



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 1-
كلية الحقوق
قسم القانون العام



أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في الحقوق
تخصص القانون الدولي العام، الموسومة بـ :

نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية والإقليمية وفقا
لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982

تحت إشراف الدكتور:

هشام بوحوش

من إعداد الطالبة:

سهيلة شريط

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة	المؤسسة
أ.د كمال فيلالي	أستاذ تعليم عالي	رئيسا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. هشام بوحوش	أستاذ محاضر " أ "	مشرفا ومقررا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. حمزة حسان لعور	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. منال بوكورو	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. رضا دمدموم	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 3
د. عبدالمؤمن حمودي	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 3

السنة الجامعية : 2021 / 2022.

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في الحقوق

تخصص القانون الدولي العام، الموسومة بـ :

نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية والإقليمية وفقا
لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982

تحت إشراف الدكتور:

هشام بوحوش

من إعداد الطالبة:

سهيلة شريط

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة	المؤسسة
أ.د كمال فيلاي	أستاذ تعليم عالي	رئيسا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. هشام بوحوش	أستاذ محاضر " أ "	مشرفا ومقررا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. حمزة حسان لعور	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. منال بوكورو	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1
د. رضا دمدموم	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 3
د. عبدالمؤمن حمودي	أستاذ محاضر " أ "	عضوا مناقشا	جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 3

السنة الجامعية : 2021 / 2022.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ:
﴿اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ
بِأَمْرِهِ وَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾

سورة الجاثية الآية 12.

﴿اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً
فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ، وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلُكَ لِتَجْرِيَ
فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ، وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ﴾

سورة إبراهيم الآية 32.

شكر و تقدير:

لا يسعني في ختام هذه الأطروحة إلا أن أشكر و أحمد:

"الله تعالى"

على عظيم نعمه، و حسن توفيقه و بركة عونه و تأييده، فله الحمد واجبا و له الدين واصبا.
و بعدها الصلاة و السلام على الرسول المصطفى عليه أفضل الصلاة و أزكى التسليم.

ثم الشكر الجزيل و التقدير الكبير للدكتور الفاضل :

" هشام بوحوش "

الذي تكرم بقبوله الإشراف على هذه الأطروحة، و لم يتوان لحظة عن تقديم الدعم و التوجيه
الكاملين لتظهر بشكلها النهائي، فلم يبخل علي بعلمه و لا بوقته و لا بجهدده و لا بنصحه و لقد
كان لي الشرف العظيم بالعمل تحت إشرافه فجازاه الله عني كل خير.

كما لا يفوتني أن أتقدم إلى الأساتذة الأفاضل:

"أعضاء لجنة المناقشة".

بالشكر على تفضلهم بمناقشة هذا العمل و تقييمه لجعله أفضل.

الإهداء

إلى بلدي الحبيب الجزائر:

أرض الشهداء، التي تغلغت في وجداني، و استوطنت في كياني، و لم تبخل علي بخيرها و لا بفضلها، و التي أمدتني بكل ما أحتاجه لإنجاز هذه الرسالة، راجية من الله أن يكون عملي هذا

محاولة بسيطة لرد الجميل الذي يطوق عنقي.

إلى والدي الكريمين:

عرفانا مني بفضلهما علي.

إلى زوجي الغالي:

الذي ساندني ودعمني ووقف بجانبني في أصعب الظروف، فله كل الاحترام.

إلى ابنتي ميسم و ابني وسيم قرتي عيني.

إلى إخوتي و أخواتي و أحبتي:

الذين انتظروا معي كل لحظة فرح تقديرا و وفاء.

إلى روح صديقتي ريمه عابد الطاهرة رحمة الله عليها

أهدي ثمرة جهدي هذا.

مقدمة

مقدمة:

لقد كانت البحار مصدر رزق و عيش و وسيلة لتبادل التجارة و انتقال الحضارات بين الدول منذ أزمنة غابرة، و لم تكن البشرية عبر تطورها البطيء و المستمر تولي أهمية متزايدة للبحر، إلا في حدود ما تستغله من ثروات بحرية، أو ما تسلكه كطريق سهل ميسور لنقل البضائع و الأفراد.

لكن نتيجة تقدم الحضارات الإنسانية و ما نتج عنها من تطور، خاصة في مجالي الملاحة البحرية و الاقتصاد، و لما تحتويه البحار من ثروات معدنية وحيوانية هائلة، كما أن للتقدم العلمي و التطور التكنولوجي الأثر الكبير في زيادة إمكانية الاستفادة من الكنوز التي تحتويها البحار بعد أن مكنهم ذلك من الوصول إلى أعماق هائلة و العثور على ثروات ضخمة فيها، و من ضمن هذه الثروات النفط و الغاز اللذان أصبحا لهما أهمية قصوى في مجال الطاقة.

و تاريخ العلاقات بين الأمم مليء بالمنازعات التي حصلت بدوافع اقتصادية، و في مقدمتها الصراع من أجل السيطرة على منافذ التجارة العالمية، أو الحصول على أسواق لتصدير واستيراد المنتجات المختلفة أو التحكم بالمواد الأولية، و تشهد الممارسات القديمة والحديثة بأن العديد من الحملات الاستكشافية و الحروب كانت وراءها أطماع الدول في السيطرة على المناطق البحرية، و الممرات المائية اللازمة للتجارة و التوسع الإقليمي.

كما أن البحر يعتبر حاجزا دفاعيا استراتيجيا، حصنت الأمم شواطئه على مر التاريخ لردع الأعداء و درء المخاطر، فالمجال البحري هو الواجهة التي تطل بها الدولة على العالم الخارجي، هذه الواجهة التي كانت و لا تزال مصدر كل التخوفات والمخاطر الأمنية التي تأتي من وراء ظلمات المحيطات و البحار.

و الدول المحظوظة هي التي تملك منفذا على البحر، و بإتساعه تزداد قدرتها على الاتصال بالشعوب الأخرى و التعامل معها، و أمام هذا الوضع تغيرت مواقف الدول التقليدية اتجاه البحار، و أبدت رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البري إلى مسافات متفاوتة.

و مما يزيد أيضا من أهمية البحار كونها تتصل ببعضها بحيث تكون و حدة متماسكة تظهر فيها المياه ضيقة و تمر بين أراضي قد تعود لدولة و احدة أو دول متعددة، و هذه الممرات المائية إما أن تكون طبيعية كالمضايق و إما أن تكون اصطناعية كالقنوات، فقد كانت لهذه الممرات و ما تزال أهمية بالغة في إمكانية الاستفادة من البحر كوسيلة للاتصال و الاتجار و الاستفادة من موارده الاقتصادية.

و مع الاستعمال الكثيف للبحار و تطور مفهوم الملاحة أصبح لدى الدول ومستعملي البحر فكرة جديدة حول العلاقات الطبيعية الوطيدة بين اليابسة والبحر، و هي أن هناك في العالم مناطق يشترك فيها العنصران، و أن بسط السيطرة على مثل هذه المناطق بمختلف الوسائل، حتما سيؤدي إلى التحكم بالبحر و إحداث الخلل في توازنات اليابسة، لهذا سعت كل دولة بموجب تشريعاتها أن تحدد معالم سيادتها على رقعة من البحر محاذية لإقليمها البري أطلقت عليها تسمية الإقليم البحري، خاصة و أن هذه المنطقة كما أسلفنا سابقا تشكل بالنسبة للدولة الساحلية خطوطا دفاعية أولى ضد أي تهديد خارجي، إن لم تحسن الدولة استغلالها فقد تؤثر على أمنها واستقرارها، و قد تصبح منفذا سهلا للتدخل و الغزو فأغلب الغزوات العسكرية عبر التاريخ تمت عن طريق البحر.

و أمام لهفت الدول إلى تحريك آلية التشريع لديها لرسم معالم حدودها البحرية، انتقلت التشريعات الدولية في شكل غير منتظم و متناقض أدى في الكثير من الأحيان إلى اصطدام بين

هذه السّيادات و الحدود، مما أنهى إلى نشوب نزاعات محلية و إقليمية حول الحدود البحرية في أغلب مناطق العالم، و تطورت بعضها إلى حد استعمال القوة.

و مما أثار اختلاف الدول في هذا الشأن أيضا، السفينة كأداة للملاحة، و النظام القانوني المتعلق بها، فبالرغم من إنفراد كل دولة بوضع نظام قانوني خاص لسفنها، و كثرة التشريعات المتعلقة بها، فقد اختلفت الدول في العديد من الأمور بشأنها، خاصة و أن تحرك السفينة و خروجها عن حدود سيادة الدولة التي ترفع علمها، و دخولها إلى مناطق بحرية خاضعة لسيادة دولة أخرى، أمر يشوبه الكثير من التعقيد، ذلك أن النظام القانوني للسفينة الذي تنفرد بسنه كل دولة على نطاقها الداخلي، سوف يصطدم لا محالة بجملة من القواعد القانونية التي تضعها الدول الأخرى لرسم معالم حدود إقليمها البحري.

و على السفن الأخرى احترام هذه القواعد والتقيدها بها، وفي حالة خرقها قد تتعرض لعقوبات مما قد يؤدي إلى نشوب نزاع بين الدولتين، و من ثم كفا في حاجة إلى تشريع أكثر شمولية يحكم العلاقات الدولية البحرية بين طرفين هما، الدولة التي تحمل السفينة علمها، و الدولة التي تمارس سيادتها على مياهها الإقليمية، و كذا تحديد أين تنتهي سيادة الدول على هذه المياه، و يبين وضع السفن حين مرورها أو تواجدها بهذه المياه و غيرها.

هذا ما شغل المجموعة الدولية التي واجهت صعوبات في التّوصل إلى اتفاق دولي شامل، لكل المواضيع المتعلقة بالبحار، و ذلك لاختلاف مصالح الدول، و تباين أوضاعها الجغرافية و الاقتصادية، إذ على سبيل المثال هناك دول ساحلية و دول غير ساحلية (حبيسة) و دول أخرى تطلّ على مضائق دولية، و أخرى في حاجة إلى استخدام هذه المضائق، و دول تملك جزرا متناثرة أمام سواحلها و أخرى لا تملك ذلك، كما توجد دول متقدمة بما ييسر لها استغلال ما

في البحر من ثروات، و دول أخرى في حاجة إلى تكنولوجيا لهذا الاستغلال، و هكذا كل ذلك و غيره، أظهر مدى التعقيد والتشابك الذي وصلت إليه العلاقات بين الدول فيما يخص استخدام البحار، الأمر الذي يحتم إرساء قواعد و وضع تنظيمات واضحة ومحدّدة، على أساس توافق دولي عام، وذلك تجنباً للاختلاف والتنازع فيما بين الدول، ودعماً للسلام والاستقرار في العلاقات الدولية، على المستويين الدولي والإقليمي، مما يستلزم إعادة النظر في القواعد القانونية الدولية المنظمة للبحار من طرف المجتمع الدولي وهو ما أثمر عن تطور ملحوظ بإرساء أحكام تنظم مختلف استخداماتها واستغلال ما بها من ثروات، و مواكبة مستمرة للمتغيرات الدولية.

فأخذ عدد القواعد القانونية الدولية، العرفية والاتفاقية يتزايد باستمرار، حتى وصلنا عصر التنظيم الدولي الحديث الذي أولى هذا الميدان اهتماماً خاصاً، وتعتبر مؤتمرات قانون البحار التي نظمتها الأمم المتحدة من أوسع و أهم المؤتمرات الدولية منذ تأسيس المنظمة العالمية حتى الوقت الحاضر فقد ساهمت في تطوير هذا الفرع من فروع القانون الدولي العام و بشكل واسع، هذا القانون الذي مر في تطوره بعدة مراحل ومحاولات لتقنيته.

فقد اهتم المجتمع الدولي بتنظيم استخدام البحار منذ بداية العلاقات بين الدول، و بالرجوع إلى بداية القرن السادس عشر نجد أن للفقه الأثر الكبير في بلورة قواعد قانون البحار خاصة من خلال الفقيه الهولندي "جروسيوس GROTIUS" عام 1605 الذي وضع مبدأ حرية البحار من خلال كتابه الشهير "البحر الحر" "Mare Liberum" دفاعاً عن مصالح دولته هولندا ضد البرتغال آنذاك، و بالمقابل أصدر الفقيه الإنجليزي سلدن "SELDAEN" مبدأ معاكس دفاعاً هو الآخر عن مصالح دولته بريطانيا بالحق في سيادتها على البحار المحيطة بالإمبراطورية في جميع الاتجاهات من خلال كتابه "البحر المغلق" "Mare Clausum" عام 1635.

غير أن كلا الاتجاهين لم يكتب له البقاء على الإطلاق، فقد شهد قانون البحار تغييرات واسعة و جذرية، سريعة و متلاحقة، و ما ذلك إلا نتيجة أو انعكاسا للتغيرات الخاصة بمصالح الدول السياسيّة و الاقتصاديّة و الإستراتيجيّة و العسكريّة و غيرها، فضلا عن تطور العلم و التكنولوجيا. حيث نشأت بالتدرج منذ ذلك الوقت قاعدة عرفية تميز بين قسمين من أقسام البحر، الأول يخضع لسيادة الدولة الشاطئية و هو البحر الإقليمي، و الثاني لا يخضع لسيادة أي دولة و تتمتع فيه جميع الدول بحريات معينة و هو أعالي البحار، و في أوائل القرن العشرين أكّدت الوثائق الدولية هذا المفهوم حيث تضمن إعلان الرئيس الأمريكي " ويلسن " " wilson " الصادر سنة 1917 مبدأ حرية استغلال البحار في السلم و الحرب، ثم جاء تصريح برشلونة سنة 1921 مؤكّدا حق جميع الدول في الملاحة في أعالي البحار و بدأ الاهتمام بتقنين قواعد قانون البحار في عهد عصبة الأمم و من بعدها الأمم المتحدة التي قامت بدور بارز في هذا المجال.

فالمؤكد أنه كانت هناك عدة محاولات لتقنين قانون البحار منذ القدم، و استمرّت الجهود الدولية من خلال عقد عدة مؤتمرات نتج عنها إبرام عدة اتفاقيات دولية أهمها مؤتمر لاهاي في عهد عصبة الأمم عام 1930، ثم مؤتمرا الأمم المتحدة الأول و الثاني بجنيف لعام 1958 و 1960، وصولا إلى المؤتمر الثالث الذي تمخّضت عنه اتفاقية " مونتيفوباي " Montego Bay ، و هي بمثابة اتفاقية عامة و شاملة للقواعد و الأحكام المنظّمة لكافة أوجه الاستخدامات البشرية للبحر بما في ذلك تعيين حقوق السيادة و الولاية الثابتة للدول الساحلية في نطاق استخدامات البحر، و كذلك تنظيم حقوق الجماعة الدولية قاطبة في هذه الاستخدامات.

و تدعيما للدراسات السابقة التي تناولت مواضيع مختلفة في قانون البحار، سنقتصر في أطروحتنا هذه على دراسة الأحكام المتعلقة بالنظام القانوني لسيادة الدولة على كل من مياهها الداخلية

و بحرهما الإقليمي، حتى يكون بوسعنا و بقدر من الإمكان الإمام بمختلف الجوانب القانونية لكل جزء من هاتين المنطقتين البحريتين من حيث امتدادهما، و حقوق و وجبات الدولة الساحلية و غير الساحلية عليهما، محاولين بذلك تقديم إضافة نوعية.

و تأتي أهمية هذه الدراسة كمحاولة منا للبحث عن مدى ما تتمتع به الدول الساحلية من صلاحيات و حقوق على إقليمها البحري وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982، و إثراء هذا الموضوع بالمستجدات التي تطرأ على الساحة الدولية في هذا المجال، بتبيان مواقف المحاكم الدولية بشأن النزاعات التي عرضت عليها لاسيما منها تلك المتعلقة بتعيين الحدود البحرية للمياه الداخلية و المياه الإقليمية.

و ما يزيد من أهمية هذه الدراسة كذلك هو الوضع التكنولوجي و العلمي المتقدم حاليا، و الذي أفرز معه صراعا دوليا متناميا نحو استغلال هذه الإمكانيات الضخمة لاكتشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية الكامنة في هذه المساحات البحرية، مما ولد مع هذه الرغبة مشاكل عديدة منها ما هو متعلق بإجراء البحوث العلمية البحرية، أو استغلال ثروات البحار، أو حماية البيئة البحرية، و تنظيم التجارة الدولية البحرية، و هي مواضيع ذات أهمية بالغة سنسعى و بقدر الإمكان إلى توضيحها عبر تبيان النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، إضافة إلى الأهمية البالغة التي تكتسبها الحدود أو المجالات البحرية للدولة الساحلية، نظير علاقتها بالسيادة سواء كانت السيادة التامة على أجزاء منها، أو تلك المحدودة على أجزاء أخرى.

و لعل ما يزيد الأمر تعقيدا هو أن الحدود البحرية ليست على درجة كافية من الوضوح و الفصل كما هو عليه الحال في الحدود البرية، و بناء على ذلك و بحسب طبيعة السواحل لاسيما إذا كانت متوغلة و متداخلة مع اليابسة فإن تحديد نوع السيادة أو ملكية المياه تعد ضرورية

و حيوية جدا نظرا لعلاقتها بالأمن الوطني خاصة القريبة من نطاقها البري، فبحثنا هذا يكتسي أهمية خاصة من خلال أن البحوث و الدراسات المتعلقة بالحدود قد ركزت على الحدود البرية و لم تحظى الحدود البحرية بنفس الدرجة من الاهتمام و التركيز و هذا ما دفعنا للخوض في هذا المضمار حبا للمعرفة و خدمة للعلم.

و تتمحور أهداف هذه الدراسة في عدة أبعاد جوهرية في مجال البحث القانوني و ذلك من خلال ما يلي:

- تحديد مفهوم منطقتي المياه الداخلية و المياه الإقليمية في القانون الدولي و القواعد المنظمة لها، و تحديد النظام القانوني الذي تخضع له كل منطقة.
 - إعطاء إطار معرفي حول سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و الإقليمية و نظامها القانوني.
 - تحديد الأساس الذي يمكن اللجوء إليه لإنشاء و تحديد المياه الداخلية و الإقليمية من أجل الحفاظ على الأمن و السلم بين الدول.
 - تحليل أحكام و نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تناولت موضوع سيادة الدولة على إقليمها البحري من أجل تحديد الحقوق و الصلاحيات المقررة للدولة الساحلية و ما يترتب عنها من التزامات و واجبات.
 - إثراء المكتبة الجامعية بمثل هذه الدراسات حتى يتمكن كل دارس للقانون من الإطلاع عليها بغية الحصول على ثقافة قانونية و الرفع من مستواه في هذا المجال.
- هذا و يعتبر موضوع سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و مياهها الإقليمية من المواضيع التي فرضت نفسها بقوة في الوقت الراهن، و عليه فإن اهتمامنا به جاء و فق اعتبارات ذاتية و أخرى موضوعية.

فبالنسبة للأسباب الذاتية فهي تتمحور في الميول الشخصي اتجاه مواضيع القانون الدولي العام و فروعها خاصة فرع القانون الدولي للبحار و معرفة القوانين و الاتفاقيات التي تضبطه، بالإضافة إلى الرغبة في معالجة موضوع لم يتم معالجته بشكل وافٍ و ذلك من أجل إعطاء الإضافة.

أما الأسباب الموضوعية فتتمثل في كون قانون البحار من أهم مواضيع القانون الدولي العام و أكثرها تعقيدا، بالإضافة إلى ما تشكله البحار اليوم من دور اقتصادي و سياسي حيث أن نشوب النزاعات البحرية بين الدول يكون من هذين الجانبين غالبا، كما أن سيادة الدولة تعد من الجوانب المهمة في عالم اليوم لاسيما سيادة الدولة الساحلية على إقليمها البحري.

إن موضوع دراستنا يثير مجموعة من التساؤلات نظرا لأهميته سواء على المستوى الداخلي للدولة أو على المستوى الدولي، و عليه ارتأينا طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

- ما هو الإطار القانوني الذي تبنته اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 فيما

يتعلق بسيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و الإقليمية ؟

و للإجابة عن الإشكالية الرئيسية يقتضي طرح مجموعة التساؤلات الفرعية التالية:

1- ماهي الصلاحيات و الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية ممارستها على مياهها الداخلية

ومياهها الإقليمية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ؟

2- هل وقّعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في إحلال التوازن بين مصالح الدولة

الساحلية و الجماعة الدولية ؟

3- ما هي الأحكام التي تنظم حق المرور البريء وفق إتفاقية قانون البحار ؟

4- إلى أي مدى يمتد الاختصاص القضائي، المدني و الجزائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية

في المياه الداخلية والمياه الإقليمية ؟

هذا وقد اعتمدنا في معالجة الإشكاليات السابقة على المناهج التالية:

المنهج التاريخي، وذلك من خلال وقوفنا على مختلف محطات تطور القانون الدولي للبحار، وكذا من أجل رصد التطور القانوني للمياه الداخلية و الإقليمية و المراحل التي مر بها أو من خلال التطرق لبعض القضايا التي تقتضي سردا لوقائع سابقة أو بياننا لأصل نشأة ظاهرة ما و تطورها. كما تم الاعتماد على المنهج الوصفي وذلك من خلال إعطاء وصف شامل وكامل للطبيعة القانونية لسيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية والإقليمية.

بالإضافة إلى المنهج التحليلي، و من خلاله حاولنا الوقوف والتعرض لجملة المواقف الدولية و الآراء و الأحكام و النصوص القانونية، من أجل تحليل وتفسير مضامينها سيما اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982،

و للإجابة على الإشكالية المطروحة سابقا إرتأينا تقسيم هذه الدراسة و فقا للخطة التالية:

الباب الأول: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار.

الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية في إطار اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 و الوضع القانوني المنظم لها.

الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية.

الباب الثاني: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار.

الفصل الأول: ماهية المياه الإقليمية.

الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار.

الباب الأول:

نطاق سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الداخلية

وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث

لقانون البحار

الباب الأول: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية وفقا لاتفاقية

المؤتمر الثالث لقانون البحار.

إن المناطق التقليدية المعروفة منذ القدم و التي سعت الدول الساحلية إلى بسط سيادتها عليها على أساس قربها الشديد من الإقليم البري و من ثمة ضمان سلامة و أمن هذه الدول لا يأتي إلا بالسيطرة المطلقة على هذه المناطق، و قد اختلفت الأسس القانونية بين الفقهاء في طبيعة السيادة الممارسة على المناطق القريبة من إقليم الدولة، كما ظهرت عدة نزاعات حول استعمال السفن الأجنبية لحقها في المرور عبر المياه الداخلية التابع للدولة الساحلية خاصة مع ظهور حمى توسيع عرض المياه الإقليمية إلى حدود بعيدة، ما شكّل مساسا بحرية الملاحة البحرية الدولية.

و مع كل هذه الاختلافات فقد تدخلت اتفاقيات دولية لوضع حد لها من خلال تبيان الوضع القانوني الذي يحكم المجالات البحرية القريبة من إقليم الدولة و التي تتكون بالأساس من المياه الداخلية و المياه الإقليمية.

و في هذا الباب سنعرض على مفهوم المياه الداخلية في إطار اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ و الوضع القانوني المنظم لها من خلال الفصل الأول، أما الفصل الثاني فسنخصّصه لسيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية.

1 - اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار - United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) بين الفترة 1973 و 1982 بمونتيجويباي جاميكا، صادقت عليها 167، دخلت حيز النفاذ 16 نوفمبر 1994، ترجمت إلى ست لغات: العربية، الصينية، الإنجليزية، الفرنسية، الروسية و الإسبانية، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية العدد 06.

الفصل الأول:

مفهوم المياه الداخلية

و الوضع القانوني المنظم لها

الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية في إطار اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار

لسنة 1982 و الوضع القانوني المنظم لها.

تحظى الدولة الساحلية بمجال بحري مقسم إلى عدة مناطق بحرية بدءاً من المياه الداخلية مروراً بالبحر الإقليمي وصولاً إلى الجرف القاري، و تمارس عليه صلاحياتها وتفرض فيه قوانينها، بصورة تتفاوت فيها هذه السيادة والسلطان للدولة الساحلية، حسب درجة القرب أو البعد عن ساحل هذه الدولة، وتعتبر المياه الداخلية تلك الأقسام من المياه المنغلقة، والمتداخلة في إقليمها البري، أو هي المياه الواقعة في اتجاه اليابسة، من خط القاعدة الذي يقاس منه البحر الإقليمي... وفيما يلي سنتطرق إلى مفهوم المياه الداخلية، وما يدخل في نطاقها من مشتملات تقع داخل إقليم الدولة و الوضع القانوني المنظم لها، و كذا المفهوم القانوني للمياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية و النظام المميز لها.

المبحث الأول:

مفهوم المياه الداخلية

وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون

البحار لسنة 1982

المبحث الأول: مفهوم المياه الداخلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

إن أول مياه امتدّت إليها سيادة الدولة هي تلك المياه القريبة من السّاحل و التي تعرف بالمياه الداخلية، و التي تقع داخل الخطّ الذي يقاس ابتداءا منه البحر الإقليمي، و على ذلك يدخل في عداد المياه الداخلية، الأنهار و الخلجان و البحيرات و القنوات التي تقع داخل إقليم الدولة، و قد يدخل في ذلك جزء من البحر محاذي للشاطئ و لصيق به ينتهي عند الخط الذي يبدأ منه قياس المياه الإقليمية و فيما يأتي سنقوم بتعريف كل منطقة من هذه المناطق و نبيّن النظام القانوني الخاص بكلّ منها.

المطلب الأول: تعريف المياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية المساحات المائية الأكثر قربا لشاطئ الدولة أو الملتصقة به، أو هي - بتعبير آخر- المياه التي تقع في الجانب المواجه للإقليم البري من خط الأساس الذي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي⁽¹⁾.

أي تعد المياه الداخلية ذلك المجال البحري الخاضع لولاية الدولة السّاحلية بشكل شبه مطلق لما تمارسه هذه الأخيرة من سيادة تامة في المنع و الموافقة على مرور السفن الأجنبية.

و في هذا الإطار يكتسي التطرق إلى المياه الداخلية و دراستها أهمية قصوى، و التّطرق لمفهوم المياه الداخلية في القانون الدولي للبحار، يستوجب علينا تعريف هذه المنطقة فقها و قانونيا بصفتها أول منطقة من مياه البحر تلاصق المجال البري مباشرة.

و في ما يلي قمنا بتعريف هذا الجزء من المياه بدقة، من الجانب الفقهي في الفرع الأول ثم تعريفها في الاتفاقيات الدولية في الفرع الثاني.

1 - محسن إككيرين، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2014، ص55.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمياه الداخلية

تكاد التعريفات التي و وضعها فقه القانون الدولي لتوضيح المقصود بالمياه الداخلية تتشابه.

لذا احترازاً من التطويل الممل أو الإيجاز المخل، رأينا أن نتعرض لبعضها فقط على النحو التالي:
عَرَفَهَا حسني موسى محمد رضوان في كتابه بأنها " المياه المحصورة ما بين شاطئ الدولة و الجانب
المواجه للبر من خط الأساس الذي يبدأ منه حساب عرض بحرهما الإقليمي و المعتبر في ذات الوقت
الحد الخارجي للمياه الداخلية"⁽¹⁾.

و عرفها الدكتور علي صادق أبو هيف بأنها: "تلك المياه التي تتغلغل في إقليم الدولة و تتداخل
فيه و التي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير تلك التي تخضع لها باقي أجزاء البحر"⁽²⁾.
و يعرفها غسان هشام الجندي في كتابه أيضاً بأنها: "تلك المياه من البحر المحصورة بين ساحل
الدولة البري و خطوط الأساس التي يقاس منها طول البحر الإقليمي.
و تعد هذه المياه جزءاً من مياه الدولة الداخلية، و ليس للدول الأخرى حق استعمالها أو الدخول لها
بدون موافقة الدولة"⁽³⁾.

كما ذهب الأستاذ أحمد أبو الوفاء هو الآخر في تعريفها: "بأنها مجموعة المياه المحصورة بين خط
الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي و الساحل، و تتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة
من خط انحصار المياه و قن الجزر، بينما تتكون حدودها الخارجية من خط الأساس للبحر
الإقليمي"⁽⁴⁾.

1- حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، مصر، 2013، ص 29.

2- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 1993، ص 188.

3 - غسان هشام الجندي، الروائع في قانون البحار، مطبعة التوفيق، الطبعة الأولى، عمان، 1992، ص 20.

4 - أحمد أبو الوفاء، الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص 290.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و عرفها محمد عمر مدني بأنها: " تلك الأقسام من المياه المنغلقة، و المتداخلة في الإقليم البري للدولة، أو هي المياه الواقعة في اتجاه اليابسة، من خط القاعدة الذي يقاس منه البحر الإقليمي"⁽¹⁾.
و يعرفها أميل روبير بيران بأنها: " المياه المجاورة للدولة من خط الأساس إلى البحر الإقليمي"⁽²⁾.

الفرع الثاني: تعريف المياه الداخلية في الاتفاقيات الدولية

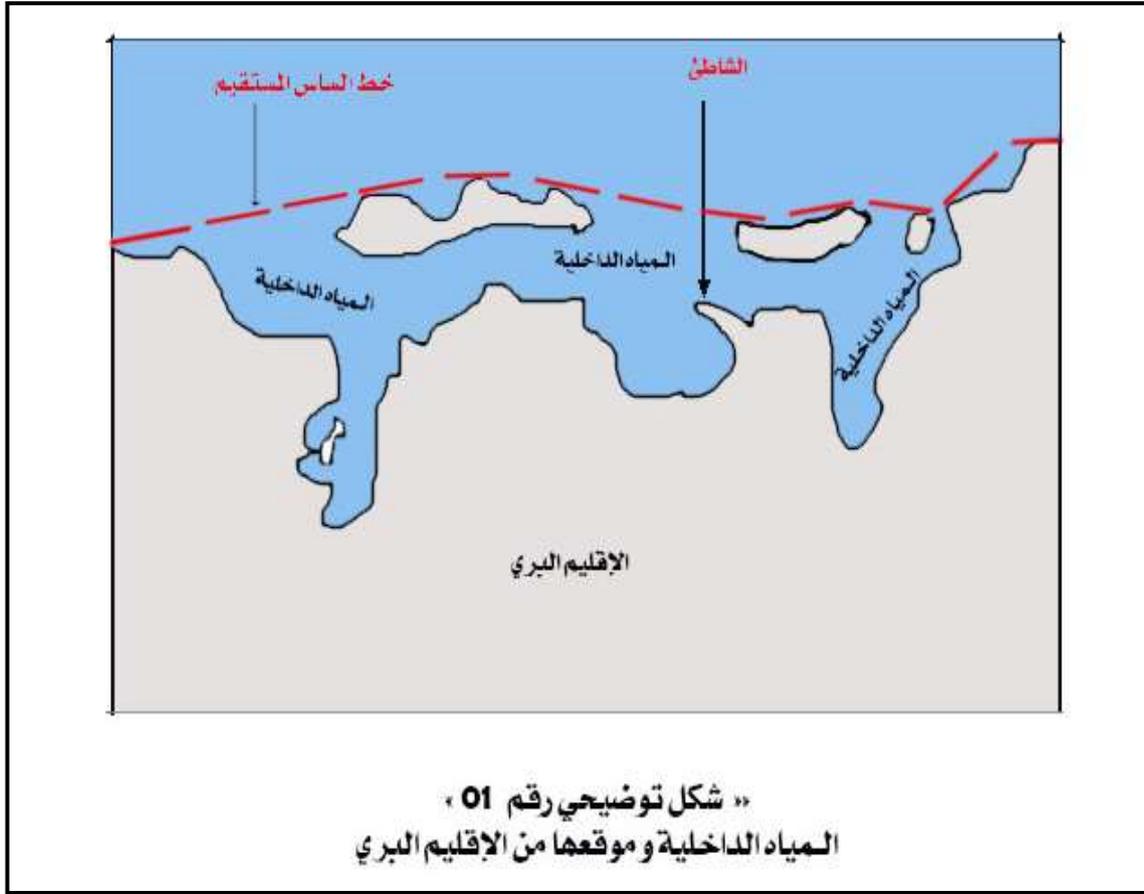
بعدما تطرقنا لمفهوم المياه الداخلية التي و وضعها فقه القانون الدولي و التي تكاد تعريفاتها تتشابه، سنعرض على مفهوم هذه المياه من خلال التعريفات التي أدرجتها أهم الاتفاقيات الدولية لقانون البحار في نصوصها و سنكتفي باتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية مونتيجوباي لسنة 1982.

الفقرة الأولى: تعريف المياه الداخلية في اتفاقية جنيف لسنة 1958

عرفت اتفاقية جنيف لقانون البحار لسنة 1958 المياه الداخلية بأنها: " جزء من المياه الوطنية و تشمل الأنهار و البحيرات و البحار و الخلجان و القنوات و المصببات و المراسي و الموانئ الوطنية و القنوات المائية و المياه الضحلة".
و تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي و الساحل⁽³⁾،

(انظر الشكل التوضيحي رقم 1)

1 - محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار، معهد الدراسات الدبلوماسية، الطبعة الثانية، السعودية، 1996، ص63.
2- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة، الإسكندرية، 2010، ص25.
3- المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة لسنة 1958.



الفقرة الثانية: تعريف المياه الداخلية في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982

لقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المياه الداخلية كما يلي:

"باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الداخلية الواقعة على الجانب المواجه

للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزء من المياه الداخلية للدولة.

حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة (7) إلى حصر مساحات مائية

و جعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، و ينطبق على تلك المياه حق المرور

البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية⁽¹⁾.

1- المادة الثامنة من الفرع الثاني الجزء الثاني لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 .

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

إذن يقصد بالمياه الداخلية تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة و تتداخل فيه، و التي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير القواعد التي ستذكر عند الحديث عن المياه الإقليمية⁽¹⁾، و من السهولة قياس عرض المياه الداخلية، فحدود أراضي الدولة اليابسة التي تتصل بمياه البحر، تبدأ من خط الأساس الذي يمثل لقاء مياه البحر باليابسة في حالة الجزر، أما في حالة المد⁽²⁾، فإن مياه المد التي تغمر اليابسة تعد مياها داخلية، و بهذه الحالة، من السهولة قياس عرض المياه الداخلية، و هي مياه المد التي غمرت أراضي الدولة، أما طول المياه الداخلية، فهو طول سواحل الدولة.

و قياس عرض و طول المياه الداخلية مسألة بسيطة و واضحة، إذ تعرف كل دولة عدد الأمتار التي تغمرها مياه البحر عند المد.

فالمسافة بين المد و الجزر تعد مياها داخلية، أما في حالة الجزر، فلا توجد مياه داخلية، عدا المياه التي تنحصر في بعض المنخفضات في مناطق المياه المنسحبة عند الجزر و في الغالب، فإن المياه الداخلية غالبا ما تختفي في حالة الجزر، أو تبقى منها أجزاء محصورة في مناطق معينة⁽³⁾.

1- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص359.

2 - المد High Tide والجزر Low Tide هما حركتا ارتفاع وانخفاض ماء البحر أمام معظم سواحل البحار والمحيطات بتتابع يومي منتظم يتكرر فيه كل منها مرتين، ولكن على الرغم من أن الفترات التي تفصل بين المد والجزر الذي يليه، أو بين المدين أو الجزرين اللذين يحدثان خلال اليوم الواحد تكون واحدة تقريباً من يوم إلى آخر، فإن أوقات حدوثها تتأخر يوماً بمعدل 52 دقيقة خلال الأشهر القمرية، وهي نفس المدة التي يتأخر بها ظهور القمر كل ليلة منذ مولده في أول الشهر حتى اختفائه في آخره، أنظر كتاب، عبد العزيز طريح شرف، المقدمات في الجغرافيا الطبيعية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2019، ص 220.

3- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، عمان، 2009، ص ص88-89.

المطلب الثاني: المناطق التي تشملها المياه الداخلية

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي و الساحل، و تدخل ضمن المياه الداخلية كل من الخلجان، والقنوات البحرية الدولية، الأنهار، الموانئ و المرافئ، البحار المغلقة و شبه المغلقة⁽¹⁾.

و بذلك تعتبر المياه الداخلية جزءا من المياه الوطنية التي تخضع لسيطرة الدولة الساحلية مباشرة، كما أن مشكلة التفرقة بين المياه الداخلية و المياه الإقليمية من المشاكل التي سبق و أن نالت قسطا من رعاية مجتمع القانون الدولي خلال دورته التي عقدها في أمستردام بهولندا سنة 1957، كما تجدر الإشارة إلى أنه قد حرص واضعوا اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار على استخدام تعبير (المياه الداخلية) بدلا من (البحر الداخلي) تجنباً للخلط بين الأخير و البحر الإقليمي⁽²⁾.

إن اعتبار المياه الداخلية وفقا لما تقدم ذكره جزءا من المياه الوطنية إنما يقصد به الإشارة إلى وجود أنواع أخرى من هذه المياه و علينا توضيح ما يدخل ضمن المياه الداخلية للدولة من خلجان و قنوات بحرية دولية و أنهار و موانئ و بحار مغلقة و شبه مغلقة و بيان النظام القانوني لكل منها وفقا لأحكام القانون الدولي للبحار، و ذلك بهدف بيان حدود الارتفاق⁽³⁾، أو الخلاف القائم بشأن مدى كونها مياهها داخلية.

1- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة ، الطبعة الأولى، عمان ، 2008، ص 86.

2- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009، ص54.

3 - easement right ، الانتفاع و الاستعانة، منفعة محدودة مقررة لدولة على ملكية دولة أخرى مثل: المرور عبر المضائق و القنوات و غير ذلك.

الفرع الأول: المناطق المائية الموجودة داخل إقليم الدولة

عرفت المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المياه الداخلية بأنها "المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي"، و تخضع المياه الداخلية لسيادة الدولة، و هي تشمل على الموانئ البحرية، الخلجان، البحيرات، البحار المغلقة و شبه المغلقة⁽¹⁾. و بما أن المياه الداخلية تتشكل من مناطق بحرية متنوعة، سنعالج الأحكام الخاصة بكل منها فيما يلي:

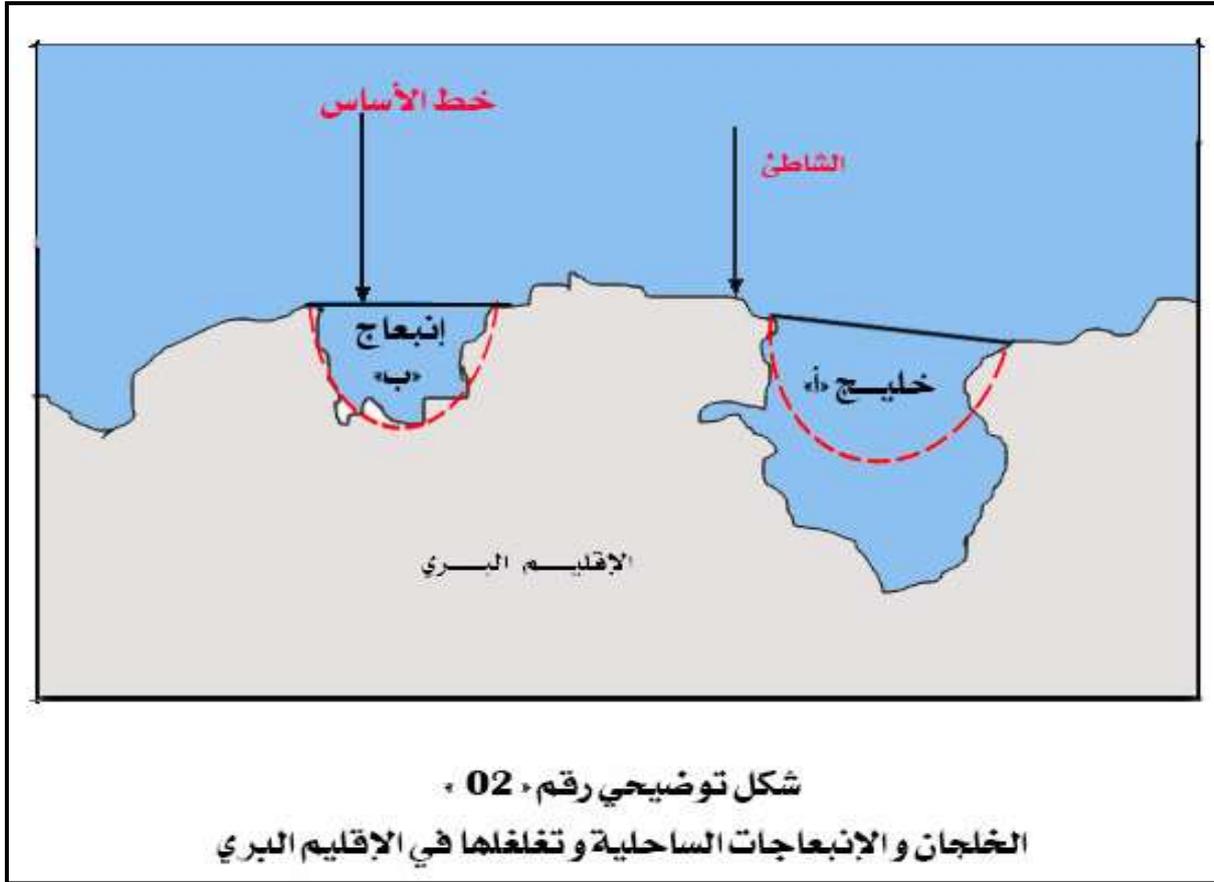
الفقرة الأولى: الخلجان

الخليج من وجهة النظر الجغرافية، عبارة عن منطقة من البحر، تتغلغل في الشواطئ، بسبب التعرجات الطبيعية في سواحل الدولة، و لكي يعتبر التغلغل خليجا من وجهة نظر القانون الدولي العام، فإنه يجب أن يكون اتساع فتحة التغلغل في الإقليم البري للدولة، يمثل قطرا لنصف دائرة مساحتها تقل عن مساحة الماء الذي يغمر المنطقة البحرية المتغلغلة في الشاطئ أو مساوية لها، و ذلك على نحو ما هو مبين في الشكل، و إلا اعتبرت تلك الفتحة انبعاجا⁽²⁾.

(انظر الشكل التوضيحي رقم 2).

1- عصام العطية، القانون الدولي العام، جامعة بغداد، كلية القانون، الطبعة الخامسة، العراق، 1992، ص 252.

2- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص70.



و يعتبر خليجا في مفهوم اتفاقية جنيف، " ذلك الانحراف الحاد الذي يكون عمقه و فتحة فمه في نسبة تجعله يحتوي مياها محبوسة بالأرض، و بحيث يعتبر أكثر من انحناء عادي للشاطئ، و لا يعد الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته مساوية أو تزيد على النصف دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتي هذا الانحراف"⁽¹⁾.

و عرفته سابقا اتفاقية جنيف لسنة 1958 في فقرتها الثانية من المادة السابعة⁽²⁾.

1- محمد المجدوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة السابعة، بيروت، 2018، ص 486.
2- في حكم هذه المواد، يكون الخليج فجوة عميقة بينه تغلغل بعمق داخل الأراضي بالنسبة إلى عمق مدخله بحيث تشمل مياها محاطة بالساحل و تشكل أكثر من مجرد تعرجات ساحلية. و على أية حال فإن الفجوة لا تعتبر خليجا .

أما اتفاقية 1982 لقانون البحار لم تتناول إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة (الخلجان الوطنية).

و تنقسم الخلجان من حيث قواعد القانون الدولي و في سبيل تحديد اختصاصات الدول و تنظيم استخداماتها، و لمنع استغلالها غير القانوني إلى ثلاث أنواع:

أولاً: الخلجان الوطنية

الخليج الوطني هو الذي يقع في إقليم الدولة الواحدة، حيث عرّفته اتفاقية "مونتيغوباي" لسنة 1982 كما يلي: "

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

2- لأغراض هذه الاتفاقية، يراد بالخليج انبعاجا واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر و يشكل 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⁽¹⁾.

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

1- الفقرة الثانية من المادة العاشرة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

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 مياهها 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 تطبق الأحكام الأنفة الذكر على مايسمى بالخلجان " التاريخية"، ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليه في اتفاقية جنيف⁽¹⁾.

و من قراءة المادة (10) من اتفاقية قانون البحار، يفهم أولا أنها لا تعنى إلا بتنظيم الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة⁽²⁾، أما بالنسبة للخلجان التي تطل عليها أكثر من دولة، فهي تخضع للقاعدة الواردة في المادة (15) و المتعلقة بحدود البحر الإقليمي للدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة، والتي سنتعرض لها في الباب الآتي بنوع من التدقيق، كما أن الخلجان التاريخية لها وضعية خاصة، هذا فضلا عن أن طريقة التحديد الواردة في هذه المادة تفسح المجال لتطبيق المادة (7) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالسواحل ذات المعالم الطبيعية المعقدة بسبب وجود تقلبات وانبعاجات أو نتوءات صخرية وغيرها، وهي التي يقرر فيها أعمال خطوط الأساس المستقيمة.

وعلى هذا الأساس جاءت المادة (10) لتقرر أولا تعريف الخليج بأنه انبعاج واضح المعالم ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، كما أنه يجب أن تكون مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة

1- و تقابلها المادة السابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958.

2 - خليج بان ناه، يوجد ببحر أندامان بين جزيرة بوكيت و شبه جزيرة مالاي بينسولا في جنوب تايلاند، و يمتد ل 400 كيلومتر.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

قطرها يرسم عبر ذلك الإنبعاج، أن يقع الخليج الداخلي داخل أراض دولة واحدة، فإذا وقع الخليج بين عدد من الدول، فإنه يعد مياهها دولية بغض النظر عن مساحته و طول فتحتة، و يطلق عليه في هذه الحالة بالبحر شبه المغلق⁽¹⁾،

(انظر الشكل التوضيحي رقم 03).

أن يشكل انبعاجا واضحا في تضاريس الساحل، لا مجرد التواء ساحلي، أي أن يكون انبعاج الخليج داخل أراضي الدولة بمسافة لا تقل عن 12 ميلا بحريا، بحيث يكون توغله داخل أراضي الدولة، نصف طول فتحتة، إذ ترسم دائرة يكون قطرها فتحة الخليج- و التي لا تزيد عن (24) ميلا بحريا - و يجب أن يكون انبعاج الخليج داخل أراضي الدولة، أكثر من نصف هذه الدائرة، فإذا كانت فتحت الخليج (20) ميلا بحريا، فإن انبعاج الخليج داخل أراضي الدولة يجب أن يكون أزيد من (10) ميلا بحريا، أما إذا كان هذا الانبعاج يقل عن (10) ميلا بحريا، فإن هذا الانبعاج لا يعد خليجا، بل يعد ساحلا تسري عليه المناطق البحرية المعروفة⁽²⁾.

1 - بحر البلطيق هو بحر شبه مغلق يقع في شمال أوروبا مُحاطا بشبه الجزيرة الإسكندنافية وأوروبا الوسطى وأوروبا الشمالية وأوروبا الشرقية والجزر الدنماركية، يتصل بخليج كاتيفغات عن طريق مضيق أوريسند والحزام الكبير والحزام الصغير، يمتد خليج كاتيفغات إلى بحر سكاغيراك ومنه إلى بحر الشمال حتى يصل إلى المحيط الأطلسي.
2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص167-168.



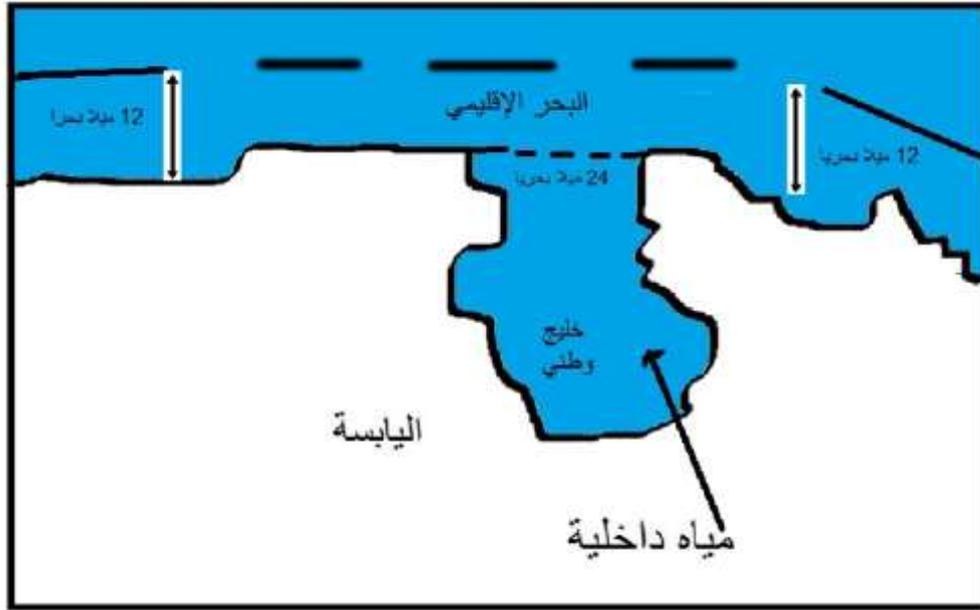
شكل رقم 04: صورة توضيحية لبحر شبه مغلق (البلطيق) و مختلف الخلجان المتواجد به.

تقاس فتحة الخليج و الانبعاث في حالة الجزر، و تراعى الشعب المرجانية في حالة وجودها و في حالة وجود جزر في مدخل الخليج، يصبح للخليج عدة مداخل، و عند معرفة فتحة الخليج يجب أن تجمع جميع الخطوط بين الجزر بحيث يكون مجموع هذه المداخل يساوي قطر دائرة يجعل الانبعاث خليجا داخليا يقل عن (24) ميلا بحريا، أي لن يكون انبعاث الخليج في أراضي الدولة أكثر من نصف قطر هذه الدائرة ، فإذا كانت فتحة الانبعاث (50) ميلا بحريا، و كانت مجموعة الانبعاث تكوّن (20) ميلا بحريا، يكون في هذه الحالة خليجا داخليا، أما عمق الانبعاث في داخل أراضي الدولة، يجب أن يكون أكثر من (10) أميال بحرية.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و لا تحسب مساحة الجزر الموجودة في مدخله، و إنما تحسب ضمن مياه الخليج، و تكون

المياه الموجودة في الخليج مياها داخلية⁽¹⁾، (انظر الرسم التوضيحي رقم 4).



شكل توضيحي رقم (04) يبين خليج وطني لدولة ساحلية (المياه الداخلية)

إن تساوي مساحة المياه المحصورة فيه أو تزيد عن مساحة نصف دائرة يكون قطرها المرسوم بين حافتي فتحة فم الخليج، أما إذا نقصت مساحة المياه المحصورة عن هذا القدر، فلا نكون بصدد خليج في مفهوم الاتفاقية، بل يشكل ذلك التغلغل مجرد التواء و تعرج في الساحل.

ثم أضافت الفقرة الخامسة من المادة العاشرة لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 شرطا ثالثا: بأن لا تتجاوز هذه الفتحة (24) ميلا بحريا⁽¹⁾، فإذا زادت فتحت الخليج على (24) ميلا بحريا، فلا يعد خليجا داخليا، إنما يسري عليه نظام المناطق البحرية المعروفة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية.

1- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص168.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و تعرف الخلجان الوطنية بأنها خلجان داخلية لدى بعض الفقهاء، كما يطلق عليها مصطلح الغور في العديد من الدول، و من ذلك غور الصبية في الكويت، و غور عبد الله في العراق، و غور النبي صالح في البحرين، و الغور في دولة قطر⁽²⁾، و مياه الخليج الداخلي تعد مياهها داخلية، و لا تعد منطقة بحرية، و يسري عليها نظام المياه الداخلية المحصورة بين الإقليم البري و خط الأساس الذي يقاس منه عرض المياه الإقليمية، عدا حق الدول التي كان لها حق المرور قبل صدور اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، للوصول إلى المياه الإقليمية، حيث لا يجوز لمثل هذه الدول المرور بمياه الخلجان لوقوع الخليج في أراضي دولة واحدة.

إذا استخدمت الدولة خطوط الأساس المستقيمة لقياس البحر الإقليمي فإن المياه المحصورة بين هذه الخطوط و الإقليم البري تعد مياهها داخلية لا تسري عليها قياسات ما زاد على الخلجان الداخلية، إذ أن الخطوط المستقيمة التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي تحصر داخلها مناطق بحرية واسعة بسبب حافات السواحل المتقدمة داخل البحر⁽³⁾.

و إذا كان للخليج فتحة واحدة، فإن هناك بعض الخلجان الداخلية لها فتحتان، و من ذلك خليج السويس في مصر، إذ أن فتحته على البحر الأحمر، و ينتهي بقناة السويس و إن كان في الأصل بفتحة واحدة، و يعد خليج السويس ممرا دوليا بسبب كونه يصل بقناة السويس.

1- " 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"، الفقرة 05 المادة 10 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 167.

3 - المادة السابعة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، خطوط الأساس المستقيمة.

ثانيا: الخلجان الدولية

على الرغم من أن كل من الخليج الداخلي و الخليج الدولي يعد انبعاجا داخل البر إلا أنه يختلف الخليج الدولي عن الخليج الداخلي.

1-الخليج الداخلي:"يقع في دولة واحدة و في فتحة معينة و انبعاجا معين".

2-الخلجان الدولية: "فهي بحار شبه مغلقة، تقع عليها أكثر من دولة"، مثل الخليج العربي و خليج العقبة، و لم تطلق اتفاقية قانون البحار عام 1982، عليها بالخلجان الدولية و إنما أطلقت عليها بحارا شبه مغلقة، أي أن لها فتحة واحدة، بغض النظر عن طول الفتحة و انبعاج الخليج، و كل ما يشترط في الخليج الدولي، هو أن تقع عليه أكثر من دولة واحدة⁽¹⁾.

تسمى كذلك بالخلجان الواقعة في أقاليم أكثر من دولة، و الملاحظ أن هذه الخلجان لم تحظ بالاتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحار سواء تلك التي أبرمت سنة 1958 أو المبرمة في 1982، الأمر الذي دفع ببعض الفقه إلى اعتبارها خلجانا جغرافية لا خلجانا قانونية، و من ثم تخضع هذه الخلجان إلى معاهدات الجوار الآنية التي تعقدها الدول المطلة على الخليج⁽²⁾.

و مثال هذا النوع من الخلجان، خليج "ريو دي لا بلاتا" Rio de la plata⁽³⁾، الذي تنظمه معاهدة 17 نوفمبر 1973 المبرمة بين كل من الأرجنتين و الأوروغواي، إذ تم بموجب هذه المعاهدة اقتسام مياه الخليج مناصفة بين الدولتين.

1- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 170-171.

2- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري- البحري - الجوي)، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزء الثاني، عنابة، 2009، ص ص186-187.

3- يكتب أحيانا نهر بلاتا أو نهر لابلاتا و بالاسبانية نهر الفضة، هو خليج نهري تشكل بالنقاء نهري أوروغواي و بارانا، و يصب في المحيط الأطلسي تشترك فيه دولتا الأرجنتين و الأوروغواي.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و قد يحتكم إلى قرارات القضاء الدولي فيما يخص الخلجان الدولية إذا رفعت أمامه نزاعات بشأن تنظيمها⁽¹⁾.

♦ تكون فتحة الخليج الداخلي تقل عن (24) ميلا بحريا، بينما تكون فتحة الخليج الدولي غير محدودة.
♦ يكون انبعاث الخليج الداخلي يزيد على (12) ميلا بحريا، بينما لا يحدد انبعاث الخليج الدولي بمسافة معينة.

♦ تنظم ولاية الخليج الداخلي قواعد القانون الداخلي بينما ينظم القانون الدولي الولاية على الخليج الدولي بوصفه بحرا شبه مغلق.

♦ تعد مياه الخليج الداخلي مياهها داخلية، بينما تعد مياه الخليج الدولي مياهها دولية⁽²⁾.
نشير إلى أن العرف الدولي يدل على إمكانية خضوع الخلجان التي تقع في أقاليم عدة دول للسيادة المشتركة لهذه الدول، و يعتبر الجزء الذي يقع على إقليم الدولة من هذا النوع من الخلجان جزءا من المنطقة الاقتصادية الخالصة، و من الأمثلة على ذلك خليج فونسيكا⁽³⁾، Golfe de Fonceca، و قد قضت محكمة العدل لدول أمريكا الوسطى، في العام 1917، بأن هذا الخليج يخضع للسيادة المشتركة لكل من دول السلفادور و نيكاراغوا و هندوراس⁽⁴⁾.

قائمة الخلجان العالمية

/	الخليج	الموقع الجغرافي
01	• خليج عدن	يقع قبالة الركن الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية.

- 1- قرار محكمة العدل الدولية، بتاريخ 11 سبتمبر 1992، النزاع الحدودي بين السلفادور و الهندوراس (خليج فونسيكا).
- 2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 171.
- 3- خليج في المحيط الهادي واقع في غرب أمريكا الوسطى، تكتفه أراضي دول ثلاث هي: السالفادور (من الشمال الغربي) والهندوراس (من الشمال الشرقي) ونيكاراغوا (من الجنوب الشرقي) مساحته نحو من 1800 كلم².
- 4- محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002، ص 377، ص 486-487.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

02	• خليج ألاسكا	يقع في المحيط الهادئ جنوب ولاية ألاسكا .
03	• خليج أمونسن	يقع في المحيط المتجمد الشمالي شمالي غربي كندا.
04	• خليج العقبة	هو الفرع الشرقي للبحر الأحمر المحصور شرق شبه جزيرة سيناء وغرب شبه الجزيرة العربية .
05	• خليج البحرين	جزء من الخليج العربي.
06	• خليج بوتنيه	جزء من بحر البلطيق بين السويد وفنلندا .
07	• خليج قادش	جزء من المحيط الأطلسي مقابلة الحدود الجنوبية لإسبانيا والبرتغال.
08	• خليج كاليفورنيا	يقع في المحيط الهادي، شمالي غربي المكسيك.
09	• خليج كارينتاريا	خليج كبير يقع قبالة شمالي أستراليا.
10	• خليج كازونز	خليج كبير جنوبي كوبا.
11	• خليج كورينث	، يمتد من البحر الأبيض المتوسط نحو اليونان.
12	• خليج كوريفريكان	يقع في اسكتلندا .
13	• خليج دافاو	يقع في الفلبين.
14	• خليج الفارالونز	يقع غرباً من بداية خليج سان فرانسيسكو وخليج دراكيس حتى جزر فارالون.
15	• خليج فنلندا	بين الساحل الجنوبي لفنلندا والساحل الشمالي لإستونيا في بحر البلطيق يؤدي إلى ميناء سانت بطرسبرغ في روسيا .
16	• خليج فونسيكا	يقع على الحدود مع السلفادور وهندوراس ونيكاراغوا.
17	• خليج قابس	يقع في المياه الإقليمية التونسية شرقي البلاد.
18	• خليج جنوة	يقع داخل البحر الليغوري على الساحل الشمالي الشرقي لإيطاليا .
19	• خليج غينيا	يقع في المحيط الهادئ قبالة سواحل أفريقيا الاستوائية.
20	• خليج هاوراي	جزء من المحيط الهادئ بين منطقة أوكلاند وشبه جزيرة كورومانديل في الجزيرة الشمالية (نيوزيلندا) في نيوزيلندا .
21	• خليج إزمير	، يقع في بحر إيجه بين تركيا واليونان .كان يعرف رسمياً باسم خليج سميرنا.
22	• خليج كميات	يقع في بحر العرب، يعرف رسمياً باسم خليج كامباي.
23	• خليج كوتش	يقع في بحر العرب.
24	• خليج لنغاين	قبالة غرب لوزون، في الفلبين، في بحر الصين الجنوبي

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

25	• خليج الأسد	خليج على ساحل البحر الأبيض المتوسط بين لانغويدوك-روسيلون وبروفنس في فرنسا.
26	• خليج مين	يقع قبالة ولايات نيوهامبشير مين، ماساتشوستس في الولايات المتحدة، والمقاطعات الكندية نيو برونزويك ونوفا سكوتيا، في المحيط الأطلسي.
27	• خليج ماليان	يقع غرب بحر إيجة، ويشكل جزءاً من الشريط الساحلي لمنطقة فثيوتيس اليونانية.
28	• خليج منار	يقع بين الهند وسريلانكا.
29	• خليج المكسيك	يقع بين المكسيك والولايات المتحدة وكوبا.
30	• خليج موربيهان	ميناء طبيعي على ساحل Département of Morbihan جنوب بريتاني.
31	• خليج نيكويا	يقع في كوستاريكا بمنطقة أمريكا الوسطى.
32	• خليج عمان	يقع بين جنوب شرقي شبه الجزيرة العربية وإيران وباكستان وبحر العرب.
33	• خليج أوريستانو	يقع بالقرب من أوريستانو على الساحل الغربي لسردينيا.
34	• خليج بنما	يقع في المحيط الأطلسي جنوب بنما.
35	• الخليج العربي	يقع بين إيران وشبه الجزيرة العربية.
36	• خليج ريغا	يقع في بحر البلطيق.
37	• خليج روسيس	يقع أقصى خليج شمالاً، على الساحل الكاتالوني.
38	• خليج سانت لورنس	أكبر مصب في العالم وهو منفذ نهر سانت لورانس إلى المحيط الأطلسي.
39	• خليج سانت فنسنت	تفصله شبه جزيرة يوركي عن خليج سينسر.
40	• خليج سرت	يقع شمال ليبيا في البحر الأبيض المتوسط
41	• خليج سينسر	بالقرب من بورت لينكولن، جنوب أستراليا
42	• خليج السويس	يقع في نهاية ولاية البحر الأحمر الشمالية، ويقود إلى قناة السويس
43	• خليج تايلاند	يقع جنوب تايلاند في المحيط الهندي
44	• خليج تونكين	يقع إلى الشرق من شمال فيتنام في المحيط الهادئ
45	• خليج تونس	يقع في البحر الأبيض المتوسط، قبالة سواحل مدينة تونس

جدول رقم 01: يوضح قائمة أهم الخلجان العالمية و موقعها الجغرافي.

ثالثا: الخلجان التاريخية historic bays

إن فكرة الخلجان التاريخية هي في الواقع امتداد لفكرة المياه التاريخية⁽¹⁾ التي أثارها بعض الدول لتبرير فرض سيادتها على خلجان معينة خروجاً عن القواعد العامة للخلجان في القانون الدولي. ولقد جرى العرف الدولي على إطلاق وصف الخلجان التاريخية على بعض الخلجان التي رغم اتساع فتحتها التي تزيد عن (24) ميل بحريا إلا أنه ترى الدول المطلة عليها أن مياهها تعتبر مياهاً وطنياً داخلية أو إقليمية و لا تعترض عليها الدول الأخرى... وهذا النوع من الخلجان " التاريخية " لا يخضع لمعايير قياسية تتعلق بالشكل الجغرافي للخليج من حيث اتساع فتحته أو مقدار تغلغلها في الساحل⁽²⁾، و هي التي تتبع سيادة الدولة الساحلية بسبب العرف المستمر و المسلم به⁽³⁾، لأن هذا النوع من الخلجان استمر وضع اليد عليها من قبل الدولة الساحلية و مارست عليها اختصاصاتها مدة طويلة دون اعتراض من جانب الدول الأخرى⁽⁴⁾،

1- ولم تتضمن اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 ولا اتفاقية جنيف لسنة 1958 تعريفاً للمياه التاريخية بالرغم من أن اليابان كانت الدولة الوحيدة التي اقترحت عام 1958 أن تتضمن اتفاقية جنيف تعريفاً لها غير أنها سحبت اقتراحها عندما تقدمت الهند وبنامها بطلب إلى الجمعية العامة لاتخاذ الترتيبات اللازمة لدراسة المياه التاريخية، 1- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة الإسكندرية، مصر، 1998، ص 51.

2- يونس عبد الله علي، المياه في خليج سرت و الموقف الأمريكي منها، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 12، العدد 45، العراق، 2010، ص 227.

3- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 28.

4 - وقد سنع للفضاء الدولي أن يبرز السمة التاريخية للخلجان في الحكم الذي أصدرته محكمة العدل لوسيط أمريكا في 9 مارس 1917 عند بحثها النزاع بين كل من السلفادور، هندوراس، ونيكاراغوا بخصوص خليج " فونيسكا Fonseca الذي تبلغ سعة مدخله 19 ونصف كلم، وقد رأت المحكمة أن حقوق الدول المحيطة بالخليج تعود إلى تاريخ سحيق، وقررت أن لكل دولة مطلة عليه الحق في حزامها البحري الخاص، أما باقي مياه الخليج، فهي تخضع للسيادة المشتركة للدول المطلة على هذا الخليج. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص 51.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و بذلك تعتبر هذه الخلجان جزءا من المياه الإقليمية الداخلية للدولة الساحلية و من أشهر الخلجان التاريخية، خليج تونس و خليج قابس⁽¹⁾ في تونس و خليج هدسن⁽²⁾ Hudson Bay في كندا، و خليج غرانفيل Granville بفرنسا.

إن عدم قياسية الخلجان التاريخية، و سكوت الاتفاقيات الدولية الشارعة بشأنها يؤيدان بالضرورة إلى استحالة التوصل إلى آلية دولية تحول دون نشوء نزاع حول مشروعية ادعاءات الدولة الساحلية في أحقيتها التمتع بهذه المياه بدعاوى شتى، أهمها دعوى الحفاظ على المصالح الحيوية للدولة الساحلية⁽³⁾.

رابعا: النظام القانوني للخلجان

ظهر الجدل بين فقهاء القانون الدولي العام، حول التكييف القانوني الذي ينطبق على المياه الحبيسة في الخلجان، و متى تعتبر هذه المياه مياها داخلية، أو بحرا إقليميا للدولة الساحلية، أو تدخل في مياه أعالي البحار، و قد ذهب محكمة العدل الدولية إلى تطبيق فكرة الخلجان التاريخية عند فصلها في النزاع النرويجي، البريطاني حول ما عرف بقضية المصائد النرويجية سنة 1951، إذ رأّت المحكمة أنه من المقبول أن تمارس الدولة سيادتها على خليجها التاريخي، طالما و إن مارست الدولة هيمنتها على هذه المياه لفترة طويلة دون أن تتازعها دولة أخرى أو تعترض على ذلك، هذا الاعتراف يخول الدولة الساحلية مطلق السيادة على هذا الخليج⁽⁴⁾.

1- خليج في الجزء الجنوبي الشرقي من تونس، على البحر الأبيض المتوسط، طوله مئة كيلومتر، وعرضه مئة كيلومتر أيضا، تقع على شواطئه مدينة قابس و صفاقص.

2- خليج كبير في الجزء الشمالي من وسط كندا، يربطه بالمحيط الأطلسي مضيق هدسن، مساحته 819000 كلم².

3- زهير الحسني، الأسس القانونية للسيادة على الخلجان التاريخية وخليج سرت الكبير، ندوة كلية القانون، جامعة قارونس حول خليج سرت، 1986، ص57.

4- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص184.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و قد اعتبرت اتفاقية جنيف لسنة 1958، المياه الحبيسة في الخلجان، مياهها داخلية، و يسري عليها نظام المياه الداخلية المحصورة بين الإقليم البري و خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، حيث نصت على أنه:

"إذا كانت المسافة بين علامتي الجزر المنحسر في نقطتي المدخل الطبيعي للخليج، لا تزيد عن (24) ميلا بحريا، فإنه يرسم خط يغلق ما بين علامتي الجزر المنحسر، و تكون المياه بداخل هذا الخط مياهها داخلية".

إذا زادت المسافة بين علامتي الجزر المنحسر في نقطتي المدخل الطبيعي للخليج، عن (24) ميلا بحريا، فإنه يمد خط أساس، طوله (24) ميلا بحريا داخل الخليج، بين أي موضعين من شواطئه، بحيث تحصر أكبر مساحة ممكنة من المياه، داخل هذا الخط، باعتبارها مياهها داخلية⁽¹⁾.

و قد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بتعريف مماثل للخليج، في الفقرة الثانية من المادة العاشرة سابقة الذكر، و قررت الفقرات الرابعة و الخامسة و السادسة من نفس المادة، أن المياه الحبيسة في الخلجان هي مياه داخلية على النحو التالي:

حيث تتجاوز المسافة بين حدا 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".

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، و تعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط، مياهها داخلية⁽¹⁾.

1- الفقرة الثالثة، من المادة السابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

على أنه، مع الأخذ بعين الاعتبار الاستثناء المتضمن في الفقرة السادسة من المادة المشار إليها آنفاً، فإن تطبيق الأحكام المتضمنة في تلك المادة، يتم في ضوء ما تقتضي به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، شأنها في ذلك، شأن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، من أنه: "يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم، وفقاً للطريقة المبينة في الاتفاقية، إلى حصر مساحات مائية و جعلها مياهها داخلية، بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المواصلات الحرة، بين الدول الساحلية و بين البحر العام⁽²⁾.

عدا حق الدولة التي كان لها حق المرور قبل صدور اتفاقية قانون البحار عام 1982، للوصول إلى مياهها الإقليمية، حيث لا يجوز لمثل هذه الدول المرور بمياه الخلجان الداخلية لوقوع الخليج الداخلي في أراضي دولة واحدة⁽³⁾.

يسمح للسفن بدخول الخلجان التاريخية (historic bays)، و الخلجان التاريخية بالأصل ينطبق عليها و صف الخلجان الداخلية، و لكنها تعد ضرورية بسبب موقعها، و هي الخلجان التي كانت معدة لحماية السفن و تصليحها واستراحتها⁽⁴⁾.

إذا كان الخليج الداخلي يعد مياهها داخلية، فإن ذلك لا يعني عدم دخول السفن الأجنبية داخله، غير أن دخولها يجب أن يكون بموافقة الدولة صاحبة الخليج، و ليس للدول الأخرى حق المرور في الخلجان، لأنها لا تؤدي إلى مياهها الإقليمية.

- 1- الفقرة الرابعة و الخامسة من المادة العاشرة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.
- 2- المادة الثامنة الفقرة الثانية من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982، و المادة الخامسة من اتفاقية البحر الإقليمي لسنة 1958 .
- 3- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص169.
- 4- نفس المرجع سابق الذكر، ص 169.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و غالبا ما تقوم الدول بوضع موانئها داخل الخلجان و خاصة العسكرية منها⁽¹⁾.

و تتمتع الدولة الساحلية بالولاية التامة على مياه خلجانها الداخلية، فجميع ما يقع على مياه و قاع الخليج و الجو الذي يعلو عليه، يخضع لاختصاص الدولة الساحلية، كما لو أنها وقعت على إقليمها البري.

فمياه الخلجان الداخلية و إن كانت امتدادا لمياه البحر، إلا أنها تعد مياها وطنية، و لا تعد مياه البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية كذلك، و إن قاعه لا تعد قاع بحر، أو جزءا من الجرف القاري، بل تعد أرضا وطنية يسري عليها ما يسري على بقية أراضي الدولة.

أما الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية داخل الخليج الداخلي، فإنها تخضع لاختصاص دولة العلم كما هو الحال بالنسبة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، و الاستثناءات الواردة عليها.

ذلك أن السفن الأجنبية تخضع لاختصاص دولة العلم بغض النظر عن مكان وجودها، و تتمتع

بالحصانة كما هو الحال بالنسبة لمقار البعثات الدبلوماسية و الطائرات⁽²⁾.

أما بالنسبة لولاية الدولة على الخليج الدولي، فتخضع المناطق البحرية و قواعد المرور و الصيد و استغلال مياه الخلجان الدولية (شبه البحر المغلق) لقواعد قانون البحار، فإذا كان الخليج واسعا تزيد المسافة بين الدول المتقابلة عن أكثر من (400) ميلا بحريا، فإن لكل دولة منطقة اقتصادية خالصة يضمنها البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة بما يزيد على (200) ميلا بحريا، و ما زاد على ذلك يعد أعالي البحار.

و تستثمر الدول الخليج الدولي في هذه الحالة جميع الحقوق التي أقرها قانون البحار.

1- The key wast naval station ، الميناء العسكري كي و است ، و يعود وجوده إلى عام 1823 عندما قامت القوات الأمريكية بإنشاء قاعدة بحرية لوقف القرصنة في هذه المنطقة (خليج فلوريدا).

