الدولي في القرن العشرين مع التطور الحاصل في المجال الصناعي وتنامي الاهتمام بتوليد الكهرباء في العالم .

المطلب الثاني – المبادئ الحاكمة للاتفاقية :

تألّفت هذه الاتفاقية من نظام وملحق به بروتوكول يتألف متن الاتفاقية من (22) مادة ، وقد تضمن مشروع المسودة الأولى لمعاهدة جنيف فكرة التوصل إلى اتفاق اجباري يتعلق بالالتزامات بين الدول لإدارة وتحسين انتاج الكهرباء من القوى المائية التي تهم العديد من الدول⁽⁴⁴⁾.

وقد تضمنت الاتفاقية النصوص التالية :

نصت المادة الأولى على تمتع كل دولة بحرية القيام ضمن أراضيها بجميع الأعمال المتعلقة بتوليد الطاقة الكهربائية وضمن حدود القانون الدولي العام .

أما المادة الثانية فأكدت على وجوب قيام دراسات مشتركة لتنمية القوى الهيدروليكية . وفي المادة الثالثة والرابعة تؤكد الاتفاقية على وجوب التفاوض عند إجراء أي تطوير على القوى الهيدروليكية ، إذا كان من شأن هذا التطوير إحداث أضرار لأي دولة أخرى . وهذا يعني انه لا بد من الأخطار والتشاور بين الدول الأطراف بقصد تجنب الأضرار الكبيرة⁽⁴⁵⁾.

(41) الاتفاقية الفرنسية السويسرية في 4 تشرين الأول 1913 ، حول نهر الرون ، الاتفاقية الفرنسية الإيطالية في 17 كانون الأول 1917 حول نهر الروبا . ينظر : شارل روسو : المرجع السابق ، ص 206 .

(42) عز الدين خيرو : الفرات في ظل قواعد القانون الدولي ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، لسنة 1976 ، ص 44 .

(43) عز الدين خيرو : المرجع نفسه ، ص 45 . صدّق العراق على الاتفاقية في 1936/1/28 .

(44) عز الدين خيرو : المرجع نفسه ، ص 47 (ظهرت معارضة من ممثل بلجيكا وسويسرا وتم تعديل البيان الختامي على هذا الأساس) .

(45) عمار خوخة : المرجع السابق ، ص 41 .

وجاء في المادة السادسة الموضوعات التي يجب مراعاتها في الاتفاقيات التي تتم بين الدول المعنية على النحو الآتي (46):

- أ- الظروف والشروط العامة للإنشاءات والصيانة والتشغيل .
- ب- تحديد الأرضية المتساوية نسبياً لكل دولة من الدول ذات العلاقة والنفقات والأخطار والأضرار والأعباء ، وما يتعلق باستغلال المشاريع والتعويضات ومصاريف الصيانة .
- ج- تنظيم المشكلات المتعلقة بالتعاون المائي .
- د- تأسيس لجنة للرقابة والإشراف على أمن المشروع .
- هـ- حماية حقوق الآخرين .
- و- تسوية الخلافات حول تفسير وتطبيق الاتفاقية .

وقضت المادة السابعة بخضوع المشاريع المتعلقة بالقوى الهيدروليكية للنصوص القانونية والإدارية الوطنية .
المادة الثامنة بيّنت ان الحقوق والواجبات بين الدول المتعاقدة لا تطبق إلا في حدود الاتفاقيات المتعلقة بالطرق المائية القابلة للملاحة (47).

وتضمنت المادة الثانية عشر ، وبيّنت وسائل حل النزاع بين الدول المتعاقدة واللجوء إلى اللجان التي وضعتها عصبة الأمم (48).
من الملاحظ على نصوص الاتفاقية أنها استخدمت مصطلح المجاري المائية وهذا التعبير تكرر في معظم الاتفاقيات التي وقعت بعد مؤتمر الصلح ، ومنها اتفاقية لوزان (49)، حيث تعد هذه الاتفاقية بداية جيدة لتقنين الاستخدام الصناعي للمياه الدولية بشكل عام.

