جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة

النظام القانوني لحق المرور البريء

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: القانون البحري والمينائي

إعداد الطالبة:

- مرزوقي إبتسام

إشراف الأستاذة

د ، حداد بديعة.

المشرف الميداني

المرشد البحري الرئيسي. قريمس مسعود

أعضاء لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	الجامعة	الصفة
مسعودان إلياس	أستاذ محاضر ب	جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-	رئيسا
حداد بديعة	أستاذ مساعد ب	جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-	مشرفا
بهلول فاطمة الزهراء	أستاذ مساعد ب	جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-	ممتحنا

السنة الجامعية 2023- 2024

بسم الله الرحمن الرحيم

شـكـر وعـرفـان

أتقدم بجزيل الشكر والعرفان لكل من قدم يد المساعدة في إنجاز هذه المذكرة

الإهـداء

أهدي ثمرة عملي هذا:

إلى زوجـي العـزيز .

إلى أبنائي...

عبـد الرحـمن

يوسـف الصـديق

سـلطـــــــــان

قائمة المختصرات.

ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
ICJ	International Court of Justice
IAEA	International Atomic Energy Agency

مقدمة

مقدمـــــــة

يعتبر البحر وسيلة أساسية للتجارة والإستكشاف من جهة ووسيلة للسيطرة من جهة ثانية، لذلك اهتم المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية تنظم الملاحة البحرية، ونظرا لصعوبة الاتفاق بين الكيانات السياسية القديمة (الإمبراطوريات) نشأ القانون الدولي للبحار نشأة عرفية، وبقيت كذلك حتى بداية القرن العشرين، حيث بدأت تدريجيا عملية تدوينه، من خلال مجموعة من الإتفاقيات الدولية.

ونتيجة لطبيعة تشكل القانون الدولي للبحار أصبحت قواعده القانونية موزعة بين قواعد ذات طبيعة عرفية وقواعد ذات طبيعة إتفاقية، وقد واكب القضاء الدولي وخاصة قضاء محكمة العدل الدولية الدائمة وقضاء محكمة العدل الدولية هذا التطور وساهم مساهمة فعالة في ترسيخ قواعده والمبادئ التي بني عليها، خاصة عندما اعتبر فقهاء القانون الدولي أن المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولي تعتبر دليلا أساسيا يحدد مصادر القانون الدولي، وتضع الأتفاقيات الدولية والعرف الدولي والمبادئ العامة للقانون، مصادر أساسية، والفقه والقضاء مصادر تفسيرية[1].

وبالنظر لتسارع النشاط الاقتصادي والعسكري في البحار تضاربت مواقف الدول بين من يرى البحر ملكية مشتركة للجميع، وبين من يرى أن أجزاء كبيرة من البحر تعتبر ملكا للدولة الساحلية، ونشأت الأعراف التي تعطي الحقوق وتحمل الإلتزامات إتجاه الأعمال التي تتم في البحر، ومع الحاجة الملحة لمرور السفن بمحاذات شواطئ الدول الساحلية تفاديا لمخاطر أعالي البحار، والإقتراب من المرافئ من أجل التزود بالمؤونة، والقيام بالأعمال التجارية، نشأ حق السفن في المرور مرورا بريئا.

لكن نشأة حق المرور البريء، لم تتبعه في تلك القواعد القانونية المنظمة له، واستغرق ذلك مدة زمنية حتى تطور هذا الحق لما هو معروف عليه اليوم، وطوال تلك الفترة كان الصراع مستمرا، بين الدول الساحلية والدول العظمى، حيث كانت تنادي الدول الساحلية الفقيرة دائما بضرورة تقييد حق المرور البريء بقيود ثابتة حتى لاتقترب السفن الحربية من شواطئها، وكانت الدول العظمى ترغب دائما في وضع قواعد تسهل سلاسة المرور البريء.

[1] . شارل روسو، القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة، عبد المحسن سعد، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1987، ص 32.

مقدمـــــــة

نظرا لكون حق المرور البريء يقع إقليميا في البحر الإقليمي للدول الساحلية، فقد تطورت قواعده القانونية لتضع حقوقا وواجبات على الجميع، سواء بالنسبة للدولة الساحلية، أو قيودا وحقوقا على السفن المارة.

أولا: أهمية الموضوع:

يكتس موضوع النظام القانون لحق المرور البريء أهمية بالغة من جانبين، جانبي نظري، وجانب عملي.

تتمثل الأهمية النظرية للموضوع في معرفة مفهوم المرور البريء وطبيعته القانونية، وتحديد القواعد القانونية المنظمة لحق المرور البريء، والحقوق والواجبات التي تتمتع بها الدولة الساحلية، والحقوق والواجبات التي تقع على السفن المستفيدة من المرور، وكذلك معرفة الظوابط القانونية التي تحكم البحر الإقليمي.

أما الأهمية العملية للموضوع، فتتمثل في معرفة أهم تطبيقات المبدأ على مستوى القضاء الدولي، سواء على مستوى المحكمة الدولية لقانون البحار، أو على مستوى الأحكام التي جاءت بها محكمة العدل الدولية في القضايا التي فصلت فيها.

ثانيا: دوافع اختيار الموضوع.

من أهم الدوافع التي جعلتنا نقوم باختار هذا الموضوع، دافع شخصي، ودافع موضوعي.

يعتبر تخصص القانون البحري والمينائي الذي أدرس به سببا موضوعيا في تحديد هذا الموضوع بالذات باعتباره موضوعا مهما ومن المواضيع التي تدخل في دراسة هذا التخصص، ولأن أهم موضوع في القانون البحري، هو الملاحة البحرية التي تمارسها السفينة، وحق المرور البريء تمارسه وتستفيد منه جميع السفن أثناء قيامها بالملاحة البحرية.

أما الدافع الشخصي فيتمثل في ميولي الدائم نحو دراسة القانون الدولي، وخاصة مواضيعه القريبة من تخصصي، ومنها المواضيع التي يهام بها القانون الدولي للبحار.

ثالثا: أهداف الدراسة.

تهدف هذه الدراسة إلى مايلي:

- تحديد تعريف المرور البريء وصوره، وشروط تحققه.
- معرفة الطبيعة القانونية لحق المرور البريء.
- تحديد المناطق الإقليمية التي يرد عليها حق المرور البريء، وتحديد طبيعتها القانونية.
- معرفة الحقوق والواجبات التي تتمتع بها الدولة الساحلية في مواجهة حق المرور البريء.
- معرفة الحقوق والواجبات لاتي تقع على السفن المستفيدة من حق المرور البريء.
- تحديد فئات السفن التي يمكنها الإستفادة من حق المرور البريء والقيود التي ترد على بعض أصناف السفن دون غيرها.
- معرفة الولاية القانونية المدنية والجنائية للدولة الساحلية، على السفن العامة والخاصة المارة مرورا بريئا في مياهها الإقليمية.
- معرفة أهم التطبيقات العملية من خلال أحكام المحاكم الدولية المختصة في مواضيع القانون الدولي للبحار.

رابعا: حدود الدراسة.

تتمثل حدود الدراسة الموضوعية في معرفة القواعد القانونية التي تحكم حق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الأجنبية داخل المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وكذلك أهم القواعد القانونية التي تحدد النظام القانوني للبحر الإقليمي، دون أن تمتد هذه الدراسة إلى المناطق البحرية الأخرى. مثل المياه الداخلية والمنطقة المتاخمة، وكذلك لا تمتد هذه الدراسة إلى الحقوق الواردة على المضائق الدولية، ولا إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما لا تمتد إلى الأحكام المنظمة للملاحة في أعالي البحار.

خامسا: إشكالية الموضوع.

يعتبر موضوع النظام القانوني للمرور البريء من بين أهم المواضيع التي يهتم بها القانون الدولي للبحار والقانون البحري نظرا لكونه بقع مباشرة على الملاحة البحرية لوسيلة الإبحار الأساسية وهي السفينة، ويتم داخل المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وعليه فإن هذا الموضوع يثير إشكالية هامة مفادها:

إلى أي مدى وفق القانون الدولي في وضع قواعد قانونية تنظم حق المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية؟

سادسا: خطة الدراسة.

للإجابة على الإشكالية المطروحة نتبع الخطة الآتية.

الفصل الأول: ماهية حق المرور البريء.

الفصل الثاني: آثار حق المرور البريء.

سابعا: مناهج الدراسة.

من أجل تنفيذ الخطة المعتمدة وبالنظر لخصوصية الموضوع نتبع المنهج التاريخي في دراسة التطورات التاريخية للموضوع من خلال قواعد القانون الدولي العرفي أو قواعد الإتفاقية الدولية التي اهتمت بالموضوع، وكذلك نستخدم المنهج الوصفي في عرض الضوابط التي تحكم حق المرور البريء في الوقت الحالي، وكذلك المنهج التحليلي في تحليل المواد القانونية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وكذلك تحليلي أحكام المحاكم الدولية الصادرة في موضوع حق المرور البريء. كما قمنا باتباع المنهج المقارن للمقارنة بين السفن ذات الطبيعة الخاصة الخاضعة لحق المرور البريء.

الفصل الأول

ماهية حق المرور البريء

تكرست علاقات الدول فيما بينها من خلال أعراف واتفاقيات دولية، حاولت من خلالها إيجاد حلول دائمة أو على الأقل شبه دائمة للمسائل العالقة أو المسائل التي تتطلب تنظيما، ويترتب عن ذلك حفظ للحقوق، وتثبيت للإلتزامات، ويعتبر مرور السفن الأجنبية قبالة سواحل الدول من بين المسائل التي أثارت الكثير من الجدل، سواء على مستوى العلاقات الدولية، أو من خلال اجتهادات فقهاء القانون الدولي، وبواسطة أحكام المحاكم الدولية، لتتوج في النهاية بعقد بعض الإتفاقيات الدولية التي نظمت المسألة بشكل يجعل العلاقات الدولية تسير نحو الثبات والإستقرار.

من أجل أن تتجنب السفن التجارية أو غيرها المخاطر التي قد تصيبها في عرض البحر، فإنها تفضل أن تمارس ملاحتها قبالة سواحل الدول حيث تسترشد بها للوصول إلى وجهاتها من جهة، ولتتجنب الغرق أو الضياع في أعالي البحار من جهة ثانية، لكن مرور السفن قبالة سواحل الدول أثار الكثير من الجدل في العلاقات الدولية أو على المستوى الفقهي، إذ اعتبر الكثير من الفقهاء أن للدول سيادة كاملة على بحرها الإقليمي ومرور السفن عبره يجب أن يخضع للترخيص المسبق من طرف السلطات المحلية، بينما يرى أخرون أن مرور السفن لا يتطلب طلب إذن من الدولة الساحلية لأن ذلك العمل يعتبر حقا للسفن الأجنبية وقيدا على سيادة الدولة وهو مكفول لجميع السفن.

يتطلب تحديد ماهية المرور البريء التعرض لمفهومه، والتعرض للنطاق الإقليمي لحق المرور البريء وعليه تم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين الأتيين.

المبحث الأول: مفهوم حق المرور البريء.

المبحث الثاني: النطاق الإقليمي لحق المرور البريء.

المبحث الأول: مفهوم حق المرور البريء.

يتضح من خلال عبارة المرور البريء أن السفينة التي تمارس الملاحة البحرية تكون في إحدى الوضعيتين بالنسبة للدول الساحلية، فهي إما أن تكون مارة بمحاذات الساحل مرورا بريئا، أو أنها تمر مرورا غير بريء، وبطبيعة الحال، فإنه لكلا الحالتين شروط خاصة يجب توفرها للحكم على وضع السفينة وطريقة قيامها بالملاحة.

على فرض أن مرور السفينة قبالة شواطئ الدولة الساحلية يكون بريئا في غالب الأحيان، فإن الحال يتطلب تحديد الطبيعة القانونية لذلك المرور، هل هو حق لجميع السفن؟ أو هل هو رخصة تمنحها الدولة الساحلية للسفن حتى تتمكن من ممارسة ملاحتها عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية؟

يتطلب تحديد مفهوم المرور البريء التعرض لمدلول حق المرور البريء في المطلب الأول و التعرض إلى الطبيعة القانونية لحق المرور البريء في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مدلول حق المرور البريء

يحمل مدلول حق المرور البريء في هذه الدراسة تعريف حق المرور البريء من خلال التطرق للمقصود بمصطلح المرور البرئ، و صوره، ثم تمييزه عن المرور العابر والمرور الأرخبيلي.

الفرع الأول: تعريف المرور البريء.

نستهل هذا الفرع بتعريف المرور ثم نستعرض حق المرور البريء باعتباره حقا خاصا تتمتع به السفن الأجنبية، أثناء قيامها بالملاحة البحرية.

أولا: تعريف المرور.

يتطلب تعريف المرور التعرض لتعريفه من الناحية اللغوية ثم إلى تعريفه من الناحية الاصطلاحية.

أ . التعريف اللغوي للمرور

مُرور: (اسم)[2]مصدر مَرَّ مُرُورُ السَّيَّارَاتِ : عُبُورُهَا الْمُرُورُ مَمْنُوعٌ حَرَكَةُ الْمُرُورِ : حَرَكَةُ السَّيْرِ شُرْطَةُ الْمُرُورِ ، مرور الزَّمن: (القانون) انقضاء مدّة معيّنة من السنين لإبطال حقّ أو لاكتسابه، مَعَ مُرُورِ الزَّمَنِ: مَعَ انْقِضَاءِ الزَّمَنِ، سقط بمرور الزّمن: أصبح لاغيا وقد مضى عليه الزَّمنُ القانونيّ، إدارة المرور: إدارة مهمّتها منح التراخيص للمركبات ولسائقيها،

ب . التعريف الإصطلاحي للمرور.

لم تعرف القوانين المقارنة وكذلك القانون الجزائري المرور ولا المرور البريء وتركت ذلك للإتفاقيات الدولية حيث عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المرور حيث جاء فيها[3]

1 - المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

ب- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

2- يكون المرور متواصلا وسريعا. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

[2] . معجم المعاني متوفر على الرابط: https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/مرور/ يوم 25 ماي 2024 الساعة 00 و 24 دقيقة.

[3] . المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تم اعتماد الإتفاقية بمدينة مونتي غوباي بجمايكا، بتاريخ 16 نوفمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 ديسمبر 1982 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية رقم: 06/ 1996.

ثانيا: تعريف حق المرور البريء

يمكن تعريف حق المرور البرئء على أنه: (ذلك القيد الهام الذي يحد من سلطان الدولة الساحلية وسيادتها في بحرها الإقليمي، ويسمح للسفن التابعة للدول الأخرى، غير سفن الدولة الساحلية بالحق في عبور مياه البحر الإقليمي عبورا يتسم بالبراءة، وهذا العبور في حقيقة الأمر لا يمس بسيادة الدولة الساحلية ولا ينطوي على أية إهانة لها، أو على أي إضرار بمصالحها).[1]

لاسيما أن المرور البريء لا يعتبر رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة الساحلية ، بل هو حق ثابت لها، تتوافر فيه كل العناصر التي تدخل في تكوين الحق، وجميع خصائصه، وقد رتب هذا الحق العرف الدولي المتواتر بين الدول منذ زمن بعيد، وهو حق مجمع عليه في القضاء والفقه والتعامل الدولي، ويقوم على أساس الحق الثابت لكافة أعضاء المجتمع الدولي في التواصل مع بعضهم البعض، وقد ورد النص على ذلك في عديد الإتفاقيات الدولية مثل:[2]

- معاهدة فرساي لسنة 1919.
- إتفاقية برشلونة المتعلقة بحرية العبور لسنة 1921.
- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958

تستأثر السفينة الأجنبية لدى مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية بحق في المرور البريء، وهذا الحق يشتمل على التوقف والرسو ، لكن فقط بقدر ماينطبق ذلك على الملاحة العادية، أو بقدر مايكون ذلك ضروريا ولأسباب قاهرة، أو في حالة وجود السفينة في خطر، ولا يعتبر مرور سفينة الصيد الأجنبية بريئا إذا هي لم تحترم القوانين الداخلية للدولة الساحلية ، كما لا يعتبر مرور السفينة الأجنبية بريئا إذا كان يعود بالضرر على أمن وسلام الدولة الساحلية[3].

[1] . صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، دار النهضة، القاهرة، مصر 2007، ص 523.
[2] . المرجع نفسه.
[3] . جيرهارد فان غالان، القانون بين الأمم ، تعريب توفيق زهدي، الجزء الثاني، دار الافاق الجديدة، بيروت، لبنان، بدون تاريخ نشر، ص ص 91 92.

إن الهدف من المرور البريء كما هو مستقر في القانون الدولي ، أن يخلق توازنا بين مصالح الجماعة الدولية في توفير أكبر قدر من حرية الملاحة، وبين مصالح الدولة الساحلية التي تمارس السيادة على البحر الإقليمي، إن عنصر عدم الإعاقة هو العنصر الجوهري الذي يحمي مصالح الملاحة الدولية، في حين أن بعض الشروط المفروضة على المرور البريء هي التي تحمي مصالح الدولة الساحلية.[1]

ثالثا: صور المرور البريء.

تتمتع سفن جميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، ويكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية، ويكون على إحدى الصور الثلاث:

- أن تتخذ السفينة طريقها في البحر الإقليمي من غير أن تقصد أحد موانئ الدولة الساحلية، أو أحد أرصفتها.
- أن تتخذ السفينة طريقها في البحر الإقليمي بقصد الدخول في منطقة المياه الداخلية للدولة الساحلية.
- أن تكون السفينة خارجة من المياه الداخلية للدولة الساحلية، وتعبر البحر الإقليمي لها متوجهة إلى أعالي البحار.

إن هذه الصور الثلاث منصوص عليها في إنفاقية مونتي غوباي بقانون البحار، التي تنص على أن المرور البريء يعني الملاحة البحرية في البحر الإقليمي لغرض:

- إجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق يقع خارج المياه الداخلية .
- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها أو التوقف في أحد المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها.[2]

[1] . محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار،دار الثقافة، عمان الأردن، 2008، ص 128.
[2] . المادة 01/18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الفرع الثاني: تمييز حق المرور البريء عن الحقوق المشابهة له.

يتشابه حق المرور البريء مع العديد من الصور الملاحية للسفينة في مختلف مناطق البحار، في العديد من الخصائص، ويعلق الأمر عادة بالمنطقة التي تمر بها السفينة ، ومن بين الحقوق المشابهة لحق المرور البريء، المرور الأرخبيلي، والمرور العابر.

أولا: تمييز حق المرور البريء عن المرور الأرخبيلي.

يتميز حق المرور البرئء عن المرور الأرخبيلي في المنطقة التي يمارس عليها هذا الحق، فالمرور البريء يمارس في منطقة المياه الإقليمية للدولة الساحلية سواء كان المرور عبورا لهذه المياه دون الدخول إلى المياه الداخلية ودون التوقف في إحدى الموانئ، أو كان دخولا من المياه الدولية إلى أحد موانئ الدولة الساحلية أو مغادرة هذه الموانئ إلى المياه الدولية.

بينما المرور الأرخبيلي هو قيام السفينة بالملاحة داخل المياه الأرخبيلية للدولة الأرخبيلية ويعني "الأرخبيل" مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا[1].