2- المادة اثنان وتسعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

أما إذا كانت المسافة بين الدول المتقابلة في الخليج الدولي تقل عن (400) ميلا بحريا، فلا بد من مناصفة المسافة بين الدول المتقابلة، و قد يصل التقسيم إلى البحر الإقليمي مناصفة في حالة اقتراب الدول المتقابلة.

و في حالة عدم وجود منافذ لسفن الدول، فمن حق السفن المرور بالمياه الإقليمية للدول الواقعة على الخليج⁽¹⁾، و من أنواع الخلجان العربية (البحار الشبه المغلقة العربية) ما يلي:

1- **خليج العقبة:** و هو خليج يفرع البحر الأحمر في الشمال إلى فرعين أحدهما (الشرقي) خليج العقبة، و ثانيهما (الغربي) خليج السويس.

يقع خليج العقبة وسط ثلاثة دول عربية جمهورية مصر العربية في الغرب، و المملكة العربية السعودية في الشرق، و المملكة الأردنية في رأس الخليج⁽²⁾، يتراوح عرض الخليج ما بين (12) على (18) ميلا بحريا و يبلغ طوله حوالي (99) ميلا بحريا و يبلغ طول شواطئه (230) ميلا بحريا وتشغلها كل من مصر (125 ميلا بحريا تقريبا) و السعودية (95 ميلا بحريا تقريبا) و الأردن أربعة أميال و إسرائيل ستة أميال بحرية و قد ثار الخلاف حول الوضع القانوني لخليج العقبة و المضائق المؤدية إليه منذ أن أصبح لإسرائيل حدودا على سواحلها، منذ 10 مارس 1949 أنشأت بها ميناء " إيلات " فاحتلت إسرائيل هذه المساحة رغم الهدنة العربية الإسرائيلية التي دخلت في دور النفاذ في 18 جويلية 1948 و بعد عقد اتفاقية رودس في 23 فيفري 1949 التي فرضت الهدنة الثانية بين مصر و إسرائيل⁽³⁾.

1- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 171-172.

2 - محسن إفكيرين، المرجع السابق، ص 49.

3- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009، ص ص 71-72.

2- الوضع القانوني لخليج العقبة:

يخضع خليج العقبة للسيادة المشتركة للدول العربية الواقعة عليه و لهذا لا يعتبر من أعالي البحار و الدليل على ذلك أن الدول العربية قد باشرت سيادتها على الخليج بدون منازع لمدة أكثر من ألف سنة فلقد باشر العرب سيادتهم على الخليج حتى القرن السادس عشر و هو تاريخ خضوعهم للدولة العثمانية ثم باشرت الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة على البلاد العربية بعد انفصالها عن الدولة العثمانية السيادة على الخليج و مارستها بصفة مستمرة و فضلا عن ذلك فلخليج العقبة أهمية عسكرية و إستراتيجية للعالم العربي.

و إن وجود إسرائيل على الخليج وجود غير قانوني⁽¹⁾ لذلك ليس لها حق المرور و لا تبرره قواعد القانون الدولي لأنه باحتلال عسكري لمنطقة أم رشوش بعد إبرام اتفاقية الهدنة بين مصر و إسرائيل في 24 فيفري 1949.

و لقد تأثر الوضع القانوني لخليج العقبة و مضيق تيران بعد إبرام معاهدة السلام بين مصر و إسرائيل عام 1979⁽²⁾ فقد نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة من هذه المعاهدة على أنه: " يعتبر الطرفان أن مضيق تيران و خليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران و خليج العقبة".

1 - و هنا نشير إلى مجموعة من الحجج بنيت عليها وجهة النظر العربية التي ترى إغلاق خليج العقبة في وجه الملاحة الإسرائيلية و هي:

- اعتبار أن هذا الخليج تاريخي أو خاضعا للسيادة المشتركة لمصر و الأردن و المملكة السعودية، بمعنى أن مياهه مغلقة لا يرد عليها حق المرور البري، و مظاهر هذه السيادة منذ قرون عديدة دون اعتراض من الدول الأخرى، محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 50-51.

2 - معاهدة السلام بين جمهورية مصر العربية و دولة إسرائيل، وقعت في واشنطن العاصمة بالولايات المتحدة في 26 مارس 1979 في أعقاب اتفاقية كامب ديفيد لعام 1978، ووقَّع عليها الرئيس المصري أنور السادات و رئيس الوزراء الإسرائيلي مناحيم بيغن، و شهدها رئيس الولايات المتحدة جيمي كارتر.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

يمثل هذا النص إعلاناً صريحاً من جانب مصر و إسرائيل على نفي أو حتى إنهاء و صف المياه التاريخية بالنسبة لخليج العقبة غير أن هذا النص قد عابه الصياغة القانونية، فمن جهة اعتبر النص خليج العقبة ممراً مائياً و من جهة بينما ينصرف تعبير الممرات المائية على المضائق و القنوات فقط في لغة القانون الدولي من جهة أخرى استخدم النص تعبير: "حرية الملاحة أو العبور الجوي" مطلقاً، الأمر الذي يسيء البعض فهمه على أنه يعطي المرور الحر في القانون الدولي، بينما وفقاً لهذا القانون لا يكون المرور عبر هذا المضيق و هذا الخليج إلا بريئاً من جهة ثالثة، تضمن النص حكماً خاصاً بخليج العقبة و هو حكماً لا يمكن أن يطبق على سيادة الخليج في عمومها دون موافقة من جانب كافة الدول المطلة عليه، و لهذا لا ينطبق هذا الحكم سوى على الشريط الساحلي المجاور للشاطئ المصري و الشاطئ الإسرائيلي و الذي يعد مياهاً إقليمية لهما- و ذلك تطبيقاً لمبدأ نسبية أثر المعاهدات في القانون الدولي.

الفقرة الثانية: القنوات البحرية الدولية

تعد الممرات البحرية تلك الفتحات التي توصل بحرين، و هي إما صناعية و تشمل القنوات و إما طبيعية و تشمل المضائق و فيما يأتي سنتطرق للقنوات البحرية بينما نتطرق للمضائق في الباب الثاني:

القنوات البحرية هي مضائق صناعية حفرت لتوصل بحرين تسهيلاً للملاحة و المواصلات الدولية. و لا نزاع في أن هذه القنوات تدخل في الملكية الإقليمية للدول التي تخترق أرضها لسيادتها كأى جزء آخر من إقليمها، و كل ما تثيره من الناحية الدولية هي مسألة الملاحة فيها.

و لما كان الغرض من حفر القنوات البحرية كما قلنا تيسير الملاحة الدولية و تقصير طرق المواصلات و تكاليفها، فيتبع ذلك وجوب فتح هذه القنوات للسفن التجارية لجميع الدول مع إعطاء الحق للدولة أو الشركة التي قامت بحفر القناة و التي تتولى صيانتها في أن تحصل من السفن التي

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

تمر منها رسوما مقابل رؤوس الأموال التي استخدمت في أعمال الحفر و مقابل مصاريف صيانة القناة و جعلها صالحة للملاحة⁽¹⁾.

أولاً: تعريف القنوات البحرية الدولية

تعرف القنوات البحرية بأنها طرق ملاحية تخترق الإقليم البحري لإحدى الدول عادة و تمثل ممرا يصل بين رقتين من أعالي البحار، و القاعدة العامة أنه عند عدم وجود اتفاق دولي مخالف تعتبر القناة كجزء من إقليم الدولة خاضعة لسيادتها الكاملة و لاختصاصها العام و تتولى تنظيم الملاحة و المرور عبر هذه القناة، باعتبارها جزءا من الإقليم⁽²⁾، و أما وصفها بالدولية فذلك مرده إلى طبيعة الملاحة فيها.

تعد القنوات الدولية ممرات دولية مهمة للسفن، و يطلق عليها بالعربية القناة، أو القنال، و بالانجليزية (canal)، إذن فالقناة الدولية تعتبر ممرا مائيا يصل بين بحرين، و يقصر المسافة بشكل كبير للسفن العابرة بين البحار، و هي من عمل الإنسان و ليست ممرات طبيعية، و إنما تم عملها من قبل شركات خاصة، مدعومة من دولها.

و تقع القناة في أراضي دولة واحدة، لها سواحل على بحرين، فلا توجد قناة تمر بدول متعددة، و مع ذلك توصف بأنها دولية، لأنها توصل بين بحرين، و بالنظر إلى أنها مهمة لهذا تخضع لقواعد القانون الدولي العام⁽³⁾.

1- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 328.

2- سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الكتاب الرابع، القاهرة، 2012، ص55.

3- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص144.

ثانيا: النظام القانوني للقنوات البحرية الدولية

بما أن القناة تشق في الإقليم البري للدولة فإن مياهها تعد من ضمن المياه الداخلية وبالتالي تطبق عليها نفس القواعد المطبقة على الإقليم البري، فبالنسبة للقنوات الداخلية فحكمها حكم الأنهار الداخلية، فلا تخضع لأي نظام دولي، بل تنظمها قوانين الدولة بمفردها، مثل قناة "كورنثيا"⁽¹⁾، و قناتي "تشابيك" و "أوهايو" في الولايات المتحدة الأمريكية.

أما القنوات الدولية تكون خاضعة لاتفاق دولي يضع على عاتق الدولة صاحبة الإقليم بعض الالتزامات، و يقيد من صلاحياتها على القناة، بغية حرية الملاحة، الأمر الذي لا يحرّمها مبدأ السيادة. هذا هو الذي تم تطبيقه على قناة السويس و قناة بنما و قناة كييل⁽²⁾.

ففي مجال القانون الدولي للبحار فإن النظام القانوني للقنوات البحرية يحاول التوفيق بين انشغالين متناقضين:

◆ الإنشغال الأول:

ضمان حرية المرور عبر هذه القنوات، هذه الحرية و التي هي عماد الملاحة الدولية كانت في الأصل سبب وجود هذه الممرات.

◆ الإنشغال الثاني:

1 - Le canal de Corinthe est un canal grec creusé à travers l'isthme de Corinthe pour relier le golfe de Corinthe, dans la mer Ionienne, à l'Ouest, au golfe Saronique, dans la mer Égée, à l'Est. Le canal de Corinthe fait donc du Péloponnèse une île, puisqu'il perce de part en part l'isthme reliant cette péninsule au reste du territoire grec. Le canal, dont les premiers plans remontent à l'Antiquité, a été construit entre 1882 et 1893, à l'initiative des Français. La mise en circulation eut lieu en janvier 1894 et le premier bateau qui traversa le canal était français et s'appelait "Notre Dame du Salut" de 110 m de long et 13 m de large. Le canal est long de 3,2 M, large de 25 m et le TE maximum autorisé est de 7 m. Les parois de calcaires dans lequel il a été creusé s'élèvent à 76 m au-dessus du niveau de la mer au point le plus élevé. Le canal est fermé le mardi pour réparer les rives en calcaires qui s'effritent et pour le dragage. Voir : Sea – seek, Gulf of Patras - Gulf of Corinth, Méditerranée - Mediterranean – Greece, January 2019, P-47.

2- أبو عبد الملك سعود بن خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة القانون و الاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض، السعودية، 2014، ص 182.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

احترام السيادة الإقليمية للدولة التي تعبرها القناة، هذه الدولة التي كثيرا ما تميل نحو تأميم هذا الممر، و عبر إدارته تؤثر مباشرة على نظام المرور من خلاله.

هذا و تعمل الاتفاقيات الدولية الخاصة بكل قناة على إيجاد نوع من التوازن بين هذين الانشغالين مع الملاحظة أن الترتيبات الخاصة بكل قناة تختلف عن غيرها، و هذا ما يجعل مسألة تعميم نظام قانوني موحد يعنى بالقنوات الدولية مجتمعة أمرا مستبعدا نظرا لخصوصية كل حالة⁽¹⁾.

و القاعدة هي أن هذه القنوات مفتوحة أمام الملاحة الدولية دون تفرقة أو قيود فيما عدا تلك المتعلقة بتنظيم المرور الذي تباشره دولة الإقليم، و التي تفرض رسوما بعنوان إدارتها للقناة، و لا يقصد بهذه الرسوم أن على القناة عبء ارتفاع، فلدولة الإقليم السيادة المطلقة عليها.

و عليه فإنه في غياب اتفاقية خاصة، فإن نظام الملاحة عبر القناة تحدده دولة الإقليم بصفة إنفرادية، كونه يدخل في نظام الملاحة الخاصة بالمياه الداخلية، مع ذلك نلاحظ أن محكمة العدل الدولية كانت قد اقترحت فيما يخص "قناة كييل"⁽²⁾، في قرارها الصادر في 17 أوت 1923 بمناسبة ومبلدن "wimbledon"، أن هناك قدرا أدنى من الحق العام بالنسبة للقنوات الدولية يتعلق بحرية استعمالها.

و بناء على ذلك إلى حد اليوم يعتبر الأسلوب الاتفاقي في تسيير القنوات الدولية هو السائد في العالم، سواء في حرية تنظيم حرية المرور فيها، أو في تنظيم العلاقة بين دولة الإقليم و الدول الغير⁽³⁾ و من أهم القواعد التي تحكم هذه القنوات مايلي :

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص192.

2 - قناة كيل (Nord-Ostsee-Kanal) هي قناة يبلغ طولها 98 كيلومتر تربط بين بحر الشمال و بحر البلطيق، تاريخ البناء 1887، المكان شلسفيغ هولشتاين (ألمانيا).

3- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص193.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

- 1- غالبا ما شهدت القنوات الدولية، منازعات دولية و حروبا بين الدول، لهذا عمل المجتمع الدولي على عقد الاتفاقيات الدولية لجعل هذه القنوات محيطة، لا يجوز ضربها من قبل الدول المتحاربة.
- 2- للدول جميعا حق المرور من هذه القنوات، و ليس لها حقوقا أخرى غير المرور، فلا يجوز الصيد و البحث العلمي و استخراج المعادن.
- 3- تستوفي الدول الواقعة فيها هذه القنوات رسوما عن مرور السفن فيها، لصالح الدولة التي تقع عليها القناة⁽¹⁾.
- 4- للدول حق المرور البريء فيها، أي مرور السفن دون الطائرات، و يجب أن يكون مرور السفن متواصلا بدون توقف.
- 5- تقع القناة في أراضي دولة واحدة، لها سواحلها على بحرين، فلا توجد قناة تمر بدول متعددة، ومع ذلك توصف بأنها دولية، لأنها توصل بين بحرين، وبالنظر إلى أنها مهمة لهذا تخضع لقواعد القانون الدولي العام.
- 6- لم تنظم اتفاقية قانون البحار لعام 1982، النظام القانوني للقنوات الدولية، و إنما تركت ذلك لقواعد القانون الدولي، و من الناحية العلمية تخضع كل قناة لاتفاقية خاصة بها، و تكاد أن تكون الأحكام الواردة في اتفاقية القسطنطينية عام 1988 النموذج لجميع الاتفاقيات الأخرى الخاصة بالقنوات الدولية⁽²⁾.

1 - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص144.

2 - جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص145.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

في جميع الأحوال، فإن عرض القنوات الدولية لا يؤخذ بنظر الاعتبار كونه دوليا أم وطنيا، كما هو الحال بالنسبة للمضايق و الخلجان الدولية، إذ يعتبر فيها قياس العرض، فعرض القناة مهما كان تعدد قناة دولية، و من الناحية العلمية فإن عرض القنوات الدولية لا يتعدى بضع المئات من الأمتار، و الشيء الذي يعتمد في القنوات الدولية هو أنها توصل بين بحرين⁽¹⁾.

المرور بالقنوات الدولية يقصر المسافة للسفن المارة بها، مما يحقق لها فوائد اقتصادية واختصارا في الوقت.

و من أهم القنوات الدولية: قناة السويس و قناة بنما و قناة كييل.

ثالثا: الوضع القانوني المنظم لبعض القنوات البحرية

لقد تم إبرام العديد من المعاهدات الدولية و الاتفاقيات من أجل تنظيم الملاحة في معظم القنوات البحرية التي تشكل القنوات الرئيسية للملاحة و النقل والتجارة الدولية، وربما لهذا السبب، لم تتضمن اتفاقيتا 1985 و 1982 لقانون البحار أي نص حول هذا الموضوع، ومع ذلك فقد تم استنباط بعض المبادئ الثابتة من أحكام هذه المعاهدات، وفيما يتعلق بالملاحة الدولية، سنتطرق لثلاث قنوات بحرية مهمة، تخضع جميع هذه القنوات لأحكام قانونية خاصة مستمدة من نص الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الصدد.

1- قناة السويس:

هي ممر مائي يبلغ طوله 160 كلم، يصل بين البحر المتوسط و البحر الأحمر، وتقع بأكملها في الإقليم المصري، وافتتحت للملاحة سنة 1969، وتم انشاؤها على يد شركة أجنبية⁽¹⁾، و قد

1 - يوجد نوعان رئيسيان من القنوات البحرية: الممرات المائية: تُستخدم القنوات والملاحة في حمل السفن التي تنقل البضائع والأشخاص، و القنوات المائية: تُستخدم قنوات إمدادات المياه في نقل وتوصيل المياه الصالحة للشرب للاستهلاك البشري والاستخدامات المحلية وقنوات الطاقة المائية والري الزراعي.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

تضمنت الملاحه فيها بمقتضى اتفاقية دولية أبرمت في القسطنطينية في 29 أكتوبر 1888 و يتمثل

النظام القانوني الذي وضعته هذه الاتفاقية في المبادئ التالية:

أ- حرية الملاحة في قناة السويس لجميع السفن التجارية و الحربية، وقت السلم و وقت الحرب، مع مراعاة التزام السفن الحربية للمتحاربين عند مرورها في القناة عدم التوقف أو الإقامة بها و عدم إنزال قوات أو مواد عسكرية .

ب- القناة ممر مائي محايد، و يعني ذلك امتناع الدول الأطراف عن القيام بأي عمل حربي في القناة أو موانئها، و لا يجوز مهاجمة القناة أو محاصرتها بحريا، كما لا يجوز مباشرة أي إجراء من شأنه عرقلة الملاحة في القناة أو في إحدى فتحتها حتى مسافة ثلاثة أميال بحرية.

ت- قناة السويس جزء من الإقليم المصري و تخضع للسيادة المصرية و اختصاصها الإقليمي

و على هذا:

- تعتبر مياه قناة السويس جزءا من الإقليم المصري و تخضع للسيادة المصرية⁽²⁾.
- أن مصر هي المختصة وفقا لاتفاقية القسطنطينية باتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية القناة و الدفاع عن الأمن العام لمصر بشرط ألا يترتب على ذلك المساس بالملاحة في القناة⁽³⁾.

2- **قناة بنما:** تصل قناة بنما بين المحيط الأطلسي و المحيط الهادي، و يبلغ طولها 81 كيلو مترا

و تمر قناة بنما في إقليم جمهورية بنما، و قد امتنعت الملاحة في هذه القناة سنة 1914 لتؤمن

1 - عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الجزء الأول، ا، منشأة المعارف، لإسكندرية، 2007، ص 443.

2- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، القبة، الجزائر، الطبعة الأولى، 2009، ص ص 107-106.

3- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 274.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

لأعضاء الأسرة الدولية حق الملاحة البريئة في القناة شريطة دفع رسوم و الخضوع لشروط رسمية معينة⁽¹⁾.

إن القناة لا تخضع لنظام دولي شبيه بنظام قناة السويس، و إنما نظاما محددًا في معاهدين ثنائيتين⁽²⁾:

المعاهدة الأولى: 18 نوفمبر 1901 (و يطلق عليها أيضا اصطلاح معاهدة- هاي بونسفوت) بين الولايات المتحدة و بريطانيا و التي نصت على أن تقوم الولايات المتحدة بإنشاء القناة والإشراف عليها و الدفاع عنها، شريطة أن تكون الملاحة في قناة بناما حرة و مفتوحة لكافة السفن التجارية و الحربية و التابعة لجميع الدول (و على عدم جواز القيام بأعمال حربية في القناة أو في المياه الإقليمية المجاورة لها)⁽³⁾.

و يلاحظ على هذه الاتفاقية أنها أغفلت ذكر الجملة الأخيرة التي كانت مثبتة في المعاهدة التي سبقتها و هي معاهدة هاي بونسفوت لعام 1900 و التي لم يتم التصديق عليها⁽⁴⁾ ، و على ذلك يمكن التأكيد بأن الملاحة في قناة بنما في وقت الحرب موكول أمرها إلى مطلق تقدير الولايات المتحدة، متى كانت هذه الدول من المتحاربين فلها أن تمنع الملاحة في القناة منعا باتا بالنسبة للبوخر التابعة لأعدائها.

1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص111.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 344-345.

3- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 111.

4 - تم إبرام أول معاهدة هاي- بانسفوت في 5 فبراير 1900، رفض مجلس الشيوخ الأمريكي التصديق عليها لأنها لا تزال تقيد حقوق الولايات المتحدة فوق القناة المقترحة.(بنما)، المعاهدة الثانية (18 نوفمبر 1901) و التي صادقت عليها الحكومتان، أبطلت بالتأكيد اتفاقية عام 1850 وأعطت الولايات المتحدة حرية التصرف.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

المعاهدة الثانية: 18 نوفمبر 1903 (التي تطلق عليها معاهدة-فاريلا) بين الولايات المتحدة الأمريكية و جمهورية بنما و قد عقدت في أعقاب إعلان مقاطعة بنما الثورة ضد كولومبيا، وشجعتها واشنطن على الانفصال و قدمت لها المساعدات المادية و العسكرية من أجل أن تتنازل على القناة⁽¹⁾، و بموجبها تم منح بنما الولايات المتحدة شقة من الأرض تفتح فيها القناة مقابل مبلغ عشرة ملايين دولار مضافا إليها مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار، و على أن تكون القناة و فتحاتها، في حالة حياد و على أن الملاحة فيها حرة، هذا وقد تم توقيع في 7 سبتمبر 1977 على اتفاقيتين جديدتين تحكم المركز القانوني لقناة بنما بين بنما و الولايات المتحدة الأمريكية بعد مشاكل عديدة و طويلة.

و تخضع منطقة القناة لنظام قانوني خاص مقتضاه أن تؤجر بنما الشقة الضيقة من الأرض التي تمر بها القناة إلى الولايات المتحدة لمدة مائة عام، و في الواقع نجد أن الولايات المتحدة هي التي تباشر جميع اختصاصات الدولة على هذه المنطقة⁽²⁾.

و يتميز النظام الموضوع لقناة بنما بالأمور التالية:

لم يتفق على وضع نظامها هذا في وثيقة دولية جماعية كما هو الحال بالنسبة إلى قناة السويس⁽³⁾، بل هو نظام وضعته و اتفقت عليه ثلاث دول: بنما، الولايات المتحدة الأمريكية و بريطانيا⁽⁴⁾، و هو غير ملزم إلا لهذه الدول و استنتج البعض من ذلك أنه يحق للولايات المتحدة أن تغلق القناة في وجه سفن الدول غير الموقعة على المعاهدتين المذكورتين إلا أنه يصعب الدفاع عن هذا الرأي الذي يتنافى

1 - KLINGHOFER (V), L'elargissement du Canal de Panama, Master II Droit Maritime et des Transports, Faculte De Droit Et de Science Politique, D'aix-Marseill, Promotion 2007/2008, p21.

2- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 112.

3- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 440.

4- تقاوض على هذه المعاهدة بتاريخ 6 نوفمبر 1903 كل من: وزير الخارجية الأمريكي "جون هاي" و المهندس الفرنسي "فيليب جان بونوا فاريلا"، ولم يقبل العديد من البنميين بها وعدّوها انتهاكاً لسيادة بلادهم، (منحت بموجبها أمريكا ملكية حصرية لمنطقة القناة، مقابل منح بنما 10 ملايين دولار، و 250 ألف دولار سنوياً ابتداءً من السنة التاسعة).

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و مبادئ القانون الدولي، إن بنما حرمت من كل مظاهر السيادة على القناة لصالح الولايات المتحدة، فهذه الدولة الأخيرة تتولى بمفردها إدارة القناة و الدفاع عنها و إقامة التحصينات الحربية فيها دون أن يكون لبنما أية رقابة على ذلك⁽¹⁾.

بل كذلك تمارس السلطات الأمريكية بعض الصلاحيات الأمنية في أراضي بنما خارج القناة بقصد حماية القناة، و في العام 1962، رضيت واشنطن برفع العلم البنمي إلى جانب العلم الأمريكي فوق منطقة القناة بعد عدة إضرابات نظمها الوطنيون في بنما.

لم تتضمن المعاهدتان المتعلقةتان بقناة بنما نصاً، يقضي كما جاء في الاتفاقية الخاصة بقناة السويس، بحرية المرور في زمن السلم و الحرب، و استغلت الولايات المتحدة هذه الناحية فرفضت بعض القيود على حرية المرور في القناة في فترة الحرب.

في العام 1936 عقدت الدولتان معاهدة جديدة تعهدتا فيها باتخاذ تدابير مشتركة للدفاع عن القناة في حال نشوب حرب أو في حال التهديد باعتداء قد يعرض أمن الجمهورية البنمية أو أمن القناة للخطر⁽²⁾.

و بسبب انحصار الأهمية الإستراتيجية للقناة اضطرت الولايات المتحدة الأمريكية إلى إجراء مفاوضات مع حكومة بنما استمرت 13 عاماً، و انتهت بتوقيع اتفاقيات معها عامي 1974 و 1977، و أبرز المبادئ التي تضمنتها:

أ- التنازل تدريجياً عن إدارة القناة لبنما، على أن تعود ملكيتها إليها كاملة في أول العام 2000⁽³⁾.

1 - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 112.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص440-441.

3- اتفاقيات "توريخوس-كارتر"، في السابع من سبتمبر عام 1977، وقع كل من الرئيس الأمريكي جيمي كارتر والزعيم البنمي الجنرال عمر توريخوس و التي حركت عملية تسليم قناة بنما إلى السيطرة البنمية بحلول عام 2000.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

ب- ممارسة بنما حق السيادة و القضاء على مجمل أراضي القناة و استخدام جميع ما يقع فيها من موانئ و سكك حديدية.

ت- وجوب إسهام عائدات القناة في تحقيق التنمية الاقتصادية لبنما.

ث- احتفاظ الولايات المتحدة حتى القرن العشرين بمسؤولية الدفاع عن القناة.

ج- تطبيق نظام التحييد على القناة بعد سنة 2000 بغية الاحتفاظ بها شريانا دوليا يصل بين القارات⁽¹⁾.

و مع أن القوانين الأمريكية قلصت من حجم الامتيازات المالية الممنوحة لبنما، فإن حكومة واشنطن لا تنوي بقصد الضغط و الابتزاز عن التهديد بشق قناة أخرى في أمريكا الوسطى و الاستغناء نهائيا عن قناة بنما، و في بداية سنة 2000 تسلمت بنما إدارة القناة⁽²⁾.

3- قناة كييل:

يقدر طول قناة كييل 98 كلم، كانت تسمى بقناة غليوم "Guillaume" و اسمها حاليا: Nord-Ostsee-Kanal ، تصل قناة كييل بحر البلطيق ببحر الشمال، و تقع برمتها في إقليم ألمانيا حفرتها ألمانيا لأغراض استراتيجية ما بين العام 1885 و 1895 و قد استعملت بعد ذلك للملاحة الدولية على اعتبار أنها أقصر طريق للمواصلات بين البحرين، و افتتحت للملاحة في سنة 1896، و ظلت حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى خاضعة للاختصاص المطلق لألمانيا دون أي قيد دولي، و لقد وضعت المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي سنة 1919 نظاما دوليا لقناة كييل

1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 114.

2- صحيفة الحياة في 1997/4/7، خطاب رئيس بنما الذي أكد فيه انه" في غضون ألف يوم، ينتهي عهد و يبدأ عهد آخر،"محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 442.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

مقتضاه وجوب فتحها للملاحة للسفن التجارية و السفن الحربية لجميع الدول التي في حالة سلام مع ألمانيا⁽¹⁾.

و مع المساواة في الرسوم للجميع و هذا النظام الحر أكملته عدة نصوص قضت على إقامة التحصينات في جوار القناة حسب المادة 195 من الإتفاقية و قد أثبتت هذه المادة في قضية" ويمبلدون Wimbledon"⁽²⁾ مسألة الملاحة في القناة. و في عام 1936م أصدرت الحكومة الألمانية انفراديا مذكرة ألغت بموجبها جميع البنود المتعلقة بالأنهار و القنوات الدولية التي نصت عليها معاهدة الصلح و اعتبرت ألمانيا القناة لا تخضع لأية نظام دولي، و أخضع مرور السفن الحربية الأجنبية إلى إجازة خاصة ابتداء من العام 1937 و لم يتغير هذا الموقف إلا بعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الثانية و عودة النظام إلى سابق عهده⁽³⁾.

الفقرة الثالثة: الأنهار

للأنهار، بجانب أهميتها كموارد رئيسية للمياه، أهمية كبرى من ناحية التجارة الدولية باعتبارها من وسائل النقل الطبيعية السهلة، و قد قيل في وصفها أنها طرق جارية، و هذا صحيح بالنسبة

- 1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 115.
- 2 - ويمبلدون: سفينة بخارية بريطانية كانت مؤجرة لشركة فرنسية منعتها ألمانيا من المرور بالقناة بحجة أنها تحمل شحنة حربية من الذخيرة البولونية (البولندية) التي كانت حينها في حرب مع روسيا، فمنعتها ألمانيا من المرور عبر القناة واستكرت بريطانيا وفرنسا هذا الإجراء ورفعتا النزاع إلى المحكمة الدولية، و بررت ألمانيا أمام المحكمة موقفها بكون القناة جزء من إقليمها و بحالة الحياد التي ألزمتها حكومتها إزاء الحرب الروسية البولونية، و ادعت أن سماحها لسفينة تحمل ذخائر موجهة إلى إحدى الدول المتحاربة بعبور القناة يؤدي إلى خرق قواعد الحياد، و رفضت المحكمة حجج ألمانيا وأكدت أن ألمانيا ملزمة بتطبيق نصوص معاهدة فرساي التي لا تبيح لألمانيا منع مرور السفن الأجنبية في القناة إلا في حالتين: أن تكون السفينة تابعة لدولة في حالة حرب مع ألمانيا، أو أن يكون المنع لضرورة أمنية أو جمركية أو صحية، و حكمت على ألمانيا بالتعويض على الشركة، و تكمن أهمية الاجتهاد الصادر عن المحكمة الدولية في عملية التقارب التي أقرتها بين القواعد المطبقة على القنوات الدولية، و خصوصا على قناة السويس و قناة بنما، فالمحكمة قد أقرت في حكمها، و لو بصورة ضمنية، بوجود نظام دولي يتضمن قانونا عاما للقنوات الدولية مبنيا على حرية المرور فيها و استخدامها، محمد المجذوب المرجع السابق، ص 443، والتقرير السنوي الأول لمحكمة العدل الدولية الدائمة (1 كانون الثاني/يناير 1922 - 15 حزيران/يونيه 1925، السلسلة هاء، الرقم 1، ص ص 163-168.
- 3 - محمد المجذوب المرجع السابق، ص 444.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

لاتجاهها نحو المصب، و هي كذلك من أهم وسائل الاتصال بالبحر، و على الأخص بالنسبة للبلاد الداخلية التي ليست لها حدود بحرية⁽¹⁾.

و يعتبر النهر، في القانون الدولي، وحدة مائية تتكون من كل المجاري و الروافد المائية و البحيرات المتصلة فيما بينها، و تسير في مجرى واحد يسمى حوض النهر. و يصب النهر في البحر أو في بحيرة داخلية، فإذا كان حوضه يقع برمته في إقليم دولة واحدة أعتبر النهر خاضعا لسيادة هذه الدولة و سمي نهرا وطنيا... أما إذا كان النهر دوليا فيمر بعدة دول، أو يفصل بين دولتين⁽²⁾.

و دراسة الأنهار تستمد أهميتها من قابلية النهر للملاحة الدولية، فضلا عن حسن استغلالها في مختلف الأنشطة النفعية، الأمر الذي يفرض علينا التفرقة بين النهر الوطني و النهر الدولي، لما قد ينتج عن هذه التفرقة من اختلاف للمركز القانوني لكل منهما على حد⁽³⁾، إذن تنقسم الأنهار من حيث مركزها القانوني الدولي إلى نوعين، أنهار وطنية و أنهار دولية⁽⁴⁾.

النوع الأول: الأنهار الوطنية (المحلية)

الأنهار الوطنية هي التي تقع بجميع روافدها المختلفة من المنبع إلى المضيق داخل حدود إقليم دولة واحدة، كنهـر التايمز⁽⁵⁾ في بريطانيا و السين في فرنسا... فهي بذلك تدخل في ملكية الدولة

1- على صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص274.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص417-418.

3- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 168.

4- عصام العطية، المرجع السابق، ص234.

5- التايمز: نهر يقع في جنوب إنجلترا في المملكة المتحدة يبلغ طوله 346 كم و يعد أطول نهر في إنجلترا وثاني أطول نهر في المملكة المتحدة، ينبع نهر التايمز من منطقة كيمبل في إنجلترا ويمر بمدن بريطانية عديدة مثل أكسفورد و ريندينغ و سلاو و لندن قبل أن يصب في بحر الشمال.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

صاحبة الإقليم و تخضع لسيادتها وحدها، حكمها حكم الإقليم البري سواء بسواء، و يمكن أن تحتج بما تضعه من تنظيم في مواجهة كافة الدول دون ما حق لأيهم في الاعتراض.

و الأنهار الوطنية على نوعين: الأنهار الوطنية الصرفية، و الأنهار الوطنية ذات الأهمية الدولية.

1- **الأنهار الوطنية الصرفية:** هي تلك الأنهار التي تجري في إقليم دولة واحدة و التي تستأثر بممارسة سيادتها عليها بصفة مطلقة، و بهذا يكون النهر جزءا من إقليمها ينطبق عليه ما ينطبق على الجزء اليابس، إلا ما كان ملازما لضفة النهر.

2- **الأنهار الوطنية ذات الأهمية الدولية:** و هذا النوع من الأنهار، تكمن أهميتها في كونها تتبع من إقليم حدودي لدولة مجاورة و تصب في بحر عام، على أن يكون لهذه الدولة المجاورة بحر عام⁽¹⁾، فمثل هذا النهر إذا كان صالحا للملاحة بأكمله، له أهمية دولية من هذه الناحية، لأنه يمكن أن يسهل للدولة المجاورة اتصال سفنها بالبحر عن طريقه، كما يسهل لسفن الدول الأخرى الاتصال بإقليم هذه الدولة و بقية أجزاء إقليم الدولة صاحبة النهر.

لذا اتجهت الأفكار في مؤتمر برشلونة إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة في مثل هذه الأنهار⁽²⁾، فأشير إلى ذلك في البروتوكول الملحق بالاتفاقية الأصلية الخاصة بالأنهار ذات الأهمية الدولية، و دعت الدول الموقعة على هذه الاتفاقية، إلى فتح أنهارها للملاحة الحرة على أساس التبادل.

و قد ترك للدول التي ترغب في الانضمام إلى هذا البروتوكول كامل الحرية في تحديد ما تسمح بالملاحة الحرة فيه من مجاري المياه الخاصة بها، و في أن تقصر ذلك على بعض مجاريها دون

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 168 - 169.

2 - معاهدة برشلونة للمرات المائة ذات الأهمية الدولية هي معاهدة ثنائية أبرمت في برشلونة في 20 أبريل 1921، تهدف المعاهدة إلى ضمان حرية الملاحة في الممرات المائية (مثل الموانئ، الأنهار، والقنوات الصناعية) والتي تحمل أهمية دولية. سجلت في سلسلة معاهدات عصبة الأمم في 08 أكتوبر 1921، دخلت حيز التطبيق في 31 أكتوبر 1922، المعاهدة لا تزال في حيز التطبيق.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

البعض الآخر، كما ترك للدول التي لها مستعمرات أو ممتلكات فيما وراء البحار في أن تحدد المناطق التي تفتحها للملاحة في هذه الممتلكات و المستعمرات إن شاءت، أو أن يكون للدول التي تنظم للبروتوكول الحق في أن تعلن انسحابها منه بعد مضي سنتين من تاريخ انضمامها إليه.

غير أن هذا البروتوكول لم يقره غير عدد قليل من الدول أحجم أغلبها بعد ذلك عن التصديق عليه، و بذلك ظلت الملاحة الدولية في مثل هذه الأنهار رهنا بإرادة الدولة صاحبة النهر، تسمح بها أو لا تسمح حسبما يتراءى لها و بالشروط التي تضعها⁽¹⁾، ومن أهم بنود الاتفاقية:

1- مفهوم مجاري المياه الصالحة للملاحة ذات الأهمية الدولية (المادة الأولى من النظام الملحق بالاتفاقية).

2- قاعدة حرية الملاحة والمساواة في المعاملة (المادة الثالثة من الاتفاقية).

و للدولة مطلق السيادة على الأنهار الوطنية، فلها حق الاستغلال الزراعي و الصناعي و الملاحي، و إجراء التغييرات عليها، و توسيعها و ردمها و استغلالها بالطريقة التي تراها ضرورية، و تخضع الأنهار الوطنية للقوانين الداخلية، و لا علاقة لها بقواعد القانون الدولي.

و للدولة التي يجري فيها النهر الوطني، الولاية الكاملة على مياه النهر و قاعه و باطن القاع و الجو الذي يعلو النهر، و لها حق الصيد و الاستثمار و الاستغلال بدون تدخل أية جهة دولية أخرى.

فلا يجوز تقييد حق الدولة في أنهارها الوطنية، و تمارس الدول حقوقها على المياه الوطنية كما تمارسها على اليابسة، فلها مطلق الحرية و التصرف.

1- على صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، القسم الثاني، الإسكندرية، 1993، ص276.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و تخضع جميع الجرائم و التصرفات القانونية التي تقع على ظهر السفن التابعة للدولة للقانون و القضاء الوطني⁽¹⁾.

و إذا ما سمحت الدولة بدخول السفن الأجنبية في نهريها الوطني، فإنها تعامل معاملة السفن الأجنبية في البحر الإقليمي، إذ تخضع جميع التصرفات و الجرائم التي تقع على ظهر السفينة لدولة العلم، فالسفن الأجنبية تتمتع بالحصانة في المياه الوطنية أو الدولية، بغض النظر عما إذا كانت السفينة حربية أو تجارية.

و تخضع السفن الأجنبية في الأنهار الوطنية كما هو الحال في المياه الإقليمية، فالسفن التي تحمل علم دولة معينة تتمتع بالحصانة، عدا الاستثناءات التي يجوز للسلطات الوطنية التدخل فيها. و إذا ما سمحت دولة باستعمال المياه الوطنية، فإن هذا الاستعمال يتحدد بالمواصلات البحرية فحسب، دون حق الصيد أو الاستعمالات البحرية الأخرى⁽²⁾.

النوع الثاني: الأنهار الدولية

الأنهار الدولية هي التي تجري تباعا في أقاليم مختلفة أو بين إقليميين دولتين أو أكثر، كنهر الراين و الدانوب و الموز و النيل و الكونغو و غيرها⁽³⁾.

أي هي التي تفصل أو تجتاز أقاليم دولتين أو أكثر، و تباشر كل دولة سيادتها على الجزء من النهر الذي يجري في إقليمها، و لكنها تنقيد بأن تراعي مصالح الدول الأخرى التي يمر بها النهر، و بصفة خاصة فيما يتعلق بالانتفاع المشترك بمياه النهر لإغراض الزراعة و الصناعة و بالملاحة النهرية الدولية، و من أمثلة الأنهار الدولية: الدانوب، الراين، النيل، و الفرات.

1- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص90.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 90-91.

3- على صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص277.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و تعد مسألة الأنهار الدولية، من المسائل التي تدخل في نطاق القانون الدولي، لما تنثيره مسألة الأنهار من أهمية بجوانبها القانونية و الفنية، و يدخل ضمن نطاق الاهتمام مسألة استخدام أو استغلال الأنهار الدولية للدول المتشاطئة بما يثير أهمية حقوق الدول و واجباتها تجاه بعضها البعض في كيفية استخدام مياه الأنهار الدولية على نحو يتيح عدم الإضرار بالدول المجاورة.

و قد عرفت محكمة العدل الدولية الدائمة النهر الدولي في الحكم الذي أصدرته في قضية اللجنة الدولية لنهر الأودر من أنه: (النهر الصالح للملاحة و الذي يستخدم منفذا إلى البحر لعدة دول) و هي بذلك اشترطت توافر ثلاثة شروط لاعتبار النهر دوليا:

أ- الصلاحية للملاحة.

ب- كونه منفذا إلى البحر.

ج- يهم عدة دول.

و يرى الأستاذ جورج بأن النهر يعتبر دوليا متى كانت الملاحة فيه تهم الجماعة الدولية حتى و لو مر في أراضي دولة واحدة، و لا يعتبر النهر دوليا و لو مر في أراضي أكثر من دولة إذا كانت الملاحة فيه لاتهم الجماعة الدولية.

و يعرف كل من روسو و باستيد الأنهار الدولية بأنها : (المجاري الصالحة للملاحة و التي تفصل أو تمر في إقليم عدة دول)⁽¹⁾.

فغالبا ما يطلق اسم الأنهار الدولية في الفقه و التعامل على مجاري المياه الصالحة للملاحة، بشكل طبيعي، و التي تفصل(أنهار متاخمة) أو تجتاز (أنهار متتابعة) أقاليم تتعلق بعدة دول، و من المسلم به، على العموم أن الأنهار التي تتطابق مع هذا التعريف، يجب أن تخضع لنظام قانوني

1- عصام العطية، المرجع سابق الذكر، ص234.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

خاص (نظام التدويل)، لأن هذه المجاري، وإن كانت جزء من إقليم الدولة، فهي أيضا وسيلة تطور الحياة الاقتصادية الدولية..(1).

و يذهب د.محسن أفكيرين في تعريفه للنهر الدولي: " بأنه نظام مائي يتكون من مجاري المياه و البحيرات التي تكون فيما بينها حوضا طبيعيا واحدا و يدخل فيها ما يكون متصلا بالنهر في أحد البحيرات أو المحيطات، و يظهر من التعريف السابق ميل د.أفكيرين إلى تبني مصطلح الحوض المائي الدولي مع حصره بالمياه السطحية دون غيرها.

(انظر الجدول التالي الأنهار العالمية)

في حين يستحضر د.محمد حافظ غانم تعريفا للمجرى المائي الدولي من توصيات جمعية القانون الدولي بأنه: " وحدة مائية تتكون من كل مجاري المياه و البحيرات التي تتصل فيما بينها و تسير في منطقة تكون حوضا واحدا و ينتهي في البحر أو في بحيرة داخلية لا تتصل بالبحر و يدخل في حوض المجرى أيضا مجاري المياه التي تسير تحت الأرض و تكون متصلة به".

و قريبا من هذا التعريف يعرفها الأستاذ محمود وهيب السيد بأنها: " تلك المياه التي تتصل بينها في حوض طبيعي حتى امتداد أي جزء من هذه المياه داخل دولتين أو أكثر و يشمل المجرى الرئيسي و روافده الإنمائية (المنابع) و التوزيعية (المصببات) ليشمل بذلك حوض النهر(أو المجرى) الوحدة الجغرافية و الطبيعية التي تكون مجرى النهر و تحدد كم و نوع المياه الجارية".

و يبدو واضحا تأثر أصحاب هذه التعاريف بمفهوم حوض الصرف الدولي باعتباره تعريفا مسلما به للمجرى المائي أو النهر الدولي و يؤخذ على هذا المفهوم أنه ذو طابع جغرافي ضيق يعجز عن

1- شارل روسو، تصوير أحمد ياسين، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر و التوزيع، بيروت، 1987، ص 202.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

وفاء بحاجات الانتفاع بالمجري المائية الدولية و تطورها، فقد يحول دون استخدام الوسائل التقنية الحديثة لنقل المياه و استخدامها خارج النطاق الجغرافي المحدود للحوض⁽¹⁾.

لقد تعددت التعاريف التي أوردها الفقه و القضاء أو تلك التي أقرتها المعاهدات الدولية بشأن المجري المائية الدولية و التي كانت تتركز في أغلبها على بيان مفهوم النهر الدولي، لكن الاتجاه الحديث الذي ظهر في اجتماعات لجنة القانون الدولي و التي تولت مهمة و ضع اتفاقية دولية حول الموضوع أيدت و تبنت الاتجاه الرامي إلى تقرير مصطلح المجري المائية الدولية عوضاً عن المصطلح القديم حيث رأت شمول هذا المصطلح لكل ما يتصل بمجرى النهر سواء أكانت مياه سطحية أم مياه جوفية.

و هكذا فإن القانون الدولي المعاصر قد توسع في مفهوم الأنهار الدولية، فبعد أن كان يقصد به النهر الصالح للملاحة الذي يفصل أو يخترق أقاليم عدة دول، أصبح اليوم (مجرى النهر) يشمل كل المياه و التي تشكل جزء من هذا المجرى سواء أكانت سطحية أم جوفية تخترق أراضي أكثر من دولة⁽²⁾.

إذا فتعبير " نهر دولي" لم يعد اليوم مستعملاً في الاتفاقيات الدولية، لقد حل محله مصطلح " المجري المائية الدولية" international watercourses و جاءت اتفاقية الأمم المتحدة، الموقعة في نيويورك في 1997/05/21، تكرر استعمال المصطلح الجديد، فهي تحمل العنوان التالي "اتفاقية قانون استخدام المجري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحة" أو اتفاقية القانون الخاص، حيث

1- وسام نعمت إبراهيم، السيد صفاء سمير إبراهيم، الطبيعة القانونية لحق الدولة على مجراها المائي، مجلة الحقوق، البحرين، المجلد 11، العدد 2، 2014، ص ص 138 - 139.

2- وسام نعمت إبراهيم، السيد صفاء سمير إبراهيم، المرجع السابق، ص 139.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

عرفته هذه الاتفاقية في المادة الثانية تعريفا عاما بوصفه (شبكة المياه السطحية و المياه الجوفية التي

تشكل، بحكم علاقتها الطبيعية بعضها ببعض، كلا واحدا وتتدفق صوب نقطة وصول مشتركة).

و عرفت المصطلح بعد ذلك (أي مجرى مائي تقع أجزاؤه في دول مختلفة)⁽¹⁾.

مما يعزز مفهوم المشاركة و الانتفاع المنصف و المعقول لمياهه بين الدول التي تشترك في

المجرى المائي و يدفعها نحو التعاون و التكاتف لتقرير الاستخدام الأمثل له و هذا ما حاولت الاتفاقية

تكريسه في نصوصها بما يؤدي إلى التقليل أو الحد من النزاعات التي ترافق استخدام المجرى المائي

الدولي في الأغراض المختلفة الملاحية و غير الملاحية.

و بهذا فإن التعريف في رأينا يخدم الغرض النهائي الذي تسعى إليه الاتفاقية و هو تحقيق

المصلحة العامة للبشرية جمعاء حيث تشكل المياه ضرورة حياتية و إنسانية لها.

النوع الثالث: نظام الملاحة في الأنهار الدولية

لا شك أولا أن لكل دولة يمر بها أو فيها نهر دولي حرية الملاحة في الجزء الداخل منه في

ملكيتها الإقليمية، و هذه نتيجة طبيعية لحق الملكية.

أما ما يقع من النهر في أقاليم الدول الأخرى فلم يكن فيما مضى يسمح لغيرها بالملاحة فيه إلا

بناء على اتفاقات خاصة و مقابل دفع رسوم معينة.

1- الفقرة (أ) و(ب) من المادة الثانية من اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية لسنة 1997، وقد عرفت الفقرة (ج) من ذات المادة دولة المجرى المائي بأنها أي (دولة طرف في هذه الاتفاقية يقع في إقليمها جزء من مجرى مائي دولي أو طرف يكون منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي يقع في إقليم دولة أو أكثر من الدول الأعضاء فيها جزء من مجرى مائي دولي).

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و لما كان ذلك من شأنه أن يعوق التجارة الدولية و لا يتفق مع مصالح أي من الدول المشتركة في النهر، فقد انتهى الأمر إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة في جميع أجزاء النهر الصالحة لها من منبعه إلى مصبه لكل من الدول التي يقع في إقليمها.

أما الدول الأجنبية عن النهر فقد ظلت إلى وقت قريب لا يسمح لها بحرية الملاحة فيه رغم ما كان ينادي به الكثيرون من علماء القانون الدولي من وجوب سماح الدول صاحبة النهر للمراكب الأجنبية بالمرور البريء في الأنهار⁽¹⁾.

أما القانون النهري التقليدي فيركز على الملاحة في تعريفه للنهر الدولي، لأنه يعتبر أن الأنهر الدولية هي تلك التي تفصل أو تعبر، بمجاريها الصالحة للملاحة، أراضي عدة دول⁽²⁾.

فتم التأكيد على تعريف النهر الدولي انطلاقاً من مبدأ حرية الملاحة الدولية، هذا المبدأ و الذي جاءت ملامح تطوره بعد الثورة الفرنسية و نجاحها عام 1789، التي أعطت مبدأ حرية الملاحة في الأنهار الدولية، و طبقته فرنسا بالنسبة لنهري الموز والاسكو اللذان ينبعان من فرنسا و يمران في بلجيكا و هولندا، بقرار أصدره المجلس التنفيذي المؤقت للجمهورية الفرنسية سنة 1792 و قد حاولت فرنسا تطبيق هذا المبدأ أيضاً على نهر الراين في مؤتمر رستاد سنة 1799.

و لكن المؤتمر لم يقر على ذلك و ظلت الملاحة في هذا النهر على الدول الأربعة التي يمر بها، و هي سويسرا و فرنسا و ألمانيا و هولندا، و لم تقرر حرية الملاحة فيه إلا بعد ذلك بخمسة عشر عاماً في معاهدة باريس سنة 1814⁽³⁾، فبعد الثورة الفرنسية عام 1789 يلاحظ أن مبادئ الثورة الفرنسية أقرت حرية الملاحة على بواخر الدول التي يمر بها النهر الدولي فقط دون غيرها من الدول،

1- على صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص ص278، 277.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 420.

3- على صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 278.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

ثم كرس مبدأ الملاحة بصورة واضحة و صريحة، في معاهدة (بايس 1814) و التي نجد فيها أول إشارة إلى اصطلاح النهر الدولي، و قد قصد بها:

"الأنهار التي تفصل أو تخترق إقليم دولتين أو أكثر و تكون صالحة للملاحة الدولية"، و من قراءة التعريف نجد تبلور قاعدة قانونية تتطوي على اشتراط صلاحية النهر للملاحة ليصبح نهرا دوليا. ثم جاءت معاهدة (فيينا عام 1815) لتعرف النهر الدولي انطلاقا من مبدأ الملاحة و حريتها بأنها:

"الأنهار التي تصلح مجاريها للملاحة و التي تخترق في جريانها عدة دول"⁽¹⁾.

و الملاحظ على هذا التعريف الذي أورده (معاهدة فيينا) أنها اعتمدت معيارين أساسيين هما: الملاحة و المعيار السياسي، إذ لا يكفي أن يكون النهر الدولي صالحا للملاحة، بل لابد أن يكون ضمن اهتمام الدول الواقع فيها النهر الدولي، أي ما يعرف باهتمام الجماعة الدولية، بالنهر الدولي، و قد تضمنت الوثيقة الختامية في المادتين (108-109) من المعاهدة على هذين المبدأين فقد نصت المادة (108) من المعاهدة على أن:

" الدول التي يفصلها أو يعبرها نهر ملاحي واحد، تلتزم بتنظيم اتفاق مشترك هو كل ما يتعلق بالملاحة في هذا النهر"⁽²⁾.

أما المادة (109) فقد نصت على: "أن العلاقة في مثل هذه الأنهار ذات أهمية دولية، تكون حرة بشكل كامل منذ النقطة التي تصبح فيها صالحة للملاحة و حتى مصبه و لا يمكن منعها تحت صفة التجارة عن أحد"⁽³⁾.

1- عصام العطية، القانون الدولي العام، مكتبة السنهوري، بغداد، 2011، ص317.

2- المادة 108 من معاهدة فيينا لعام 1815.

3- المادة 109 من معاهدة فيينا لعام 1815.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و عقب اتفاقية باريس عام 1856 وضعت حرية الملاحة موضع التنفيذ في نهر الدانوب لتوسع من مفهوم النهر الدولي، ليشمل بالإضافة إلى النهر الرئيسي، روافده المغذية، ثم طبقت اتفاقية (مانهاتن 1866) مبدأ حرية الملاحة لجميع المراكب دون استثناء، بالنسبة لنهر الراين، و طبقت اتفاقية (برلين) نفس المبدأ على نهر الكونجو في النيجر في إفريقيا.

و بعد نهاية الحرب العالمية الأولى، خرج مؤتمر برشلونة عام 1921، باتفاقية قضت باعتبار الأنهار الدولية على أنها: "الأنهار التي يصلح مجرى مياهها للملاحة و تفصل بين عدة دول أو تعبر أراضي تلك الدول و يكون لها استخدامات اقتصادية دون أن تنتقص من حقوق السيادة و السلطة التي اعترف بها"⁽¹⁾، إذ جاءت هذه الاتفاقية تشير إلى:

"مجاري المياه الصالحة بطبيعتها للملاحة التي تفصل بين دول مختلفة أو تجري فيها، مجاري المياه التي تشرف عليها لجان دولية تمثل فيها دول غير الدول صاحبة المجرى"، و حكم ذلك أن الملاحة تكون حرة لسفن جميع الدول الموقعة على الاتفاقية أو التي تنضم إليها لاحقاً و الدول التي تجري فيها المياه الدولية يجب أن تراعي المساواة في معاملة جميع السفن.

و الملاحظ، أن الجديد الذي ورد في الاتفاقية الآنفة الذكر يكمن في استبدال اصطلاح الأنهار الدولية باصطلاح (المجاري المائية)، و يكمن مغزى استبدال الاصطلاح في احترام حقوق السيادة أي أن النهر الدولي يبقى خاضعاً دوماً لصلاحيات الدولة التي يعتبرها أو يحاذيها، و من ثم أصبح الاصطلاح يشمل كل النهر (روافده، فروعه مياهه السطحية و الجوفية) في حوض مائي مشترك بين دولتين أو أكثر.

1- صبحي زهير العادلي، النهر الدولي، المفهوم والواقع في بعض انهار المشرق العربي، أطروحة دكتوراه، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، 2007، ص 94.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و لا تزال مشكلة الأنهار الدولية مبعث نزاعات بين الدول، و كثيرا ما حصلت العديد من الحروب بينها، لهذا يتطلب أن يتدخل القانون الدولي بتنظيم الأنهار الدولية، و خاصة الأنهار في الوطن العربي، إذ تعاني العديد من الدولة العربية من مشاكل مائية، و توجد العديد من الأنهار في الوطن العربي⁽¹⁾. و قد خلقت وضع هذه الأنهار العديد من المنازعات بين الدول المجاورة، و على الرغم من أن المياه الداخلية تعد أيضا مياها دولية، إلا أن المشاكل التي تثيرها أقل من الأنهار الدولية، فالمياه الداخلية في مواجهة البحر، و يليها البحر الإقليمي التابع للدولة.

و من الواضح ، أن الأنهار الدولية ثابتة لا تتأثر بالمد و الجزر، بينما تتأثر المياه الداخلية بالمد و الجزر، ففي حالة المد تظهر المياه الداخلية، و في حالة الجزر تختفي هذه المياه، عدا بعض المياه المحصورة في بعض المرتفعات، و هذا يعني أن المياه الداخلية حالة غير ثابتة، على العكس من المياه الدولية في الأنهار، مياه ثابتة بشكل مستمر⁽²⁾.

الفرع الثاني: المناطق المائية الموجودة على الساحل

باعتبار أن مشتملات المياه الملاصقة لساحل الدولة تعتبر مياها داخلية، و جب علينا توضيح ما يدخل ضمنها حيث سنتطرق في الفقرة الأولى إلى الموانئ و المرافئ البحرية كنوع من أنواع المياه الداخلية للدولة الساحلية و نتطرق من خلال الفقرة الثانية لنوع آخر و هو البحيرات و البحار المغلقة و الشبه مغلقة.

الفقرة الأولى: الموانئ و المرافئ البحرية

الموانئ و الأحواض البحرية هي مواقع على شاطئ الدولة معدة لاستقبال السفن، و تعتبر الموانئ

1 - و من أهم هذه الأنهار: نهر النيل، و شط العرب، و الفرات، العاصي، و نهر الأردن و اليرموك.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 92-93.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و الأحواض البحرية داخلة ضمن إقليم الدولة و جزء من أملاكها العامة، و للدولة استنادا إلى ملكيتها هذه أن تنظم دخول المراكب الأجنبية فيها و أن تضع الإجراءات التي ترى مراعاتها لدخولها و أن تخضعها للوائح الصحية و الجمركية و تفرض عليها الرسوم و ما شابه ذلك⁽¹⁾.

و هذا ما نبينه في العنصرين المواليين:

أولا: تعريف الموانئ البحرية

يقصد بها المنشآت التي تقيمها الدولة في مواقع معينة من شواطئها لإرشاد السفن و استقبالها،

و هذه المنشآت تعد جزء من إقليم الدولة⁽²⁾.

و يمكن أن نعرف الميناء بأنه مكان خاص على شاطئ الدولة مجهز لكي تقوم السفن فيه بتفريغ و شحن البضائع و أخذ و إنزال المسافرين و لقد عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لعام 1923 الموانئ البحرية بأنها هي التي " تتردد عليها عادة السفن البحرية و التي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

و أكدت الاتفاقية على حق السفن الخاصة في الدخول إلى الموانئ الأجنبية، حيث نصت في مادتها الثانية على أنه ليس للدول أن تغلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام⁽³⁾.

و تطرقت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، و المنطقة الملاصقة، لموضوع الموانئ فنصت: "لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزء من الساحل، أبعد منشآت الميناء الدائمة باتجاه البحر، التي تشكل جزء أصيلا من نظام الميناء"⁽¹⁾.

1- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 316.

2- عصام العطية، المرجع السابق، ص 252.

3- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 12.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و يسجل أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم تعرف الميناء، مما استدعى الاستعانة بالتعريف الذي أورده اتفاقية جنيف لعام 1923 و المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية (2) السابقة الذكر.

فالميناء: "هو منفذ طبيعي أو اصطناعي يشكل مكانا بحريا للسفن لترسو فيه و تفرغ حمولتها أو تنزل ركابها"(3).

هذا و يرى الفقه أن الموانئ الصغيرة الداخلية (الواقعة على ضفاف الأنهار) التي تربطها ممرات صالحة للملاحة تعد من قبيل الموانئ البحرية.

أما المرفأء، فهي أقرب إلى الخليج الصغير، تحتمي فيه السفن من العواصف و يكون طبيعيا أو صناعيا أو مزدوجا بين هذا و ذلك(4).

ثانيا: تعريف المرفأء البحرية

المرفأء أو المرسى هو مكان تتخذ السفن للرسو، و ما إلى ذلك بأمان، و كلمة المرفأء مشتقة من الكلمة الإنجليزية القديمة " herebeorg " معنى المأوى أو الملجأ في اللغة الإنجليزية الأمريكية، يتم توضيح ذلك ك "مرفأء" ، و نجد منها نوعان مرفأء طبيعي و مرفأء صناعي.

✓ فالطبيعي: هو الذي يحاط في غالب جوانبه باليابسة.

✓ و الصناعي: هو الذي يبني كاسر الامواج حولها.

و تعد جزء من الساحل، تلك المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزء أصيلا من النظام المرفئي،

1- المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة الملاصقة لسنة 1958

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص190.

3- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص26.

4- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 190.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و ذلك مهما بعدت، إلا أن المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية لا تعتبر من المنشآت المرفئية الدائمة، و هذا ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي جاء فيها: " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزء من الساحل بعض المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزء أصيلا من النظام المرفئي، و لا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة"⁽¹⁾.

و الفرق بين الميناء و المرفأ يكمن في أن الميناء يفتح على مدينة مائية "ville portuaire" أو قرية داخل المرفأ، و من ثم يتصور أن كل ميناء يكون مرفأ و ليس كل مرفأ ميناء⁽²⁾. و قد سبق لمؤتمر لاهاي لعام 1930م، أن أخذ بنفس المبدأ، حيث اعتبر الميناء جزء من الساحل. و قد أخذت المادة الثانية عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة، و التي تقابل المادة التاسعة من اتفاقية جنيف لعام 1958 بما يلي:

"تدخل المراسي التي تستخدم عادة، لتحميل السفن و تفريغها و رسوها، في حدود البحر الإقليمي، و التي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا، أو كليا، خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي"⁽³⁾. و عليه تأخذ المراسي حكم المياه الداخلية من حيث المبدأ، أما إذا تجاوزت خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي فتعتبر من قبيل المياه الإقليمية⁽⁴⁾.

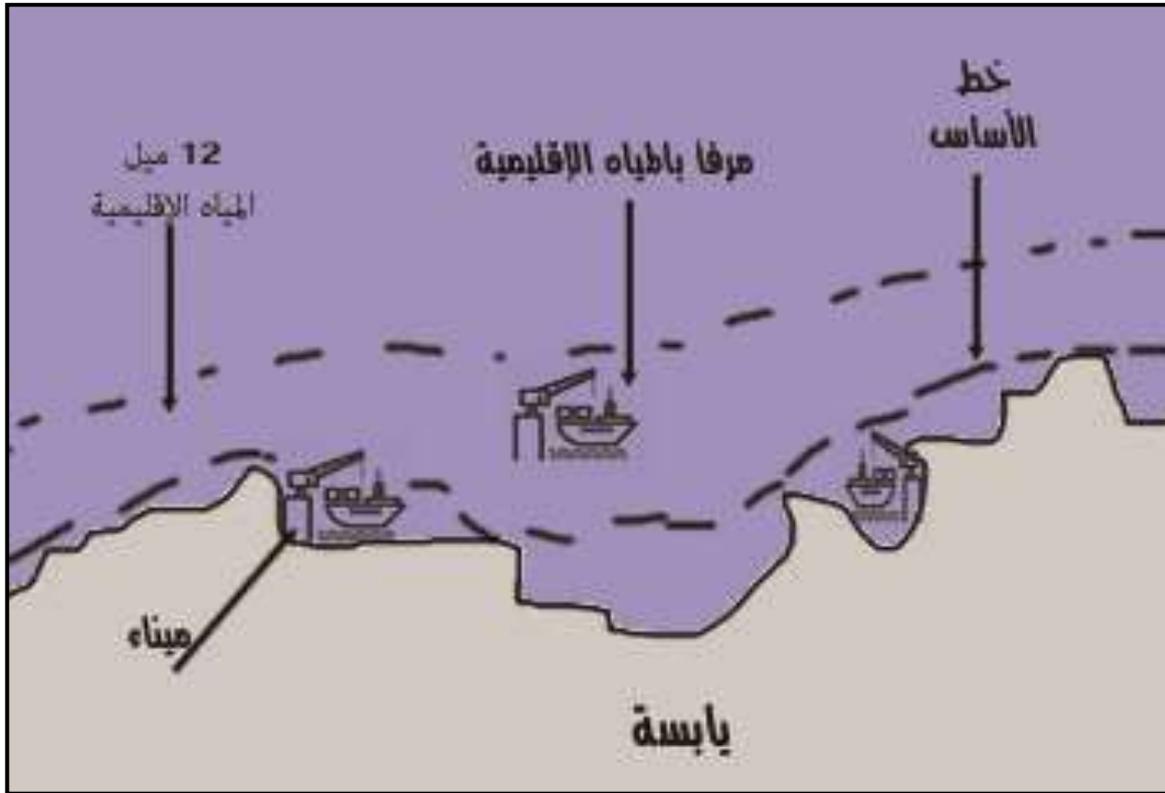
(انظر الشكل التوضيحي رقم 05)

1- المادة الحادية عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 191.

3- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص 82.

4- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 189.



الشكل رقم 05: يوضح الفرق بين الميناء و المرفأ

و تعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تدخل ضمن النظام المرفئي جزء من ساحل الدولة، أما المنشآت الصناعية فإنها لا تعد من المنشآت الدائمة⁽¹⁾. و هذا يعني أن قياس خط الأساس يبدأ من المنشآت الدائمة، أما المراسي التي تستخدم لحمل السفن و تفرغها فإنها تعد ضمن البحر الإقليمي⁽²⁾، و للدولة أن تمنع السفن الأجنبية من الصيد و الملاحة في المياه الداخلية، و لا تسمح إلا لسفنها⁽¹⁾.

1- و يقصد بالمنشآت الدائمة تلك المنشآت الثابتة التي تقيمها الدول و المتصلة بقاع البحر بشكل دائم، أما المنشآت الصناعية، فهي المنشآت الطافية على سطح مياه البحر، أي غير قاع البحر، و هي منشآت يمكن تحريكها من منطقة لأخرى. سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 89.

2- المادة الثانية عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

ثالثا: النظام القانوني للموانئ و المرافئ البحرية

تناولت أحكام المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958، القاعدة المتعلقة بتعيين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي في مواجهة الموانئ. و تقابلها المادة الحادية عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث حددت هذه الاتفاقية النظام القانوني للموانئ في نص المادة 11 السابقة الذكر، و عليه تعتبر الموانئ من مشتملات المياه الداخلية للدولة و جزء من أملاكها العامة، ما يترتب أن كل المسائل التنظيمية المتعلقة بتنظيم دخول السفن إليها، أو فرض الرسوم و كل التدابير المتعلقة بالصحة و الجمارك تبقى من الصلاحيات الحصرية للدولة الساحلية⁽²⁾.

و قد أدخلت المادة الثانية عشر من اتفاقية الأمم المتحدة، و التي تقابل المادة التاسعة من اتفاقية جنيف لعام 1958، المراسي التي تستخدم عادة، لتحميل السفن و تفرغها و رسوها، في حدود البحر الإقليمي، و التي تكون لو لا ذلك واقعة جزئياً، أو كلياً، خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي". و تدخل الموانئ البحرية الدائمة ضمن سواحل الدولة بغض النظر عن مكان وجودها، و يسري عليها ما يسري على إقليم الدولة، و يسري على الموانئ و المرافئ ما يسري على البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية بحسب مكان وجودها.

1- نصت المادة السادسة من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 على ما يلي: " للسفن الأردنية وحدها حق الصيد على السواحل وحق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الأردنية، و قطر السفن في دخولها إلى هذه الشواطئ و خروجها منها"

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 189.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و بالنظر إلى أن الدول تحاول أن تضع مرافئ عائمة في مسافات بعيدة عن سواحلها من أجل توسيع بحرها الإقليمي، على حساب مصالح دول أخرى، فقد تدخلت اتفاقية قانون البحار و لم تمنح لمثل هذه الموانئ بحرا إقليميا⁽¹⁾.

أما المراسي: فتستعمل لتحميل المواد للسفن و تفريغها و رسوها، و يطلق عليها بالأرصفة. و تدخل المراسي في حدود البحر الإقليمي⁽²⁾.

و أكدت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية، على حق السفن الخاصة في الدخول إلى الموانئ الأجنبية، حيث نصت على أنه: " ليس للدول أن تغلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام"⁽³⁾.

فمثلا من حق أي دولة غلق موانئها في مواجهة سفن أي دولة يوجد بها مرض، و كما هو حادث بانتشار أنفلونزا الطيور، أو مرض سريع الانتشار، فليس للسفن الأجنبية الدخول إذا كان هذا ينتشر على أراضيها و أن دخول هذه السفن الأجنبية يؤدي إلى إثارة الشغب و المظاهرات.

و لكن يجب أن نشير أنه في حالة القوة القاهرة يجب على الدولة التي أغلقت موانئها أن تستقبل هذه السفن كإصلاح عطب، أو هبوب إعصار شديد قد يؤدي إلى غرق هذه السفينة الأجنبية، و هذا الأمر ينطبق على السفن الحربية⁽⁴⁾، فالدولة غير ملزمة بالسماح للسفن الحربية بأن ترسو في موانئها إلا في حالة القوة القاهرة التي تضطر فيها السفن إلى طلب الإيواء، إذا عطب أصابها أو تعرضت لإعصار شديد باعتبار أن مياه الميناء مياه داخلية.

1- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 98.

2- المادة الثانية عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

3- المادة الثانية من اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لسنة 1923.

4- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 13.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و تخضع السفن الخاصة الأجنبية الموجودة في الميناء للوائح الخاصة بالملاحة و الصحة

و البوليس و الجمارك التي تضعها الدولة الساحلية⁽¹⁾. اذا فالموانئ تنقسم إلى نوعين:

القسم الأول- الموانئ المدنية التجارية: و هي الموانئ المعدة لخدمة التجارة عبر البحار و تستقبل كافة أنواع السفن المدنية العامة و الخاصة، كما أن الدولة الساحلية ملزمة بفتح موانئها للتجارة الدولية إلا في حالات استثنائية مثل القيام بالتدابير الصحية اللازمة كانتشار وباء في ميناء مثلا، و كذلك القيام بمقتصرات النظام العام. فبالنسبة للموانئ التجارية المدنية، الدولة لا تسمح بدخول السفن الحربية داخلها لأن لها حرمة تابعة لسيادة الدولة، لذلك لا تسمح الدولة الساحلية بدخول السفن الحربية إلى موانئها التجارية إلا بموجب طلب يسمى طلب الإيواء الذي تقدمه السفن الحربية في حالات القوة القاهرة كتعرضها مثلا لنوع من أنواع العطب أو اضطراب شديد في أحوال الطقس.

القسم الثاني-الموانئ العسكرية: هي موانئ مخصصة لأغراض عسكرية و تعتبر ذات موقع استراتيجي حساس لأمن الدولة القومي لذلك يحق للدولة فتحها و غلقها كما تشاء ليس كالنوع الأول من الموانئ الذي تكون الدولة ملزمة بفتحها على الدوام. فالميناء العسكري تابع لسيادة الدولة الكاملة و لا تفتحها إلا بإرادتها التامة⁽²⁾. و هذا ما أشار إليه المشرع الجزائري حيث استثنى تطبيق أحكام القانون البحري الجزائري على الموانئ العسكرية وخصه فقط بالنسبة للموانئ المدنية كالتجارية، النزهة، الصيد، لغرض تعارض ذلك مع الاستخدام العسكري ومقتضيات وسلامة شؤون الدفاع الوطني طبقا لنص المادة 888 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

1- عصام العطية، المرجع السابق، ص252.

2- انظر، <http://www.youtube.com/channel/UCpb2181rti-fu7SPImuUJtw>، تاريخ الاطلاع 2021/09/07.

3 - نصت المادة 888 من القانون البحري الجزائري، فقرة 1 " في مفهوم هذا الأمر، فإن الميناء، نقطة من ساحل البحر، مهيأة و مجهزة لاستقبال السفن و إيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة. الفقرة 2 " لا تسري أحكام هذا

الفقرة الثانية: البحيرات و البحار المغلقة و الشبه مغلقة

لا يمكن أن يتصور لهذه المناطق من المياه الداخلية نمودجا موحدا يعنى به القانون الدولي، مع ذلك فإن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 قد اعترفت بالخصوصية التي يتمتع بها كل جزء من هذه الأجزاء، و هو ما سنوضحه فيما يلي.

أولاً: تعريف البحيرات و البحار المغلقة

البحار المغلقة هي مساحات بحرية أو خليج أو بحر تحيط بها اليابسة من جميع جهاتها دون أن تجد أي منفذ أو ممر يصلها بالبحر أو يوصلها بغيرها من المساحات البحرية، و يقصد بها البحيرات و البحار التي تحيط بها أراضي دولة مثل، بحيرة بلاطون في هنغاريا و التي تقع بكاملها في الإقليم الهنغاري و بحيرة كومو بإيطاليا أو أكثر و لا يكون لها اتصال بالبحار العامة.

إذا كانت البحيرة واقعة في إقليم دولة واحدة فهي تخضع لسيادة الدولة الكاملة أما إذا كانت البحيرة محاطة بدولتين أو أكثر فهذه البحيرة تخضع لسيادة كلا الدولتين، و تقسيم هذا النوع من البحيرات عن طريق مرور خط الحدود في منتصف البحيرات حتى يقسمها إلى قسمين ما بين الدولتين.