وخلاصة الأمر ان هاتين الاتفاقيتين شكلتا نواة القانون الدولي الحاكم لموضوع المياه التي تمثل عصب الحياة ، لكن هذه النواة الجيدة لا يمكن وصفها أساساً متيناً لتطور القانون الدولي بسبب ضعف تطبيقها والظروف الدولية المحيطة بها ، أي أن أهميتها تكمن في طرحها قواعد عامة ساعدت على نشوء نظام قانوني دولي صالح للتطبيق العملي ، ومن هذه المبادئ مبدأ عدم الأضرار ومبدأ التعاون والأخطار والتشاور واللجوء إلى الحلول السلمية ومراعاة الحقوق المكتسبة للدول المتشاطئة ،

(46) عز الدين خيرو: المرجع السابق ، ص 46-47 .

(47) عصبة الأمم ، المؤتمر الثاني للاتصالات والمرور ، جنيف ، 15 تشرين الاول 1923 ، ص 77 .

(48) المصدر نفسه : ص 78 .

(49) صالح عبد الحي العلي : اتفاقية لوزان وتأثيراتها الدولية ، مجلة جامعة البصرة ، كلية التربية، العدد 17 ، لسنة 2008 ، ص 132 .

الخاتمة:

تعد الجهود التي بذلها فقهاء القانون الدولي أساساً كبيراً لتبلور نظام قانوني جديد يحل محل الاتفاقيات الثنائية بين الدول ، وبالتالي تقنين المبادئ القانونية العرفية التي كانت سائدة بين الدول في هذا المجال ، وتعد اتفاقية برشلونة لعام 1921 أول انجاز دولي وجهد جماعي يتعلق بالاستخدام الملاحي الذي كان سائداً ، اضافة الى اتفاقية جنيف لعام 1923 المتعلقة بالاستخدام الصناعي للمجاري المائية الدولية ، وهي ذات اهمية كبيرة لجميع دول العالم وبشكل خاص دول المنطقة العربية وتحديداً العراق وسوريا ومصر والاردن ، حيث وقعت مصر وكذلك العراق على هذه الاتفاقية رغم كون العراق تحت الانتداب البريطاني .

وعلى الرغم من الصعوبات التي واجهتها هذه الاتفاقيتين وعدم تطبيقها بالشكل المطلوب على المستوى الدولي بسبب قلة نصوص الاتفاقيتين ، إلا أنها شكلت أساساً جوهرياً في تقنين المبادئ السائدة وهيئة الظروف لصياغة قواعد قانونية متطورة في وقت لاحق ، وانبثقت عنها مبادئ عدة ، شكلت ارضية خصبة لاي نظام قانوني قادم لاستخدام المجاري المائية الدولية في الاغراض غير الملاحية، وقد اوردت هاتين الاتفاقيتين مبدأ عدم الاضرار ومبدأ التعاون والاحترام والحقوق المكتسبة ومبادئ الحلول السلمية وكيفية التفاوض وغيرها ، ولعل جميع الاتفاقيات اللاحقة بين الدول كانت تستعين بهذه المبادئ .

الاستنتاجات:

- 1- كانت الشريعة السائدة لمدة تزيد عن قرنين من الزمن هي الاتفاقيات التي وقعت بين الدول الاوربية وآخرها اتفاقية فينا لعام 1815 ، والتي اعتبرت كميثاق دولي يحكم استقلال الانهار لاغراض الملاحة .
- 2- شهدت الملاحة النهرية تطورات سريعة جداً في نهايات القرن التاسع عشر مما استدعى ايجاد حلول عملية تحدد حقوق الدول المتشاطئة وغيرها ، واعتبار حق الملاحة مباح للجميع سواء كانت الدولة نهريه ام لا .
- 3- ظهور مبدأ تدويل الانهار واعطاء الحقوق المتساوية لجميع الدول المنظمة للمعاهدة او خارجها وايجاد نظام لادارة الانهار بواسطة هيئات متخصصة تسمى اللجان النهرية .
- 4- انتشار مبدأ حرية الملاحة على جميع البقاع في العالم والاقرار الدولي بهذا الحق دون وجود اعتراضات جدية عليه واصبح حقيقة واقعة .
- 5- التوجه الدولي نحو تنظيم هذا النشاط الاقتصادي والاجتماعي وتكوين نظام قانوني قابل للتطبيق على كل المجاري المائية في العالم .

المراجع:

- صبحي احمد زهير ، مفهوم النهر الدولي وواقع بعض الانهار المشرق العربي .
شارل روسو، القانون الدولي العام ، الاهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، 1987.
سعيد عبد الفتاح عاشور ، تاريخ اوروبا في العصور الوسطى ، بيروت ، لسنة 1972.
شعبان عبد الله سعيد ، حقوق تركيا في نهري دجلة والفرات بحسب القانون الدولي 1970-2010، بغداد ، لسنة 2010.
علي حيدر سليمان ، تاريخ الحضارات الاوربية الحديثة ، العراق ، بغداد ، 1990.
عدي محسن غافل ، صلح وستفاليا واثره في الصراع الديني في اوربا ، كلية العلوم السياسية ، جامعة كربلاء .
محمد المجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ط7، لسنة 2018.
عمر عبد العزيز عمر و محمد علي الفوزي ، تاريخ اوربا الحديث 1815-1919، دار المعرفة ، مصر .
صادق ياسين الحلو ، التاريخ الاوربي الحديث 1789-1914، بغداد ، 2011.

احمد ابو الوفاء، الوسيط في القانون الدولي ، القاهرة ، دار النهضة العربية ، لسنة 2005.
علي ابراهيم ، قانون الانهار والمجاري المائية الدولية ، دار النهضة ، القاهرة ، سنة 1995
حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية ، لسنة 1962.
صباح كريم الفتلاوي ، مقررات مؤتمر الصلح ، جامعة الكوفة ، مركز دراسات الكوفة ، العدد السادس ، سنة 2007.
محمد الصادق عفيفي ، المجتمع الاسلامي والعلاقات الدولية ، مكتبة الخانجي ، القاهرة ، د.ت
عمار بن خوخة ، النظام القانوني لاستخدام المجاري المائية الدولية في المنطقة العربية في ضوء اتفاقية الامم المتحدة ، جامعة الجزائر
، كلية الحقوق بن عكنون ، اطروحة دكتوراه ، 2015-2016.
محمد سعادي ، القانون الدولي العام ، الاسكندرية ، دار الجامعة الجديدة ، 2016 .
عز الدين خيرو ، الفرات في ظل قواعد القانون الدولي ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، لسنة 1975.
صالح عبد الحي العلي ، اتفاقية لوزان وتأثيراتها الدولية ، مجلة جامعة البصرة ، كلية التربية ، العدد 17، لسنة 2008.
زكريا سباهي ، المياه في القانون الدولي وازمة المياه في المنطقة العربية ، دار الاطللس ، دمشق ، 1994.
عصبة الامم ، المؤتمر الثاني للاتصالات والمرور ، جنيف ، 15 تشرين الاول ، 1993.

“The Legal System for Navigational Use and Industrial Utilization in International Watercourses.”

Researcher:

Tamara Abdel Munem hameed

Beirut Arab University, Faculty of Law and Political Science

Abstract:

All navigable rivers in the world, or those that countries decide to grant international status through bilateral agreements or individual sovereign decisions, including those subject to joint management by specialized committees, whether those rivers pass within the territory of the country or otherwise, and most European rivers in particular have represented a model of freedom of navigation in them, which is guaranteed to all countries without exception .