مما جاء في المادتين 52 و 53 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982أن جميع السفن والطائرات في الممرات البحرية والطرق الجوية تتمتع بحق المررو في الممرات البحرية الأرخبيلية، ويشبه هذا النوع من المرور المرور العابر في المضائق الدولية، ومع ذلك فإن هذا الحق لايقع خارج السيطرة كليا حيث جاء في المادة 1/53 على أنه (يجوز للدولة الأرخبيلية تحديد الممرات البحرية والجوية الملائمة للمرور المتواصل السريع للسفن والطائرات الأجنبية المارة من خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر

[1] . المادة 46 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الإقليمي الملاصق لها، و أكثر من ذلك تسمح المادة 2/52 للدولة الأرخبيلية بتعليق مرور السفن الأجنبية البريء في مياهها الأرخبيلية مؤقتا إذا كان ذلك ضروريا لحماية أمنها[1].

ثانيا: تمييز حق المرور البريء عن المرور العابر.

يشير المرور العابر إلى حركة السفينة الأجنبية عبر المضائق الدولية من أجل بلوغ أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وتنص المادة 37 على أن البند ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة[2]، وتعرف المادة 38 المرور العابر على أنه: المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعلي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.

يخضع حق المرور العابر لقيود أقل من تلك المفروضة على حق المرور البريء، لكن المادتين 36 و 38 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لا تنطبقان إلا حيثما لا يوجد طريق في أعالي البحار أو في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيروغرافية، وتفرض الإتفاقية إلتزامات محددة على السفن والطائرات[3].

تتمثل واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر في:[4]

1- على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

أ- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه؛

[1] . جيمس كروفورد، القانون الدولي العام لبراونلي، ترجمة محمود محمد الحرثاني، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، لبنان، 2022، ص 512.
[2] . المرجع نفسه ص ص 513 514.
[3] . المرجع نفسه
[4] . المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ب- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي. أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ج- أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة،

د- أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.

2- على السفن المارة مرورا عابرا:

أ- أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر،

ب- أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

3- على السفن المارة مرورا عابرا:

أ- أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

ب- أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دوليا لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لحق المرور البرئء

بخصوص الطبيعة القانونية لحق المرور البريء انقسمت الأراء الفقهية بخصوص الطبيعة القانونية لحق المرور البريء إلى ثلاثة إتجاهات وهي: الإتجاه الأول ويرى أن حق المرور البريء هو مجرد امتداد مقيد لحرية الملاحة البحرية، بينهما يرى الإتجاه الثاني، أن حق المرور البريء هو رخصة تمنحها الدولة الساحلية لصالح السفن الأجنبية، بينما يرى أصحاب الإتجاه الثالث، أن حق المرور البريء هو حق للسفن الأجنبية، وقيد على سيادة الدولة الساحلية.

أولا: المرور البريء امتداد مقيد لحرية الملاحة.

يرى هذا الإتجاه من الفقه أن البحر الإقليمي، ماهو في طبيعته إلا جزء من أعالي البحار، حيث يسود مبدأ حرية الملاحة البحرية في البحار وفق هذا الإتجاه، يكون البحر وحدة طبيعية متجانسة لا يمكن التسليم بتقسيمها أو قبول السيطرة الإقليمية أو فرض السيادة عليها، أو على أي جزء منها من أية دولة من الدول، وكل ما يمكن الإعتراف به للدولة الساحلية هو بعض الحقوق التي تباشرها على شريطها الساحلي المسمى بالبحر الإقليمي، بالقدر الذي يكفل الحماية الضرورية لمصالحها وحقوقها الشرعية، أما عن المرور البريء فهو مرور طبيعي وحر، وفق مبدأ حرية الملاحة، واشتراط براءته جاء فقط لمصلحة الدولة الساحلية بالقدر الذي يكفل عدم التعدي أو الإضرار بمصالحها.[1]

كما يرى أصحاب اتجاه حرية البحار أن البحر العام حر، وهذا يعني أن البحر يخرج عن ملكية أي دولة ولا يخضع لأية سلطة إقليمية، وهنا يختلف الأمر عما كانت عليه الحال في العصور السابقة، حيث كان سائدا المفهوم الروماني السابق الذي يقضي بملكية البحار، وقد تغلب هذا المبدأ بنوع خاص في القرون الوسطى حيث حمل المفهوم الإقطاعي الدولة الساحلية على الادعاء بالسيطرة على البحار،

[1] . إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة مثرن 1985، ص ص 140، 141، أنظر كذلك: لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، رسالة دكتوراه، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2009، ص 454.

غير أن هذه النظريات أخذت تتبدد تدريجيا، وقد سجل القرن السابع عشر مرحلة من مراحل مناهضة الأفكار السابقة، ورفض تطبيق نظرية ملكية البحار على المحيطات الكبرى[1].

يرى شارل روسو ((أن البحر ليس ملكا لأحد، إنما تارة يقال أنه شيء مباح وتارة أخرة أنه شيء مشترك، - شيء مباح ومشاع الإستعمال - كما عبر عن ذلك أصحاب منهج الصلح، ومع أن عددا كبيرا من الأمور الواقعية تتساوى في مشروعيتها، في كلتا الحالتين، فالأصح أن يقال أن البحر شيء مباح، إذا مانظرنا إلى الحقوق التي تمارس فيه))[2]. وذلك فقا للحجج التالية.

- فلو كان البحر شيئا مشتركا لأصبح خاضعا لسيادة الدول المشتركة، والواقع أن ليس هذا ما يحدث.
- ولو كان البحر شيئا مشتركا لانطوى على الملاحة السليمة، لا على الحروب البحرية التي عندما تجري في البحر العام تلحق الضرر بالدول غير المتحاربة، والحال أن البحر العام على ضوء القانون والواقع، هو مسرح للحروب، وكذلك لا يجوز استعمال البحر العام لإجراء التجارب المتعلقة بالقنابل أو الصواريخ، كما نصت على ذلك مختلف الإتفاقيات الدولية.
- لو أن البحر العام شيء مشترك لاستوجب ذلك إدارة مشتركة يتولاها جهاز مركزي والواقع أن ليس هذا مايحصل.[3]

الحقيقة أن هذا الإتجاه يندرج تحت الإتجاه العام الذي ينادي بإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار، واعتباره جزءا منها، فقد كان لهذا الإتجاه نظريات فرعية، حاول كل منها إيجاد مبررات لإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار، واعتبار المرور البريء امتداد أيضا لحرية المرور والملاحة البحرية الممارسة بالقدر نفسه في أعالي البحار، ومع ذلك فإن المحاولة الكبيرة التي أبداها أنصار هذا الإتجاه كانت تكمن في إيجاد بعض المبررات التي تبرر اشتراط البراءة في المرور ، عند الإقتراب من البحر الإقليمي، فالمرور كما أقره العمل الدولي يجب أن يكون بريئا وكان لزاما على أنصار هذا الإتجاه تبرير هذه النتيجة الواقعية

[1] . شارل روسو، المرجع السابق، ص 225.
[2] . المرجع نفسه ص ص 226، 227
[3] . المرجع نفسه.

في اشتراط البراءة بعد أن حكموا على المرور البريء بأنه مرور طبيعي وحر لكنه يجب أن يكون بريئا إذا اقتربت السفينة من البحر الإقليمي.[1]

حاول الفقيه (لابراديل) تكييف طبيعة المرور البريء بناء على تكييف طبيعة البحر الإقليمي، حيث قدم نظريته حول حقوق الإرتفاقات الساحلية عام 1898 ، رأى من خلالها أن مبدأ إقليمية البحر الذي يحادي سواحل الدولة والذي تدعي به بعض الدول ، مبدأ وقول غير صحيح، فالدولة الساحلية في نظرته لا يحق لها أن تخضع البحر الإقليمي ولا أن تحوزه أو تملكه ولا يجوز لها كذلك أن تجعل الإنتفاع به مقصورا عليها، بل تعد البحار الإقليمية مندمجة في البحار المفتوحة، ويدخل هذان القطاعان في الذمة المالية للجماعة الدولية التي تعتبر صاحبة السيادة الفعلية عليه.[2]

من الإنتقادات الموجهة إلى اسناد المرور البريء إلى فكرة الإرتفاقات الدولية، علق الفقيه (هوبنهايم) على هذه النظرية وذكر أنه من القيود على السيادة الإقليمية طائفة منها ما يكون وصفها بالقيود الطبيعية، وهذه القيود الطبيعية تتمخض في حقيقة الأمر عن قيود عامة عن السيادة الإقليمية مصدرها بعض قواعد قانون الأمم، ولا تخص هذه القيود إحدى الدول الأعضاء في الأسرة الدولية، بل تعنيها جميعا، وهذه القيود الطبيعية، ومثالها حق السفن لاتجارية في المرور البريء عبر البحر الإقليمي، لايجوز خلطها بحقوق الإرتفاق التي تستند في مصدرها إلى الاتفاق، وإلى ذات المعنى تقريبا، ذهب الفقيه (فالي) حيث ذكر بأن كل قيد على السيادة الإقليمية لا يعد ارتفاقا دوليا، وتلك القيود تنشئها القواعد العامة في القانون الدولي والتي تعتبر مصدرا لها، ولا تنسحب هذه القيود إلى دول دون أخرى، بل تعتبر جميع الدول مخاطبة بها، ملتزمة بمضمونها، ولا يجوز لإحداها التنصل منها.[3]

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 455.
[2] . محمد المر عوض، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس القاهرة، مصر 1980. ص 206، مذكور في لخضر زازة، المرجع السابق، ص 455.
[3] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 456.

ثانيا: المرور البريء رخصة لصالح السفن الأجنبية.

إن اعتبار المرور البريء رخصة فإن ذلك يتطلب القول بوجود مرخص به بالضرورة، من قبل جهة مالكة للمكان، الذي يتم فيه هذا المرور ، ومن ثمة فإنه من اليسير استنتاج أن هذا الإتجاه هو أحد النتائج المترتبة عن الإتجاه العام الذي يرى بأن البحر الإقليمي ملحق بالإقليم البري وجزء منه، وهو اتجاه تصدرته نظريتا الملكية ونظرية السيادة،[1]

إن الظاهر أن هذا الإتجاه يسعى إلى تعزيز سلطة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، وهو يندرج تحت إطار الإتجاه العام الذي يلحق البحر الإقليمي بالإقليم البري للدولة الساحلية، سواء كان ذلك في إطار حق الملكية أو حق السيادة، وعلى الرغم من أن هذه الأخيرة هي التي نجحت الدول في إقرارها، وأصبحت قاعدة من قواعد القانون الدولي أخذت مكانها في كل من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إلا أن هذا لم يمنع من أن التيار الذي يقضي بأن المرور البريء رخصة تمنحها الدولة الساحلية لم يكتب له النجاح خاصة أمام الإنتقادات التي وجهت إليه.[2]

ذلك أن القول بأن المرور البريء إذا كان مقرونا بعنصر البراءة لم يعد حقا، وهو الرأي الذي نادى به عدد من الفقهاء وركزوا عليه، والقول بأن المرور البريء هو ترخيص وليس حق يكذبه العرف الدولي الذي استقر على ألا تمنع الدول الساحلية هذا المرور، وأن لا يعلق على ترخيص من قبلها مادام بريئا، وقواعد العرف الدولي معروفة بأنها ملزمة لجميع الدول، حتى بالنسبة لتلك التي لم تشارك في صنعها، وبالتالي فإن هذا الحق غير مرهون بترخيص الدولة الساحلية، في إطار تعاونها مع الجماعة الدولية، ولو لاصح ذلك لجاز لها أن تسحبه أو أن تمنعه، وهو مالم يقره العرف الدولي.[3]

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 459.
[2] . المرجع نفسه، ص 461.
[3] . المرجع نفسه

ثالثا: المرور البريء حق للسفن الأجنبية وقيد على سيادة الدولة الساحلية.

صحيح أن للدولة الساحلية حق السيادة على بحرها الإقليمي وكأنه جزء من إقليمها البري ، ولكن هذه السيادة مقيدة بحق المرور البريء المكفول للسفن الأجنبية، والذي درج على تأكيده الفقه والقانون الدولي وكذلك محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.[1]

تأكد هذا الرأي على صعيد القانون الدولي، حيث أقرت لجنة القانون الدولي في مشروعها النهائي سنة 1956 حق السفن الأجنبية في المرور البريء في البحار الإقليمية للدو ل الساحلية، ثم جاءت بعدها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لتقر بذلك المبدأ، وبعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لتؤكد كلها أن المرور البريء حق للسفن الأجنبية سواء كانت تابعة لدولة ساحلية أو غير ساحلية،[2] وأنه قيد على سيادة الدولة الساحلية.

الحقيقة أن المرور البريء كحق للسفن الأجنبية وكقيد على سيادة الدولة الساحلية كان قد أقر بشكل واضح لدى معاهد وجمعيات القانون الدولي، فمعهد القانون الدولي، قد أشار في لائحته المقدمة في دورة باريس لسنة 1928، المادة 6 منها بأن للسفن التجارية الحق في المرور ابريء في البحر الإقليمي وتكون إذن خاضعة لقوانين ولوائح البوليس والملاحة المقررة من قبل الدولة الساحلية، وتخضع السفن المارة التي تخل، بقوانين الدولة ولوائحها إلى ولاية هذه الدولة، وأقرت جمعية القانون الدولي في المادة 10 من مشروعها المقدم في دورة فينا لسنة 1926، أن لسفن جميع الدول العامة منها والخاصة الحق في المرور الحر خلال المياه الإقليمية غير أنها تكون خاضعة للقوانين التي تسنها الدولة التي تعبر هذه السفن مياهها. وهي الفكرة ذاتها التي أوردتها الجمعية اليابانية للقانون الدولي في مشروعها المقدم عام 1926، حيث جاء فيها أن جميع السفن تتمتع وبدون تمييز بحق المرور البريء في المياه الإقليمية ، بما يتفق وجميع القواعد التي تضعها الدولة الساحلية بخصوص سلامة الملاحة، ولم يخرج عن هذا النسق المعهد الأمريكي للقانون الدولي، في مشروعه الثاني عشر المتعلق بالإختصاص عام 1927، حيث نص على

[1] . حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة ، مصر ، 2013، ص 50

[2] . المرجع نفسه، ص 47.

أنه بإمكان السفن التجارية لجميع الدول أن تعبر بحرية في المياه الإقليمية غير أنها تكون خاضعة لقوانين ونظم الدولة التي تتبعها تلك المياه الإقليمية.[1]

المطلب الثاني: التطور التاريخي لحق المرور البريء

تطور حق المرور البريء بناء على عدة أفكار وأراء فقهية منها ماهو مستمد من القانون العام للبحار، ومنها ماهو مستنبط من الإتفاقيات الدولية وللتفصيل أكثر في هذا المطلب سنتطرق إلى موقف اتفاقية برشلونة للنقل والمرور لسنة 1921، وفي الفرع الثاني نتعرض لحق المرور البريء في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958، وفي الفرع الثالث نتعرض لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

الفرع الأول: حق المرور البريء في إتفاقية برشلونة للنقل والمرور لسنة 1921.

تم تأييد حق المرور البريء للسفن في البحر الإقليمي والمنصوص عليه في العرف الدولي من خلال المادة الثانية من إتفاقية برشلونة للنقل والمرور المبرمة بعد نهاية الحرب العالمية الأولى بتاريخ 20 أفريل 1921.

الفرع الثاني: حق المرور البريء في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958.

تعرضت إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المبرمة بتاريخ 27 أفريل 1958 لحق المرور البريء، حيث اعترفت بوجود هذا الحق و نصت عليه في المواد من 14 إلى 23 من الإتفاقية ،[2] وقد جاء في المادة 1/14 منها (مع مراعات أحكام نصوص هذه الإتفاقية تتمتع سفن جميع الدول سواء في ذلك الدول الساحلية وغير الساحلية بحق المرور البريء داخل البحر الإقليمي).

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 463.
[2] . شارل روسو المرجع السابق، ص 260.

الفرع الثالث: حق المرور البريء في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982..

يقر القانون الدولي حق المرور البريء من خلال البحر الإقليمي والذي تنص عليه المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وتحفظ المادة الثامنة حق المرور البريء في المياه الداخلية التي كانت تعد سابقا جزءا من البحر الإقليمي، أو أعالي البحار، ومحاطة بخطوط الأساس المستقيمة، وقد تطور حق المرور البريء في وقت لم تكن فيه المناطق الخاصة من الولاية القضائية تتميز بوضوح من مناطق السيادة، وقد عد الحزام البحري بأنه أعالي البحار، ولكن في وجود قيود لمصلحة الدولة الساحلية، وكمسالة تتعلق بصناعة السياسة يعتبر المرور البريء توفيقا بن ضرورات التواصل البحري ومصالح الدولة الساحلية[1].

في جميع الإتفاقيات السابقة كان تعريف المرور البريء قضية شائكة نوعا ما، لكن القاعدة الأساسية للمرور البريء واضحة الآن، فقد تم الفصل فيها في المادتين 18 و 19 من إتفاقية لسنة 1982، إذ تعدد المادة 1/18 الأغراض التي يمارس لأجلها المرور البريء وهي لا تشمل التجارة الساحلية (الملاحة الساحلية) أو الصيد، وبموجب المادة 2/18 فإنه يجب أن يكون المرور مستمرا وسريعا وتنص المادة 1/19 على أن المرور يعد بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بسن نظامها أو بأمنها[2].

اعتبرت على مر السنوات الماضية إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إتفاقية شاملة مرضية لأشخاص المجتمع الدولي، وذلك بسبب تنظيمها وشموليتها جلميع مواضيع القانون الدولي للبحار، والتي كانت محل تنازع دولي كبير خاصة أن الدول العظمى أرادت استغلال عدم وجود قانون دولي ثابت متعلق بقانون البحار لتحاول السيطرة والإستيلاء على مناطق خاصة مثل أعالي البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

[1] . جيمس كروفورد، المرجع السابق، ص ص 509، 510.
[2] . المرجع نفسه.

وعليه فقد نجحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982في تحديد المناطق البحرية وضبط قياساتها، وتحديد الولاية الإقليمية للدول الساحلية.

المبحث الثاني: النطاق الإقليمي لحق المرور البريء.

تمارس السفن ملاحتها البحرية قبالة سواحل الدولة الشاطئية، من خلال حق المرور البريء المكفول بموجب القانون الدولي والمنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لكن هذا المرور يجب أن يكون في حيز إقليمي معين، ويتمثل هذا الحيز في البحر الإقليمي، وهو ما يتطلب تحديد عرض البحر الإقليمي الذي يمكن للسفن أن تعبره في إطار ممارستها لحقها في المرور البريء هذا من جهة، وكذلك يتطلب الأمر معرفة طريقة قياس البحر الإقليمي من جهة ثانية، وكذا تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الدولة الساحلية ببحرها الإقليمي من جهة ثالثة.

وعليه نقسم مبحثنا إلى مطلبين نخصص المطلب الأول إلى تحديد البحر الإقليمي، والمطلب الثاني إلى الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

المطلب الأول: تحديد البحر الإقليمي.