أما بالنسبة للبحار المغلقة و الشبه المغلقة فتتفق النظرية القانونية و العرف الدولي على المبدأ القائل أنه إذا كانت هذه البحار محاطة بأرض و تقع كلية ضمن أراضي دولة ما، فإن تلك البحار أو ذلك البحر يشكل جزء من أراضي تلك الدولة⁽¹⁾.

فالبحار التي تحيط بها الأرض من جميع الجهات تسمى بحارا مغلقة، أما إذا امتدت في اليابسة و تتصل بالبحر فتسمى عندها بالبحر شبه المغلق⁽¹⁾.

الأمر على الموائى العسكرية"، قانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري.
1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص55.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

تعرف البحار المغلقة كذلك على أنها: " تلك البحار التي تحيط بها أراضي دولة أو أكثر و لا يكون لها اتصالا بالبحار العامة"⁽²⁾، كالبحر الميت بين فلسطين و الأردن، و بحر قزوين بين إيران و روسيا، و بحر البودن الذي تحيط به كل من ألمانيا و النمسا و سويسرا، و بحر آرال في سيبيريا.

ثانيا: النظام القانوني للبحار المغلقة.

من الطبيعي إذا كان البحر المغلق تحيط به أراضي دولة واحدة فهو يخضع لسيادتها بالكامل، و يشكل جزء من إقليمها شأنه في ذلك شأن الإقليم الأرضي، أما إذا كان البحر المغلق واقعا في إقليم أكثر من دولة فإنه يخضع لسيادة الدول المحيطة به، و يتم تنظيم الملاحة و الصيد فيه بمقتضى اتفاقيات خاصة تعقد لهذا الغرض، مثال ذلك المعاهدة المعقودة بين الاتحاد السوفيتي وإيران عام 1921 بخصوص بحر قزوين حيث نصت على تمتع الطرفين بحرية الملاحة فيه على أساس المساواة.

و تأيد هذا المبدأ بالمعاهدة المعقودة في 27 أوت عام 1935 التي حصرت الملاحة بالسفن العائدة لرعايا الدولتين⁽³⁾، كذلك الاتفاقية المعقودة بين كل من ألمانيا و النمسا و سويسرا عام 1973 بخصوص تنظيم الملاحة بين الدول الأطراف، إذ أكدت أن الملاحة فيه من حق الدول الأطراف و على أساس المساواة، كما و حصرت حق الملاحة فيه على رعايا دولها فقط⁽⁴⁾، كذلك اتفاقية أكتاو لعام 2018 الخاصة ببحر قزوين التي نظمت استخدام بحر قزوين بين الدول المطلة عليه.

ثالثا: تعريف البحار شبه المغلقة

- 1- علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الدولي العام المبادئ والأصول، دار النهضة العربية، مصر، 2010، ص117.
- 2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص198.
- 3- عصام العطية، المرجع السابق، ص254.
- 4- علي خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 118.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

فكرة البحار شبه المغلقة "semi-closed seas"، هي فكرة حديثة، أثار تعريفها و بيان خصائصها، نزاع و خلافا بين الدول المشاطئة لهذه البحار، فقد عرفته لجنة الخبراء العرب لقانون البحار بأنه: "هو البحر الذي له منفذا صغيرا نسبيا، أو أكثر من منفذ واحد على بحر عال، أو على بحر شبه مغلق"⁽¹⁾.

يعرفه الفقه على أنه: "تلك البحر الذي يتصل بأعالي البحار ببوغاز أو مضيق، من ثم يستغرق مصطلح البحر شبه المغلق في القانون الدولي للبحار كل البحار التي تأخذ هذا الوصف واقعا، أو تأخذه حكما مثل الخلجان و الأحواض متى اتصلت بالبحر العالي عن طريق فتحة بحرية ضيقة كبحر أوزوف في روسيا، البلطيق شمال أوروبا، و الأبيض المتوسط، فضلا عن الخليج العربي"⁽²⁾.

و المادة 122 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أوردت تعريفا موحدا للبحار المغلقة و شبه المغلقة بأنها عبارة عن (خليجا أو حوضا أو بحرا تحيط به دولتان أو أكثر و يتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية و المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر)⁽³⁾.

أما إذا كانت بحيرات أو بحار من ذلك النوع محاطة بأراضي عدد من الدول فليس هناك اتفاق قائم، و يلتقي أغلبية الكتاب و الحكومات في الاعتقاد بأنه في هذه الظروف تشكل البحيرة أو البحر جزء من الدول المحيطة، و أن الاتفاقات الدولية ضرورية لتحديد الأجزاء العائدة لكل من هذه الدول في البحيرة أو البحر.

1- محمد عمر المدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، 1996، الجزء الثاني الطبعة الثانية، الرياض، السعودية، ص241.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص200-201.

3- علي خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص119.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

هذا ما أكدته المادة 123 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مشيرة إلى ضرورة التعاون بين الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق فيما بينها في ممارسة مالها من حقوق و أداء ما عليها من واجبات فيما يتعلق بالمواد الحية و حماية البيئة البحرية و البحث العلمي. و الأمثلة التي ينطبق عليها هذا الوصف بحيرة جنيف و بحيرة كونستانس، و معظم البحيرات في أمريكا الشمالية (هورون، إدي، أونتااريو وسوبيربر) و البحر الأسود⁽¹⁾، يشكل مثالا على بحر مغلق أو محاط بالأرض لكنه يعتبر جزء من البحار المفتوحة أو أعالي البحار (باستثناء المياه الإقليمية على طول شواطئه) بموجب معاهدة باريس للسلام لعام 1856 و الاتفاقات اللاحقة التي كان آخرها اتفاق مونتريه لسنة 1936، أما المثال على بحر وطني محاط بالأرض نهر أرال في سيبيريا.

رابعاً: النظام القانوني للبحار الشبه مغلقة

إذا كان البحر واقعا برمته في إقليم دولة واحدة اعتبر جزء من إقليمها و يخضع لسيادتها، شرط أن لا تتجاوز الفتحة التي توصله بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ضعف عرض البحر الإقليمي، أي لا يتجاوز عرضه 24 ميل، و أن تكون هذه الفتحة داخلة ضمن إقليم الدولة أيضاً، أما إذا تجاوزت الفتحة هذا القدر أو كانت تقع في إقليم دولة أخرى، اعتبر البحر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار فيما عدا حدود البحر الإقليمي⁽²⁾، و كذلك الحال إذا كان البحر واقعا في إقليم أكثر من دولة⁽³⁾.

أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد أوردت تعريفاً موحداً للبحار المغلقة و الشبه المغلقة بقولها: "لأغراض هذه الاتفاقية، يعني البحر المغلق أو شبه المغلق خليجاً أو حوضاً أو بحراً، تحيط به

1- البحر الأسود يعد بحراً مغلقاً.

2- علي خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 118-119.

3- عصام العطية المرجع السابق، ص 254-255.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

دولتان أو أكثر و يتصل ببحر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية و المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر⁽¹⁾.

ثم أكدت نفس الاتفاقية على ضرورة التعاون بين الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق، فيما بينها، في ممارسة مالها من حقوق، و أداء ما عليها من واجبات، فيما يتعلق بالموارد الحية و حماية البيئة البحرية و البحث العلمي⁽²⁾، بمقتضى هذه الاتفاقية، و تحقيقاً لهذه الغاية، تسعى مباشرة، أو عن طريق منظمة إقليمية مناسبة إلى:

- ◆ تنسيق إدارة الموارد الحية للبحر و حفظها و استكشافها و استغلالها،
- ◆ تنسيق أعمال حقوقها و واجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها،
- ◆ تنسيق سياستها المتعلقة بالبحث العلمي و القيام، حيثما يقتضي الأمر، ببرامج مشتركة للبحث العلمي في المنطقة،
- ◆ دعوة غيرهما من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر، حسب الاقتضاء، لتتعاون معها في العمل على تدعيم أحكام هذه المادة⁽³⁾.

1- المادة 122 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2- عصام العطية، المرجع السابق، ص 255.

3- نص المادة 123 من اتفاقية المؤتمر الثالث للقانون البحار لسنة 1982.

المبحث الثاني:

مفهوم المياه الداخلية

للدولة الأرخيلية و نظامها القانوني

المبحث الثاني: مفهوم المياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية و نظامها القانوني

تمثل الدول الأرخيبيلية الظاهرة الأكثر وضوحاً لإنفجار السيادة و غزوها البحار و المحيطات، و الأرخيبيلات نوعان الساحلية، و هي مجموعة من الجزر التابعة للإقليم البري للدولة الأرخيبيلية، و الأرخيبيلات المحيطية و هي مجموعات من الجزر في وسط المحيط و على مسافة من السواحل البرية، بحيث يمكن اعتبارها مجموعة مستقلة و ليس جزء من الإقليم البري، و تختلف الأرخيبيلات من الناحية الجغرافية عن بعضها اختلافاً كبيراً، فهي تختلف من حيث عدد الجزر و مساحتها و مساحات المياه التي تفصل بينها⁽¹⁾، و سنتطرق في المطلب الموالي لمفهوم المياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية أما المطلب الثاني سنخرج من خلاله على الوضع القانوني للمياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية.

المطلب الأول: مفهوم الدولة الأرخيبيلية والمياه الأرخيبيلية

في إطار ذلك الاتجاه المتصاعد الذي أبدته الدول الساحلية صوب بسط سلطانها على المزيد من أجزاء البحار و المحيطات، جاءت مطالبات الدول الأرخيبيلية بإرساء نظرية الأرخيبيل و إكسابها وضعاً قانونياً مستقراً، واحدة من أكثر المطالبات التي نجحت الدول التي رفعت لواءها في الإقناع بها، على النحو الذي هياً لها أن تلقى الاستجابة من جانب مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، و هو الأمر الذي أدى إلى وضع تنظيم قانوني جديد للدولة الأرخيبيلية، و سمح بالتسليم لها بسلطات جديدة، و اقترن ذلك بإقرار بعض القواعد المتعلقة بنظام المرور في المياه الأرخيبيلية، و قد تبلور ذلك التنظيم بكافة جوانبه في نصوص الجزء الرابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المواد 46-54)⁽²⁾.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 223.

2- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 2000، ص 291.

الفرع الأول: تعريف الدولة الأرخيبيلية و المياه التابعة لها

قبل التطرق إلى تعريف الدولة الأرخيبيلية علينا أن نعرض على تعريف الأرخيبيل أولاً، فالأرخيبيل: كلمة معربة عن الإيطالية ARCIPLAGO، إغريقية في أصلها معناها مجموعة من الجزر، و كلمة أرخبيل كمصطلح من مصطلحات القانون الدولي العام للبحار في وضعه المعاصر و هو مفهوم خاص.

و قد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وجود الدولة الأرخيبيلية و وضعت لها نظاماً قانونياً متكاملًا لها و أفردت لذلك الفصل الرابع منها، بحيث عرفت الأرخيبيل بأنه:

" مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر و المياه الواصلة بينها و المعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً على حد تشكل معه هذه الجزر و المياه و المعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً و اقتصادياً و سياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً"⁽¹⁾.

على هذا و بينت المادة 46 فقرة (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السالفة الذكر أن "الدولة الأرخيبيلية تعني الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر و قد تضم جزراً أخرى"، بغض النظر إذا ما كانت الجزر كبيرة أو صغيرة مسكونة أم لا، و من المادة أعلاه يمكن استخلاص المميزات الأساسية التي يجب أن تتوفر في الدولة حتى يحق لها المطالبة بوضع دولة أرخبيلية:

- 1 - أن تكون هذه الجزر و المياه الواصلة بينها و الظواهر الطبيعية الأخرى مرتبطة فيما بينهما ارتباطاً شديداً دون أن يكون للدولة إقليم تابع لإحدى القارات و تسمى بالأرخبيلات المحيطة.
- 2 - أن يكون الأرخيبيل على سواحل دولة أي ما يسمى بالأرخيبيل القاري.
- 3 - أن تكون هذه الجزر قد تم اعتبارها من الناحية التاريخية أرخبيلًا أو نتيجة لظروف معينة⁽¹⁾،

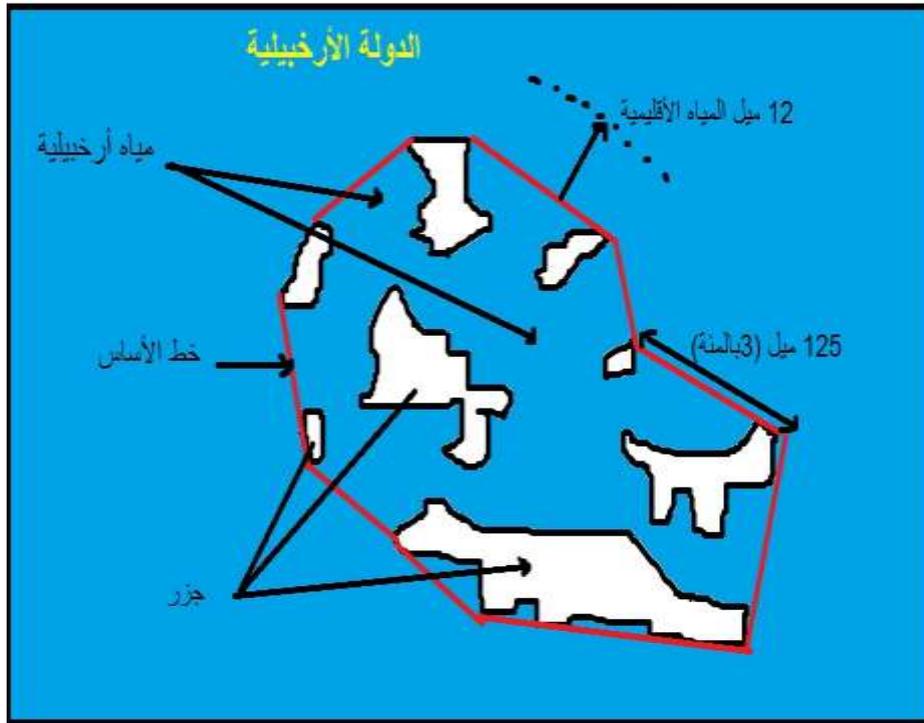
1- المادة السادسة والأربعون فقرة ب من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و الدولة الأرخيبيلية في مفهوم هذه المادة هي دولة يختلف وضعها القانوني عن وضع سائر الدول الأخرى."

و تعتبر المياه الأرخيبيلية: المياه المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي ترتبط ما بين أبعد نقاط الجزر عن قلب الدولة الأرخيبيلية، و هي الخطوط المحددة بالتالي للمحيط الخارجي لمجموعة الجزر المكونة، بما تتخللها من مياه لكيان هذه الدولة و بشرط أن يتم رسم هذه الخطوط وفقا للقواعد المبينة تفصيلا في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽²⁾.

(انظر الشكل التوضيحي رقم 6)



الشكل التوضيحي رقم (06) يوضح المياه الارخبيلية

1- مريم لوكال، الدولة الأرخيبيلية بين اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 و الممارسات الدولية: إقرار للسيادة الوطنية أم غزو لأعالي البحار، مجلة دراسات و أبحاث المجلة العربية في العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، مجلد 12، عدد 3 جويلية 2020، ص 648 .

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 52.

الفرع الثاني: النظام القانوني للمياه الأرخيبيلية

تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أربعة فقرات حددت القواعد الخاصة

بالنظام القانوني للمياه الأرخيبيلية، نستخلصها كالاتي:

أولاً: أن للدولة الأرخيبيلية سيادة كاملة على المياه الأرخيبيلية التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية، وذلك بصرف النظر عن عمق هذه المياه أو بعدها عن الساحل.

ثانياً: تمتد سيادة الدولة الأرخيبيلية كذلك إلى الحيز الجوي الكائن فوق المياه الأرخيبيلية، و أيضاً إلى قاعها و باطن أرضها و الموارد الموجودة فيها.

ثالثاً: أن نظام المرور الذي قرره الاتفاقية للمرور عبر الممرات البحرية الأرخيبيلية لا يمس وضع المياه الأرخيبيلية، سواء فيما يتعلق بالممرات البحرية أو فيما يتعلق بممارسة الدولة الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه و ما فوقها من حيز جوي أو قاعها و باطن أرضها و الموارد الموجودة فيها⁽¹⁾.

و ألحت المادة 51 من اتفاقية 1982 على الدولة الأرخيبيلية بوجوب احترام الاتفاقات القائمة مع

الدول و حقوق الصيد التقليدي و الكابلات المغمورة الموجودة وفق المطات التالية:

- تحترم الدولة الأرخيبيلية، دون الإخلال بالمادة 49، الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى و تعترف بحقوق الصيد التقليدي و الأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة و الملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الإرخيبيلية، و يتم بناء على طلب أي من الدول المعنية، تنظيم أحكام و شروط ممارسة هذه الحقوق و الأنشطة، و لا تنقل هذه الحقوق إلى دول ثالثة أو رعاياها و لا تتشاطر مع دول ثالثة أو مع رعاياها.

1 - المادة التاسعة والأربعون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

• تحترم الدولة الأرخيبيلية الكابلات المغمورة الموجودة التي وضعتها دول أخرى و المارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، و تسمح الدولة الأرخيبيلية بصيانة هذه الكابلات و استبدالها عند تلقيها الإخطار الواجب بموقعها و بنية إصلاحها أو استبدالها.

المطلب الثاني: طرق قياس المياه الأرخيبيلية

باستقراء ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بالدول الأرخيبيلية و كيفية تعيين حدودها البحرية يمكننا القول أن الاتفاقية لم تميز بين الدول الأرخيبيلية و غيرها من الدول الساحلية فكما هو الحال بالنسبة للدول الساحلية بشكل عام يبدأ قياس الامتدادات البحرية للدول الأرخيبيلية من خطوط الأساس الخاصة بالدول الأرخيبيلية⁽¹⁾.

و فيما يلي سنخصص الفرع الأول لمعرفة طرق استحداث خطوط الأساس المستقيمة أما الفرع الثاني سنخصصه للاطلاع على التطبيقات الدولية في رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية.

الفرع الأول: استحداث خطوط الأساس المستقيمة.

كما هو الحال بالنسبة للدولة الشاطئية بشكل عام يبدأ قياس المساحات البحرية للدول الأرخيبيلية من خطوط الأساس الخاصة بالدولة الأرخيبيلية، و قد ركزت هذه الدول عند تحديد المجال الأرخيبيلي وفق قاعدة الخطوط المستقيمة الواردة في قرار محكمة العدل الدولية في قضية المصائد لعام 1951.

و لغرض تقليل المساحات المحصورة بين خطوط الأساس المستقيمة، اقترحت بعض الدول، كألمانيا الاتحادية و هولندا، ألا يتجاوز الطول الأقصى لهذه الخطوط ضعف عرض البحر الإقليمي،

و اقترحت دول أخرى، كالمملكة المتحدة، أن يتحدد طول خطوط الأساس المستقيمة بثمان و أربعين ميلا بحريا و أن تتحدد المساحات المحصورة بين هذه الخطوط بخمسة أضعاف مساحات اليابسة،

1 - المادة الثامنة و الأربعون من اتفاقية الأمم لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و أخيرا استقر الحل التوفيقي باتجاه الاقتراح البريطاني و تبنته اتفاقية 1982 لقانون البحار⁽¹⁾، حيث حددتها المادة 47 من اتفاقية 1982، التي نصت على أنه:

1- يجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر و بين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيبيل على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية و قطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية، ما بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1.

2- لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها (3) في المائة من مجموع خطوط الأساس التي تضم أرخبيلًا ما، و ذلك حتى طول أقصاها (125) ميلا بحريا.

3- لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخيبيل.

4- لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر و إليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر، أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

5- لا تطبق الدولة الأرخيبيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى من أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

6- إذا كان جزء من المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزأين من دولة مجاورة و ملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة و جميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه و جميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقا بين هاتين الدولتين تبقى و تحترم.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 230

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

7- لغرض حساب نسبة المياه إلى اليابسة وفقا للفقرة 1، يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياها واقعة داخل الأطر الشعابية للجزر و الحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزر من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصورا بسلسلة من جزر الحجر الجيري و الشعاب المنقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة.

8- تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة لتثبيت من موقعها و يجوز، كبديل، الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية للنقاط تعين المسند الجيوديسي.

تعلن الدولة الأرخيبيلية الإعلان الواجب عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية و تودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة⁽¹⁾.

و خطوط الأساس الأرخيبيلية هي خطوط مستقيمة تصل بين أبعد النقاط في أبعد الجزر التي يتشكل منها الأرخيبيل

وطول خطوط الأساس الأرخيبيلية بمجموعه لا يجب أن يزيد عن (100) ميل لكن هناك حالات استثنائية قد يصل فيها طول الخط الواحد عن مالا يزيد عن (3) بالمائة من مجموع الخطوط أي بحوالي الحد الأقصى 125 ميل ل3 بالمئة.

و يجوز للدولة الأرخيبيلية تعيين حدود مياها الداخلية بأن ترسم داخل مياها الأرخيبيلية خطوطا فاصلة لتعيين حدود مياها الداخلية وفقا للمواد 9 و 10 و 11⁽²⁾.

1- المادة السابعة والأربعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2- المادة خمسون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

فيمكن للدولة الأرخيبيلية، وفقا للمادة 50 من الاتفاقية، أن ترسم خطوطا أخرى داخل المياه الأرخيبيلية لغرض تعيين حدود المياه الداخلية وفقا للأحكام الواردة في المواد 9 و10 و11 من الاتفاقية، أي المواد المتعلقة برسم خطوط الأساس عبر مصبات الأنهار و أمام الخلجان و الموانئ و قد يؤدي رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية إلى تقاطع البحر الإقليمي للدولة الأرخيبيلية مع البحار الإقليمية للدول المجاورة أو المقابلة،

و في هذه الحالة نكون أمام مشكلة تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة التي تحل وفقا للقواعد الواردة في المادة (15) من الاتفاقية و التي أتينا على شرحها في الفصل الخاص بالبحر الإقليمي⁽¹⁾.

الفرع الثاني: التطبيقات الدولية في رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية

أوضحت الممارسة الدولية فورا أنه لا يمكن أن تطبق أية دولة أرخبيلية خطوط الأساس الأرخيبيلية المستقيمة بصفة حصرية و هو ما أدى إلى استعمال الطريقة المختلطة، أي الخطوط الأرخيبيلية في المواقع المناسبة لها و الخطوط العادية في المواقع المناسبة أيضا، بحيث اعتمدت دول تشريعات و مراسيم تسمح بمزج الأسلوبين مثل: الأرجنتين، البرازيل، اليابان و لأوروغواي، في حالة موريشيوس، إذ جاء في المادة الرابعة من قانون المنظمة البحرية لموريشيوس لعام 2005 "أن الدولة قد تعتمد على خطوط الأساس الأرخيبيلية المستقيمة و العادية و خط الشعاب المرجانية أو مزيج من هذه الأساليب لتحديد مناطقها البحرية".

و منذ إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، سعت 22 دولة للمطالبة بمركز الدولة الأرخيبيلية، وفي سنة 1977 أعلن الرأس الأخضر استعمال خطوط الأساس الأرخيبيلية، إلا أن نسبة

1- محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص 231.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

المياه إلى الأرض تجاوزت الحدود المنصوص عليها في المادة 47، ما أدى لاحتجاج الولايات المتحدة الأمريكية، عدلت الرأس الأخضر على إثره في سنة 1992 خطوط الأساس بطريقة تتماشى مع الاتفاقية.

فوضع خطوط الأساس ليس نهائيا إذ يمكن للدولة تعديله كلما استدعت الظروف ذلك مع إعلام الدول المعنية.

حددت الولايات المتحدة الأمريكية أيضا وجود نقص في خطوط الأساس الأرخيبيلية المستقيمة التي رسمتها بابوا غينيا الجديدة و التي لا تنتهي في جزيرة نيو غينيا و لكن في البحر، و بالتالي لا تتوافق مع المادة 47/1، التي تتطلب أن ترسم خطوط الأساس بين النقاط الخارجية للجزر الخارجية.

أعلنت موريشيوس استخدامها للنظامين في أرخبيل " سانت براندون و شاغوس " ، أما في جزيرة موريشيوس الرئيسية، فقد استخدم خط الأساس العادي و المستقيم و خطوط إغلاق النهر و الخليج.

أما فيما يخص قيد طول خط الأساس المحدد ب 125 ميل بحري فإنه يبدو من ممارسة الدول الحالية أنه لا يمثل مشكلة كبيرة بالنسبة للغالبية العظمى من الدول الأرخيبيلية، رغم بعض الانتقادات التي وجهتها أساسا الولايات المتحدة لكل من جزر المالديف (Maldives)، و بابوا غينيا الجديدة (1) (Papouasie-Nouvelle- Guinée) بحيث يحتوي نظام خط الأساس الأرخيبيلي لهذه الأخيرة على جزء أساسي (الجزء 34-35) يبلغ طوله المسموح به في المادة 47، لذا لا تستوفي بابوا نيو غينيا متطلبات الاتفاقية.

تعتبر حالة الفلبين معقدة فقد سنت سنة 2009 تشريعات تحدد خطوط الأساس الأرخيبيلية،

1 - ASHLEY ROACH and others ,Baselines under the international law of the sea final report, International low Association, 2018, pp.23-27.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و لكن هذا التشريع لم يوضح ما إذا كانت المياه الموجودة داخل خطوط الأساس هي مياه أرخبيلية، خاصة أن المادة الأولى من دستور الفيليبين تنص على أن:"المياه بين جزر الأرخبيل بغض النظر عن اتساعها و أبعادها، تشكل جزء من مياه الفيليبين الداخلية".

علما أنه عند المصادقة على اتفاقية قانون البحار سنة 1982، ذكرت الفيليبين:" أن مفهوم المياه الأرخبيلية بموجب الاتفاقية يشبه مفهوم المياه الداخلية بموجب الدستور، لذا احتجت الولايات المتحدة الأمريكية و دول أخرى على هذا الفهم، ذلك أن المياه الأرخبيلية تخضع لأنظمة المرور البريء و الممرات البحرية الأرخبيلية، على عكس المياه الداخلية التي تخضع للسيادة التامة للدولة.

يذكر أن الفيليبين أعلنت أنها" تعترم مواءمة تشريعاتها المحلية مع أحكام الاتفاقية" و إنها ستلتزم بأحكامها، على الرغم من أن هذا التشريع لم يتم سنه بعد، إلا أن المحكمة العليا الفيليبينية أيدت بالإجماع دستورية قانون خط الأساس للأرخبيل الفيليبيني و اعترفت بأن سيادة الفيليبين على المياه ضمن خطوط الأساس تخضع لحقوق المرور البريء و الممرات الأرخبيلية، على النحو المنصوص عليه في القانون الدولي.

أما أندونيسيا فهي تلبية متطلبات خط الأساس بشكل تقريبا، و هي تحوز أطول نظام خط أساس أرخبيلي في العالم، فرغم أن لديها خمسة أجزاء من خط الأساس تتجاوز (100) ميل بحري، إلا أنها تقع ضمن النطاق المسموح به لأن نظامها يحتوي على 192 جزء⁽¹⁾، و مع ذلك فإن أجزاء خط الأساس في أندونيسيا ليست كلها خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة،

1 - KEVIN BAUMERT and BRIAN MELCHIOR, The practice of Archipelagic States: a study of studies, in Ocean Development and International Law review, USA, 2015, p. 70-71.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.

و الباقي أي (32) عبارة عن خطوط أساس عادية، و قد قامت أندونيسيا بتعديل خطوط الأساس لعام 1960 في 1996 ثم 2008، و شملت التغييرات التي تم إجراؤها النقاط الأساسية في بحر سيليبس حول جزيرتي بولاو سيادا و بولاوليجيتان⁽¹⁾.

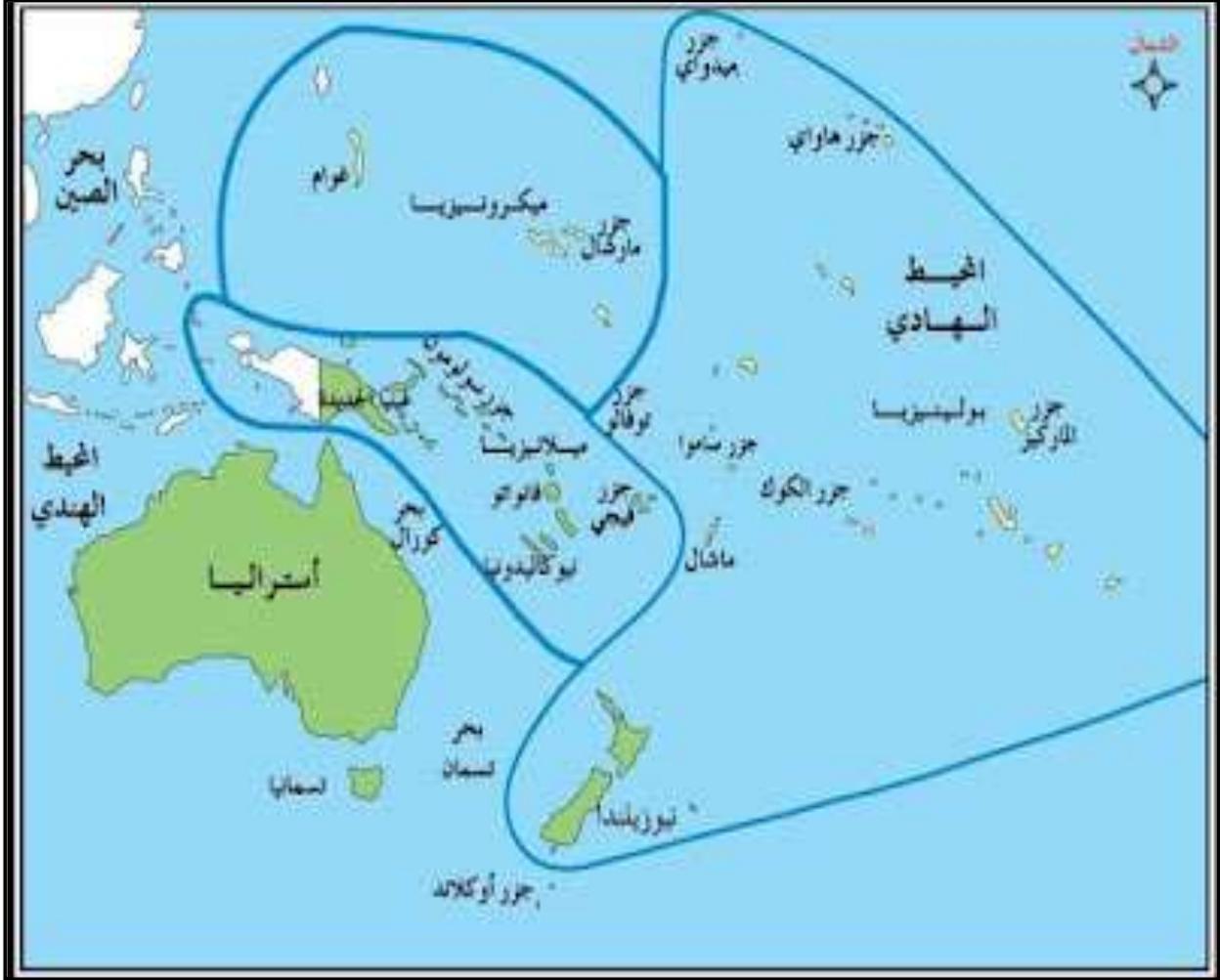
باعتبار أن الدولة الأرخيبالية تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر و قد يشمل جزرا أخرى خارج الأرخبيل، فإن خطوط الأساس الأرخيبالية قد تحيط بجميع جزرها أو لا، فإثنتا عشرة دولة من بين 20 دولة أي أنتيغوا و بربودا، و جزر الباهاما، و كابو فيردي، و جزر القمر، و الجمهورية الدومينيكية، و غرينادا، و أندونيسيا، و جامايكا، و جزر غرينادين، و ترينيدادا و توباغو، أرفقت جميع جزرها ضمن خطوط الأساس المطالب بها.

أما الدول الثماني المتبقية أي: فيجي، موريشيوس، بابوا غينيا الجديدة، الفيليبين، سيشل، جزر سليمان، توفالو و فانواتو، لم يرفقوا جميع جزرهم ضمن خطوط الأساس الأرخيبالية، إما لأنها لم تكن قادرة على تلبية متطلبات المادة 47 أعلاه أو لأسباب أخرى، لذا استخدمت هذه الأخيرة طرق خط الأساس العادية للجزر الواقعة خارج خطوط الأساس الأرخيبالية، كما أن موريسيشوس استخدمت بشكل استثنائي كل طرق خط الأساس العادية والاستثنائية.

(انظر الشكل التوضيحي رقم 07)،

1 -ASHLEY TOACH, Op.cit; p27.

الباب الأول - الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية و الوضع القانوني المنظم لها.



الشكل التوضيحي رقم 07: يوضح الدول الثماني المتبقية التي لم ترفق جميع جزرها ضمن خطوط

الأساس الأرخيبيلية، (لم يستطعوا تلبية متطلبات المادة 47 لتحديد خطوط الأساس)

ملخص الفصل الأول:

نخلص في نهاية هذا الفصل إلى أن المياه الداخلية هي المياه الأكثر قرباً لنشاط الدولة الساحلية أو الملتصقة به وحسب اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، تعتبر المياه الداخلية المياه الواقعة على الجانب الأرضي من خط الأساس للمياه الإقليمية وهي تشمل مجموعة من المناطق كالأنهار الداخلية، و الخلجان الداخلية، و الموانئ البحرية و البحيرات.

وعليه فإن المياه الداخلية هي المياه التي تخضع لسلطة الدولة و سيادتها الكاملة من منبعها إلى مصبها وهي تقع ضمن حدود الدولة الساحلية.

الفصل الثاني:

سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الداخلية

الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

ارتبط ظهور مبدأ "السيادة" (sovereignty) في قانون الأمم (القانون الدولي العام) مع انبثاق الدولة القومية (الحديثة) في أوروبا بعد معاهدة واستغاليا (1648, wastphalia) التي أنهت حرب الثلاثين عاما الدينية في القارة الأوروبية.

فهذه المعاهدة أقرت مبدأ "سيادة الدولة" باعتبار أن هذه السيادة هي سلطة الدولة العليا و المطلقة على إقليمها، أي حق الدولة في ممارسة وظائفها و صلاحياتها و اختصاصاتها داخل إقليمها القومي دون تدخل من أية دولة أخرى.

كما تنص المادة 1/2 من ميثاق الأمم المتحدة على أن هيئة الأمم المتحدة تقوم على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها، فيما نصت نفس المادة على أنه: " ليس في هذا الميثاق ما يسوغ "للأمم المتحدة" أن تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما، وليس فيه ما يقتضي الأعضاء أن يعرضوا مثل هذه المسائل لأن تحل بحكم هذا الميثاق، على أن هذا المبدأ لا يخلّ بتطبيق تدابير القمع الواردة في الفصل السابع"⁽¹⁾ و فيما يأتي سندرس ماهية سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية في المبحث الأول و الوضع القانوني للسفن لأجنبية في المياه الداخلية في المبحث الثاني.

1 - الفقرة السابعة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة.

المبحث الأول:

ماهية سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الداخلية

المبحث الأول: ماهية سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

لقد سعت الدول إلى فرض السيادة بمفهومها الذي تمارسه على أقاليمها البرية، على المساحات البحرية و خاصة المقابلة لسواحلها، و لكن ذلك لم يتم حيث اختلف حول نشوء قاعدة السيادة البحرية و الأساس القانوني لها تبعاً لتطور هذا المفهوم في ميثاق الأمم المتحدة و اتجاهاته الحديثة بعده، ثم في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث وضعت أحكام خاصة بالسيادة البحرية و تطوراتها ضمن كل من ذلك⁽¹⁾.

و في ما يلي سنحاول التفصيل في مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية كمطلب أول، أما المطلب الثاني سنتطرق من خلاله للقيود الواردة على ممارستها لهذا النوع من السيادة.

المطلب الأول: مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

القاعدة العامة أن سيادة الدولة على إقليمها تمتد إلى مياهها الداخلية، غير أن الدولة لا تمارس نفس الصلاحيات القانونية على إقليمها البري و على مياهها الداخلية. و السبب هو أن الدولة لا تواجه فوق إقليمها إلا أشخاصاً بينما تجد نفسها في المياه الداخلية أمام أشخاص و سفن تخضع لتنظيم خاص⁽²⁾.

الفرع الأول: طبيعة سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

تعتبر فكرة السيادة و الاعتراف بها للدول من المبادئ المنفق عليها في ميثاق الأمم المتحدة

1- محمد طالب أبو سرية، أمل يازلجي، السيادة و حدودها في المناطق البحرية، دراسات، علوم الشريعة و القانون، المجلد 43، العدد 03، 2016، الأردن، ص1909
2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 468.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و الاتفاقيات الدولية، و هذا ما تطرقنا إليه سالفًا، أي حق الدولة في ممارسة و وظائفها و صلاحياتها و اختصاصاتها داخل إقليمها الوطني، دون التدخل في إقليم دولة أخرى.

فالمياه الداخلية للدولة الساحلية تخضع لسيادتها باعتبارها جزء لا يتجزأ من إقليمها البحري، تسري عليه كافة أوجه النظام القانوني لليابسة، و مستفاد ذلك من نص المادة 1/1 من معاهدة جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي و المادة 1/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، و قرار محكمة العدل الدولية في قضية النشاطات العسكرية و الشبه عسكرية بنيكاراغوا المؤرخ في 27 جوان 1986.

فالميناء و المرسى يخضعان لسيادة الدولة الساحلية بوصفهما من المياه الداخلية، فتضع الدولة الساحلية اللوائح و القوانين التي يجب الامتثال لها⁽²⁾.

بينما حددت المواد 09، 10، 12، 13 النظام القانوني للخلجان و المضائق و بينت انتمائها الجغرافي.

و الدولة الساحلية تمارس حق السيادة على الخلجان من مدة برضا المجتمع الدولي، و ينطبق عليها من الناحية القانونية و كما عرفنا ذلك سابقا حكم المياه الداخلية.

فالأصل أن سيادة الدولة كاملة على مياهها الداخلية إذا ما تم مقارنة ذلك بالقيود المطبقة على الطائرات في الإقليم البري وفقا لاتفاقية شيكاغو لعام 1944 مما يؤكد أن السيادة تامة للدولة الساحلية على المياه الداخلية⁽³⁾، و من هنا خضعت المياه الداخلية لنظام قانوني خاص هو الذي يخضع له

1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى منطقة من البحار الملاصقة تعرف باسم البحر الإقليمي
2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 34.
3- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 66 .

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

الإقليم البري، فهي حرة في منع أو ترك حرية الملاحة حسب المادة 1/5 من اتفاقية جنيف لعام 1958⁽¹⁾.

طبعاً هذا لا يسمح للدولة، بالرغم من سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية، غلقها في وجه الملاحة الدولية، و السفن الأجنبية لا تستطيع أن تمارس حق المرور البريء خلال هذه المياه الداخلية، إلا أنه يوجد بعض الحالات الاستثنائية، و يستفاد ذلك من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽²⁾، و هذه الاستثناءات سنتطرق لها لاحقاً عند التطرق للوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية.

الفرع الثاني: حقوق الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

بما أن المياه الداخلية تخضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية باعتبارها جزء لا يتجزأ من إقليمها البحري، تسري عليه كافة أوجه النظام القانوني لليابسة، و مستفاد ذلك من نص المادة 1/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تطرقنا لها سالفاً، فهي بذلك تتمتع بمجموعة من الحقوق و الامتيازات على مياهها الداخلية و التي يخولها لها المركز القانوني لهذا الجزء من المياه، الذي يضمن للدولة الساحلية كافة السلطات سواء على السفن الأجنبية التي تمر بها أو سلطتها على سفنها هي، و تتجلى هذه الحقوق و الامتيازات في ما يلي:

أولاً: من حق الدولة الساحلية أن تمنع خرق شروط الدخول للمياه الداخلية، و ذلك وفقاً لنص الاتفاقية "في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية و التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه

1- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص 33/32.

2- المادة الثامنة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

الداخلية، و للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي تخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية و توقفها في المرافق المائية⁽¹⁾.

و وفقا لهذا النص يجب على السفن التي تمر بالمياه الداخلية للدولة الساحلية أن تلتزم بما وضعته هذه الدولة من قيود أو شروط، و لكن يحق لمثل هذه السفن أن تصل إلى الميناء الموجود بالدولة الساحلية، و يفهم من ذلك أنها إذا خالفت ذلك من حق الدولة الساحلية أن تمنعها من الدخول إلى هذا الميناء و يطبق ذلك على كافة السفن إلا في حالات القوة القاهرة أو عطب السفينة⁽²⁾.

ثانيا: تمارس الدولة الساحلية سيادتها و اختصاصها كاملة فوق المياه الداخلية على أكمل وجه بخلاف المساحات المائية الأخرى التي تتبعها فمن حق الدولة الساحلية وفقا لما جاء في المادة 2/27 أن تقوم باتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر السفينة الأجنبية طالما هي مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية⁽³⁾، فالسفن الموجودة في المياه الداخلية للدولة تخضع لسلطانها، و يتمثل ذلك في أنها تقوم بتطبيق تشريعاتها الملاحية على كافة السفن الأجنبية التي تمر بالمياه الداخلية، و أيضا بخصوص الجرائم التي تقع على ظهر السفن الأجنبية و هذا ما سنتناوله لاحقا بالتفصيل، بخصوص الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية للدولة الساحلية، و نجد أن من حق الدولة أن تلزم هذه السفينة بدفع ثمن الأشياء التي أخذتها أو تم استعمالها، و هذا ما يميز وضع الدولة الساحلية على هذه السفن، و لكن إذا ثار خلاف بين طاقم

1- الفقرة الثانية من المادة الخامسة و العشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص65.

3- لقد تشددت بعض الدول في تقييد حرية السفن في موانئها (الداخلية) و هذا ما قرره نظام السفن الأردني رقم 51 لسنة 1961 مادة 18 منه تنص على أن يحظر حظرا مطلقا في الميناء نقلا عن سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص66.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

السفينة و الريان فليس للدولة الساحلية صاحبة المياه الداخلية التدخل لأن ذلك من اختصاص دولة العلم، و لكن من حق البوليس القيام بالقبض على طاقم السفينة إذا تعدى ذلك عن نطاق السفينة و أحدثت هذه الجريمة اضطرابات و قلاقل داخل مينائها.

ثالثا- و من حق الدولة الساحلية أن تفرض قيودا على السفن الحربية سواء كان ذلك في وقت السلم أو الحرب، لكن ليس لها حق القبض أو التفتيش أو التقاضي أمام محاكم الدولة لأنها تمثل سلطان وسيادة دولتها، فإذا وقعت منها جريمة فهنا تخضع لقانون دولة العلم مباشرة، و من حق الدول الساحلية أن تضع القيود التي تحافظ بها على أمنها و سلامتها الداخلية⁽¹⁾.

رابعا- من حق الدولة الساحلية أيضا ممارسة الصيد البحري و تنظيمه، و ممارسة البحث العلمي البحري و تنظيمه، و حماية مصالحها الجمركية، و الحفاظ على الصحة العمومية، و ممارسة الرقابة الإدارية و تسيير الملاحة، فسيادة الدولة الساحلية تشمل المساحات و الأجزاء البحرية المحددة بالقواعد العرفية و هي المياه الداخلية التي تتضمن المياه التاريخية و الموانئ و المراسي، و كذلك كل المياه التي تتواجد وراء خط أساس البحر الإقليمي.

المطلب الثاني: سيادة الدولة الأرخيلية على مياهها الأرخيلية و القيود الواردة عليها

إن تمتع الدولة الأرخيلية بالسيادة على مياه الأرخيل أمر لم يدخل في إطار القانون الدولي الوضعي إلا بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و كنتيجة لمجهودات و محاولات متواصلة توجت بعدها بالنص في هذه الاتفاقية على تمتع الدولة الأرخيلية بالسيادة على المياه الأرخيلية⁽²⁾، و هذا ما سنتطرق له من خلال الفرع الموالي.

1- نفس المرجع السابق الذكر، ص ص 64 - 65.

2- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 77.

الفرع الأول: سيادة الدولة الأرخيبيلية على مياهها الداخلية

جاءت المادة 49 من الاتفاقية الجديدة منطوية على تقرير مبدأ سيادة الدولة الأرخيبيلية على المياه المحصورة في إطار خطوط الأساس الأرخيبيلية، و أطلقت عليها تعبير المياه الأرخيبيلية، مقرر في الوقت ذاته تلك السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخيبيلية، و إلى قاعها و باطن أرضها، و مؤكدة في النهاية على و جوب ألا يؤدي نظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية الذي وضعته الاتفاقية على وضع المياه الأرخيبيلية بما في ذلك الممرات البحرية الجوية و قاعها و باطن أرضها و المواد الموجودة فيها، حيث نصت:

"للدولة الأرخيبيلية سيادة كاملة على المياه الأرخيبيلية التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية، و ذلك بصرف النظر عن عمق هذه المياه أو بعدها عن الساحل فالمياه الموجودة داخل الأرخيبيل هي عبارة عن مياه داخلية تملك عليها الدولة سيادة كاملة لا يحدها إلا حق الدول الأجنبية في المرور البريء فهذه حالة استثنائية يكون فيها المرور البريء داخل المياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية".

تمتد سيادة الدولة كذلك إلى الحيز الجوي الكائن فوق المياه الأرخيبيلية، و أيضا إلى قاعها و باطن أرضها و الموارد الموجودة فيها، تمارس هذه السيادة رهنا بمراعاة هذا الجزء.

إن نظام المرور البريء الذي قرره الاتفاقية للمرور عبر الممرات البحرية الأرخيبيلية لا يمس وضع المياه الأرخيبيلية، سواء فيما يتعلق بممارسة الدولة الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه و ما فوقها من حيز جوي أو قاعها و باطن أرضها⁽¹⁾.

إن سيادة الدول الأرخيبيلية سيادة كاملة على مياهها الأرخيبيلية و قاعها و ما تحت قاعها إلا أن هذه السيادة مقيدة بما للدول الأخرى من حقوق نصت عليها اتفاقية قانون البحار⁽¹⁾، هذه الحقوق تعتبر

1- المادة التاسعة والأربعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

من جهة أخرى واجبات على عاتق الدولة الأرخيبيلية و التي يتعين عليها أن تحترم الاتفاقات التي سبق أن أبرمتها مع الدول الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة و الملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخيبيلية.

إلا أنه يجب تنظيم ممارسة هذه الحقوق لتجنب أي تعسف أو إساءة في استخدامها و لتفادي أي تأثير سلبي من جانب الدولة الأرخيبيلية على ممارستها، و تم هذا التنظيم عادة عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية بين الدول الأرخيبيلية و الدولة التي ترغب في الاستفادة من هذه الحقوق و تقوم هذه الاتفاقيات علاوة على تنظيم هذه الحقوق بتحديد طبيعتها و نطاقها و المناطق أو القطاعات التي تنطبق عليها⁽²⁾.

يضمن النظام الجديد للدولة الأرخيبيلية اتساعا مدهشا في مجالاتها البحرية، فهي بالإضافة لما تملكه من حقوق على البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة كغيرها من الدول البحرية، تمارس أيضا، حسب المادة 49 من الاتفاقية، السيادة على المياه الواقعة داخل خطوط الأساس الأرخيبيلية و المسماة بالمياه الأرخيبيلية، مهما كان عمقها و بعدها عن الساحل، و تمتد هذه السيادة إلى الفضاء الجوي الذي يعلو تلك المياه و إلى قاعها و إلى الثروات الموجودة فيها.

و أكثر من ذلك، تستطيع الدولة الأرخيبيلية رسم خطوط داخل المياه الأرخيبيلية لفصل هذه الأخيرة عن المياه الداخلية⁽³⁾.

1- المادة الحادية والخمسون من اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982..

2- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص84.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 232

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و المياه الأرخبيلية تختلف عن المياه الداخلية، فسيادة الدولة عن المياه الداخلية سيادة كاملة لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البري، في حين أن سيادة الدولة على المياه الأرخبيلية تقيدتها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى على هذه المياه، منها ما يتطلبه ضمان حرية الملاحة الدولية كالممر البري المقرر للدول الأخرى في هذه المياه و المرور العابر أو الأرخبيلي المقرر لتلك الدول في ممرات معينة في المياه الأرخبيلية، و الالتزام الملقى على عاتق الدولة الأرخبيلية في احترام الحقوق المترتبة للدول الأخرى قبل قيام فكرة المياه الأرخبيلية و حقوق الصيد و مد الأسلاك المغمورة فيها⁽¹⁾.

لكل دولة مياه داخلية تخضع للسيادة المطلقة للدولة و هي تختلف عن المياه الأرخبيلية التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية، لذا ففي هذه الحالة يجوز للدولة الأرخبيلية رسم خطوط إقفال لتحديد المياه الداخلية الخاصة بها في حالات أفواه الأنهار، الخلجان و الموانئ⁽²⁾، فإذا وجد خليج على جزيرة محاطة بخطوط أساس أرخبيلية، فقد يتم رسم خط إغلاق عبر مصب الخليج، و بالتالي يحيط بالمياه الداخلية داخل المياه الأرخبيلية، و قد استعملت ستة دول من أصل عشرين دولة أرخبيلية هذا الحق⁽³⁾، و المياه الأرخبيلية تختلف عن البحر الإقليمي أيضا، فبالرغم من سيادة الدولة على الاثنين، إلا أن الفارق الرئيسي بينهما هو وجود حق المرور العابر و التحليق للسفن و الطائرات عبر الممرات البحرية الأرخبيلية الموجودة في المياه الأرخبيلية، هذا المرور الذي لا يوجد مثل له في البحر الإقليمي الاعتيادي و إنما فقط في المضائق الدولية.

1- نفس المرجع السابق الذكر، ص232.

2- المادة خمسون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

3- مريم لوكال، المرجع السابق، ص 649.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و لا تعتبر المياه الأرخبيلية من البحر العالي أيضا، فالأخير لا يخضع لسيادة أحد و يضمن القانون الدولي حرية الملاحة و الصيد فيه، بخلاف المياه الأرخبيلية التي تخضع لسيادة الدولة الأرخبيلية و التي تنظم الملاحة فيها و فقا لنظامي المرور البريء و المرور الأرخبيلي.

لذا يمكن القول أن المياه الأرخبيلية ذات طبيعة خاصة تختلف عن بقية المجالات البحرية و تخضع لأحكام و قواعد خاصة بها تختلف عن الأحكام و القواعد التي تنظم بقية المجالات البحرية⁽¹⁾.

و تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية⁽²⁾.

الفرع الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الأرخبيلية على مياهها الأرخبيلية

لقد اشرنا سابقا أن للدولة الأرخبيلية السيادة الكاملة على مياهها الأرخبيلية و قاعها و ما تحت قاعها، و لكن هذه السيادة مقيدة بالدول الأخرى من حقوق نصت عليها اتفاقية قانون البحار⁽³⁾، و هذه الحقوق تعتبر من جهة أخرى واجبات على الدولة الأرخبيلية التي يتعين عليها أن تحترم الاتفاقيات التي سبق أن أبرمتها مع الدول الأخرى و التي تمارسها الدول المجاورة و الملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخبيلية، إلا أنه يجب تنظيم ممارسة هذه الحقوق، لتجنب أي تعسف أو إساءة في استخدامها، و لتفادي أي تأثير سلبي من جانب الدولة الأرخبيلية على ممارستها.

1- محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص649.

2- سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية (النصوص و الاتفاقيات الدولية و الأدوار المتبعة للربان و ملاك السفن).
المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص195.

3- محسن إككيرين، المرجع السابق، ص169.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و يتم هذا التنظيم عادة عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية بين الدولة الأرخيبيلية و الدولة التي ترغب في الاستفادة من هذه الحقوق، و تقوم هذه الاتفاقيات علاوة على تنظيم هذه الحقوق بتحديد طبيعتها و نطاقها، و المناطق و القطاعات التي تنطبق عليها⁽¹⁾.

و من الجدير بالذكر: أنه عادة ما تنص هذه الاتفاقيات على عدم جواز انتقال هذه الحقوق إلى دولة، أو دول أخرى، أو رعاياها في ممارستها.

و بالإضافة إلى ذلك يجب على الدولة الأرخيبيلية أن تحترم الكابلات المغمورة الموجودة التي و ضعتها دول أخرى و المارة من خلال مياهها دون أن تمر باليابسة، كما يتعين عليها كذلك أن تأذن لهذه الدول بصيانة هذه الكابلات و استبدالها متى شاءت⁽²⁾.

من خلال استقراء محتوى المادتين 52 و 53، يتضح لنا جليا أن اتفاقية مونيغويباي لعام 1982 قد فصلت بين نوعين من المرور البريء للسفن الأجنبية على المياه الأرخيبيلية للدولة الساحلية و هما:

الفقرة الأولى: حق السفن الأجنبية في المرور البريء في المياه الأرخيبيلية

أعطت الفقرة الأولى من المادة 52 من الاتفاقية لسفن جميع الدول ممارسة حق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، كما أعطت الفقرة الثانية من نفس المادة للدولة الأرخيبيلية الحق في أن توقف المرور البريء مؤقتا دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، و أن يكون هذا الوقف مقتصرًا على قطاعات محددة من المياه الأرخيبيلية، و ذلك إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن الدولة الأرخيبيلية، و لا يبدأ سريان إيقاف المرور البريء إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب⁽³⁾.

1- المادة 125 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار.

2- محسن إفكيرين، المرجع السابق، ص 169-170.

3- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 134-135.

الفقرة الثانية: حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية

قررت المادة 53 من اتفاقية 1982 للدول الأرخيبيلية حقا في تحديد ممرات بحرية و طرقا جوية فوقها، تكون ملائمة لمرور السفن و الطائرات الأجنبية مرورا متوصلا و سريعا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية و البحر الإقليمي الملاصق لها⁽¹⁾.

و حق المرور في الممرات البحرية يعني أن تمارس، طبقا لهذه الاتفاقية، حقوق الملاحة و التحليق بالطرق العادية، و ذلك لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل و السريع غير المعاق، و ذلك بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

جاءت اتفاقية 1982 بما يلي:

للدولة الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية و طرقا جوية فوقها ملائمة لمرور السفن و الطائرات الأجنبية مرورا متوصلا و سريعا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية و البحر الإقليمي الملاصق لها. تتمتع جميع السفن و الطائرات في هذه الممرات البحرية و الطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية.

المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية هو أن تمارس وفقا لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة و التحليق بالطريقة العادية، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل و السريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. تجتاز هذه الممرات البحرية و الطرق الجوية المياه الأرخيبيلية و البحر الإقليمي الملاصق، و تشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحليق الدوليين خلال المياه الأرخيبيلية أو

1- المادة الثالثة و الخمسون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

فوقها كما تشمل، داخل هذه الطرق، فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العادية، شريطة أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة في نفس نقطتي الدخول و الخروج.

يتم تحديد هذه الممرات البحرية و الطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها، و على السفن و الطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية أن لا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها، بشرط أن لا تسير هذه السفن و الطائرات على مسافة يزيد قربها إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري⁽¹⁾.

للدولة الأرخيبيلية التي تعين ممرات بحرية بموجب هذه المادة أن تقرر أيضا نظاما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية. يجوز للدولة الأرخيبيلية أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، و بعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى و نظاما أخرى لتقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل.

تتطابق هذه الممرات البحرية و نظم تقسيمها حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما. تحليل الدولة الأرخيبيلية، عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نظام تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها. و ليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية، و يجوز للدولة الأرخيبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

1 - انظر فقرات المادة الثالثة و الخمسون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

تبين الدولة الأرخيبيلية بوضوح محور جميع الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

تحترم السفن المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية و من نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة.

إذا لم تعين الدولة الأرخيبيلية ممرات بحرية أو طرقا جوية، جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية⁽¹⁾.

نستنتج من هذه المطات ما يلي:

أولاً: هناك ما يستوجب على الدولة الأرخيبيلية أن تلتزم به اتجاه الملاحة الدولية من احترام للاتفاقيات و القيام بواجبات تحديد الممرات و تنظيمها أمام السفن و الطائرات الأجنبية مع الالتزام بالإعلان الواجب في حالة شق أو اعتماد ممرات جديدة.

ثانياً: أن تحديد الممرات الأرخيبيلية للدولة و تنظيم المرور عليها يؤدي في الأخير إلى تأمين مصالح الدولة الأرخيبيلية، و لا تكون المياه الأرخيبيلية مفتوحة، أي لا ترتع فيها السفن الأجنبية كما يحلو لها و تحدث فوضى و أزمات.

و مما سبق يمكننا القول أنه إذا كانت الدول الأرخيبيلية قد حققت نجاحا ملموسا، فيما يتعلق بفرض سيادتها على المياه الأرخيبيلية و ما فوقها من هواء و قاعها و باطن أرضها، فإن ذلك لم يؤدي إلى التأثير على حرية الملاحة الدولية، و الذي دافعت عنه الدول الملاحية الكبرى بكل ما أوتيت من قوة. و بذلك تم التوفيق بين هذين الوضعين، أي بين تقرير السيادة على المياه الأرخيبيلية،

و الاعتبارات التي تضمن حرية الملاحة الدولية و عدم إعاقتها.

1- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 135.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

فتم التوصل إلى تبني نظام المرور البريء للسفن الأجنبية عبر المياه الأرخيبيلية، و كذلك نظام المرور العابر لكل من السفن و الطائرات الأجنبية بأن يكون لها حق المرور و التحليق عبر الممرات الأرخيبيلية، و تبدو أهمية نظام المرور الأخير في أنه، يسمح للغواصات بالمرور عبر الممرات الأرخيبيلية و هي غائصة دون إلزامها بالمرور و هي طافية، و رافعة علمها كما هو الحال في المرور البريء.

يعطى للطائرات الحق في التحليق، و المرور مرورا عابرا في أجواء الممرات الأرخيبيلية، و هذا ما يؤدي من الناحية الواقعية إلى جعل المرور في الممرات الأرخيبيلية مفتوحا في وجه المالحة الدولية من خلال المرور العابر غير المعاق.

و إن كان ما سبق يقتصر فقط على الممرات الأرخيبيلية التي تحددها الدولة الأرخيبيلية، و هذا ما يؤدي إلى تأمين مصالح الدولة الأرخيبيلية، حيث لا تكون المياه الأرخيبيلية مفتوحة في كل قطاعاتها لكي ترتع فيها السفن و الطائرات الأجنبية، استنادا لحقها في المرور العابر⁽¹⁾.

1- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 136

المبحث الثاني:

الوضع القانوني للسفن الأجنبية

في المياه الداخلية

المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية

تعتبر السفينة العنصر الأهم و الوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، و بوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار و القانون البحري على السواء، إذ يشتركان في تعريفها و تحديد علاقتها بالدولة، كما يتدخل القانون الدولي الخاص إلى جانب القانون الدولي للبحار في تحديد جنسيتها و حل جانب من منازعاتها و يتفرد القانون الدولي للبحار في تحديد مركزها القانوني تبعاً لكل منطقة من المناطق البحرية⁽¹⁾.

و السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية و المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، هذا الأخير الذي يعرف بأنه: " مجموعة القواعد القانونية المنظمة للروابط التي تنشأ بين الأفراد و الهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية".

و لذلك خصها المشرع بالبواب الأول من التقنين البحري الجديد و أحاطها بنظام قانوني أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال و المنقولات، فالسفينة، و لو أنها مال، إلا أن لها حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة، فضلاً عن أنها تتمتع بجنسية معينة مثلها في ذلك مثل الأشخاص. فهي، و مع أنها منقول، إلا أنها تعامل معاملة العقار من نواح متعددة و بوجه خاص فيما يتعلق بوجوب تسجيلها في سجل خاص، و أسباب كسب ملكيتها، و الحقوق العينية التبعية التي ترد عليها، و إجراءات الحجز التي تخضع لها⁽²⁾.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 203-204.

2- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 39.

و منه ارتأينا أن نخصص مطلباً كاملاً للسفينة و خاصة منها الأجنبية و وضعها القانوني داخل

المياه الداخلية للدولة الساحلية.

المطلب الأول: مفهوم السفينة و أنواعها

إنّ تعريف السفينة أمر حديث العهد و الظهور إذا ما قارناه بظهور السفينة ذاتها إلى الوجود، فالسفينة بالمفهوم الكلاسيكي وفق ما يتبادر للأذهان من أول وهلة هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص أو بضائع أو كلاهما معاً، غير أن الثورة الصناعية في أواخر القرن السادس عشر، و ما تلاها من ثورة علمية و تكنولوجية و ظهور طاقات جديدة أفرغ المفهوم الكلاسيكي من محتواه، إذ ظهرت منشآت جديدة تختلف اختلافاً جوهرياً عن السفينة المتعارف عليها من حيث الشكل و الطاقة المستعملة و القدرة على أداء وظائف أخرى غير التنقل على المساحات المائية.

و أمام هذا التحول الكبير في المفاهيم يكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شغوراً في كثير من التشريعات البحرية الداخلية، تاركا المهمة للفقهاء و القضاء، غير أن معظم الفقهاء لم يعنى هو الآخر بوضع تعريف لها قدر عنايته ببيان عناصرها القانونية و ذلك استناداً إلى ما ورد بهذا الخصوص في التشريعات الداخلية أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الصدد أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء و الأموال (الفرع الأول)، أو بالترقية بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفن الوطنية أو السفن الأجنبية⁽¹⁾، (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم السفينة - السفينة هي واسطة المواصلات البحرية الرئيسية، و هي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار و إلى القانون البحري في نفس الوقت.

1- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية الاقتصادية، العدد 01، تامنغست، جانفي 2012، ص 71.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و يكتفي القانوني الدولي للبحار في تحديد مفهومها بالاشتراك مع القانون البحري، إلا أنه يشترك مع القانون الدولي الخاص في تحديد علاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، و ينفرد في تحديد مركزها القانوني عند وجودها في كل جزء من أجزاء البحار⁽¹⁾.

و تعد السفينة العامل المهم في استغلال البحار و استثمارها، و قد قام قانون البحار على العلاقة بين السفينة و البحار، فجميع العمليات البحرية تتم عن طريق السفينة، و لم تعرف اتفاقية البحار المعقودة عام 1958، و اتفاقية قانون البحار عام 1982 السفينة. و اختلف الفقه في تعريفها⁽²⁾، و هذا ما سنتطرق له في العنصر الموالي:

الفقرة الأولى: تعريف السفينة

اختلف القانون البحري وفقا للقانون الدولي العام في وضع تعريف محدد للسفينة تبعا للمعيار الذي تبناه كل فريق، فقد كان يأخذ سابقا بمعيار الطوفان فوق الماء لتعريف السفينة، و هو معيار شامل لكل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت، و هو معيار معيب لأن الكثير من المنشآت الطافية غير صالحة للقيام برحلات دولية لسبب صغر حجمها أو طبيعة تصميمها كالمراكب النهريّة⁽³⁾.

و عرف المشرع الجزائري السفينة من خلال نص المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، على أنها: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 64.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 31.

3- محمد نعيم علواه، القانون الدولي البحري، الجزء 5، منشورات الزين الحقوقية، لبنان، 2012، ص 27.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة⁽¹⁾، و تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها.

و يشترط لاعتبار المنشأة " العائمة" سفينة أن تمارس نشاطا في البحر و تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، و التخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحه رئيسية أو ملاحه مساعدة أو تتبعية أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية، الأمر الذي يستدعي التفريق بين السفينة le navire و المركب le bateau⁽²⁾.

يلاحظ من تعريف المشرع الجزائري للسفينة أنه قد ساير معظم آراء الفقه بخصوص تعريف السفينة إذ أخذ بشرط قيام السفينة بالملاحة البحرية أو تخصيصها لذلك، و أن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد، و يعني ذلك بأن تقوم بالملاحة البحرية بصفة متكررة و على وجه الاعتياد. و أضافت المادة 162 من القانون البحري الجزائري تعريفا و تحديدا حصريا لما يمكن أن يندرج تحت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن وفق المادة 13 سالفة الذكر، فحصرتها بأنها:

- 1- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين،
- 2- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر و الإسعاف و الإنقاذ و الصندل البحري و الجوف و السير و كذلك البحث العلمي في البحر،
- 3- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية و استغلال الموارد المائية و كل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
- 4- ملاحه النزهة بقصد الترفيه،

1- أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم 29/1977، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976.

2- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم، الطبعة الأولى، عنابة، 2010، ص 19-20.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

5- ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرص بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية و سفن البحرية الوطنية و سفن الحراسة الوطنية و سفن حراسة الشواطئ"، و على هذا الأساس، فإن المشرع الجزائري يكون قد حذف صفة السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تبرحها عادة كالأحواض العائمة و الأرصفة العائمة و الرافعات، و المدارس العائمة، المواعين، البراطيم، الزوارق، و قوارب الغطاسة، و هذا بسبب عدم صلاحيتها للملاحة البحرية و كذا عدم تخصيصها لذلك على وجه الاعتياد، و هو بذلك يتماشى مع ما استقر عليه الفقه و القضاء كما أسلفت⁽¹⁾.

و هنا نلاحظ أن المشرع الجزائري قد عدد فقط المنشآت التي تعد سفننا و أخذ بمعيار صلاحيتها للملاحة البحرية و معيار الاعتياد، و نجد بالمقابل في التشريعات المقارنة عدة معايير، معيار التسجيل و الصلاحية للملاحة و التخصيص لها، و الاعتياد، فمفهوم السفينة لا يقتصر على جسمها أو هيكلها فقط، بل يشمل جميع ملحقاتها سواء كانت متصلة بجسمها أم منفصلة عنه، كقوارب النجاة، و أجهزة الراديو و الآلات كالصواري و المرساة و السلاسل"، و الروافع و التلغراف و شباك الصيد بالنسبة لسفن الصيد و غيره⁽²⁾.

فبعض هذه الملحقات لازم لسيرها و بعضها الآخر لازم لاستغلالها، و هناك من قصر معنى الملحقات على الأشياء اللازمة لسيرها، و من وسع معناها بحيث يشمل كل مستلزماتها سواء اللازمة لاستغلالها أو اللازمة لسيرها و هو الراجح⁽³⁾.

1- لخضر زارة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2009-2010، ص 104.

2 - Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309, p 281

3- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997، ص 41.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و تظهر أهميته في التصرفات القانونية الواردة على السفينة عند بيعها أو رهنها، أو التأمين عليها كما جاء في نص المادة 128 من القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾ " تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها و تابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها و الأشياء الموضوعة خارجها". و السفينة مال منقول من مكان لآخر دون تلف و تدخل في التعامل بطبيعتها، و قد نص القانون البحري الجزائري على ذلك: " تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة".

فهي من الناحية القانونية تعتبر مالا منقولاً، و قد نصت على ذلك المادة (56) من القانون البحري الجزائري على ذلك: " تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة ". إلا أنها تخضع لنظام خاص بها إذ لا ينطبق عليها مبدأ الحيازة في المنقول سند الملكية، لتعارض العمل بهذه القاعدة مع النظم البحرية الخاصة بالسفينة، كما أنها تتشابه مع العقار في بعض الأحكام القانونية، فهناك إجراءات تفرض على السفينة تجعلها شبيهة بالعقار بحيث لا تكون التصرفات الواردة عليها قانونية إلا إذا سجلت بالإدارة المختصة، كما يجوز رهنها رسمياً وفقاً لما هو معمول به في شهر التصرفات العقارية⁽²⁾.

كما أنها تشبه الأشخاص من حيث أن لها ذاتية خاصة و صفات مميزة كالاسم و الموطن و الجنسية. **أولاً- التعريف الفقهي للسفينة:** إن معظم الكتابات التي عيّنت بتعريف السفينة لا سيما في التشريعات الداخلية، قد لاحظت أن هناك شعوراً في هذه التشريعات خصوصاً وضع تعريف للسفن تاركة إياه للفقه

1- قانون 04/06 ممضي في 20 فبراير 2006 يعدل ويتم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995، و المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15، المؤرخة في 12 مارس 2006، ص 03.
2- حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص 17.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و القضاء، و مع ذلك، فإن الجزم بهذا الحكم غير منطقي و هذا لتوفر العديد من التشريعات البحرية كما سوف نرى على جملة التعاريف، هذا فضلا عن أن الفقه لم يستقر على تعريف معين بشأنها، و منه من اتجه إلى الاعتناء ببيان عناصرها أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء

و الأموال ، أو بالترقية بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفينة الوطنية و الأجنبية. و يعتبر الفقيهان "دونجون Donjon" و "ريبير Ripert" مثلا للفقه الذي انحرف عن التعريف القانوني للسفينة⁽¹⁾.

و الظاهر أن معظم الفقهاء الذين تعرضوا لموضوع السفينة، يدركون أن وضع تعريفا جامعاً مانعاً لها من الصعوبة بمكان، و هذا بالنظر إلى ظهور العديد من المنشآت و التركيبات الجديدة و الغربية في الوقت ذاته عن الوصف المتعارف عليه من قبل للسفينة، كما هي "الطائرات العوامية Aéroglisseurs" و الغواصات، و أحيانا المركبات الغاطسة"، و كذا مسطحات التنقيب و استخراج البترول"، و ظهور منشآت عائمة تأخذ على السفن خاصية التحرك و تمارس التنقيب بثباتها فوق الجرف القاري فتأخذ بذلك خاصية الجزر الاصطناعية فهل تعتبر هذه المنشآت سفنا وفق المفهوم القانوني⁽²⁾؟.

و قد أورد الفقه جملة من التعريفات نتطرق إلى بعضها كما يلي:

1- اكتفى الفقيهان في تحديدهما لمصطلح السفينة بالترقية بينها وبين المركب "Bateau" بان قصر الثاني على الملاحة النهرية عكس الأولى المخصصة للملاحة البحرية، انظر لخضر زازة، المرجع السابق، ص100.

2- نفس المرجع السابق الذكر، ص100

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

حسب الأستاذ محمد بن عامر السفينة هي: " كل منشأة تستخدم للسير في البحر " و أشار إليها البعض بأنها " عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد و يثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة المذكورة " .

و يتضح من هذا التعريف أنه يقوم على ركنين رئيسيين هما: القيام بالملاحة البحرية أو أن تكون مخصصة لها، حيث أنها تفقد وصف السفينة من الوقت الذي تصبح غير صالحة للملاحة بإرادة مالِكها أو بغير إرادته متى صارت حطاما بفعل حريق أو غرق ."

كما أن القيام بالملاحة يستبعد بعض أنواع المنشآت البحرية العائمة و الأرصفة العائمة

و الرافعات و كذا العوامات⁽¹⁾.

أما الركن الثاني فيتمثل في الاعتياد، أي أن تقوم بالملاحة البحرية بصفة متكررة و على وجه الاعتياد.

و جاء في تعريفها أيضا: " بأنها كل جهاز engin قادر على الحركة في المجالات البحرية، باستثناء المجال الجوي، بتجهيزه و طاقمه الخاصين لخدمة الأغراض المستخدم من أجلها"⁽²⁾.

كما خلص الأستاذ علي حسين يونس إلى أن السفينة هي: " المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية"⁽³⁾. و الظاهر أن معظم الآراء الفقهية التي تناولت موضوع تعريف السفينة و ما تعرضت له من انتقادات، جعل من الضروري الانتباه الى بعض العناصر الضرورية، الواجب ادراجها عند تعريف هذه المنشأة،

1- محمد بن عامر، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، الجزائر، ص 107.

2- تعريف لجنة القانون الدولي للسفينة، في تقريرها السادس المقدم في 01 آذار 1954، و يلاحظ أن هذا التعريف يعتمد معيار القابلية على الملاحة البحر و يهمل معيار التخصيص للملاحة في البحر، إذ أن هذا المعيار الأخير يساعد على استبعاد السفن النهرية و السفن المستخدمة في المياه الداخلية من التعريف.

3- علي حسن يونس، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المعارف، الإسكندرية، مصر، 1954، ص 44-45

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و من بين هذه الشروط الضرورية، تخصيص السفينة للملاحة البحرية، و أن لا يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد، و أن تكون السفينة معرضة للمخاطر.

