عبر المضايق التركية (الدردنيل والبوسفور)، التي تحكم حركة المرور فيهما «اتفاقية مونترو» التي وقعت في ٢٦ تمـوز (يوليـو) ١٩٣٦. لقد اكدت هذه الاتفاقية حرية ملاحة السفن التجارية عبر المضايق، ولكنها وضعت تنظيماً خاصاً لمرور السفن الحربية، وهو التنظيم الذي كان، لحظة توقيع الاتفاقية، مواتياً لمصالح روسيا السوفياتية. ففي ذلك الحين، كانت القيود التي تضعها الاتفاقية على حركة السفن الحربية في المضايق تمثل، من وجهة النظر السوفياتية، احد التدابير الفعالة التي تحول بين القوى الاجنبية (خاصة المانيا النازية في ذلك الوقت) وبين تجميع قوة بحرية ضخمة في البحر الاسود، بما يعنيه ذلك من تهديد عسكري مباشر لأمن روسيا السوفياتية. وتلزم اتفاقية مونترو الدولة التي تزمع ارسال سفنها للمرور عبر المضايق بتقديم اخطار الى الحكومة التركية، قبل ثمانية أيام على الاقل، تعلمها فيه بعزمها على ارسال قطع بحرية تابعة لها للمرور عبر المضايق التركية. ولا بد ان يتضمن الاخطار اسم السفينة الحربية، ونوعها، ورقمها، والتاريخ المزمع للمرور. ويشترط ان يتم العبور في اثناء النهار، والا تتكون قافلة الحراسة من اكثر من مدمرتين، ولا يسمح بزيادة عدد السفن الحربية التي تمر في المضايق، في وقت واحد، على تسع سفن، وعلى الا تتجاوز حمولتها الاجمالية ١٥ ألف طن. كما تشترط اتفاقية مونترو، لمرور الغواصات عبر المضايق، ان تمر بشكل فردي وليس في مجموعات او قوافل، فضلاً عن ضرورة عبورها طافية على السطح، وان تكون وجهتها النهائية ـ وفقاً لتعهـدهـا عنـد طلب التصريـح بالمرور ـ هي الوصول الى احواض بناء السفن بغرض الاصلاح. وبالاضافة الى ذلك، تبيح اتفاقية مونترو لتركيا، في حالة شكها بوجود خطر عليها، او في حالة دخولها في حرب ضد غيرها من الدول، ان تمنع السفن الحربية في مضايقها، بما في ذلك حق بث الالغام لايقاف الملاحة فيها. وليس من شك، الان، في ان هذا التنظيم اصبح، على عكس الحال وقت اقراره، مناقضاً للمصالح السوفياتية ومعرقلاً لحرية حركة الاسطول السوفياتي؛ بل ان شروط اتفاقية مونترو تؤدي، ايضاً، الى آثار عملية مواتية للمصالح العسكرية الاميركية، والغربية، منها تمكين الولايات المتحدة، من خلال علاقة التحالف الوثيق مع تركيا، من ان تعرف، اولاً بأول، المعلومات الهامة عن تحركات الاسطول السوفياتي في المنطقة، وبفترة مسبقة كافية لمواجهة ما تقتضيه تلك التحركات.

وعلى عكس هذا الحال تماماً، فان قطع الاسطول السادس الاميركي تستطيع ان تدخل الى البحر المتوسط، وان تخرج منه، عبر مضيق جبل طارق، حيث لا قيود ولا تحديدات على حركة هذه القطع البحرية، فضلاً عن العلاقات الطيبة للولايات المتحدة مع الدولتين المشاطئتين للمضيق، اي اسبانيا والمغرب. والحقيقة هي ان مضيق جبل طارق لم يكن يوماً من المضايق التي ثارت حول حرية الملاحة فيه اية خلافات. فبمقتضى تصريح الوفاق الانجليزي ـ الفرنسي في نيسان (ابريل) ١٩٠٤، نص على كفالة حرية المرور في مضيق جبل طارق. واقرت اسبانيا هذا التصريح، كما اكدت موقفها هذا ضمن اتفاقيتها المبرمة مع فرنسا في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩١٢، بشأن وضع الدولتين، في مراكش. ثم اعيد تأكيد مبدأ حرية المرور في المضيق ضمن اتفاقية تدويل طنجه العام ١٩٢٣ (والمعدل العام ١٩٤٥).

الذي يعنينا، هنا، ان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في كانون الاول (ديسمبر) ١٩٨٢، توضح ان النظام القانوني الذي تتضمنه بشأن المياه التي تشكل مضايق مستخدمة للملاحة الدولية لا يمس النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كلياً او جزئياً، اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ مدة طويلة ومتصلة، على وجه التحديد، بمثل هذه المضايق (م ٣٥ ـ ج)، وبالتالي يبقى النـظام القـانوني للمرور في المضايق التركية وفي مضيق جبل طارق على حاله، بما يعنيه ذلك من