تعتبر مسألة تحديد البحر الإقليمي من المسائل المهمة في العلاقات الدولية عموما والقانون الدولي للبحار بالخصوص لأنها تؤثر بشكل مباشر على تحديد سائر المناطق البحرية الأخرى ومداها، فضلا عن انعكاسها على الاختصاص المكاني الذي تباشره دولة الشاطئ على واجهتها البحرية ذو المستويات المختلفة بحسب كل منطقة بحرية، وهذا بطبيعة الحال له ارتدادات على حقوق الدول الأخرى.[1]

عرف مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لسنة 1930 البحر الإقليمي على أنه (يشمل إقليم الدولة منطقة من البحر تدعى باسم البحر الإقليمي، وتمارس الدولة سيادتها على هذه المنطقة وفقا للشروط المحددة في قواعد القانون الدولي، أما إتفاقية جنيف لسنة 1958 فقد كانت أكثر وضوحا في

[1] . جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني ، دار العلوم، الحجار، الجزائر، 2009، ص 247.

تعريف البحر الإقليمي، إذا جاء في مادتها الأولى (تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي)، ثم حدد المادة الثالثة منها بداية البحر الإقليمي بخط وهمي شمته خط الأساس أو خط القاعدة، وهو نفس التعريف الذي أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.[1]

من المسائل الخلافية في بين الدول والفقهاء مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي، حيث كانت بعض الدول تحدد عرض بحرها الإقليمي بثلاثة أميال، والبعض الآخر بأربعة أميال، والبعض بستة أميال ، بينما حدده البعض الآخر باثني عشر ميلا بحريا، كما أن بعض الدول حددته بمائتي ميل بحري، وقد حسمت الخلاف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982التي قررت أنه لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا،[2] وعليه يعتبر البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة الساحلية وهو عبارة عن جزء من البحر الذي يلي سواحل الدولة إلى مسافة 12 ميل بحري في اتجاه عرض البحر.[3]

هذا وتبقى مسألة تحديد البحر الإقليمي من اختصاصات الدولة الساحلية حصريا وأن تعلم بذلك الدول الغير بشرط أن لا يتجاوز هذا الإمتداد 12 ميل بحرى مقاسة من خطوط الأساس التي تضعها الدولة ذاتها.[4] وهو ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982والتي جاء فيها أن (لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية)[5].

[1] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 100.
[2] . منتصر سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص ص 518، 519.
[3] . عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، المجلد الأول، دار الثقافة، عمان الأردن، 1997، ص 126.
[4] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 247..
[5] . المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الفرع الأول: قياس البحر الإقليمي عن طريق خطوط الأساس العادية.

يعرف خط الأساس بكونه خط وهمي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية[1]. ويقصد به أيضا الخط الوهمي المستقيم الموازي للساحل والذي يتبعه في مختلف تعاريجه و التوائاته الطبيعية فضلا عن تجاويفه وأماكن بروزه إذا كان الساحل خاليا من الإنبعاجات والتشوهات التضاريسية العميقة والمعمول به في الواقع أن هذا الخط يتطابق مع خط انحسار المياه عن الشاطئ وقت أقصى الجزر في الضروف المناخية العادية، والحالات التي تطبق فيها القاعدة العامة أو العادية لقياس البحر الإقليمي هي أن القاعدة العامة أو العادية في قياس البحر الإقليمي هي قاعدة حد ادنى الجزر للمياه عند الساحل تطبق في قياس البحر الإقليمي في الأحوال الآتية:[2]

حالة الساحل الذي يكون مستويا وخاليا من التعرجات والانحناءات والتجاويف العميقة.

حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية.

وضعت اتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في المادة الثالثة منها المبدأ العام في شأن الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، حيث قررت أن خط الأساس العادي الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي هو آخر نقطة على الشاطئ تنحسر عنها المياه وقت الجزر، وذلك كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير التي تعترف بها رسميا الدولة الساحلية[3].

يبدا قياس البحر الإقليمي من آخر نقطة تنحسر عنها المياه وقت الجزر وأن البحر الإقليمي، يبدأ من النقطة التي توازي شاطئ الدولة ، والتي توازيه في مختلف تعاريجه الطبيعية، وتتبعه في أمكنة بروزه، وتجاويفه وقد أطلق اتفاقية جنيف على الخط الذي يصل مابين هذه النقط ، إصطلاح الخط الأساسي وقررت أن خط الأساس العادي يجب أن يكون مبينا على الخرائط الجغرافية البحرية ذات المقاس الكبير، والتي تعترف بها الدولة الساحلية رسميا وهو ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

[1] . lation (R) , L'archipel en droit international , edition payot , lausane , 1984, P 32 et suites.
[2] جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 251.
[3] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 542.

لسنة 1982 بخصوص خط الأساس العادي[1] والتي تنص على: (باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية).[2] أي أن حد أدنى الجزر هو خط بداية قياس البحر الإقليمي.[3]

الفرع الثاني: قياس البحر الأقليمي عن طريق خطوط الأساس المستقيمة.

يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة لقياس عرض البحر الإقليمي، إختيار عدد من النقاط الملائمة لأدى إنحصار الجزر على طول الساحل، والوصل بينها بخطوط مستقيمة بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية.[4]

يلجأ إلى هذه الطريقة عندما تحول التضاريس الساحلية دون استعمال خط الأساس العادي، وذلك عندما يكون ساحل الدولة مشوها بالإنبعاجات العميقة أو الرؤوس أو الجزر المتناثرة، فتقوم هذه الطريقة بالوصل بين النقاط البارزة من الساحل بخطوط مستقيمة وقت أقصى الجزر.[5]

هذا وقد حددت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الحالات التي تعمل فيها هذه الطريقة، فضلا عن الشروط الواجب مراعاتها عند ذلك حتى لا تكون الدولة متعسفة في تثبيتها. وقد جاء في المادة السابعة من الإتفاقية مايلي:

1- حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.

[1] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، 542.
[2] . المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
[3] . هواري هامل، محاضرات في القانون الدولي للبحار، كلية الحقوق جامعة سعيدة، 2020/2019.، ص 12.
[4] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 257.
[5] . المرجع نفسه.

2- حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى الجزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية.

3- يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

4- لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام.

5- حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة 1 يجوز أن تأخذ في الاعتبار، في تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتا جليا بالاستعمال الطويل.

6- لا يجوز لدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.[1]

الفرع الثالث: قياس البحر الإقليمي في الخلجان.

الخليج جغرافيا هو المنطقة التي تتغلغل في الشاطئ نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل، ولكي يعتبر هذا التغلغل خليجا من حيث القانون الدولي يلزم أن يكون قدر تغلغله في إقليم الدولة البري بالنسبة لسعة فتحة التغلغل بحيث تكون مياهه محصورة بالأرض، ويكون التغلغل أكثر من الإنحناء

[1] . المادة 07 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

العادي للساحل[1]، وقد عرفت المادة السابعة من اتفاقية جنيف لعام 1958، الخاصة بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ، الخليج في فقرتها الثانية فقررت أنه: (يعتبر خليجا في مفهوم هذه المواد ذلك الإنحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحة فمه في نسبة تجعله يحتوي مياها محبوسة بالأرض ، وبحيث يعتبر أكثر من إنحاء عادي للشاطئ ولا يعد الإنحراف خليجا مالم تكن مساحته مساوية أو تزيد على شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتي هذا الإنحراف).

وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982على مفهوم الخليج التابع لدولة واحدة حيث جاء فيها مايلي:[2]

1- لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

2- لأغراض هذه الاتفاقية، يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج.

3- مساحة الانبعاج، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي، وحيث يكون للانبعاج بسبب وجود جزر أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، وتحتسب مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاج ضمن مساحة الانبعاج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية.

[1] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 547.
[2] . المادة 10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

4- إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز 24 ميلا بحريا جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياها داخلية.

5- حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما 24 ميلا بحريا، يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

6- لا تنطبق الأحكام الآنفة الذكر على ما يسمى بالخلجان "التاريخية" ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليه في المادة 7

الفرع الرابع: قياس البحر الإقليمي في الموانئ.

لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة.[1]

يبدأ قياس البحر الإقليمي وفقا لهذا النص من النقطة التي تعد أبعد أجزاء المنشآت الدائمة في الميناء والتي تعد جزءا متمما للنظام المرفئي وذلك لأن العرف المتواتر بين الدول يقضي بأن يكون تكون هذه المنشآت الدائمة والمياه التي تحيط بها أو تلازمها جزءا من إقليم الدولة البري.[2]

الفرع الخامس: المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر .

تعرضت المادة 13 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لمسألة المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر، حيث جاء فيها مايلي:

[1] . المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
[2] . حامد سلطان، القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة ، مصر، 1965 ص 651.

المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد، وعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به.

الفرع السادس: قياس البحر الإقليمي في الجزر.

مهما كان الجسم المتشكل على سطح البحر أو عدد سكانه فإنه يعد جزيرة من الناحية القانونية إذا ماتوفر فيه شرطان وهما:[1]

- يجب أن يكون ذلك الجسم منطقة من الأرض تشكلت تشكلا.
- يجب ان يكون فوق مستوى سطح البحر.

ويكون في العادة للجزر حق في بحر إقليمي ومنطقة مجاورة ومنطقة إقتصادية خالصة وجرف قاري.[2]

لذلك تطبق القواعد العامة المتعلقة بقياس البحر الإقليمي الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بشأن الجزر ايضا،

1- الجزيرة هي رقعة من الأرض متكونة طبيعيا، ومحاطة بالماء، وتعلو عليه في حالة المد.[3]

2- باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة 3، يحدد البحر الإقليمي للجزيرة ومنطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري وفقا لأحكام هذه الاتفاقية المنطبقة على الأقاليم البرية

[1] . جيمس كروفورد، المرجع السابق، ص 428.
[2] . المرجع نفسه..
[3] . المادة 121 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الأخرى.

3- ليس للصخور التي لا تهيئ استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري.[1]

الفرع السابع: قياس البحر الإقليمي الجزائري.

تنص المادة 14 من الدستور الجزائري لسنة 2020، على أن:

(تمارس سيادة الدولة على مجالها البري، ومجالها الجوي، وعلى مياهها.

كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها)

أول منطقة بحرية كرستها الجزائر بعد الإستقلال مباشرة هي بحرها الإقليمي عندما مدته إلى 12 ميل بحري، مسافة تجسدها المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 دون أن تحدد الجزائر نقطة مرجعية لحساب هذه المسافة المتمثلة في خطوط الأساس بحيث أن المياه المحصورة بين اليابسة وهذه الخطوط تعد من المياه الداخلية، والمياه بعد هذه الخطوط إلى 12 ميل بحري هي مياه إقليمية ن والتساؤل الذي يمكن طرحه هو هل المشرع الجزائري أهمل هذه النقطة؟ في الواقع أنه مدد سريان التشريع الفرنسي في هذه المسألة إلى غاية 1984 تاريخ صدور المرسوم رقم: 84/ 181، وهذا الأخير وسع من مجال المياه الداخلية الجزائرية باستعمال خطوط الأساس المستقيمة وغلق الخلجان المتواجدة على الشاطئ الجزائري، والسؤال الثاني الذي يطرح نفسه: هل هذه المياه جديدة؟ هل هي مياه داخلية أم مياه إقليمية؟ المرسوم لا يجيب على ذلك[2].

[1] . المادة 121 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

[2] . سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مجلة الإجتهاد القضائي العدد الرابع جامعة بسكرة. 2008 ص ص 244، 245.

لكن حسب المادة 02 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982فإن المياه الداخلية وقاع هذه المياه وباطنها، والأجواء التي تعلوها تخضع كليا للسيادة الكاملة للدولة الساحلية.[1]

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

يخضع البحر الإقليمي للسيادة الكاملة للدولة الساحلية وفقا للمادة 2/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والمادتين 01 و 02 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي إلا أنه ومع الإعتراف بهذه السيادة نجد أن هناك مجموعة من القيود التي ترد عليها، كحق المرور البريء للسفن الأجنبية.[2] وتحديد البحر الإقليمي لا يستمد من القانون الداخلي للدولة الساحلية وإنما من قواعد القانون الدولي.[3]

أثير النقاش في الفقه الدولي حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، وكان لتحديد تلك الطبيعة القانونية آثار بالغة الأهمية، فيما يتعلق ببيان حقوق الدول الساحلية وسلطاتها على بحرها الإقليمي، وقد تركز الخلاف حول مبدأين متعارضين ، يذهب أحدهما إلى القول بأن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، بينما يؤكد الثاني على أن البحر الإقليمي ليس في حقيقته إلا جزء من إقليم الدولة تغطيه مياه البحر، ولا شك أن الأخذ بأحد هذين المبدأين يرتب أثرا قانونيا هاما، في القول بأن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار يرتب في حالة الشك تغليب الأصل العام، وهو مبدأ حرية أعالي البحار، في حين أن القول بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة يؤدي إلى جعل الأفضلية لحقوق الدولة الساحلية في تلك الحالة.[4]

[1] . سهيلة قمودي، المرجع السابق، ص 245.
[2] محمد طالب أبو سرية، أمل يازجي، السيادة وحدودها في المناطق البحرية/ مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون المجلد 43 العدد 3 ، الجامعة الأردنية، عمان الأردن, 2016 ص 1911.
[3] . بعاج محمد، المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد السادس العدد الأول، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2022، ص 2142.
[4] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 519.

نتطرق في هذا المطلب لموضوع البحر الإقليمي باعتباره جزء من أعالي البحار في الفرع الأول، وندرس البحر الإقليمي باعتباره جزء من إقليم الدولة الساحلية في الفرع الثاني، ثم نتعرض للطبيعة القانونية للمرور البريء في ظل القانون الدولي في الفرع الثالث.

الفرع الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار.

((ظهر هذا الإتجاه خلال القرن السابع عشر وواكب الفكر القائل بحرية البحار، إذ يرى أنصار هذا الإتجاه على إختلاف تأسيسهم أن البحر الإقليمي هو منطقة أعطيت للدولة الساحلية تعويضا عن اعترافها وتغاضيها عن مبدأ حرية البحار، استجابة لتخوفاتها الأمنية وحرصها على حماية إقليمها، وتفرعت عن هذا الرأي نظريتان هما: نظرية الإرتفاقات الساحلية ونظرية الملكية العامة الدولية))[1].

في ظل هذا الجدل القائم بين وجهات النظر ارتئينا أن نقسم مطلبنا إلى ثلاثة قسمين أولا: نظرية الإرتفاقات الساحلية، ثانيا: نظرية الحق في البقاء.

أولا: نظرية الإرتفاقات الساحلية.

ذهب الأستاذ (لابراديل) بأن البحار تعتبر مملوكة ملكية مشتركة وأن السيادة على البحار والمحيطات في مجموعها هي لأسرة الدول، أما الدولة الساحلية فإن كل مالها على البحر الإقليمي هو بعض حقوق الإرتفاق التي تكفل مصالحها، بوصفها دولة ساحلية، وأكد لابراديل أن المبدأ العام، هو اعتبار البحار بمثابة الملكية المشتركة وقد أدى ذلك إلى ترتيب النتائج التالية[2]:

- أن من يولد على السفن في نطاق البحر الإقليمي لا يجوز فرض جنسية الدولة الشاطئية عليه على أساس حق الإقليم.
- لايجوز للدولة الساحلية أن تدعي حق ممارسة الإختصاص التشريعي أو الإختصاص القضائي المدني أو الجنائي في نطاق البحر الإقليمي.

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 241.
[2] . صلاح الدين عامر ، المرجع السابق، ص 519.

- أنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الخاصة أو العامة التي تحمل العلم الأجنبي، في نطاق البحر الإقليمي في وقت السلم أو في وقت الحرب على حد سواء.

وحق الدولة على البحر الإقليمي عند لابراديل هو حق ارتفاق وهو يرتب للدولة الحقوق التالية:[1]

- الحق في حضر الحرب البحرية على الدول الأخرى في نطاقه.
- الحق في فرض الرقابة الجمركية في نطاقه على كافة السفن لمنع التهريب.
- الحق في فرض الرقابة الصحية في نطاقه لمنع اقتراب السفن التي تحمل أمراضا من شواطئ الدولة.

ثانيا: نظرية الحق في البقاء.

تصدى الفقيه (فوشي) بالنقد لنظرية (لابراديل) فقد ذهب إلى القول أن البحر ليس ملكية مشتركة لأسرة الدول، بل أن جميع أعضاء أسرة الدول لها الحق في استعماله، كما أن نظرية الإرتفاق الدولي نظرية نبذها فقهاء القانون الدولي، وخاصة فيما يتعلق بالإرتفاق الدولي الطبيعي، وحتى على فرض التسليم لصلاحية نظرية الإرتفاق فإنها تفترض وجود دولتين إحداهما خادمة وأخرى مخدومة وهي هنا الدولة الساحلية فأين هي الدولة الخادمة؟ ثم أين هو الاتفاق الدولي الذي ينشأ مثل ذلك الإرتفاق.[2] وتجد هذه الفكر إشعاعا حاليا لها في نظرية فكرة التراث المشترك للإنسانية.[3]

يعتبر الفقيه (فوشي) أن البحر الإقليمي قسم من البحر العالي تمارس عليه الدولة الشاطئية بعض الحقوق والإختصاصات المتفرعة عن الحق الأساسي لكل دولة وهو حق المحافظة على بقائها وعلى حياتها، كما ذهب إلى القول بأن البحر العالي ليس ملكا لأحد، ويجوز لكل دولة أن تنتفع به وأن تقوم باستخدامه بشرط أن لا يؤدي ذلك إلى تهديد بقاء أية دولة أخرى ، هذا ولكل دولة ساحلية الحق في أن تمنع هذا الإنتفاع أو هذا الإستعمال إذا كان ينطوي على تهديد لحياة الدولة الساحلية، كما أن لكل

[1] . صلاح الدين عامر المرجع السابق ص 519.
[2] . المرجع نفسه، ص 520.
[3] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 124.

دولة ساحلية أن تقيد هذا الإنتفاع وهذا الإستخدام في نطاق المساحة البحرية الملاصقة لشواطئها، بتلك القيود التي تكفل خلوه من التهديد لبقائها ولحياتها، وهذا هو الأصل الذي يجب أن يتفرع عنه بيان الحقوق، التي تثبت للدولة الساحلية على البحر الإقليمي وتحديد نطاقها وهي الحقوق التي حددها (فوشي) على النحو التالي[1]:

- الحق في منع اقتراب السفن المحاربة من شواطئ الدولة المحايدة.
- الحق في ممارسة مختلف السلطات الجمركية في نطاق البحر الإقليمي.
- الحق في ممارسة بعض السلطات في نطاق البحر الإقليمي.
- الحق في الإحتفاظ بحق الصيد في نطاق البحر الإقليمي لرعاية الدولة الشاطئية وحدها.
- الحق في الإحتفاظ بالملاحة الساحلية لرعاية الدولة الساحلية.
- الحق في ممارسة السلطات البوليسية في نطاق البحر الإقليمي.
- الحق في حظر المرور غير البريء في نطاق البحر الإقليمي بالنسبة للسفن الأجنبية.
- الحق في ممارسة الإختصاص القضائي (مدني وجنائي) في مواجهة الأعمال التي تقع على السفن في نطاق البحر الإقليمي والتي من شأنها تهديد النظام العام في إقليم الدولة الساحلية[2].