فبالنسبة إلى الشرط الأول: فإنه لا يصدق على السفينة وصفها إلا أن تكون مخصصة أصلاً للقيام بالملاحة البحرية، فيراعي في بنائها قدراتها على عبور البحر و تحمله، و لا يهتم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيس أو تبعية أو لملاحة ساحلية أو في أعالي البحار⁽¹⁾.

أما بالنسبة للشرط الثاني هو أن التخصيص للملاحة البحرية يجب أن يكون على وجه الاعتياد، و من هنا، استطاع الفقهاء التفرقة بين السفينة و المركب إذ يصدق وصف السفينة متى كانت مخصصة على وجه الاعتياد للملاحة البحرية و حتى و لو قامت بملاحة نهرية، في حين أن المركب لا يأخذ صفة السفينة و لو قام بملاحة إلى أعالي البحار⁽²⁾.

و بخصوص الشرط الثالث، فالراجح أن الفقهاء استقروا عليه من قضاء محكمة النقض الفرنسية، فالمنشأة العائمة تأخذ صفة السفينة متى كانت "معرضة للمخاطر الخاصة التي يتضمنها السفر في البحر"⁽³⁾.

و على هذا النحو استقر إذن، الفقه الداخلي على أن المنشأة العائمة لن تأخذ صفة السفينة

1- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص6.

2- و قد جاء في حكم المحكمة العليا الليبية في 1969/01/25 في الطعن رقم 15/28 ق- ا نرسو السفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفنق عائم يأوي إليه الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية و لا الملاحة الداخلية وذلك لخروجها عم طبيعة عملها الأصلي ولفقدانها لصفاتها كسفينة... انظر: محمود سمير الشراوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 1970، ص57، وكذا عبد المنعم محمود داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، 1999، ص 16.

3- نقض فرنسي في 20 فيفري 1844. انظر: على حسن يونس القانون البحري، ص37.

و حكمها قانونا مالم تكن مخصصة في كل مقومات بنائها للملاحة البحرية، و أن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد، هذا على الرغم من أن الفقه لم يتعرض في معظمه الى شرط " التعرض لمخاطر البحر، و بالتالي فإن السفينة في نظر الفقه الداخلي هي " كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة على وجه الإعتياد"⁽¹⁾.

ثانيا- تعريف السفينة في الإتفاقيات الدولية: لا يوجد معيار محدد لتعريف السفينة و تمييزها عن غيرها من المركبات، حيث اختلف فقهاء القانون الدولي و فقهاء القانون التجاري حول ذلك، فلم يتم التوصل إلى يومنا هذا إلى وضع معيار محدد لتعريفها و تمييزها عن غيرها من المركبات، علما أن معيار قابلية السفينة للملاحة لم يعد يفي بالغرض بعد أن كان في السابق كافيا لتحديد صفة السفينة، و هذا المعيار كما هو واضح لا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يطفو على وجه الماء من منشآت⁽²⁾.

لم يرد تعريف للسفينة في اتفاقية جنيف لعام 1958 أو في اتفاقية 1982 فكلتا الاتفاقيتين قد سكتتا عن إعطاء تعريف للسفينة، و إنما ورد مثل هذا التعريف في عدد من الاتفاقيات متعددة الأطراف، إلا أن هذه التعريفات لا تشكل إلا مؤشرا تقريبا فقط و ليس لها أثر إلا في نطاق تلك الاتفاقيات⁽³⁾، بالإضافة إلى أنها تحتوي على عناصر مرتبطة بموضوع الاتفاقية بدقة.

و السبب في ذلك يكمن في خصوصية القوانين الداخلية للدول تبعا لمصاحها، و لم يكن بد من أن يحشر القانون الدولي للبحار نفسه في هذه الخصوصيات التي لا تعنيه إلا عندما تلتقي هذه

1- و قد ورد في معظم الكتابات المتعلقة بتعريف السفينة استقرار الفقه على هذين الشرطين كما هو وارد في التعريف أعلاه، راجع في هذا الصدد: زكي الشعراوي، القانون البحري، مؤسسة الوفاء للطباعة، دار السلام الجديدة، القاهرة، الطبعة الأولى، 1985، ص 133-134.

2- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع سابق، ص 64.

3- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، 123.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

التشريعات من خلال السفينة و تصطدم ببعضها البعض مشكلة بذلك نقطة تنازع يرتقي إلى المستوى الدولي، فإذا سلمنا بهذه النتيجة نستطيع أن نفهم أن القانون الدولي سيعالج موضوع السفينة في تعريفها بإحلالها في إطار الموضوع الذي يقوم هو بتنظيم أحكامه، فيسعى بذلك إلى تفرقتها عن غيرها من المنشآت تبعاً لمدى انطباق أحكامه في ذلك الموضوع تماماً كما هي حال تعريفات القوانين و قضائهما في مراعاتهما لمضمون القانون الخاص.

و على ضوء ذلك، فإنه من السهل تصور أن تعاريف القانون الدولي للسفينة سوف تختلف تبعاً للمواضيع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها إلى درجة أنه يمكن أن يطلق وصفاً لسفينة على منشآت في موضوع ما، و يرفض الإعراف بها بذلك في موضوع آخر⁽¹⁾.

إن الاتفاقية العامة لعام 1982⁽²⁾ و من قبلها إتفاقية جنيف لعام 1958 تعرضت لموضوع السفن الحربية بالتعريف، و هو الأمر نفسه الذي أثار جانب من الفقهاء و القضاء الدوليين⁽³⁾، و يمكن القول حيال ذلك أن القانون الدولي يولي مراعاة من خلال تعريف السفن الحربية لتفرقتها عن غيرها لما لها من حصانة سيادية تجعلها بمنأى عن اختصاص أي دولة عدا دولة علمها.

إذن فخصوصية السفينة و طبيعتها و أحياناً غرضها من الاستعمال هي التي حظيت بالتعريف في القانون الدولي و ليس "السفينة" كمنشأة عائمة في إطار قانوني تجريدي أو خاص.

1- لخضر زارة، المرجع السابق، ص 107.

2- تعرضت المادة (29) من الاتفاقية العامة لتعريف السفن الحربية و من قبلها المادة (8) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

3- منها تعريف مجمع القانون الدولي في قراره الصادر عام 1898، كما تعرض لها القضاء الدولي في التعريف الذي أورده هيئة التحكيم الفرنسية اليونانية في حكمها الصادر في 27 جويلية 1957.

و هكذا فإن اتفاقية لندن لعام 1954 بشأن التلوث من المحروقات و اتفاقية لندن لعام 1973 بشأن التلوث من السفن قد شملت في تعريفهما الأرصفة الثابتة و المتحركة، و أن الأخيرة أضافت إلى ذلك المنزلاقات على الهواء aéroglisseurs و أن اتفاقية بروكسل المعقودة في 29 تشرين الثاني 1969 بشأن التدخل في البحر العالي في حالة الحوادث التي تؤدي إلى التلوث من المحروقات قد استبعدت من تعريفها تلك المنشآت، بينما شملت اتفاقية أثينا المعقودة في 13 ديسمبر 1974 " المركبات بوسادة هوائية"⁽¹⁾.

و عرفت اتفاقية لندن المنعقدة في 20 نوفمبر 1972 السفينة بقولها: "إن عبارة (السفينة) تعني كل آلة أو جهاز من أي طبيعة كانت بما فيها الآلات بدون غاطس و الطائرات المائية المستعملة أو القابلة للاستعمال كوسيلة للنقل على الماء"⁽²⁾.

و هذا التعريف السائد في معظم الاتفاقيات الدولية الأخرى التي نظمت جانب من جوانب الملاحة أو البحار.

و في إطار خصوصية التعاريف المطلقة على السفن من طرف الاتفاقيات الدولية بما يناسب أحكامها و خصوصية مواضيعها، فإن هناك، و في المقابل من الاتفاقيات من تضيق في مفهوم السفن إلى أبعد نطاق، و هذا بالنظر إلى غرض هذه الاتفاقيات وما ترمي إليه، و كأنما يستخدم مصطلح السفينة حسب الحاجة أو الاحتياج من ذلك، ما أوردته مذكرة تفاهم لاهاي في 2 مارس

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 64-65.

2- المادة الأولى، الفقرة الثالثة، اتفاقية لندن 1972 المتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

1978 و التي جمعت بين عدد من الهيئات و مسؤولي القطاع البحري بخصوص وضع توضيحات

حول تعزيز مقاييس الأمن و السلامة على السفن التجارية، حيث قضت المادة الثانية منها:

" بأن سفينة البحر هي كل سفينة عدا تلك التي تقتصر في ملاحتها على الممرات المائية الداخلية أو المياه الداخلية و في المياه التي تكون خاضعة لتعليمات المرافق المينائية".

كما أوردت هذه المادة قائمة حصرية للسفن المستثناة من أحكام المذكرة، و هي بعض سفن الصيد، و السفن الشراعية، و بعض مسطحات التتقيب لاستخراج البترول، كما عرفت أيضا، الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن في 7 فيفري 1986، فنصت على أن: "ينصرف مصطلح السفينة إلى كل منشأة بحرية قابلة للملاحة بوسائلها الخاصة و تكون مستخدمة في التجارة البحرية الدولية بهدف نقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معا، بإستثناء السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن"⁽¹⁾.

و ما يظهر من التعريف السابق، أن هذه الاتفاقية تضيق من وصف السفينة بوضعها شروطا مختلفة، كأن تكون مقتصرة على نقل البضائع و الركاب فقط، و أن تكون حمولتها فوق 500 طن، و أن تستخدم في التجارة الدولية مما يوحي بأن المنشآت العائمة الأخرى التي تنطبق عليها هذه الشروط لا تعتبر سفنا بالمعنى القانوني، و الحقيقة أن تعريف الاتفاقية جاء لمواجهة مشاكل تسجيل السفن.

و التسهيل فيه بما يفسح المجال أمام ما يسمى بظاهرة" أعلام المجاملة" التي يعرفها النقل الدولي البحري، لذلك كان هذا التعريف بما يتماشى مع نطاق أحكام هذه الاتفاقية للحد من هذه الظاهرة التي

1- انظر النص الرسمي لهذا التعريف باللغة الفرنسية في:

Nations Unies.(Le Droit de la mer)- Evolution récente de la pratique des Etats-. New york. P -220.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

تساهم فيها السفن المذكورة وفق المواصفات السابقة في التعريف و ليس الغرض منه تعريف السفينة تعريفا تجريديا محضا.

و على العموم، و تقاديا للإسهاب في عرض جملة الاتفاقيات التي أشارت إلى موضوع تعريف السفينة، فإننا نقول بأن جملة هذه الاتفاقيات، لم يكن يعينها المفهوم القانوني للسفينة بقدر ما كان يهمها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها جملة أحكامها، و من ثم، فلا غرابة أن تختلف هذه الاتفاقيات، بل و أن تتناقض أحيانا في نظرتها إلى السفينة، لأن كل اتفاقية تريد أن تحدد مجالا لتطبيقها، و ينتج عن ذلك، أن تعريف السفينة قد يتقلص أو يتسع تبعاً للغرض من أحكام هذه الاتفاقية و اختلافها عن غيرها، و لا يمكن بالتالي أن نقف على موقف واضح و موحد بل و حتى قانوني في تعريف السفينة في جملة الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بمجال الملاحة البحرية و البحار⁽¹⁾.

و من خلال استعراض أهم التعريفات التي حضيت بها السفينة يمكن في الأخير القول أن موضوع تعريف السفينة لن يعرف يوما الاستقرار و ذلك راجع لتطور التقنية السريعة التي يعرفها ميدان بناء السفن عموما، و تبقى فقط مسألة محاولة وضع مواصفات وظيفية للسفينة بما يتماشى مع متطلبات القانون الدولي المتعلقة بالملاحة و طبيعة الملاحة الدولية نفسها و التي لا يمكن أن تخرج عن معيارين يجب توافرها في المركبة حتى تأخذ وصف السفينة⁽²⁾، و هما:

أن تكون المركبة مؤهلة للملاحة البحرية حصريا من الناحية الفنية و القانونية، و ذلك عن طريق تزويدها بطاقم متخصص و تجهيزها بالأدوات التي تمكنها من الإبحار، دون الالتفاف إلى قدرة الدفع

1- لخضر زازة، المرجع السابق، ص 112، 113.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 206.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

لديها سواء كانت ذاتية أو عن طريق القطر، و بغض النظر عن وظيفتها سواء كانت مخصصة للأغراض التجارية أو العمومية⁽¹⁾.

أن تكون المركبة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، و هو المعيار الذي يقصي من دائرة السفن كل القوارب و الزوارق المينائية و ما شابهها من العقارات المينائية بالتخصيص، فضلا عن المراكب النهرية و إن كان ارتيادها البحر بصفة عرضية⁽²⁾، إضافة إلى ذلك الطائرات التي تطلع و تنزل على البحر و التي تأخذ حكم الطائرة فحسب لأنها لا تقوم بالملاحة البحرية على الإطلاق و أما اتخاذها البحر كمدرج و الميناء كمستودع فهو من باب الاستعمال الظرفي⁽³⁾.

كما يمكن تعريفها حسب القانون الذي يتناولها، فبموجب قانون العمل البحري⁽⁴⁾ هي مصنع شغال دون توقف، و لا يستطيع عماله مغادرته عند انتهائه الدوام و وظيفتهم التنقل إلى مكان يختلف عن مكان إقامتهم المعتاد، و يمكن تعريفها بموجب القانون الاقتصادي بأنها رأسمال لا ينتج إلا إذا تحرك بسرعة في دورات الرحلات البحرية التي يقوم بها⁽⁵⁾.

و ما يمكن قوله في نهاية ما تقدم كخلاصة، أن موضوع تعريف السفينة تعريفا قانونيا لم يعرف استقرارا أو توحيدا بشأنه من مختلف الزوايا التي طرق منها هذا الموضوع، سواء ما كان من زاوية القانون المختص بتشريعاته الداخلية و قضائه و فقهه، أو ما تضمنه القانون الدولي من اتفاقيات دولية.

1- المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة المنعقدة في 07 فيفري 1986، المتعلقة بتسجيل السفن.
2 - GEORGES RIPERT, op.cit, p. 270 et suite.

3- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 207.

4 - انظر اتفاقية العمل البحري لعام 2006، المعدلة وفق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته 107 لعام 2018.

5- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص24.

بل أن تذبذب تعريف السفينة قد عرف حتى في نطاق كل من القانونيين، فالتشريعات الداخلية مختلفة بشأنه متبوعة بأراء فقهية متعارضة هي الأخرى، و السبب راجع لنظرة كل دولة لمصالحها على حدة.

أما عن القانون الدولي، فقد شهدت الاتفاقيات التي أبرمت في ظلها اختلافات بالنظر إلى اختلاف موضوعاتها التي ترى في السفينة ما يؤهلها لأن تنطبق عليها أحكامها، و القاعدة العامة في القانون الدولي للبحار تتمثل في أن وضع تعريف للسفينة يجب أن يبتعد عن معايير القانون الداخلي و أن يربط بين السفينة و بين قدرتها على التحرك في مختلف المجالات البحرية التي قسمها هذا القانون بغض النظر عن تصنيفها و تخصيصها للملاحة⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: خصائص السفينة

تختلف السفينة عن غيرها من المنشآت، و ذلك أن لها صفات تميزها عن سائر المركبات، و هذا ما سنتطرق إليه فيما يلي:

أولاً- هيكل السفينة أو جسمها: يعني ذلك لابد أن يكون للسفينة هيكلًا أو جسمًا، بغض النظر عن كبر هذا الهيكل أو الجسم

و شكله و ما يحتويه من مرافق و أجهزة، و لا يشترط في هذا الهيكل أن تتوفر فيه المؤهلات الفنية أو القانونية كما يرى البعض، ذلك أن عدم توفر هذه المؤهلات لا يفقد السفينة صفتها، بل أنها تتعرض للمساءلة القانونية سواء أكانت في مياه إقليمية لدولة، أو في أعالي البحار، فإذا ما فقدت هذه السفينة الحماية القانونية، فإنها لا تفقد صفتها كسفينة⁽²⁾.

1- لخضر زازة ، المرجع السابق، ص 116.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع سابق، ص 32.

و نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، و يجوز اعتباره في حكم السفينة عديمة الجنسية"⁽¹⁾.

فهذه المخالفة لم تفقد المركبة صفة سفينة، و ليس هناك نص يقضي بفقدان المركبة صفة السفينة عند مخالفتها أي نص قانوني⁽²⁾.

و لكل سفينة اسما خاص بها يميزها عن غيرها من السفن، و قد نصت على ذلك المادة (16) من القانون البحري الجزائري: " يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى و يختص مالك السفينة باختيار اسمها"، و يتعين أن توافق السلطة الإدارية المختصة على منحه أو تغييره، و تحدد شروط منحه أو تغييره بقرار من الوزير المكلف بالبحرية، كما يشترط القانون أن يوضع الاسم بشكل واضح و ظاهر و أن يكون في مقدم السفينة و على كل طرف منها، و أن يكون اسم الميناء الذي سجلت به السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد في مقدمتها، و هذا وفق ما نصت عليه جل التشريعات و المشرع الجزائري في المادة 17 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

ثانيا- القدرة على الحركة: يجب أن تتمكن السفينة من السير في البحار، بغض النظر عن طريقة الدفع، فقد يكون الدفع بالهواء أو المواد الصلبة أو السائلة أو النووية، المهم هو أن تسير السفينة في

1- الفقرة الثالثة من المادة الواحدة والتسعون اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 32.

3- محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، العدد الأول 1993 ، الجزائر، ص104.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

المياه، و لا يشترط في السفينة أن تعمل في البحار فقط، فيجوز أن تعمل في البر و البحر، و هي ما يطلق عليها بالبرمائية.

و عندما تستخدم البحار فإنها تخضع لقوانين البحار، و عندما تخرج في البر تخضع لقواعد المركبات البرية⁽¹⁾.

و يخرج عن مفهوم السفينة الجزر الاصطناعية التي تقيمها الدول في البحر، و المنشآت الثابتة الخاصة بالصحة و الجمارك و منشآت استخراج النفط، لأنها غير متحركة.

ثالثاً- تطفو فوق سطح الماء وتغوص تحته: لا يشترط في الهيكل أو الجسم أن يكون طافيا، فيجوز أن يكون طافيا، كما يجوز أن يكون غاطسا تحت سطح الماء، كما هو الحال في الغواصات و المركبات الغاطسة، كما يجوز أن يكون طائرا فوق سطح الماء، المهم أنها تستخدم مياه البحار.

الفقرة الثالثة: جنسية السفينة

الجنسية هي رابطة ولاء قانونية و سياسية بين شخص معين و دولة معينة و يستأثر بها الأشخاص خاصة، كقاعدة عامة ، و بما أن السفينة تعتبر من الأموال فليست لها جنسية و لكن ضرورة التعامل أجازت التشريعات منحها لها، و ذلك لما لها من أهمية كبرى في الاقتصاد الدولي و التجارة الخارجية و كذا لطبيعتها الخاصة و البيئة التي تعمل بها وفقا لنص المادة (90) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

1 - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 32.

2- لكل دولة ساحلية أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها، ويجب على هذه السفن أن تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وأن تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحبة العلم، وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية" وقد صادقت الجزائر على اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 بموجب المرسوم الرئاسي 96-53، المؤرخ في 1996/01/22، الجريدة الرسمية العدد6. ص13.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

فهي طالما تكون في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة، وجب إلحاق كل سفينة بدولتها، لإحاطتها بالحماية اللازمة، و حتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطبق على ما يحدث فيها من وقائع و تصرفات⁽¹⁾، فجنسية السفينة من أهم عناصر هويتها، و أكثرها تقييدا و تنظيما بالنظر إلى ما تفرزه من آثار على الصعيد الداخلي و الدولي.

و قد أشار الاتفاقية العامة التي قضت بأن: "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن... و يكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة"⁽²⁾، و تطبيقا لهذا النص الذي يتضمن بدوره إحالة إلى التشريعات الداخلية للدول في تقريرها لشروط اكتساب الجنسية، فقد اتجهت تشريعات هذه الدول إلى وضع معايير مختلفة لمنح جنسيتها على السفن التي سترفع أعلامها، و تختلف هذه المعايير تبعا لحاجة الدول إلى السفن و حاجة اقتصادها إلى تعزيز تجارتها البحرية، و من ثم فإن اختلاف المعايير لا تأثير له على النطاق الدولي إذ يبقى حبيس النطاق الوطني تبعا لكل دولة و ما تراعيه من أولويات و مصالح و اعتبارات عند خلع جنسيتها على هذه السفن.

و مع ذلك فإن موضوع جنسية السفينة بالرغم من انحساره على المستوى الداخلي، إلا أن له من الأهمية و الخطورة ما يمدد أثاره إلى المستوى الدولي، فموضوع الاختصاص الدولي على السفن في مناطق معينة من المناطق البحرية يجعل من الجنسية محورها، ضف إلى ذلك ما يمكن أن يؤدي إليه انعدام الجنسية أو ازدواجيتها من نتائج تؤدي إلى ورود نزاعات بين الدول في مجال الاختصاص هذا، فضلا عن ظهور ما يعرف بأعلام المجاملة و حمل السفن لأعلام دول غير تلك التي تحمل جنسيتها

1 - GEORGES RIPERT, Op.cit, p 320.

2- المادة الواحدة والتسعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

مضافا إليها عوامل أخرى، و كلها تكاد تجعل من موضوع جنسية السفينة يحظى بعناية القانون الدولي أكثر من القانون الداخلي⁽¹⁾.

و لا يجوز للسفينة أن تتمتع بأكثر من جنسية، كما لا يفترض أن تكون عديمة الجنسية لأنها في هذه الحالة تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون يجوز ضبطها و مصادرتها"، و حسب المادة 92 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 " السفينة التي تبحر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملهما وفقا لمشيئتها لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما، و تعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية"⁽²⁾.

و القانون الدولي أوجب أن تكون السفينة مسجلة في دولة معينة و ترفع علمها، و تنظم كل دولة شروط منح الجنسية للسفن و تسجيل السفن في إقليمها، و الحق في رفع علمها، و للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، و تمنحها الوثائق التي تثبت حصولها على الجنسية⁽³⁾.

و جنسية السفينة لم تخضع للتنظيم الدولي الإتفاقي إلا عام 1958 مع اتفاقيات جنيف للبحار، فقد كان الموضوع يخضع قبل هذا التاريخ إلى مجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية و إلى عدد من القواعد القانونية الداخلية، فجاءت اتفاقيات جنيف لتتطرق إلى المبادئ العامة فقط، تاركة التفاصيل إلى القوانين الوطنية للدول المعنية، شأنها في ذلك شأن القواعد المتعلقة بجنسية الأفراد و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الداخلي⁽⁴⁾.

1- لخضر زازة، المرجع السابق، ص 120.

2- حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 23.

3- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 36.

4- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68.

و رغم أن تعبير "جنسية السفينة" قد تجسد في العرف و استعمل في تشريعات عدد من الدول، إلا أن جزء من الفقه القانوني لا يزال يشكك في الأساس السليم لهذا التعبير.

أولاً: مفهوم جنسية السفينة

تعتبر جنسية السفينة من أهم عناصر هويتها، و أكثرها تقييدا و تنظيما بالنظر إلى ما تفرزه من آثار على الصعيد الداخلي و الدولي.

1- جنسية السفينة في الفقه الدولي:

جاء في القرار الصادر في قضية السفينة "Montijo" أن من حق الحكومة أن تحدد الشروط التي يمكن للسفينة أن تكسب جنسيتها بموجبها، و هي حول هذه النقطة الحكم الوحيد". و هو ذات القرار الذي تبناه القضاء الدولي، في قرار محكمة التحكيم الدائمة الصادر في 08 أوت 1905 في قضية Bouters de mascate جاء أنه " يعود إلى كل صاحب سيادة، عموماً، أن يقرر لمن يمنح حق رفع علمه و أن يحدد القواعد التي يخضع لها هذا الحق"⁽¹⁾، و هذا يعني أنه لكل دولة حرية منح أو منع جنسيتها للسفن، حتى إذا توفرت الشروط التي تتطلبها تلك الدولة في تلك السفن و مع ذلك فلا يمكن القول: أن سيادة الدولة في هذا الميدان سيادة لا يمكن المساس بها أو تقييدها، لأن ذلك يعني عدم الاعتراف بكون فكرة جنسية السفينة تخضع للقانون الدولي بجانب خضوعها للقانون الداخلي.

و من هنا يأتي إلزام الدولة "بجعل سفنها تحترم التنظيم الضروري بالشكل الذي يجنب استخدام هذا العلم بشكل تعسفي أو بشكل خطر على المستعملين الآخرين للبحر" لذا و من أجل توفر التزام الرقابة هذا، يجب أن توجد بين الدولة و السفينة رابطة متينة⁽²⁾.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص71.

2- نفس المرجع السابق الذكر، ص 71.

2- جنسية السفينة في بعض التشريعات: نصت التشريعات على اختلافها على المعيار أو الضابط

الذي تمنح على أساسه الجنسية لسفنها، فأخذ المشرع المصري بمعيار الملكية الوطنية حيث تنص

المادة (5) من القانون البحري الجديد على أنه :

"تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في احد موانئها و كانت مملوكة لشخص طبيعي

أو معنوي يتمتع بهذه الجنسية"، فإذا كانت مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلب الحصص

مملوكة للمصريين".

أما المشرع الفرنسي فقد اشترط البناء الوطني للسفينة و لكنه أجاز منح الجنسية الفرنسية للسفن

المبنية بالخارج بشرط أداء رسوم الاستيراد المفروضة، أما بالنسبة لبحارتها، فتحدد النسبة متروكة لوزير

البحرية التجارية⁽¹⁾.

في حين اشترط المشرع الجزائري في المادة 28 من القانون البحري الجزائري" لكي تحصل

السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو

لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري".

3- جنسية السفينة في القانون الدولي: إن القانون الدولي يمنح الدولة حرية واسعة في تنظيم جنسية

للسفن و كيفية و شروط منحها⁽²⁾، فقد جاء في اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958 " تحدد كل دولة

الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها إلى السفن و شروط تسجيلها و حقها برفع علمها..."⁽³⁾

1- حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 24.

2- إن القيام بالإجراءات الشكلية في التسجيل و دفع رسومه لا يكفي لمنح الجنسية للسفينة، و إنما لابد من وجود رابطة جوهرية Substantiel بين الدولة و السفينة ، هذه الرابطة التي تشبه الرابطة الفعلية Effectif التي تربط الشخص الطبيعي بدولة الجنسية التي قضت بضرورة وجودها محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 6 نيسان 1955 في قضية نتوبوم Nottebohm كشرط لمنح الجنسية. و هي قاعدة سبق أن استقرت في التعامل الدولي.

3- المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و تطرقت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لجنسية السفينة كالآتي:

"تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيل السفن في إقليمها و للحق في رفع علمها.
و تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة
و السفينة.

تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك"⁽¹⁾.

من خلال نص الاتفاقية نلاحظ أنها لم تخرج في تعاملها مع موضوع جنسية السفينة عما أوردته
في خصوص بقية عناصر وحدانيتها التي احتوتها المادة (94) منها، فالاتفاقية العامة تحيل أيضا
موضوع الجنسية على القانون الداخلي⁽²⁾.

ثانيا: شروط اكتساب السفينة للجنسية

إن الظاهر و الصريح من نص المادة (91) من الاتفاقية العامة لعام 1982 حول قانون البحار
هو تخليها عن وضع معايير اكتساب السفن لجنسيات الدول، و هذا أمر طبيعي بالنظر لسياسات
الدول و اقتصادياتها و مراعاتها لحاجتها من الأساطيل البحرية و التجارية، و مراعاتها كذلك، لحاجتها
إلى الموارد البشرية المؤهلة في سياسة تنمية شاملة في مجال التشغيل... الخ⁽³⁾.

من جهة ثانية، فإن الدول كذلك لا تتفق حول المعايير التي تعتمدها لاكتساب السفن جنسيتها
بالنظر إلى الفروقات بينها في المجالات التي ذكرتها آنفا، و مع ذلك، فإن ثمة جملة من المعايير

1- المادة الواحدة والتسعون والفقرة الأولى و الثانية من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2- وقد سبق القضاء الدولي الاتفاقية العامة في موضوع إحالة منح الجنسية على القانون الداخلي في حكم محكمة التحكيم
الدائمة في لاهاي في 08 أوت 1905 بخصوص قضية Boutres de Mascate وقد جاء في حكمها: "أن لكل دولة ذات
سيادة تقرر لمن تمنح الحق في رفع علمها و تحديد القواعد التي يخضع لها هذا المنح".

3- و في قرار محكمة التحكيم الدائمة الصادر في 8 أوت 1905 في قضية Boutres de Mascate جاء أنه "يعود إلى كل
صاحب سيادة، عموما، أن يقرر لمن يمنح حق رفع علمه وأن يحدد القواعد التي يخضع لها هذا الحق، وهذا يعني أنه لكل دولة
حرية منح أو منع جنسيتها للسفن، محمد حاج حمود، مرجع سابق، ص 71.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

المستقرة في التشريعات المقارنة يمكن حصرها عموما و تكاد معظم الدول تعتمد في تعاملها مع

موضوع اكتساب السفينة للجنسية، و هذه المعايير، هي شرط البناء الوطني، شرط الملكية الوطنية،

و شرط الطاقم الوطني، و هذه المعايير وردت كذلك في القانون البحري الجزائري، لعام 1976

المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/ 98 المؤرخ في 25 جوان 1998⁽¹⁾، و هذه الشروط هي:

1- **شرط البناء الوطني:** لم يشترط التقنين البحري الجزائري أن تكون السفينة مبنية بالجزائر حتى

تكسب السفن الجنسية الجزائرية⁽²⁾، إلا أنه لا يمكن قبول سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن لما

تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل الشطب منه.

2- **شرط الملكية الوطنية:** نصت المادة 28 من القانون رقم 05-98 المعدل والمتمم للأمر رقم 76

80- المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والتي مررنا عليها سابقا " لكي

تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية

أو لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"، و وفق هذا

النص الواضح فان السفينة لا يمكن منحها الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكا جزائريا، و كانت

السفينة مملوكة على الشيوخ لعدة أشخاص و يجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية الجزائرية.

3- **شرط الطاقم الوطني:** وجوب هذا الشرط أساسه ما ورد بالفقرة السادسة من المادة المذكورة آنفا

بالإحالة إلى أحكام المادة (413) منه التي نصت على أنه:

1- المادة الثامنة والعشرون من الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 هـ الموافق ل 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 1998/47.

2- المادة السادسة والأربعون من القانون البحري الجزائري.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

" يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية " و الغاية من ذلك هي رعاية مصالح الدول في السفن عن طريق العاملين بها. و هذه الشروط الثلاثة لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية هي شروط ابتداء و بقاء⁽¹⁾، إلى جانب وجوب أن تكون السفينة مسجلة في إحدى الموانئ الجزائرية و لو كان مالكاها جزائريا مع وجوب رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية⁽²⁾.

و أنه لا يجوز لها رفع علم دولة أخرى إلا في الحالات التي يجري فيها العرف على ذلك. و قد شدد المشرع الجزائري العقوبة على كل شخص أو شريك يقدم وثائق مزورة تمكنه من الحصول على الجنسية الجزائرية لسفينة من عشر سنوات إلى عشرين سنة مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة السفينة⁽³⁾.

ثالثا: إثبات الجنسية (الرابطة القانونية بين السفينة و الدولة)

إن طبيعة الملاحة البحرية الدولية و انتقال السفينة من المياه الوطنية إلى مياه أجنبية خاضعة لولاية دولة أخرى، تفرض على الدولة الوطنية الحفاظ على ارتباطها بالسفينة و لا يمكن أن يتأتى لها ذلك قانونا إلا بواسطة رابطة الجنسية⁽⁴⁾.

يترتب على منح الجنسية للسفينة بعض الآثار منها الاستفادة مما تقرره الدولة من مزايا لتشجيع سفنها الوطنية، إلى استثمار أموالهم في الملاحة البحرية و ذلك بمقتضى الإعفاء المؤقت من الضرائب

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 28- 29

2- المادة الخامسة و العشرون من القانون البحري الجزائري.

3- المادة خمسمائة وعشرة (510) من القانون البحري الجزائري.

4- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 208.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و الرسوم، و أن تعطيهم ميزة خاصة أن تكون هذه هي صاحبة الحق في نقل البضائع المصدرة و المستوردة لدولتهم دون مشاركة سفن الغير⁽¹⁾.

كما يترتب اثر آخر يتعلق ببسط الحماية الدبلوماسية على السفن الوطنية في زمن السلم و الحرب، و بالتالي فإذا تعرضت السفينة لمعاملة لا تتفق مع أحكام القانون الدولي من جانب إحدى الدول المخالفة بسطت دولة الجنسية حمايتها على سفينتها الوطنية، و لكن بسط الحماية الدبلوماسية على السفينة الوطنية يكون هناك مقابل التزام السفينة بما تفرضه عليها دولة العلم، مانحة الجنسية. و تخضع هذه السفينة لرقابة الدولة الوطنية من حيث صلاحيتها للملاحة.

و تترتب على اكتسابها الجنسية عدة مزايا و من عدة نواحي :

فمن الناحية السياسية، تتمتع السفينة بحماية الدولة التي منحها جنسيتها، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب، و لعل السفينة تستفيد من الحماية في زمن الحرب على وجه الخصوص، خاصة إذا كانت تابعة لدولة محايدة بحيث انه قد جرت العادة على أن يصرح لها بالتجارة ما لم تكن تجارتها في المهربات الحربية وفقا لما يعرف في القانون الدولي العام بمبدأ العلم يحمي البضائع⁽²⁾، بالإضافة إلى ما تتمتع به السفينة من معاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن لدولة العلم الحق في الاحتجاج لدى الدولة المخالفة تطبيقا لنظام الحماية الدبلوماسية، بل و قد يصل الأمر إلى قيام دولة العلم باتخاذ أعمال قسرية ضد الدولة المخالفة للقانون⁽³⁾.

1- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 17.

2- لخضر زازة، المرجع السابق، ص 158.

3- كما هو الشأن بالنسبة للأعمال التي قامت بها الطائرات البريطانية لحماية مراكب الصيد البريطانية في المياه الأيرلندية، راجع إبراهيم العناني، قانون البحار، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 101.

أما بالنسبة للنتائج المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية هو وجوب رفع العلم الجزائري السبيل الوحيد لبسط الدولة حمايتها للسفن الوطنية الجزائرية و سريان القانون الجزائري على سفنها دون غيره.

و تبدو أهمية جنسية السفينة لما تبحر في أعالي البحار، حيث أن جميع التصرفات التي تحدث خلالها على ظهر السفينة تخضع لقانون دولة العلم، أي القانون الجزائري باعتبار السفينة هي امتداد للدولة التي ترفع أي سفينة علمها و تزداد هذه الأهمية و خاصة في حل مسألة تنازع القوانين. كما يتعين في هذا الصدد التفرقة بين المواد الجنائية، أي الأفعال المجرمة، و بين المواد المدنية، أي التصرفات القانونية⁽¹⁾.

و من الناحية الاقتصادية، و حماية منها لأسطولها البحري في مباشرة نشاطه التجاري نظرا لما لهذا الأخير من أهمية في الاقتصاد الوطني، تمنح الدولة عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الجانبية، من ذلك، قصر ملاحه الصيد و الملاحه الساحلية، على سفنها في المياه الإقليمية و هو ما نصت عليه المادة (166) من القانون البحري الجزائري، و كذا المادة (167) التي تشير إلى أن تعتبر أيضا منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية و الملاحه المساعدة و ملاحه الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية، في حين تجيز المادة (168) تخصص الملاحه البحرية بين الموانئ الجزائرية و موانئ البلاد الأخرى للراية الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص و المتعلقة بالسفن الأجنبية⁽²⁾.

1- محمد شحماط، المرجع السابق، ص 30.

2- لخضر زازة، المرجع السابق، ص 159.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

بالإضافة الى ما سبق، فإن الجنسية تساعد في معرفة القانون الواجب التطبيق باتخاذها كضابط للاسناد في حالة تنازع القوانين إذا تعلق الأمر بما يتم على ظهرها من تصرفات قانونية أو بما يقع على ظهرها من جرائم خاصة في بعض المناطق البحرية التي تخضع لسيادة دولة معينة كأعالي البحار مثلا، أين تخضع السفينة للاختصاص القانوني المانع للدولة التي ترفع علمها كقاعدة عامة. و في مقابل تمتع السفينة بتلك المزايا نتيجة تمتعها بجنسية الدولة التي ترفع علمها، فإنه يتعين عليها الامتثال لرقابة هذه الدولة عليها و اشرافها وفقا لما نصت عليه المادة(94) من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار، و هي الرقابة التي قد تكون متعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة أو متعلقة بسلامتها و تنظيم العمل على ظهرها و كذا خضوعها للتفتيش للتأكد من مدى توافر الشروط الضرورية، التي قد يعرض السفينة عدم الامتثال اليها الى عقوبات متفاوتة تنص عليها القوانين و التشريعات الداخلية للدولة⁽¹⁾.

و في خصوص المواد الجنائية فإنه إذا تعلق الأمر بعدم رفع العلم الجزائري حسب النموذج و الطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية فوق السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمسة سنوات و في حالة رفع علم مزيف فوق السفينة، و تصدر السفينة بموجب حكم تصدره المحكمة المختصة. وقد سلك المشرع الجزائري ذات التوجه الذي أخذ به المشرع الفرنسي، و المصري فيما يتعلق بالأمن و نظام التأديب في السفن عن أن الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع العلم الجزائري تعتبر أنها ارتكبت في أراضيها⁽²⁾ باعتبار السفينة لإقليم الدولة الجزائرية بقوة العلم رمز السيادة.

1 - المادة 477-478 من القانون البحري الجزائري.

2- محمد شحات ، المرجع السابق، ص ص 30 - 31.

الفقرة الرابعة: علم السفينة

علم السفينة هي علامة ظاهرة لجنسيتها كما يثبت و يبرز الدولة التي تنتمي إليها السفينة، فالسفينة التي لا ترفع علما تُعتبر في حكم سفن القراصنة⁽¹⁾.

أولاً- القاعدة العامة لمبدأ رفع العلم: يشترط القانون الدولي أن يكون لكل سفينة جنسية و علم دولة، و يرى بعض الكتاب بأن القاعدة العامة تقتضي بأن تكون وحدة الدولة بين العلم و السفينة و هذا يفهم من نصوص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 و اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذا الربط لم يأت بصيغة الإطلاق، لذا يوجد عدد من الاستثناءات التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها⁽²⁾، من بين هذه الاستثناءات مايلي:

1- لقد منحت المادة السابعة من اتفاقية 1958 و المادة (93) من اتفاقية قانون البحار 1982 المنظمات الدولية الحق برفع علمها على السفن، في حين لا تملك جنسية خاصة بها، لدى تضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية من جنسيات تلك الدول.

2- كما نصت اتفاقية بروكسل المعقودة 25 أبريل 1962 المتعلقة بمسؤولية مستثمري السفن الذرية في الفترة بين إنزال تلك السفن و بين منحها علم دولة ما، حيث تحمل السفينة خلالها علم الدولة الصانعة و جنسية دولة المالك.

3- كما لا تسمح التشريعات الوطنية لبعض الدول بمنح علمها لسفينة غير موجودة بموانئها، عندها ترفع هذه السفينة في السفرة من دولة الصنع إلى أحد موانئ دولة صاحب السفينة علم الدولة الصانعة و جنسية صاحب السفينة.

1 - عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن. ص53.

2- محمد الحاج حمود، المرجع سابق، ص77.

4- و كذلك الحال بالنسبة للسفينة التي يتغير مالکها في ميناء أجنبي.

و تسمح بعض الدول لسفن الدول الأخرى برفع علمها في حالات معينة، كحالة الدولة القوية التي تسمح لسفن دولة ضعيفة برفع علمها حماية لها أو لغرض تجنب أخطار معينة، و حالة السفن الأجنبية التي تقوم لها بخدمات عامة⁽¹⁾.

5- في حالة الدول الحبيسة: الدولة الحبيسة أو غير الساحلية هي كما عرفتها المادة (124) من إتفاقية الأمم المتحدة في فقرتها الأولى بأنها: " كل دولة ليس لها ساحل بحري" أو بعبارة أخرى، هي الدولة التي لا تطل على البحر، و من المتفق عليه حالياً أن لهذه الدول الحق في امتلاك سفن ترفع أعلامها رغم كونها بدون سواحل بحرية، و هو الحق المكرس صراحة بموجب المادة (90) من إتفاقية 1982 التي تقضي بأن " لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار".

غير أن هذا الحق الذي كرسته المادة (90) سالفه الذكر، و استقر بموجبها نهائياً في القانون الدولي كقاعدة أمره من قواعده لا يجوز معها لدولة أخرى أن تحتج أو أن ترفض على دولة حبيسة مثل هذا الحق، إنما جاء نتيجة لمطالب هذه الدول الحبيسة الملحة و إبرامها العديد من الإتفاقيات و المعاهدات الدولية التي كانت في معظمها ثنائية وأدت إلى إنشاء ممارسات فعلية لهذه الفكرة. كما تقرر قبل ذلك هذا الحق بموجب القاعدة التي وضعت في تصريح برشلونة الصادرة في 20 أبريل 1921 الذي نص صراحة على اعتراف الدول الغير بأعلام الدول التي ليس لها سواحل بحرية. كما تأيد أيضاً هذا الحق في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 التي تقرر أن: " لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية الحق في أن تسيير سفناً ترفع علمها فوق أعالي البحار"⁽¹⁾.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 77 .

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

أما فيما يتعلق بمسألة نفاذ سفن هذه الدول إلى موانئ الدول الساحلية الأجنبية و كذلك مسألة عبور بضائع هذه السفن عبر هذه الدول الأجنبية من إلى دولة العلم، فمن المستقر عليه أن هذه المسائل يتم تنظيمها بمقتضى اتفاقيات خاصة تبرم فيما بين الدول ذات الشأن في إطار مبادئ القانون الدولي للبحار⁽²⁾.

و منه نستنتج أن الدولة حرة في وضع القواعد التي تحدد كيفية منح علمها للسفن وفقا لتشريعها الوطني و في الحدود التي يقرها القانون الدولي، وقد أخذ بهذا المبدأ القانون والقضاء الدوليين منذ القدم وهو ما اخذت به اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في مادتها الخامسة، واتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في مادتها(91) ، وتدخل القانون الدولي في هذا المجال يكاد يكون محدودا، فالمادتان أعلاه لم تشترطا إلا أن يكون لكل سفينة علم واحد، وأن استعمال السفينة لأكثر من علم يؤدي الى حرمانها من الجميع، كما منعت المادة السادسة من اتفاقية 1958 و المادة (92) من اتفاقية لعام 1982⁽³⁾ تغيير العلم خلال السفرة إلا إذا اعتمد هذا التغيير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها.

ثانيا - مشكلة أعلام المجاملة (الملائمة): و من المواضيع الهامة التي يثيرها علم السفينة و مدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه، مشكلة " أعلام الملائمة". و علم الملائمة Le

1 - المادة الرابعة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

2 - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 86.

3 - تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، و تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل.

- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.

Pavillion de complaisance هو العلم الذي تمنحه الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة

الجوهريّة⁽¹⁾، حيث أن بعض الدول تسمح

بتسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة حقيقية بها، بالنسبة لها هي مجرد إجراءات شكلية إدارية يمنحونها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك و تقدم طلبا حتى و لو كانت لم و لن تطأ موانئها⁽²⁾.

إن السمات المميزة للدولة المانحة لأعلام الملائمة، وفق ما استخلصته اللجنة البريطانية في

مارس 1970 هي:

أنه يلجأ ملاك السفن إلى هذا النوع من العلم نظرا للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بضرائب

و أمن السفن و الخدمات الاجتماعية، و هذا ما يفسر التقدم العملي فغالبية الأسطول العالمي

يبحر تحت أعلام المجاملة⁽³⁾.

و بالتالي فإن عملية تسجيل السفن تحت أعلام المجاملة هي نتيجة التسهيلات و المزايا التي يبحث

عنها مجهز أو مالك السفينة من أجل التهرب من الأعباء المفروضة على السفن من طرف دول

أخرى، و من هذه المزايا⁽⁴⁾:

1- التسجيل في هذه الدول يمكن إجراءه بسهولة و بتكلفة أقل و يتم عادة في الخارج في مكاتب أحد

القناصل.

2- أن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأي ضرائب محلية، أو قد يخضع لضرائب

طفيفة.

1 - L'ouvrage de : -ROUX JEAN- MARC, Les pavillons de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/ 1959.P 474.

2 - FAY FRANCOIS-MICHEL, « La nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P., T.77, éd. A1- pédone, Octobre-Novembre 1973, Paris,p 1017.

3 - HABIB SLIM, « Les pavillons de complaisance », Colloque international , institut océanographique de paris, France,2007, pp 81-104.

4 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 78

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

- 3- تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية مسموح به بشكل حر مما يسمح للمجهز من تشغيل طاقم غير مؤهل موظف خصوصا من بلدان العالم الثالث بدون ضمان اجتماعي و بأجر زهيد.
- 4- دون أن ننسى المزايا ذات الطابع التقني و التي تتجسد في التراخي في ضوابط الرقابة التقنية التي تجريها غالبا شركات التصنيف.
- مما يسمح لمالك السفينة أو المجهز من تخفيض أجرة النقل و كذا مصاريف استغلال السفينة، و من هنا يظهر جليا عدم التوازن بين متطلبات الأمن و السلامة و بين المصالح الاقتصادية.
- 5- أن دول التسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكيين أو مراقبين للسفن التجارية التي ترفع علمها.
- 6- أن دولة التسجيل هي عادة دولة ضعيفة ليس لها حاجة و لا يكون لها حاجة سياسية و اقتصادية أخرى في أية ظروف للسفن المسجلة لديها.
- 7- ليس لدولة التسجيل السلطة لتطبيق الأنظمة الحكومية أو الدولية و ليس لديها الخدمات الإدارية اللازمة لهذا الغرض.
- و وفق لهذه السمات تعتبر بعض الدول بلدان تقدم أعلام الملائمة⁽¹⁾.
- و لا يكفي علم السفينة لإثبات جنسيتها، و إنما لابد من وجود وثائق معينة تحملها السفينة دائما لهذا الغرض، تسمى أوراق المتن Les papier de Bord و يعود للسلطات الداخلية لكل دولة أمر تنظيم هذه الأوراق و تحديد عددها و شكلها و هذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية البحر العالي 1958 و الفقرة الثانية من المادة 91 من اتفاقية 1982.

1- دول تقدم أعلام الملائمة " ليبيريا، بنما، سنغفورة، قبرص، الصومال، لبنان، عمان، البهاماس و السيشل".

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

ثالثاً- واجبات دولة العلم: انطلاقاً من الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽¹⁾ لعام 1982 التي نصت على مايلي:"

1- تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها و رقابتها في الشؤون الادارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

2- و على كل دولة بوجه خاص:

أ- أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً،

ب- و أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها و ضباطها و أفراد طاقمها في صدد المسائل الادارية و التقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

3- تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار و ذلك فيما يتعلق، بعدة أمور، منها:

أ- بناء السفن و معداتها و صلاحياتها للإبحار،

ب- تكوين طواقم السفن، و شروط العمل الخاصة بهم، و تدريبهم، أخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة،

ت- استخدام الاشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات⁽²⁾.

4- تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين:

1 - المادة الرابعة والتسعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2 - الفقرة الثالثة من المادة الرابعة و التسعون من اتفاقية المؤتمر قانون البحار لسنة 1982.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

أ- أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل و على فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، و أن تحمل من الخرائط و المنشورات الملاحية و من أدوات و أجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحتها،

ب- أن تكون كل سفينة في عهدة ربان و ضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، و بوجه خاص في مجالات قيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية، و أن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات و العدد لنوع السفينة و حجمها و آلتها و معداتها،

ت- أن يكون الربان و الضباط، و إلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، و منع المصادمات، و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، و المحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو و أن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

5- تكون كل دولة، عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان 3 و 4، مطالبة بأن تمتثل للأنظمة و الاجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموماً و بأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.

6- يجوز لدولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية و الرقابة الصحيحتين لم تمارس فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع إلى دولة العلم.

و تتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة و تتخذ، إذا رأت ذلك مناسباً، أي اجراء ضروري لمعالجة الحالة⁽¹⁾.

1 - الفقرة السادسة من المادة الرابعة والتسعون من اتفاقية المؤتمر قانون البحار لسنة 1982.

7- تأمر كل دولة بتحقيق، يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها و تتجم عنها خسارة في الأرواح أو اصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، و تتعاون دولة العلم و الدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع."

الفرع الثاني: أنواع السفن

يعرف ميدان الملاحة البحرية العديد من أنواع السفن، فيمكن تصنيف السفن استنادا الى تنوع تصميماتها و أشكالها كما يمكن تقسيمها استنادا الى الغرض الذي تؤديه، إلا أن فقه قانون البحار دأب على التفرقة بين نوعين رئيسيين من السفن، سفن عامة و سفن خاصة، إذ من خلال هذا التقسيم يمكن أن نتوصل إلى المعاملة المتميزة التي تخص بها الدولة الساحلية كل نوع على سواء في مياهها الإقليمية أو الداخلية⁽¹⁾، و كذا المركز القانوني للسفينة و الولاية القانونية التي تمارسها عليها باختلاف المنطقة البحرية التي تتواجد فيها⁽²⁾.

هذا و قد كان الفقه التقليدي يميز بين هذين النوعين باعتماد معيار طبيعة الشخص المالك للسفينة، فإذا كانت السفينة مملوكة للدولة اعتبرت سفينة عامة، و إذا رجعت ملكيتها إلى شخص القانون الخاص اعتبرت سفينة خاصة⁽³⁾.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص206.

2 - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص215.

3 - و قد أخذ بهذا المعيار معهد القانون الدولي خلال دورته المنعقدة في أغسطس 1898 حين قسم السفن إلى تجارية عسكرية، فاعتبر السفن المملوكة للأفراد سفنا خاصة، والسفن العسكرية سفنا عامة.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

هذا المعيار سرعان ما كشفت الممارسة الدولية عن قصوره، ذلك أن السفن المملوكة لأشخاص القانون الخاص كثيرا ما كانت تؤدي خدمة عامة لا سيما في حالة النزاعات المسلحة أين تستعمل في نقل المؤن و الجنود أو في حالة التسخير أو التعبئة العامة، و حينها سوف تعامل معاملة السفينة العامة، من ثم بات البحث عن معيار آخر يكون أكثر ملاءمة من ضرورات القانون الدولي للبحار⁽¹⁾. و منذ القرارات المتخذة سنة 1928 من قبل معهد القانون الدولي أثناء دورته في ستوكهولم، تم إستبدال التصنيف التقليدي بين السفن الحربية و السفن التجارية بتصنيف آخر للسفن بنظر القانون الدولي في زمن السلم، إلى نوعين من السفن، السفن التي تؤدي خدمة حكومية غير تجارية أو السفن العامة و السفن التي تؤدي خدمة تجارية أو السفن الخاصة⁽²⁾، أي اعتماد معيار الغرض الذي تخصص من أجله السفينة بصرف النظر عن الطبيعة القانونية للشخص المالك للسفينة، فتكون السفينة خاصة إذا كانت تخدم أغراض تجارية غير تلك الحكومية، و تكون عامة إذا كانت أغراضا حكومية غير تجارية.

و هذا التصور اعتمده العديد من الاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن للدول المبرمة في 10 أبريل 1926، فضلا عن إتفاقتي جنيف 1958 الأولى المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و الثانية المتعلقة بأعالي البحار و انتهاء باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و التي نصت من خلال المادة 32، على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية.... ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية"، كما نصت المادة (96) من ذات الاتفاقية على أنه: "يكون للسفن التي تملكها أو تسيرها دولة ما و تستخدمها فقط

1 - جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص216.

2- FAY FRANCOIS MICHEL, op-cit, pp 1004-1005.

في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم⁽¹⁾.

الفقرة الأولى: السفن العامة

و هي السفن التي تملكها الدولة و تستعملها للاستخدامات الحكومية أو أن تكون مملوكة لأشخاص القانون الخاص و تخضع في تسييرها للحكومات في الأغراض غير التجارية. و تضم السفن العامة من جهة، السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني⁽²⁾، و التي يقودها ربان تابع لبحرية الدولة و مركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية و هي سفن حربية سواء الغواصات أو سفن الدولة التي تؤدي خدمة سلاح البحرية... الخ و من جهة أخرى السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك، الشرطة، و الخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة و ذات طاقم تحت تصرف الدولة أو ممثليها. فتعد السفينة عامة إذا كانت مخصصة لخدمة حكومية غير تجارية، فتشمل السفن الحربية، و سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة بما فيها السفن المستخدمة في نقل القطاعات العسكرية و سفن التموين، و التجهيزات الملحقة بالسفن العامة، و كذلك تعامل السفن المخصصة لنقل رؤساء الدول و حاشيتهم و كبار الممثلين الدبلوماسيين معاملة السفن العامة. و تأخذ محاكم بعض الدول بشأن تعيين الصفة العامة للسفن الأجنبية بالتصريح أو الإعلان الذي يصدر من الدولة الأجنبية فعلا لخدمة عامة أولاً.

1 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 216-217.

2- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 34-35.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و 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، و تلتزم تلك المحاكم بالمعلومات التي ترد إليها من هذه السلطات⁽¹⁾، إذا تنقسم السفن العامة بدورها إلى قسمين سفن حربية و سفن مخصصة للخدمة العمومية.

أولاً-السفن العامة الحربية: تعرف السفينة الحربية بأنها: " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"⁽²⁾،

و تجدر الإشارة هنا أنه على الرغم من أن كلا من مشروع المواد المتعلق بالنظام القانوني للبحر الاقليمي المعد في إطار مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 و اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة لم يتضمنا أي تعريف للسفينة الحربية، و هذا التعريف للسفينة الحربية استنبط من التعريف الذي أخذت به اتفاقية لاهاي المبرمة في 18 أكتوبر 1907 الخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، و الذي يتطابق تقريباً مع التعريف الذي انطوت عليه المادة (8) فقرة (2) من اتفاقية جنيف لعام 1958⁽³⁾.

و من هذا المنطلق لا نكون بصدد سفينة حربية إلا بتوفر ثلاثة شروط:

1- نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية و الدولية، دراسة فقهية مقارنة، مجلة كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية، المجلد 31، العدد 2، 2013، قطر، ص ص 290-291.
2 - المادة التاسعة والعشرون من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

3-LUCCHINI- TOULOU, colloque de international Laurent, Le navire en droit- Société Français pour le droit international, edition Pedone, Paris, 1992, P.16.

1- أن تكون قطعة من الأسطول الحربي لدولة معينة و الدليل على ذلك برفع العلم و شعار البحرية الحربية المميزة.

2- انتماء ريان السفينة إلى البحرية العسكرية لدولة السفينة.

3- أن تسري قواعد الانضباط العسكرية على ظهر السفينة.

وقد عرفتھا الفقرة الثانية من المادة 08 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على

أنھا: "السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الاشارات الخارجية المميزة للسفن

الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط

أسطولها الحربي و يخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري"⁽¹⁾.

و إذا ما قارنا تعريف السفينة الحربية في نصي اتفاقيتي 1958 و 1982 نجد أن الفرق

الأساسي بينهما يكمن في أن النص الثاني يشترط أن تعود السفينة إلى "القوات المسلحة" بينما يتحدث

النص الأول عن "البحرية الحربية"، و الفرق واضح بينهما فتعبير القوات المسلحة يشمل، بالإضافة

إلى البحرية الحربية بقية السفن الحربية الملحقة بالقوات البرية و الجوية، لذا يمكن القول أن السفن

الحربية هي السفن المخصصة للقتال و تلك الملحقة بالأسطول الحربي للدولة و إن كانت تابعة

لصنف آخر من أصناف القوات المسلحة للدولة⁽²⁾.

ثانيا-السفن العامة غير الحربية : السفن العامة غير الحربية هي السفن المخصصة لأغراض عامة

غير حربية و قد عرفتھا المادة التاسعة من اتفاقية البحر العالي لعام 1958 و المادة 96 من اتفاقية

1 - يجد هذا التعريف الذي أتت به لجنة القانون الدولي أساسه التاريخي في اتفاقية لاهاي السابعة لسنة 1907 المتعلقة بتحويل

السفن التجارية إلى سفن حربية، والذي أصبح فيما بعد أساسا للتعريف التي أخذت بها عدد من الإتفاقيات الدولية، انظر :

M.R. SIMONNET ,la convention sur la haute mer, paris, france, 1966, op.98-99

2- محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص ص 67-68.

1982 بأنها" تلك السفن العائدة للدولة أو المستخدمة من قبلها و المخصصة لأغراض حكومية غير تجارية⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: السفن الخاصة

فيقصد بالسفينة الخاصة هي تلك السفن المتبقية الأخرى، المملوكة لأفراد أو هيئات خاصة و يتم تشغيلها لأغراض تجارية أو لخدمات خاصة بالنقل و التي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات على السواء، حيث يدخل في حكمها أيضا السفن المملوكة للدولة التي تستعمل في أغراض تجارية غير حكومية⁽²⁾.

أولا: السفن الخاصة التجارية:

و هي التي تؤدي خدمة تجارية و تخصص لنقل البضائع و النقل البحري سواء قام به الأفراد أو هيئات خاصة أو عامة و هي محتكرة للدولة بنص المادة 578 ق.ب.ج و تنطبق عليها القوانين البحرية الخاصة بكل دولة.

ثانيا: (السفن الخاصة غير التجارية)

من بينها سفن الصيد⁽³⁾ و سفن النزهة ، و سفن البحث العلمي و السفن المساعدة للسفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية مثل سفن الارشاد و الاسعاف حسب المادة 162 من القانون البحري الجزائري. هذا التصنيف الذي يعتمد على نوع الخدمة التي تؤديها السفينة أو الغرض منها متولدة من الأهمية التي تحضى بها السفن المخصصة للخدمة العمومية الخاصة و ظهور تطور كبير في الملاحة التجارية، و هي معتمدة في اتفاقية أعالي البحار في المواد 8 و 9 و 29 ، و كذا اتفاقية

1- نفس المرجع السابق الذكر، ص 68.

2 - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 102 .

3 - المواد 192، 164، 169 من القانون البحري الجزائري.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، كما أنها غير مخصصة لقانون البحار فقط بل و أخذ بها القانون الجوي أيضا⁽¹⁾.

الهدف من هذا التصنيف الذي حظيت به السفن مهم، فهي تخضع لنظام قانوني دولي مختلف تماما، مثلا خضوع السفينة في أعالي البحار لسلطة دولة العلم هو مبدأ جوهري في القانون الدولي، و في الحقيقة فإن المبدأ ليس مطلق سوى بالنسبة للسفن العامة لأنها تتضمن بعض الاستثناءات بالنسبة للسفن الخاصة⁽²⁾.

المطلب الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية

إن القانون الدولي كما يعترف للدولة الساحلية بممارسة سيادتها المطلقة على مياهها الداخلية شأنها في ذلك شأن إقليمها البري، فإنه كذلك يلقي على الدولة الالتزام بفتح موانئها، بالخصوص أمام الملاحة البحرية الدولية كقواعد عامة، و من ثم يتصور أن تنعكس هذه المعادلة على النظام الذي تخضع له السفينة الأجنبية و هي في هذه المياه مع الأخذ بعين الاعتبار الفروق الجوهرية التي تميز كل نوع من السفن الأجنبية الخاصة منها و العامة⁽³⁾.

و من خلال الفرعين المواليين سنتطرق إلى الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية في المياه الداخلية من خلال الفرع الأول و نخصص الفرع الثاني للولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الداخلية.

1 - اتفاقيات جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 أبريل 1958، انظر الرابط: www.un.org/law/avl، A/conf.13/L.58,1958,UNCLOS,off.Rec.vol.2,146 تاريخ الاطلاع 2020/12/8.

2 - DUPUY RENE -JEAN et VIGNES DANIEL, Traité du nouveau droit de la mer, édition. économica, Paris, 1985, pp 359- 365.

3- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 220.

الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية في المياه الداخلية

كما سبق ذكره فإن القانون الدولي كما يعترف للدولة الساحلية بممارسة سيادتها المطلقة على مياهها الداخلية شأنها في ذلك شأن إقليمها البري، فإنه كذلك يلقي على الدولة الالتزام بفتح موانئها، بالخصوص، أمام الملاحة البحرية الدولية كقاعدة عامة، و من ثم يتصور أن تنعكس هذه المعادلة على النظام القانوني الذي تخضع له السفن الأجنبية و هي في هذه المياه مع الأخذ بعين الاعتبار الفروق الجوهرية التي تميز كل نوع من السفن الأجنبية الخاصة منها و العامة⁽¹⁾.

فليس للدولة استنادا إلى سيادتها أن تقفل موانئها عموما دون سبب مشروع في وجه المراكب الأجنبية، لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت له الموانئ أولا، و إخلالا بمبدأ حرية الملاحة البحرية و عرقلة للتجارة الدولية ثانيا و قد سارت الدول بالفعل على فتح موانئها بصفة عامة للسفن التجارية الأجنبية،

و استقر العرف الدولي على ذلك و تأيد بما تقرر في اتفاقية جنيف سنة 1921 الخاصة بالنظام الدولي للموانئ البحرية من حق جميع الدول الموقعة عليها في اتصال سفنها بالموانئ البحرية لكل منها و في الحصول على التسهيلات و المساعدات اللازمة مع مراعاة المساواة بينها في المعاملة.

لكن لا ينطبق هذا الحكم على السفن الأجنبية الحربية و التي تقوم بأعمال السلطة العامة إلا بترخيص خاص منها أو بوجود اتفاق خاص يربط بينها و بين دولة العلم⁽²⁾، إذ للدولة أن تخضع في دخولها في موانئها لبعض القيود التي تتطلبها سلامتها كما أن لها أن تمنع دخولها عند الاقتضاء دون

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص220.

2 - وهو الأمر الذي أخذت به الاتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ التجارية المبرمة بجنيف في 09 ديسمبر 1923 خلال المؤتمر الثاني للاتصال والعبور، حيث استبعدت السفن الحربية الأجنبية من أحكامها. انظر: Nguyen (Q D),Partick(D) , Alain (p), Droit international public, op. cit, p,1061.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

أن يرتب ذلك مسؤوليتها الدولية⁽¹⁾، إلا في الأحوال القهرية كأن يكون التجاؤها إلى الميناء للاحتواء من عاصفة أو لعطب أصابها لا تستطيع معه مواصلة طريقها في عرض البحر، ففي مثل هذه الحالات يتحتم على الدولة إيواها دون مراعاة القيود التي تكون قد وضعتها على دخولها في موانئها⁽²⁾.

ففي حالة قبول الدولة الساحلية و ترخيصها بدخول السفينة الأجنبية إلى مياهها الداخلية، أو في حالة معاهدة دولية تقضي بهذا الخصوص⁽³⁾، فإنه يحق للسفن الحربية الدخول بحرية إلى هذه المياه و تعزيز هذه الحرية أكثر في زمن السلم، و في ذلك يرى الفقه أن هذه الحرية لا ترقى إلى مصف الحق المكتسب أو الالتزام الواقع على الدولة الساحلية بقدر ما هو عمل يندرج في اطار المجاملة وحسن التعامل الدولي، من ثم تبقى الدولة محتفظة بحقها المطلق في تنظيم زيارة هذه السفن وكذا تقييد مدة مكوثها فيها⁽⁴⁾.

فالسفن الحربية تتخذ شكلين من تواجدها داخل المياه الداخلية للدولة الأجنبية الساحلية:

الشكل الأول: دخول السفن الحربية إلى ميناء الدولة الأجنبية، للدولة صاحبة الميناء حرية قبول الدخول إلى مياهها الداخلية أو رفضه، ماعدا في حالة تعرضها للخطر، بل، و هناك من الدول التي تفرض عددا معينا من القيود يتطلب تصريحا مستعجلا.

1 - و هو أمر شاع حدوثه في الممارسات الدولية و من أمثلة ذلك غلق تركيا لموانئها في وجه سفنيتي حرب فرنسيتين في 04 أكتوبر 1934 على الرغم من أنهما كانتا ضحية عاصفة بحرية، كذلك عدم سماح السلطات الفرنسية في 31 ماي 1945 للسفينة الحربية المصرية (الأميرة فوزية) الدخول إلى ميناء تونس في إطار حملة الهلال الأحمر المصرية في الوقت الذي كانت فيه تونس محمية فرنسية، محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام، دراسة مقارنة في القانون الدولي العام زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص 786.

2- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص ص 312-313.

3 - اتفاقيات الإطار المتعلقة بحصانة السفن الحربية فيما بين دول الأطلس.

4 - رشاد عارف السيد، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 46، 1990، ص 74.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

فلسفن العامة و الحربية بالخصوص حصانات شخصية⁽¹⁾، و مركزا قانونيا متميزا، حيث تتمتع بالحصانة الكاملة و لا يجوز لدولة الميناء كقاعدة عامة إخضاعها لولايتها القضائية⁽²⁾، حيث يعود الاختصاص لدولة العلم لأنها جزء من أسطولها و سيادتها، فتبقى سيادة دولتها عليها أثناء الرسو، إذ يدخل هذا في مسألة المعاملة بالمثل و هو ما يؤكد عليه العرف الدولي.

حيث أنه من مصلحة الدولة صاحبة السفينة التحكم في جزء من أسطولها (سفينة) فلا تترك للدولة صاحبة الميناء التحكم فيها.

لذا السفينة ملزمة باحترام سيادة الدولة الساحلية و قوانينها الخاصة بالأمن و الملاحة و الصحة.

لأن الدولة لا تمارس أي سيادة على السفن الحربية في مياهها الداخلية في حالة رسوها داخلها.

كما يمكن للسفينة الحربية أن تستعمل كمكان للجوء السياسي ما عدا لمجرمي الحق العام الذي يستوجب على قائد السفينة تسليمهم للسلطات المحلية، مثلما منح اللجوء السياسي للإمبراطور الحبشي هيلاسيلاسي من قبل بريطانيا بتاريخ 04 ماي 1936 أثناء غزو إيطاليا للحبشة .

1 - وتعتبر هذه الحصانات من قبل الضمانات المكفولة للسفينة العامة بموجب الأعراف و القوانين الدولية طالما وأنه لم يصدر عن هذه الأخيرة أي عمل يمس بأمن الدولة الساحلية أو من شأنه أن يشكل عملا عدائيا، وفي حال حدوث ذلك تطلب دولة الميناء من السفينة المغادرة الفورية والسريعة مع تقديم شكوى بالطرق الدبلوماسية إلى دولة العلم تقف فيها الدولة المتضررة على الانتهاكات التي تسببت فيها السفينة، و عادة ما يعهد إلى القناصل تلقي هذه الشكاوى و تسوية هذا النوع من المنازعات الدولية انظر أحمد إسكندري، محمد ناصر أبو غزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998، ص 116.

2- و هو المبدأ المكرس في الأعراف الدولية و الموائيق الدولية على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1926 الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدول، والتي نصت على الحصانة القضائية للسفن الحربية واليخوت التي تكون ملكا للدولة ، فضلا على القضاء الدولي الذي أخذ بنفس الاتجاه و من بين أشهر القضايا التي برز فيها موقف القضاء الدولي في هذا الصدد قضية السفينة البلجيكية "بارلمت بلج" في سنة 1887، و التي دخلت ميناء دوفر البريطاني و اصطدمت بقاطرة و هي سفينة ميناوية صغيرة تساعد على تنظيم الحركة من و إلى الميناء، و على إثر الحادث رأت السلطات المينائية حجز السفينة البلجيكية و عرضها على القضاء البريطاني، لكن محكمة الاستئناف البريطانية رفضت الدعوى و قضت بأن تلك السفينة، تتمتع بالحصانة المقررة للسفن العامة، فضلا عن أن ملك بلجيكا قد أعلن أن السفينة مملوكة لديه بوصفها من سفن الدولة العامة و هذا يضيف عليها الحصانة، انظر في ذلك عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار مصر للطباعة و النشر، العدد الأول، 2006، ص 222.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

أما ولاية الاختصاص على ظهر السفينة العامة فيعود أصالة إلى قائد السفينة الذي يستطيع في الحالات التي تجيزها دولة العلم التنازل عليه لدولة الميناء⁽¹⁾، و تجدر الإشارة أيضا أن حصانة الاختصاص كما تتمتع بها السفينة فإنها تشمل علاوة عن ذلك الطاقم على متنها مهما كانت جنسية البحارة المكونين له، أما عند نزولهم إلى البر فتفرق الممارسة الدولية بين حالتين:

1- إذا كان نزولهم لمهمة رسمية لقضاء حاجة تخص السفينة وكانوا بالزري الرسمي، فإن الحصانة تلازمهم.

2- إذا كان نزولهم لقضاء حاجة لهم شخصية، فإنهم لا يتمتعون بأية حصانة و يخضعون لمبدأ إقليمية القانون و القضاء الوطنيين للدولة الساحلية عند مخالفتهم للقوانين السارية على الأشخاص الطبيعيين فيها⁽²⁾، و الشواهد القضائية بخصوص ذلك عديدة منها:

- القرار التحكيمي الذي أصدره ملك بلجيكا عام 1862 بمناسبة إدعاء بريطانيا على الحكومة البرازيلية، حين ألفت هذه الأخيرة القبض على ثلاثة عسكريين بريطانيين بالزري المدني، كانوا قد نزلوا الأراضي البرازيلية من على متن سفينتهم الحربية، حيث قضا المحكم بعدم قيام المسؤولية الدولية في حق الحكومة البرازيلية.

- عدم اعتراض الحكومة البريطانية عن قرار السلطات الأمريكية إحالة بحار ينتمي إلى البحرية الأمريكية على محكمة عسكرية أمريكية لقتله زميل له في ميناء غراف ساند Gravesand

1 - و هو الأمر الذي سبق وأن عرفته الممارسة الدولية في قضية السفينة الحربية الصينية 1939 Cheung Chi Kemg في ميناء هونغ كونغ حين قام أحد بحارتها وهو صيني الجنسية بقتل قائد السفينة وهو رعية بريطاني على متنها، وعلى إثر ذلك سلم المتهم إلى السلطات البريطانية في هونغ كونغ حيث تكرت المحكمة أن اختصاصها يرتكز في كون الجريمة قد تمت على إقليم تعود فيه الولاية القضائية إلى بريطانيا، وأن حكومة الصين لم تتمكن بحقها في محاكمة المتهم. بخصوص ذلك، محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام، المرجع السابق، ص 1015.

2 - محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري الدولي في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص 44.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

البريطاني، ذلك أن العسكريين الأمريكيين نزلا الميناء في مهمة رسمية و كانا يلبسان بزة البحرية الحربية الأمريكية⁽¹⁾.

و في حالة ارتكاب أحد البحارة لجريمة خارج السفينة و داخل إقليم الدولة المضيفة يحاكم في هذه الأخيرة.

و لكن المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1923⁽²⁾، تعطي للدولة الحق في عدم الامتثال أثناء الظروف الاستثنائية .

و تتطلب السفن المحايدة أثناء الحرب تصريحاً للدخول إلى ميناء الدولة المستقبلة، فلا تبقى في الميناء أكثر من المدة المحددة لها التي يكون للدولة الساحلية صاحبة الميناء حرية مطلقة في تحديد هذه المدة.

و لكن هل يمكن للدولة صاحبة الميناء ممارسة سيادتها على السفن الحربية الأجنبية في مياهها الداخلية؟

يمكن في الحالات التالية:

الشكل الثاني: حالات ممارسة الدولة صاحبة الميناء لسيادتها على السفن الحربية الأجنبية في مياهها الداخلية:

في الحالة الأولى: تسمح لها من باب التسامح فقط، لأن وجودها داخل شاطئ الدولة يتعلق بأمن الدولة الساحلية.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 91.

2- المادة السادسة عشر من اتفاقية جنيف لسنة 1923.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

و في الحالة الثانية: في حالة الضرورة أو القوة القاهرة أو الحاجة، حيث يسمح لها بذلك لتدخل، مثلما سمحت فرنسا لسفينتين سوفياتيتين بالدخول لإصلاح عطب سنة 1929 و سفينة ألمانية سنة 1936 في ميناء برست.

فلا يمكن للدولة المضيفة اتخاذ إجراءات الإكراه، مثل إجراءات التفتيش و إجراءات التوقيف. حيث أكد معهد القانون الدولي في اجتماع ستوكهولم سنة 1928 على أنه : لا يمكن الحجز عليها أو احتجازها و لا تتخذ إجراءات عينية ضدها و لكنها تلتزم باحترام القوانين المحلية الخاصة بالملاحة و الإقامة و الأمن الصحي.

و القضاء في قضية Schooner exchange ضد Mc Faddon بين الولايات المتحدة الأمريكية و فرنسا سنة 1810 فقالت بأن للسفينة الحربية حصانة. و لكن، لها فقط حق الطلب من السفينة المغادرة في حالة مخالفتها لقوانينها⁽¹⁾، و هذا معناه الإعفاء من الاختصاص المحلي و ليس خروجاً على إقليمية القوانين. و يصبح دخول السفينة الحربية إلى ميناء الدولة الأجنبية حقا لأغراض إنسانية فقط⁽²⁾.

الفرع الثاني: الولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الداخلية

تقضي القاعدة بخضوع السفينة الخاصة للولاية القانونية و القضائية للدولة الساحلية و ذلك باختلاف الطبيعة القانونية التي تميزها عن السفن العامة، من ثم نستطيع القول أن هذا النوع من السفن مجرد من كل ادعاء بالحصانة، مع ذلك في غياب اتفاق خاص تستفيد السفينة الخاصة من قواعد

1- المادة الثلاثون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 " إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور."

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 43-44-45-46-47.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

الحماية المعمول بها في مجال تسوية المنازعات الدولية بالطرق السلمية و الإشارة هنا إلى قواعد الحماية الدبلوماسية⁽¹⁾.

للسفن الخاصة الحق في دخول الموانئ الأجنبية البحرية و ذلك وفقا لما نصت عليه اتفاقية جنيف لعام 1923 في مادتها الثانية⁽²⁾.

تلتزم السفن الخاصة باحترام تشريعات دولة الميناء المتعلقة بالبوليس و الأمن و الجماركو الصحة، و المستثنى من ذلك السفن التي تضطر لدخول الميناء لظروف قاهرة⁽³⁾.

فالسفينة الخاصة الأجنبية و فور دخولها إلى المياه الداخلية تخضع للدولة الساحلية دون أن تفك ارتباطها بدولة العلم، وهو الأمر الذي يخلق صعوبات كبيرة سواء في تحديد القانون الواجب التطبيق أو في مجال تنازع الاختصاص القضائي، مع ذلك تخضع السفينة الأجنبية الخاصة إلى التدابير و القوانين المينائية التي تحددها الدولة الساحلية في مجال الحركة الملاحية الساحلية، الجمارك، الصحة و السلامة لا سيما إذا تعلق الأمر بالسفن ذات الدفع النووي وأي إخلال بهذه القوانين يرتب مسؤولية السفينة وهنا يجب التفريق بين الاختصاص على السفن الأجنبية الخاصة في المواد المدنية والاختصاص عليها في المواد الجنائية⁽⁴⁾.

و لقد أثار تطبيق التشريع المحلي على السفن الخاصة الأجنبية العديد من الصعوبات وفي مناسبات كثيرة من بينها ما حدث في الموانئ الأمريكية، المناسبة الأولى كانت بين عامي 1920

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 227

2- المادة الثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1923.

3- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق ص 24.

4 - عمر حسن عدس، المرجع السابق، ص ص 209- 210.

و1935 عندما أرادت السلطات الأمريكية تطبيق نظام تحريم الكحول على متن السفن التجارية المقيمة في موانئها، و الثانية اعتبارا من عام 1952 عندما أرادت السلطات الأمريكية تطبيق القانون الذي يسمح لسلطات الهجرة فحص هوية أعضاء الطاقم، و خاصة للتأكيد من عدم انتمائهم إلى حزب سياسي أجنبي و ذلك من خلال سياسة التصدي للمد الشيوعي الذي زعم أنه يهدد أمريكا من الداخل⁽¹⁾.

الفقرة الأولى: الولاية المدنية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الداخلية

تخضع السفن التجارية الأجنبية لسلطان الدولة الساحلية، حيث تمارس اختصاصها المدني في كل ما يختص بتطبيق التشريعات التي تنظم الملاحة البحرية، و إنشاء الممرات و الطرق البحرية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، كما تمارس اختصاصها فيما يتعلق بتطبيق تشريعاتها الخاصة بالشرطة و الأمن و الصحة و الجمارك و الهجرة.

أما بالنسبة للوقائع التي تقع على ظهر السفينة، فيقتصر تدخل السلطات الساحلية على الوقائع التي تهمها مباشرة، و التي تخص التزامات السفينة الأجنبية تجاه الدولة الساحلية، و الخدمات المقدمة للسفينة، فإذا امتعت السفينة مثلا عن دفع المقابل للخدمات المقدمة للسفينة، يحق للقضاء المدني للدولة الساحلية التدخل للنظر في الموضوع، أما فيما يتعلق بالعلاقة بين أفراد الطاقم فهي من اختصاص دولة العلم، فإذا ثار خلاف بين ربان السفينة و ملاحها بخصوص عقد العمل الخاص بهم، فإن الاختصاص يكون لقضاء دولة علم السفينة⁽²⁾.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 92.

2- محمد هوش، ريم عبود، المرجع السابق، ص7.

الفقرة الثانية: الولاية الجنائية على السفن الخاصة الأجنبية في المياه الداخلية

في المادة الجنائية فإن نظرية الاختصاص تختلف كلية عن مثلتها في المادة المدنية، إما على صعيد القانون المقارن فلا توجد قاعدة موحدة، فكل دولة ساحلية تنظم هذه المسألة بما تراه مناسباً، مع ذلك وجب التفريق بين مذهبين متميزين:

أولاً- المذهب الفرنسي: ظهر هذا الاتجاه على يد القضاء الإداري الفرنسي بعد الرأي avis الذي أصدره مجلس الدولة على هيئة قضائية إدارية في فرنسا بتاريخ 20 نوفمبر 1806 فيما بات يعرف بقضية SALLY NEWTON ET و تتلخص وقائع هذه القضية في كون السفينتين الأمريكيتين Newton et Sally كانتا راسيتان في ميناء امفرنس Anvers آنذاك ميناء فرنسي (البلجيكي حالياً)، ثم انتقلتا إلى ميناء مرسيليا، و أثناء توقفهما في هذين الميناءين وقعت حوادث على متنها⁽¹⁾.

من تم ارتكز مجلس الدولة في اصدر فتواه على اعتبارات يصفها الفقه الفرنسي، بكونها عملية و رأى أن القضاء الفرنسي لا يعير اهتماماً للمخالفات البسيطة التي ترتكب هنا و هناك على متن السفن الأجنبية بين طواقمها.

لا يكون من اختصاص القضاء الفرنسي في أن يبت في المخالفات التي تمس بالنظام الداخلي للسفينة حتى و إن كانت مجرمة في القانون الفرنسي.

يكون للقضاء الفرنسي الاختصاص الجنائي الأصيل بالنسبة للأفعال المجرمة و المعاقب عليها في القانون الفرنسي و ذلك في ثلاث حالات:

1- الحالة الأولى: أن تكون الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة من فعل شخص غريب عن

الطاقم، أو أن تكون الضحية كذلك.

1 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 230.

2- الحالة الثانية: كل الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على الأرض، أو تلك الجرائم التي تمس بأمن الميناء.

3- الحالة الثالثة: كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة و التي يطلب بشأنها قائد السفينة مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية⁽¹⁾.

هذا و قد أخذت العديد من التشريعات الوطنية بهذا النهج على غرار الجزائر⁽²⁾، فضلا عن الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تعنى بالمسائل البحرية و الاتفاقيات القنصلية و بعض اتفاقيات المقر، و هو المبدأ الذي لا يزال ساريا بفرنسا، مع ذلك يشكك الفقه في أن هذا المذهب قد شكل عرفا دوليا.

ذلك أن الدول و إن أخذت به في تشريعاتها فإنها في الكثير من الحالات ما تتجاهله و ذلك رغبة منها في بسط رقابة أكبر لا سيما على السفن التي يشك في عدم احترامها للمعايير الدولية substandard ship، و إرادة تصدي هذه الدول لكل المخاطر البيئية المحتملة التي تشكلها هذه السفن، و هو ما يأتي في نسق المواد 219 و 220 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، بحيث لم يستطع مالكي هذه السفن التمسك بقواعد الاختصاص الجنائي المنصوص عليها أعلاه، و في ذلك إعمال لمبدأ سمو المعاهدة الدولية على التشريع الوطني⁽³⁾.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 231-230.

2- المواد من 493 إلى 503 من الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 هجري الموافق لـ 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يونيو 1989 المتضمن القانون البحري الجزائري، (الجريدتان الرسميتان رقم 1977/29، و رقم 1998/47)، دون المساس بأحكام قانون العقوبات المتعلقة بمبدأ إقليمية القوانين الجنائية الجزائرية.

3 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 231.

ثانياً - المذهب الأنجلوسكسوني: يسمى كذلك بالممارسة الأنجلو-أمريكية، و التي تعطي الاختصاص الإقليمي الجنائي المطلق للدولة الساحلية، و قد أخذ بهذا الرأي القضاء البريطاني منذ 1753 حين قرر صلاحية دولة الميناء مباشرة سلطاتها الكاملة على السفن التجارية التي ترسو في موانئها⁽¹⁾، إلا أن ما جرى عليه العمل في القضاء البريطاني فيما بعد هو الخروج عن الغلو في الأخذ بمبدأ إقليمية القواعد الجنائية في هذا المجال، لاسيما إذا تعلق الأمر بالنظام الداخلي للسفينة الأجنبية و العلاقة بين الربان و الطاقم، و بذلك يكون الموقف البريطاني قد قلص الهوة بينه و بين الموقف الفرنسي⁽²⁾.

و تقضي المعاهدة الدولية الخاصة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم و حوادث الملاحة الأخرى في بروكسل 10 ماي 1952 بأن الجرائم التي تقع من الربان و أفراد طاقم السفينة في عرض البحر ينطبق عليها قانون علم السفينة و تكون من اختصاص محاكم الدولة التي ترفع السفينة علمها و نجد أن اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي 1930 في المادة 27 من المشروع المقترح: لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصا بشأن الجناياات و الجنح التي ترتكب على ظهر سفينة تجارية أجنبية راسية في أحد موانئها إلا في الحالات الآتية:

- 1- إذا ارتكبت الجريمة من قبل شخص لا ينتسب إلى طاقمها أو ضده.
- 2- إذا اعتقدت السلطات المختصة المحلية أن من شأن طبيعة الجريمة المرتكبة الإخلال بسلم الميناء.

3- عند التقدم بطلب مساعدة السلطات المحلية من قائد السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع تلك السفينة علمها أو شخص مسته الجريمة بصورة مباشرة، لم يتم اعتماد النص المذكور لأنه يخرج

1 - عمر حسن عدس، المرجع السابق، ص 213.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 92.

الباب الأول - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

عن نطاق عمل المؤتمر، كما اختلف الرأي حول الوضع المناسب الذي يوضع فيه النص و قد
ثار جدل فقهي بعد ذلك، و الجدير بالذكر أن القانون الدولي يورد قيودا هاما على خضوع السفينة
للاختصاص الجنائي للدولة صاحبة الميناء يتعلق بحالة الخطر التي تتعرض له السفينة تضطر
معه الدخول في ميناء الدولة صاحبة الميناء إذ تتمتع حينئذ بالحصانة من الاختصاص المحلي
شريطة ألا تنتهك عمدا للقانون الداخلي خلال رسوها في ذلك الميناء، وألا تكون قد قصدت
ارتكاب جريمة ضد الدولة الساحلية و ليس تقادي الإصابة بالكارثة⁽¹⁾.

1- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 19-20

ملخص الفصل الثاني

نخلص في نهاية الفصل الثاني من الباب الأول إلى أن المياه الداخلية للدولة الساحلية تخضع لنفس النظام القانوني المطبق على الإقليم الأرضي للدولة الساحلية، وتمارس عليها الدولة الساحلية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سيادة مطلقة بدون قيد أو شرط، حيث يعود لها وحدها حق تحديد النظام القانوني لمياهها الداخلية و القوانين المطبقة عليها فيما يتعلق بالصيد ومرور السفن الأجنبية، وتحديد الممرات البحرية، ووقف الملاحة في المياه الداخلية، وإقفال بعض الموانئ في وجه السفن الأجنبية، إلا أنها استثنت من هذا النظام المياه الداخلية التي كانت تشكل جزءا من البحر الإقليمي أو البحر العالي، ثم أصبحت مياهها داخلية بعد استعمال خطوط القياس المستقيمة، والمياه الأرخيبيلية للدولة الأرخيبيلية، حيث اعترفت للسفن الأجنبية بحق المرور البريء عبرها.

البَابُ الثَّانِي:

نطاق سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الإقليمية

وفق اتفاقية المؤتمر الثالث

لقانون البحار

الباب الثاني: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وفقا لإتفاقية المؤتمر الثالث

لقانون البحار 1982

تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية إلى حزام بحري ملاصق لشواطئها يعرف بالمياه الإقليمية⁽¹⁾، ففكرة المياه الإقليمية هي بمثابة تأمين للدولة من نواح عدة، تأمين الدفاع عن حدودها الساحلية، و تأمين للملاحة تجاه موانئها، و تأمين لمصالحها الاقتصادية، و تأمين للصحة العامة في إقليمها، مما يفسر لنا رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة لإقليمها و إخضاعها لسيادتها و سلطانها⁽²⁾

و هذا ما جعل المياه الإقليمية تحظى بمكانة مرموقة منذ القدم لمالها من أهمية إستراتيجية و سياسية و اقتصادية في حياة الدول و الشعوب و قد ازداد اهتمام الفقهاء و الدول بشؤونها خاصة لقربها من سواحلها⁽³⁾، هذا ما دفع الدول لعقد العديد من المؤتمرات الدولية في ظل عصبية الأمم، ثم الأمم المتحدة لبحث و دراسة مفهوم المياه الاقليمية و النظام القانوني الذي يميزها، و فيما يلي سنتطرق إلى ماهية هذه المياه من خلال الفصل الأول و إلى سيادة الدولة الساحلية عليها من خلال الفصل الثاني.

1 - عصام العطية، المرجع السابق، ص 263.

2- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 301.

3 - محمود عبد العزيز الغمري، تقرير عن أعمال الدورة الرابعة عشر للجنة القانونية الاستشارية لدول آسيا وإفريقيا، ص 96-97.

انظر www.aalco.int ، تاريخ الإطلاع على الموقع 2021/04/15

الفصل الأول:

ماهية المياه الإقليمية

الفصل الأول: ماهية المياه الإقليمية

لا تزال آراء الفقه إلى اليوم متباينة بشأن ظهور فكرة البحر الإقليمي أو التأريخ لها، و من الناحية التاريخية ترجع فكرة المياه الإقليمية إلى فقهاء القانون الروماني، فقد استخلص فقهاء الرومان قاعدة مؤداها حق صاحب العقار في منع الغير من الصيد في المساحات القريبة مباشرة له.

أما فيما عدا هذه المساحة فإن البحر كان حراً طليقاً يستعمله كل من يشاء و من يستطيع⁽¹⁾، و يستندون في ذلك إلى معاهدتين عقدتا بين مدينتي روما و قرطاجنة⁽²⁾، و فيهما حددتا المدينتان منطقة من البحر لكل منهما و التزامهما الامتناع عن الملاحة خارج جزء البحر المخصص لكليهما، إلا في حالات العواصف أو من أجل مطاردة سفينة معادية⁽³⁾.

و بذلك أمكن القول أن الإمبراطورية الرومانية قد اهدت إلى التفرقة بين الحدود الطبيعية البحرية (المياه الداخلية) و بين منطقة الاحترام the zone of neighboring respect⁽⁴⁾ التي تطورت بعد ذلك إلى ما يسمى حالياً بالمياه الإقليمية.

أما الفكرة في مفهومها الحديث المقترن بالأداء السيادي فلم تتبلور إلا خلال القرون الوسطى خدمة لمصالح الدول الأوروبية الشمالية التي رأت من الضروري بسط سيادتها و نفوذها على هذا الجزء من البحر درءاً لعملية القرصنة التي استفحلت في تلك الحقبة و غلق بحار بأكملها في وجه الشعوب الأخرى

1- إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربي، القاهرة، 1983، ص210.

2- فأقدم المعاهدات بين روما و قرطاجنة ترجع إلى 509 ق.م، وهي موجودة في معبد الكابيتول الروماني، وقد أطلع عليها المؤرخ و السياسي اليوناني "بوليبوس" والتي نصت على أن يسمح للقرطاجين بممارسة التجارة في جزيرة صقلية عكس الرومان التي يمنع عنها ممارسة التجارة في جزيرة صقلية و سردينيا و إفريقيا، ص 464.

3- محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام، المرجع السابق، ص 1029.

4- FENN P.T, Origins of the Theory of Territorial Waters, london, in, A.J.I.L, 1926 ,P,465

التي كانت تعرف لديهم بالبرابرة و حرمانهم من الملاحة قرب سواحلها، فضلا عن احتكارها الصيد في المياه لفائدة رعاياها⁽¹⁾.

بعد تبدد الامبراطورية الرومانية، ظهرت دول جديدة على سواحل البحر المتوسط، وبدأت بفرض سيطرتها على المساحات البحرية المحاذية لأقاليمها البرية، وهو الوقت التي بدأت فيه الدول الأوروبية تكثيف الدراسات الخاصة بالبحار، و فرضت سيطرتها على مساحات بحرية شاسعة، لكن الخلاف دب بين تلك الدول، بشأن السيطرة على البحار، فمنهم من نادى بحرية البحار، ومنهم من نادى بإمكانية تملكها، فظهر صراع كل بما يخدم مصالح بلادها و ظهرت عادات و أعراف بحرية في غرب أوروبا، تم تدوينها في مجموعات معينة⁽²⁾.

و يقتضي التعرف على البحر الإقليمي بتعريفه، ثم معرفة حدوده المختلفة و مداه، و طبيعته القانونية، من حيث علاقة الدولة الساحلية به و نظام المرور فيه و مركز السفن الأجنبية الموجودة في مياهه.

و في ما يلي سنحاول تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نستعرض في المبحث الأول مفهوم المياه الإقليمية، و في المبحث الثاني حدود المياه الإقليمية.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 97.

2 - مركز الفرات للدراسات، اتفاقيات حدود البحار بين تطبيق القواعد المقررة قديماً والمفروضة حديثاً، القامشلي، سوريا، 2020، انظر <https://firatn.com/?p=2039> تاريخ الإطلاع على الموثع 2021/07/04.

المبحث الأول:

مفهوم المياه الإقليمية

المبحث الأول: مفهوم المياه الإقليمية

المياه الإقليمية فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه و العمل الدولي، و لها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو الأمنية في كل دولة، فهي فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي و على مستوى العلاقات الدولية.

و في ما يلي سنحاول تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، نعرض في المطلب الأول تعريف المياه الإقليمية، و نعرض في المطلب الثاني كيفية حساب المياه الإقليمية و تأثير ذلك على الملاحة الدولية.

المطلب الأول: تعريف المياه الإقليمية

إن التسميات التي يطلقها الفقهاء على البحر الإقليمي أي المياه الإقليمية *les eaux territoriales* (1) هي: البحر القريب، و البحر الساحلي، و البحر المدى، و البحر الشاطئ، و البحر المجاور، و البحر الساطع (2).

البحر الإقليمي *territorial sea*، هو منطقة من البحار، ملاصقة لسواحل الدولة، و تمتد فيها وراء الإقليم البري و المياه الداخلية، يعرفه علماء الجغرافيا بأنه:

" نطاق من المياه البحرية تحدد حافته الخارجية من جهة البحر الحد السياسي البحري للدولة، أما على الجانب القانوني فقد تعددت التعريفات التي قال بها فقهاء القانون الدولي لبيان مفهوم البحر الإقليمي الذي يتمثل في النطاق البحري المجاور لإقليم الدولة الساحلية و الخاضع لسلطانها(1).

1- الملاحظ عن لجنة القانون الدولي في مشروعها لتحضير مؤتمر جنيف قد فضلت استخدام تعبير "البحر الإقليمي *la mer territoriale* على تعبير المياه الإقليمية *les eaux territoriale* لأن هذا التعبير الأخير يستخدم أحيانا للدلالة على المياه الداخلية.

انظر: أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية الوطنية، المرجع السابق، ص189.

2- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص101.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمياه الإقليمية

لقد كان للفقهاء الدولي الحظ الأوفر في بلورة أوجه معالم منطقة المياه الإقليمية، كما أن دوره لم يبق قاصرا على الالتفاف حول المدرستين اللتين تفرعتا عن صراع "غروسيوس" و"سيلدن"، بل امتدت مناقشاته إلى أبعد من ذلك فتناول موضوع اتساعها و طبيعتها القانونية و ما للدولة الساحلية عليها من اختصاصات و كذا حقوق السفن التي تمر خلالها⁽²⁾.

و عرفها الأستاذ محمد سامي عبد الحميد في كتابه بأنها: " شريط من البحر خاضع لسيادة الدولة و ملاصق لسواحلها و مياهها الداخلية و مياهها الأرخيبيلية إذا كانت من قبيل الدولة الأرخيبيلية"⁽³⁾ و عرفها الأستاذ حافظ غانم بأنها: "مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة، و ممتدة نحو أعالي البحار".

كما عرفها الأستاذ الدكتور حامد سلطان بأنها: " قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه"⁽⁴⁾. ومن التعريفات السابقة يتبين لنا اختلاف آراء فقهاء القانون الدولي في اعطاء معنا موحدا للمياه الإقليمية، و يمكن تصنيف هذه الآراء إلى الاتجاهات الرئيسية التالية:

الفقرة الأولى: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية باعتبارها جزء من البحر العام.

فيما يتعلق بإقتطاع جزء من البحر العام، يسمى البحر الإقليمي، و يكون خاضعا لسيادة الدولة الساحلية، و تحديد طبيعة العلاقة بينه و بين البحر العام، دافع بعض الفقهاء في القرن السادس عشر،

1- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص37.

2- لخضر زازة، المرجع السابق، ص203.

3- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي، منشأة المعارف، الجزء الثالث، الإسكندرية، 1998، ص 214.

4- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص101

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

عن حرية البحار، و عارضوا القيود التي وضعت على الملاحة البحرية⁽¹⁾، كما كان الشأن بالنسبة للفقهاء الإسباني "فرانسوا دي فيتوريا"⁽²⁾، الذي ذهب إلى أنّ الأشياء المشتركة طبقا للقانون الطبيعي، هي البحار و الماء الجاري و الأنهار و الموانئ، لأنها تهتم الناس كافة، و لا يمكن استبعاد أحد منها، و قد أيده في ذلك الفقيه الإسباني "فرناندو فاسكوردو"، كما أيد هذا المبدأ أيضا ملك بولونيا الذي كان يشدد على حرية البحار و تأمين سلامة السفن.

و كذلك الفقيه الإيطالي "البريكو جنتيلي"، في كتابه المنشور عام 1598 حول " قانون الحرب و استعمال البحار" ... و في عام 1635 أصدر الفقيه الهولندي "جروسيوس" كتابا بعنوان " قانون الحرب و السلام" فرّق فيه بين المياه القريبة من السواحل و الخلجان و المضائق، و بين أعالي البحار، إذ رأى أنّ الأولى قابلة للتّمك، في حين أنّ الأخيرة غير قابلة للتّمك بطبيعتها⁽³⁾.

الفقرة الثانية: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية باعتبارها جزءا من إقليم الدولة

يرى هذا الاتجاه أنّ هذا الجزء من المياه لا يختلف من حيث جوهره القانوني عن أي قسم آخر من أقسام هذا الإقليم، و إن كانت مظاهر سلطات الدولة عليه تصطبغ بصبغة خاصة، و أنصار هذا التيار فريقان، فريق يرى أنّ حق الدولة في مياهها الإقليمية هو حق ملكية، و ينتج من ذلك أنه يجوز للدولة أن تفتحها و تغلقها متى تشاء، و أنّ تمنع السفن الأجنبية من الإقامة فيها، و أنّ تحتكر حق الصيّد

1 - من الفقهاء المعبرين عن هذا الاتجاه: الأستاذ لابراديل، و الأستاذ فوشيه، حيث ذهبوا بالقول بأن علاقة الدولة بالمياه الإقليمية تقوم على مبدأ اختصاص الدولة بجزء من الحقوق التي تمارسها على المياه الإقليمية المجاور لها، إلا أنّهما يختلفان فيما بينهما اختلافا جذريا، بالنسبة للتكييف القانوني لحق الدولة على مياهها الإقليمية، و مهما يكن من أمر فإن هؤلاء الفقهاء الذين يخلطون المياه الإقليمية بالبحر العالي لا يجدون تأييد يذكر في الوقت الراهن، انظر محمد عمر المدني، المرجع السابق، ص 102-103

2 - مفكر و كاتب إسباني (1483-1546)، اشتهر بأفكاره و إسهاماته في القانون الدولي.

3- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص 98.

و الملاحه فيها، و فريق يرى أن حق الدولة في مياهها الإقليمية هو حق سيادة، أي أن سيادة الدولة على إقليمها تمتد إلى هذه المياه⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية بالتركيز على العامل الجغرافي

يأخذ هذا الاتجاه بالمعيار الجغرافي حصراً، بحيث يكفي بتحديد موقع المياه الإقليمية، بالنسبة لغيرها من المناطق البحرية، فتعرفها الأستاذة "Gautier"، بأنها: "النطاق البحري الواقع بين المياه الداخلية من جهة، و المنطقة الاقتصادية من جهة أخرى"⁽²⁾.

فتتفرد الدول في أغلب الأحيان بتحديد مياهها الإقليمية، و إذا لم تكن حدود المياه الإقليمية معروفة للدول الأخرى فإنها لا تفرض عليهم إلا إذا كانت متفقة مع القانون الدولي العام⁽³⁾.

و هكذا نجد أن كل فريق من فقهاء القانون الدولي يركز على جانب معين و يهمل جوانب أخرى مهمة، فالبعض يركز على العامل الجغرافي، و الآخر على علاقة المياه الإقليمية بإقليم الدولة أو بالبحر العالي، في حين يركز الاتجاه الغالب على طبيعة علاقة الدولة الساحلية بهذا الجزء من البحار، واصفا هذه العلاقة مرة ببعض الحقوق و أخرى بالسيادة⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: التعريف القانوني للمياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية

إن وضع تعريف قانوني شامل للمياه الإقليمية يجمع بين مختلف العناصر التي تشكل مفهومها القانوني لهو من الصعوبة بمكان، و من جهة ثانية، فإنه كثيرا ما يرد الخلط بين هذه المنطقة و بين مناطق أخرى تشبهها و تقترب منها في العديد من الخصائص القانونية و الطبيعة كما في حال المياه

1- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 472.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 237.

3- حسين عبد الرحمن سليمان، الندوة العلمية تأمين المنافذ البرية و البحرية و الجوية، الحياة الدولية و المياه الإقليمية و مفهومها و القواعد المنظمة لها، مركز الدراسات و البحوث، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 2009، ص 42.

4- محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص 99-100.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

الداخلية و المنطقة المجاورة أو المتاخمة، بل أن الدولة نفسها، في معرض تطبيقاتها في بادئ الأمر، لم تكن تفرّق بين هذه المناطق و هو ما يفسر اتجاه العديد منها إلى بسط سيادتها على مسافات بعيدة و صلت إلى 200 ميل بحري، و واضح من اقتطاع مثل هذه المساحات أنها لم تكن تفرق بين ما هو مياه إقليمية من مناطق الصيد المحاذية، فالكل خاضع لسيادة الدولة الساحلية⁽¹⁾.

و يقصد بالطبيعة القانونية للمياه الإقليمية الأساس القانوني الذي يخول الدولة ممارسة رقابتها و المسوغ الذي تستند إليه في استقطابها الحقوق التي تدّعيها على هذا الجزء من البحر المحاذي لشواطئها، و الجدير بالذكر أن هذا الموضوع كان منذ القديم و لا يزال محل نقاش فقهي ثري من حيث الأسس و الأفكار التي تدور في مجملها حول تيارين أساسيين، يقول الأول بأن المياه الإقليمية ما هي إلا جزء من أعالي البحار، و الثاني يناصر فكرة أن المياه الإقليمية ما هي إلا الجزء المغمور من إقليم الدولة.

الفقرة الأولى: تعريف المياه الإقليمية في مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي العام لعام 1930

بداية، فإن أولى المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار بصفة عامة و البحر الإقليمي بصفة خاصة كان مؤتمر لاهاي المنعقد تحت إشراف عصبة الأمم سنة 1930 في الفترة الممتدة بين:

13 مارس إلى 12 أبريل 1930، بناء على قرار سابق صادر عن جمعية العصبة بتاريخ 24 سبتمبر 1924، و حضرته 47 دولة و مثلت فيه روسيا بصفة مراقب، كما تناول موضوعات عدة من مواضيع القانون الدولي تعتبر المياه الإقليمية إحداها.

و قد واجهت المؤتمر صعوبات⁽¹⁾ حالت دون التوصل إلى اتفاق معين بشأن المياه الإقليمية، و هذه الصعوبات متمثلة في اتساع هذه المنطقة و حق الدولة الساحلية في اتخاذ إجراءات معينة خارج هذا

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 241.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

الامتداد في منطقة ملاصقة و مجاورة، و كذا تحديد طبيعة الحقوق التي يمكن للدولة الساحلية أن تمارسها في مياهها الإقليمية.

كما و قد خص المؤتمر إلى تحديد المياه الإقليمية بثلاثة أميال بحرية مع الإعتراف صراحة لبعض الدول بتحديد إتساع أكبر لمياهها الإقليمية.

و قد عرف هذا المؤتمر المياه الإقليمية على أنها" من مشتملات إقليم الدولة، منطقة من البحر يشار إليها، في هذه الاتفاقية بالبحر الإقليمي، و تمارس الدولة سيادتها عليها وفقا لما جاءت به هذه الاتفاقية من شروط فضلا عن القانون الدولي العام"⁽²⁾.

الفقرة الثانية: تعريف المياه الإقليمية في اتفاقية جنيف لعام 1958

عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 المياه الإقليمية في مادتها الأولى بأنه: "تمتد سيادة الدولة، خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي"، و هذا ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفقرة الثالثة: تعريف المياه الإقليمية في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 المياه الإقليمية بقولها: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، و تمتد هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية و غيرها من

1 - لقد نشأ خلاف بين الدول المشاركة في المؤتمر خلال الفترة الممتدة بين 13 مارس و 12 أبريل 1930 بلاهاي حول أمرين أساسيين، الأول : حول إتساع البحر الإقليمي إلى أزيد من 3 أميال بحرية، و الثاني فشل الدول في معارضة بريطانيا باعتبارها دولة قوية حول فكرة المنطقة المتاخمة، أنظر: لولوج كاهينة، دور المؤتمرات الدولية في تطوير و تقنين قواعد قانون البحار، جامعة الجزائر 1، العدد32، ديسمبر، 2018، ص 754.

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 100.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

قواعد القانون الدولي⁽¹⁾، و الفرق بين هذا التعريف و تعريف 1958 هو أن الأول استثنى المياه الأرخيلية من وصف البحر الإقليمي بعد أن أخذت بها الاتفاقية بنصوص صريحة⁽²⁾.

فالمياه الإقليمية أقصى تعريف لها أنها المياه التي تنحصر ما بين خطوط الأساس و بالاتجاه المعاكس للبر بمعنى أنها مياه تأتي ما بعد خطوط الأساس و باتجاه البحر، إذن الفرق الجوهرى في التعريف المتعلق بالمياه الإقليمية عن التعريف المتعلق بالمياه الداخلية هو أن المياه الداخلية تعرف بأنها مياه تكون من خط الأساس و باتجاه البر (الشاطئ) و المياه التي تكون أكثر قربا من خط الأساس ثم باتجاه البحر هي المياه الإقليمية يعني هي عبارة عن حزام مائى ملاصق لسواحل الدولة يمتد ما بعد المياه الداخلية و خطوط الأساس أما بالنسبة لمقياسها فيتم قياسها من خطوط الأساس. و بما أن المياه الإقليمية تنحصر كذلك بين خط الأساس و المنطقة المتاخمة فيمكن أن نعرفها تعريفاً آخر بأنها المياه المحصورة بين خطوط الأساس و المياه المتاخمة (المجاورة أو الملاصقة). و يبدو واضحاً أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في مادتها الثانية و من قبلها المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958، قد عكستا صورة الجذب الثنائى لموضوع طبيعة البحر الإقليمي، و يبدو واضحاً منهما أيضاً استقرارهما على نظرية السيادة مهما كانت مظاهرها سواء مخففة كانت أو كاملة.

المطلب الثاني: كيفية حساب المياه الإقليمية

يفترض الحديث عن البحر الإقليمي، بداهة، معرفة متى يبدأ اعتبار المياه مياهاً إقليمية (مشكلة خطوط الأساس)، وإلى أي مدى تمتد هذه المياه (عرض المياه الإقليمية).

1 - الفقرة الأولى والثانية من المادة الثانية من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص100.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

اختلفت الآراء حول مدى المياه الإقليمية في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى أوسع ما يمكن لكن في الأخير تم إقرار مدى المياه الإقليمية بشكل نهائي في الوثيقة النهائية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و من خلال الفرع الأول لهذا المطلب سنتطرق للتطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية أما الفرع الثاني فسنخصصه لتأثير كيفية حساب المياه الإقليمية على الملاحة الدولية.

الفرع الأول: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية

لم تخضع المياه الإقليمية لأي قياس بداية⁽¹⁾، حيث ارتبطت بإمكانية الدفاع عن هذه المنطقة التي اعتبرت جزءا من إقليم الدولة فقط في بداية الأمر، ثم و مع التطور الكبير لصناعة السفن و كثرة الملاحة البحرية و ظهور الاختلافات و النزاعات خضعت المياه الإقليمية إلى ضرورة تحديدها، لكن هذه الضرورة أخذت وقتا و مراحل عديدة نستعرضها كما يلي:

الفقرة الأولى: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية في الفقه الدولي

لم يميز في السابق بين المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة و إنما كانتا تسميان بالمياه المتاخمة و منذ أن بدأ الحديث عن هذه المياه المتاخمة اختلف الفقهاء في تحديد مداها. ففي بادئ الأمر كان تحديد البحر الاقليمي يتم بموجب الإرادة المنفردة للدول، و هي قاعدة تقليدية عرفية كانت معروفة في العمل الدولي، و مع ذلك فإن هذا النوع من التحديد لم يكن من الممكن اعتباره نافذا بموجب القانون الدولي مالم تعترف به الدول الأخرى، فحددها في القرن الرابع عشر، كل من "بالد balde" و "تارقا targa" بستين(60) ميلا بحريا، و حددها "بارتول Bartole" بمائة ميل بحري⁽²⁾، ثم ظهر معيار فيما بعد يعتمد على البصر مفاده أن هذا الجزء من البحر يتحدد مع أقصى ما تراه العين

1- BOWEN. L. FLORSHEIM, Territorial Seas - 3000 Year Old Question, Journal of Air Law and Commerce. Volume 36, Issue 1, article 5, Dallas, USA, 1970, p 94.

2 - THOMAS WEMYSS FULTON, The Sovereignty of the Sea, william blackood and sons Edinburgh and london, 1911, p 539.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

المجردة، و قد جاء هذا المعيار في مرسوم صدر عن "فيليب الثاني" ملك إسبانيا عام 1565، و حدده "لوكسينوس Loccenius" بمسيرة السفينة لمدة يومين.

أما "فرا باولو ساربي Fra Paolo Sarpi" (1686) فحدده بحاجة الدولة الساحلية حتى و إن بلغ 100 ميل بحري، شرط عدم الإضرار بالغير، و قد ذكر مرمى المدفع لأول مرة عام 1610 في مفاوضات جرت بين الحكومتين الهولندية و البريطانية، ثم ورد في المرسوم الهولندي الصادر عام 1671. كما أن "كروشيوس" قال: "بعدم جواز مد سيادة الأمير في البحار إلى أبعد من الحد الذي يستطيع فيه فرض إرادته بواسطة المدفع".

و يعتبر الفقيه الهولندي "كورنيليوس فان بنكرشوك Cornelius van Bynkershock" أول من طرح الفكرة بصورة مبدأ عام في مؤلفيه "Maris de Dominis" الصادر عامي 1703 و 1737، و قد عبر عنه في قوله المشهور: "تتوقف سلطة الأرض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الأسلحة". و فيه وضع معيارا لقياس مسافة البحر الإقليمي، و هو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، و اعتبر أن سلطان الدولة ينتهي حيث تنتهي قوة سلاحها⁽¹⁾، و قد ترجم "فرديناندو غاليناني Ferdinando Galiani" سنة 1782، مرمى المدفع بمسافة ثلاثة أميال، أي حوالي (5.5 كلم) و انتشرت هذه القاعدة فيما بعد بفضل مذكرة وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية "جفرسن" الصادرة في الثامن من نوفمبر 1792، و معاهدة كاند "Gand" المعقودة بين بريطانيا و الولايات المتحدة عام 1818⁽²⁾.

1 - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 473.

2 - معاهدة عام 1818 أو الاتفاقية المتعلقة بمصائد الأسماك والحدود واستعادة العبيد بين الولايات المتحدة والمملكة المتحدة، هي معاهدة دولية موقعة في عام ألف و ثمان مئة و ثمانية عشر، بين الأطراف المذكورة أعلاه. حلت هذه المعاهدة قضايا الحدود الدائمة

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و على الرغم من أخذ بعض الدول و بعض رجال الفقه و بعض قرارات المحاكم بقاعدة الثلاثة أميال، إلا أنها مع ذلك لم تكتسح الفقه أو التعامل الدوليين بشكل كامل، فمعهد القانون الدولي حدد مدى البحر الإقليمي في دورة 1884، بستة أميال في وقت السلم و أكثر من ذلك في وقت الحرب، إلا أنه عاد إلى قاعدة الثلاثة أميال في دورة 1913.

و يرى الأستاذ "جيدل": أن قاعدة الثلاثة أميال تمثل الحد الأدنى لمدى البحر الإقليمي، و رفض بشكل قاطع القول أن قاعدة الثلاثة أميال قاعدة فرضها القانون الدولي، و يعترف الأستاذ "جورج سل" بخروجه عن هذه القاعدة، إلا أنه يصف هذا الخروج بالفوضى.

و قد سبق للفقيه "وستلوك Westlake"، الذي يصف جيدل بأنه أحد أعلى السلطات الفقهية في جميع الأزمنة، أن وصل إلى هذا الاستنتاج.

و ذهب إلى نفس المعنى كل من "فلتون Fulton" (1923) و "فيليب مارشال براون Philip Marchall Brown" (1927).

و من مراجعة الجدول المرفق، نلاحظ أن غالبية الدول خرجت في الوقت الحاضر عن تلك القاعدة، و يبدو أن الإتجاه السائد في الفقه الدولي، حتى اتفاقية 1982، يميل إلى ترك هذا الموضوع إلى حرية الدول، فالفقيه "القاريز Alvarez"، في رأيه المخالف لقرار محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية، يقول: " أن بإمكان كل دولة أن تحدد مدى مياهها الإقليمية و كيفية حسابها، شرط أن تقوم بذلك بصورة معقولة بحيث تستطيع مراقبة تلك المنطقة و تنفيذ الإلتزامات التي يفرضها القانون الدولي عليها و عدم انتهاك الحقوق المكتسبة للدول الأخرى و عدم الإضرار بالمصلحة العامة.

بين البلدين. سمحت المعاهدة بالاحتلال المشترك والاستيطان لمقاطعة أوريغون، المعروفة لدى البريطانيين وفي التاريخ الكندي باسم مقاطعة كولومبيا التابعة لشركة خليج هدسون، بما في ذلك الجزء الجنوبي من مقاطعة نيو كاليدونيا الشقيقة.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و يقول "فيدوزي Fedozzi"⁽¹⁾: "أنه عند عدم وجود قاعدة دولية إلزامية، تكون الدول حرة في تحديد مياهها الإقليمية".

و قد أيدت محكمة العدل الدولية، في قضية المصائد النرويجية، عدم وجود مدى متفق عليه للبحر الإقليمي، إلا أنها أكدت أن لتحديد هذا المدى جانب دولي و لا يخضع لإرادة الدولة وحدها و إنما يخضع في نفاذه تجاه الغير إلى قواعد القانون الدولي.

و قال "زورك Zourek"، في لجنة القانون الدولي: "أن الدولة تستطيع تحديد مدى مياهها الإقليمية كما تشاء بشرط عدم عرقلة مبدأ حرية البحر العالي".

و قد أكدت لجنة القانون الدولي، في تقريرها النهائي بشأن مشروع اتفاقيات قانون البحار لعام 1956، أن التعامل الدولي غير موحد حول هذا الموضوع، و تركت تحديد هذا المدى إلى مؤتمر دولي يعقد لذا الغرض.

الجدول رقم (2): يمثل تحديد مدى المياه الإقليمية في مجموعة من الدول وسنة التحديد.

الرقم	الدولة	المد بالاميال البحرية	سنة التحديد	ملاحظات
1	السويد	4	1 779	
2	النرويج	4	1 814	
3	أيسلندا	4	1 859	
4	استراليا	3	1 878	
5	بليز	3	1 878	
6	سان كريستوف ونييفر	3	1 878	
7	سان لوجي	3	1 878	
8	سان فنسان و غرناطة	3	1 878	
9	سنغافورة	3	1 878	
10	غويانا	3	1 878	

1 - بروسبيرو فيدوزي (1872-193) فقيه إيطالي و أحد رجال القانون الدولي.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

11	المملكة المتحدة	3	1 878
12	توفالو	12	1 883
13	هولندا	3	1 889
14	الاتحاد السوفياتي	12	1 909
15	لبنان	6	1 921
16	بلجيكا	3	1 929
17	بورما	12	1 930
18	غواتيمالا	12	1 934
19	كوبا	3	1 934
20	اليونان	6	1 936
21	تشيلي	50	1 941
22	إيطاليا	6	1 942
23	الأردن	3	1 943
24	السلفادور	200	1 950
25	بلغاريا	12	1 951
26	رومانيا	12	1 951
27	بيرو	200	1 952
28	إثيوبيا	12	1 953
29	ألمانيا الاتحادية	3	1 956
30	ألمانيا الديمقراطية	3	1 956
31	فنزويلا	12	1 956
32	فنلندا	4	1 956
33	إسبانيا	6	1 957
34	إندونيسيا	12	1 957
35	الصين	12	1 958
36	العراق	12	1 958
37	العربية السعودية	12	1 958
38	مصر	12	1 958
39	إيران	12	1 959
40	إيرلندا	3	1 959

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

	1 959	12	بنما	41
	1 959	6	بولونيا	42
	1 959	12	ليبيا	43
	1 963	12	الجزائر	44
	1 963	12	سوريا	45
	1 963	6	نامبيا	46
بحر ايجة	1 964	6	تركيا	47
بحر الأسود	1 964	12	تركيا	48
	1 964	12	توغو	49
	1 964	130	غينيا	50
	1 964	12	قبرص	51
	1 965	3	فيتنام	52
	1 965	12	هندوراس	53
	1 965	10	يوغسلافيا	54
	1 966	200	إكوادور	55
	1 966	12	الباكستان	56
	1 966	12	بنغلاديش	57
	1 966	12	تايلاند	58
	1 966	3	الدنمارك	59
	1 967	200	الأرجنتين	60
	1 967	200	بنما	61
	1 967	6	جمهورية الدومنيكان	62
	1 967	18	الكاميرون	63
	1 967	12	الكويت	64
	1 967	12	ليبيريا	65
	1 967	12	الهند	66
	1 967	12	اليمن العربية	67
	1 968	12	سنغال	68
	1 969	200	أوروغواي	69
	1 969	12	ترينيداد و توباغو	70

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

	1 969	12	كمبوديا	71
	1 969	12	ماليزيا	72
	1 969	12	المكسيك	73
	1 970	200	البرازيل	74
	1 970	12	السودان	75
	1 970	12	كندا	76
	1 970	12	كولومبيا	77
	1 970	12	موريشوش	78
	1 970	12	اليمن الديمقراطية	79
	1 971	12	جامايكا	80
	1 971	12	جيبوتي	81
	1 971	12	ساموا الغربية	82
	1 971	12	سري لانكا	83
	1 971	200	سيراليون	84
	1 971	50	غامبيا	85
	1 971	12	فرنسا	86
	1 971	30	الكونغو	87
	1 971	6	مالطا	88
	1 971	12	ناورو	89
	1 971	30	نيجيريا	90
	1 971	12	اليابان	91
	1 972	12	تونغا	92
	1 972	200	الصومال	93
	1 972	12	عمان	94
	1 972	10	الغابون	95
	1 972	2	كوستاريكا	96
	1 972	12	كينيا	97
	1 972	30	موريتانيا	98
	1 972	12	هايتي	99
	1 973	50	تنزانيا	100

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

	1 973	12	تونس	101
	1 973	30	غانا	102
	1 973	50	مدغشقر	103
	1 973	12	المغرب	104
	1 973	12	موناكو	105
	1 974	12	زائير	106
	1 974	150	غينيا-بيساو	107
	1 974	50	الكاميرون	108
	1 975	20	أنغولا	109
	1 975	100	الرأس الأخضر	110
	1 976	15	ألبانيا	111
	1 976	200	بنين	112
	1 976	12	جزر القمر	113
	1 976	150	سنغال	114
	1 976	12	فيجي	115
	1 976	200	ليبيريا	116
	1 976	12	موزامبيق	117
	1 977	12	إسبانيا	118
	1 977	12	بربادوس	119
	1 977	12	البرتغال	120
	1 977	12	بولونيا	121
	1 977	30	توغو	122
	1 977	12	جنوب إفريقيا	123
	1 977	12	ساحل العاج	124
	1 977	12	سيشيل	125
	1 977	200	غانا	126
	1 977	12	غويانا	127
	1 977	12	فيتنام	128
	1 977	12	كوبا	129
	1 977	200	الكونغو	130

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

131	نيوزلندا	12	1 977
132	باهاماس	3	1 978
133	بابوا - غينيا الجديدة	12	1 978
134	جزر سليمان	12	1 978
135	الرأس الأخضر	12	1 978
136	ساوتومييه و برانسيب	12	1 978
137	سوريام	12	1 978
138	غرناطة	12	1 978
139	غينيا-بيساو	12	1 978
140	كوريا	12	1 978
141	مالطا	12	1 978
142	موريتانيا	70	1 978
143	آيسلندا	12	1 979
144	غينيا	12	1 980
145	غينيا الاستوائية	12	1 980
146	الدوفيك	12	1 981
147	سوريا	35	1 981

أخذت المعلومات الواردة في هذا الجدول من، محاضرات مؤتمر اللأمم المتحدة الثاني لقانون البحار المنعقد في جنيف سنة 1960 ص 170-171، وقد قمنا بترتيب الدول داخل الجدول حسب أقدمية التحديد.

و يلاحظ من الجدول رقم (02) أن من مجموع 130 دولة المذكورة فيه، 78 دولة اعتمدت 12 ميلا بحريا و 25 دولة اعتمدت أقل من هذا المدى، أي بين 3 و 6 أميال بحرية و 27 دولة مدت بحرها الإقليمي لأكثر من 12 ميلا بحريا و لحد 200 ميل، و بذلك نجد أن قاعدة الإثني عشر ميلا قد اكتسحت التعامل الدولي قبل أن تدخل القانون الدولي الوضعي.

أولاً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق نظرية مدى البصر

ظهرت نظرية مدى البصر في القرن 14، و التي قال بها" برتوليس دو لومسينيس Bartolus de Locenus" (1314/1357)، التي تقول بأنه يمكن مد المياه الإقليمية إلى أقصى مدى الأبصار في يوم مشرق⁽¹⁾.

و لكن هذه النظرية تعرضت للانتقاد، من طرف الفقيه الهولندي "بنكرشوك" (1702) في كتابه: " Dominis Maris De "السيطرة على البحر"، حيث قال: "بأنها وضعت معيارا غير محدد و لا مستقر، لأن مدى الأبصار مسألة شخصية تختلف باختلاف البصر".

ثانياً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق نظرية ضربة المدفع

ذهب "بينكرشوك" إلى أن: "سيطرة الدولة على إقليمها تنتهي عند انتهاء قوة سلاحها"، ليحددها الفقيه Galiani بـ 3 أميال، التي أوصلت إلى نظرية الأميال الثلاثة، التي قال بها كل من: "دو مارتنس De Matens" في كتابه: "Moderne Droit des Gens" " قانون الشعوب الحديث"، و التي ذهب فيها إلى نطاق المدفع كحد أدنى لمنطقة الأميال الثلاثة التي قبلتها الدول، و لكن حين تطورت المدافع و غيرها من الأسلحة، التي اعتمد عليها في تحديد و قياس عرض المياه الإقليمية و التي أصبحت تفوق الثلاثة أميال كإمتداد لدفاع الدولة عن إقليمها، ظهرت اختلافات حول تحديد و قياس عرض المياه الإقليمية⁽²⁾.

إذا السؤال المطروح ما هي الطريقة المتفق عليها في حساب امتداد المياه الإقليمية؟
هذا ما سنتطرق له عبر التطور التاريخي لحساب المياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 74.

2- صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 105.

الفقرة الثانية: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية

قبل القرن الثامن عشر لم يكن تحديد المياه الإقليمية خاضعا لقاعدة معينة أو اتفاقية معروفة، حيث استمر الوضع حتى عام 1888 أين حددت اتفاقية القسطنطينية الخاصة بقناة السويس البحر الإقليمي بـ 3 أميال بحرية⁽¹⁾ أسوة بالمدى الذي وضعه "بنكرشوك"، ثم تلتها الاتفاقيات التي أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية مع إنجلترا، هولندا و ألمانيا عام 1923، و مع الصين عام 1926، ثم اليابان سنة 1935.

لكن هذه الكيفية لم تدم طويلا بعد أن وجدت الدول الكبرى مثل بريطانيا و الولايات المتحدة الأمريكية و أستراليا و بلجيكا أن هذا التحديد ليس كافيا لتحقيق مصالحها و حماية أمنها، فقامت بتوسيع بحرهما الإقليمي إلى أبعد من 3 أميال بحرية، ومن الدول من جعلته 12 ميلا و هناك من أوصلته حتى 200 ميل بحري.

و لئن كان الخلاف على تحديد امتداد المياه الإقليمية قد ظل قائما بين الدول حتى اليوم، فإن فكرة المياه الإقليمية قد استقرت في القانون الدولي، و نشأت بعض القواعد القانونية الدولية العرفية، و التي كانت محلا للتقنين و التطوير في اتفاقية جنيف 1958 بشأن البحر الإقليمي⁽²⁾، و هذا ما سنبينه في العنصر الموالي:

1 - أبرمت في القسطنطينية يوم 29 سنة 1888م بين روسيا وألمانيا والإمبراطورية النمساوية-المجرية وإسبانيا وفرنسا وإنجلترا وهولندا والدولة العثمانية، (وقد انضمت إلى تلك الاتفاقية بعد ذلك اليونان والبرتغال والسويد والنرويج والدنمرك واليابان والصين) نصت المعاهدة على حرية الملاحة في قناة السويس، واعترفت بسيادة مصر على القناة انظر: هيئة قناة السويس -

www.suezcanal.gov.eg ، تاريخ الإطلاع على الموقع 2020/11/30.

2 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 102.

أولاً- كيفية حساب المياه الإقليمية وفق اتفاقية جنيف لعام 1958: برز في مؤتمر جنيف لعام 1958

اختلاف الدول حول مدى المياه الإقليمية بشكل واضح، إلى الحد الذي جعل الإتفاق معه غير ممكن، فقد

برزت في المؤتمر ثلاثة إتجاهات رئيسية:

1- **الإتجاه الأول:** يدعو إلى اعتماد قاعدة الثلاثة أميال، و قد تبنت هذا الموقف الدول الغربية الكبرى،

و خاصة الولايات المتحدة الأمريكية و بريطانيا، و هذه القاعدة كما هو معلوم، تخدم مصالح تلك الدول

البحرية القوية، إذ تسمح لأساطيلها البحرية بالحركة في البحار العليا، كما تمكنها من استغلال ثروات

أكبر مساحة ممكنة من البحار نظرا لما تملكه من إمكانيات تقنية عالية.

2- **الاتجاه الثاني:** كان يدعو إلى مد المياه الإقليمية إلى أبعد حد ممكن، وصل بالنسبة إلى بعض

الدول إلى 200 ميل، و يبرر أنصار هذا الإتجاه موقفهم من أن توسيع المياه الإقليمية يسمح لهذه الدول

الضعيفة عموما من حماية نفسها من مخاطر أساطيل الدول الأجنبية و يمكنها من المحافظة على

الثروات الحية و غير الحية الموجودة في هذه المنطقة، حيث يقتصر استغلالها على مواطنيها، و كانت

بعض دول أمريكا اللاتينية هي المحرك لهذا الإتجاه⁽¹⁾.

3- **الإتجاه الثالث:** فقد اعتمد حلا وسطا باقتراح 12 ميلا بحريا عرضا للمياه الإقليمية و قد كانت الدول

الاشتراكية و الدول العربية و بعض الدول الأخرى وراء هذا الاقتراح.

و نتيجة لهذه الاختلافات جاءت اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 خالية من أي

تحديد واضح و دقيق، فالمادة (24) حددت في فقرتها الثانية مدى المنطقة المتاخمة بإثني عشر ميلا

بحريا اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي و بما أن هذه المنطقة تلي المياه الإقليمية

فمن مفهوم النص و يجب ألا يتجاوز مدى المياه الإقليمية الإثني عشر ميلا في جميع الأحوال، و هذا ما

1- إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربي، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر، 1987، ص 154.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

حدا ببعض فقهاء القانون الدولي إلى القول أن أي مدى للمياه الإقليمية يزيد عن إثني عشر ميلا بحريا يعتبر مخالفا لاتفاقية جنيف⁽¹⁾.

ثانيا- كيفية حساب المياه الإقليمية وفق اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982: سار المؤتمر الثالث لقانون البحار منذ البداية على قاعدة "الصفقة الشاملة" أي بحث جميع المواضيع سوية و اتخاذ قرار بشأنها جميعا لذا كان الربط بين مختلف المواضيع أثناء المناقشات واضحا و مستمرا، بحيث أن فشل الاتفاق على نقطة معينة يؤدي إلى الفشل بالنسبة لبقية النقاط، و كان موضوع الاتفاق على مدى المياه الإقليمية من ضمن المواضيع التي ترتبط الموافقة عليه بالمواضيع الأخرى.

و من مراجعة وثيقة الاتجاهات التي صدرت بعد دورة المؤتمر الثاني⁽²⁾، تبين وجود نفس الاتجاهات التي سادت المؤتمرين الأول و الثاني، إذ قدمت عدة مشاريع تمثل الاتجاهات السابقة التي تتراوح بين الثلاثة أميال و المائتي ميل، و قد تبلور أثناء المفاوضات فيما بعد و بشكل تدريجي اتجاه لقبول حلول وسط لعدد من القضايا، من ضمنها قبول مدى المياه الإقليمية بحدود 12 ميلا كحد أقصى مقابل الإقرار بحرية الملاحة في المضائق الدولية، و هو النظام الذي سمي بالمرور العابر، و قبول فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بحدود 200 ميل اعتبارا من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، بالإضافة إلى عدد من الحلول التوفيقية المتعلقة بعدد آخر من المواضيع.

و استنادا إلى تلك "الصفقة الشاملة" جاءت المادة الثالثة من الاتفاقية لتقضي بأن يكون " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية".

1- إدريس الضحك، المرجع السابق، ص 116.

2 - الدورة الثانية للمؤتمر الثالث: امتدت من 10 إلى 29 أوت 1974 بمدينة كاركاس فنزويلا، تم عقد 51 جلسة.

و بذلك تكون تلك الاتفاقية قد وضعت حدا للخلاف الفقهي و لإختلاف الدول حول هذا المدى، و كرسست ما سار عليه الاتجاه الغالب في تعامل الدول في هذا الخصوص⁽¹⁾.

الفرع الثاني: المياه الإقليمية للدولة الجزائرية

لقد مرّ تحديد المياه الإقليمية الجزائرية بعدة مراحل وقد أشرنا لذلك سابقا، ففي الحقبة الاستعمارية أصدرت دولة الاحتلال العديد من القوانين التي تخض المياه البحرية الجزائرية من حيث التنظيم و التحديد.

الفقرة الأولى: المياه الإقليمية الجزائرية إبان الاستعمار الفرنسي

أولاً- صدور قانون 01 مارس 1888 الذي جاء تحت عنوان منع الصيد للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية لفرنسا والجزائر، وقد حدد هذا القانون في المادة الأولى منه، المياه الإقليمية لفرنسا و الجزائر بـ (03) أميال بحرية يتم قياسها من حد أدنى الجزر الذي تنحصر عليه المياه⁽²⁾.

أما بالنسبة للخلاص فإنه يتم حسابها بداية من خط وهمي يربط بين أقرب نقطتين في الخليج، بشرط أن لا يزيد طول هذا الخط عن (10) أميال بحرية، على أن يتم فيما بعد إصدار مرسوم ينظم و يحدد خطوط الأساس المشار إليها في هذه المادة، وبذلك حدد هذا القانون منطقة الثلاثة أميال بحرية من السواحل الفرنسية و الجزائرية كمنطقة صيد خاصة لا يسمح فيها بالصيد للأشخاص و السفن الغير تابعة للعلم

و القانون الفرنسي، و قد عمدت المادة (11) من هذا القانون إلى الإشارة على احترام قواعد هذا القانون لمسألة حرية الملاحة المعترف بها لسفن الصيد الأجنبية بما في ذلك حقها في الرسو في هذه المياه في حين أشارت المواد من (02) إلى (10) لكيفية ضبط المخالفات في هذا القانون و مباشرة المتابعة

1- يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطن الجزائري، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، العدد 16 - جوان 2016، ص 150.

2 - استعملت اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار، بعد 94 سنة من هذا التاريخ نفس المعيار.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

الجزائية أمام المحاكم المختصة بها إقليميا، إضافة إلى تحديد قيمة الغرامة كعقوبة للسفن التي تخالف أحكامه⁽¹⁾.

وقد كان هذا القانون سباق في الإشارة إلى مفهوم الحقوق الاستشارية للدولة الساحلية في هذه المياه لما استعمل في المادة 02 منه صياغة *la partie réservée des eaux territoriales*، و هو ما يعني مد الولاية الوطنية إلى هذا الجزء من المياه البحرية، بما أنه أخضعه للقضاء الفرنسي من حيث المتابعة الجزائية مع الاقرار بحرية الملاحة و اقتصاره على التحديد و التنظيم في مسائل الصيد البحري فقط دون مس للحقوق الأخرى المعترف بها عرفيا قبل هذا التاريخ.

ثانيا- جاء بعده المرسوم 1888/07/09 تحت عنوان تثبيت الخطوط المستقيمة في خلجان الجزائر و التي يقاس منها البحر الاقليمي⁽²⁾ وجاء تطبيقا لما تم الإشارة إليه في المادة 01 من القانون المؤرخ في 01 مارس 1888 التي أشارت إلى مسألة التحديد اللاحق لخطوط الأساس التي ستحسب منها المياه الإقليمية في حدود ثلاثة أميال بحرية ليتم الربط بينهما مباشرة بخط واحد يكون هو خط الأساس الذي يحسب منه البحر الإقليمي، هذا القانون كان له الأثر البالغ فيما بعد الاستقلال كون أن الجزائر ليس لها مشكل تحديد بحري مع الدول المقابلة فيما يخص اعتماد النقاط الخاصة التي ترسم منها الخطوط المستقيمة لتحديد المياه الإقليمية وما يترتب عن ذلك من أبعاد بحرية كون أن مرسوم 1888/07/09 لم يكن محل انتقاد او اعتراض أية دولة من الدول في تلك الفترة، و بذلك أصبحت الثلاثة أميال بحرية قبالة

1 - هذه العقوبة هي غرامة بين 16 فرنك فرنسي على الأقل و 250 فرنك فرنسي على الأكثر (المادة 02) مع إمكانية مضاعفة هذه الغرامة و العقوبة في حالة العود (المادة 03).

2- Décret portant fixation, pour les baies de l'Algérie, de la ligne a partir de laquelle la Limite de la mer territoriale française doit être comptée pour l'application de la loi du 01 mars 1888, sur la pêche maritime. In- code de l'Algérie annoté - recueil chronologique - législation Algérienne par Robert Estoublon -Adolphe lefebure- p 840- 841.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

الشواطئ الجزائرية تشكل مياهها إقليمية، وما دونها في اتجاه الشاطئ هي مياه داخلية تحسب من الخطوط المستقيمة التي تم رسمها استنادا للمرسوم السالف الذكر.

الفقرة الثانية: المياه الإقليمية الجزائرية ما بعد الاستقلال

قامت الجزائر بعد حصولها على الاستقلال سنة 1962، وتناديا للفراغ القانوني الذي كان يمكن أن يقع بعد الاستقلال، نتيجة للإلغاء الكلي للتشريع الفرنسي في جميع المجالات ما عدا القوانين التي تخالف مبدأ السيادة الوطنية أو التي كانت تتميز بصبغة عنصرية أو استعمارية... أو كانت تمس بالممارسة العادية للحريات الديمقراطية⁽¹⁾.

ونتيجة لهذا القانون فقد بقي التشريع الفرنسي ساري المفعول خاصة ما تعلق منه بالعلاقات البحرية إلى أن صدر الأمر 73 المؤرخ في 05 جويلية 1975 حدا أقصى لجزارة جميع التشريعات الوطنية⁽²⁾. إلا أنه و بعدما جاء المرسوم 63-403⁽³⁾ في ثلاثة مواد، في مادته الأولى حدد عرض المياه الإقليمية الجزائرية بإثني عشر ميلا بحريا، و قد حدده القانون الفرنسي لعام 1888 قبله بثلاثة أميال بحرية انطلاقا من خطوط انحسار المياه عند الجزر، و من هنا نلاحظ أن الجزائر قد مدت إقليمها البحري خلافا لما كان معمولا به في قانون 1888، وبدون الإشارة إلى خطوط الأساس المعتمدة لقياس المياه الإقليمية، و يستنتج من ذلك أن الجزائر قد مدت العمل بطريقة خطوط انحسار المياه عند الجزر، إذ لم يصدر قانون يخالف القانون 1888 فيما يتعلق بخطوط الأساس التي يرسم منها البحر الإقليمي كذلك نلاحظ أن الجزائر اعتمدت مسافة الإثني عشر ميلا بحريا و التي جاءت بها اتفاقية جنيف للبحر

1 - Bilan des Actions du Commerce réalisées durant la période 1962-2012 Minstre du Commerce, 2012, p 09, site web(www. Mincommerce. gov.dz).

2 - الأمر رقم 73-29 المؤرخ في 5 جويلية 1973 والمتضمن إلغاء القانون رقم 157-62 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962، الرامي إلى تمديد -حتى إشعار آخر- لمفعول التشريع النافذ إلى غاية 31 ديسمبر 1962، وأعطى هذا النص مهلة سنتين، أي إلى غاية 5 جويلية 1975 قصد جزارة كل النصوص التشريعية وإلغاء مفعول التشريع الفرنسي.

3 - المرسوم الرئاسي رقم 63/403 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 و الذي يحدد امتداد المياه الإقليمية.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

الإقليمي لعام 1958، و التي رغم أنها لم تحسم المسافة نهائيا إلا أنها اعتمدت في عمومها على المسافة المحددة بين ثلاثة أميال بحرية إلى إثني عشر ميلا بحريا و الجزائر اعتمدت المسافة رغم أنها لم توقع على اتفاقية 1958، مع العلم أن فرنسا بقيت على قاعدة ثلاثة أميال بحرية إلى غاية سنة 1971 أين قامت باعتماد قاعدة الإثني عشر ميلا بحريا⁽¹⁾.

ويلاحظ على القانون 63/403 المسائل التالية:

- 1- أنه لم يحدد النقاط التي يتم منها قياس عرض المياه الإقليمية أو مسألة خطوط الأساس العادية
- 2- و المستقيمة المعتمدة في القياس، كما أنه لم يتم بالإشارة إليها على غرار بعض القوانين.
- 3- حدد مسألة الصيد داخل المياه الإقليمية للمواطنين الجزائريين دون غيرهم، إلا في حالة الأجانب الذين تمنح لهم رخص الصيد من الحكومة الجزائرية.
- 4- في المادة الثانية منه يمنع على السفن الحربية الأجنبية الدخول إلى المياه الإقليمية الجزائرية دون إذن من الحكومة الجزائرية.
- 5- لم يشير هذا القانون إلى أن الاختصاص الوطني يمتد إلى المجال الجوي فوق المياه الإقليمية و إلى قاع المياه و باطن أرضها⁽²⁾، و على الرغم من عدم إنكار أية دولة لهذا الموضوع إلا أنه كان

1- la loi n°71-1060 du 24 décembre 1971 relative a la délimitation des eaux territoriales françaises/ Article 1-Les eaux territoriales françaises s'étendent jusqu'à une limite fixée à 12 milles marins à partir des lignes de base ,Les lignes de base sont la laisse de basse mer ainsi que les lignes de base droites et les lignes de fermeture des baies qui sont déterminées par décret, La souveraineté de l'Etat français s'étend à l'espace aérien ainsi qu'au lit at au sous-sol de la mer dans la limite des eaux territoriales.-// JORF du 30 décembre 1971 page 1289.

2 - اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي في مادتها الثانية التي صدر القانون في ظلها ولم توقع الجزائر عليها.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

يستحسن النص عليه تفاديا لأي مشكل ما وهو ما وقع مع اليونان وتركيا في مسألة الاختلاف في حدود السيادة بين البحر و الفضاء⁽¹⁾.

و قد جاء الأمر رقم 84/76 المؤرخ في 1976/10/23 تحت عنوان أمر يتضمن التنظيم العام للصيد البحري⁽²⁾، حيث عدد المشرع الجزائري فيه مناطق الصيد البحري بثلاثة مناطق، ثم جدد منع الصيد داخل المياه الإقليمية إلا للمواطنين الجزائريين، و برخصة قانونية مسبقة، أما السفن الأجنبية فالقاعدة هي المنع من الصيد في المياه الإقليمية لكن مع السماح بنوع من الصيد بموجب رخصة.

أما المرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 1984/08/04 الذي جاء تحت عنوان مرسوم يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري⁽³⁾ فقد أشارت المادة الأولى منه إلى المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني بصيغة الجمع، لاسيما المياه الإقليمية منها وهو ما يفيد إلى أن الجزائر تنوي اعتماد مناطق بحرية أخرى غير المياه الإقليمية المعتمدة بموجب القانون، وأهم ما جاء به هذا القانون ما يلي:

أ- أشار إلى أن الجزائر فيما يتعلق بالنقطة التي تقاس منها المناطق البحرية، اعتمدت على نظام خطوط الأساس المستقيمة التي تربط نقطتين والذي سيأخذ كبداية لحساب 12 ميل بحري للمياه الإقليمية و ليس نقطة حد أدنى الجزر التي تتحصر عليها المياه مثلما كان عليه الأمر في الفترة الاستعمارية⁽⁴⁾.

1 - تتلخص القضية في أن اليونان وانطلاقا من مفهوم السيادة قبالة بحر إيجه وطبقا للقانون 187/1973 ب 10 أميال بحرية فيما اختارت ممارسة هذه السيادة في الإقليم البحري ببعده 06 أميال بحرية فقط و هذه المسألة تعارضها تركيا من حيث عدم الاعتراف بالمجال الجوي وراء 06 أميال بحرية الخاصة بالبحر الإقليمي.

2 - الجريدة الرسمية رقم 30 السنة الرابعة عشر، تاريخ 1977/04/13، ص 556.

3 - الجريدة الرسمية رقم 32 السنة الواحدة والعشرون، تاريخ 1984/08/07 ص 1202.

4 - بموجب القانون المؤرخ في 01 مارس 1888.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

ب- أن هذا القانون بدأ بتحديد النقاط التي يربط بينها خط الأساس انطلاقا من السواحل الغربية عند الحدود الجزائرية المغربية إلى غاية السواحل الشرقية عند الحدود التونسية وهذا على عكس الاتجاه الذي سلكه المرسوم الصادر في الفترة الاستعمارية المؤرخ في 1888/07/09 الخاص بخطوط الأساس المستقيمة في الخلجان بدأ من الشرق إلى الغرب.

ت- عمل هذا القانون عند اعتماده على خطوط الأساس المستقيمة على غلق الخلجان الجزائرية وجعل خطوط الأساس في مدخلها وبالتالي سيبدأ حساب المياه الإقليمية فيما وراء هذه المياه إلى الشمال بعرض 12 ميلا بحريا، ومنه يمكن اعتبار مياه الخلجان مياه داخلية طبقا لقواعد القانون الدولي للبحار سواء كانت القواعد العرفية منها أو الإتفاقية.

ث- حدد هذا القانون 11 نقطة رئيسية تتضمن كل منها نقاط ثنائية، معلمة بنقطتين يرسم منهما خط الأساس المعتمد، ومدعمة بإثني عشرة خريطة تشير إلى بداية الخط و نهايته.

ج- القانون في النص العربي جاء في المادة (03) منه متناقضا مع القانون الدولي للبحار وخاصة المواد 2 و 8 من اتفاقية 1982 منه، بحيث اعتبرت المادة (03) أن المياه الواقعة داخل خطوط الأساس هي مياه داخلية وتخضع لجميع الاختصاصات الناتجة عن السيادة الوطنية وهذه الصيغة يعاب عليها أمرين: الأول أنها أشارت إلى اعتبار المياه الواقعة داخل خطوط الأساس المحددة، وهو تعبير غير ملائم، كون أنه يفترض أن تتم الإشارة إلى ما دونها أو ما بعدها لكن الأمر في كل الأحوال لا يحتمل و صف داخلها لأن خطوط الأساس ليست إطار و لكن هي نقطة بداية قياس فقط، و بالتالي لا تحتمل و صف الاستيعاب و إنما البعد الذي يحتمل الاستيعاب وهو المنطقة البحرية التي سيتم قياسها انطلاقا منها فقط.

و تلت هذه القوانين مجموعة أخرى من المراسيم والقوانين من بينها القانون رقم 11/01، المؤرخ في

03 جويلية 2001 ويتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، حيث يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد

العامة لتسيير وتنمية الصيد البحري وتربية المائيات وفقا للالتزامات الدولية الجزائرية في استغلال الموارد

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

البيولوجية وحفظها في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، حيث قام هذا القانون بالإعلان عن المنطقة المحفوظة، فالمنطقة المحفوظة تتوسع فيها السيادة الوطنية الجزائرية لاحتوائها على موارد بيولوجية حية موجودة في المياه الواقعة ماوراء المياه الإقليمية .

وبالتالي فالمياه التي تخضع للقضاء الوطني هي المياه الداخلية، المياه الإقليمية ومنطقة الصيد المحفوظة.

وكل سفينة تمارس الصيد في هذه المنطقة بدون رخصة يعاقب ربانها أو المسؤول عن الملاحة فيها بغرامة⁽¹⁾، مع إبقاء الحجز على السفينة مع دفع الغرامة وفي حالة العود تتضاعف الغرامة المالية، وتلاه المرسوم التنفيذي رقم 03-481، المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 والمتعلق بتحديد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته، ويهدف إلى تنظيم نشاط الصيد فيما يخص رخص الصيد والسفن و أنواع الصيد وحصصه، وهو الآخر جاء بتقسيم خاص لمناطق الصيد بحيث أشارت المادة 32 منه إلى 3 مناطق يتم قياسها انطلاقا من الخطوط المرجعية، ثم المرسوم الرئاسي رقم 334/04، المؤرخ في 06 نوفمبر 2004 المتعلق بإنشاء منطقة متاخمة في المياه الجزائرية، بامتداد يصل إلى 24 ميل بحري، وفقا لما تنص عليه المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، يتم قياسها من خطوط الأساس التي يحسب منها عرض البحر الإقليمي.