الفرع الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية.

يتفرع عن هذا الرأي نظريتان هما نظرية حق الملكية، ونظرية حق السيادة.

أولا: نظرية حق الملكلية.

يعتقد أنصار هذا التيار أن البحر الإقليمي كجزء من إقليم الدولة، تعود ملكيته إلى الدولة، ويترتب لها عن ذلك مايشبه الحقوق العينية في القوانين الداخلية وهو الأمر الذي يصدق في مسائل الصيد والملاحة الداخلية، ولعل الفكرة مستمدة من القانون الروماني القديم، التي كانت تفرق بين مجال

[1] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 520.
[2] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 125.، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 521.

ممارسة السلطة بالتعبير المادي للمكان والذي يرد عليه حق الملكية، وبين المخاطب بهذه السلطة، وعليه فإن الإختصاص الإقليمي للدولة يجمع بين هذا وذاك في آن واحد، فهو يعبر عن قدرة الدولة على ممارسة سلطتها (طبقا للقانون الدولي) على الأشخاص والممتلكات المتواجدين على الإقليم، فضلا عن الأنشطة الممارسة في داخله.[1]

كانت هذه النظرية سائدة قديما وهي تعتبر البحر الإقليمي قطعة من الإقليم، وقد تمارس الدولة الساحلية حق الملكية على المياه الإقليمية، فتصبح هذه الأخيرة قابلة للتملك بسبب احتمال استنفاذ بعض موارد البحر، وأدت هذه النظرية إلى عدة نتائج وهي[2]:

- حق الدولة في فتح منطقة البحر الإقليمي وإغلاقها بصورة نسبية.
- حق الدولة في حضر إقامة السفن الأجنبية في هذه المنطقة.
- احتكار الدولة المحلية في بعض الحالات ولاسيما في موضوعي الصيد والإبحار بين مرافئ البحر الإقليمي.

غير أن هذه النظرية أصبحت مستبعدة اليوم بسبب أن:

- الملكية تفرض الحيازة والحيازة في هذه الحالة معدومة.
- والنظرية التي نحن بصددها هي نظرية مستمدة من القانون الخاص والحال أن القياس على هذا الأساس لايخلو من المخاطر وقد استبعد الإجتهاد الإداري الفرنسي نظرية ملكية البحر الإقليمي، رافضا اعتباره بمثابة أملاك الدولة العامة.[3]

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 245.
[2] . شارل روسو، المرجع السابق، ص 251.
[3] . المرجع نفسه، ص 252.

ثانيا: نظرية حق السيادة.

هذه النظرية الكلاسيكية التي لاتزال سائدة، كانت على وجه العموم في أساس التعامل الدولي، فالدولة وفقا لهذه النظرية ليس لها على المياه الإقليمية حق الملكية بل حق السيادة.[1]

لدى أنصار هذه النظرية قناعة مفادها أن البحر الإقليمي جزء من إقليم دولة الشاطئ، وعليه يثبت لها الحق في ممارسة كافة الصلاحيات، والإختصاصات السيادية، على هذا الحزام البحري التي دأبت على مباشرتها على إقليمها البري، وهذا الحق يخولها حق ممارسة القوة من أجل فرض سيطرتها، ورقابتها عليه، وهو الموقف الذي أيده معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928 وسار في سياقه مؤتمر لاهاي سنة 1930.[2]

هذا ويبدو أن هذه النظرية هي الأقرب إلى الصواب وهي وجهة النظر التي اعتمدها القانون الدولي، وتكرست في الكثير من التشريعات الداخلية للدول الساحلية، فضلا عن تلقيها تجاوبا في كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وعليه فالبحر الإقليمي سواء بسطحه أو قاعه أو باطنه فضلا عن ما يعلوه من أجواء يخضع لسيادة الدولة الساحلية[3].

هذا يعني أن للدولة الساحلية حق مباشرة اختصاصها العام على بحرها الإقليمي، وهنا وجبت الملاحظة أن هاتين الإتفاقيتين، وإن اعترفتا صراحة بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي، فإنهما أثقلتاها بضرورات الملاحة البحرية الدولية، بمعنى آخر جعلتا سيادتها مقيدة بشرط المرور البريء للسفن التي تحمل علم دولة أجنبية، ولعل هذا هو الفرق الجوهري بين طبيعة السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري وهي سيادة مطلقة، وبين طبيعة السيادة التي تمارسها على بحرها الإقليمي وهي سيادة مقيدة[4].

[1] . شارل روسو، المرجع نفسه.252.
[2] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 246.
[3] . المرجع نفسه .
[4] . عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار نصر للطباعة ، 2005/ 2006، ص 445.

الفرع: الثالث: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تؤيد جميع الدول في الوقت الراهن نظرية سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، وقد نصت على ذلك اتفاقية جنيف لسنة 1958 على أن سيادة الدولة تمتد إلى أبعد من حدود إقليمها ومياهها الداخلية حتى منطقة البحر الملاصق لشواطئها، والمعروف باسم البحر الإقليمي، وتمارس هذه السيادة في ظل شروط حددتها مواد هذه الإتفاقية[1].

لم تنطوي اتفاقية الإمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أي مساس بالوضع القانوني للبحر الإقليمي، فقد نظرت إليه بوصفه خاضعا لسيادة الدولة الشاطئية، وذلك في حدود أحكام الإتفاقية ومبادئ القانون الدولي بوجه عام، حيث نصت الإتفاقية على مايلي:

النظام القانوني للبحر الإقليمي، وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي ولقاعه وباطن أرضه

1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعة وباطن أرضه.

3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.[2]

[1] . شارل روسو، المرجع السابق، ص 253، انظر كذلك: المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958.
[2] . المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ملخص الفصل الأول

تمارس السفن بغض النظر عن نوعيتها الملاحة البحرية في عرض البحر، ولتفادي المخاطر التي قد تصيبها فجأة، فإنها تعبر بمحاذاة شواطئ الدولة الساحلية، وقد ثار جدل فقهي كبير بخصوص أحقية تلك السفن بالمرور قرابة سواحل الدول الشاطئية، حيث اعتبر كثير من الفقهاء أن البحر الإقليمي التابع للدولة الساحلية هو ملك لها، وبالتالي فإن عبور السفن من خلاله لا يتم إلا من خلال رخصة تمنحها الدولة الساحلية إلى السفن المارة عبر بحرها الإقليمي، واعتبر آخرون أن ماتقوم به السفينة أثناء عبورها البحر الإقليمي هو حق كفله لها العرف والقانون الدولي، وحق للسفن الأجنبية وقيد على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.

اتفق العرف والقانون الدولي الإتفاقي وأحكام المحاكم الدولية، أن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، تقوم بممارسة حقها في المرور، لكن تم الاتفاق أيضا على أن ذلك المرور يجب أن يكون مرورا بريئا يتسم بالإستمرار والإنتظام، دون أن تقوم السفينة بأي عمل يخرق القوانين الدولية أو القوانين الداخلية للدولة الساحلية.

كما أن السفن تمارس ملاحتها البحرية عبر البحر الإقليمي للدول الساحلية، والذي يجب أن لا يتجاوز عرضه 12 ميلا بحريا ، يتم قياسها ابتداء من خط الأساس وهو خط وهمي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، ويتم رسم خطوط الأساس بعدة طرق، سواء عن طريق خطوط الأساس العادية أو المستقيمة.

الفصل الثاني
آثار حق المرور البريء

يتم تحديد البحر الإقليمي الذي يمارس فيه حق المرور البريء بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا ابتداء من خط الأساس، وللدولة الساحلية حرية كاملة في تحديد عرض البحر الإقليمي شرط أن لا يقل عن ثلاثة أميال وأن لايزيد عن 12 ميلا بحريا، وهذا التحديد مستمد من القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وغير مستمد من القانون الداخلي للدولة الساحلية.

والأكيد أن حق المرور البريء حق ثابت في القانون الدولي لجميع السفن الأجنبية مهما كان نوعها، بشرط أن يتسم مرورها بصفة البراءة كما يعتبر هذا الأخير قيد على سيادة الدولة ، وهو حق تتم ممارسته في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، حيث تمارس هذه الأخيرة عليه سيادة كاملة غير منقوصة وعليه فإن هذا الحق يرتب آثارا على الدولة الساحلية وعلى السفن المستفيدة منه.

وعليه فإنه يفضل دراسته في هذا الفصل من جانبين، جانب نظري يتمثل في الآثار القانونية الناتجة عن حق المرور البريء، نتعرض له في المبحث الأول، والأثار التطبيقية أمام القضاء الدولي لحق المرور البريء نتعرض له في المبحث الثاني من هذا الفصل.

لذلك تم تقسيم خطة هذا الفصل كالأتي:

المبحث الأول: الآثار القانونية الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.

المبحث الثاني: الآثار التطبيقية للقضاء الدولي والمتعلقة بحق المرور البريء.

المبحث الأول: الآثار القانونية الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.

الملاحظ أنه حتى تؤمن الدولة الساحلية أمن الملاحة للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، والتي تمارس حق المرور البريء، وجب عليها اتخاذ كل الخطوات العملية والقانونية للحفاظ على أمن تلك السفن وضمان خروجها سالمة من بحرها الإقليمي مهما كانت صفة السفينة (خاصة، أو عامة)[1].

لذلك نجد أن المرور البريء يرتب حقوقا وواجبات على الدول، باعتباره حقا مكفولا لمصلحة السفن الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية، زيادة على أنه قيد على سيادة الدولة الساحلية فإنه يرتب من ناحية أخرى قواعد ملاحية مكفولة للسفن والدولة الساحلية بموجب القانون الدولي.

ولدراسة موضوع الآثار القانونية الناتجة عن حق المرور البريء نتعرض إلى الحقوق الناتجة عن إقرار حق المرور البريء في المطلب الأول، والالتزامات الناتجة عن إقرار حق المرور البريء في المطلب الثاني.

[1] . محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010، ص 105،

المطلب الأول: الحقوق الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.

تنقسم الحقوق الناتجة عن إقرار حق المرور البريء إلى نوعين من الحقوق وهما: الحقوق المقررة لصالح السفن الأجنبية، وهو ما سنتحدث عنه في الفرع الأول، والحقوق المقررة لصالح الدولة الساحلية، وهو ما سنتطرق له في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الحقوق المقررة لصالح السفن الأجنبية.

تنقسم الحقوق المقررة لصالح السفن الأجنبية إلى قسمين وهما: حق المرور في المياه الإقليمية وهو ما سنتطرق له أولا، وحق الإستفادة من بعض الخدمات بمقابل، وهو ما سنتناوله ثانيا.

أولا: حق المرور في المياه الإقليمية.

ينتج عن إقرار مبدأ حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، الحق الكامل لتلك السفن بالمرور عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية بغض النظر عن طبيعتها (سواء كانت سفن عادية كالسفن العامة المملوكة للدولة أو سفن تجارية وهو ما سنتعرض له في العنصر (أ)، أو سفنا ذات طبيعة خاصة كالسفن الحربية أو السفن النووية أو الغواصات وهو ما سندرسه في العنصر (ب).

أ . حق السفن العادية في المرور البريء في المياه الإقليمية

يعتبر حق المرور البريء حقا لجميع السفن الأجنبية سواء كانت هذه السفن تابعة لدولة ساحلية أو غير ساحلية، كما يعتبر حق المرور البريء قيدا على سيادة الدولة الساحلية، فإن كان مرور السفن الأجنبية يستوجب أن يكون سريعا ومتواصلا، وغير مضر بأمن وسلم الدولة الساحلية ولا بحسن نظامها، فإنه يجب على السفن الأجنبية ألا تتوقف أثناء مرورها إلا في حالة حدوث طارئ ما، سواء للسفينة نفسها، أو لطاقمها.[1]

[1] . جيمس كروفورد، المرجع السابق، ص 510.

وعليه فإن حق المرور البريء المكفول لمصلحة السفن الأجنبية لا يعني أنه حق مطلق وأن السفينة يمكنها أن تفعل ما تشاء، وأن الدولة الساحلية لا تستطيع أن تفعل شيئا في مواجهة تلك السفن.[1]

وبالنظر لما جاءت به المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نستخلص بعض القيود التي وضعتها الإتفاقية على حق المرور البريء، وحق الدولة الساحلية في مواجهة أي تصرف يجعل من المرور غير بريء، ومن بين التصرفات، خرق السفينة الأجنبية أو طاقمها للأنظمة القانونية للدولة الساحلية، أو سير السفينة الأجنبية خارج المسار المخصص لها إذا كانت الدولة الساحلية تضع مسارات خاصة لممارسة حق المرور البريء، حيث نجد في هذه الحالات وغيرها أنه يمكن للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الأجنبية مغادرة المياه الإقليمية فورا.

ب . حق السفن ذات الطبيعة الخاصة في المرور البريء.

تفرض متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص والممتلكات والبيئة على الدولة الساحلية تعاملا خاصا مع بعض الفئات من السفن، دون غيرها وهي السفن التي تنطوي على خطورة استثنائية دون أن يخل ذلك بمبدأ المساوات بين السفن الأجنبية الذي يكفله القانون الدولي عموما، والقانون الدولي للبحار خصوصا، ويضم هذا النوع من السفن كل من فئة السفن النووية، فئة السفن الحربية، فئة الغواصات.[2]

1 . فئة السفن ذات الدفع النووي.

يندرج تحت هذه الفئة علاوة على السفن التي تعمل بالطاقة النووية، كافة السفن التي تشكل حمولتها مخاطر إستثنائية مثل ناقلات الغاز والنفط، أو التي تنقل مواد كيميائية سامة أو مشعة.[3] حيث جاء في المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لتقرر مبدأ مرور السفن الأجنبية

[1] . جيمس كروفورد، المرجع السابق، ص 510.
[2] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 291.
[3] . المرجع نفسه.

التي تحمل مواد نووية أو مواد أخرى ذات طبيعة خطرة أو مؤذية حيث أكدت على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قررته الإتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن.[1]

لاسيما أن هذه المسألة حظيت بالكثير من الاهتمام خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث عبرت الكثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تنجم عن مباشرة السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية أو مواد خطرة، خشية وقوع حوادث لتلك السفن، أو للمحافظة على البيئة البحرية، وإمكانية حدوث تلويث أو مساس بالبيئة بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية، أو التي تحمل مواد نووية في مباشرة حق المرور البريء .[2]

عندما أثيرت مشكلة عبور السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو ذات طبيعة خطرة في المياه الإقليمية، في مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رأت الدول المتقدمة أنها فرصة سانحة لإقرار مبدأ حق تلك السفن في المرور البريء في المياه الإقليمية، وأن تنظر إلى ذلك بوصفه جزء من الصفقة الشاملة التي عبرت عنها الإتفاقية وبينما انطوت على بعض المشروعات التي قدمت منذ الدورات الأولى للمؤتمر، على وجوب اتخاذ احتياطات وتدابير خاصة، وضرورة أن تحمل مثل تلك السفن الأوراق الخاصة التي أشارت إليها الإتفاقية النافذة في هذا المجال، وشددت دول أخرى على وجوب الإخطار المسبق بمرور تلك السفن، التي يجب عليها أن تلتزم بالممرات الملاحية البحرية التي تحددها الدولة الساحلية لعبورها، وإذا كانت الإتفاقية في شكلها النهائي لم تأخذ بتلك الإقتراحات الأخيرة التي كانت تتطلب الإخطار المسبق، مكتفية في نص المادة 23 بضرورة توفر الوثائق اللازمة التي تفيد بتوفر الإحتياطات والتدابير المقررة.[3]

[1] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 139.
[2] .. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 529.
[3] . المرجع نفسه، ص 531.

كما تجدر الإشارة إلى أنه في وقت مبكر أي قبل إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982بادرت العديد من الدول إلى عقد اتفاقيات ثنائية أو جماعية عنيت بتنظيم دخول السفن النووية إلى الموانيء البحرية، وتضمنت في العديد من الأحيان حق الدولة الساحلية في تفتيش وتوقيف السفينة النووية التي تقوم بالملاحة البحرية في بحرها الإقليمي، والتأكد من حصولها على الترخيص المسبق قبل عبورها البحر الإقيمي، وهي ذات القواعد التي تبنتها اتفاقية انقاذ الحياة البشرية في البحر المعقودة سنة 1960، فضلا عن القواعد التي أوصت بها الوكالة الدولية للطاقة الذرية في هذا المجال. (IAEA).[1]

لذلك يثبت للدولة الساحلية حق اعتراض ومنع ملاحة السفن النووية، أو السفن التي تنقل مواد إشعاعية في بحرها الإقليمي متى قدرت أن في ذلك المرور خطر على أمنها وسلامة الحركة الملاحية في بحرها الإقليمي، وهذا ما أبداه الأمر الصادر عن المحكمة الدولية لقانون البحار ITLOS الصادر في 03 سبتمبر 2001، فيما عرف بقضية المركب الصناعي MOX بين أيرلندا وبريطانيا[2]،

2 . فئة السفن الحربية.

تعني السفينة الحربية في مفهوم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية)[3].

يعتبر موضوع السفن الحربية من بين المواضيع الأكثر خلافا بين أعضاء المجموعة الدولية والتي عرفها القانون الدولي للبحار عبر تطوراته المختلفة، إذ عرفت تجاذبات فقهية بين مؤيد ومعارض لوجود حق مرور بريء لمثل هذا النوع من السفن، فالدول البحرية الكبرى كانت دوما تنادي بضرورة استفادة هذا النوع من السفن من حق المرور البريء، والذي استفادت منه بقية السفن الأخرى في المياه الإقليمية

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 293.
[2] . المرجع نفسه.
[3] . المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحا لسنة 1982ر.

للدول الساحلية، في حين تنادي الدول الساحلية هي الأخرى بضرورة فرض قيود استثنائية على ملاحة هذا النوع من السفن.[1]

تطرح مسألة هذا المرور إشكالا من نوع خاص، تدور حول فكرة الملائمة بين الحصانة التي تتمتع بها السفينة الحربية وهي خارج المياه الخاضعة للولاية القانونية لدولة العلم والتي تكفلها الأعراف والقوانين الدولية، وبين سيادة الدولة الساحلية على مياهها الوطنية وما يتبع هذه السيادة من اختصاصات، وولايات قانونية وقضائية ، وذلك مرده إلى الإختلاف الجوهري بين السفينة الحربية والسفينة التجارية من حيث الوظائف والأغراض المنوطة بكل نوع.[2]

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982في المادة 30 على حق الدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية المارة في بحرها الإقليمي المغادرة فورا في حالة عدم احترامها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية وهو نفس الحكم الذي نصت عليه المادة 23 من اتفاقية جنيف لسنة 1958.