الفقرة الثالثة: حق المرور البريء في المياه الإقليمية الجزائرية

لقد نص دستور 2020 الجزائري في فقرته الثانية من مادته الرابعة عشر على أنه:

"... كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي أرجع اليها".

1 - المادة ستون من القانون البحري الجزائري.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و يفهم أن المياه التي تم تحديدها و التي هي المياه الإقليمية بمفهوم المادة 02 من اتفاقية 1982 أعطي لها وصف المياه الداخلية بدليل تأكيد نص المادة على السيادة و بالتالي لن تسمح فيها الجزائر بحق المرور البريء وهو أمر يتعارض مع نص المادة 17 من اتفاقية 1982 وكذا نص القانون 403/63 المحدد لعرض البحر الإقليمي الجزائري⁽¹⁾.

قد يقصد المشرع الجزائري بالمياه الداخلية هي المياه التي ما دون خطوط الأساس في حد ذاتها، أو أنه أخضع المياه الداخلية و المياه الإقليمية لنظام قانوني واحد وهو نظام السيادة الكاملة دون استثناء لحق المرور البريء⁽²⁾.

1 - المرسوم الرئاسي رقم 63/403 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 و الذي يحدد امتداد المياه الإقليمية.

2 - نسيم يخلف، المرجع السابق، ص 152-154.

المبحث الثاني:

حدود المياه الإقليمية

المبحث الثاني: حدود المياه الإقليمية

أثارت مسألة تحديد البحر الإقليمي كثيرا من الخلافات بالنظر إلى ارتباطها باعتبارات مصلحة تتمثل أساسا في تحديد مناطق الصيد و استغلال الثروات⁽¹⁾ الأخرى بالإضافة إلى الاعتبارات الإستراتيجية.

لقد مرت عملية قياس البحر الإقليمي بعدة مراحل قبل الاتفاق عليها في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة للبحار في عام 1982، فبعد الفكرة التي قال بها (بنكرشوك) أو بمعياره و هو ثلاثة أميال و كان ذلك أقصى مدى لوصوله قذيفة مدفع، و لعل هذه الفكرة لا تسير هذه الأيام لأنه توجد الآن صواريخ عابرة للقارات، فأصبح هذا المعيار مجرد تاريخ أو ذكرى و نلاحظ أن غالبية الدول قد صارت على هذا المعيار⁽²⁾.

و لا يسعنا في هذا المبحث بالذات التطرق لكل المراحل التاريخية التي عالجت قضية حدود المياه الإقليمية، إلا أننا سنتطرق إلى مختلف طرق تحديدها، و ذلك ضمن المطلب التالي:

المطلب الأول: حدود المياه الإقليمية الداخلية و الخارجية

تحتل قضية تحديد المياه الإقليمية أهمية خاصة نظرا لما لها من أثر مباشر على تحديد بقية المجالات البحرية⁽³⁾، و من الجدير بالملاحظة في هذا المجال أن قضية تحديد المياه الإقليمية كانت تتم بموجب الإرادة المنفردة للدول كما أسلفنا، و هي قاعدة تقليدية عرفية كانت معروفة في العمل الدولي

1- أصدرت المحكمة الدولية لقانون البحار بتاريخ 23 سبتمبر 2018 حكم لصالح غانا ، يقر بأنها لم تتعدى على الحدود السيادية لدولة ساحل العاج، خلال قيامها بإعمال تنقيب بحثا عن النفط في المياه الإقليمية المتنازع عليها بين البلدين، و أضافت المحكمة أن غانا أبدت حسن النية بتوقيف الاستغلال في المتنازع عليها منذ سنة 2015 على حين صدور الحكم فيها.

2- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 71.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 101.

و مع ذلك، فإن هذا التحديد الذي كان يتم بهذه الطريقة لم يكن من الممكن اعتباره نافذا بموجب القانون الدولي ما لم تعترف به الدول الأخرى، و سواء تم بالموافقة العلنية أو الضمنية بسكوت أعضاء المجتمع الدولي.

و قد نصت لجنة القانون الدولي في المادة الثالثة من مشروعها المقدم عام 1956 حول تدوين قانون البحار، بأن القانون الدولي لا يسمح -حينئذ- بأن تتجاوز دولة 12 ميلا بحريا كحد أقصى لإتساع بحرها الإقليمي، و إذا سكتت اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة عن اعتماد هذا النص أو حتى الإشارة إليه، فإن اتفاقية 1982 قد حسمت الخلاف بين الدول بشأن اتساع هذا البحر⁽¹⁾ حين نصت بأن: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية"⁽²⁾.

إن اتفاقية 1982 تقضي بأن البحر الإقليمي لا يجب أن يتجاوز 12 ميلا بحريا من جهة، و من جهة ثانية، أن يتم قياسه وفقا لخطوط الأساس المقررة و المعتمدة من طرف اتفاقية 1982 نفسها.

و السؤال الذي يمكن إثارته في هذا السياق، هو كيف يتم قياس هذه المنطقة بموجب خطوط الأساس baselines التي قررتها هذه الاتفاقية؟⁽³⁾.

1- لخضر زازة ، المرجع السابق، ص263.

2- المادة الثالثة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

3- هذه الخطوط التي هي عبارة عن خطوط وهمية تمثل الحد الأدنى للجزر على شواطئ الدولة الساحلية فالبحر يحتوي على ظاهرتين متناقضتين ظاهرة المد للمياه وظاهرة الجزر والحد الأدنى للجزر يشكل خطأ وهميا يعرف بخط الأساس لذلك هناك من يعتبر خط الأساس هو الخط الممثل للحد الأدنى للجزر وغالبا خط الأساس يأخذ نفس الاتجاه العام للساحل فإذا كان الساحل متعرج فنفس التعرج يأخذه خط الأساس.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و كإجابة على هذا السؤال، نستخلص بأن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 قد أوردت طريقتين رئيسيتين تعتمد إليهما الدول لقياس بحارها الإقليمية هما خطوط الأساس العادية و خطوط الأساس المستقيمة، و سنستعرض فيما يلي كيفية قياس البحر الإقليمي وفقا للطريقتين معا، مع التعرض لبعض الحالات الخاصة التي تؤثر في عملية التحديد⁽¹⁾.

و قبل الوصول إلى كيفية قياس البحر الإقليمي وفق هاتين الطريقتين إرتأينا المرور بمفهوم خطوط الأساس أولا و تبيان الفرق بينها ثانيا.

أولا- مفهوم خطوط الأساس: خط الأساس بصفة عامة، هو الخط الذي تضعه الدولة في خرائطها الجغرافية على سواحلها فيما وراء مياهها الداخلية فيبدأ منه قياس البحر الإقليمي و اتساعه باتجاه البحر إلى مسافة أقصى إثني عشر ميلا بحريا، و بعبارة ثانية، هو خط يأتي بعد المياه الداخلية ثم ينطبق منه حساب اتساع المياه الإقليمية.

وتبدو أهمية خطوط الأساس في كونها تشكل الحد الداخلي للمياه الإقليمية و التي انطلقا منها يتم قياس الحدود الداخلية و الخارجية لكافة الإمتدادات و المناطق البحرية للدولة الساحلية، سواء تلك التي تمارس عليها سيادتها الكاملة، أو حقوقا سيادية أو مجرد اختصاص و ولاية⁽²⁾.

و تنحصر طريقة استعمال و رسم خطوط الأساس العادية في نقطتين رئيسيتين هما:

النقطة الأولى:

مكان و بداية وضع خط الأساس الذي تبدأ منه عملية القياس، فقد نصت اتفاقية جنيف لسنة 1958 في مادتها الثالثة و نقلتها عنها المادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، على أنه " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض

1- المادة السابعة من المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2 - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 89.

البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية⁽¹⁾.

و معنى ذلك أن وضع خط الأساس العادي الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي يبدأ من النقاط التي ينحسر عنها ماء البحر في عملية الجزر فيكون قاع البحر و ترتبه مكشوفتين، و من ثم، تكون هذه الطريقة معقولة و منطقية، لأن آخر نقطة ينحسر عنها الماء و تكون مكشوفة عند الجزر ما هي في الحقيقة سوى امتداد طبيعي للساحل يغطيها البحر في حالة مده، و تنطبق عليها فكرة "الإقليم المغمور"، و تلحقها الدولة بإقليمها، و تسمى مياه البحر التي تغمرها بالمياه الداخلية.

و واضح من هذه الطريقة التي أوردتها المادة (5) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحر الإقليمي أن الدولة ستفاوت في اتساع مياهها الداخلية، لأن الاعتماد على ظاهرة طبيعية هي جزر البحر، و بالقدر الذي يعتبر معياراً طبيعياً لا نقاش فيه، فإنه يقود بدون شك إلى تفاوت طبيعي في اتساع المياه الداخلية في مناطق مختلفة في الدول المختلفة، و من ثم، فإن الدول عادة ما تمزج بين الطريقتين العادية و المستقيمة.

النقطة الثانية:

1 - و تقضي المادة الثالثة من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بأنه "ما لم ينص على عكس ذلك في هذه المواد، فإن خط الأساس المعتاد المستخدم لقياس اتساع البحر الإقليمي، هو خط مياه الجزر المنحسر على طول الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها من قبل الدول الشاطئية."

تتمثل في كيفية رسم خط الأساس العادي، فقد نسج الفقه بدوره حولها أفكارا و آراء مختلفة من بينها أن يوازي خط الأساس الشاطئ في تعاريفه الطبيعية و يتبعه في بروزه و تجايفه المختلفة، أو أن يتم تحديد خطوط الأساس بواسطة خطوط مستقيمة تصل بين الرؤوس البارزة على الشاطئ،

و كذا، أن يتم تحديد خطوط الأساس هذه بواسطة خطوط مقوسة تلتقي بخطوط رأسية على طول اتساع البحر الإقليمي، تقاس منه أجزاء مختلفة من شاطئ الدولة الساحلية بما فيها الأجزاء البارزة و غيرها⁽¹⁾. و يوجد ثلاث أنواع من خطوط الأساس، فقد تكون خطوط أساس عادية (normal baselines) أو خطوط أساس مستقيمة (straight baselines) أو ممكن أن تكون خطوط أساس أرخبيلية (archipelagic baselines).

ثانيا: الفرق بين خطوط الأساس

إن الفرق بين خطي الأساس العادية و المستقيمة يكمن فيما إذا كان الساحل عاديا فإن خط الأساس يكون موافقا للاتجاه العام للساحل و يكون خطا عاديا، و يحدد خط الأساس العادي لقياس المياه الإقليمية من آخر نقطة على طول الشاطئ تنحصر عنها المياه وقت الجزر، أما بالنسبة لخطوط الأساس المستقيمة فهي عبارة عن خطوط تناسب الشواطئ كثيرة الانبعاجات أو الشواطئ التي تكون مليئة بالجزر المترامية و هي خطوط مستقيمة تصل بين الرؤوس البارزة على طول شواطئ الدولة⁽²⁾.

الفرع الأول: حدود المياه الإقليمية الداخلية

1 - لخضر زازة، المرجع السابق، ص 265.

2 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 250.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

يرجع اعتماد طريقة رسم خطوط الأساس في تحديد أقصى-امتداد المياه الداخلية- و الذي يقاس منه بدء امتداد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار على الصعيد الدولي، إلى القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية لعام 1951، و فيه أقرت المحكمة نظام خطوط الأساس الذي سبق و أن اعتمدهت الحكومة النرويجية كمنطلق في تحديد بحرها الإقليمي بموجب مرسوم 12 جويلية

1935⁽¹⁾، و الذي يحيل بدوره إلى النظام الذي تم اعتماده قبلا في النرويج بموجب مرسوم في سنتي 1869 و 1889.

و الجدير بالذكر أن هذه الطريقة منذ ذلك الحين إلى غاية إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم تشهد تطورا كبيرا، و نظرا للأهمية التي تكتسيها فقد عكفت اللجنة الموسعة لأعماق البحار في اجتماعها المنعقد في نيويورك ما بين 5 و 6 مارس 1973 على الدراسة المعمقة للموضوع لا سيما فيما تعلق بخطوط الأساس في حالة الدول الأرخيبيلية⁽²⁾.

يتحدد البحر الإقليمي من الداخل بخط وهمي يسمى بخط الأساس أو خط القاعدة la ligne de base-the baseline و خط الأساس هو الخط الذي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو عن المياه الداخلية.

1 - المرسوم الملكي الصادر في 12 يوليو 1935 بشأن خطوط الأساس لمنطقة الصيد النرويجية فيما يتعلق بذلك الجزء من النرويج الذي يقع شمال خط العرض 66°28' شمالاً.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص249.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و بصرف النظر عن اختلاف آراء الفقهاء بشأن طريقة رسم خطوط الأساس، إلا أن اتفاقية 1982 و 1958 حسمتا الموقف و حددتا طرق رسم خطوط الأساس في طرق ثلاث، و هي: خطوط الأساس العادية، خطوط الأساس المستقيمة، الحالات الخاصة⁽¹⁾.

الفقرة الأولى: حدود المياه الإقليمية الداخلية وفقا لخطوط الأساس العادية

تعتبر طريقة قياس حدود المياه الإقليمية وفقا لخطوط الأساس العادية الأكثر استعمالا و شيوعا في العمل الدولي، و هي الطريقة التي كانت مستقرة في القانون الدولي الكلاسيكي، استعملتها معظم الدول، و هي تنطبق على السواحل الطبيعية في صورتها العادية.

و تقضي تلك الطريقة بأن يتم رسم خط الأساس تبعا لعلامة أدنى الجزر low-water mark على امتداد سواحل الدولة الشاطئية، و اصطلاحا حد أدنى الجزر- كما ذكر الأستاذ (بوجز Boggs) يعني الخط أو العلامة الدالة على الجزر.

و بينت اتفاقية 1982 لقانون البحار طريقة رسم خط الأساس في الحالات العادية التي يكون فيها ساحل الدولة الشاطئية قليل التعرجات ففي هذه الحالات يرسم خط الأساس العادي من " حد أدنى الجزر على امتداد سواحل الدولة الشاطئية، و كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير و المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية"⁽²⁾، و إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 تعرضت للموضوع فنصت في مادتها الرابعة على ما يلي: " الحد الخارجي للمياه الإقليمية هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساويا لعرض المياه الإقليمية".

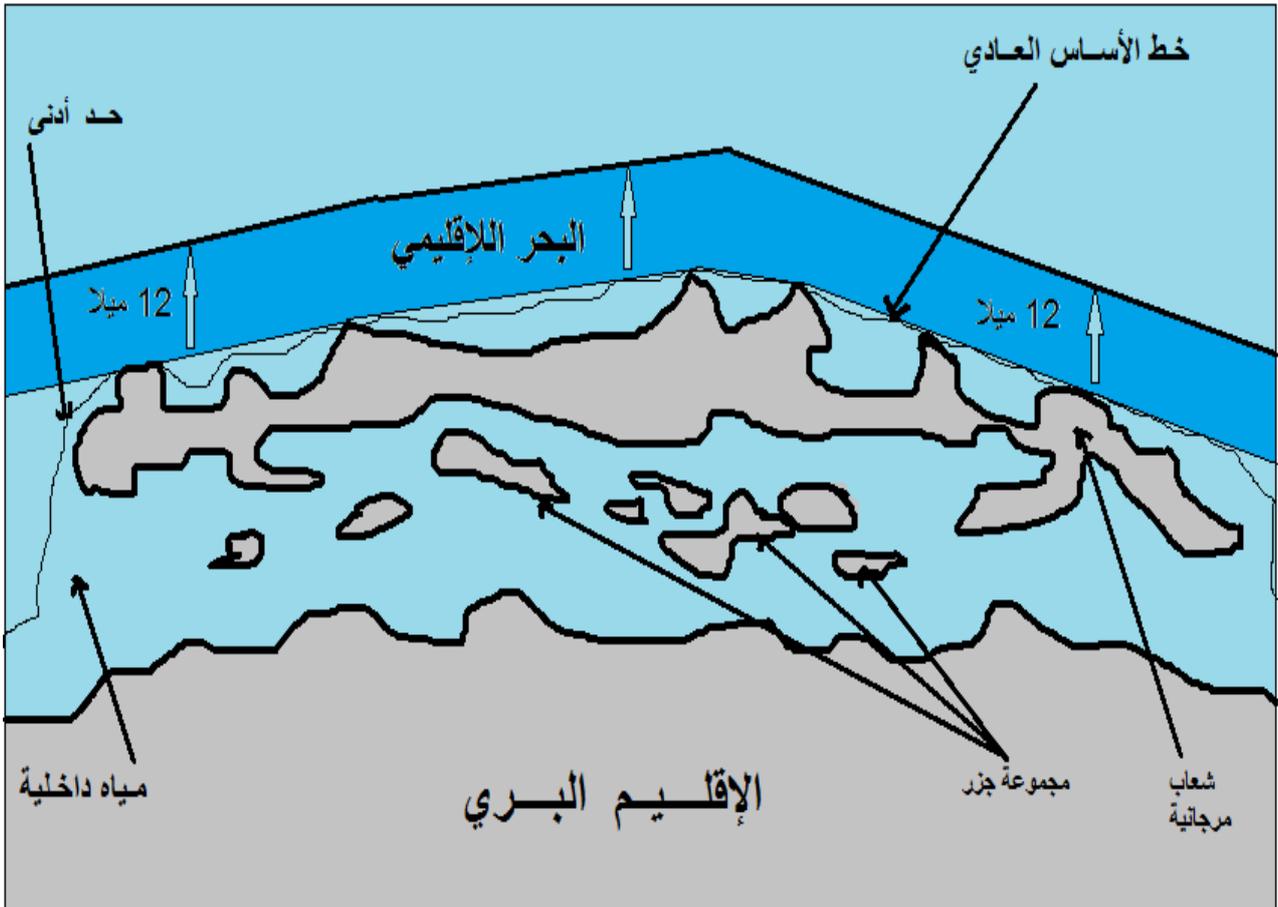
1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص102.

2- المادة الخامسة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار، لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و هذا معناه أن الاتفاقية تسير بالنسبة للطريقة العادية على الرأي الفقهي الأول، بحيث أن خط الأساس هذا يجب أن يتبع الشاطئ و يوازيه في جميع تعاريفه و تجاويه من جهة، و من جهة ثانية، فإن خط نهاية البحر الإقليمي يجب أن يتبع خط الأساس العادي في جميع انحناءاته و تعاريفه كذلك، بحيث يكون مساويا له في جميع تلك الانحناءات و التعاريف فلا يحيد عنها حتى تكون المساحات المائية المحصورة بينهما متساوية من حيث الاتساع فلا يجب أن ينحرف أحدهما عن الثاني لئلا تنحصر بينهما مساحات مائية أو قطاعات يتجاوز قاعدة الـ 12 ميلا بحريا المعتبرة من قبل الاتفاقية العامة كحد أقصى لإتساع البحر الإقليمي.

(انظر شكل توضيحي رقم "8")



الشكل (08) يوضح خط الأساس يتبع جميع تعاريج و تجاوير الشاطئ

وهناك بعض الحالات التي ذكرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م يتم فيها تطبيق طريقة خطوط الأساس العادية و هي:

أولاً: في حالة الساحل الذي يكون مستويا و خاليا من التعرجات و الانحناءات و التجاوير العميقة تطبق هذه الحالة في حالة السواحل البسيطة المستوية التي لا توجد بها جزر أو تجاوير عميقة أو نتوءات أو خلجان عميقة و خالية من التعاريج والانحناءات، فإن خط الأساس لقياس المياه الإقليمية هو عند حد أدنى الجزر للمياه على امتداد الساحل في جميع الاتجاهات المحيطة بسواحل الدولة.

و هو ما أخذت به المادة 03 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حين نصت " مالم يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المواد، فإن الخط العادي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، هو خط انحسار المياه عند الجزر الذي يتبع الساحل، كما هو مبين على الخرائط البحرية، ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية."

و هو الأمر الذي أكدته المادة (5) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي نصت بقولها: " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل..."

و هذا يعني أن خط الأساس العادي هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة و يتبعه في مختلف تعاريجه الطبيعية و أماكن بروزه و تجايفه.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و الالتزام الواقع على الدولة الساحلية بضرورة نشر خرائط توضح عليها خطوط الأساس و الحدود الخارجية لمياهها الإقليمية حتى تعرف السفن الأجنبية حدود هذا البحر عند مرورها فيه و السلطة التي تتبعها المياه البحرية المتواجدة بها و من تم القانون الواجب التطبيق⁽¹⁾.

و قد أوردت الاتفاقية أحكاماً أخرى أكثر تفصيلاً بالنسبة لحالات طبيعية يمكن أن تشتمل على تضاريس بالشاطئ أو على مقربة منه و من شأنها أن تؤثر على طريقة رسم خطوط الأساس العادية، و منه ما أوردته بخصوص حالة " الجزر " المتواجدة فوق " حلقات مرجانية " أو المحاطة بشعاب مرجانية".

ثانياً: في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو المحاطة بحلقات مرجانية

فقد نصت الاتفاقية بشأنها على أنه: " في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض المياه الإقليمية هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية"⁽²⁾.

و لم يكن لهذا النص وجود في اتفاقيات جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958

و قد استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م.

1 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 252.

2 - المادة السادسة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار، لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و معنى ذلك، أن القاعدة التي اعتمدها الاتفاقية بالنسبة للساحل تنطبق أيضا على هذه الجزر حيث يقرر بالنسبة لها حد أدنى للجزر للشعبة المرجانية أو آخر نقطة ينحسر عنها الماء باتجاه البحر لكي يرسم معها خط الأساس العادي ما لم يكن ثمة عدد من الجزر و التعاريج و التقلبات أو مرافئ و موانئ، و هي حالات تخرج عن نطاق خطوط الأساس العادية و سنشير إليها لاحقا.

و هناك أيضا حالة أخرى تعرضت لها الاتفاقية و تجد مجالا لها في هذا الإطار، و هي حالة" المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر"، و قد أوردت أحكامها المادة (13) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي نصت على مايلي:

- 1- المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا محاطة بالمياه و تعلق عليها في حالة الجزر، و لكنها تكون مغمورة عند المد، و عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر، واقعا كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض المياه الإقليمية من البر أو من جزيرة، يجوز أن تستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض المياه الإقليمية.
- 2- عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض المياه الإقليمية من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به".

و يتضح من هذه المادة أن هناك نوعين من المرتفعات تباعا لموقعها الجغرافي، النوع الأول هو الذي يكون واقعا بصفة جزئية أو كلية على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي (12) ميلا بحريا انطلاقا من البر أو من جزيرة تابعة للدولة الساحلية، فعندئذ تنطبق عليه القاعدة الواردة في المادة (5) المشار إليها سابقا و هي قاعدة انحسار الماء و أدنى الجزر و يكون لها بالتالي بحر إقليمي خاص يؤثر على عرض المياه الإقليمية ككل، بحيث يزيد عرضه عن مسافة (12) ميلا بحريا في هذه الحالة.

و معنى ذلك، أن القاعدة التي اعتمدها اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 بالنسبة للساحل تنطبق على هذه الجزر حيث يقرر بالنسبة لها حد أدنى للجزر للشعبة المرجانية، أو آخر نقطة

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

ينحصر عنها الماء بإتجاه البحر لكي يرسم معها خط الأساس العادي، مالم يكن ثمة عدد من الجزر و التعاريج و التقلبات أو مرافئ

و موانئ، و هي حالات تخرج عن نطاق خطوط الأساس العادية.

و أما بالنسبة للنوع الثاني، فهو المرتفع الذي يكون واقعا بصفة كلية على مسافة تتجاوز 12 ميلا بحريا انطلاقا من البر أو من جزيرة تابعة للدولة الساحلية، و في هذه الحالة، فإن هذا المرتفع لا يكون له بحر إقليمي خاص به⁽¹⁾.

و على العموم، فإن طريقة تحديد البحر الإقليمي وفق خطوط الأساس العادية تعتبر طريقة تقليدية عمدت إليها معظم الدول في معرض تحديدها لمياهها الإقليمية، و هي لا تكون منطبقة إلا في الحالات التي تكون فيها تضاريس الساحل و تعرجاته طبيعية و لا تشمل على تقلبات أو انبعاجات واضحة المعالم و إلا، فعند ذلك يكون اللجوء لطريقة أخرى و هي طريقة خطوط الأساس المستقيمة.

ثالثا: حالة الضحضاح الذي لا يبتعد عن الساحل بأكثر من إثنا عشر ميلا

الضحضاح : هو مساحة من الأرض مغمورة بماء ضحل في حالة أعلى المد وغير مغمورة بالماء في أدنى مستوى الجزر، و عرفت اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 الضحضاح في عنصرين كالآتي:

1- المرتفع الذي تتحسر عنه المياه عند الجزر: "هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا محاطة بالمياه و تعلق عليها في حالة الجزر، و لكنها تكون مغمورة عند المد، و عندما يكون المرتفع الذي تتحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو عن جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

1 - ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلق دائما سطح البحر"، الفقرة 4 من المادة 7 من اتفاقية 1982.

2- عندما يكون المرتفع أو الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون بحر إقليمي خاص به⁽¹⁾، وإنما يقاس عرض البحر الإقليمي انطلاقا من الساحل أي من البر وكأن الضحضاح غير موجود، وهذا يعني أن وجود الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه وقت الجزر لا يكون له تأثير فيما يتعلق بخط الأساس⁽²⁾.

الفقرة الثانية: حدود المياه الإقليمية الداخلية وفقا لخطوط الأساس المستقيمة

كما سبق وأن أشرنا إلى أن خطوط الأساس العادية لا تنطبق إلا في حالة السواحل الطبيعية غير المشوبة بانحناءات و انبعاجات أو تقلبات شديدة، أما في الحالة الأخيرة، فإن رسم هذه الخطوط يكون غير ممكن من الناحية العلمية بالنظر إلى ما يمكن أن ينتج من تداخل في الخطوط و في المساحات المائية التي انحصرت ضمنها لتعتبر بحرا إقليميا، ولا يمكن معها أيضا، تقرير قاعدة الـ 12 ميلا بحريا كعرض لهذه المياه الإقليمية.

و بالرغم من أن هناك عددا من الدول من تعرف شواطئها مثل هذه المعالم الطبيعية و عمدت إلى تحديد مياهها الإقليمية بطريقتها الخاصة و بصورة منفردة، إلا أن مثل هذه الحالة في التحديد و القياس لم تتسلل إلى القانون الدولي إلا بعد قضية المصائد البريطانية النرويجية التي عرضت على محكمة العدل الدولية سنة 1951⁽³⁾، و الأكيد أن رأي المحكمة هذا قد تسلل إلى القانون الدولي للبحار،

1- المادة الثالثة عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 256.

3 - تتلخص وقائع القضية في أن النرويج قد حددت بحرها الإقليمي بسلسلة من القوانين التي تصل إلى القرن (19)، ولأن ساحلها كان شديد التقلب و التعرجات، فقد عمدت النرويج إلى استعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بنقاط تماس الحواف الخارجية لمجموعة الجزر والصخور على طول الساحل النرويجي باتجاه البحر، وقد أدت هذه الطريقة إلى حوادث تعرضت لها سفن الصيد البريطانية التي كانت تمارس هذه الأنشطة على مساحات مائية قريبة من بعض السواحل النرويجية وفقا لهذه الطريقة في التحديد والتي اعتبرتها بريطانيا أنها تصل إلى مناطق الصيد الخاصة بها في بعض الأحيان، وقد عمدت النرويج إلى إصدار مرسوم في 12 جويلية عام 1935 يبين كيفية رسم و تطبيق هذه الخطوط بشكل مفصل، غير أن هذا التصرف قوبل باحتجاج بريطانيا التي رأت وجوب تعويضها عن الخسائر التي لحقتها جراء العمل الذي قامت به النرويج، و المتمثل في تصديها و طردها لسفن الصيد التي

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

فقد نصت عليه المادة (4) من اتفاقية جنيف لعام 1958، ونقلته عنها بدورها اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 كما يلي:

- 1- حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق و انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس أشارت المادة السابعة لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 في فقرتها الأولى عن تعيين حدود البحر الإقليمي وفق خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.
- 2- حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا و ظروف 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 الإتجاه 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 تتحسر عنه المياه عند الجزر و إليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها هد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام.

تحمل العلم البريطاني التي تدخل منطقة التحديد التي رسمتها النرويج بصورة انفرادية و غير معروفة في العمل الدولي، وعلى هذا الأساس، رفعت النرويج القضية إلى محكمو العدل الدولية بتاريخ 28 سبتمبر 1949 طالبة منها رأيا استشاريا عن إمكانية اعتبار طريقة تحديد البحر الإقليمي باستعمال خطوط الأساس المستقيمة الواردة في المرسوم الملكي ل 12 جويلية 1935 عملا سليما في ضوء القانون الدولي، راجع وقائع القضية بالتفصيل في:

HUGO CAMINOS, Les Sources du droit de la mer, chapitre 2, Traité du nouveau droit de la mer, p108,111.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

5- حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة 1، يجوز أن تؤخذ في الإعتبار، في تقرير خطوط أساس معينة ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتاً جلياً بالإستعمال الطويل.

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

و على هذا الأساس، يمكن فهم أن خطوط الأساس المستقيمة⁽²⁾ هي طريقة أخرى غير طريقة خطوط الأساس العادية، يلجأ إليها لتحديد المياه الإقليمية في حالة ما إذا كانت سواحل الدولة غير عادية باحتوائها تضاريس شديدة التقلب أو إنبعاجاً عميقاً، أو حين توجد سلسلة من الجزر على امتداد هذه السواحل و على مسافة قريبة منها، بحيث يكون من غير الممكن - عملاً - إعمال قاعدة خطوط الأساس العادية.

و يرسم خط قياس المياه الإقليمية في هذه الحالة ليصل بين الرؤوس أو النقاط الخارجية لهذه الجزر أو التضاريس أو الصخور و غيرها باتجاه البحر من حد أدنى الجزر و يربطها ببعضها البعض، فتشكل المياه الواقعة بين هذه التضاريس، و ما وراء خط الأساس هذا باتجاه الشاطئ، مياهاً داخلية للدولة بصرف النظر عن مساحتها، و بصرف النظر عن انحسار الماء عنها في حالة الجزر.

1 - المادة السابعة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2 - هناك بعض الجوانب و السواحل لدى بعض الدول لا تسمح بتطبيق خط الأساس العادي أو الطبيعي، و هذا عندما تكون هاته الجوانب متقطعة كثيراً، أو عندما يتواجد عدد كبير من الجزر أمامها، إذا فتطبيق خط الأساس الطبيعي سيجعل من الحدود البحرية جد متعرجة و بالتالي غير واضحة، و هذا ما تمت معالجته و تعويضه بما يسمى خطوط الأساس المستقيمة، هذه الطريقة تعتمد على رسم خطوط مستقيمة تضم الأزقة و التعرجات الواضحة إلى الدولة، و من نتائج هاته الطريقة التي تعتمد على هذا النوع من الخطوط توسيع المياه الإقليمية للدول البحرية بشروط: راجع الرابط:

<https://www.facebook.com/826103987440891/posts/3723706304347297> / تاريخ الإطلاع 2020/12/22

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و قد قررت اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 جملة من الضوابط الواجب مراعاتها عند رسم خطوط الأساس المستقيمة، و هي تتمثل في أن رسم خطوط الأساس المستقيمة لا يجب أن ينحرف انحرافا واضحا عن الإتجاه العام للشاطئ باختيار نقاط بعيدة عن هذه التضاريس مما يجعل من المساحات المائية الموجودة بينهما و بين الشاطئ غير مرتبطة بالإقليم البري لهذه الدولة ارتباطا وثيقا، و إنما يجب أن يرسم خط الأساس ليربط بين مجموعة الجزر و الصخور القريبة و المتجانسة مع بعضها إلى درجة أن تشكل في مجموعها واحدة متجانسة و تجعل من المياه المحصورة بينها مرتبطة بهذه التضاريس و تشكل في مجموعها مياها داخلية.

و بالنسبة للمرتفعات، و هي تلك المساحة من الأرض و المتكونة طبيعيا و محاطة بالمياه حيث تعلق عليها في حالة الجزر و تكون مغمورة في حالة المد، و بشأنها رسم خطوط الأساس المستقيمة أنه لا يمكن أن تتخذ من هذه المرتفعات نقاطا خارجية يمر بها خط الأساس المستقيم إذا كانت الدولة الساحلية قد بنت عليها منائر أو منشآت مماثلة لها و تعلق دائما سطح البحر في مده أو جزره، و هذا أمر منطقي، إذ لا يمكن أن تفصل هذه المنائر و المرتفعات على المياه الداخلية و إدخالها في نطاق البحر الإقليمي برسم خط أساس مستقيم قبلها أي بإتجاه الساحل⁽¹⁾، و مع ذلك، فإن هذه الفقرات استثنت مرتفعات لم تبنى عليها منائر أو منشآت رغم أنها تكون مغطاة في حالة المد، بحيث يجوز أن يعتمد عليها باختيار حوافها الخارجية إلى المدى الذي ينحسر عنها الماء عند الجزر فيمر عليها خط الأساس المستقيم، و لا يكون هذا الاستثناء إلا في الحالة التي يكون قد سبق للدولة الساحلية أن عمدت إلى تطبيقها على مرتفعات يمثل هذه المواصفات، و حظي تحديدها هذا باعتراف دولي عام من قبل باقي الدول.

1 - الفقرة الرابعة من المادة السابعة اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و شبيه بهذا الاستثناء الأخير ، و الذي يخول للدولة أن ترسم خط الأساس المستقيم على مرتفعات يغمرها البحر عند المد إذا ما حظي تطبيقها باعتراف الدول، فإن هناك استثناء آخر قرره الفقرة الخامسة من المادة السابعة، و هي إمكانية أن ترسم الدول خط أساس مستقيم من دون الاعتماد على الحواف الخارجية للصخور أو سلسلة الجزر عند انحسار الماء عنها عند الجزر، و يكون هذا الاستثناء مقبولاً شريطة أن يكون للدولة الساحلية على المنطقة التي ترغب في دمجها مع مياهها الداخلية بخط الأساس هذا، مصالح اقتصادية مارست هذه الدولة أنشطة معينة و حظيت هذه المصالح و الممارسة باعتراف و قبول الدول كذلك.

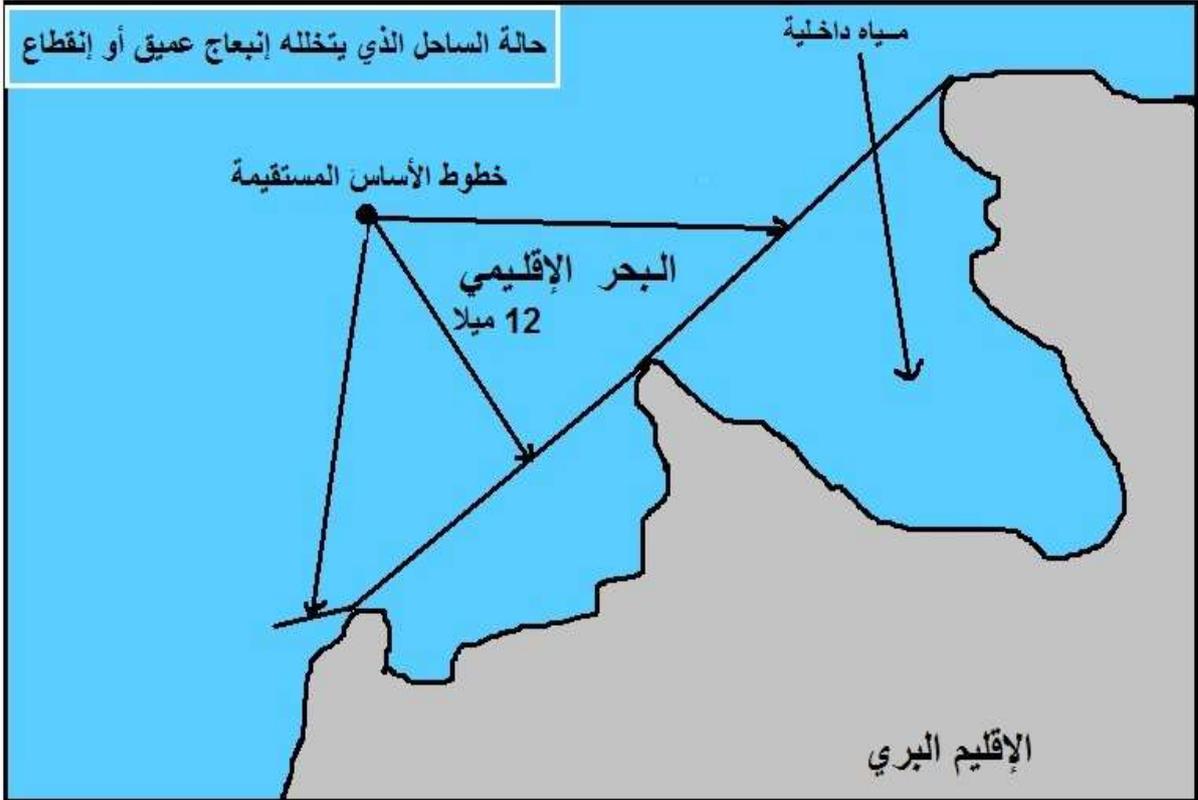
و أخيراً فإن الضوابط التي قررتها الاتفاقية، أنه لا يجوز في جميع الحالات أن تعتمد الدولة الساحلية إلى تطبيق خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل المياه الإقليمية لدولة أخرى مجاورة عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وختاماً لما سبق، يمكن القول بأن غالبية الدول الساحلية تلجأ إلى إعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى جانب خطوط الأساس العادية تبعا للمعالم الطبيعية لسواحلها⁽¹⁾، و من بين هذه الدول، الجزائر التي عمدت بموجب المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 4 أوت 1984 المتعلق بخطوط الأساس المحددة للمناطق الخاضعة للولاية الإقليمية الوطنية، حين بينت المادة الثانية منه كيفية و احداثيات رسم خطوط الأساس على كامل الساحل الوطني، و استعملت طريقة خط الأساس المستقيم على بعض المعالم الطبيعية في الجهة الغربية من السواحل الوطنية. (انظر الشكل التوضيحي رقم 09)

1 - و قد تداركت اتفاقية 1982 فكرة المزج بين الطريقتين تبعا للظروف الطبيعية لسواحل الدول، و رأيت أن تترك للدول هذا الموضوع فنصت في مادتها (14) على أنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعاً بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب اختلاف الظروف".

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و نفهم من نص الفقرة أن حدود المياه الإقليمية و فقا لخطوط الأساس المستقيمة تتخذ أشكالاً تناسب كل وضع على حدا و هذا ما سنتطرق له في العناصر التالية:



الشكل رقم (09)

يوضح طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة للمناطق الخاضعة للولاية الإقليمية الجزائرية

أولاً : حالة الساحل المتعرج و الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر القريبة منه

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

تستعمل هذه الطريقة عندما يكون في الساحل انبعاث عميق أو انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل و على مسافة قريبة منه مباشرة.، و تقوم هذه الطريقة على الربط بين الخطوط المستقيمة الموصلة بين النقاط البارزة على الساحل وقت أقصى الجزر⁽¹⁾.

و قد نظمت المادة الرابعة من اتفاقية 1958 و المادة السابعة من اتفاقية 1982 كيفية رسم هذه الخطوط.

لكن هاتين المادتين وضعتا شروطا لرسم خطوط الأساس المستقيمة، يمكن حصرها في ما يلي:

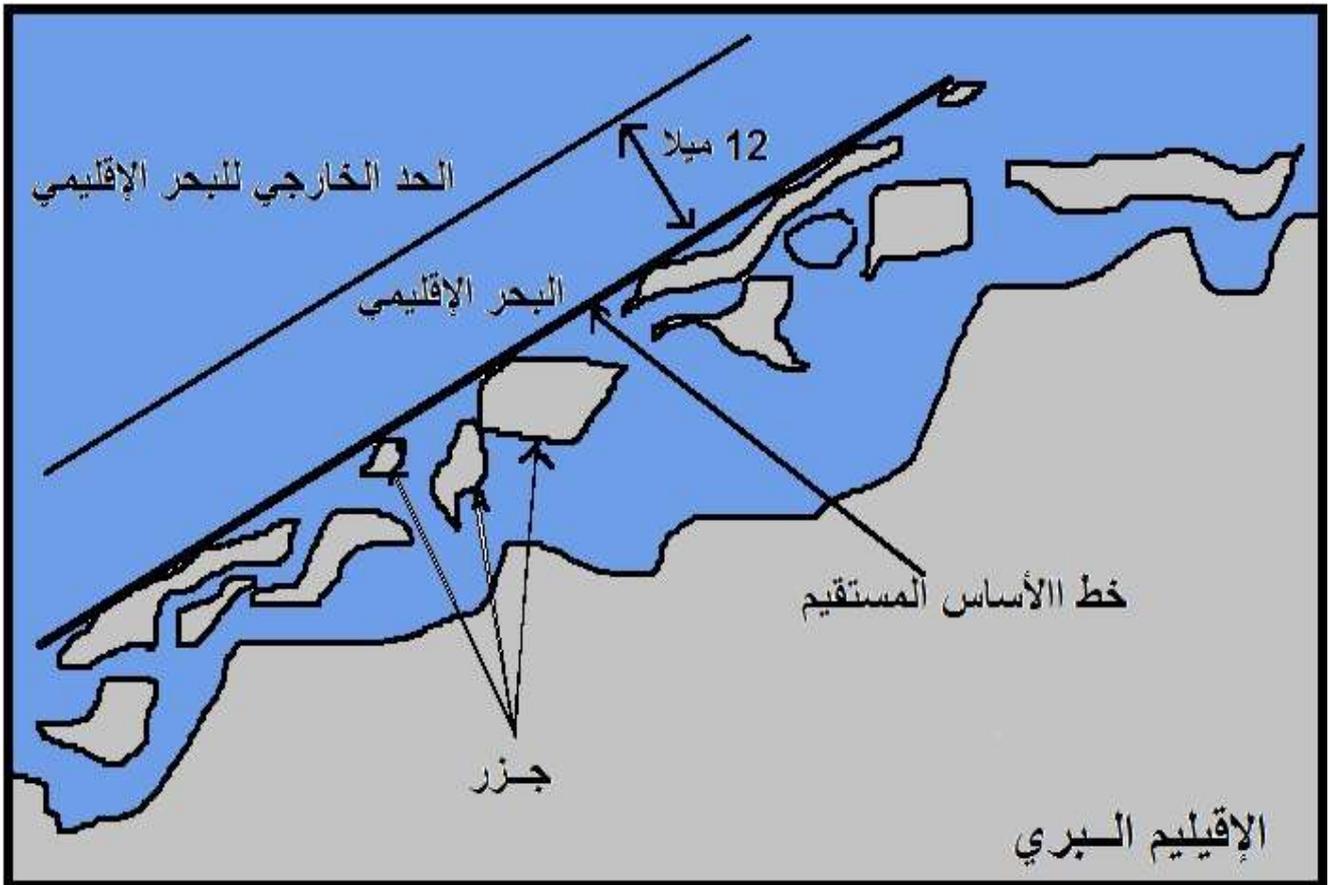
- 1- أن لا تخرج الخطوط المستقيمة عن الاتجاه العام للساحل.
- 2- أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط المستقيمة مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي لا تخضع لنظام المياه الداخلية.
- 3- أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط المستقيمة إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن البحر العالي أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- 4- عند رسم هذه الخطوط، يجب مراعاة المزايا الاقتصادية للإقليم و التي تظهر حقيقتها و أهميتها جلية بالاستعمال منذ القديم.
- 5- عندما يؤدي رسم الخطوط المستقيمة إلى اقتطاع أجزاء من المياه الإقليمية أو البحر العالي
- 6- و ضمها كمياه داخلية، فإن حق المرور البريء يظل قائما في هذه المياه. لقد اقتبست فكرة الخطوط المستقيمة من قرار محكمة التحكيم الدائمة في قضية Grisbadarna بين السويد و النرويج و من قرار

1 - المادة الرابعة من اتفاقية 1958 و المادة السابعة من اتفاقية 1982 شروط و كيفية رسم هذه الخطوط.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

محكمة العدل الدولية في قضية المصائد عام 1951 و التي كررت الأخذ بها في قضية الجرف القاري لبحر الشمال لعام 1969⁽¹⁾.

(انظر الشكل التوضيحي رقم 10)



الشكل التوضيحي رقم (10)

يوضح الساحل المتعرج و الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر القريبة منه.

1 - محمد الحاج محمود ، المرجع السابق، ص103.

ثانيا: حالة الدلتا النهرية (مصاب الأنهار)

يستفاد ذلك من اتفاقية جنيف عام 1958 على أنه في حالة وجود نهر يصب مباشرة في البحر، تعتبر بداية المياه الإقليمية في مواجهته خطا مستقيما عبر فتحة النهر بين آخر نقطة من كل ضفتيه تنحسر عنها المياه وقت الجزر⁽¹⁾.

و جاء نص المادة التاسعة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1982 على أنه قد يحدث أن يصب النهر مياهه خلال مجراه الأخير في البحر.

فقد عالجت هذه المادة المشكلة بقولها: (إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر يكون خط الأساس خطا مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على صفتيه)⁽²⁾.

كما نصت المطة الثانية من المادة السابعة لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 ما يلي: "حيث يكون الساحل شديد النقلب بسبب وجود دلتا و ظروف طبيعية أخرى، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، و بغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى للجزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية "

ثالثا : حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة

نجد أن اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 قد قصرتها على الخلجان التي سواحلها في دولة واحدة،

و قد بينت الاتفاقية كيفية القياس في نص المادة العاشرة في فقراتها 3،5،4 بقولها:

1 - المادة الثالثة عشر من اتفاقية البحر الإقليمي بجنيف عام 1958.

2- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 76.

1- المادة 03: مساحة انبعاث، لغرض القياس، هي المسافة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاث و بين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي و حيث يكون الانبعاث، بسبب وجود جزر أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله بمجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة و تحتسب مساحة الجزر الموجودة للانبعاث ضمن مساحة الانبعاث كما لو كانت جزء من مساحته المائية.

2- المادة 04: إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي للخليج لا تتجاوز 24 ميلا بحريا جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين، و تعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياه داخلية.

3- المادة 05: حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج 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⁽¹⁾.

رابعاً: حالة الموانئ

يلاحظ أنها تدخل في حدود المياه الإقليمية الأحواض المخصصة لشحن أو تفريغ البضائع أو لرسو السفن و التي كانت ستقع جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للمياه الإقليمية 12 ميل من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1982.

الفقرة الثالثة: حدود المياه الإقليمية الداخلية في الحالات الخاصة

هناك عدة حالات لاستعمال خطوط الأساس المستقيمة و التي يتعذر فيها تطبيق خطوط الأساس العادية و يمكن إجمال هذه الأخيرة كالآتي:

1- إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص ص 76-77.

أولاً: تحديد المياه الإقليمية في حالة الجزر

و يحدد خط الأساس للجزر بطرق مختلفة و بحسب قربها أو بعدها عن الشاطئ، فإذا كانت الجزيرة بعيدة عن كل أرض أخرى، عندئذ تطبق قاعدة انحسار المياه وقت الجزر لتحديد خط الأساس المحيط بها⁽¹⁾. أما إذا كنت الجزيرة قريبة من أرض أخرى لنفس الدولة دون أن تتقطع ضمن بحرها الإقليمي فإن البحرين الإقليمين يكونان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي.

أما إذا وقعت الجزيرة ضمن المياه الإقليمية لأرض أخرى لنفس الدولة فإن الحل غير متفق عليه و لا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها⁽²⁾.

ثانياً: تحديد المياه الإقليمية في حالة المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر

نصت المادة الثالثة عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 على ما يلي:

أ- " المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعياً محاطة بالمياه و تعلو عليها في حالة الجزر، و لكنها تكون مغمورة عند المد، و عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كلياً أو جزئياً 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 "

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

ثالثاً: تحديد المياه الإقليمية في حالة الخلجان

1 - المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لعام 1958 و الفقرة الأولى من المادة 121 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 " تعتبر الجزيرة " رقعة من الأرض مكونة طبيعياً، و محاطة بالماء، و تعلو عليه في حالة المد".

2- محمد الحاج حمود، لمرجع السابق، ص 104.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

عرفت الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية 1958 " الخليج " بأنه " النتوء " البحري الذي تكون مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساويا لخط مرسوم عبر فم ذلك النتوء و هذا ما تطرقنا له بالتدقيق في الباب الأول باعتبار أن الخلجان من مشتملات المياه الداخلية.

وقد تعرضت لها المادة (10) من اتفاقية المتمر الثالث لقانون البحار، فيما يخص طريقة رسم خط الأساس لتحديد البحر الاقليمي في حالة وجود الخليج، فقد تطرقنا لها في الباب الأول الخاص بالمياه الداخلية وفي هذه الحالة يجب التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى: وهي ما إذا كانت نقطتا المدخل الطبيعي للخليج لا تتجاوز 24 ميلا بحريا، عندئذ يرسم خط إغلاق مستقيم بين حدي أقصى الجزر لنقطتي مدخل الخليج، ويعتبر هذا الخط بداية لقياس البحر الإقليمي، وتكون المياه الواقعة وراءه والتي يضمها الخليج مياها داخلية للدولة الواقعة في إقليمها.

أما الحالة الثانية: وهي الحالة التي تتسع فيها نقطتا مدخل الخليج أو فتحة إلى مسافة تتجاوز 24 ميلا بحريا، عندئذ يرسم خط الأساس مستقيم داخل الخليج يبلغ طوله 24 ميلا كحد أقصى فتجعله يحبس أكبر مساحة من المياه يمكن احتواؤها وجعلها مياها داخلية.

و يذكر الدكتور محمد حاج حمود في كتابه القانون الدولي للبحار أن الخلجان نوعان: الخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة⁽¹⁾، والخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة.

رابعا: تحديد المياه الإقليمية في حالة مصابات الأنهار

كذلك تعتبر مصبات الأنهار من الحالات الخاصة في تعيين الحدود الإقليمية الداخلية للمياه الإقليمية،

1- استقرت المحكمة الدولية لقانون البحار في حكم 14 مارس 2012، في النزاع المتعلق بترسيم الحدود البحرية بين بنغلاديش و ميانمار في خليج البنغال مع الأخذ بالاعتبار البحر الإقليمي، و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، و إنها الحالة الأولى في تاريخ المحكمة المتعلقة بترسيم الحدود البحرية، كما وصلت المحكمة إلى استنتاج مفاده أن مفهوم " الامتداد الطبيعي " و الهامش القاري " كان لإغراض المادة 76 من اتفاقية قانون البحار، و الشيء نفسه بالتالي عبارة عن تسوية بعض الخلافات حول هذه المفاهيم الحيوية/ الجيومورفولوجية.

حيث نصت المادة 09 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 على ما يلي:

" إذا كان نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطا مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه"⁽¹⁾.

خامسا: تحديد المياه الإقليمية في حالة الموانئ و المراسي

جاء في المادة، الحادية عشر من اتفاقية 1982، طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ حيث أنه: " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزء من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، و لا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة"⁽²⁾.

وذلك معناه أن تحديد بداية المياه الإقليمية تكون بناءا على خط أساس مستقيم يرسم على نقطتين من مصب النهر في البحر، و يكون رسم خط الأساس هذا من آخر حد على ضفتي النهر ينحسر عنه ماء البحر عند جزره"⁽³⁾.

وهذا يعني، أن خط الأساس يمكن أن يشمل المنشآت المرفئية الدائمة و يجعلها ضمن المياه الداخلية بحيث يرسم على الجهة الخارجية لها باتجاه البحر شريطة أن تكون هذه المرفئ جزءا أصيلا من نظام الدولة الساحلية المرفئي، وهذا أمر طبيعي إذ لا يمكن فصل هذه المرفئ عن المياه الداخلية و إلحاقها بالبحر الإقليمي لما يمكن أن ينتج من ذلك من ضرر بالدولة الساحلية عند أعمال نظام المرور البريء، ومع ذلك، فإن هذا الحكم لا ينطبق بالنسبة للمنشآت المقامة في عرض البحر و لا الجزر الاصطناعية،

1 - وتقابلها المادة الثالثة عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

2 - وتقابلها المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958.

3 - لخضر زازة، المرجع السابق، ص 277.

فالمادة (11) لا تعتبرها من المنشآت المرفئية الدائمة وهذا نظرا إلى بعدها عن الساحل، ومن شأنها

تطبيق القاعدة السابقة عليها أن يحصر مساحات مائية تتجاوز بكثير ما هو مقرر للمياه الداخلية.

أما بالنسبة للمراسي، فقد أوردت الاتفاقية حكما بشأنها هي الأخرى، حيث قررت في مادتها (12) أنه:

تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن و تفرغها و رسوها و التي

تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي"⁽¹⁾.

ومعنى ذلك، أنه بإمكان الدولة الساحلية أن تزيد عرض مياهها الإقليمية لمسافة تتجاوز 12 ميلا

بحريا إذا تواجدت مراسي تستخدم لتحميل و تفرغ السفن فيما وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي، بحيث

أنه من شأن رسم خط الأساس قبلها أن يجعلها واقعة ضمن نطاق المياه الإقليمية، ومن ثم، يجوز وفق

هذه المادة أن تدمج هذه المرافئ إلى المياه الداخلية ويقرر خط الأساس بعدها أي من حوافها الخارجية

باتجاه البحر، ثم إن هذه الطريقة من شأنها أن تزيد عرض المياه الإقليمية"⁽²⁾.

الفرع الثاني: الحدود الخارجية لامتداد المياه الإقليمية

عادة يتم إتباع ثلاثة طرق في تحديد الحدود الخارجية للمياه الإقليمية، و بإيجاز هي كالتالي:

الفقرة الأولى: تحديد الحدود الخارجية بطريقة الخط الموازي لجميع تعرجات وانحناءات الساحل

حيث يرسم طبقا لسير الساحل فينحني بانحناءاته و ينعرج بانعرجاته أو صورة طبقا للأصل من الساحل

و على بعد يساوي مدى عرض البحر الإقليمي"⁽³⁾.

الفقرة الثانية: تحديد الحدود الخارجية بطريقة الخطوط المستقيمة الموازية لخطوط الأساس المرسومة

بين النقاط البارزة على الساحل

1 - وتقابلها المادة التاسعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة.

2 - عمر سعد الله، المرجع السابق، ص 135.

3 - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص 157.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

تربط بين نقاط مختلفة على الساحل أو بين جزيرة و جزيرة بطول المسافة كعرض للمياه الإقليمية.

الفقرة الثالثة- تحديد الحدود الخارجية بطريقة منحى التماس أو طريق الأقواس التي تكون دائما على مسافة من خط الأساس.

في جميع الأحوال، هناك أصول لابد من مراعاتها عند رسم الحد الخارجي للمياه الإقليمية، يمكن استقراؤها من نصوص اتفاقيتي 1958 و 1982 و من حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصائد لعام 1951 و من الفقه الدولي، و يمكن إيجازها كما يلي:

أولاً- عدم انحراف ذلك الخط عن الاتجاه العام للساحل، و يجب أن يرسم بطريقة توضح ارتباط البحر الإقليمي باليابسة.

ثانيا- يجب ألا يقل عرض البحر الإقليمي في أية نقطة من نقاطه عن المدى المحدد له من قبل الدولة وفقا لقوانينها الوطنية و القانون الدولي.

ثالثا- مراعاة الظروف الاقتصادية المحيطة بالمنطقة المراد تحديدها.

إلا أن ذلك لا يعني جواز الخروج عن المدى المقرر بشكل يؤدي إلى توسيع المياه الإقليمية خلافا للقواعد الدولية.

و استثناء على ما سبق:

قد تتعدى مشكلة رسم الحد الخارجي للمياه الإقليمية في حالة وجود جزيرة:

فالفقرة الثانية من المادة العاشرة من اتفاقية 1958 و الفقرة الثانية من المادة 121 من اتفاقية 1982 تمنحان الجزيرة بحرا إقليميا خاصا بها، و هذا يعني أنه لو كانت المسافة التي تفصل الجزيرة عن الإقليم البري أو الجزري للدولة تزيد عن ضعف عرض المياه الإقليمية لتلك الدولة، فإن حزام المياه الإقليمية لتلك الجزيرة يكون منفصلا عن المياه الإقليمية للإقليم البري أو الجزري.

و إن كانت أقل من تلك المسافة يكون ذلك الحزام متاخلا مع المياه الإقليمية البري أو الجزري.

و في هذه الحالة يكون الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة هو الحد الخارجي للمياه الإقليمية للجزيرة، أما المرتفعات التي تتحسر عنها المياه وقت الجزر فلا يكون لها مياه إقليمية خاصة بها، و إنما يمكن أن ترسم منها خطوط الأساس إذا أقيمت عليها منشآت أو منائر أو إذا حظي مد خطوط الأساس منها باعتراض دولي⁽¹⁾.

و تستثنى الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات من الأحكام السابقة لأنها لا تتمتع بمياه إقليمية، و كذلك الحال بالنسبة لمنشآت البحث العلمي البحري، أما بالنسبة للجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية فإن خط الأساس يكون حد أدنى للجزر للشعب المرجانية باتجاه البحر، حتى و إن كان هذا الحد يبعد عن الإقليم الجزري بمسافة تزيد عن عرض المياه الإقليمية⁽²⁾.

المطلب الثاني: حدود المياه الإقليمية بين الدول المتجاورة أو المتقابلة

تعيين حدود المياه الإقليمية بين دولتين نواتي سواحل متقابلة أو متلاصقة كان من أكثر الموضوعات التي أثارت جدلا بين الفقهاء لفترات طويلة، و ذلك لعدم وجود قاعدة قانونية تعالج هذا الموضوع⁽³⁾.

الفرع الأول: ترسيم الحدود البحرية بين الدول المتجاورة و المتقابلة

تناولت اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بقانون البحار مسألة تحديد الحدود البحرية بين الدول المتقابلة و المتجاورة في مادتين هما المادة السادسة من اتفاقية الجرف القاري و المادة الثانية عشرة من اتفاقية البحر الاقليمي، غير أن الاتفاقية لم تعط تعريفا لمعنى التقابل أو التجاور في الحدود البحرية خصوصا أن ذات الدول قد تجد نفسها متجاورة في قطاع بحري في حين تكون متقابلة في قطاع آخر، كما أنها لم تحدد بدقة المعنى القانوني للظروف الخاصة التي تستدعي اجراء عملية التحديد... كما عالجت اتفاقية

1- الفقرة الرابعة من المادة السابعة من اتفاقية 1982.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 118 ص119.

3- حسن موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص63

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

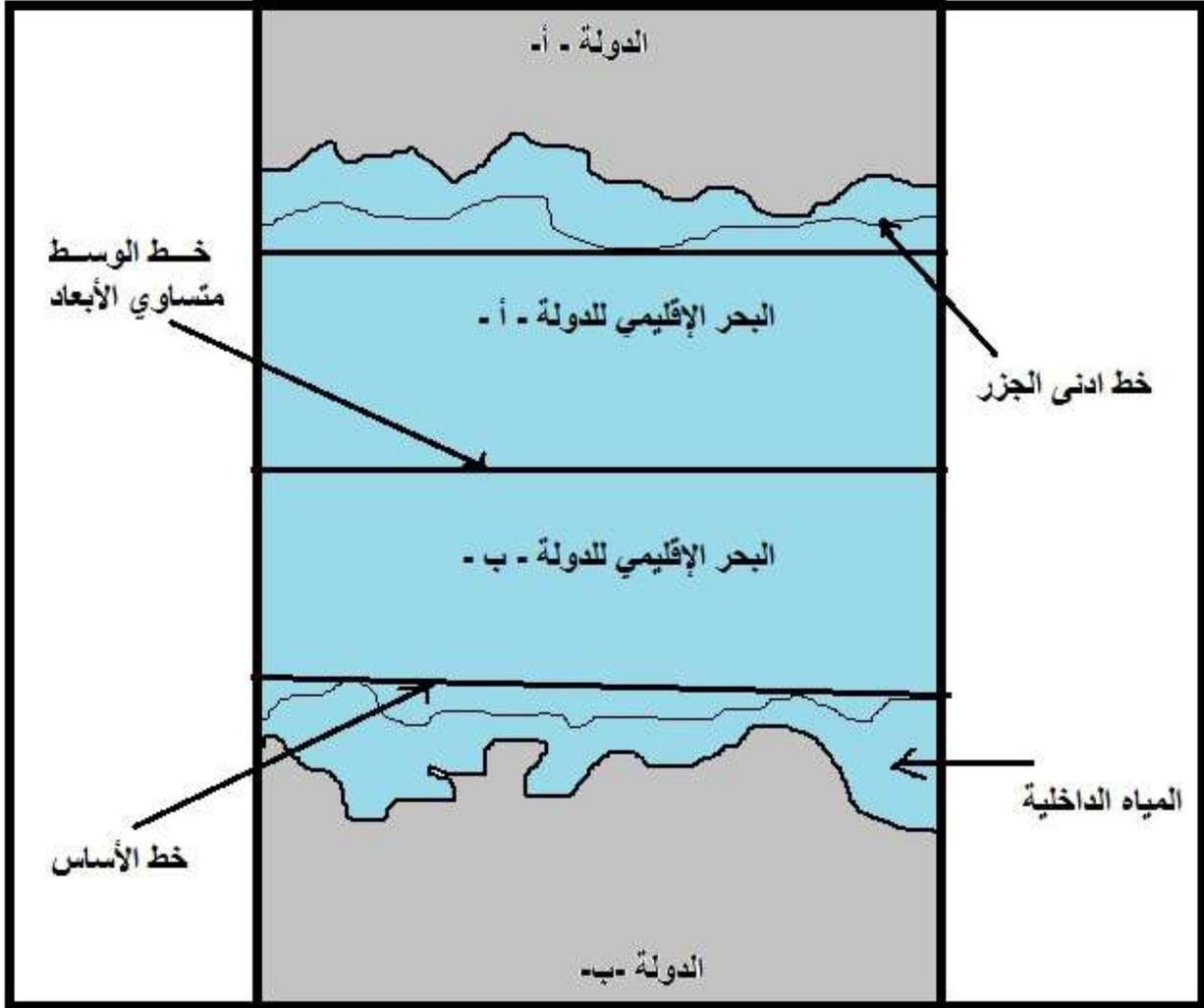
1982 موضوع ترسيم الحدود البحرية بين الدول المتقابلة و المتجاورة في مواد ثلاث " المادة 15، المادة 74، المادة 83"⁽¹⁾، و للتوضيح أكثر وجب علينا إثراء طرائق تحديد المياه الإقليمية بين الدول المتجاورة و المتقابلة في العنصر الموالي:

الفرع الثاني: طرق تحديد المياه الإقليمية بين الدول المتجاورة أو المتقابلة

و يمكننا في هذه الحالة أن نقول أنه لا إشكالية فيها إذا ما كانت المساحة البحرية الواقعة بين الدولتين - سيما إذا كانتا متقابلتين - تتجاوز عرض مياههما الإقليمية، إذ تعتمد كل دولة من هاتين الدولتين إلى تطبيق المعيار الأنسب لها فيما إذا كانت خطوط الأساس العادية أو المستقيمة ما دام أن هناك حيزا بحريا متبقيا يفصل بين الدولتين و ينطبق عليه نظام أعالي البحار، إنما المشكلة تثور في حالة ما إذا كان عرض المساحة البحرية كلها لا يكفي لأن تستقر كل دولة بمياه إقليمية خاص بها أو بعرض 12 ميلا بحريا، أو بعبارة أخرى، فأن المشكلة تظهر عندما يكون عرض هذه المساحة البحرية بين الدولتين لا يصل إلى 24 ميلا بحريا.

(انظر الشكلين التوضيحيين رقم 11 و 12)

1 - محمد ثامر مخاط، الحدود البحرية بين الدول المتقابلة و المتجاورة، مجلة جامعة ذي قار، كلية القانون، العدد 1، المجلد 2، العراق، جوان 2006. ص 109.



الشكل التوضيحي رقم (11):

يوضح تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين متقابلتين

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و جاء في المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 من خلال المادة 15 حول تعيين حدود المياه الإقليمية بين دولتين ذوات سواحل متقابلة أو متلاصقة" حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمت مياهها الإقليمية إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض المياه الإقليمية لكل من الدولتين، غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود المياه الإقليمية لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم⁽¹⁾.

و يفهم من نص الاتفاقية، أنها فضلت أن تلجأ الدولتان إلى الاتفاق بينهما بما يخدم رغبتهما المشتركة في عملية التحديد هذه تحقيقاً للإستقرار الإقليمي بينهما، و مع ذلك، فقد تداركت الاتفاقية الحالة التي لا يوجد فيها مثل هذا الاتفاق فقررت إعمال خط الوسط وهو الخط الذي تكون كل نقطة فيه على بعد متساوي من الشاطئين المتقابلين، أما بالنسبة لحالة الدولة المتجاورة، فيجب أن يرسم خط الحدود طبقاً لمبدأ البعد المتساوي، وهو كخط الوسط، يكون كل بعد فيه متساوي بين الشاطئين المتجاورين، فإذا كانت المساحة البحرية المراد تقسيمها وتحديد حدود المياه الإقليمية للدولتين المتقابلتين فيها تصل إلى 20 ميلاً بحرياً، فإن خط الوسط يقرر لكل دولة بـ 10 أميال بحرية كحد أقصى لعرض مياهها الإقليمية، ولا يجوز للدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين أن تمددا مياههما الإقليمية وراء هذا الخط مالم يكن ثمة اتفاق

1- و تقابلها المادة الثانية عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

بينهما، أو أن هناك سندا تاريخيا أو ضرورة خاصة تثبتها إحدى الدولتين فتتجاوز هذه المسافة المقررة بموجب خط الوسط المذكور سلفا⁽¹⁾.

كما تطرق الأستاذ علي صادق أبو هيف للمسألة: " في حالة تقابل أو تجاوز سواحل دولتين، لا يكون لأي منهما أن تدعي امتداد مياهها الإقليمية لأكثر من الخط الأوسط بينهما، و يحدد بالقياس بالتساوي من أقرب نقط خط الأساسي الذي يعتبر ابتداء المياه الإقليمية لكل منهما، و ذلك ما لم تتفقا على خلاف ذلك، أو تكون هناك اعتبارات تاريخية أو ظروف خاصة اقتضت تحديد الإقليم الخاص بكل منهما على وجه آخر".

و من خلال ما سبق ذكره وجدنا أنفسنا أمام ثلاثة طرق مختلفة لتحديد المياه الإقليمية بين دولتين متلاصقتين أو متقابلتين و هذا ما سنبينه في ثلاثة فروع كل فرع نتطرق فيه إلى طريقة تحديد معينة كالآتي:

الطريقة الأولى: التحديد بطريق الاتفاق بين الدولتين

يعتبر تحديد المياه الإقليمية لدولتين متقابلتين أو متجاورتين بالاتفاق الرضائي أسهل و أقصر طريق، لأن تعيين الحدود البحرية للمياه الإقليمية في حالات التقابل أو التجاور، يكون متروكا لاتفاق الطرفين، ما لم يكن هناك ثلاثة أسباب:

أولا: نزاع أو خلاف، ثانيا: ظروف خاصة، ثالثا: ظروف تاريخية، و هذا بإجماع الوفود المشاركة و الموقعة لاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة عام 1958.

1- عمر سعد الله، القانون الدولي للحدود، الجزء الثاني، الأسس والتطبيقات، ديوان المطبوعات الجامعية، 2003، الجزائر، ص 135-136، وكذا: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 201

الطريقة الثانية: التحديد بطريقة خط الوسط و طريقة الأبعاد المتساوية

ففي عام 1952 و خلال الدورة الرابعة للجنة القانون الدولي أعد المقرر الخاص للجنة تقريراً عن نظام المياه الإقليمية و أقرح من خلاله أن يتم تعيين حدود المياه الإقليمية بين الدول المتلاصقة باستخدام طريقة خط تساوي البعد، أما في حالة الدول المتقابلة فيتم استخدام طريقة خط الوسط، ما لم يكن هناك شكل خاص للساحل و في حالة تعذر الوصول إلى اتفاق يرضي الأطراف المعنية يرفع خلافهم للتحكيم. و بناءً عليه فقد قامت لجنة القانون الدولي بدعوة لجنة من الخبراء لتقديم رأي استشاري حول المسائل الفنية المتعلقة بعملية تعيين الحدود البحرية بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة⁽¹⁾، و قد جاء تقرير اللجنة مؤيداً للاقتراح الذي سبق أن تقدم به السيد فرانسوا، كما يلي:

أولاً- يجب كقاعدة عامة أن يكون الحد الدولي بين الدول التي تتقابل سواحلها على مسافة تقل عن ضعف البحر الإقليمي هو خط الوسط median Line الذي تكون كل نقطة عليه على بعد متساوي من خطوط الأساس للدول أطراف التحديد.

ثانياً- يجب أن يرسم خط الحدود عبر البحر الإقليمي لدولتين متلاصقتين، طبقاً لمبدأ تساوي البعد من خطوط السواحل الخاصة، ما لم يتم إقامته بطريقة أخرى، و الطريقة الأكثر ملائمة لتطبيق هذا المبدأ يجب أن تتم بالاتفاق المشترك للدولتين أطراف التحديد في كل حالة على حده⁽²⁾.

الطريقة الثالثة: التحديد بتطبيق حل آخر عند وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تستدعي ذلك

تعددت الاقتراحات التي قدمتها الوفود المشاركة في مؤتمر جنيف 1958 لقانون البحار، حول

تحديد البحر الإقليمي لدولتين متلاصقتين أو متقابلتين.

1- حسن موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 63.

2- المادة الثالثة عشر من مشروع لجنة القانون الدولي لعام 1953.

الباب الثاني - الفصل الأول : ماهية المياه الإقليمية

و في هذا الصدد بالذات اقترح وفد يوغسلافيا شطب عبارة " الظروف الخاصة " لأنها من وجهة نظر بلاده عبارة فضفاضة و غامضة، لكن هذا الاقتراح قوبل بالرفض.

كما تقدمت ألمانيا الفيدرالية باقتراح يقضي بالنص على "الحقوق التاريخية" باعتبارها مبرر للعدول عن تطبق قاعدة خط الوسط أو خط تساوي البعد.

لكن هذه المرة لقي هذا الاقتراح قبولاً من طرف الوفود المشاركة مما دعا لإعادة صياغة المادتين

12 و 14 صياغة كاملة حيث تم دمجهما معا في نص واحد⁽¹⁾ بالصياغة التالية:

" حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة لا يحق لأي من الدولتين ما لم يكن بينهما اتفاق على خلاف ذلك، أن تمت مياهها الإقليمية إلى أبعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين".

غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي Historical title

أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم⁽²⁾.

1- اللجنة الأولى لصياغة القانون، مؤتمر جنيف لقانون البحار 1958.

2- المادة الثانية عشر لاتفاقيات جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958.

ملخص الفصل الأول:

لقد أثارت قضية تحديد مدى البحر الإقليمي الكثير من المناقشات الفقهية والخلافات بين الدول، وكانت عرضة للعديد من التغيرات والتقلبات وفقا لمصالح الدول، ولم تدخل القانون الدولي الوضعي إلا عام 1958 مع اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي وبشكل مباشر عام 1982 في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار حيث حددت الاتفاقية الدولية لقانون البحار، الطرق المتاحة في تحديد المياه الإقليمية وكيفية قياس عرض هذه المياه، والطبيعة القانونية لها، وحاولت إيجاد الحلول من أجل معالجة المشاكل التي قد تتعلق بتحديد الحدود البحرية بين الدول الساحلية، وذلك لما تلعبه الحدود البحرية بين الدول في حماية الأمن الداخلي للدولة كونها ترتبط بسيادتها وأمنها القومي.

الفصل الثاني:

سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الإقليمية

الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

الدول ذات السيادة التامة هي التي لا تخضع في شؤونها الداخلية و الخارجية لسيادة و رقابة دولة أخرى فتكون مستقلة في داخليا و خارجيا، و لا يحد من سلطاتها قيد سوى قواعد القانون الدولي، و هذا هو الوضع الطبيعي الذي يجب أن تكون عليه الدولة أصلا بحكم وجودها القانوني، و هذا هو المركز الفعلي لمعظم الأعضاء في الأمم المتحدة⁽¹⁾، هذا يخص الدولة سواء كانت ساحلية أم غير ذلك، إلا أن الدولة الساحلية تمارس سيادتها وفق اختصاصات خاصة.

قد يقال أن سيادة الدولة على مياهها الإقليمية تقتضي إخضاع التصرفات و الأفعال التي تقع من أو على سفينة أجنبية أثناء مرورها في هذا البحر للقضاء الإقليمي أسوة بالسفن الراسية في الموانئ، و في الحدود التي أقرها القانون الدولي بالنسبة لهذه السفن.

لكن هذا القول تواجهه اعتراضات ثلاثة: الأول أنه ليس للدولة صاحبة الإقليم أن تعرض مرور السفن الأجنبية في مياهها بالتدخل في شؤونها ما لم يكن الأمر يتعلق بمسائل تتصل بسلامة الدولة أو بسلامة الملاحه، و الثاني أنه ليس للدولة صاحبة الإقليم مصلحة في التدخل بالنسبة لما يقع على سفن أجنبية أثناء مرورها في مياهها طالما أنه لا يمسها في شيء، و الثالث أنه لا يتيسر دائما للسلطات الإقليمية أن تحاط علما بما يجري على مركب أجنبي وقت مروره بمياهها الإقليمية و أن تتدخل في الوقت المناسب ما لم يطلب منها ذلك⁽²⁾.

1- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص170.

2 - محمد عزيز شكري، قانون البحار، الموسوعة العربية، أنظر: <http://arab-ency.com.sy/ency/details/2441> تاريخ الإطلاع على الموقع 2021/02/08

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

ينتج عن الأخذ بمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية مباشرة هذه الأخيرة لجملة من الاختصاصات الخالصة سواء في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط و البوليس، و هو الدور الذي سبق و أن كرسه القضاء الدولي في مناسبات شتى، فضلا عن القانون الدولي في عرفه أو في صكوكه الذي أقر بدوره بأحقية الدولة الساحلية ممارسة جملة من الاختصاصات الوظيفية بصفة استثنائية في الميادين⁽¹⁾ الآتية:

- 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⁽²⁾.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص275-276.

2 - المادة الحادية والعشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

المبحث الأول:

مفهوم سيادة الدولة الساحلية

على مياهها الإقليمية

و القيود الواردة عليها

المبحث الأول: مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية و القيود الواردة عليها

إن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة الساحلية، و سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تخول لها جملة من الحقوق والصلاحيات التي تمارسها على هذا البحر، تتجلى في عدة ميادين، ولا يقيدتها في ذلك سوى قيد وحيد هو حق المرور البريء الذي أقره القانون الدولي لسفن الدول الأخرى، تسييرا للاتصالات البحرية الدولية، ومن جهة أخرى فقد اعترف القانون الدولي أيضا للدولة الساحلية بالحق في تنظيم هذا المرور " طالما أنه لا يضر بسلام الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها"⁽¹⁾.

و مما سبق نلاحظ أن القانون الدولي، حين اعترف للدولة الساحلية بصلاحيات ناتجة عن سيادتها على مياهها الإقليمية، أوجب عليها أيضا، أن تراعي حق السفن الأجنبية المارة مرورا بريئا خلال هذه المياه، إذن فالقانون الدولي أقر في آن واحد، جملة من الحقوق والواجبات المتبادلة، بعضها ملقى على عاتق الدولة الساحلية و بعضها على عاتق السفينة الأجنبية.

و لكي نوضح هذه الصلاحيات و الواجبات المتبادلة ارتأينا أن نقسمها وفق مطلبين، المطلب الأول نتطرق من خلاله إلى مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية على ضوء النظريات المفسرة لهذا المفهوم، و المطلب الثاني نخصه لمعرفة القيود الواردة على ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على هذه المياه.

المطلب الأول: النظريات المفسرة لمفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

لقد قام القانون الدولي التقليدي للبحار على مبدأ أساسي هو مبدأ حرية البحار و المحيطات، مع التسليم للدولة الساحلية بالحق في ممارسة السيادة على الأجزاء المجاورة و القريبة من شواطئها، سيادة

1 - PIERANDREA LEUCCI, innocent passage in the territorial sea within the Framework of the law of the sea convention, Korea Maritime Institute, International Journal of Maritime Affairs and Fisheries, Volume 10, 2018, p5.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

تمثل سيادة الدولة على إقليمها البري من حيث المبدأ العام، إلا أنها مع ذلك تأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار أو المحيطات، و هو ما يسمح بفرض بعض القيود على سيادة الدولة على تلك المناطق⁽¹⁾.

و ينقسم الشراح في تحديد طبيعة حق الدولة على مياهها الإقليمية إلى فريقين: فريق يرى للدولة على هذا الجزء من البحر جميع الحقوق التي تمارسها على إقليمها البري و يعتبره امتدادا لإقليمها البري وادخلا في ملكيتها و خاضعا لكامل سيادتها، و فريق يرى أن المياه الإقليمية لا تدخل في ملكية الدولة كبقية أجزاء إقليمها، و إنما للدولة الساحلية عليها فقط بعض الحقوق التي تقتضي سلامتها و مصالحها الدفاعية و الاقتصادية و الصحية ومباشرتها في هذا الجزء الملاصق لها من البحر، و لعل هذا الرأي الأخير أكثر اتفاقا من سابقه مع أصل فكرة المياه الإقليمية، فالغرض من إخضاع جزء من البحر لسلطان الدولة المجاورة له هو، كما سبق أن ذكرنا، حماية إقليمها و شواطئها ضد الأخطار التي قد تهددها من جهة البحر بقدر ما يلزم لهذه الحماية و لا يسري عليه ما يسري على هذه البحار، و هذا الاستثناء لا يجوز التوسع فيه إلى حد القول بتملك الدول للمياه الإقليمية كأى جزء آخر من إقليمها⁽²⁾.

الفرع الأول: نظريات ربط البحر الإقليمي بإقليم الدولة

يتزعم هذا الاتجاه الذي تبلورت أفكاره خلال القرن العشرين، الفقيه الفرنسي Gidel George الذي استطاع أن يضع تأسيسا مقبولا لهذه الأفكار، و يعتقد الفقيه أن المياه الإقليمية ما هي إلا الامتداد الطبيعي للإقليم البري للدولة و له عبارته المشهورة في ذلك: " المياه الإقليمية ما هي إلا إقليما مغمورا"، و يرتكز في ذلك على فكرة الملاصقة الجغرافية La Contigüité و هي فكرة قديمة تعود إلى القرنين الخامس عشر و السادس عشر، و بناءا على ذلك فإن سيادة الدولة تمارس بكل مظاهرها، دون أن يخل

1 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص100.

2- صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 302.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

ذلك بضروريات المواصلات الدولية، هذا و ينقسم هذا التيار إلى نظريات متعددة تختلف في جوهر الأساس الذي يخول الدولة سيادتها على المياه الإقليمية⁽¹⁾، و تفصل في العرض حسب الفقرات الموالية:

الفقرة الأولى: نظرية حق الملكية على المياه الإقليمية

يعتقد أنصار هذا التيار بما أن المياه الإقليمية جزءا من إقليم الدولة فإن ملكيتها تعود إليها، و بموجب ذلك يترتب لها ما يشبه الحقوق العينية في القوانين الداخلية، و هو الأمر الذي يصدق في مسائل الصيد و الملاحة الداخلية⁽²⁾.

و لعل الفكرة مستمدة من القانون الروماني القديم التي كانت تفرق بين مجال ممارسة السلطة بالتعبير المادي للمكان و هو الذي يرد عليه حق الملكية و بين المخاطب بهذه السلطة، و عليه فإن الاختصاص الإقليمي للدولة يجمع بين هذا و ذلك في آن واحد فهو يعبر عن قدرة الدولة على ممارسة سلطتها- طبقا للقانون الدولي- على الأشخاص و الممتلكات المتواجدين على الإقليم فضلا عن الأنشطة الممارسة في داخله⁽³⁾.

الفقرة الثانية: نظرية حق السيادة على المياه الإقليمية

لدى أنصار هذه النظرية قناعة مفادها أن المياه الإقليمية جزء من إقليم دولة الشاطئ، و عليه يثبت لها الحق في ممارسة كافة الصلاحيات و الاختصاصات السيادية على هذا الحزام البحري التي دأبت على مباشرتها على إقليمها البري، هذا الحق يخولها حتى ممارسة القوة من أجل فرض سيطرتها و رقابتها عليه، و هو الموقف الذي أيده كل من معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم لعام 1928، و سار في

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 244.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 232.

3 -BOWEN L. FLORSGEIM , op cit, p 89.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

سياقه مؤتمر لاهاي لعام 1930 السالف الذكر و الذي دعت إليه عصبة الأمم من أجل تدوين قواعد القانون الدولي.

هذا و يبدو أن هذه النظرية مع ما جاء به الفقيه Gidel هي الأقرب إلى الصواب، و هي وجهة النظر التي اعتمدها العمل الدولي و تكرست في الكثير من التشريعات الداخلية للدول الساحلية، فضلا عن تلقيها تجاوبا في كل من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 و اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، و عليه فالمياه الإقليمية- سواء بسطحها أو قاعها أو باطنها، فضلا عن ما يعلوها من الأجواء - تخضع لسيادة الدولة الشاطئية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: نظريات ربط المياه الإقليمية بالبحر العام

يعتبر هذا التيار المياه الإقليمية جزءا من البحر العام و يقرر أن الأسرة الدولية هي صاحبة السيادة عليها، لأن البحر ملكية مشتركة، و أن الدولة الساحلية لا تملك على المياه الإقليمية إلا بعض حقوق الارتفاق التي تكفل مصالحها كدولة ساحلية⁽²⁾، و لنا أن نفصل في الموضوع حسب الفقرات التالية:

الفقرة الأولى: نظرية الحق السيادي للدولة

يرى الفقيه الفرنسي فوشي أن الحقوق التي تتمتع بها الدولة على المياه الإقليمية هي اختصاصات Compétences منحها إياها القانون الدولي لتمكينها من حماية نفسها و ضمان بقائها. و هذا يفسر ما للدولة على هذه المنطقة من رقابة في الشؤون العسكرية و الصحية و الجمركية و من امتيازات في ميدان الصيد الغرض منها تلبية احتياجات السكان الاقتصادية، فالدولة تمارس هذه الحقوق على المياه الإقليمية لا باعتبارها جزءا من إقليمها و إنما بسبب قربها من شواطئها و ما ينجم عن ذلك من خطر عليها و على أمنها.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 246

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 472.

ولهذا ليس للدولة على هذا الجزء من البحر حق إصدار التشريعات أو حق القضاء وإنما يقتصر حقها على تلك الإجراءات، وقد انتقدت هذه النظرية كما انتقدت نظرية الحقوق الأساسية للدولة المشتقة منها، و نجد في قانون البحار الجديد تجسيدا لهذه النظرية يتمثل في فكرة الحماية الذاتية المعترف بها للدولة الساحلية ضد التلوث البحري⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: نظرية الارتفاقات الساحلية

ظهرت هذه النظرية على يد الفقيه الفرنسي De la Pradelle عام 1898 و الذي يعتقد أن البحر كل متكامل لا يمكن تجزئته، و من ثم لا يتصور خضوعه لنظم قانونية مجزأة، و هو الأمر الذي يجعل من المياه الإقليمية خاضع لقواعد الحرية المعترف بها بشأن أعالي البحار، أما الدولة الساحلية فلا يعترف لها إلا بممارسة حقوق ارتفاق في مسائل محددة على سبيل الحصر و هي الجوانب العسكرية، الصحة العمومية و الجمارك، و كما هو ملاحظ فالغرض من هذه الارتفاقات إذن هو توفير الحماية، على نحو يمكن الدولة من حماية نفسها ضد التهديدات العسكرية، و حماية رعاياها من المخاطر الصحية التي تأتي من وراء البحار، فضلا عن صيانة اقتصادها.

هذه النظرية في حقيقة الأمر تعمل على تقليص دور الدولة في المياه الإقليمية، فضلا عن تجزئة هذه الأخيرة إلى مناطق تباعا لنوع الحماية الذي تمارسه الدولة الساحلية، فهناك جزء من المياه الإقليمية تمارس فيه الحماية العسكرية، و جزء آخر تراقب فيه عمليات الصيد، و آخر تفرض فيه سلطتها الجمركية⁽²⁾.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 123.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 242.

الفقرة الثالثة: نظرية الملكية العامة الدولية

يرى جورج سل G.Scelle ، أن البحر ملك عام دولي، منطلقا من الوحدة الطبيعية للوسط البحري، إذ يرى أن البحر يكون تحت تصرف الجماعة الدولية لغرض تلبية حاجاتها في الملاحة و التبادل، و بما أن الدولة مشاطئة للملك العام فإنها تحصل على بعض الاختصاصات المعينة، كما هو حال مجاور الطريق العام في القانون الإداري الداخلي الذي يتمتع بتسهيلات ذلك الطريق⁽¹⁾.

المطلب الثاني: القيود الواردة على ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية

استقر الفقه و القانون الدوليان على أن المياه الإقليمية تخضع لسيادة الدولة الساحلية لذلك فإن من المقرر أن مباشرة الدولة لاختصاصها في هذه المياه يخضع لبعض القيود التي قررت لصالح الملاحة الدولية، و أهم قيد هو حق المرور البريء و بالتالي فإن هذا الأخير ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة الساحلية، بل هو حق ثابت لها تتوفر فيه كل العناصر المكونة للحق بميزاتها المتعددة، و قد رتب هذا الحق في العرف المتواتر بين الدول منذ العصور القديمة، و هو حق متفق عليه في العمل و في القضاء الدوليين، تتمتع به سفن كل الدول الشاطئية أو غير الشاطئية على السواء، فهو حق ثابت لكل أعضاء الأسرة الدولية في الاتصال ببعضهم البعض، وبذلك فحق المرور البريء يقيد من سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، تسهلا لحركة الملاحة الدولية.

الفرع الأول: حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية

رغم اعتراف الاتفاقيات الدولية و على رأسهم اتفاقية 1982 بسيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية أساسا، إلا أنها قد أوردت بعض القيود على ممارسة هذه السيادة و أهمها نذكر قيد المرور البريء للسفن الأجنبية و القيود المتعلقة بمركزها القانوني في هذا الحيز من البحر⁽¹⁾.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 124.

و قد نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء، خلال البحر الإقليمي".

إذن فالمبدأ العام الذي تستمد منه كل القواعد المنظمة للمرور البريء يتلخص في الموازنة بين مصالح سفن الدول الأجنبية في المرور عبر المياه الإقليمية، وهو أحد أقدم الحقوق، و ضمان سيادة الدولة الساحلية على هذا الجزء من مياهها، و حقها في التشريع و إصدار كل ما يناسبها من تنظيمات، دون المساس بحق السفن الأجنبية في المرور البريء⁽²⁾.

الفقرة الأولى: مفهوم حق المرور البريء في المياه الإقليمية

لقد مر حق المرور البريء للسفن الأجنبية في مياه الدولة الساحلية، بعدة مراحل، ولقد اختلفت في مفهومه، نظريات فقهية عديدة، نظرا لعدم وجود رؤية دولية موحدة بشأنه، و استقر بعدها في شكل قاعدة عرفية، ثم توجه نحو تقنيه في عدة مناسبات، و آخر محطات تقنيه كانت في بنود إتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 و التي بموجبها أصبح هذا المبدأ يعتبر قاعدة من قواعد القانون الدولي، و فيما يلي نستعرض التطور القانوني لهذا المبدأ بصورة موجزة إضافة إلى مدلوله القانوني في مختلف الإتفاقيات الدولية و على رأسها اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

أولاً- التطور القانوني لمبدأ حق المرور البريء :

تأكد مبدأ حق المرور البريء، في القانون الدولي العرفي عبر تطور قانون البحار كرد فعل لادعاءات بعض الدول في تأكيد سيادتها على مساحات واسعة من البحار و المحيطات، و منذ أن تأكد

1- عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيفويباي و قضايا المرور في البحار الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة قسنطينة العدد 3، 2017، ص232.

2- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، الجزائر، 1994، ص227.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

النظام الذي يقوم على الإعراف بحرية البحار و بتقييد سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، أصبح حق المرور البريء استثناءا معترفا به على ذلك المبدأ، و فكرة حق المرور البريء، قديمة في الفقه الدولي تعود إلى تلك الحروب الفقهية بين أنصار و معارضي حرية البحار، فقد تحدث عنها جنتليس Gentilis و سلدن، ثم أسهب في شرحها بعدهما فاتيل، و أخذ بها معهد القانون الدولي عام 1926 و غيرهما من جمعيات القانون الدولي، ثم تجسد هذا المبدأ بشكل رسمي في معاهدة فرساي لعام 1919 و معاهدة نويي لعام 1919⁽¹⁾ و اتفاقية برشلونة للترانزيت الحر لعام 1921 و اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 و أخيرا، اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

وبذلك يكون حق المرور البريء قد استقر في العرف الدولي قبل أن يدخل القانون الدولي المكتوب، وهناك عدد من الفقهاء الذين ربطوا فكرة حق المرور البريء في المياه الإقليمية، بفكرة التجارة الدولية أمثال الفقيه "هال Hall" و"الفقيه" سلونم S.Slonim" حيث اعتبروا حق المرور البريء في المياه الإقليمية حق مكفول لكل البشر من أجل الملاحة التجارية ومن أكثر الحقوق رسوخا في القانون الدولي. أما بالنسبة لتقنين هذا المبدأ فقد مر بعدة إتفاقيات ومؤتمرات.

و قد تناولت مذكرة 28 ماي 1886 عن الولايات المتحدة الأمريكية صراحة موضوع حق المرور البريء في المياه الإقليمية، حيث نصت على أن الولايات المتحدة الأمريكية لا تعارض مرور السفن الأجنبية على مياهها الإقليمية إذا كان مرورها لا ينطوي على أي مساس أو إخلال بالسلم و حسن نظام الساحل، وقد أكدت ذلك الحكومة الأمريكية في مذكرات أخرى في 14 مارس 1895.

1 - معاهدة نويي Traité de Neuilly ، بين بلغاريا وبلدان الوفاق الثلاثي، تم توقيعها في 27 نوفمبر 1919 في نويي سورسين، فقدت بلغاريا بموجبها مخرجها إلى بحر إيجه.

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 128.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

وقد أشار معهد القانون الدولي في دورة باريس لعام 1928 بأن: "للسفن التجارية الحق في المرور البريء في المياه الإقليمية و تكون خاضعة لقوانين و لوائح البوليس و الملاحة المقررة من قبل الدولة الساحلية، وتخضع السفن المارة التي تخل بقوانين الدولة و لوائحها إلى ولاية هذه الدولة"⁽¹⁾. وكذلك كان للمعهد الأمريكي للقانون الدولي نصيب في المساهمة في تقنين حق المرور البريء من خلال نص المادة تسعة⁽²⁾ من مشروعه الثاني عشر المتعلق "بالاختصاص" عام 1925.

و من أهم المؤتمرات الدولية الرسمية التي هدفت إلى تقنين هذا الحق مؤتمر لاهاي لعام 1930 عن عصبة الأمم، و الذي تم بموجبه بحث موضوع المياه الإقليمية، وكان لحق المرور البريء حيزا كبيرا من مناقشات الدول المشاركة في المؤتمر فمن بين 13 مادة شكلت المياه الإقليمية، حظي حق المرور البريء ب11 مادة أبرزها المادة (4) التي قضت بأن لا تعيق الدولة الساحلية حق المرور البريء للسفن الأجنبية في مياهها الإقليمية، و المادة الثالثة التي جزأت المرور إلى ثلاثة عناصر هي مرور بغرض الدخول، وبغرض الخروج من المياه الداخلية، و أخيرا مرورا عرضيا خلال المياه الإقليمية لا علاقة له بسابقه⁽³⁾.

وبسبب اختلاف الدول حول مسألة إتساع المياه الإقليمية فقد أخفقت المجموعة الدولية في اعتماد اتفاقية البحر الإقليمي، إلا أن هذا الإخفاق لم يمنع أن يكون هذا المؤتمر أول محاولة رسمية استطاعت أن تزيل الغموض حول حق المرور البريء، حيث لم يتلقى موضوعه أية معارضة تنفي وجوده خلال هذا المؤتمر، وهو ما سهل تدوينه في المؤتمرات التي تلت هذا المؤتمر، وقيام المنظمة الأممية انعقد مؤتمر جنيف

1 - المادة السادسة من لائحة معهد القانون الدولي المقدمة في دورة باريس لسنة 1928 .
2 - "أ- لا يمكن للسفن التجارية لجميع الدول أن تعبر بحرية في المياه الإقليمية، غير أنها تكون خاضعة لقوانين و تنظيم الدولة التي تتبعها تلك المياه الإقليمية، ب- لا يمكن للسفن الحربية كما للسفن التجارية وبدون ترخيص من هذه الدولة، أن تقيم في المياه الإقليمية أو أن تعتمد إلى الصيد أو أن تقوم بأي عمل مخالف لقوانينها و أنظمتها"، راجع المشروع الثاني للمعهد الأمريكي للقانون المتعلق بالاختصاص لعام 1925.

3 - عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1980، ص 58.

حول قانون البحار خلال الفترة الممتدة بين 24 فيفري 1958 و 27 أبريل 1958 الذي أسفر عن أربع اتفاقيات⁽¹⁾.

و تمكن من إدراج موضوع حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية في الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، أما في إطار المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، فقد استند المؤتمر كلية على ما سبقه من اتفاقيات دولية على رأسها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، وقد جاءت اتفاقية 1982 حاسمة لكل خلاف في مجال حق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الأجنبية خلال المياه الإقليمية، فقد خصصت الفرع الثالث من الجزء الثاني منها، و هي المواد

(17) إلى (26)، لحق المرور البريء و جوانب تنظيمه، و في مواضع أخرى تناولتها بعض النصوص المتفرقة.

ثانيا: تعريف حق المرور البريء و الصفة البريئة للمرور

يحوال نظام المرور البريء، كما هو مستقر الآن في القانون الدولي، أن يخلق توازنا بين مصالح الجماعة الدولية في توفير أكبر قدر من حرية الملاحة و بين مصالح الدولة الساحلية التي تمارس السيادة على مياهها الإقليمية، و فيما يلي سنتطرق إلى تعريف هذا الحق.

1- تعريف حق المرور البريء

1 - جاءت الاتفاقيات كالتالي:

- " أ- اتفاقية الجرف القاري (27 أبريل 1958): ودخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964.
الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (27 أبريل 1958): والتي دخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964.
ب- اتفاقية أعالي البحار (27 أبريل 1958): ودخلت حيز التنفيذ في 30 ديسمبر 1964
ج- اتفاقية الصيد وحماية الموارد البيولوجية بأعالي البحار (27 أبريل 1958): ودخلت حيز النفاذ في 20 مارس 1966."

إن مدلول حق المرور البريء يختلف من مذهب فقهي إلى آخر و من اتفاقية إلى أخرى على

الرغم من إجماعهم على براءته أي عدم مساسه بأمن الدولة و نظامها العام.

أخذت المادة 18 من اتفاقية 1982 بأحكام المادة 14 من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات،

و عليه فقد نصت المادة 18 من اتفاقية 1982 أن: "المرور البريء يعني الملاحة خلال المياه الإقليمية للسفن لغرض:

أ- اجتياز هذه المياه دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفأ مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

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

وقد جاء في الفقرة الأولى من المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام

1958 على أنه: "للسفن التابعة لكل الدول الشاطئية منها وغير الشاطئية، بأن تتمتع بحق المرور البريء

في المياه الإقليمية". و يفهم من هذا النص أن للسفن الأجنبية حرية اجتياز المياه الإقليمية لدولة ما

شريطة ألا يرافق هذا الاجتياز محاولة المساس بسيادة الدولة الساحلية أو الإضرار بمصالحها⁽¹⁾.

وقد أوردت الفقرة (2) من المادة 18 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 تحديدا أكثر

لمفهوم المرور البريء بحيث يجب أن يكون كما أسلفنا "متوصلا وسريعا" هذه العبارة لم تكن موجودة في

نص المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وقد أضيفت هذه

العبارة بناءا عن اقتراح من ماليزيا و المغرب و عمان و اليمن الذي قدم إلى المؤتمر الثالث لقانون

1 - غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2005، ص 215.

البحار علم 1974 و كان الغرض من هذا الاقتراح توضيح معنى المرور البريء⁽¹⁾، وأضافت أنه يمكن أن يشمل هذا المرور المتواصل و السريع على إمكانية التوقف و الرسو شريطة أن تستلزمه مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة الشدة، أو حين يكون التوقف أو الرسو لغرض تقديم مستعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

و منه فإن المقصود بحق المرور البريء كل مرور سريع و متواصل للسفن أو الطائرات أو الغواصات ولا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها العام و أمنها، سواء كان في مياهها الإقليمية أو في كل مضيق مستخدم للملاحة الدولية كما هو منصوص عليه في المادة 1/45⁽²⁾.

إذن يشترط في المرور في جميع هذه الحالات أن يكون متوصلا و سريعا و أن يقتصر على المرور المجرد دون التوقف الطويل أو الإقامة، إذ أن بقاء السفينة فترة طويلة في المياه الإقليمية يخضعها لنظام المياه الداخلية، ولكن هذا الشرط لا يعني عدم جواز التوقف في حالات معينة تقتضيها حوادث البحار أو خلل فني، وهذا ما نصت عليه المادة 2/18 من اتفاقية 1982 السابقة الذكر.

2- طابع البراءة في مرور السفن في المياه الإقليمية

ثار التساؤل حول ما تعنيه براءة المرور و المقصود بكلمة بريء وما إذا كان يراد به الفعل أو النية أو القصد، ولكن تم حسم هذه المسألة منذ مؤتمر لاهاي لعام 1930 و ذلك بموجب مادته الثالثة، التي تنص على أن المرور البريء للسفن يعني " استعمال هذه السفن للمياه الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسيادتها العامة، أو بمصالحها المالية"⁽³⁾، أما اتفاقية جنيف لعام 1958 فقد

1 - محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص 130.

2 - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص ص 136-140.

3 - المادة الثالثة من المشروع الخاص بنظام البحار الإقليمية و الذي فشل المؤتمر إقراره، لمزيد من التفاصيل راجع: إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 137.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

تعرضت لمذلول براءة المرور في الفقرة 4 من المادة 14 منها على أن المرور يكون بريئاً مادام لا يضر بالسلامة وبحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية.

كما أكدت المادة 17 على ضرورة تطبيق قوانين و قواعد الدولة الشاطئية للاستفادة من مياهها الإقليمية، وفي حالة ثبوت عدم براءة المرور بالنسبة للسفن الأجنبية فيحق للدولة الشاطئية عملاً بنص الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر اتخاذ الخطوات الضرورية في مياهها الإقليمية.

ومعروف أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة قد ميزت بين المرور البريء للسفن التجارية و الركاب و بين سفن الصيد، وقد وضعت نصاً⁽¹⁾ يتعلق بمفهوم المرور البريء بالنسبة لسفن الصيد، فالمرور لايعتبر بريئاً إذا خالفت سفن الصيد القوانين و اللوائح التي تصدرها الدولة الشاطئية المتعلقة بتحريم هذه السفن من ممارسة الصيد في المياه الإقليمية للدولة⁽²⁾، ولا يوجد في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958، ما يحدد متى يعتبر المرور ضاراً بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو بأمنها باستثناء الإشارة إلى سفن الصيد.

وقد أخذت اتفاقية 1982 في تعريفها العام لصفة البراءة عبارات المادة 14 من اتفاقية 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، فحسب الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية 1982، يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها أو بأمنها⁽³⁾.

و حتى يتسنى لنا معرفة متى يكون المرور بريئاً و متى يكون ضاراً للدولة الساحلية نستعرض ما جاء في اتفاقية 1982، حيث نصت المادة 19 من اتفاقية 1982 في فقرتها الأولى على ما يلي:

1 - المادة الرابعة عشر الفقرة الخامسة من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958.

2- غازي حسين صبراني، المرجع السابق، ص 131.

3 - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية الوطنية، المرجع السابق، ص 124.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

• يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية بأي من الأنشطة التالية:

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

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع،

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

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

ج- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها،

ح- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله،

خ- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،

د- أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية،

ذ- أي من أنشطة صيد السمك،

ر - القيام بأنشطة بحث أو مسح،

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

س- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور⁽¹⁾.

و حتى يكون مروراً بريئاً، لزم عليه أخذ صفتين، الصفة البريئة للمرور و صفة المرور المتواصل و السريع⁽¹⁾، أي غير المتقطع أو المستمر الذي لا يتخلله التوقف، إلا لأسباب خارجة عن إرادة السفينة، أو ضرورية.

1- الفقرة الثانية من المادة التاسعة عشر لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

و نلاحظ أن الفقرة الثانية من المادة 19 قد أرست معياراً مؤداه اعتبار كل نشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور له أثره على الطبيعة القانونية للمرور، و قد يحيله إلى مرور غير بريء، ويؤدي هذا المعيار إلى نتيجتين هامتين:

- **النتيجة الأولى:** أن كافة الأنشطة السابقة إنما هي على سبيل المثال، وليس على سبيل الحصر وبالتالي ذو أثر على طبيعة المرور البريء، إذا ماكان هذا النشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور، و قد يحيله إلى مرور غير بريء، كما قد لا يكون له مثل هذا الأثر.

- **النتيجة الثانية:** فتح باب الاجتهاد حول المقصود بالأنشطة التي تمارسها السفينة خلافاً للأنشطة السابق ذكرها، وليس لها علاقة مباشرة بالمرور، ورغم ذلك لا تؤثر على المرور البريء وتحيله إلى مرور غير بريء، و إنما يظل المرور بريئاً رغم أن هذه الأنشطة ليست لها علاقة بالمرور وفقاً للمعيار السابق.

لقد تضمنت الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الثانية من المادة السابقة الإشارة إلى المبادئ الواردة في ميثاق الأمم المتحدة: "أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي..."

و هذه الإشارة المستمدة من الفقرة الرابعة للمادة الثانية من الميثاق تضيء على النص وضوحاً مستمداً من استقرار معنى هذه المبادئ في تعامل الدول داخل المنظمة العالمية خلال ما يقارب النصف قرن من حياتها إلا أن تلك الفقرة الفرعية شوهت هذا الوضوح بإضافة عبارة "... بأية صورة أخرى انتهاكاً

1- البند الثاني من المادة الثامنة عشر لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة"، إذ أن هذه الإضافة تقع على عاتق الدولة الساحلية أو الدول المعنية الأخرى أن تثبت أن مبدأ القانون الدولي موضوع البحث مجسدا في الميثاق⁽¹⁾.

إذ يمكن للدولة الساحلية أن تقرر الصفة غير البريئة للمرور بإعتباره خرقا بمبدأ من مبادئ القانون

الدولي المجسدة في الميثاق، و لغرض التقليل من السلطة التقديرية للدولة الساحلية حول هذه النقطة،

اشتراط البعض أن يكون التهديد بخرق القانون الدولي حاصلًا أثناء مرور السفينة، وذلك لإيجاد علاقة

سببية بين الصفة غير البريئة للمرور وبين أمن و سلامة الدولة الساحلية.

و تظهر نية التقليل من أهمية الجانب الشخصي في اتفاقية 1982 في تحديد الهدف الذي تسعى

إليه بعض الأنشطة الواردة في قائمة الفقرة الثانية من المادة 19، فالربط بين النشاط المحرم و الهدف

الذي يسعى إليه يرجح جانب العوامل الموضوعية و يقلل من الاعتماد على الجانب الشخصي المعتمد

على البحث عن النية، و يتجلى تحديد الهدف واضحا في الفقرات الفرعية (ج) و (د) و (ك).

كما أن بعض النشاطات حرمت تحريما قطعيا بصرف النظر عن الهدف من القيام بها، كالنشاطات

المذكورة في الفقرات (ب) و (هـ) و (و) و (ز) و (ط) و (ي) وبذلك غلق النص أي باب للتفسير والاجتهاد،

و ألزمت المادة 20 الغواصات و المركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر في المياه الإقليمية طافية ورافعة

علمها وبخلاف ذلك يعتبر مرورها غير بريء، ومع ذلك، وردت في الفقرة الفرعية (ح) إشارة الى اعتبار

التلوث" المقصود والخطير" من الأعمال المخلة بصفة البراءة، إلا أن النص لم يورد أي تحديد لهذه

العبارات، و عدم التحديد هذا يشجع الدولة الساحلية على خلق صعوبات جدية أمام المرور بالاستناد إلى

حجج واهية كالخرق البسيط أو الفنى الصّرف الذي من الصّعب اعتباره ضارًا بسلم الدولة السّاحلية أو

بحسن نظامها أو بأمنها، و مع ذلك، يمكن اعتبار الالتزامات الواردة في الفقرة الثانية من المادة 19 وردت

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 131-132

على سبيل الحصر، إلا أن هذه الصفة الحصرية تأثرت إلى حد بعيد بما ورد في الفقرة الفرعية الأخيرة منها و التي تضيف إلى النشاطات السابقة أي نشاط أخرى ليست له علاقة مباشرة بالمرور،

و يرى "تريفس" أن معيار العلاقة المباشرة بالمرور يجب أن يرتبط بتفسير نقاط القائمة الأخرى لغرض تجنب كل تعسف في استعمال الحق" (1).

الفقرة الثانية: النظام القانوني لحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية

يحد من سلطان الدولة و سيادتها على مياهها الإقليمية قيد هام رتبه العرف المتواتر بين الدول و هو حق المرور البريء، و هو ما يعني أن للسفن التابعة للدولة الأخرى غير الدولة الساحلية الحق في أن تعبر المياه الإقليمية، ما دام عبورها منه يتسم بالبراءة، و لا ينطوي على إهانة للدولة الساحلية أو على أضرار بمصالحها، و حق المرور البريء ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية، من جانب سلطات الدولة الساحلية كما أسلفنا الذكر، بل هو حق ثابت لها، تتوافر له كل عناصر الحق التكوينية، و جميع خصائصه، و قد رتب هذا الحق العرف المتواتر بين الدول منذ زمن بعيد، و هو حق متفق عليه في العمل و في القضاء و الفقه الدولي، يقوم على أساس الحق الثابت لكل أعضاء الأسرة الدولية في الاتصال ببعضهم البعض (2).

و نصت المادة 17 من اتفاقية 1982 بأنه: "رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الاقليمي" و هو حكم استقرت عليه من

1 - المادة 300 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 112.

قبلها اتفاقية جنيف لعام 1958 في مادتها الرابعة عشر، و مع هذه النتيجة، فإنه يمكن مناقشة مدى ما تتمتع به الدولة الساحلية من صلاحيات على مياهها الإقليمية ما دام أن سيادتها غير مطلقة، و ما دام

أيضا، أن المرور البريء حق للسفن الأجنبية و من شأنه أن يحد من بعض هذه الصلاحيات، فما هي إذن، هذه الصلاحيات؟

أولاً- حقوق الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء

ليس قيذا على كون المرور البريء ضبطا على سيادة الدولة الساحلية أن تتجرد هذه الدولة من أي سلطة أو اختصاص تجاهه، ذلك أن سيادتها دائمة على مياهها الإقليمية، و بالتالي يكون لها وضع تنظيم المرور فيها، و هذا مانصت عليه المادة 21 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

فالدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية، كما لها واجب عدم إعاقة هذا المرور . و هنا وجب علينا أن نفرق بين الاختصاصات الخالصة للدولة الساحلية في ممارسة سيادتها المطلقة في مياهها الإقليمية، و بين حق الدولة في تنظيم المرور البريء .

1- الاختصاصات الخالصة التي تمارسها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية:

ينتج عن الأخذ بمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية مباشرة هذه الأخيرة لجملة من الاختصاصات الخالصة و في مختلف الميادين أهمها:

• في ميدان الصيد البحري: يقضي المبدأ العام بأن يخضع هذا النشاط في المياه الإقليمية إلى مطلق احتكار الدولة الساحلية فلا تسمح به إلا لرعاياها، أما الاستثناءات الواردة على ذلك فتتضمن في إمكانية فتح هذا النشاط إلى رعايا الدول الأجنبية الأخرى، هذه الإمكانية تأخذ عدة أشكال، فتتجسد إما بموجب

اتفاق دولي ثنائي، أو بموجب حقوق تاريخية للدولة الأجنبية، أو في إطار اتفاقية جماعية إقليمية كما هو الشأن بالنسبة للاتفاق

الأوروبي المتعلق بالسياسة المشتركة داخل المجموعة الاقتصادية الأوروبية في مجال الصيد البحري المبرم سنة 1983⁽¹⁾.

• في ميدان البحث العلمي و استغلال الثروات الباطنية للمياه الإقليمية: بصريح العبارة أعطت اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 الحق للدولة الساحلية ممارسة سيادتها كاملة دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري، و جاء نص المادة كما يلي:

" للدولة الساحلية، في ممارستها لسيادتها، الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في مياهها الإقليمية و الترخيص به و إجراءاته، و لا يجري البحث العلمي البحري في هذه المياه إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية و بموجب الشروط التي تحددها "⁽²⁾.

أما نشاطات استغلال الثروات الباطنية للمياه الإقليمية، و في حالة عدم قدرة الدولة الساحلية على ذلك يجوز لها أن تعهد بذلك إلى أشخاص معنوية خاصة أجنبية بموجب عقود امتياز أو إجازات استغلال.

• في الميدان الجمركي: تحتفظ الدولة الساحلية بحقها الكامل في اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع تهريب الأموال و البضائع من و إلى ناطقها الجمركي.

و جاء في اتفاقية مونيغويباي لقانون البحار لعام 1982 في المادة 21 المطبة الثامنة:

" منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة"

كما يحق للدولة الساحلية حجز و مصادرة كل ما هو غير مشروع و محاكمة المتسببين و معاقبتهم.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 275.

2- المادة 245 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- في ميدان الحفاظ على الصحة العمومية: تحتفظ الدولة لنفسها بإتخاذ الوسائل اللازمة لحماية إقليمها و رعاياها من الأمراض و الأوبئة⁽¹⁾، فتضرب الحجر الصحي على بعض موانئها، أو تمنع بعض السفن من دخولها، أو تحظر على بعض الأشخاص النزول إلى اليابسة⁽²⁾.
- في ميدان الرقابة الإدارية و تسيير الملاحة: تحتفظ الدولة - بشرط الإعلان - بحق تنظيم شؤون الملاحة في مياهها الإقليمية فتحدد مواقع السفن، و عددها و منعها من دخول بعض موانئها لأجل معين أو غير معين⁽³⁾.

2 - اختصاصات مقيدة للدولة الساحلية في تنظيم حق المرور البريء:

لا يعني كون حق المرور البريء قيذا على سيادة الدولة الساحلة أن تتجرد هذه الدولة من أي سلطة أو اختصاص تجاهه، ذلك كما أسلفنا أن سيادتها دائمة على مياهها الإقليمية، و بالتالي يكون لها وضع تنظيم للمرور فيها، وهذا مانصت عليه اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، حيث منحت هذه الأخيرة، للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء عبر مياهها الإقليمية، و يشترط في هذه الحالة أن يكون هذا التنظيم بموجب قوانين و أنظمة تصدرها الدولة الساحلية لتطبق على جميع السفن الأجنبية بدون تمييز و على الدولة أن تعلن هذه القوانين و الأنظمة للدول الأخرى.

تتمثل هذه الإجراءات أو القوانين فيما يلي⁽⁴⁾:

أ. سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري

1- جائحة كورونا، فيروس كوفيد-19، و كيف سارعت جل دول العالم إلى غلق موانئها أمام الملاحة البحرية خاصة السفن السياحية الأجنبية.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 483.

3- المادة الحادية والعشرون من اتفاقية 1982.

4 - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 380.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

هو ما يطلق عليه سلامة المواصلات البحرية للسفن الداخلية و الخارجية من وإلى المياه الإقليمية،

بحيث يضمن تجنب حوادث المرور بين السفن و تحديد خطوط الدخول والخروج.

ومن حق الدولة الساحلية، أن تحدد خط سير مرور السفن، و منع السفن من دخول بعض المناطق المحظورة، لأسباب أمنية أو عسكرية، أو ملاحية، أو تنظيمية، وللدولة الساحلية أن تضع سفن إرشاد توجه السفن الأجنبية منذ دخولها المياه الإقليمية إلى حين خروجها، أو تضع سفن مراقبة لضمان عدم مخالفة السفن لأنظمتها وقوانينها، وتزويدها بالإرشادات و الخطوط المسموح السير بها، أو استخدام الرادار في توجيه السفن ومراقبتها، ولتنظيم حركة المرور البحري داخل المياه الإقليمية على الدولة الساحلية أن تعين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البريء، فهذه الدولة هي الأقدر على معرفة أهم طرق تحقيق سلامة و أمن المرور في مياهها الإقليمية، لذلك قررت اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 لها حق تعيين الممرات التي يمكن أن تسلكها السفن عند ممارستها لحق المرور البريء كما الآتي:

• للدولة الساحلية، كما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال مياهها الإقليمية استخدام الممرات البحرية و اتباع نظام حركة المرور التي تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن⁽¹⁾.

• يجوز، بصفة خاصة، أن تفرض على الناقلات و السفن التي تعمل بالقوة النووية، والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد و المنتوجات ذات الطبيعة الخطيرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

1 - أنظر البند الرابع من المادة الثانية والعشرون من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية، و تقريرها نظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، مايلي:

✓ الاعتراف بالتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية المتخصصة،

✓ وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية،

✓ وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة،

✓ وكثافة حركة المرور.

- تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

ب. حماية وسائل تسيير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق أو المنشآت.

يجب على السفن عند مرورها عدم التعرض للمنشآت الخاصة بتسهيل الملاحة، ومن هذه المنشآت أبراج المراقبة و مراكز الإرشاد و أرصفة التحميل، و الجزر الاصطناعية، و المنشآت الخاصة التي تقيمها الدولة في المياه الإقليمية، والسفن الراسية فيها، و مصانع السفن و معامل تصليحها، و ورش العمل، و حماية الأجهزة السلكية المغمورة في المياه، و حماية سفن الصيد و الطوارئ و الإنقاذ و السياحة.

ت. حماية الكابلات و خطوط الأنابيب

تلتزم السفن الأجنبية بحماية، الكابلات و خطوط الأنابيب سواء ما كان منها ظاهرا أو مغمورا بالمياه، فعلى السفن الأجنبية تجنب التعرض للكابلات و خطوط الأنابيب التي تمر عبر المياه الإقليمية

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

للدولة الساحلية، أو الداخلية إليها، أو الخارجية منها، ذلك لأن التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب قد يلحق ضرراً بالسفينة و بالمياه الإقليمية، أو يتسبب بتلوثها⁽¹⁾.

ث. منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

لايجوز التعرض للنظام القانوني الخاص بمصائد الأسماك الخاص بالدولة الساحلية، فلا يجوز الاقتراب منها و التأثير على عملها.

ج. الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية و منع تلوثها و خفضه و السيطرة عليه.

يجب حماية البيئة البحرية في جميع المناطق البحرية من التلوث، وخاصة عدم التأثير على البيئة في المياه الإقليمية، إذ تلتزم السفن الأجنبية عند مرورها بالمياه الإقليمية مراعاة قواعد حماية البيئة في هذه المنطقة.

ح. البحث العلمي البحري و أعمال المسح الهيدروغرافي.

1- البحث العلمي:

لا يحق لسفن البحث العلمي البحري أن تقوم أثناء مرورها العابر بالمياه الإقليمية بأية

أنشطة بحث دون إذن مسبق من طرف الدولة الساحلية⁽²⁾.

ويرتب البحث العلمي الكثير من المشكلات ذات الطابع العلمي التي قد تثير البحث في قواعد

المسؤولية الدولية بهدف تحديد المسؤولية عن العمل المشروع الذي يمكن أن ينجم في بعض الحالات

عن أعمال البحث العلمي البحري، وذلك لضمان تعويض المضرور، ومن هنا جاءت المادة(263)

من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لتقرر ذلك حيث نصت على أنه:"

1 - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 380-381.

2 - المادة الأربعون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

1- تكون الدول، والمنظمات الدولية المختصة مسؤولة عن ضمان إجراء البحث العلمي البحري، سواء أجري من قبلها هي، أو نيابة عنها وفقا لهذه الاتفاقية.

2- تكون الدول، والمنظمات الدولية المختصة مسؤولة عما تتخذه من تدابير خرقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري الذي تجريه دول أخرى، أو الأشخاص الطبيعيين، أو الاعتباريون، أو الذي تجريه منظمات دولية مختصة، وتقدم تعويضا عن الأضرار، الناجمة عن تلك التدابير.

3- تكون الدول، و المنظمات الدولية المختصة مسؤولة عملا بالمادة 235 عن الاضرار التي سببها تلوث البيئة البحرية الناجمة عن البحث العلمي الذي تجريه هي، أو نيابة عنها".

2- المسح الهيدروغرافي

ومن مهام المسح البحري أو الهيدروغرافي⁽¹⁾ ما يلي:

- التخطيط والتنفيذ لأعمال المسح البحري وعلوم البحار في المناطق البحرية.
- جمع معلومات وبيانات المسح البحري ومعالجتها وتحليلها وتخزينها.
- التدريب وبناء قدرات وتطوير الموارد البشرية.
- القيام بالأعمال الخاصة بحصر الجزر ومسمياتها الجغرافية.
- وضع معايير ومواصفات العمل المساحي البحري.
- الاشراف على البحوث العلمية البحرية ذات الصلة بالمسح البحري.
- اصدار تصاريح سفن المسح وسفن الأبحاث العلمية في المناطق البحرية.
- تخطيط وتنفيذ مشاريع المسح البحري بواسطة الطائفة باستخدام الليدار و السفن باستخدام أجهزة سبر الأعماق.
- إدارة بيانات المسح البحري.
- إنتاج الخرائط البحرية الملاحية الورقية و الإلكترونية وخرائط اداة المناطق الساحلية.
- إدارة محطات رصد المد والجزر.

1 - هو علم قياس أعماق، مد و جزر، ومجاري المسطحات المائية من بحار وأنهار أو بحيرات، في العادة يستخدم علم وصف المياه من أجل تقسيم المسطحات المائية لأغراض ملاحية. ينطوي عادة على تحديد مواقع أشياء مثل بقايا السفن والشعب المرجانية، الأضواء الملاحية، العوامات وخطوط الشواطئ. علم وصف المياه لا يشمل جودة المياه أو تركيبها، تشرف على عمليات القياس منظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO).

خ. منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة و الصحة⁽¹⁾.

على الدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لأحكام اتفاقية 1982 قوانين و أنظمة بشأن حق المرور البريء

عبر المياه الإقليمية تتناول الأنظمة والقوانين الجمركية⁽²⁾.

3- القواعد الخاصة بحق المرور البريء لسفن معينة: تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن أن

تخضع لقواعد خاصة في مرورها مروراً بريئاً في المياه الإقليمية، دون أن تحرم من الاستفادة من بقية

القواعد المتعلقة بذلك المرور.

والمقصود هنا السفن النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة، و الغواصات و السفن الحربية⁽³⁾.

1- السفن النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة:

أثارت السفن النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة اهتماماً خاصاً في المؤتمر الثالث لقانون البحار،

و خاصة في دوراته، حيث عبرت الدولة الساحلية عن مخاوفها من الأخطار التي يمكن أن تتجم عن

ممارسة مثل هذه السفن لحق المرور البريء في مياهها الإقليمية، بينما حرصت الدول البحرية الكبرى

على تأكيد حق هذه السفن في المرور البريء⁽⁴⁾.

و قد توصل المؤتمر بعد المناقشات إلى الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن و بين الجوانب المتعلقة

بالتحويلات الخاصة بتركيبها و شحناتها، في مقابل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على السفن ممارسة

حق المرور البريء فقط في الممرات البحرية التي قد تعيينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

1 - ضاري رشيد السامرائي، مستقبل الخليج العربي في ضوء قانون البحار الدولي الجديد، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1990، ص ص 27-28.

2 - الفقرة الأولى من المادة الحادية و العشرون لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

3 - المادة التاسعة و العشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

4 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ص 119-120.

فقد نظمت الفقرة (2) من المادة 22 من الاتفاقية الجانب المتعلق بالملاحة، فأجازت للدولة الساحلية أن تقرض "... على الناقلات و السفن التي تحمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل موادا نووية أو غيرها من المواد و المنتجات ذات الطبيعة الخطيرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية". وبالنسبة للجوانب الخاصة بالتركيب و الشحن، فقد أخذ المؤتمر في وقت مبكر ببعض المقترحات التي أدت إلى صياغة المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ التي ألزمت هذه السفن عند ممارستها للمرور البريء عبر المياه الإقليمية" أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن."

و المقصود بها اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية في البحر العام لعام 1971 التي استنتجت من حكمها السفن الحربية، بخلاف المادة 23 المشار إليها التي تنطبق على جميع السفن، بما فيها السفن الحربية، و أن هذه المادة عند إشارتها إلى الاتفاقيات الدولية، لم تشترط أن تكون تلك الاتفاقيات "مقبولة عموماً" أو "المنطبقة"، لذلك سيحدث فراغاً إذا ما لم تكن دولة الساحل طرفاً في اتفاقية 1974⁽²⁾.

كما وضعت في اتفاقية قواعد مشابهة في اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في 17 جوان 1960، وفي نموذج القواعد التي وضعتها و كالة الطاقة النووية حول الموضوع.

ووضعت جميع هذه القواعد نظاماً موحداً يقوم على ضرورة الإذن المسبق، ويعتبر هذا النظام متشدداً جداً، إذ يستند في أغلب الحالات إلى عقد اتفاقيات بين دولة العلم و الدولة الساحلية، تحتفظ بموجبها الدولة الساحلية بحرية التقدير الكاملة في وضع القيود الإضافية التي تراها مناسبة، مثل المرور في ممرات خاصة، و الإشعارات لمدة كافية قبل الدخول في المياه الإقليمية.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 140.

2 - هذا التفسير أخذت به مصر عند مصادقتها على اتفاقية 1982، إذ صرحت أنها طالما لم تكن طرفاً في الاتفاقيات المشار إليها في المادة 23، لذا فإنها ستطلب من السفن التي تعمل بالطاقة الذرية و السفن الأخرى المشار إليها في تلك المادة أن تحصل على موافقتها المسبقة قبل دخولها بحرهم الإقليمي، أنظر محمد الحاج حمود، نفس المرجع السابق الذكر، ص 140.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

وكما يبدو، فإن نظام هذه الاتفاقيات يتعارض مع نظام حق المرور البريء في المياه الإقليمية، لأن المادتين 23 و 22 فقرة 2 أنت بنظام أكثر مرونة و لا نجد بعض القيود التي تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، تلك الطبيعة التي تجعلها تخضع إلى القانون الدولي، فهي في مفترق الطرق بين هذين القانونين، تحمل مخاطر الطاقة النووية وبنفس الوقت تخضع لمخاطر الملاحة البحرية⁽¹⁾.

وعلى الرغم من أن المادتين السابقتين لا تشترطان الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، إلا أن الطبيعة الخطيرة لهذه السفن تستلزم الإشعار المسبق على الأقل و ذلك لتمكين الدول الساحلية، من التحقق من التزام تلك السفن بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية، و إن كان بعض الفقهاء يذهبون إلى أبعد من ذلك فيشترطون الإذن المسبق من سلطة دولة الساحل⁽²⁾.

2- الغوصات:

نظرا للخطورة التي تشكلها هذه المركبات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور البريء⁽³⁾، كان هناك قاعدة مستقرة في القانون الدولي تلزم الغوصات بالإبحار في المياه الإقليمية طافية و رافعة علمها، و قد تجسدت هذه القاعدة في الفقرة السادسة من المادة 14 من إتفاقية جنيف لعام 1958 وفي المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، وذلك بعد مناقشة هذه المسألة خلال المؤتمرات المتعاقبة لقانون البحار، فقد اقترح الوفد الفرنسي تعديل الفقرة 5 من المادة 15 من المشروع النهائي الذي

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 140-141.

2 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 123-124.

3 - لعمامري عصاد، القيود الواردة في إتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، المجلة النقدية للقانون و العلوم السياسية، العدد 2، 2013، تيزي وزو، الجزائر، ص 516.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

عرضته لجنة القانون الدولي على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار على نحو يلزم كل غواصة أثناء ممارستها للمرور البريء برفع علمها و ليس فقط الملاحه على السطح⁽¹⁾.

اعترض مندوب النرويج على الفقرة الخامسة و على التعديل المقترح إدخاله عليها معتبرا أن هذه الفقرة لا معنى لها في أية صيغة تفرغ عليها، ذلك أن للدولة الساحلية حق إصدار اللوائح المنظمة لمرور السفن الأجنبية في إقليمها البحري، و بالتالي فهي تستطيع عند الحاجة أن تلزم الغواصات بالملاحه على السطح رافعة علمها، بالإضافة إلى أن الصياغة التي جاءت بها الفقرة الخامسة قد توحى بأن مرور الغواصات و هي غاطسة دليل عدم براءة المرور، وهو غير معقول⁽²⁾.

ردا على هذا الموقف أيد مندوب الدنمارك و تركيا الفقرة الخامسة بحكم أنها من القواعد العامة المنظمة لحق المرور البريء، وعندما تم الاقتراح على الاقتراح الفرنسي الذي أقرته اللجنة الأولى و أدمجه المؤتمر الأول لقانون البحار في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، و قد حاولت كل من فيجي والمملكة المتحدة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار أن تخفف من حكم هذه الفقرة إلا أنها فشلت في ذلك ف جاء نص المادة 20 من اتفاقية قانون البحار متطابقا معها، وبذلك أصبح مرور الغواصات الأجنبية عبر الإقليم البحري للدولة الساحلية محكوما بقيدين أولهما أن تجر طافية و ثانيهما أن ترفع علمها تعريفا بجنسيتها.

و إذا لم تحترم الغواصة أثناء مرورها لأحد القيدين أو كليهما، فإن ذلك لا ينفي مبدئيا صفة البراءة عن مرورها⁽¹⁾، و إنما يعتبر مجرد قرينة على عدم البراءة، ولكن في حالة مرور الغواصات غاطسة، يحق

1 - انظر الوثيقة رقم A/CONF.13/C.1/L.6,P.215: هذا وقد تقدم الوفد البرتغالي بدوره باقتراح مماثل ثم إدراجه في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.26,P.215، إلا أن البرتغال سحبت بعد ذلك اقتراحها لمصلحة الاقتراح الفرنسي الذي لا يختلف عنه في المضمون.

2 - راجع أقوال مندوب النرويج في الاجتماع السابع و الثلاثين للجنة الأولى لمؤتمر قانون البحار الأول بتاريخ 8 أبريل 1958 في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/SR.36-40,P.53-54.

للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع هذا المرور و وفقا للفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالنسبة للغواصات الحربية، الاكتفاء بدعوتها إلى الامتثال إلى حكم الاتفاقية بالسير على سطح الماء، و إذا لم تمتثل إلى هذه الدعوة، فيطلب منها مغادرة المياه الإقليمية فوراً، وهذا يدل على أن خرق هذا الالتزام يشبه خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء، و لغرض تطبيق هذه الاجراءات يفترض التعرف على هوية الغواصة و لتحديد هذه الهوية على الدولة الساحلية أن تسلك كل الطرق المعقولة لأن تجعل الغواصة تطفو على السطح، بما في ذلك اللجوء إلى إجراء تدريجي باستعمال القوة، كإرسال متفجرات تحذيرية تؤشر للغواصات ضرورة التطفو دون أن تمسها بإذن⁽²⁾.

3- السفن الحربية

في الواقع، إن مسألة النظام القانوني لمرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية كانت، ولا زالت واحدة من أكبر المسائل الخلافية أو المثيرة للجدل في قانون البحار⁽³⁾. وطبقاً لمؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1950، يمكن النظر إلى المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية على أنه ليس حقاً لهذه السفن، وإنما هو مجرد ممارسة مسموح بها من جانب الدولة الساحلية.

ثانياً- واجبات الدولة الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء

نصت اتفاقية 1982 على مايلي:

1 - لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص ص 562-563.

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 142-143.

3 - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ص 125-129.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

1- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية،

2- و تتمتع بصورة خاصة، في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية، عما يلي:

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

• أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها،

3- تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل مياهها الإقليمية⁽¹⁾.

يعني ذلك أن من الواجبات التي تقع على عاتق الدولة الساحلية، عدم تحصيل أي رسوم على المرور البريء في المياه الإقليمية، حسب المادة (26)، إلا إذا كانت هذه الرسوم مقابل خدمات قدمت إلى السفن، و بشرط عدم التمييز بينها، وكذا عدم إعاقة حق المرور البريء في المياه الإقليمية، فلا يجوز مثلا فرض شروط يكون من أثرها العملي إنكار حق المرور البريء للسفن الأجنبية أو تقييده بقيود لا يقرها القانون الدولي، و إن كان ذلك لا يخل بحق الدولة الساحلية في وقف المرور البريء بالشروط السابق

1- المادة الرابعة والعشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

الإشارة إليها، بالإضافة إلى ضرورة إعلان الدولة الساحلية عن أماكن الخطر عند ممارسة حق المرور البريء في المياه الإقليمية فقد يحدث أن تكون هناك مناطق خطيرة على الملاحة و المرور في المياه الإقليمية

(كوجود صخور ضخمة أو شلالات أو هيجان شديد للبحر) في مناطق معينة للمياه الإقليمية، قد يترتب عليها تعريض سلامة الأشخاص أو الأشياء للخطر، لذلك كان من الطبيعي إلزام الدولة الساحلية بالإعلان عن تلك الأماكن إذا كانت تعلم بوجودها، إذ مما لا شك فيه أنها أقدر من غيرها على العلم بها، لمعرفة أكثر بظروف و خصائص المياه الموجودة قبالة شواطئها.

الفرع الثاني: النظام القانوني لحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق الدولية

من استقراء القواعد المنظمة لاستخدام المضائق في كل من اتفاقية 1958 و اتفاقية 1982، يمكن أن نستخلص أن الوضع القانوني للمضائق يختلف باختلاف المساحات البحرية التي يصل بينها. و كان موضوع النظام القانوني للمضائق محل مناقشات حادة أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بين الدول المطلة على المضائق من جانب و الدول الملاحة الكبرى من جانب آخر. و كانت كل طائفة من هاتين الطائفتين تسعى إلى تقنين النظام الذي يتفق مع مصالحها، حيث كانت الطائفة الأولى تريد أن تضع مجموعة من الضمانات التي تكفل لها الدفاع عن أمنها و سلامتها، في حين كانت تسعى الطائفة الثانية إلى إقرار نظام قانوني يضمن لها حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، مؤكدين أن نظام المرور البريء الذي كان مقررا بموجب اتفاقية 1958⁽¹⁾، لم يعد كافيا من وجهة نظرها بعد تحديد اتساع المياه الإقليمية بمسافة إثني عشر ميلا بحريا، و ظلت هذه الدول تحاول جاهدة أن يقر المؤتمر نظام المرور الحر لكافة السفن التجارية و الحربية خلال المضائق.

1 - البند الرابع من المادة السادسة عشر من اتفاقية جنيف البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958.

و قد جاءت اتفاقية 1982 لتتبنى مسلكا وسطا بين مطالب كلتا الطائفتين، حيث تبنت نظاما مستحدثا هو نظام " المرور العابر " le passage en transit " ليحل محل نظام المرور البريء الذي كان معمولاً به في ظل اتفاقية 1958⁽¹⁾.

و حتى نبين الأساس القانوني لحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق علينا أولا التطرق لمفهوم المضيق الدولي:

الفقرة الأولى: مفهوم المضائق الدولية

طبقا لقواعد القانون الدولي إن المضيق هو ممر مائي طبيعي يصل بين رقعتين من البحار، و بذلك لا يوجد حكم عام واحد في القانون الدولي فيختلف من حيث إذا كان موصلا ببحر داخلي، أو كان موصلا من بحرين⁽²⁾.

أولا- التعريف الفقهي للمضيق الدولي:

إتجه الفقه الدولي في تعريفه للمضيق الدولي في اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي والتعريف الوظيفي (الغائي)، فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين ويصل بحرين، لذلك فإنه يشترط للإتصاف بوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط أهمها:

- أن تكون مياه المضيق جزء من البحر وفقا لمفهوم القانون الدولي،
- وأن يتم تكوينه بطريقة طبيعية،
- و أن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض و يصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لإنفصلت المنطقتان البحريتان.

1- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 139-140.

2- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 42.

و أضاف الفقيه : "شارل روسو Charles Rousseau" شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام

خاص يحكمه⁽¹⁾، واصفاً المضيق من وجهة النظر الجغرافية بأنه "كل ممر بحري محصوراً بين جزأين من

الأرض مهما كانت التسميات المستعملة (مضايق، ممرات، قنوات، مجار مائية)

أما الأستاذ محمد حافظ غانم فقد عرف المضايق بأنها "عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين"⁽²⁾،

وسار في الاتجاه نفسه الأستاذ علي صادق أبو هيف مؤكداً بأن الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي

توصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضايق، وإما صناعية وتشمل القنوات"⁽³⁾.

وعرفها الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأنها "مياه تفصل إقليمين وتصل بحرين" وأن الممر المائي

لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب، بل يجب إلى

جانب ذلك أن يكون [ممرًا للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق"⁽⁴⁾

و يضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة عادة، ويستبعد في

مفهوم المضايق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين

عامين والاستعمال للملاحة الدولية"⁽⁵⁾.

مما تقدم نخلص إلى أن أهم ما يميز المضيق جغرافياً هو أنه ممر طبيعي، لذا فهو يختلف في طبيعته

عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية، و يتميز المضيق كذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ إنه،

يصل بين بحر عالٍ و بحر عالٍ آخر أو بين بحر عالٍ و بحر إقليمي.

ثانياً: التعريف القانوني للمضيق الدولي

1 - CHARLES ROUSSEAU، Le droit international public, Dalloz, Paris, Huitième édition, 1976, p 264.

2 - محمد غانم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1960، ص 63.

3 - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الطبعة الثانية عشرة، الإسكندرية، 1975، ص 455.

4 - محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة من قانون الأمم: قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص 1070.

5 - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 100.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على

ضعف مساحة المياه الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك و يتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضائق و لا ينطبق عليه نظامها، و إنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله، و بالخصائص الملاحية و الهيدروغرافية نفسها⁽¹⁾.

و قد عرفته الفقرة الرابعة من المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 " بأنه الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية و يصل جزءا من البحر العام بجزء آخر من البحر الإقليمي لدولة أجنبية"، و بعد تطور القانون الدولي للبحار طرأت تعديلات على تعريف المضيق الدولي بحيث أصبح أكثر شمولاً حيث عرفته المادة 37 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بأنه: " المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"

ثالثاً- أنواع المضائق الدولية:

لقد ميزت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين ثلاثة أنواع من المضائق و هي:

1- المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة⁽²⁾.

2- المضائق المشكّلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق (المضائق المختلطة):

تنص المادة 1/54 على أنه: "ينطبق نظام المرور البريء، وفقاً للفرع 3 من الجزء 2 في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المستثناة من تطبيق هذا المرور العابر، بموجب الاتفاقية العامة والتي تنص

1 - محمد الحاج حمود، " النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز " وارد في المواصلات في الوطن العربي: بحوث و مناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين و نقابة المعلمين في الجمهورية العراقية الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، 1985 ، ص265

2- المادة السابعة والثلاثون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

على أنه: "تتمتع جميع السفن و الطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب."

إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق و ببر هذه الدولة و وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية⁽¹⁾.

و منه فإن أول حالة مضائقية يطبق عليها نظام المرور البريء لا تقع إلا بتوفر شرطين صريحين: الأول- يقتضي تموقع المضيق بين ساحل دولة معينة و بين جزيرة خاضعة لسيادة هذه الدولة، وهو الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن الشرط البحري للمضيق، بالسؤال التالي: بين أي من أجزاء البحر ينبغي أن يربط بينهما هذا المضيق؟

الثاني- المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

جاء في اتفاقية قانون البحار ما يلي: " أو الموجودة بين جزء البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية"⁽²⁾.

و بورود هذه الفقرة من الجزء الثالث من الاتفاقية فإن هذا الصنف من المضائق يضاف كذلك إلى فئة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية و التي يطبق عليها نظام المرور البريء منذ اتفاقية 1958 في مادتها 16 الفقرة 4 وهو التوجه الذي برره الوفد البريطاني عند قوله فيما يتعلق بالمضائق المستخدمة

1 - الفقرة الأولى من المادة الثامنة و الثلاثون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

2 - انظر المادة 45-1-ب، من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

للملاحة الدولية بين جزء واحد من البحار العالية و البحر الإقليمي لدولة أجنبية، فإن التنقل فيه و موافقته لمصلحة المجتمع الدولي لا يرقى إلى قيمة المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار، وهو الأمر الذي نجم عنه تصنيف هذه الأنواع في خانة المضائق الثانوية بدل الرئيسية⁽¹⁾، و من أهم هذه المضائق مضيق " تيران"⁽²⁾ نظرا لموقعه الاستراتيجي الذي يجعله بوابة لخليج العقبة الممتد طولا شرق شبه جزيرة سيناء، من جنوب الجنوب الغربي إلى شمال الشمال الشرقي، فاصلا بين المملكة العربية السعودية شرقا و جمهورية مصر العربية غربا، و يبلغ طول الخليج 99 ميلا بحريا، وتشغل سواحله المملكة العربية السعودية والأردن و(الكيان الإسرائيلي) و مصر، و يوجد عند مدخله جنوبا 30 من الجزر الصخرية الصغيرة، وأهمها جزيرتي " صنافير " و " تيران "⁽³⁾(انظر الشكل التوضيحي رقم 12)، و هو بذلك لا يصل بين رقتين من البحار العامة حيث أنه يصل فقط بين جزء من البحر الأحمر و هو بحر عام أو يعد

1 - و من هذه المضائق نجد مضيق **Irben**، و هو يقع بين جزيرة ساريمبا (إستونيا) إلى الشمال، و البر الرئيسي الشمالي من لاتفيا إلى الجنوب .ويضم بحر البلطيق إلى مياه خليج ريغا، و التي تشمل المياه الإقليمية لكل من استونيا ولاتفيا .كما أنها واحدة من مداخل ميناء ريغا. ثم مضيق جزيرة وينار الذي يقع بين جزيرة ويتار بولأو (إندونيسيا إلى الشمال) وتيمور في الجنوب، و مضيق خوان ديفوكا الذي يفصل الجنوب عن جزيرة فانكوفر الكندية في الشمال و شبه الجزيرة الأولمبية في واشنطن (الولايات المتحدة) إلى الجنوب، و هو يربط بين المحيط الهادي و المياه الإقليمية لكندا و الولايات المتحدة الأمريكية.

2 - و ينقسم هذا المضيق بدوره إلى ممرين ملاحيين، يفصل بينهما أربع مجموعات من الشعاب المرجانية المرتكزة على سد طبقي مرفوع، يمتد على محور طولية مائل من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي. وعلى نفس هذا الاتجاه تعرف هذه الشعاب على الترتيب بأسماء جوردون ، توماس، ودهاوس و جاكسون. ويعرف الممر الغربي باسم إنتربر Enterprise، بينما يعرف الممر الشرقي باسم جرافتون Grafton و يعد الممر الغربي هو المجرى الملاحي الرئيس الصالح لمرور السفن المحيطة نظرا لتميزه النسبي بالاتساع والعمق والخلو من العقبات الملاحية، حيث يبلغ اتساعه في أضيق قطاعاته وهو قطاع رأس نصراني -جوردون حوالي 4125 قدما (1250 مترا)، بينما يتراوح عمقه بين 830-330 قدما (100-250 مترا). وتلازم السفن في مسارها الملاحي جانب الساحل الشرقي لسيناء فيما بين رأس نصراني و رأس محمد و هو مسار مزود بعلامات الإرشاد الملاحي. أما ممر جرافتون و الذي لا تزيد أعماقه على 230 قدما (70 مترا) و تتخلله عقبات ملاحية كثيرة، فهو لا يصلح إلا للملاحة الساحلية التي تعتمد بشكل كبير على النقل البحري الخفيف وفي وضح النهار. أنظر: محمود توفيق، المركز القانوني لتيران و صنافير بين الموضع والموقع "دراسة في الجغرافيا السياسية"، مجلة المجتمع العلمي المصري، المجلد 92، العدد 92، مصر، 2017، ص146.

3 - حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1976 ، ص 341 .

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

حسب التنظيم الجديد مندرجا في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول المشاطئة و بين البحر الإقليمي المصري مباشرة و مؤد إلى البحار الإقليمية للدول المشاطئة لخليج العقبة بطريق غير مباشر⁽¹⁾.



الشكل التوضيحي رقم (13):

يوضح مضيق تيران

الفقرة الثانية: النظام القانوني للمضايق الدولية

تعتبر المواد 37، 38 الفقرة الأولى و 45 الفقرة الأولى المطبة ب بمثابة أحكام تنظم المرور العابر و حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضايق.

و طبقت نظام المرور العابر على النوع الأول من المضايق التي تربط جزءا من أعالي البحار أو

منطقة اقتصادية خالصة و جزءا آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، و طبق المرور

البريء الذي لا يجوز وقفه على النوعين الأخيرين⁽²⁾ و المرور العابر هو المرور المتواصل السريع، أي

مرور جميع الطائرات و السفن بكافة أنواعها و دون تمييز بين الدول، مرورا متوصلا سريعا لغرض عبور

المضيق فقط، بمعنى لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة

القاهرة.

1 - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 139

2- المادة الخامسة والأربعون من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

و المرور العابر حق و ليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل بالعكس على تلك الدولة أن تمتنع عن عرقلته و أن تقوم بالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة و الطيران...

و قد ألزمت المادة 39 من الاتفاقية جميع السفن و الطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر، أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، و أن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر، و أن تمتثل أيضاً للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه⁽¹⁾.

و منعت المادة 40 من اتفاقية البحار لعام 1982 " السفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري و المسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدولة المشاطئة للمضايق".

كما ألزمت المادة 43 الدول المستخدمة لمضيق و الدول المشاطئة له أن تتعاون فيما بينها من أجل إقامة و صيانة ما يلزم من وسائل تسيير الملاحة و ضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعونة الملاحة الدولية، و التعاون من أجل منع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه.

كما أجازت المادة 42 للدول المشاطئة للمضايق أن تسن قوانين و أنظمة لضمان سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور و منع التلوث، و تنظيم نشاط سفن الصيد و الشؤون المتعلقة بالضرائب و الهجرة و الصحة دون تمييز بين السفن.

هذا وتوجد أحكام خاصة بالمضايق الواردة في هذه الاتفاقية لا تنطبق على المضايق التالية:

1- عصام العطية، المرجع السابق، ص 261.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

أولاً- المضائق التي لا تصل بين بحرين، و واقعة في إقليم دولة واحدة التي تعتبر مياهها مياها داخلية، كالمضايق التي تؤدي إلى بحر مغلق.

ثانياً- المضائق العريضة، التي يزيد اتساعها عن ضعف مساحة المياه الإقليمية، حيث يتوفر فيها جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة و بالتالي لا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية و إنما ينطبق عليها نظام البحر العالي.

ثالثاً - المضائق التي تنظم الملاحة فيها كلياً أو جزئياً اتفاقيات دولية قائمة و نافذة منذ زمن طويل، كالمضايق التركية، الدنماركية، و مضيق ماجلان و مضيق جبل طارق.

- و من المضائق الدولية التي تخضع لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مضيق باب المنذب
- و مضيق هرمز⁽¹⁾.