لكن هل يمكن أن يستفاد من نصوص الاتفاقيتين ان للسفن الحربية حقا في ممارسة المرور البريء في البحر الإقليمي دون الحاجة إلى إذن أو إخطار مسبق، وهو ما كانت تتمسك به بعض الدول إستنادا للقانون الدولي العرفي.[3]

إن ممارسة السفن الحربية لحق المرور البريء في البحر الإقليمي قد أثار خلافا في الرأي منذ وقت طويل خاصة مع إعلان مجمع القانون الدولي في باريس سنة 1894، إذا كان لجميع السفن دون تحديد أن تتمتع بحق المرور البريء فإن هذه القاعدة لا تنطبق على السفن الحربية، ثم عاد المجمع في دورته في ستوكهولم سنة 1928 ليقرر أن مرور السفن في المياه الإقليمية، يمكن أن يخضع لقواعد خاصة ، تقوم الدولة الساحلية بوضعها، كما أن مؤتمر القانون الدولي الذي دعت إلى عقده عصبة الأمم في

[1] . صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار ، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، 1983، ص 104،
[2] . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق، ص 294.
[3] . صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 533.

لاهاي سنة 1930 اعتمد موقفا مغايرا، وتضمن مشروع لاهاي نصا يقرر أنه لا يجوز للدولة الساحلية كقاعدة عامة أن تمنع مرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية ولا تتطلب ترخيصا أو إخطارا مسبقا.[1]

عندما قامت لجنة القانون الدولي بإعداد مشروع الإتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحار وضعت في دورتها لعام 1956 مشروع لنص إحدى المواد باتفاقية البحر الإقليمي، تنص على جعل مرور السفن الحربية بالبحر الإقليمي مرهونا بتصريح سابق من جانب سلطات الدول الساحلية، أو إخطار سابق ولكن مشروع هذه المادة لم يلقى تأييدا كافيا في مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الأول لعام 1958.[2]

أما على مستوى القضاء الدولي فتعتبر قضية مضيق كورفو سنة 1949 التي فصلت فيها محكمة العدل الدولية ICJ بين بريطانيا وألبانيا، ذات أهمية بارزة بالنسبة لموضوع مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي علما أن الجزء الشمالي لمضيق كورفو هو بحر إقليمي تشترك فيه كل من اليونان وألبانيا، حيث جاء في قرار المحكمة تأكيدها على مبدأ حرية الاتصالات البحرية سواء في وقت السلم أو الحرب، (كما تلتزم كافة الدول بعدم السماح باستخدام اقليمها في أعمال تخالف حقوق غيرها من الدول وان مرور السفن الحربية يتم في إطار ما أقره العرف الدولي)[3] يتبين من منطوق القرار أن محكمة العدل الدولية وإن أقرت بحرية مرور السفن الأجنبية فإنها كفلت للدولة الساحلية تنظيمها إياه بشكل لا يؤثر على حرية الملاحة البحرية، ولا يضر بمصالح الدول الأخرى.[4]

هذا ويعتقد الفقه أن نصوص إتفاقية قانون البحار لعام 1982 في كل الأحوال لا يمكن أن تفسر إلا لصالح الإعتراف لحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية دون قيد أو شرط إستثنائي وذلك في أقل تقدير لسببين أساسيين:

---

[1] . صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، المرجع السابق ص ص 533، 534.

[2] . المرجع نفسه

[3] . الأمم المتحدة، موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادر عن محكمة العدل الدولية، 1948/ 1991، منشورات الأمم المتحدة قرار محكمة العدل الدولية الخاص بقضية مضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا، الحكم الصادر في 9 أفريل 1949، نيويورك، الولايات المتحدة 1992، ص 6.

[4] . إبراهيم العناني، المرجع السابق ص 152. أنظر كذلك: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 296.

- أن القاعدة المتعلقة بالمرور البريء جاءت في الجزء الثاني ضمن الفرع الثالث المعنون بـ المرور البريء في البحر الإقليمي، وتحت العنوان الفرعي القواعد التي تطبق على جميع السفن.
- أن المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تتعلق بالسفن التي تتمتع بحق المرور البريء لم تميز بين السفن الخاصة والعامة، بما في ذلك السفن الحربية، فضلا على أن الإتجاه العام الذي ساد المؤتمر لمدة 9 سنوات كان كله يصب في تكريس حق المرور البريء لكافة السفن خلال البحر الإقليمي، خدمة للمبدأ العام القائل بحرية الملاحة الدولية وضرورة عدم تقييدها في المياه الوطني إلا لأسباب قوية.[1]

يرى الأستاذ صلاح الدين عامر (أن التسليم بحق السفن الحربية بممارسة المرور البريء في البحر الإقليمي يتعين أن يجري فهمه وتفسيره تفسيرا يتفق مع حقيقة أنه يستفاد ضمنا من نصوص الإتفاقية وأن أفضل تفسير هو ذلك الذي كان سائدا في ظل إتفاقية جنيف لعام 1958، فمن المتعين التفهم أن هذا الحق مقرر للسفن الحربية بالمرور البريء في البحر الإقليمي كلما كانت المياه الإقليمية في وضع يجعل المرور فيها، أمرا ضروريا للملاحة الدولية، على أن يكون للدولة الشاطئية في ظل تلك الأحوال الحق في أن تشترط الإذن أو الإخطار المسبق كشرط للسماح للسفن الحربية بالمرور البريء في البحر الإقليمي).[2]

من جانب آخر فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد ألزمت السفن الحربية بضرور احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أثناء مرورها ببحرها الإقليمي، حيث جاء فيها:

(إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور)[3].

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 299، 300.
[2] . صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 537.
[3] . المادة 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

كما حملت الإتفاقية ذاتها دولة العلم المسؤولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي.[1]

3 . فئة الغواصات.

ليس بالضرورة أن تكون الغواصة سفينة حربية فقد تكون خاصة بالبحث العلمي أو تجارية[2]،

تعتبر الطريقة التي تبحر بها الغواصة خلال مرورها بالبحر الإقليمي من المواضيع التي تثير أثارت الكثير من الجدل خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، ذلك أن غالبية الدول كانت مقتنعة بالقاعدة العرفية التي تقضي بوجوب أن تكون هذه الأخيرة طافية ورافعة علمها بصفة تلقائية، والأمر الذي أدى بالمؤتمر إلى عدم مشارطة الرؤية البريطانية والفيجية بالخصوص والتي كانت ترمي إلى التخفيف من هذه القاعدة بأن لاتلزم الغواصة بالإبحار طافية إلا إذا طلبت منها الدولة الساحلية ذلك، في حين الإشكال الذي اختلف بشأنه في الفقه والقانون الدولي وكان يتعلق بمسالة ما إذا كان مرور الغواصة بالبحر الإقليمي وهي في وضعية الغوص يشكل مرورا غير بريء.[3]

بالرجوع إلى النصوص التشريعية لبعض الدول نلاحظ أن هذه الأخيرة اعتبرت هذا المرور غير بريء البته، ما يخول للدولة الساحلية التصدي له بالوسائل القانونية، ومن هذه القوانين الوطنية، القانون البرتغالي الصادر في 22 أوت 1966، أما الإتفاقيات الدولية التي تعني بقانون البحار والمقصود هنا إتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وإتفاقية الأمم المتحدة للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإنهما أدرجتا موضوع مرور الغواصة خلال البحر الإقليمي خارج القاعدة التي خصصت للمرور البريء، وعليه يعتبر بريئا مرور الغواصة خلال البحر الإقليمي وهي غاطسة

[1] . المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

[2] . جقنين عبد القادر، قانون المرور البريء في المياه الإقليمية حسب الإتفاقيات الدولية، مذكرة ماستر، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2021/2020، ص 25.

[3] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 301.

مالم يرد النص عليه ضمن الحالات التي تفقد المرور صفة البراءة، وهي الحالات التي ينتهك معها سلم وأمن الدولة الساحلية، مع ذلك ينطوي مرور الغواصة وهي مغمورة في هذه الحالة على انتهاك القاعدة العرفية التي تقول بخلاف ذلك،.[1]

يرى الفقه أن الغواصة متى مرت خلال البحر الإقليمي وهي غاطسة ولم يبدر منها من الأنشطة التي تنافي صفة البراءة لا يمكن اعتبار مرورها غير بريء ولكن عدم احترامها للقاعدة التي تقول بوجوب مرورها طافية يعتبر قرينة على أنتفاء صفة البراءة عن ذلك المرور، ويبقى للدولة الساحلية تقدير براءة هذا المرور من عدمه، بإعمال القواعد العامة التي ينص عليها القانون الدولي للبحار، بشأن التصدي للمرور غير البريء.[2]

ثانيا: حق الإستفادة من بعض الخدمات بمقابل.

في الحقيقة يعتبر حق الإستفادة من بعض الخدمات بمقابل إستثناء عن القاعدة الأساسية التي تفرض على الدولة الساحلية عدم طلب أي رسوم من السفن الأجنبية مقابل مرورها مرورا بريء في بحرها الإقليمي.

منعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الدولة الساحلية أن تقوم بتحصيل أو فرض أية رسوم على السفن الأجنبية مقابل مرورها مرورا بريئا في بحرها الإقليمي، إلا إذا كانت هذه الرسوم مقابل خدمات فعلية ومحددة قدمت إلى هذه السفن، ويجب أن تقوم بتحصيل تلك الرسوم في حالة استحقاقها دون أي تمييز بين سفينة وأخرى.[3]

نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على الرسوم التي يجوز فرضها على السفن الأجنبية حيث جاء فيها مايلي:[4]

1- لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

[1] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 142.
[2] . المرجع نفسه، ص 302.
[3] . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 46.
[4] . المادة 26 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

2- لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة. وتجبى هذه الرسوم من غير تمييز.

من بين الخدمات التي يمكن أن تقدم للسفينة الأجنبية المارة مرورا بريئا في البحر الإقليمي للدولة الساحلية مايلي[1]:

- الخدمات الناتجة عن تصليح الأعطاب الميكانيكية أو أية أعطاب أخرى قد تمس السفينة في المارة البحر الإقليمي، سواء قدمت هذه الخدمات من طرف مؤسسات عامة في الدولة الساحلية، أو مؤسسات خاصة.
- الخدمات الناتجة عن التزود بالوقود الذي تطلبه السفينة الأجنبية، سواء تم التزود بالوقود داخل موانئ الدولة الساحلية، أو في بحرها الإقليمي أو في مياهها الداخلية.
- الرسوم الناتجة عن عمليات الجر التي تقوم بها سفن الدولة الساحلية للسفينة الأجنبية في حالة تعطلها في مياه البحر الإقليمي.

الفرع الثاني: الحقوق المقررة لصالح الدولة الساحلية.

ينتج عن إقرار حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية بعض الحقوق لهذه الأخيرة وهي ثلاثة أنواع من الحقوق ، الحقوق السيادية وحق تنظيم المرور البريء، وحق الولاية القضائية.

أولا: الحقوق السيادية للدولة الساحلية في مواجهة إقرار حق المرور البريء.

رغم إقرار حق المرور البريء فإنه في حقيقة الأمر لا يمس بسيادة الدولة الساحلية ولا ينطوي على أية إهانة لها، أو على أي إضرار بمصالحها،[2] حيث تملك الدولة الساحلية سيادة كاملة غير منقوصة

[1] . مقابلة مع المشرف الميداني، المرشد البحري الرئيسي، قريمس مسعود، يوم 02 ماي 2024 الساعة 16 مساء.
[2] . صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، دار النهضة، القاهرة، مصر 2007، ص 523.

على بحرها الإقليمي ومن بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي حق ممارسة أنشطة البحث العلمي والصيد، إضافة إلى حق حماية المصالح الجمركية، وحق حماية البحر الإقليمي.

أ . حق ممارسة البحث العلمي.

تملك الدولة الساحلية حقا كاملا في ممارسة أنشطة البحث العلمي في بحرها الإقليمي، وهذا الحق ناتجة في حقيقة الأمر عن ممارستها للسيادة الكاملة على هذه المنطقة.

وهذا ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982بهذا الشأن حيث جاء فيها، (للدول الساحلية في ممارستها لسيادتها، الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي والترخيص به وإجرائه. ولا يجرى البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها)[1].

ب . حق ممارسة الصيد البحري.

يحق للدولة الساحلية ممارسة أنشطة الصيد البحري في بحرها الإقليمي، وهو حق أقرته إتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي في المادة 14 منهاكما اعتبرت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن ممارسة الصيد البحري من طرف السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية يدخل ضمن الممارسات التي تخل بالمرور البريء، لأن هذا الحق مكفول للدولة الساحلية دون غيرها.[2]

ج . حق حماية المصالح الجمركية.

اعتبرت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن المصالح الجمركية من المصالح الجديرة بالحماية، واعتبرت أن مرور أي سفينة أجنبية في البحر الإقليمي يمس بسلم الدولة

[1] . المادة 245 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لسنة 1982

[2] . سعاد حسان مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 01 العدد 02، جامعة أحد دراية ، أدرار ، الجزائر 2017. ص 81

الساحلية وبحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت بتحميل أو إزالة أي سلعة أو عملة، أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، كما خولت المادة 21 من نفس الإتفاقية للدولة الساحلية الحق في تنظيم مصالحها الجمركية، وحمايتها بموجب القوانين الداخلية وعلى هذا الأساس باتت الدولة الساحلية تتمتع بحقها الكامل في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تهريب الأموال من وإلى نطاقها الجمركي.[1]

على ضوء ذلك يحق للدولة الساحلية إصدار نصوص تشريعية من أجل حماية مصالحها الجمركية، وقد أصدرت الجزائر التي اعتمدت مجموعة من القوانين لهذا الغرض، نذكر منها القانون الجمركي 79.07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المعدل والمتمم، والذي يحدد مجموعة من التدابير والإجراءات الجمركية لحماية الإقتصاد الوطني والمصلحة العامة.[2]

د . حق الدولة الساحلية في حماية بحرها الإقليمي

في حالة كون السفينة التي تقوم بالملاحة البحرية لا تلتزم بشروط المرور البريء فإنه من حق الدولة الساحلية حماية بحرها الإقليمي من خلال إتخاذ الإجراءات الآتية.[3]

1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا.

2- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

3- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية

[1] . سعاد حسان المرجع السابق. ص 81.
[2] . المرجع نفسه، ص 82
[3] . المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

ثانيا: حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حق الدولة الساحلية في اتخاذ بعض الإحتياطات المتعلقة بالممرات البحرية و تنظيم حركة المرور في البحر الإقليمي، مثل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على السفن المارة مرورا بريئا في بحرها الإقليمي، المرور عبر ممرات بحرية ، واتباع نظام حركة مرور معين، كما أشارت إلى حق الدولة الساحلية في أن تفرض على السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد خطرة أن يكون مرورها في البحر الإقليمي عبر ممرات خاصة، دون غيرها من السفن العادية.[1]

1 . حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من خلال تحديد ممرات خاصة للسفن الأجنبية

يمكن للدولة الساحلية أن تنظم مرور السفن في بحرها الإقليمي من خلال تحديد ممرات خاصة بجميع السفن، أو تحديد ممرات خاصة بالسفن الحربية او السفن النووية دون غيرها من السفن الأخرى، حيث جاء في نص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مايلي:[2]

1- للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

2- ويجوز بصفة خاصة أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

[1] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 528.

[2] . المادة 22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لسنة 1982

3- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة ما يلي:

أ- توصيات المنظمة الدولية المختصة،

ب- وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية،

ج- وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة،

د- وكثافة حركة المرور.

4 تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

2 . حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من خلال إصدار قوانين خاصة.

حددت المادة 21 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من خلال إصدار قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء[1]

1- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت،

ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

د- حفظ الموارد الحية للبحر.

هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك،

و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه،

ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي،

ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،

[1] . المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لسنة 1982.

2- لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما،

3- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

4- تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع الاصطدامات في البحر.

ثالثا: حق الولاية القانونية للدول الساحلية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

تملك الدولة الساحلية نوعين من الولاية القانونية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، وهما الولاية القانونية على السفن العامة، وهو مانتعرض له في العنصر (أ)، والولاية القانونية على السفن الأجنبية الخاصة، وهو مانتعرض له في العنصر (ب).

أ . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن العامة الأجنبية.

تشمل السفن العامة التي يمكن أن تتواجد في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ومارة مرورا بريئا، نوعين من السفن، وهي: السفن العامة الحربية، والسفن المدنية العامة.

1 . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الحربية العامة.

السفن الحربية كما عرفتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982: (هي السفن التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية، التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة)،[1]

نظرا لكون السفن الحربية المستخدمة لأغراض غير تجارية تعد مظهرا من مظاهر سيادة الدولة التي تحمل علمها فقد أكدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982على تمتع هذه السفن

[1] . المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لسنة 1982

بالحصانة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وبالتالي لا يكون لسلطات الدولة الساحلية أن تمارس اتجاه هذه السفن أي إختصاص جنائي أو مدني أو أن تنال من الحصانات التي تتمتع بها هذه السفن أثناء مرورها.[1]

حيث نجد أن السفينة الحربية وهي في الخدمة تتمتع بالحصانة الكاملة أينما حلت وهي القاعدة المرسخة في القانون الدولي العام منذ القديم، فضلا عن الإتفاقيات الدولية التي تعنى بالموضوع، وأهمها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وإذ ورد النص على حصانة السفينة الحربية وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بموجب المادة 32 منها، فضلا على ماجاء في مشروع لجنة القانون الدولي حول حصانة الإختصاص التي تتمتع بها الدول وممتلكاتها، بأن جعل امتيازات الحصانة تمتد إلى كل ملكية دولة ذات طابع عسكري أو مستعملة لأهداف عسكرية، أو يكون الغرض من استعمالها عسكريا، وعليه أدخلت لجنة القانون الدولي السفينة الحربية ضمن المصنفات التي لاتطالها الولاية الأجنبية[2]

مع ذلك وجب على السفينة الأجنبية خلال مرورها في البحر الإقليمي أن تتقيد بالقواعد الخاصة بالمرور البريء وأن لا يصدر منها أي نشاط مريب يمكن للدولة الساحلية أن تفسره بأنه عمل غير ودي، مايتيح لها استثناء اتخاذ تدابير مضادة، بدءا بطلب مغادرة السفينة الحربية للمياه الإقليمية والرجوع بدعوى المسؤولية الدولية على دولة العلم في حالة الضرر، وانتهاء باستعمال القوة في إطار الدفاع المشروع، وهو الحق المكفول بموجب القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة.[3]

وفي هذا الإطار تنص المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة على مايلي: (إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور.)

[1] . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 49.
[2] . جمال عبد الناصر مانع، المرج السابق، ص ص 303، 304.
[3] ، حسني موسى رضوان، المرجع السابق، ص ص 49، 50. أنظر كذلك: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 304،

كما تنص المادة 31 من نفس الإتفاقية على (تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي.)

فيما عدا ذلك لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء قسري ضد السفينة الحربية مهما كانت طبيعته كإخضاعها للتفتيش أو الحجز أو فرض الرسوم تحت مسمى الحقوق الجمركية، أو التعرض للأشخاص المتواجدين على متنها ولو لم يكونوا من طاقمها، وهنا تثار مسألة اللجوء الذي قد يمنحه قائد السفينة الحربية لرعية الدولة الساحلية أو لأحد المطلوبين لديها، وهي مسألة انقسم حولها الفقه فيما إذا كان يثبت للسفينة الحربية الأجنبية منح حق اللجوء وهي في المياه الوطنية للدولة الساحلية فنجد أن اتجاها من الفقه عارض الفكرة على الإطلاق بدعوى استنادها إلى أساس غير سليم، واتجاه آخر يرى في منح قائد السفينة الحربية حق اللجوء على متنها جائز متى اقتصر على طالبي اللجوء السياسي قسرا دون أن يطال مجرمي الحق العام، إذ يلتزم قائد السفينة بتسليمهم إلى سلطات الدولة الساحلية.[1]

ماسبق ذكره أن القواعد العامة لحصانة الدول وممتلكاتها، تعفى السفن الحربية من كل الدعاوى المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية، وبذلك يعقد الإختصاص وجوبا للجهات القضائية لدولة العلم، أما بخصوص الولاية القضائية الجنائية فإنه لا توجد نصوص منظمة لهذه الحالة فيما تعلق بامتثال طاقم السفينة الحربية للقضاء الجنائي للدولة الساحلية.[2]

2 . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن المدنية العامة.

تعد سفينة عامة إذا كانت مخصصة لخدمة حكومية غير تجارية (السفن التابعة للدولة) وبما فيها السفن المستخدمة في نقل القطاعات العسكرية، وسفن التموين، والتجهيزات الملحقة للسفن

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 305.
[2] . المرجع نفسه، ص من 305 إلى 307.

العامة، وكذلك تعامل السفن الخاصة لنقل رؤساء الدول وحاشيتهم وكبار الممثلين الدبلوماسيين معاملة السفن العامة.[1]

تأخذ محاكم بعض الدول بشأن تعيين الصفة العامة للسفينة الأجنبية بالتصريح أو الإعلان الذي يصدر من الدولة الأجنبية فعلا لخدمة عامة أو لا، في حالة الشك في صفة السفينة فإن تلك المحاكم تستطلع رأي السلطات المختصة كوزارة الخارجية ، أو الدوائر الحكومية الأخرى التي تتوفر لديها المعلومات الكافية بشأن الموضوع، وتلتزم تلك المحاكم بالمعلومات التي ترد إليها من هذه السلطات.[2]

بالرجوع إلى معيار الغرض والمصلحة الذي يميز بين المراكز القانونية لكل من السفينة العامة والخاصة، تعتبر في حكم السفينة الخاصة كافة السفن المملوكة للدولة المستعملة لأغراض تجارية بحتة أو الخدمة العمومية، أما تلك المخصصة للخدمة العامة فإنها محصنة ضد أي تدخل من الدولة الساحلية وتبقى فيها الغلبة الولائية لدولة العلم أينما حلت، والفرق بينها وبين السفينة الحربية يكمن في وجوب احترامها للنظم الملاحية التي تضعها الدولة الساحلية، ولها أن تتمتع بالمرور البريء وفقا للمبادئ التي تحكمه دون إشعار أو إذن مسبق من الدولة صاحبة السيادة الإقليمية.[3]

كما يخضع هذا النوع من السفن إلى الإختصاص المانع والوجوبي لدولة العلم في أي منطقة بحرية حلت وهو مبدأ مستقر في التعامل الدولي، فضلا عن الاتفاقيات الدولية الشارعة، على غرار اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة لسنة 1926.ومن ثمة فأية مؤاخذة يكمن موضوعها الديون المدنية المنسوبة إلى السفينة الأجنبية ينبغي أن تقدم مطالبة بشأنها إلى دولة العلم بالوسائل الدبلوماسية، أما الأفعال التي يرتكبها الطاقم والتي تدخل تحت طائلة القوانين الجنائية

[1] . نايف عمار الدوسري، الإختصاص القضائي على المياه الإقليمية والدولية، دراسة فقهية مقارنة، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، المجلد 31 العدد 02 خريف 2013، جامعة قطر، الدوحة قطر، ص 290

[2] . المرجع نفسه، ص 291.

[3] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 309.

للدولة الساحلية، فلا تحرك اتجاهها دعاوى عمومية أمام القضاء الجزائي إلا بموافقة دولة العلم، إعمالا بالقواعد العامة التي تنظم تنازع الإختصاص بين دولة العلم ودولة الإقليم بهذا الخصوص.[1]

خلاصة القول أن السفن العامة هي سفن حربية في الغالب، وذلك أن وجودها في المياه الساحلية يهدد بحدوث سوء فهم، إذا كان من الطبيعي إعطاء الدولة الساحلية سلطة تنظيم مرورها في مياهها الإقليمية، إلا أنه من الملاحظ أن الإتفاقية في المواد، 30، 31، 32 قللت إلى حد كبير من هيمنة الدولة الساحلية على تلك السفن، وكذلك السفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، إذ تتمتع تلك السفن بحصانة كاملة ضد الإختصاص القضائي للدولة الساحلية أثناء وجودها في البحر الإقليمي لهذه الدولة.[2]

ب . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي.

تعتبر سفنا خاصة في القانون الدولي للبحار السفن المستثنات من مفهوم السفن العامة، فإذا كانت السفن العامة هي، السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة، مثل سفن البريد، والمستشفيات، والسفن المخصصة لنقل الرؤساء والمبعوثين الدبلوماسيين، فماعدا ذلك يعد سفنا خاصة مثل السفن التجارية، وسفن الصيد، وسفن النزهة.[3]

بخصوص الولاية القضائية للدولة الساحلية على السفن الخاصة فيمكن تمييز نوعين من الولاية، الولاية القضائية المدنية ندرسها في الفرع الأول، والولاية القضائية الجنائية وندرسها في الفرع الثاني.

[1] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 309.
[2] . نايف عمار الدوسري، المرجع السابق، ص 291.
[3] . محمد المجدوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصرن 1999، ص 393. أنظر كذلك: نايف عمار الدوسري، المرجع السابق، ص 292.

1 . الولاية القضائية المدنية على السفن الأجنبية الخاصة.

لم يكن الإختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي ليظهر على النطاق الدولي كمشكلة لها وزنها وأهميتها، إلا بعد أن تناولتها كتابات الفقه الدولي لاسيما ماورد عن معاهده وجمعياته، من قرارات وتوصيات، ويبدو أن معهد القانون الدولي كان أول من أثار ذلك في دورته بباريس سنة 1894 بموجب لائحته المتعلقة بالإختصاص في البحر الإقليمي، ورغم أن المعهد ركز أكثر على موضوع الإختصاص الجزائي في جملة المواد التي تضمنتها لائحته تلك، غير أنه أورد مادة مستقلة نوعا ما عن موضوع الإختصاص الجزائي وهي تتضمن حكما يقضي بشمولية الإختصاص، فقد أورت المادة 8 من لائحة المعهد بأن: (تخضع سفن جميع الدول إذا كانت موجودة على البحر الإقليمي من دون أن تكون في حالة مرور فقط، إلى اختصاص الدولة الساحلية) [1]وهو نص يؤدي إلى تقرير أن معهد القانون الدولي يصرف هذا الحكم إلى الإختصاص المدني بالنظر إلى باقي النصوص الأخرى التي تضمنتها هذه اللائحة وتقضي ببيان حكم الإختصاص الجزائي بصورة مستقلة ومغايرة لهذا الحكم.[2]

أما على نطاق الممارسة والقانون الدوليين فقد فرقا بين نوعين من المنازعات، المنازعات المدنية التي تنشأ على ظهر السفينة، والمنازعات المدنية التي تخص السفينة.

ــ المنازعات التي تنشأ على متن السفينة

يتعلق الأمر في الإختصاص المدني بحالة الشخص الموجود على ظهر السفينة الأجنبية، ويمكن القول أن المادة 28 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لسنة 1982 قد فرقت بين حكمه وحكم السفينة التي يوجد على ظهرها هذا الشخص إذ لا علاقة لها بالإلتزامات التي تقع على عاتقه، ولا ينصرف إليها حكم التصرفات القانونية الصادرة عنه، وكل مافي الأمر أنه موجود على ظهرها ويقوم بسائر التصرفات القانونية التي تنصرف إليه نتائجها، وفي هذه الحالة لا يحق للدولة الساحلية أن تعطل أو تعرقل مسار السفينة خلال البحر الإقليمي بحجة أن ثمة إلتزامات واقعة على عاتق هذا الشخص وهو

[1] . المادة 8 من لائحة من معهد القانون الدولي لسنة 1894.
[2] . لخظر زازة، المرجع السابق، ص 903.

موجود على ظهرها حتى ولو ترتبت عن هذه الإلتزامات آثار قانونية امتدت إلى الدولة الساحلية أو إلى رعاياها، إذ يجدر في هذه الحالة تسبيق مسار الملاحة البحرية وحق المرور البريء لهذه السفينة على ممارسة الإختصاص في المسائل المدنية.[1]

هذا وتعرف المنازعات المدنية التي تنشأ على متن السفينة بأنها كل الوقائع التي تنجم عنها دعاوى ذات طابع مدني ويكون أطرافها من أفراد الطاقم، أو مستقلي السفينة، حيث دأب التعامل الدولي إلى إسناد النظر فيها إلى قضاء دولة العلم، وهي قاعدة مقبولة من حيث المبدأ مع ذلك لا يمكن التسليم بها على إطلاقها، كونها لم ترقى إلى مصاف العرف الدولي، فضلا على أنه لا يمكن قانونا إلزام الدولة الساحلية بها، إلا إذا أفصحت هذه الأخيرة عن إرادتها بالتنازل على هذا الإختصاص بموجب نص تشريعي تقوم بإصداره، أو تكون طرفا في اتفاقية دولية تتضمن نفس الحكم.[2]

لما كان إخضاع السفن التجارية الأجنبية بالإختصاص القضائي المدني للدولة الساحلية دون قيد أو شرط، من شأنه أن يعيق الملاحة الدولية، فقد قررت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بعدم إمكانية قيام الدولة الساحلية بوقف السفن التجارية الأجنبية حال مرورها بالبحر الإقليمي، أو أن تحول مسارها، من أجل مباشرة اختصاصها المدني اتجاه شخص موجود على ظهر السفينة،[3] ويرى شراح القانون الدولي أن الإتفاقية باستخدامها لعبارة (لا ينبغي) إنما قصد من ورائها عقد الإختصاص للدولة الساحلية كقاعدة عامة، والإستثناء يكون بخلاف ذلك، لأن إرادة المتفاوضين اتجهت نحو هذا الطرح خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فضلا عن عدم إجماعهم حول إدراج عبارة (لا توقف) والتي تعني المنع البات والصريح.[4]

خلاصة القول أنه إذا سلمنا أن قانون دولة العلم الذي يحكم التصرفات والوقائع القانونية التي تحدث على ظهر السفينة وأن تكييفها يخضع له أيضا كقاعدة أساسية، فإن قانون البحار لم يعد

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 903.
[2] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 313.
[3] . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 48.انظر كذلك: نايف بن عمار الدوسري، المرجع السابق، ص ص 292، 293.
[4] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 314.

يبحث المسائل الجزئية ولا الحالات التي يمكن أن ترد على هذه التصرفات، أو تشكل محتوى الوقائع محيلا إياها، إلى قواعد القانون الدولي الخاص لكل دولة يتعامل وفق ماتقضي به أحكامه، مع كل حالة على حده، فإذا كانت مثلا القاعدة العامة تقضي بخضوع عقود الزواج والهبة والوصية إلى قانون العلم، فإن موضوع الجنسية يمكن أن يعرف بعض الإشكالات، إذا تعلق الأمر بميلاد طفل على ظهر هذه السفينة الأجنبية، إما بازدواجيتها أو بانعدامها.[1]

ـ المنازعات المدنية التي تخص السفينة.

تنص الفقرة 2 من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على : (لايجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالإلتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة)[2] ، وهو نفس الحكم الذي تضمنته الفقرة الثالثة من نفس المادة بشيء من التدقيق، وعليه تخضع السفينة الأجنبية للإجراءات القسرية والمتابعة القضائية المدنية من طرف الدولة الساحلية، إذا ترتبت في ذمتها ديون مطلوبة لدى الدولة الساحلية، وسواء كانت راسية في ميناء الدولة الساحلية، أو خلال عبورها البحر الإقليمي، وسواء كانت قد غادرت المياه الإقليمية، وهي الإجراءات التي لا تطبقها الممارسات الدولية نظرا لطبيعتها غير الودية.[3]

من خلال استقراء الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، يتضح أن للسفينة مركزين قانونيين، يحسن التمييز بينهما، فالمركز الأول هو الذي تضمنه الفقرة الثالثة من المادة 28 وهو مركز السفينة الأجنبية الراسية في البحر الإقليمي أو التي تمر به بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية، فالإختصاص القضائي لمحاكم الدولة الساحلية في الشؤون المدنية ثابت على مثل هذه السفن، بحيث يجوز للدولة الساحلية وفقا لقوانينها أن تباشر إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية، كما يجوز لها حجزها لمباشرة الدعوى المدنية

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق، ص 910.
[2] . المادة 2/28 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
[3] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 315.

في مواجهتها مع كافة الإجراءات المترتبة على ذلك، ولعل الحكمة من هذا النص هي اعتبار السفية الراسية في البحر الإقليمي أو المارة خلاله بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية في مركز الأجنبي الموجود على إقليم الدولة والذي يخضع خلال وجوده لكافة القوانين النافذة في الدولة ولجميع سلطاتها لاسيما ماتعلق منها بالاختصاص المدني.[1]

أما المركز الثاني الذي تكون عليه السفينة الأجنبية الخاصة فهو الذي يستشف من نص الفقرة الثانية من المادة 28 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وهو مركز السفينة المارة فقط مرورا بريئا عرضيا خلال البحر الإقليمي من دون أن تكون مغادرة للمياه الداخلية للدولة الساحلية، بحيث لا يجوز لهذه الدولة أن توقع إجراءات التنفيذ ضد هذه السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالإلتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع على عاتقها أثناء رحلتها خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية، بالإضافة إلى ذلك إذا لم تلتزم السفينة الأجنبية خلال مرورها بالبحر الإقليمي بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة فإن هذه السفينة تتحمل تبعات الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية، بما في ذلك بيئتها أو أي من مرافقها أو منشئاتها، أو ممتلكاتها الأخرى، وبالمقابل إذا اتخذت الدولة الساحلية تصرفا أدى إلى إلحاق الضرر أو الخسارة بأية سفينة أجنبية خلال مرورها البريء عبر البحر الإقليمي فإنه يقع على عاتق هذه الدولة مسؤولية تعويض الأضرار والخسائر.[2]

2 . الولاية القضائية الجنائية على السفن الأجنبية الخاصة.

مما لا شك فيه أن الدولة الساحلية تختص بالنظر في جميع القضايا الخاصة بالمياه الإقليمية، أما فيما عدا ذلك من القضايا فقد عالجتها المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة

[1] . لخضر زازة، المرجع السابق ن ص 918.
[2] . المرجع نفسه، ص 919.

1982، آخذة بعين الإعتبار ضرورة التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية وحرية الملاحة فقد ميزت الإتفاقية بين ثلاثة حالات.[1]

الحالة الأولى: هذه الحالة نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 [2]وهي حالة ارتكاب الجريمة أثناء وجود السفينة في البحر الإقليمي، في هذه الحالة لاينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها، إلا في الحالات التالية فقط:[3]

أ . إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

ب ، إذا كانت الجريمة من النوع الذي يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليميم.

ج . إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم، مساعدة السلطات المحلية.

د . إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخذرات أو المواد التي تؤثر على العقل.[4]

الحالة الثانية: هي إذا ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها في المياه الداخلية، قبل انتقالها إلى البحر الإقليمي، ففي هذه الحالة يحق للدولة الساحلية اتخاذ جميع الخطوات التي تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر تلك السفينة.

الحالة الثالثة: هي إذا ارتكبت الجريمة في أعالي البحار على متن سفينة أجنبية مارة فقط في البحر الإقليمي أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية ففي هذه الحالة لا يجوز لتلك الدولة اتخاذ الخطوات على متن السفينة من أجل القبض على أي شخص أو التحري، أو التحقيق المتصل بتلك الجريمة، إلا إذا كان ذلك جائزا وفقا لأحكام الجزء الثاني عشر من الإتفاقية الخاصة بحماية البيئة

[1] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 150.
[2] . المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
[3] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 150.
[4] . جيمس كروفورد، المرجع السابقن ص 511.

البحرية والمحافظة عليها، أو عند انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وفقا للجزء الخامس والمتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ الموارد الحية، وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.[1]

المطلب الثاني: الالتزامات الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.

كما يرتب حق المرور البريء حقوقا للدولة الساحلية، وحقوق للسفن الأجنبية، فإنه يرتب أيضا التزامات على كلا الطرفين لذلك سندرس في الفرع الأول التزامات الدولة الساحلية، وفي الفرع الثاني التزامات السفن الأجنبية.

الفرع الأول: التزامات الدولة الساحلية.

إن الدولة الساحلية على الرغم من تمتعها بالصلاحيات الكاملة في تنظيمها لحركة المرور البريء وفق ماتراه ملائما لسلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي، فإن هذه الصلاحيات لاترقى إلى السلطة المطلقة، ذلك أن القانون الدولي كما يعترف للدولة الساحلية بالسيادة على بحرها الإقليمي، فإنه يعمل على حماية حرية الملاحة البحرية، وعبر هذه الملاحة يكرس حق المرور البريء، ومن ثمة تلتزم الدولة الساحلية خلال ممارستها لهذه الصلاحيات تفادي كل تعسف من طرفها يكون من شأنه الإنتقاص من حق المرور البريء وتفادي إعاقة المرور البريء في الممرات التي دأبت السفن استعمالها أثناء الملاحة البحرية، ومراعاة الطبيعة الخاصة لبعض السفن، كسفن الدفع النووي، أو السفن الحربية، وكذلك مراعاة الطبيعة الخاصة للممرات البحرية لاسيما عمق المياه ووجود المعوقات الطبيعية أو الإصطناعية.[2]

كما يجب على الدولة الساحلية مراعاة الأحكام التي نصت عليها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بهذا الخصوص وهي:[3]

[1] . محمد الحاج حمود، المرجع السابق ، ص 150.
[2] . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 290.
[3] . المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لسنة 1982.

1- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية. وتمتنع بصورة خاصة في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية، عما يلي:

أ- فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به،

ب- أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها.

انطلاقا من حق السيادة الذي تتمتع به الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فإنها تكون على علم بكل ماقد يوجد فيه من أخطار تهدد سلامة السفن حال إبحارها فيه، وبالتالي فقد ألزمت الدولة الساحلية بأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة تعلم بوجوده داخل مياه بحرها الإقليمي، كما لو تعلق الأمر بوجود صخور ضخمة أو غيرها من العوائق التي يكون من شانها تهديد سلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي.[1] وهو مانصت عليه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيث جاء فيها، (تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي)[2].

الفرع الثاني: إلتزامات السفن الأجنبية.

يشترط في المرور البريء أن يكون متواصلا وسريعا[3]، ويمكن للمرور أن يشتمل على إمكانية رسو السفن، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها

[1] . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق ص 46.
[2] . المادة 2/24 من اتفاقاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
[3] . المادة 2/18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982..

قوة قاهرة أو حالة شدة أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة، إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.[1]

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الشروط الواجب القيام بها من طرف السفينة اثناء قيامها بالملاحة البحرية قبالة شواطئ الدولة الساحلية، وحتى يمكن الحكم عليها بأنها تمر مرورا بريئا. وجب عليها اتخاذ الإحتياطات الآتية:[2]

1- يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى.

2- يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة،

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع،

ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،

د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،

هـ- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها،

و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله،

ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح- أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

ط- أي من أنشطة صيد السمك.

ى- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

---

[1] . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 526.

[2] . المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

المبحث الثاني: الآثار التطبيقية للقضاء الدولي لحق المرور البري (الجانب التطبيقي للمذكرة).

يشمل هذا القسم الدراسة التطبيقية لحق المرور البريء أمام القضاء الدولي، وبهذا الخصوص تم اختيار اشهر قضيتين تتعلقان بهذا الموضوع أمام نوعين من المحاكم، حيث تتعلق القضية الأولى بمصنع MOX، التي نظرت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار والمتعلقة بتلويث البيئة الطبيعية من طرف السفن البريطانية في البحر الإقليمي لدولة إيرلندا، وهو ما سنتناوله في المطلب الأول، والقضية الثانية تتعلق بمضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا، والتي تعلقت أساسا بالحقوق والواجبات الواردة على حق المرور البريء في البحر الإقليمي، وهو ما سنتناوله بالدراسة في المطلب الثاني..

المطلب الأول: قضية مصنع MOX أمام المحكمة الدولية لقانون البحار.

في قضية مصنع MOX أمام المحكمة الدولية لقانون البحار، نتعرض إلى أطراف النزاع، ثم إلى موضوع النزاع، ثم إلى حكم المحكمة.

الفرع الأول: أطراف قضية مصنع MOX .

يثبت للدولة الساحلية حق اعتراض ومنع ملاحة السفن النووية، أو السفن التي تنقل مواد إشعاعية في بحرها الإقليمي متى قدرت أن في ذلك المرور خطر على أمنها وسلامة الحركة الملاحية في بحرها الإقليمي، وهذا ما أبداه الأمر الصادر عن المحكمة الدولية لقانون البحار بتاريخ 03 سبتمبر 2001، فيما عرف بقضية المركب الصناعي MOX بين أيرلندا وبريطانيا[1]،

[1] . محمد غلاوي، فرض التدابير التحفظية والأفراج عن السفن وطاقمها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثالث 2015ص 181.

الفرع الثاني: موضوع النزاع

حيث طالبت إيرلندا من المحكمة أن تتخذ تدابير احترازية تتعلق بوقف نقل بريطانيا لمواد إشعاعية عن طريق البحر من وإلى مصنع MOX بمدينة (سيلافيلد) ذلك لأن عملية النقل هذه تمر عبر جزء من المياه الإقليمية لإيرلندا.[1]

قضية مصنع MOX هي قضية رفعتها إيرلندا ضد بريطانيا وتتمثل وقائعها في منح بريطانيا تراخيص بإنجاز مصنع موكس لإعادة استعمال النفايات النووية المحروقة بهدف استخراج محروق آخر سام في مدينة (سيلافيلد) في الشمال الغربي لبريطانيا على بحر ايرلندا ، حيث اعتبرت ايرلندا أن مثل هذا المصنع يشكل خطورة كبيرة بسبب التلوث الناتج عن حمل النفايات النووية، و المواد الإشعاعية بواسطة السفن من وإلى المصنع، وكان المصنع مصمم لمعالجة الوقود النووي المستنفد الذي يحتوي على خليط من ثاني أكسيد البلوتونيوم وتحويله إلى وقود جديد يعرف بـ الأكسيد المختلط أو (MOX) [2]

هذا وبالإضافة إلى أخطار أخرى كاحتمال وجود هجوم إرهابي على المصنع أو البواخر التي تمول المصنع، وبسبب عدم امتثال بريطانيا لطلبات ايرلندا قامت هذه الأخيرة بتاريخ 09 سبتمبر 2001 برفع دعوى أمام المحكمة الدولية لقانون البحار من أجل فرض تدابير تحفظية بموجب المادة 5/296 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في انتظار تشكيل محكمة التحكيم وفقا للمادة 287 من نفس الإتفاقية.[3]

---

[1] .. محمد غلاوي، المرجع السابق، ص 181.
[2] . الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير الأمين العام ، الدورة 57، 2002، ص116، وثيقة، A / 57/ 57
[3] . المرجع نفسه 181.

الفرع الثالث: حكم المحكمة.

قدمت بريطانيا ضمانات للمحكمة بأنه لن يكون هناك نقل إضافي عبر البحر لمواد مشعة من وإلى المصنع حتى صيف 2022، وقررت المحكمة أن الإجراء المطلوب لا يتطلب الإستعجال في فرض تدابير تحفظية للمدة القصيرة قبل تشكيل محكمة التحكيم وأكدت المحكمة على ضرورة اتصال وتواصل الدولتين وضرورة المحافظة على البيئة البحرية من التلوث وتعاونها عن طريق تبادل المعلومات حول الأخطار الناتجة عن مصنع (MOX) وإيجاد الحلول والوسائل لمواجهتها وتقديم تقرير للمحكمة.[1]

المطلب الثاني: قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية.

في قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية بين بريطانيا وألبانيا، نتعرض إلى وقائع القضية، ثم إشكاليات القضية، وطلبات طرفي النزاع وفي الأخير نتعرض إلى حكم المحكمة

الفرع الأول: وقائع القضية.

تعتبر قضية مضيق كورفو من أهم القضايا التي عرضت على محكمة العدل الدولية وأشدها إثارة للإنتباه سواء على الصعيد القانون الدولي بصفة عامة أو على صعيد قانون البحار بصفة خاصة، وهذا بالنظر إلى وقائعها وما أثاره حكم المحكمة من ردود أفعال سواء على الصعيد الفقهي أو على صعيد القانون الدولي بخصوص ممارسة حق المرور البريء في البحر الإقليمي، بالإضافةتسليط الضوء على مفهوم المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية.[2]

تتلخص وقائع هذه القضية أنه بتاريخ 22 أكتوبر 1946 غادرت أربع سفن حربية بريطانية ميناء كورفو، وهو ميناء يوناني وتقدمت هذه السفن الأربعة في شكل قافلة متجهة شمالا عبر البحر الشمالي لمضيق كورفو، إلى أن اصطدمت إحداها بلغم بحري خارج خليج (ساراندا) ولما تقدمت سفينة أخرى

[1] . christophe NOZHA, l'affaire de l'usine MOX : quelles mesures conservatoire pour le protection de l'envirenement , revue d'analyse juridique de l'actualité international mars 2002 université rebert schuman strasburg ,

[2] . لخضر زازة، المرجع السابق، الملحق الرابع ص 1

لسحب السفينة المصابة أصيبت هي الأخرى بلغم بحري آخر، مما ألحق بالبحرية البريطانية أضرارا جسيمة وصلت في جانبها البشري إلى وفاة 44 شخص من طاقم السفينتين وإصابة 42 آخرين بجروح، وبتاريخ 13 نوفمبر 1946 قامت كاسحات الألغام البريطانية معززة بقوة ضخمة من السفن الحربية البريطانية بتطهير قطاع من المياه الإقليمية لألبانيا بغير إذن من الحكومة الألبانية، كما أن عملية التطهير هذه أسفرت على العثور على 22 لغم بحري إضافي.

تعود الأزمة إلى كون المجرى الشمالي لمضيق كورفو يعتبر حدا فاصلا بين اليونان وألبانيا، كما أن جزءا منه يقع داخل المياه الإقليمية لكل منهما، وللمضيق أهمية كبيرة بالنسبة لليونان بسبب حركة المرور فيه من وإلى ميناء كورفو ، وقد ثار توتر بين اليونان وألبانيا أدى إلى انقطاع العلاقات بينهما حيث طالبت اليونان بحقوق إقليمية في ألبانيا تمس جزءا من إقليمها المجاور لهذا القطاع واعتبرت اليونان نفسها في حالة حرب مع ألبانيا، هذه الأخيرة التي عمدت إلى اتخاذ تدابير استثنائية لفرض الرقابة على تلك المنطقة لمواجهة إعتداء اليونان، كما أصدرت لوائح تنظيمية تجعل من مرور السفن الحربية الأجنبية موقوفا على ترخيص مسبق من الحكومة الألبانية.

سبق وأن حدث موقف آخر بين بريطانيا وألبانيا في مضيق كورفو في 15 ماي 1946 حيث قامت المدفعية الألبانية بإطلاق النار باتجاه سفينتين حربيتين بريطانيتين، في حين أن بريطانيا أكدت أن المرور البريء حق يقره القانون الدولي، وردت الحكومة الألبانية أن السفن الحربية والسفن التجارية الأجنبية ليس لها حق المرور عبر المياه الإقليمية الألبانية دون الحصول على إذن مسبق.[1]

الفرع الثاني: إشكالية القضية أمام محكمة العدل الدولية.

لجأت بريطانيا إلى مجلس الأمن، الذي أوصى بقرار في 9 أفريل 1947 بأن: تعرض الحكومتان النزاع على محكمة العدل الدولية، وبناءا على ذلك قدمت بريطانيا طلبا بعد أن اعترضت ألبانيا على

[1] . موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية.1948، 1991، قضية مضيق كورفو،مرجع سابق،ص 6.

مقبوليته، وبتاريخ 25 مارس 1948 أعلنت المحكمة أن لديها الولاية للنظر في القضية، وفي اليوم نفسه أبرم الطرفان إتفاقا خاصا يلتمسان فيه من المحكمة أن تصدر حكما بشأن المسائل التالية:

السؤال الأول: هل تقع مسؤولية التفجيرات على ألبانيا؟ وهل يقع عليها واجب دفع التعويض؟

السؤال الثاني: هل انتهكت برطانيا القانون الدولي بأفعال بحريتها في المياه الألبانية أولا يوم حدوث التفجيرات، وثانيا يومي 12 و 13 نوفمبر 1946 عندما قامت بتنظيف المضيق؟[1]

الفرع الثالث: طلبات أطراف النزاع.

قدمت كل من بريطانيا وألبانيا طلباتها إلى المحكمة وتعلقت الطلبات بالإشكاليتين المطلوب من المحكمة الفصل فيهما.

أولا: طلبات بريطانيا

بخصوص السؤال الأول: طلبت حكومة بريطانيا من المحكمة أن تقرر مايلي:

1 . أن السفينتين الحربيتين البريطانيتين تعرضتا لانفجارات بسبب ألغام في الطريق الملاحي الدولي لمضيق كورفو بتاريخ 22 أكتوبر 1946، ونتج عنه وفاة 44 شخص وإصابة 42 أخرين بجروح.

2 . أن حقل الألغام قد تم زرعه في الفترة الممتدة بين 15 ماي و 22 أكتوبر 1946، وكان ذلك من طرف ألبانيا أو تواطئها، أو على الأقل بعلمها.

3 . أن حكومة ألبانيا رغم علمها بحقل الألغام هذا إلا أنها لم تقم بالإعلان عنه وهو خرق لإتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907، ويتعارض مع المبادئ العامة للقانون الدولي الإنساني.

[1] موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية.1948، 1991، قضية مضيق كورفو،مرجع سابق،ص 6.

4 . أن حكومة ألبانيا وموظفيها كانو على علم بمرور السفن الحربية البريطانية في قطاع المياه الإقليمية التي تحتوي على الألغام، إلا أنهم لم يقوموا بإعلامها بوجوده الأخطار التي يمكن أن تترتب عنه رغم أن وضعيتهم كانت تسمح لهم بالمراقبة والإطلاع على مركز هذه السفينة واقترابها من حقل الألغام.

5 . إن سماح حكومة ألبانيا بوجود هذا الحقل ضمن قطاع من مياهها الإقليمية يدخل ضمن طرق الملاحة الدولية رغم علمها به يعتبر إهدارا لحق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الحربية والتجارية الأجنبية، وتظل حكومة ألبانيا مسؤولة دوليا عن مالحق بالسفن الحربية البريطانية من خسائر.

6 . تلتزم حكومة ألبانيا بأن تعوض الحكومة البريطانية.[1]

بخصوص السؤال الثاني: طلبت الحكومة البريطانيا من المحكمة أن تقرر مايلي:

1 . أن الإدعاءات التي تقدمت بها ألبانيا لا أساس لها، وأنه لامجال لتقرير أي تعويض رمزي لها.

ثانيا: طلبات ألبانيا.

بخصوص السؤال الأول: طلبت حكومة ألبانيا من المحكمة أن تقرر مايلي:

1 . أنه تطبيقا لأحكام الاتفاق الخاص بين الحكومتين لا تختص المحكمة بتحديد مقدار التعويض ولو ثبتت مسؤولية ألبانيا عن التفجيرات.

2 . إنعدام الدليل على أن حقل الألغام الذي ألحق أضرارا بالسفن البريطانية قد أقامته ألبانيا بنفسها وانعدام الدليل أيضا على أن هذا الحقل قد ثبتته دولة ثالثة لحسابها، وكذلك انعدام الدليل على أن هذه الألغام زرعت بمساعدة ألبانيا أو بعلما.

[1] . لخظر زازة، المرجع السابق، الملحق الرابع، ص 2.

3 . إنعدام الدليل على أن ألبانيا كانت تعلم قبل تفجيرات 22 أكتوبر 1946 بوجود حقل ألغام بمياهها الإقليمية.

4 . استنادا لما سبق لا يمكن اعتبار حكومة البانيا مسؤولة طبقا لقواعد القانون الدولي عن الإنفجارات التي وقعت في مياهها الإقليمية بتاريخ 22 أكتوبر 1946 ولا عن تعويض الخسائر والأضرار التي لحقت بالبحرية البريطانية.

بخصوص السؤال الثاني: طلبت حكومة ألبانيا من المحكمة أن تقرر مايلي:

1 . أنه يحق للدولة الساحلية في الأحوال الإستثنائية إصدار لوائح تنظيمية لمرور السفن الحربية وهذا ينطبق على المجرى الشمالي لمضيق كورفو والذي يخضع للسيادة الألبانية.

2 . أن الظروف الإستثنائية التي مرت بها ألبانيا خلال شهري أكتوبر ونوفمبر 1946 تخول للحكومة الألبانية حق إلزام جميع السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق قبل المرور في مياهها الإقليمية.

3 . أن مرور أعداد من السفن الحربية البريطانية بتاريخ 22 أكتوبر 1946 بغير ترخيص مسبق يعتبر خرقا لقواعد القانون الدولي، كما أن المرور بهذا الشكل على أية حال لم يكن بريئا.

4 . لم يكن من حق البحرية الحربية البريطانية بتاريخ 12 و 13 نوفمبر القيام بتطهير قطاع المياه الإقليمية الألبانية من حقل الألغام من دون موافقة الحكومة الألبانية.

5 . وعلى ضوء ماسبق تكون بريطانيا مسؤولة دوليا أمام ألبانيا عن انتهاكها لقواعد القانون الدولي، وتلتزم بتقديم الترضية.[1]

[1] . لخضر زازة المرجع السابق، الملحق الرابع ص 3

الفرع الرابع: حكم المحكمة.

فصلت المحكمة في القضية المطروحة أمامها بالإجابة عن السؤالين المطروحين سابقا.

أولا: بخصوص السؤال الأول:

أقرت محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر بتاريخ 9 أفريل 1949 أن أول مسألة طرحت في الاتفاق الخاص بين البلدين هي: مسؤولية ألبانيا في ظل القانون الدولي عن التفجيرات التي حدثت في 22 أكتوبر 1946، ورأت المحكمة في المقام الأول أن التفجيرات سببها حقل الألغام الذي اكتشف في 13 نوفمبر 1946، ولم يكن هناك أي جدال في أن حقل الألغام قد وضع في وقت قريب فقد وقعت التفجيرات في القناة التي كانت قد نظفت من قبل، حيث جرى التأكد من تنظيفها واعتبرت أنها آمنة، وتدل طبيعة الأضرار على أن السبب هو ألغام من نفس الألغام التي نظفت في 13 نوفمبر 1946، وأخيرا فإن النظرية القائلة بأن الألغام المكتشفة في 13 نوفمبر قد تكون وضعت بعد التفجيرات الواقعة في 22 أكتوبر احتمال أبعد من أن يصدق[1].

وفي تلك الظروف نشأت مسألة ماهو الأساس القانوني لمسؤولية ألبانيا؟ إذ ترى المحكمة بأنها بحاجة أن تعير اهتماما جديا للقول بأن ألبانيا نفسها هي التي زرعت الألغام، وهذا القول طرح على سبيل التذكير فقط دون إسناده لأية بينة، ولا يمكن مطابقته للحقيقة التي لاخلاف فيها وهي أنه لايوجد على الساحل الألباني سوى عدد قليل من الزوارق الآلية أو القوارب المسيرة بمحركات، وبالمقابل زعمت بريطانيا أن هناك تستر من جانب ألبانيا وأن زرع الألغام قامت به سفينتان يوغسلافيتان بطلب من ألبانيا أو موافقتها الضمنية، ورأت المحكمة أن هذا التواطئ لم يتم إثباته وأن توجيه التهمة بهذه الخطورة ضد إحدى الدول يتطلب شيئا من اليقين لم يتم الوصول إليه في هذه الحالة .[2]

[1] . موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1948، 1991، ، المرجع سابق، ص ص 6.
[2] . المرجع نفسه، ص 7

من جميع الوقائع والملاحظات السابقة خلصت المحكمة إلى أن زرع حقل الألغام لا يمكن أن يكون قد تم دون علم ألبانيا، أما إلتزاماتها المترتبة عن هذه المعرفة فلا جدال فيها، فقد كان واجبها أن تخطر السفن وعلى الأخص السفن العابرة للمضيق في 22 أكتوبر من الخطر الذي كانت عرضة له، وفي واقع الأمر لم تحاول ألبانيا فعل أي شيء لمنع وقوع الكارثة، وهذا التقصير الخطير أدى إلى المساس بمسؤوليتها الدولية.

ثانيا: بخصوص السؤال الثاني.

بخصوص انتهاك بريطانيا للسيادة الألبانية فقد قالت المحكمة : أن الادعاء الألباني يتعارض مع حق جعل مرور السفن مشروطا بإذن مسبق، وعن المبدأ المقبول عموما، وهو: أن للدول في وقت السلم حق إرسال سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، شريطة أن يكون هذا المرور بريئا، ويدخل مضيق كورفو جغرافيا في هذه الفئة، وإن كان ذا أهمية ثانوية بحيث أنه ليس ممرا ضروريا بين جزئيين من البحار العالية، وبصرف النظر عن عدد السفن العابرة له، وأن جزء من ذلك المضيق يقع كلية في المياه الإقليمية لكلتا الدولتين، و إلحقيقة أن الدولتين لم تقيما علاقات عادية بينهما لأن لليونان كانت لها مطالبات إقليمية على جزء من الساحل الذي يحد المضيق، ومع ذلك رأت المحكمة أنه كانت لألبانيا في ظل تلك الظروف غير العادية مبرر لإصدار لوائح تنظيمية بشأن المرور، وليس لها مبرر في منع هذا المرور أو إخضاعه لشرط الحصول على إذن خاص[1].

وبالمقابل نفت ألبانيا أن المرور الذي جرى في 22 أكتوبر كان بريئا، وأن النية منه هو التخويف، فقد ادعت أن ذلك المرور إنما كان مهمة سياسية، وأن الأساليب المستخدمة فيه (من عدد السفن وتشكيلها وأسلحتها، ومناوراتها) قد أظهر تلك النية، ونظرت المحكمة في مختلف الحجج الألبانية بقدر ما بدت ذات صلة بالأمر، وخلصت إلى أن المرور كان بريئا في مبدأه نظرا لأنه استهدف تأكيد حق أنكر عمدا، ومن حيث أساليب التنفيذ وهي لم تكن معقولة بالنظر إلى إطلاق المدفعية الألبانية لنيرانها في 15 ماي 1946، أما عملية 12 و 13 نوفمبر 1946 فقد جرى تنفيذها خلافا لرغبة الحكومة الألبانية المعلنة

[1] . موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1948، 1991، ، مرجع سابق، ص ص 6 إلى 8.

صراحة، فهي لم تحصل على الموافقة الدولية لإزالة الألغام ولم يكن لها مايبررها كممارسة لحق المرور البريء وقد ذكرت بريطانيا أن هدفها كان ضمان الحصول على الألغام في أسرع وقت ممكن خشية أن يزيلها زارعوا الألغام، أو تزيلها السلطات الألبانية، وأوضح ذلك على أنه تطبيق جديد لنظرية التدخل، وليس للمحكمة أن تقبل بأوجه الدفاع هذه، ولا ترى في حق التدخل المزعوم إلا عرضا لسياسة القوة التي لا مجال لها في القانون الدولي، وقررت المحكمة أن الإجراء الذي اتخذته البحرية البريطانية يشكل انتهاكا للسيادة الألبانية.[1]

[1] . موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية، 1948، 1991، قضية مضيق كورفو، مرجع سابق، ص ص 6 إلى 8.

ملخص الفصل الثاني

يرتب حق المرور البريء آثار قانونية على الدولة الساحلية التي يمارس حق المرور البريء في بحرها الإقليمي، حيث يلزمها بمجموعة من الواجبات من بينها: عدم إعاقة المرور البريء وضرورة إخطار السفن المارة بالعوائق الموجودة في بحرها الإقليمي من جزر إصطناعية أو ضخور ، كما يفرض عليها القانون الدولي عدم فرض أية رسوم على السفن المارة، وكل مايمكن للدولة الساحلية أن تفعله بخصوص المرور البريء هو حق تنظيمه في مسارات معينة خاصة بالنسبة للسفن النووية أو الحربية أو الغواصات، كما يرتب القانون الدولي واجبات على السفن المارة ويلزمها بضرورة احترام القوانين والتنظيمات الداخلية للدولة الساحلية.

إضافة أن للمرور البريء آثار عملية تطبيقية جاء بها القضاء الدولي ، مثل ماجاء به حكم المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية مصنع موكس بين بريطانيا وإيرلندا حيث اعتبرت المحكمة أن واجب التعاون بين البلدين ملزم من أجل الحيلولة دون تلويث البيئة الطبيعية البحرية، وفي قضية مضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا قالت المحكمة: أن السفن الحربية تخضع لحق المرور البريء لكن دون أن تقوم بأي عمل داخل البحر الإقليمي لألبانيا أو دون علم هذه الأخيرة واعتبر أن البحرية البريطانية قامت بتدخل عسكري في المياه الإقليمية لألبانيا وهذا ما يمنعه القانون الدولي.

الخاتمة

الخاتمـــــــــة

من خلال دراسة موضوع النظام القانوني لحق المرور البريء، الذي جرى تحديد ماهيته بما فيها بيان تعريفه وعلاقته بالمواضيع الأخرى ودراسة طبيعته القانونية، وبيان الحقوق والواجبات التي ترد عليه، كما تم التعرض للموضوع من خلال دراسة آثاره القانونية المتمثلة في حقوق وواجبات الدولة الساحلية اتجاه المرور البريء، وحقوق وواجبات السفن الأجنبية المستفيدة من هذا الحق.

وعليه تمثلت أهم نتائج هذه الدراسة فيما يلي:

- يعتبر المرور البريء مبدأ من مبادئ القانون الدولي للبحار، وهو حق من الحقوق التي تمارسها السفن الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية.
- أثناء ممارسة السفن الأجنبية لحقها في المرور البريء عليها أن تلتزم بأن يكون مرورها متواصلا ومنتظما، وأن تقوم باحترام القوانين والأنظمة التي تصدرها الدولة الساحلية، إضافة إلى ضرورة اتباعها للممرات الخاصة التي تحددها الدولة الساحلية لمرور السفن ذات الطبيعة الخاصة كالسفن الحربية، أو السفن التي تسير بالطاقة النووية.
- يقع على الدولة الساحلية اتجاه حق المرور البريء أن تلتزم بعدم إعاقة مرور السفن، وعدم التعرض لها، وعدم التمييز بين السفن، كما تلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض أية رسوم على مرور السفن، وما عليها في حالة مخالفة سفينة ما لحق المرور البريء سوى أن تطلب منها مغادرة بحرها الإقليمي فورا.
- بخصوص الولاية القضائية للدولة الساحلية على السفن العامة والحربية الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي، فإنها لا تملك أية ولاية عليها، ولا يمكن أن يمتد اختصاصها القضائي الجنائي أو المدني إلى هذه السفن.
- بخصوص الولاية القضائية المدنية للدولة الساحلية على السفن الخاصة، فإنها لا تمتد إلى السفينة التي تمر في بحرها الإقليمي، أما الولاية القضائية الجنائية فلا يمكن تطبيقها إلا في الحالات الآتية:
  - إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

- إذا كانت الجريمة من النوع الذي يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

- ساهم القضاء الدولي في إرساء النظام القانوني لحق المرور البريء، مثل ماجاء به حكم المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية مصنع موكس بين بريطانيا وإيرلندا حيث اعتبرت المحكمة أن واجب التعاون بين البلدين ملزم من أجل الحيلولة دون تلويث البيئة الطبيعية البحرية، وفي قضية مضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا قالت المحكمة: أن السفن الحربية تخضع لحق المرور البريء لكن دون أن تتدخل بالقيام بأي أعمال داخل البحر الإقليمي لألبانيا ودون علم هذه الأخيرة واعتبر أن البحرية البريطانية قامت بتدخل عسكري في المياه الإقليمية لألبانيا وهذا ما يمنعه القانون الدولي.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

- **قائمة المصادر.**

أولا: الإتفاقيات الدولية.

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تم اعتماد الإتفاقية بمدينة مونتي غوباي بجمايكا، بتاريخ 16 نوفمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 ديسمبر 1982 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية رقم: 06/ 1996.
2. معاهدة فرساي لسنة 1919.
3. إتفاقية برشلونة المتعلقة بحرية العبور لسنة 1921.
4. اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958
5. اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة لسنة 1926.

ثانيا: الدساتير

دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، الصادر بموجب، المرسوم الرئاسي رقم 20/442 والموقع في 15 جمادى الأولى عام 1442 الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020 الجريدة الرسمية، العدد 82.

- **قائمة المراجع.**

أولا: قائمة المراجع باللغة العربية.

أ. الكتب

1. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة مصر1985.
2. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني ، دار العلوم، الحجار، الجزائر، 2009.

3. جيرهارد فان غالان، القانون بين الأمم ، تعريب توفيق زهدي، الجزء الثاني، دار الافاق الجديدة، بيروت، لبنان، بدون تاريخ نشر،
4. جيمس كروفورد، القانون الدولي العام لبراونلي، ترجمة محمود محمد الحرثاني، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، لبنان، 2022.
5. حامد سلطان، القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة ، مصر، 1965
6. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة ، مصر ، 2013.
7. شارل روسو القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة و عبد المحسن سعد، بيروت لبنان 1987.
8. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار ، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، 1983.
9. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، دار النهضة، القاهرة، مصر 2007،
10. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، دار الثقافة، عمان الأردن، 1997،
11. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، المجلد الأول، دار الثقافة، عمان الأردن، 1997،
12. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشاة المعارف، الإسكندرية، مصر 2015.
13. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار نصر للطباعة ، 2005/ 2006،
14. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار،دار الثقافة، عمان الأردن، 2008.
15. محمد المجدوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصرن 1999.
16. محمد المر عوض، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس القاهرة، مصر 1980.

17. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010.

18. منتصر سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009،

ب. الأطروحات والمذكرات.

1 . أطروحات الدكتوراه.

- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، رسالة دكتوراه، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2009.

2 . مذكرات الماستر.

- بيبة سميرة، نايت رابح سعدية، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مذكرة ماستر، جامعة جيجل، السنة الدراسية 2016/2015.
- جقنين عبد القادر، قانون المرور البريء في المياه الإقليمية حسب الإتفاقيات الدولية، مذكرة ماستر، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2021/2020.
- محمد رحال المصطفى ضياء الدين، سيادة الدولة على إقليمها البحري، البحر الإقليمي، مذكرة ماستر، جامعة بسكرة، السنة الجامعية: 2010/2019.

ج. المقالات.

1. بعاج محمد، المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد السادس العدد الأول، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2022.
2. سعاد حسان مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 01 العدد 02، جامعة أحد دراية ، أدرار، الجزائر 2017

3. سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مجلة الإجتهاد القضائي العدد الرابع جامعة بسكرة. 2008
4. محمد طالب أبو سرية، أمل يازجي، السيادة وحدودها في المناطق البحرية/ مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون المجلد 43 العدد 3 ، الجامعة الأردنية، عمان الأردن, 2016.
5. محمد غلاوي، فرض التدابير التحفظية والأفراج عن السفن وطاقمها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثالث 2015.
6. مريم حلايمية، ترسيم الحدود البحرية للبحر الإقليمي وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة العلوم الإنسانية المجلد 34، العدد 2 / 2023، جامعة منتوري قسنطينة ، الجزائر.2023.
7. نايف عمار الدوسري، الإختصاص القضائي على المياه الإقليمية والدولية، دراسة فقهية مقارنة، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، المجلد 31 العدد 02 خريف 2013، جامعة قطر، الدوحة قطر.

د. المحاضرات.

هواري هامل، محاضرات في القانون الدولي للبحار، كلية الحقوق جامعة سعيدة، 2020/2019..

هـ القرارات الأممية.

الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير الأمين العام ، الدورة 57، 2002، ص116، وثيقة، A/57/57

و. قرارات محكمة العدل الدولية.

الأمم المتحدة، موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادر عن محكمة العدل الدولية، 1948/ 1991، منشورات الأمم المتحدة نيويورك، الولايات المتحدة 1992،

ثانيا:المراجع باللغة الفرنسية.

Ouvrages.

lation (R) , L'archipel en droit international , edition payot , lausane , 1984

Articles

christophe NOZHA, l'affaire de l'usine MOX : quelles mesures conservatoire pour le protection de l'envirenement , revue d'analyse juridique de l'actualité international mars 2002 université rebert schuman strasburg

المواقع الإلكترونية.

موقع الأمم المتحدة: www.un.org

موقع محكمة العدل الدولية www.icj-cij.org

موقع المحكمة الدولية لقانون البحار. www.itlos.org

الفهرس

Table des matières

مقدمة.....1

الفصل الأول.....6

ماهية حق المرور البريء.....6

المبحث الأول: مفهوم حق المرور البريء.....8

المطلب الأول: مدلول حق المرور البريء.....8

الفرع الأول: تعريف المرور البريء.....8

أولا: تعريف المرور 8

أ . التعريف اللغوي للمرور.....9

ب . التعريف الإصطلاحي للمرور.....9

ثانيا: تعريف حق المرور البريء.....10

ثالثا: صور المرور البريء.....11

الفرع الثاني: تمييز حق المرور البريء عن الحقوق المشابهة له.....12

أولا: تمييز حق المرور البريء عن المرور الأرخبيلي.....12

ثانيا: تمييز حق المرور البريء عن المرور العابر.....13

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لحق المرور البرئء.....15

أولا: المرور البريء امتداد مقيد لحرية الملاحة.....15

ثانيا: المرور البريء رخصة لصالح السفن الأجنبية.....18

ثالثا: المرور البريء حق للسفن الأجنبية وقيد على سيادة الدولة الساحلية.....19

المطلب الثاني: التطور التاريخي لحق المرور البريء.....20

الفرع الأول: حق المرور البريء في إتفاقية برشلونة للنقل والمرور لسنة 1921.....20

الفرع الثاني: حق المرور البريء في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958.....20

الفرع الثالث: حق المرور البريء في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.....21

المبحث الثاني: النطاق الإقليمي لحق المرور البريء.....22

المطلب الأول: تحديد البحر الإقليمي.....22
الفرع الأول: قياس البحر الإقليمي عن طريق خطوط الأساس العادية.....24
الفرع الثاني: قياس البحر الأقليمي عن طريق خطوط الأساس المستقيمة.....25
الفرع الثالث: قياس البحر الإقليمي في الخلجان.....26
الفرع الرابع: قياس البحر الإقليمي في الموانئ.....28
الفرع الخامس: المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر 28
الفرع السادس: قياس البحر الإقليمي في الجزر.....29
الفرع السابع: قياس البحر الإقليمي الجزائري.....30
المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.....31
الفرع الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار.....32
أولا: نظرية الإرتفاقات الساحلية.....32
ثانيا: نظرية الحق في البقاء.....33
الفرع الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية.....34
أولا: نظرية حق الملكلية.....34
ثانيا: نظرية حق السيادة.....36
الفرع: الثالث: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....37
ملخص الفصل الأول.....38
الفصل الثاني: آثار حق المرور البريء.....39
المبحث الأول: الآثار القانونية الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.....41
المطلب الأول: الحقوق الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.....42
الفرع الأول: الحقوق المقررة لصالح السفن الأجنبية.....42
أولا: حق المرور في المياه الإقليمية.....42
أ . حق السفن العادية في المرور البريء في المياه الإقليمية.....42
ب . حق السفن ذات الطبيعة الخاصة في المرور البريء.....43

1 . فئة السفن ذات الدفع النووي.....43

2 . فئة السفن الحربية.....45

3 . فئة الغواصات.....49

ثانيا: حق الإستفادة من بعض الخدمات بمقابل.....50

الفرع الثاني: الحقوق المقررة لصالح الدولة الساحلية.....51

أولا: الحقوق السيادية للدولة الساحلية في مواجهة إقرار حق المرور البريء.....51

أ . حق ممارسة البحث العلمي.....52

ب . حق ممارسة الصيد البحري.....52

ج . حق حماية المصالح الجمركية.....52

د . حق الدولة الساحلية في حماية بحرها الإقليمي.....53

ثانيا: حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.....54

1 . حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من خلال تحديد ممرات خاصة للسفن الأجنبية
.....54

2 . حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من خلال إصدار قوانين خاصة.....55

ثالثا: حق الولاية القانونية للدول الساحلية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.....56

أ . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن العامة الأجنبية.....56

1 . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الحربية العامة.....56

2 . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن المدنية العامة.....58

ب . الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي.....60

1 . الولاية القضائية المدنية على السفن الأجنبية الخاصة.....61

ــ المنازعات التي تنشأ على متن السفينة.....61

ــ المنازعات المدنية التي تخص السفينة.....63

2 . الولاية القضائية الجنائية على السفن الأجنبية الخاصة.....64

المطلب الثاني: الالتزامات الناتجة عن إقرار حق المرور البريء.....66

الفرع الأول: التزامات الدولة الساحلية.....66
الفرع الثاني: إلتزامات السفن الأجنبية.....67
المبحث الثاني: الآثار التطبيقية للقضاء الدولي لحق المرور البري (الجانب التطبيقي للمذكرة).....69
المطلب الأول: قضية مصنع MOX أمام المحكمة الدولية لقانون البحار.....69
الفرع الأول: أطراف قضية مصنع MOX 69
الفرع الثاني: موضوع النزاع.....70
الفرع الثالث: حكم المحكمة.....71
المطلب الثاني: قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية.....71
الفرع الأول: وقائع القضية.....71
الفرع الثاني: إشكالية القضية أمام محكمة العدل الدولية.....72
الفرع الثالث: طلبات أطراف النزاع.....73
أولا: طلبات بريطانيا.....73
ثانيا: طلبات ألبانيا.....74
الفرع الرابع: حكم المحكمة.....76
أولا: بخصوص السؤال الأول:.....76
ثانيا: بخصوص السؤال الثاني.....77
ملخص الفصل الثاني.....79
الخاتمة.....80
قائمة المصادر والمراجع.....83
الفهرس.....89

الملخص.

يعتبر حق المرور البريء حقا مكفولا للسفن الأجنبية التي يمكنها من خلاله ممارسة الملاحة البحرية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، كما يعتبر قيدا على سيادة الدولة الساحلية، نظمه القانون الدولي العرفي والإتفاقي، و اعترفت به محكمة العدل الدولية باعتباره مبدأ من المبادئ العامة المنظمة للقانون الدولي للبحار، ينتج هذا الحق حقوقا للسفن الأجنبية في المرور ويحملها التزاما بضرورة احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، كما يرتب التزاما على الدول الساحلية بعدم عرقلة المرور البريء وعدم فرض رسوم على السفن المارة، وعدم التمييز بينها.، وبخصوص الولاية القضائية فإذا سلمنا أن قانون دولة العلم الذي يحكم التصرفات والوقائع القانونية التي تحدث على ظهر السفينة وأن تكييفها يخضع له أيضا كقاعدة أساسية، فإن قانون البحار لم يبحث المسائل الجزئية ولا الحالات التي يمكن أن ترد على هذه التصرفات، أو تشكل محتوى الوقائع محيلا إياها إلى قواعد القانون الدولي الخاص لكل دولة، أما بخصوص الولاية القضائية الجنائية فهي تخضع كذلك لدولة العلم ماعدا في حالات استثنائية جدا.

Abstract.

The right of innocent passage is a guarantee for foreign vessels, allowing them to navigate through the territorial waters of coastal states. This right also serves as a limitation on the sovereignty of the coastal state. It is governed by both customary and conventional international law and is recognized by the International Court of Justice as one of the fundamental principles of the international law of the sea. This right grants foreign vessels the ability to pass through and imposes an obligation on them to respect the coastal state's laws and regulations. It also obliges coastal states not to obstruct innocent passage, not to charge fees, and not to discriminate against passing vessels.

Regarding jurisdiction, it is recognized that the law of the flag state governs the legal acts and events occurring on board the ship, and their characterization is also subject to it as a basic rule. The law of the sea does not address partial questions or issues that may arise from these acts or constitute the content of the facts, referring them instead to the private international law rules of each state. Criminal jurisdiction is typically subject to the flag state, except in very exceptional cases.