نستنتج مما سبق أن المياه الإقليمية هي جزء لا يتجزأ من سيادة الدولة لكن هذه السيادة هي سيادة مقيدة و ليست مطلقة على اعتبار أن حق السفن الأجنبية بالمرور البريء في هذه المياه الإقليمية حق مكفول وفق أحكام القانون الدولي لذلك نقول أن الفرق بين المياه الإقليمية والمياه الداخلية هو أن المياه الداخلية لا تعترف بفكرة حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية في حين في القانون الدولي يوجد حق للسفن الأجنبية بالمرور عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية حتى لا تضطر السفن لقطع مسافات بعيدة في البحر وصولاً إلى دولة ثانية، و الدولة لا يمكنها أن ترفض مرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية في زمن السلم خاصة إذا كان هذا المرور بريئاً و ليس فيه خطر على الدولة الساحلية، وكذا إذا كان المرور بين منطقتين بحريتين تشكلان طريقاً للمواصلات والملاحة البحرية، إلا أن للدولة الحق في منع هذا النوع من السفن من الدخول إلى موانئها وأحواضها.

1 - المادة الخامسة والثلاثون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

و قد أشار الفقيه "أوبنهايم" إلى المرور خلال المضائق الدولية فقط ولم يعترف بحق السفن الحربية في المرور البريء خلال المياه الإقليمية بصفة عامة أو خارج حدود المضائق، وهو ماذهب إليه الفقيه " كولومبس " Colombos حيث فرق بين حق السفن الحربية في المرور خلال المياه الإقليمية العادية و بين المرور خلال المضائق، والتي رأى بأن المضائق يحق فيها المرور لكل السفن ولا يجب إعاقته تسييرا للملاحة الدولية، و الكثير من الفقهاء الذين سايروا هذا الرأي ولم يعترفوا بحق السفن الأجنبية الحربية بالمرور سوى في المناطق التي تكون ضرورية للمواصلات البحرية و لايمكن الإستغناء عنها و هي المضائق الدولية⁽¹⁾.

1 - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 151.

المبحث الثاني:

النظام القانوني للسفن الأجنبية

في المياه الإقليمية

المبحث الثاني: النظام القانوني للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية

إن الحديث عن النظام القانوني للسفينة خلال وجودها في المياه الإقليمية ليس سوى معالجة و تسليط للضوء على نقطة تقاطع تلتقي فيها سيادة الدولة الساحلية لحماية مصالحها على مياهها الإقليمية بمصالح المجموعة الدولية التي تنتمي إليها هذه السفن و ترفع أعلامها و تحمل جنسيتها وتشكل جزءا من اقتصادها أو تحمل رعاياها أو حتى رعايا دول أخرى.

فالسفن عندما تكون على المياه الإقليمية لدولة ساحلية ليست مجرد قطعة بحرية متحركة على سطح الماء بقدر ما هي تمثل مصالح معينة للدول التي تحمل أعلامها على جميع الأصعدة، فضلا عن الجانب السيادي الذي يتجسد بالدرجة الأولى في ممارسة الاختصاص على هذه السفينة في جانبه الجزائي و المدني.

و في المقابل فإن هذه السفينة و بكل الأبعاد التي تمثلها، عندما تكون في المياه الإقليمية لدولة ساحلية، فإنها تكون في منطقة تتبع هذه الدولة و تخضع لسيادتها، و على السفينة احترام المصالح الحيوية لها و عدم اختراق قوانينها و نظمها على بحرها الإقليمي⁽¹⁾.

إن أبرز اصطدام للدولة الساحلية مع غيرها من أعضاء المجموعة الدولية يرتبط بنقطتين رئيسيتين: أولهما ممارسة السفينة للملاحة البحرية و المرور في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، و ثانيهما و قوع حدث أو واقعة قانونية أو فعل من شأنه أن يجعل السفينة أو طاقمها أو ركابها في مواجهة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية، والقاعدة العامة المسلم بها في القانون الدولي هي ممارسة الدولة اختصاصاتها

1 - المادة الحادية و العشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

القضائية على إقليمها، فمن الطبيعي أيضا أن تباشر هذا الاختصاص على مياهها الإقليمية باعتبارها امتدادا لسيادتها، وإن الاختصاص القضائي مبني على السيادة وهو أحد أركانها الأساسية⁽¹⁾.

و في مجال تسوية المنازعات الدولية البحرية نصت اتفاقية 1982، في ملاحقها على مجموعة من الآليات من شأنها أن تحل كافة أنواع المنازعات ذات العلاقة و أن تتوع هذه الوسائل من شأنه ضمان التفعيل الأمثل لقواعد القانون الدولي للبحار و احترام إرادة الدولة في مفاضلتها بين وسيلة و أخرى.

و لتحديد مدى الاختصاص القضائي للدولة الساحلية، على السفن التي تباشر حق المرور البريء عبر مياهها الإقليمية، يقتضي التمييز بين طبيعة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية و بيان ما إذا كان اختصاصا جنائيا أو اختصاصا مدنيا، كما يتطلب الأمر تحديد نوع السفينة الأجنبية التي يراد مباشرة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية عليها- في أي من صورتيه سالفتي الذكر- في مواجهتها، و تحديد ما إذا كانت سفينة خاصة أو عامة⁽²⁾، و هذا ما سنتطرق له في المطلب الموالي:

المطلب الأول: النظام القانوني للسفن العامة الأجنبية في المياه الإقليمية

قد يقال أن سيادة الدولة على مياهها الإقليمية تقتضي إخضاع التصرفات و الأفعال التي تقع من أو على سفينة أجنبية أثناء مرورها في هذا البحر للقضاء الإقليمي أسوة بالسفن الراسية في الموانئ، و في الحدود التي أقرها القانون الدولي بالنسبة لهذه السفن، لكن هذا القول تواجهه اعتراضات ثلاثة:

الأول: أنه ليس للدولة صاحبة الإقليم أن تعوض مرور السفن الأجنبية في مياهها بالتدخل في شؤونها ما لم يكن الأمر يتعلق بمسائل تتصل بسلامة الدولة أو بسلامة الملاحة⁽³⁾،

1 - فاروق محمد الأعرجي، المرجع السابق، ص 151

2- محمد عمر مدني، المرجع السابق، ص 114.

3 - لقد نص المرسوم الجزائري رقم 72-194 الصادر في 05 أكتوبر 1972 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية و توقفها في المياه الإقليمية في زمن السلم في مادته السابعة بقولها: " يكون المرور خاليا من كل غرض عدواني، إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية".

الثاني: أنه ليس للدولة صاحبة الإقليم مصلحة في التدخل بالنسبة لما يقع على سفن أجنبية أثناء مرورها في مياهها طالما أنه لا يمسه في شيء،

الثالث: أنه لا يتيسر دائما للسلطات الإقليمية أن تحاط علما بما يجري على مركب أجنبي وقت مروره في بحرهما و أن تتدخل في الوقت المناسب ما لم يطلب إليها ذلك⁽¹⁾.

الفرع الأول: النظام القانوني للسفن الحربية في المياه الإقليمية

نظرا لاختلاف طبيعة السفن الحربية و أغراضها عن غيرها من السفن التجارية، فإنها تنفرد بقواعد معينة تعارفت عليها الدول ونصت عليها الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الأخيرة⁽²⁾.

السفينة الحربية كما عرفتها المادة (29) من اتفاقية 1982 وقد تم التطرق لتعريفها سابقا من طرفنا تعني: "... 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 و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"⁽³⁾.

و يعتبر مرور السفن الحربية خلال المياه الإقليمية من أشد المواضيع إثارة للخلاف و الجدل على كل الأصعدة بدءا من مؤتمر لاهاي لعام 1930 و انتهاء باتفاقية 1982، بل و حتى بعدها، فالعمل الدولي ظل متناقضا في تعامله مع مرور السفن الحربية مما يدفع إلى القول بأن هذا الموضوع لم يحسم بصفة نهائية أو على الأقل، بصفة واحدة لا تدع مجالاً للشك و لا للتأويل.

1- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 309.

2 - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 154.

3 - و تقابلها الفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية جنيف لسنة 1958

و إذا كان الخلاف بشأن مرور السفن الحربية قد بدأ مبكرا ومع بداية القرن العشرين رغم أن التكنولوجيات العسكرية البحرية في بداية هذا القرن، لم تبلغ المسافة التي قطعها السفن الحربية من حدة التصعيد والتعزيز العسكري و التواجد المكثف و المستمر في البحار التي شهدتها الحقبة التي زامنت وتلت انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958، فإن لم يعد قاصرا على الاختلافات الفقهية بقدر ما أصبح شبه صراعات دولية حقيقية شهدتها المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار⁽¹⁾، وكانت الوفود خلالها تمارس ضغوطات تارة، و تكتلات تارة أخرى، في محاولة إقرار نص دون آخر أو لترجيح موقف على حساب آخر، وهي كلها في الأخير، بواعث مرجعها ما تمثله السفن الحربية على الصعيد الأمني والاستراتيجي الدولي، و من أجل ذلك كان وضع هذه السفن و مرورها البريء على جانب كبير من التعقيد.

تتمتع السفينة الحربية الأجنبية بحصانة تامة في المياه الإقليمية للدول المختلفة، و كان أساس هذا المركز في نظر الفقه في السابق يستند إلى " إقليمية السفينة".

إلا أن هذا التفسير أخذ ينحصر تدريجيا و لم يعد الفقه يستند إليه في الوقت الحاضر، و بدأت تظهر أفكار جديدة لتفسير هذا الأساس، منها الصفة التمثيلية للسفن الحربية و الاحترام المتبادل للسيادة و الضرورة التي تدعو دولة العلم لمراقبة قواتها المسلحة أينما وجدت و الموافقة على الإقامة المعطاة من الدولة الساحلية، و الأحدث من ذلك، القول إن السفينة الحربية تشكل عنصرا من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم.

1 - مؤتمرات قانون البحار أربعة: مؤتمر لاهاي في الفترة الممتدة من 13 مارس إلى 12 أبريل 1930، المؤتمر الأول للأمم المتحدة بجنيف في الفترة الممتدة بين 24 فيفري و 28 أبريل 1958، المؤتمر الثاني للأمم المتحدة بجنيف في الفترة الممتدة من 17 إلى 27 أبريل 1960، و المؤتمر الثالث للأمم المتحدة في الفترة الممتدة من 1973 و 1982.

و لا يمكن للسفينة الحربية أن تستفيد من هذا المركز إلا إذا كانت قد دخلت المياه الإقليمية بشكل

اعتيادي و سلكت سلوكا سليما يتصف بكل صفات المرور البريء⁽¹⁾، فتمتتع عن كل عمل من الأعمال

التي تخرج عن طبيعة ذلك المرور، إذ أن كل فعل من أفعال العنف أو الأفعال المعادية يعطي الدولة الساحلية الحق في اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية للدفاع الشرعي عن النفس⁽²⁾.

الفقرة الأولى: القواعد المطبقة على السفن الحربية الأجنبية في القضاء المدني

تقضي القواعد العامة المتعلقة بحصانة الدول و ممتلكاتها بأن تعفى السفينة الحربية من كل الدعاوى

المدنية التي تباشرها ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية، و بذلك يعقد الاختصاص وجوبا للجهات

القضائية لدولة العلم⁽³⁾، و في ذلك حلا لمسألة تنازع الاختصاص القضائي التي قد تثار بين الجهة التي

وقع على إقليمها الفعل الضار الواجب التعويض و دولة الجنسية.

فالدولة الساحلية متى سمحت للسفينة الحربية الأجنبية دخول مياهها الإقليمية تكون ضمنا قد

تنازلت عن اختصاصها القضائي، و هو الحل الذي أخذت به اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن

1- طلبت "المحكمة الدولية لقانون البحار" التي يقع مقرها في هامبورغ بتاريخ 25 ماي 2019، من روسيا الإفراج "فوراً" عن البعثة الأوكرانية الـ 24 المحتجزين لديها منذ نوفمبر 2018، إثر حادث بحري قبالة شبه جزيرة القرم. وقال رئيس المحكمة جين-يون بايك إن "الاتحاد الروسي يجب أن يفرج فوراً عن العسكريين الأوكرانيين، وأن يسمح بعودتهم إلى أوكرانيا". وتتولى هذه المحكمة مراقبة تطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة حول قانون البحار، كما طلب القضاة من روسيا أن تسلم كييف "فوراً" السفن الحربية الثلاث التي صادرتها عند مرورها في مضيق كييرتش قبالة شبه جزيرة القرم التي ضمتها موسكو في 2014. وكانت أوكرانيا رفعت دعوى أمام المحكمة التي يوجد مقرها في هامبورغ بألمانيا في إبريل، لكن روسيا تقاطع هذا الإجراء رافضة أي اختصاص للمحكمة في هذه القضية، وعلقت نائب وزير الخارجية الأوكراني أولينا زركال على القرار بالقول إنه "يشكل إشارة واضحة لروسيا بأنه لا يمكنها انتهاك القانون الدولي بدون أي عقاب. و كتبت على "فيسبوك" إنها تأمل بأن تتجاوز موسكو "سريعاً وبشكل كامل" مع حكم المحكمة. تعود القضية إلى نوفمبر 2018، حين اعترضت روسيا السفن الثلاث مندة "بعنوان". وقد أكدت أنها دخلت مياهها بشكل غير شرعي. و تؤكد أوكرانيا من جهتها أنها أبلغت روسيا بوجهة السفن قرب مضيق كييرتش، متهمة موسكو بانتهاك القانون الدولي، أنظر الرابط:

محكمة البحار تطلب من موسكو الإفراج عن بعثة أوكرانية -/2019/05/25/alarabiya.net/arab-and-world/ تاريخ الإطلاع على الموقع 2022/02/02.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.

3 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 305.

الأجنبية المملوكة للدولة و المبرمة في 10 أبريل 1926 فيما تعلق بدعاوى التعويض الناجمة عن المصادمات و المساعدة و الإنقاذ و سائر المستحققات المالية على إطلاقها⁽¹⁾.

كما استنتجت هذه السفن صراحة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح لعام 1974، و كذا ما أورده اتفاقية الأمم المتحدة التي تقضي بعدم انطباق " أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها على أية سفينة حربية..."⁽²⁾ و كذلك الحال بالنسبة للسفن " التي تملكها أو تشغلها دولة ما و تكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية... " و الأحكام التي استنتجت هذه السفن من نطاق تطبيقها، هي الأحكام التي تضمنها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، لا سيما ما ورد في الفرع (6) منه المتعلق بالتنفيذ في مجال التلوث من مختلف مصادره، و ما ورد في الفرع (7) منه أيضا و المتعلق بسير الدعاوى المادة (223) و ممارسة صلاحيات التنفيذ المادة (224) و إخضاع السفينة للتحقيق المادة (226) إلى غير ذلك من الأحكام .

و قد تعرض لهذه المسألة سابقا معهد القانون الدولي بموجب قراره الصادر في دورة ستوكهولم لعام 1928، حيث: " لا يمكن ممارسة الإختصاص المدني في مواجهة سفينة حربية بطريقة تؤدي إلى مصادرتها بما فيها حصانتها، و يستتبع ذلك، أنه لايجوز مواجهة السفينة الحربية بأي التزام مدني و لا بأي إجراء آخر ذي صلة"⁽³⁾

1 - حيث نصت اتفاقية بروكسل 1926 في مادتها (3) على عدم خضوع هذه السفن في هذا الجانب لأي عملية حجز أو توقيف أو بأي طريقة قضائية كانت، وأجازت أيضا هذه المادة، إمكانية رفع الأمر للمحاكم الوطنية" للدولة التي تملكها أو للدول التي تستغلها: " ولا يمكن لهاتين الدولتين أن يتمسكا أمام الدعاوى الرامية إلى طلب التعويض في مسائل التصادم أو المساعدة و الإنقاذ بحصانة هذه السفن".

2 - المادة 236 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

3 - الفقرة الأولى من المادة 26 لقرار دورة ستوكهولم لمعهد القانون الدولي سنة 1928.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

و هناك العديد من القضايا التي أثير فيها هذا الموضوع و ساهمت في تطير هذا المبدأ و تأكيده على مستوى القضاء الدولي من بينها القضية التي علق عليها الفقيه "جيدل" و اعتبرها نقطة بداية إنعدام الاختصاص المدني على السفن الحربية الأجنبية من قبل الدولة الساحلية⁽¹⁾.

و ظهر هذا المبدأ مؤكدا كذلك في قضية الاصطدام بين السفينتين الفرنسية و البريطانية في المياه الإقليمية البرتغالية، و التي تتلخص وقائعها في أنه بتاريخ 7 نوفمبر 1887 حدث صدام بين السفينة التجارية الفرنسية " Ville de Victoria " و سفينة حربية بريطانية في المياه الإقليمية البرتغالية⁽²⁾ مما سبب غرق السفينة الفرنسية، و قد ذكر وزير الخارجية الفرنسي آنذاك " فلورنس " بأنه لو كانت السفينة التي تسببت في الحادث سفينة تجارية، لقامت السلطات الفرنسية بمحاصرتها كوسيلة لضمان التعويضات المستحقة عليها لفائدة الضحايا و لإصلاح الضرر لصالح مالك السفينة و تجهيزها و المؤمنين عليها، و كان بالإمكان أن ترفع هذه السفينة أمام القضاء البرتغالي...، إلا أنه عندما كانت السفينة المتسببة في الحادث سفينة حربية تستفيد عادة من الحصانات المقررة للسفن الحربية، فإن الحكومة الفرنسية تجد نفسها مجبرة بالالتزام أخلاقي على إنتهاج الطرق الدبلوماسية للمحافظة على مصالح مواطنيها.

أما فيما يخص الدعاوى المدنية التي ترفع على أفراد طاقم السفينة الحربية و جب التفريق بين فرضين: **الفرض الأول:** إذا كانت الوقائع محل النزاع منسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية قد وقعت خارج الخدمة العامة أو بمناسبتها، يعقد الاختصاص للقضاء المدني للدولة الساحلية بشرط أن لا يؤثر ذلك على أداء الفرد على متن السفينة.

1 - وهي القضية المعروفة باسم " Schooner Exchange V. Mc Faddon " يُزعم أن المركب الشراعي Balaou قد تم الاستيلاء عليه في أعالي البحار عام 1810 من قبل القوات العسكرية التي تعمل نيابة عن الحكومة الفرنسية، أنظر : <http://courses.kvasaheim.com/pol470/docs/brief.pdf> تاريخ الإطلاع على الموقع 2022/01/11.

2 - La Catastrophe du « Victoria » mort de l'aùiral Tryon et de 359 officiers et marins anglais, le petit journal, Num 137, 8 juillet 1893.

الفرض الثاني: إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية قد وقعت في إطار الخدمة العامة أو بمناسبتها، يسلب الاختصاص من القضاء المدني للدولة الساحلية، و على المتضرر رفع دعوى إما أمام قضاء دولة العلم مباشرة إذا كان ذلك متاحا، و إما أن يتظلم إلى دولته التي تقوم بالمطالبة بدلا عنه إعمالا للقواعد العامة في مجال الحماية الدبلوماسية⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: القواعد المطبقة على السفن الحربية الأجنبية في القضاء الجنائي

يتميز في هذه الحالة تقليديا بين الخرق المرتكب على متن السفينة و الخرق المرتكب خارجها:

أولا- ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة الحربية

فبالنسبة للخرق المرتكب على متن السفينة يكون الاختصاص الإقليمي غير ممكن، بسبب عدم جواز استخدام القسر على متن السفن الحربية الأجنبية⁽²⁾.

لقد أكد معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم عام 1928 أنه " إذا سلم الربان الجاني إلى السلطة الإقليمية فإن هذه السلطة تعود إلى ممارسة اختصاصها الاعتيادي، فالربان هو الذي يقرر بشكل حر تسليم الجاني، حتى إذا طلبته السلطة المحلية بإلحاح.

و لكن، هل يمكن للسلطات المحلية القبض على الجاني مرتكب الفعل على متن السفينة، إذا وجد خارج السفينة و تقديمه للمحاكمة أمام محاكمها؟

في هذه الحالة يميز التعامل الدولي فيما إذا كان الفاعل أو الضحية من أفراد الطاقم أم لا، فإذا كان الإثنان من أفراد الطاقم، يكون الاختصاص لدول العلم مهما كانت جنسيتهما، و يطبق نفس الحل فيما

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 306.

2 - محمد الحاج محمود، المرجع السابق، 153.

لو كان الفاعل من غير أفراد الطاقم و كان الضحية من هؤلاء، و هذا الحل يستند إلى ما للقوات المسلحة من سلطة النظر في الجرائم المرتكبة ضد أفرادها من قبل أي فرد كان.

و لكن تكون الدولة الساحلية هي المختصة لو أن الفاعل و الضحية كانا من غير أفراد الطاقم، و لكنها لا تستطيع التصرف إلا إذا سلم إليها الجاني من قبل ربان السفينة⁽¹⁾.

ثانيا- ارتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية

أما إذا كان الفعل المرتكب قد وقع خارج السفينة الحربية، فإن من المتفق عليه فقها و في تعامل الدول أن الدولة الساحلية تكون مختصة للنظر في الأفعال التي لا علاقة لها بالخدمة، إلا إذا كان الجاني قد وصل إلى متن السفينة قبل إلقاء القبض عليه، فعندها لا يحق للدولة الساحلية إلا أن تطلب من دولة العلم تقديمه للمحاكمة وفقا لقوانينها و أن تخبرها بالنتيجة.

أما بالنسبة للأفعال المرتكبة عند تأدية الخدمة، فإنها تكون من اختصاص دولة العلم المانع⁽²⁾. و يجوز لدولة الساحل أن تقوم بإعتقال الفاعل فقط، على أن تسلمه إلى الربان حال طلبه له، و لها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها و أن تخبرها بالنتيجة.

ومن جهة أخرى، و تطبيقا للمبدأ القائل بأن ممارسة الاختصاص الجزائي هو التعبير الأعلى للسلطة العامة للدولة، فإنه يحظر على السفن الحربية الأجنبية الراسية في موانئ الدولة الساحلية أو المارة مرورا بريئا عبر المياه الإقليمية أن تنفذ عقوبة الإعدام على ظهرها، و لا يمكن التحدث هنا إذا حدث ذلك عن حصانة هذه السفن، إذ ما من شك أن تَدخُلَ الدولة الساحلية سيكون أكيدا، على الأقل لحمل هذه السفينة الحربية على المغادرة الفورية لمياهها الإقليمية.

1 - المادة الثامنة عشر من قرارات دورة ستوكهولم لمعهد القانون الدولي، الكتاب السنوي للمعهد، الجزء 34، ص ص 1067-1068.

2- المادة الحادية و الثلاثون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

و الكثير من الدول تسير على تضمين تشريعاتها فالجزائر مثلا يقضي قانونها: " بأنه لا يجوز تنفيذ الحكم بالإعدام على متن السفينة الحربية التابعة لدولة محاربة إذا كانت في حالة حياد"⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة: في حالة ممارسة السفينة الأجنبية لأنشطة عسكرية أو للجوء سياسي

أولاً- ممارسة السفينة الحربية الأجنبية لأنشطة عسكرية: أولاً وجب التذكير بأنه على السفينة الأجنبية العامة و الحربية منها على وجه الخصوص، عند ممارستها لحق المرور البريء، أن تمتنع عن أي فعل أو عمل من شأنه أن ينفي طابع البراءة عن مرورها، وقد رأينا بأن المادة (18) من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 بينت معنى حق المرور البريء و قضت أيضا بأن يكون "متواصلا و سريعا، و مع هذا، فهو يشتمل على التوقف و الرسو، و لكن فقط بقدر ما يكون، ذلك 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".

و قد بينت المادة (19) من نفس الاتفاقية معنى حق المرور البريء، وهو ما تم التطرق له آنفا، و قد تعرضت الاتفاقية أيضا من خلال الفقرة الثانية من ذات المادة إلى المرور الذي يعد ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، و تعرضت في البنود،(أ)، (ب)، (ج)، (د)،(هـ)، (و)، إلى الأحكام المتعلقة بما يمكن أن تمارسه السفن الحربية كمظهر عسكري من مظاهر سيادة دولة العلم،

1 - المادة الثامنة و الأربعون المرسوم التنفيذي رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 المتعلق بدخول و إقامة السفن الحربية إلى الموانئ و المياه الإقليمية الجزائرية.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

وبخصوص هذه الحالة لم تقدم اتفاقية 1982 و من قبلها اتفاقية 1958 حلا قانونيا، و يعتبر الدكتور "عبد المنعم محمد داود" مثل هذه الأعمال التي تقوم بها السفينة من أعمال الحرب حتى و إن لم يعلن عنها رسميا، و من ثم، و عند استعمال السفينة للقوة فإنه يجوز أن تقابل الدولة الساحلية مقابل هذا العمل بالقوة"، فضلا عن تحميل دولة علمها مسؤولية ما قامت به هذه السفينة الحربية⁽¹⁾.

و كذلك بالنسبة للغواصات التي تمر خلال البحر الإقليمي غاطسة، فغطس الغواصات يسقط عنها براءة المرور حسب المادة (20)، و لا يمكن استخدام القوة ضدها مباشرة، و مع هذا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ بعض الخطوات التي تمكنها من حمل الغواصات على تحديد هويتها و إجبارها على الطفو، و قد يقتضي ذلك أن تعتمد الدولة الساحلية إلى بعض الخطوات العسكرية كاستعمال المتفجرات بالقرب منها لإجبارها على الطفو، و عند عدم إمتثالها، جاز للدولة الساحلية أن تستعمل القوة ضدها.

ثانيا- ممارسة السفينة لأعمال البوليس: تذهب مجموعة من المواد والأحكام إلى تقرير نوع من الإحتكار لممارسة الأعمال البوليسية من قبل السفن الحربية مع ورود صنف آخر من السفن يحق له ممارسة هذه الأعمال وهي التي "تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك"، على أن مسألة تخصيص السفينة الحكومية لممارسة الاختصاصات البوليسية لا تعد مسألة جوهرية عند بعض الدول، كما أن بعض الدول تعتمد إلى تسوية هذه المسائل بموجب الاتفاق.

1 - بل و حتى في حالة قيام القوات المسلحة لدولة أجنبية بعمل عسكري غير موجه ضد الدولة الساحلية بالضرورة، فلا شك في أنه ينطوي على مساس بأمنها و سلامتها متى حصل في مياهها الإقليمية و يقرر مسؤولية الدولة التي تنتمي إليها تلك القوات المسلحة. وهذا ما أكدته قضية السفينة "Rainbow Warrior" التابعة لحركة السلام الأخضر Green peace التي تم إغراقها في 10 جويلية 1985 بالقرب من ميناء أوكلاند بنيوزلندا نتيجة قصفها بمتفجرات وضعتها قوات تابعة للحكومة الفرنسية، لخضر زازة، المرجع السابق، ص 408.

ومن جهة أخرى فإن جميع النصوص التي وردت في اتفاقية 1982 وخولت ممارسة الاختصاصات البوليسية للسفن الحربية بخصوص ضبط سفن القرصنة والاتجار غير المشروع بالمخدرات⁽¹⁾... إلخ، قد استبعدت صراحة ممارسة هذه الأعمال و الاختصاصات في المياه الإقليمية إذ قصرتها فقط على منطقة أعالي البحار، حيث نصت اتفاقية 1982 لقانون البحار بأنه: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريقة القرصنة و كانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات..." فنلاحظ من خلال هذه المادة أن المياه الإقليمية مستثناة صراحة باعتبارها منطقة تدخل في ولاية الدولة الساحلية وهو نفس الحكم المتعلق بالاتجار غير المشروع بالمخدرات⁽²⁾، من نفس الاتفاقية، وكذا نفس الحكم ينطبق على مسألة البث الإذاعي غير المصرح به والذي يقتصر على أعالي البحار⁽³⁾، بحيث لا يجوز للسفينة الحربية ممارسة أعمال البوليس على السفينة التي تقوم بعمليات البث الإذاعي غير المصرح به إذا كانت قد دخلت إلى المياه الإقليمية لدولة ساحلية غير دولة علمها حتى ولو كان هذا البث ملتقظا من قبل دولة علم السفينة الحربية، وعليه فلا يحق للسفن الحربية لجميع هذه الدول أن تعتمد إلى ملاحقة هذه السفينة أو الشخص الذي يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به إذا تمت هذه العملية في المياه الإقليمية لدولة ساحلية أو إذا دخلت السفينة إلى هذه المنطقة بعد أن تكون قد قامت بهذا العمل في أعالي البحار، فالاختصاص هنا مانع للدولة صاحبة المياه الإقليمية.

1 - المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لقانون البحار لعام 1982.

2 - جاء في نص المادة 108 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982: "تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار."

3 - تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار. انظر المادة 109 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار 1982.

ثالثاً- حق اللجوء على ظهر السفينة الحربية: يعتبر موضوع اللجوء على ظهر السفينة الحربية من المواضيع الشائكة التي عرفها القانون الدولي والذي كان له أثره على مستوى العلاقات الدولية، باعتبار أن السفينة الحربية تعبر عن سيادة الدولة، وبالرجوع إلى نظرية الإمتداد الإقليمي التي تعتبر السفينة الحربية جزءاً من إقليم دولة علمها فلا تخضع لسيادة أو إختصاص أي دولة أخرى و لو كانت في موانئها أو في مياهها الإقليمية، أما حق اللجوء الذي يعتبر من المبادئ المكرسة في القانون الدولي المعاصر بل يعتبر من القواعد الآمرة⁽¹⁾ فقد نص الإعلان العالمي لحقوق الإنسان بأن:

1- لكل فرد الحق في أن يلجأ إلى بلاد أخرى أو يحاول الهرب من الاضطهاد.

2- لا ينتفع بهذا الحق في المحاكمات المستتدة إلى الجرائم غير السياسية أو أفعال مخالفة لأغراض

3- و مبادئ الأمم المتحدة".

و على هذا الأساس، فالفقه الدولي حاول تمديد مبدأ حق اللجوء حتى على السفن الحربية، هذا ما كان مسقراً في العرف والعمل الدوليين، فالفقه قاس الأمر على فكرة الإمتداد الإقليمي للسفينة الحربية ورأى إمكانية أن تشكل هذه الأخيرة ملجأ على غرار السفارات و القنصليات لما لها من حصانات كحصانة هذه الأخيرة، وعلينا أن نشير إلى أن الفقه والعمل الدوليين عند تناول موضوع اللجوء فرقا بين نوعين من اللجوء لجوء المجرمين ولجوء السياسيين.

وقد جرى العمل الدولي على أن قائد السفينة الحربية يلتزم بتسليم اللاجئين إلى سفينته والمتهمين في

جرائم عادية غير سياسية، وعليه أن لا يقوم بايوأته ولسلطات الدولة الساحلية أن تلقي عليه القبض⁽²⁾.

1 - المادة الرابعة عشر من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة في 10 ديسمبر 1948

2 - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 377.

و قد نص معهد القانون الدولي على عدم جواز قبول التجاء المجرمين العاديين إلى السفن العامة، في دورة ستوكهولم لعام 1928،⁽¹⁾ بأنه: "ليس لقائد السفينة الحربية أن يمنح الملجأ للمتهمين أو المحكوم عليهم في جرائم عادية أو الفارين من الخدمة في القوات البرية أو البحرية التابعة لدولة الإقليم أو للفارين من العمل على ظهر السفن الموجودة في نفس المياه الإقليمية، أما إذا قام بإيواء لاجئين سياسيين، فإن عليه في هذه الحالة التأكيد من صحة تلك الصفة، و ألا يبدو منح الملجأ من جانبه بمثابة تأييد لأحد أطراف النزاع في دولة الإقليم إضراراً بالطرف الآخر، كما أن عليه ألا يقوم بإنزال أولئك اللاجئين في بقعة أخرى من نفس الإقليم أو في مكان آخر قريب منه"⁽²⁾.

وقد ذهب الكثير من التشريعات إلى عدم جواز قبول التجاء المجرمين العاديين إلى السفن العامة، لكن لم تتعرض لجزاء مخالفة هذا الحظر ولم تشر إلى حق السلطات المحلية للدولة الساحلية التي هرب الجاني منها والتجأ إلى السفينة الأجنبية العامة المرابطة في موانئها أو في مياهها الإقليمية في حالة تسليم المجرم اللاجئ إليها أو إذا لم يقم قائد السفينة بإقصائه عنها خاصة إذا كان اللاجئ من المجرمين الخطريين.

يبدو أن الفقه الدولي لم يستقر على رأي محدد في شأن هذا الموضوع و هذا بسبب اتجاههم الغالب إلى بحث مسألة اللجوء السياسي، ففي الوقت الذي يرى فيه الدكتور "محمد المجذوب" عدم جواز التعرض للسفينة الحربية من قبل الدولة الساحلية في حالة عدم قيام قائد هذه السفينة بتسليم المجرم العادي⁽³⁾

1 - المادة الحادية والعشرون من اللائحة الخاصة بنظام السفن وأطقمها أثناء وجودها هل الموانئ الأجنبية في وقت السلم.
2 - برهان محمد توحيد أمر الله، النظرية العامة لحق الملجأ في القانون الدولي المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1988، ص 127.
3 - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 377.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

و ذهب أيضا إلى ذلك: الدكتور برهان أمر الله حيث يرى بأنه: " ليس لسلطات الدولة الساحلية سوى المطالبة باسترداده بالطرق الدبلوماسية..."، وهي " لا تملك حينئذ حبال تلك السفينة سوى مطالبتها بمغادرة مياهها الإقليمية"، وذهب أيضا في مقابل ذلك الدكتور " زهير الزبيري" إلى " عدم التردد باتخاذ مثل هذا الإجراء و خاصة إذا كان المتهم الذي التجأ إلى ظهر السفينة من المجرمين الخطرين" وقد أورد في شأن ذلك جملة من الإجراءات: كإخطار الممثل الدبلوماسي للدولة التي تنتمي إليها تلك السفينة بجنسيتها ويطلب إليه تسليم المجرم إلى سلطات الدولة الساحلية مع تأكيدها هلى حرص هذه الأخيرة على احترام حصانة السفينة العامة، فإذا لم يستجب الممثل الدبلوماسي و أصر قائد السفينة، جاز للدولة الساحلية اقتحام السفينة بعد محاصرتها.

أما بخصوص حق اللجوء السياسي على ظهر السفينة الحربية المرابطة بالمياه الإقليمية يشكل قاعدة عرفية دولية مقبولة على النطاق الدولي، فقد سمح العمل الدولي به بدوافع إنسانية بقصد الحماية شريطة أن لا يكون في مثل هذه الحماية أي تحد لسطان الدولة الساحلية صاحبة الإقليم أو الإفلات من القانون وفي هذه الحالة لا يحق للدولة الساحلية إقتحام السفينة وليس لها أن تطلب تسليمه و لا طرد السفينة من مياهها الإقليمية بسبب قبولها إيوائه⁽¹⁾، ومن بين الدول التي تعتمد هذا الإجراء دولة بريطانيا حيث تعتبر سفنها الملاذ الآمن للإلتجاء الأشخاص من أي بلد متى سعى هؤلاء الأشخاص إلى الاحتماء تحت لواء العلم البريطاني نتيجة مذهبه أو معتقده السياسي، وقد ورد ذلك في الإعلان الصادر رسميا عن وزير الخارجية البريطاني في 1849، و أجازت بريطانيا هذا الحق على أنه: " يجوز قبول التجاء الأشخاص الذين تجري ملاحقتهم لأسباب سياسية وتكون حياتهم عرضة لخطر محقق أثناء الاضطرابات السياسية و القلاقل الشعبية، و في مثل هذه الحالات، يجب عدم اتصال من منحتهم السفينة حق الإلتجاء

1 - لخضر زازة، المرجع السابق، ص 839.

بأنصارهم أو الموالين لهم خارجها، وعلى السفينة أن تنقلهم و في أقرب فرصة تتاح لها إلى مكان يأمنون به⁽¹⁾، و تعتبر معاهدة هافانا الخاصة بمنح الملجأ أهم معاهدة بين الدول الأمريكية تضمنت أحكاما شارعت تغلغت أغلب قواعدا في أعرف الدول وتنص على:

1- يحترم منح اللجوء السياسي في السفن الحربية... للمجرمين السياسيين إلى الحد الذي يكون مقبولا فيها كحق أو على سبيل التسامح لاعتبارات إنسانية أو تماشيا مع العرف و القوانين النافذة في بلد دولة السفينة.

2- لا يمنح اللجوء إلا في الحالات الملحة و للوقت اللازم لوضع اللاجئين في أمان بطريقة أخرى⁽²⁾

الفرع الثاني: النظام القانوني للسفن العامة غير الحربية في المياه الإقليمية

السفن العامة غير الحربية هي السفن التابعة للدولة أو للمنظمات الدولية و المخصصة لأغراض غير تجارية، بمفهوم آخر هي السفن المملوكة للحكومات الأجنبية و مخصصة لخدمة عامة، كسفن البريد، سفن المستشفيات⁽³⁾، و السفن المخصصة لأغراض الاستكشاف و البحث العلمي... و تتمتع هذه السفن بالحصانة في القضايا المدنية و الحصانة من إجراءات التنفيذ، بصفتها غير معنية بحقوق الجمركة، كما أن طاقمها يتمتع بامتيازات الحصانة شرط التقيد بالقوانين و الأنظمة المتعلقة بالمرور البريء.

1 - قد أوردت بريطانيا هذا الحق في الفقرة الثانية من المادة 8805 من تعليمات البحرية Admiralty لعام 1849.

2 - المادة الثانية من اتفاقية هافانا المؤرخة في 20 سبتمبر 1982،

3- سفينة مستشفى (hospital ship) عبارة عن سفينة مخصصة للقيام بمهمة أولية كمرفق رعاية صحية وعلاجية أو مستشفى عائمة. يتم تشغيل معظمها من قبل القوات العسكرية) ومعظمها من القوات البحرية (في مختلف البلدان، حيث يُعتمد استخدامها في مناطق الحرب أو بالقرب منها..

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

النسبة لنظام الحصانة القضائية للسفن العامة غير الحربية في المياه الإقليمية، فإنها تتمتع، بموجب المادة 22 من اتفاقية 1958 و المادة 32 من اتفاقية 1982 بجميع الحصانات التي يقرها لها القانون الدولي، و هي على العموم نفس حصانات السفن الحربية، و تملك دولة العلم على هذه السفن في كل لحظة سلطة الإدارة و الرقابة⁽¹⁾.

و يكون تقاسم السلطة بين دولة العلم و دولة الساحل بالقدر الذي تتطلبه هذه الضرورة، و تعكس اتفاقية بروكسل في 10/04/1926 التعامل القائم على احترام سيادة الدولة الأجنبية في تنظيم و إدارة خدماتها العامة، و تقضي بعدم جواز التفتيش و التوقيف و الاحتجاز حتى وإن كان بقرار قضائي⁽²⁾.

لا شك أن السفن الحربية لمجرد و جودها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية تهدد بحدوث سوء فهم، لذا كان من الطبيعي إعطاء الدولة الساحلية سلطة تنظيم مرورها في مياهها الإقليمية، إلا أنه من الملاحظ أن الاتفاقية، في المواد 30-32، قللت إلى حد كبير من هيمنة الدولة الساحلية على تلك السفن و كذلك السفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، إذ تتمتع تلك السفن بالحصانة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، نظرا لأن هذه السفن مظهر من مظاهر سيادة الدولة، وعند مخالفة هذه السفن لقوانين و لوائح الدولة الساحلية الخاصة بالمرور في المياه الإقليمية، فليس أمام الدولة الساحلية سوى أن تطلب منها فورا مغادرة مياهها الإقليمية، بمعنى أن الدولة الساحلية لا تمارس - كقاعدة عامة - اختصاصها الجنائي والمدني على هذه السفن، و تتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو أي ضرر، ينتج عن سفنها اتجاه الدولة الساحلية.

1- في سبتمبر الماضي سنة 2019، أوقفت السلطات الإيطالية السفينة التابعة للمنظمة الألمانية غير الحكومية "لايف لاين"، وتم احتجازها في ميناء بوزالو في صقلية بعد أن أنقذت 100 مهاجر في نهاية آب/أغسطس، ووجهت لها اتهامات بانتهاك الحظر المفروض على دخول المياه الإقليمية الإيطالية جنوب جزيرة صقلية. وكان قبطان السفينة دخل المياه الإقليمية الإيطالية بعد عاصفة وأمواج عاتية. وكانت تلك أول مهمة إنقاذ تنفذها هذه السفينة.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 154.

المطلب الثاني: النظام القانوني للسفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية

السفن الخاصة هي "السفن التي تقوم بنشاط تجاري أو تمارس أنشطة النقل بالمعنى الواسع للأشخاص و البضائع أو حتى للنزهة أو لإجراء أبحاث خاصة و ذلك سواء كانت مملوكة لشركات أو أشخاص أو حتى للدولة، و هي تستهدف ممارسة نشاط تجاري بغية الربح و ليس أداء خدمة عامة للدولة و تخضع لقيادة ربان"⁽¹⁾، وقد استتنتها اتفاقية بروكسل لعام 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة سفن الدولة في مادتها الثالثة صراحة، وتجنبتها اتفاقية 1958، أما اتفاقية 1982 فلم تدرجها في جملة النصوص القانونية التي نصت على حصانة السفن العامة.

لقد سبق لنا الإشارة إلى الوضع القانوني للسفينة الأجنبية العامة في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي و عرفنا بأن السفينة الأجنبية العامة تتمتع بحصانة سيادية تجعلها غير قابلة للخضوع لاختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي - كقاعدة عامة- وهذا الأمر يختلف بالنسبة لسفن الأجنبية الخاصة فهي لا تستفيد من تلك الحصانة المقررة للسفن العامة، وهو ما يجعلها خاضعة لاختصاص الدولة الساحلية، هذه الأخيرة التي تتولى بموجب تشريعاتها الداخلية النظر في الأحداث التي تقع على ظهر السفينة الخاصة أثناء تواجدها في المياه الإقليمية، فإن الفقه يشبه وضعها بوضع الأشخاص في الخارج، في خضوعهم لدولة الإقليم الذي يتواجدون عليه من جهة و يطالهم - الاختصاص الشخصي- لدولة الجنسية من جهة أخرى، و عليه تخضع السفينة الخاصة على الرغم من جنسيتها الأجنبية إلى الدولة الساحلية و كذلك الأفراد المتواجدون على متنها حتى و إن كانوا دائمي الارتباط بدولة العلم، من هذا المنطلق تمارس الدولة الساحلية ولايتها القضائية على السفينة الأجنبية

1 - نادية عمران، محاضرات في القانون الدولي للبحار، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة البليدة 2، الجزائر، 2022، ص3.

الخاصة و ركابها كلما قدرت أن لها مصلحة في ذلك، و تترك لدولة العلم صلاحية ممارسة ولايتها كلما شعرت أنها ليست معنية بالنزاع أو أنها في موقع لا يسمح لها بذلك و أن دولة العلم تكون أنسب لذلك⁽¹⁾. و يثير موضوع الاختصاص على السفينة الأجنبية الخاصة عند تواجدها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية نوعين من الاختصاص، الاختصاص المدني والاختصاص الجزائي، هذا التقسيم الذي أولته قواعد القانون الدولي مراعاة خاصة، وحددت مجال اختصاص كل من الدولة الساحلية و دولة العلم، فحظي هذا الموضوع باهتمام القانون الدولي حيث خصصت له أحكاما وقواعد دولية لتوحيد الرؤية و تقريب وجهات النظر في موضوع الاختصاص.

الفرع الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية في القضاء المدني

يختلف نطاق الاختصاص القضائي الذي تباشره الدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة أثناء المرور في بحرها الإقليمي، بحسب ما إذا كانت المسألة، المتعلقة بمباشرة الاختصاص، من طبيعة جنائية أو مدنية.

فقد ترتكب على ظهر السفينة المارة مرورا بريئا في المياه الإقليمية للدولة الساحلية بعض الجرائم، فهل يجوز للدولة الساحلية معاقبة مرتكبيها و إجراء تحقيق بصددها؟ هذا ماسنوضحه في مايلي من خلال التطرق للاختصاص المدني والاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في مياهها الإقليمية.

وقد نصت اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 إزاء السفن الأجنبية بغرض ممارسة الدولة الساحلية لولايتها المدنية ما يلي:

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 310.

1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مرة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوة مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3- لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مرة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية⁽¹⁾.

و من المعلوم أن الاختصاص المدني يمكن أن ينصب على الأشخاص، أو على الأشياء (السفينة)⁽²⁾، لذلك فالقانون و الممارسة الدوليين قد فرقا بين نوعين من المنازعات المدنية:

(أ) - المنازعات الخاصة بأفراد طاقم السفينة أو مستقليها (التي تنشأ على متن السفينة)

* المنازعات التي تنشأ على متن السفينة: وهي كل الوقائع التي تتجم عنها دعاوى ذات طابع مدني و التي يكون 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 مصف العرف الدولي المستقر والمتواتر، فضلا عن أنه لا يمكن قانونا إلزام الدولة الساحلية بها، إلا إذا أفصحت هذه الأخيرة عن إرادتها التنازل على هذا الاختصاص بموجب نص تشريعي تقوم بإصداره، أو تكون طرفا في اتفاقية دولية تتضمن نفس الحكم⁽³⁾.

1 - المادة الثامنة والعشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2 - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 130.

3 - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 312.

نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي:

"1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مرة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة"⁽¹⁾.
و من خلال نص الفقرة واحد للمادة 28 لاتفاقية 1982 المذكور سابقا، لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مرة خلال مياهها الإقليمية أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة، و يرى شراح القانون الدولي أن الاتفاقية باستعمالها لعبارة " لا ينبغي " قصد من وراءها عقد الاختصاص للدولة الساحلية كقاعدة عامة و الاستثناء يكون بخلاف ذلك، لأن إرادة المتفاوضين اتجهت نحو هذا الطرح خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فضلا عن عدم إجماعهم حول إدراج عبارة " لا توقف " و التي تعني المنع البات و الصريح كما جاء في مقترحات بعض الوفود المشاركة"⁽²⁾.

(ب) - المنازعات الخاصة بالسفينة نفسها:

1- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

2- لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوة مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في مياهها الإقليمية أو مرة خلال مياهها الإقليمية أو تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية"⁽³⁾.

1- الفقرة الأولى من المادة الثامنة والعشرون لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 314.

3- الفقرة الثانية و الثالثة من المادة الثامنة والعشرون لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

و عليه تخضع السفينة الأجنبية للإجراءات القسرية و المتابعة القضائية المدنية من لدن الدولة الساحلية، أو خلال عبورها للمياه الإقليمية، و سواء كانت قد غادرت المياه الداخلية، و هي الإجراءات التي تعزف الممارسة الدولية عن تطبيقها نظرا لطبيعتها غير الودية⁽¹⁾.

ونستنتج مما سبق ذكره أنه لايجوز للدولة الساحلية طبقا لنص المادة 28 السالف ذكرها مباشرة الاختصاص المدني على السفينة الأجنبية الخاصة في مياهها الإقليمية، فلا يجوز لها أن تحتجزها أو أن تغير مسارها، بقصد ممارسة ولايتها المدنية على شخص، يوجد على متنها، و لا يجوز إجراء الحجز أو مباشرة إجراءات التنفيذ على السفينة الأجنبية، إلا بالنسبة للالتزامات، ترتبت في ذمتها، أثناء مرورها بالمياه الإقليمية، وبسبب هذا المرور فقط، أو أن توقف السفينة الأجنبية الخاصة، لاتخاذ إجراءات مدنية تجاهها، إذا كانت السفينة قادمة من المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو كانت قد توقفت أو أرسدت، في مياهها الإقليمية.

الفرع الثاني: الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية

في القضاء الجنائي

من المتعارف عليه أن الدولة الساحلية صاحبة السيادة و الحريصة على صون نظامها العام، تتصدى لكافة الخروقات التي تلحق بنظامها وقوانينها والتي تصل في بعض الأحيان إلى حد المتابعة الجزائية و إعمال القوانين العقابية عن طريق جهازها المختص، فبالنسبة لمباشرة الاختصاص الجنائي (الجزائي)، للدولة الساحلية، على السفن الأجنبية الخاصة، أثناء المرور في المياه الإقليمية فقد تناولت

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 315.

في هذا الاختصاص بالذات اتفاقية 1982 نطاق ممارسة الدولة الساحلية للولاية الجنائية وحاولت

التصدي لأي تعسف قد يطرأ من جانب الدولة الساحلية، و نصت الاتفاقية على ما يلي:

1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر

الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة

أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:

أ. إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية،

ب. أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي،

ج. أو إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات

المحلية،

د. أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على

العقل.

2- لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء

توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية.

1- في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2، تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب الريان ذلك،

ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير، و تسهل الاتصال بين هذا

الممثل أو الموظف و طاقم السفينة، و يجوز في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ

التدابير.

2- تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي

توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

3- باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حال انتهاك القوانين و الأنظمة

المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة

خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل

دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي و مارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية⁽¹⁾.

نفهم من خلال هذه المادة أن هناك ثلاثة حالات لارتكاب الجريمة:

الحالة الأولى: هي حالة ارتكاب الجريمة أثناء مرور السفينة في المياه الإقليمية، لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها الجنائي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق، و بينت نوع الحالات في الفقرة الأولى.

الحالة الثانية: إذا ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها في المياه الداخلية قبل انتقالها إلى المياه الإقليمية، هنا يحق للدولة الساحلية مباشرة التحقيق أو التوقيف على ظهر السفينة.

الحالة الثالثة: ارتكاب جريمة على متن سفين أجنبية مارة في البحر العالي و متجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية مروراً بالمياه الإقليمية، يجوز لتلك الدولة اتخاذ الخطوات اللازمة كالقبض أو التحقيق المتصل بتلك الجريمة.

الاستثناءات: لا يجوز للدولة الساحلية مباشرة إجراءات التحقيق أو القبض في حال ارتكاب أفعال غير مشروعة تخص:

- استغلال و حفظ و إدارة الموارد الحية و غير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
 - تلويث البيئة البحرية.
 - انتهاك القواعد و المعايير الموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي⁽²⁾.
- ونستنتج من ذلك أنه لا يجوز للدولة الساحلية طبقاً للمادة السالفة الذكر، أن تلقي القبض على أي شخص، يوجد على ظهر السفينة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا إذا توافر، أي من

1- المادة السابعة والعشرون، الفقرة الأولى والثانية، من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

2- المادة 217 من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الثاني - الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية

الشروط التي حددتها المادة، والمتمثلة فيما إذا كان الأمر، يتعلق بجريمة تخل بأمن الدولة الساحلية،
أو

بحسن النظام في المياه الإقليمية، أو إذا طلب ريان السفينة، أو الممثل الدبلوماسي، أو الموظف القنصلي
للدولة التي ترفع السفينة علمها، مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية، أو كان الأمر متعلقا بضرور
مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر في العقل، أو إذا كانت السفينة قادمة من
المياه الداخلية للدولة الساحلية، وارتكبت الجريمة

في تلك المياه، ومؤدى ذلك، أنه لايجوز للدولة الساحلية، أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية
مارة بمياهها الإقليمية، من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بشأن جريمة ارتكبت، قبل دخول
السفينة المياه الإقليمية، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي، ومارة فقط خلال المياه الإقليمية، دون
دخولها للمياه الداخلية⁽¹⁾، على أنه، إذا كان للدولة الساحلية أن تباشر إجراءات القبض أو التحقيق
تجاه السفينة الأجنبية الخاصة، الموجودة في مياهها الإقليمية، إذا ما توافر أي شرط من الشروط السالف
ذكرها، فإنه يتعين على الدولة الساحلية، متى طلب إليها ريان السفينة ذلك، أن تخطر مسبقا، الممثل
الدبلوماسي، أو الموظف القنصلي للدولة التي ترفع السفينة علمها، بما يتم اتخاذه من إجراءات، بصدد
الجريمة المرتكبة، كما ويتعين عليها أيضا، أن تسهل كل اتصال بين هذا الممثل، أو ذلك الموظف، وبين
طاقم السفينة، وأن تراعي المصالح العامة للملاحة البحرية، لدى شروعها في اتخاذ أي من الإجراءات
المشار إليها⁽²⁾.

1 - الفقرة الخامسة من المادة السابعة والعشرون من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار .

2 - تنص المادة السابعة والعشرون الفقرة الرابعة من اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار على أنه:

- "... في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 ، تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب منها ريان الريان ذلك، ممثلا دبلوماسيا أو
موظفا قنصليا تابعا لدولة العلم، قبل اتخاذ أية تدابير، وتسهل الاتصال بين هذا الممثل، أو الموظف وطاقم السفينة، ويجوز في
حالات الطوارئ، إرسال هذا الإخطار أثناء إتخاذ التدابير".

ملخص الفصل الثاني

يتبين لنا من خلال دراستنا لهذا الفصل أن البحر الإقليمي كقاعدة عامة يخضع لسيادة الدولة الساحلية، ولكن سيادة الدولة في هذا المجال تخضع لقيود واحد وهو قيد حق المرور البريء في البحر الإقليمي وقد تقرر هذا القيد لصالح الملاحة الدولية فمن المتفق عليه فقها وقضاء ما جرى عليه العمل الدولي، أن جميع السفن الأجنبية تمر في المياه الإقليمية للدولة الساحلية مروراً بريئاً، فقد أوضحت الفقرة الأولى من المادة (14) من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة: (أن سفن جميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية تتمتع بحق المرور البريء في المياه الإقليمية) وقد نصت المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (رهنها بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي).

الخاتمة

الخاتمة:

لقد اختصت هذه الدراسة بالبحث في نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و مياهها الإقليمية، على ضوء اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، وجاءت الدراسة لتستوعب كافة الأجزاء التي تشملها هاتين المنطقتين والنظام القانوني الخاص بكل منطقة على حدا، وكيف نظمت هذه الاتفاقية كل جزء من هذه الأجزاء وبينت طبيعة سيادة الدولة عليه.

وعلى ضوء ما سبق سرده يمكن القول بأن المياه الداخلية للدولة الساحلية تخضع لسيادة الدولة، بوصفها جزءا لا يتجزأ من إقليمها البري هذا ما أكدته نص المادة 1/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ويترتب على تشبيه المياه الداخلية بالإقليم البري الذي تكون للدولة عليه سيادة مطلقة، أنه يكون للدولة الساحلية كامل الحق في قصر الصيد في مياهها الداخلية على رعاياها، كما يحق لها وضع الأنظمة واللوائح التي تنظم دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية، بما يضمن الحفاظ على الأمن العام والصحة العامة داخل إقليمها.

كذلك فإن مقتضى تمتع الدولة بالسيادة المطلقة على مياهها الداخلية، أنه يسقط على السفن الأجنبية، حق ممارسة المرور البريء، أو ممارسة الملاحة في هذه المياه، فلا يجوز لهذه السفن أن تدعي بحق دخول الميناء، في حالة عدم إذن مسبق أو وجود اتفاقية بهذا الشأن، وإن كان هذا الحظر ليس مطلقا، حيث يجوز للسفن الأجنبية دخول موانئ الدولة الساحلية، في حالة القوة القاهرة.

وقد قننت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مبدأ سيادة الدولة على مياهها الداخلية، وعدم جواز ممارسة حق المرور البريء للسفن الأجنبية فيها، إلا أنها أوردت في ذلك استثناءين، الأول، يتعلق بالمرور في المياه الأرخبيلية، والثاني يتعلق، بالمرور في المياه المحصورة خلف خطوط الأساس

الخاتمة

المستقيمة، في حالة استخدام هذه الخطوط في قياس المياه الإقليمية، حيث أنه إذا ترتب على الأخذ بهذه الخطوط، حصر مساحات مائية خلف الخطوط المعنية وجعلها مياها داخلية، بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، فإن هذه المياه تظل محمية بحق المرور البريء، على الرغم من أنها ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية.

و واقع الأمر أن النظام القانوني للمياه الداخلية، من حيث خضوعها لسيادة الدولة الساحلية، ينعكس على وضع السفن الأجنبية في هذه المياه، فقد تقدمت الإشارة إلى أنه لا يجوز للسفن الأجنبية أن تدعي بحق دخول الميناء، في حالة عدم وجود اتفاقية بهذا الخصوص أو إذن مسبق، ويتعين على السفن الأجنبية عند دخولها إلى المياه الداخلية، أو أثناء وجودها فيها، مراعاة واحترام كافة الأنظمة و اللوائح التي تضعها الدولة الساحلية في هذا الشأن.

وإن كان لا يجوز أن تصل هذه الأنظمة وتلك اللوائح، إلى حد منع جميع السفن الأجنبية التجارية دون سبب مشروع من الدخول للمياه الداخلية للدولة، لمنافاة ذلك للغرض الذي أعدت له الموانئ، ولمقتضيات التواصل الدولي بين الأمم والشعوب، على أنه يكون من حق الدولة الساحلية أن تمنع سفن الدولة التجارية المعادية لها من دخول موانئها، باعتبار ذلك من الأمور المستقرة التي تواترت عليها الأعراف الدولية في نطاق القانون الدولي للبحار.

هذا ما تم التطرق له في الباب الأول من هذه الدراسة و كإجابة عن الطرح الذي جاءت به الإشكالية الرئيسية في جزء منها، أما فيما يخص الباب الثاني من الأطروحة والذي عالجتنا من خلاله نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياها الإقليمية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار فقد تبين لنا من خلاله أن المياه الإقليمية هي منطقة من البحار ملاصقة لسواحل الدولة، وتمتد فيما وراء الإقليم البري و المياه الداخلية وتحتل هذه المنطقة منذ القدم وحتى الآن، مركزا متميزا بالنظر لأهميتها

الخاتمة

السياسية و الاقتصادية والإستراتيجية، الناشئة عن قربها من سواحل الدولة، وما تعنيه واقعة المشاطئة هذه، من أهمية بالغة بالنسبة لحماية حقوق الدولة الساحلية، وتأمين مصالحها الاقتصادية و الأمنية و الصحية.

وقد برزت فكرة المياه الإقليمية كنوع من التوفيق بين مصلحتين متعارضتين، مصلحة الدولة الساحلية في تأكيد سيادتها على المياه القريبة من شواطئها، ومصلحة الدول الأخرى في حرية استعمال هذه المياه، دون قيد أو عائق، فكان الخلاف بارزا بين فقهاء القانون الدولي بشأن طبيعة حق الدولة الساحلية على هذا الجزء من المياه، فالبعض يرى أن للدولة السيادة التامة على مياهها الإقليمية تماما مثل تلك السيادة التي تمارسها على إقليمها الأرضي، ومياهها الداخلية، فالقاعدة العامة المسلم بها في القانون الدولي هي ممارسة الدولة لاختصاصاتها على إقليمها، فمن الطبيعي كذلك أن تباشر هذه الاختصاصات على مياهها الإقليمية باعتبارها امتدادا لسيادتها.

ويرى البعض الآخر و هو الرأي الغالب في الفقه الدولي و أقرته ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأنه وإن كانت للدولة الساحلية حقوق سيادية على مياهها الإقليمية إلا أن تلك السيادة مقيدة بالقيود التي نصت عليها قواعد القانون الدولي العام، وبناء على الرأي الأرجح، فإن سيادة الدولة على مياهها الإقليمية تختلف عن سيادتها على إقليمها الأرضي و على مياهها الداخلية حيث أن القانون الدولي يورد قيودا هامة على هذه السيادة، وهو حق المرور البريء لجميع السفن التابعة للدول الأخرى كما أقرته الفقرة (1) من المادة الرابعة عشر والمواد 17- 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

و قد تقرر هذا القيد لصالح الملاحة الدولية، لذلك فإن تطبيق قاعدة الاختصاص على السفن الأجنبية الموجودة في المياه الإقليمية، يجب أن يتلاءم مع ما لتلك السفن من حق في المرور البريء،

الخاتمة

فمع أنه من واجب تلك السفن الامتثال لقوانين ونظم الدولة الساحلية، فعلى تلك الدولة أن لا تعرقل حق المرور البريء للسفن الأجنبية بسبب ممارسة اختصاصاتها إلا بقدر ما تقتضيه الضرورة، وبالمقابل حتى لا تتماهى الدول الأخرى في استعمالها لهذا الحق، وضعت المواد المذكورة شروطاً محددة على الدول عند ممارستها لحق المرور البريء، أهمها ألا تؤدي ممارسة ذلك الحق الإضرار بسلامة الدولة وأمنها، وأن لا تشكل خطراً على أنظمتها، و أن تراعي السفن التابعة لتلك الدول القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية.

و تجدر لإشارة إلى أن الشروط المنصوص عليها في الفقرة 02 من المادة التاسعة عشر من اتفاقية البحار لعام 1982 تؤكد رغبة المجتمع الدولي في تقييد حرية المرور البريء لتوفير حماية أكبر لأمن و سلامة الدولة الساحلية بصورة تفوق تلك المقررة في المادة الرابعة عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958، ومن الممكن فهم هذه القيود على أساس أنه لا يجوز للدولة الساحلية التدخل لوقف المرور البريء إلا في حالات مختلفة وهي الحالات التي يشكل فيها مرور السفن الأجنبية خرقاً لحق المرور البريء .

والواقع أن تقرير حق المرور البريء لجميع السفن الأجنبية وإن كان يعتبر قيدياً هاماً على سيادة الدولة الساحلية، إلا أنه يعتبر كما أسلفنا محاولة للتوفيق بين مصالح الدول في تسيير الملاحة الدولية وبين مصالح الدولة الساحلية في ممارستها لحقها الانفرادي على الثروات الموجودة وحماية أمنها وسلامتها.

و هذه القيود لا بد من مراعاتها لتسهيل ممارسة الدول الأخرى لحق المرور البريء في مياهها الإقليمية، وهذا الحق ليس رخصة تمنحها الدولة الساحلية للسفن الأجنبية، بل هو حق ثابت لهذه السفن، بمقتضى أحكام القانون الدولي العرفي في مجال البحار، على أن هذا الحق كغيره من الحقوق، لا يستعمل إلا في

الخاتمة

حدوده المشروعة، فلا يجوز للسفن أثناء عبورها للمياه الإقليمية، القيام بأي عمل فيه تهديدا لسلامة و أمن الدولة الساحلية، أو الإخلال بأنظمتها كالصيد أو إجراء البحوث العلمية، كذلك لا يجوز للسفن التوقف أو الرسو بدون عذر، لأن المرور حركة مستمرة، ولا يجوز للسفن القيام بأي مخالفة أو حركة استفزازية، أثناء ذلك وإلا حق عليها العقاب، ويحق للدولة الساحلية، وضع بعض القواعد، التي يتعين على هذه السفن الالتزام بها عند مرورها في المياه الإقليمية، تقاديا للمخاطر المحتمل أن تتعرض لها الدولة، ومن جانب آخر فقد نظمت الاتفاقية كيفية ممارسة الدولة الساحلية للاختصاصات الجنائية والمدنية بالنسبة للمشاكل التي تحصل على ظهر السفن الأجنبية المارة في مياهها الإقليمية، فالأصل العام كما ورد في المادة التاسعة عشر من اتفاقية جنيف لعام 1958 أنه لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة الاختصاص الجنائي على ظهر أية سفينة أجنبية مارة بمياهها الإقليمية، سواء أكان ذلك من أجل القبض على أي شخص يوجد على ظهر السفينة الأجنبية، أو القيام بتحريرات بشأن جريمة ارتكبت على ظهرها أثناء مرورها، ومع ذلك فقد أجازت للدولة الساحلية ممارسة تلك الاختصاصات في الحالات الاستثنائية التي تم ذكرها سابقا.

وتتطابق المادة 27 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع المادة 19 من اتفاقية جنيف لعام 1958 في الأخذ بقواعد عامة بشأن ولاية الدولة الساحلية مع إضافة عبارة جديدة في الفقرة (د) حين نصت على أنه يجوز للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، وقد ألزمت الفقرة الرابعة عشر من المادة 27 الجهات المختصة في الدولة الساحلية مراعاة المصالح الملاحية أثناء نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

الخاتمة

كما أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، تضمنت في المواد من 14-17 منها، القواعد التي تسري على جميع السفن، بشكل عام، ولم تفرق في ذلك بين سفينة تجارية، أو سفينة عسكرية، مع اشتراط أن يكون مرور الغواصات فوق سطح الماء، وأن تكون رافعة أعلامها، وهذا ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في العديد من موادها.

وبالإضافة إلى ذلك فإن المادة 19 من الاتفاقية المذكورة، قد أوضحت الحالات التي لا يكون فيها المرور بريئاً، وتطرقت إلى حالات لا تقوم بها إلا سفن عسكرية، كما تطرقت لتعريف هذه الأخيرة دون أن تتضمن شروطاً أو قيوداً، على عبورها المياه الإقليمية للدولة الساحلية، بينما تناولت المادة 31 مسؤولية دولة العلم، عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية، أو سفينة حكومية أخرى، تستخدم لأغراض غير تجارية، أثناء المرور بهذا البحر، وكل هذه المواد توضح بطريقة لا لبس فيها ولا غموض، أحقية السفينة الحربية، في ممارسة حق المرور البريء في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، دون إذن مسبق أو إخطار مسبق.

أما فيما يتصل بمرور السفن النووية و ما في حكمها فقد نصت المادة 2/22 من اتفاقية قانون البحار انه: "يجوز بصفة خاصة أن يفرض على الناقلات و السفن التي تعمل بالقوة النووية، وما في حكمها أن تقصر مرورها على الممرات البحرية التي تعينها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية" كما قضت المادة 23 بأنه يتعين على السفن المشار إليها، أثناء ممارستها لحق المرور البريء أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما تقرره الاتفاقات الدولية فيما تعلق بتلك السفن، وفي ضوء ما تتطوي عليه أحكام هاتين المادتين من عموم وعدم النص صراحة على شرط الإذن المسبق لمرور هذه السفن مروراً بريئاً، فقد تباينت آراء الفقهاء، ومواقف الدول في هذا الخصوص، على نحو ذهبت معه بعض الدول إلى تضمين تشريعاتها الداخلية و إعلاناتها المصاحبة للتوقيع أو التصديق على

الخاتمة

اتفاقية قانون البحار الإذن المسبق كشرط لمرور هذه السفن في المياه الإقليمية، في حين أعلنت دول أخرى احتجاجها إزاء هذه التشريعات وتلك الإعلانات بدعوى أنها مخالفة لإحكام القانون الدولي للبحار أما البعض الثالث من الدول، فقد اعتبر المرور البريء للسفن النووية بمثابة استثناء، ينبغي مباشرته وفقا لإجراءات وتدابير معينة، بما في ذلك التزام دولة العلم بأن تتحمل كامل المسؤولية المدنية عن أية خسائر أو أضرار تنجم عن مرور هذه السفن، وهو ما تؤكد الأحكام العامة لقانون المسؤولية الدولية.

أما فيما يتعلق بتحديد عرض المياه الإقليمية، والمعيار الذي يستخدم كأساس لهذا التحديد، فقد كان هو أيضا، محل خلاف و تطوير كبيرين في الفقه و العمل الدوليين، على حد سواء حيث عرف تعارضا وتباينا في مواقف الدول وممارساتها، بشأن تحديد اتساعه، وأثيرت مشكلة تحديده كذلك أثناء الأعمال التحضيرية لاتفاقية قانون البحار فهناك دول ترى أن يكون عرض المياه الإقليمية لا يتعدى ثلاث أميال بحرية، بينما دول أخرى ترى أكثر من ذلك، واستقر الرأي على أن تحدد عرض المياه الإقليمية، بما لا يزيد على 12 ميلا بحريا، أي يجوز أن تحدده بأقل، ولا يجوز أن تزيد بأكثر من ذلك، ولما كان الميل يساوي (1.853) كيلومترا فإن عرض المياه الإقليمية يجب ألا يكون أكثر من (22.236) كيلومترا، يبدأ قياسها من خط الأساس، الذي يعد التقاء البحر باليابسة في حالة الجزر.

وحرية الدولة بتحديد عرض مياهها الإقليمية، لا يقيد قيدا، إلا إذا كان هذا التحديد يصطدم بحق دولة مقابلة، أو ملاصقة أخرى تكون المسافة بينهما بموجب اتفاقية خاصة تعقد بينهما، ونرى أن ترك تحديد عرض المياه الإقليمية للدولة بحسب الاتفاق بينهما، قد يخلق مشاكل بين الدول، وكان المفروض أن تضع اتفاقية قانون البحار أسسا ثابتة تحدد بموجبها عرض المياه الإقليمية تبعا لموقع الدولة على البحر، ولحقوق الدول الأخرى المتقابلة والمتلاصقة.

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية والإقليمية وفقا

لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار، نستطيع استنتاج عدد من النقاط أبرزها:

1- أن الإطار القانوني لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد شمل جميع المناطق البحرية من حيث الوصف و التنظيم.

2- مصادقة أزيد من 150 دولة على اتفاقية قانون البحار لعام 1982، يعد دليل لتوفر الإرادة الدولية لتنظيم البحار و استغلالها.

3- تقييد صلاحيات الدولة الساحلية في بسط سيادتها المطلقة على البحر الإقليمي يصب في مصلحة الملاحة الدولية.

4- نعتبر اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد وفقت إلى حد ما في إحلال التوازن بين مصالح الدولة الساحلية و الجماعة الدولية.

5- في ضوء نطاق سيادة الدولة الساحلية على المياه الإقليمية، لا حظنا تعدد الآراء و الاختلاف فيما بين دول المياه الإقليمية و الدول المجاورة، و عدم الاتفاق على تكييف قانوني واحد.

6- تحديد المياه الإقليمية و الدولية يساعد في تنشيط التعاون بين مختلف الدول في مكافحة الجريمة المنظمة و القرصنة البحرية بالإضافة إلى الاتجار غير المشروع بالمخدرات... وغيرها من الجرائم المتفق على تحريمها دوليا.

7- إن بعض المناطق البحرية مثل الخلجان الدولية، لم يتم تناولها بالشكل الكافي في الاتفاقيات الدولية و اكتفت اتفاقية 1982 بالخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

الخاتمة

8- تقصير بعض القوانين البحرية و قانون البحار في الإحاطة القانونية بالسفن السياحية العملاقة العابرة للمحيطات و نظام سيرها.

9- غياب مرصد أممي لمراقبة مدى تنفيذ بنود اتفاقية قانون البحر للدول المصادقة.

10- المضايق العريضة، التي يزيد اتساعها عن ضعف مساحة المياه الإقليمية. حيث يتوفر فيها جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة و بالتالي لا تخضع لأحكام المياه الإقليمية، بل تخضع لنظام البحر العالي.

11- الحصانة التامة للسفن الحربية أو الحكومية في المياه الإقليمية، نظرا لأن هذه السفن تمارس سيادة الدولة وتعد مظهرا من مظاهر السلطة العامة، لذلك استقرت أحكام القانون الدولي على تمتعها بحصانة تامة.

12- للدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا حيزا من اهتمام اتفاقية قانون البحار حيث منحتها الاتفاقية حقوقا مختلفة في مختلف المناطق البحرية إلا أنها حقوقا غير مطلقة، بمعنى أنها تتوقف على الاتفاق بين الدول الساحلية وغير الساحلية، هذه الحقوق من أجل خلق التوازن في استغلال و استكشاف البحار و الوصول إليها، وخاصة في المناطق البحرية التي هي للبشرية جمعاء.

بناء على النتائج السابقة نخرج بمجموعة من الاقتراحات لعل أهمها :

1- ضرورة توسيع صلاحيات الدولة الساحلية أكثر على مياهها الإقليمية، لرقابة أكثر فاعلية ومنتجة تضمن حماية مصالحها الأمنية و الاقتصادية لتشمل التدابير الاحترازية للحد من الخروقات.

2- اعتبار الدول المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الحالية، بوصفها أحدث اتفاقية بين الدول في هذا المجال كأساس لحل أي نزاع يتعلق في تحديد الحدود البحرية، وأن على الدول أن تراعي

الخاتمة

في الحالات التي يصعب عليها تطبيق المعايير التي وضعتها الاتفاقية في الوضع العادي أن تعمل للوصول الى حل منصف وفق ما أشارت إليه الاتفاقية ومراعين مع ذلك القسم الخامس عشر من الاتفاقية وملحقاته، والذي تضمن عدة نصوص لتبیین اجراءات التسوية.

3- ضرورة تحيين بعض بنود الاتفاقية لاحتواء المستجدات و التطورات الجيوبولتيكية

4- على الدول أن تعمل على ملاءمة تشريعاتها الداخلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و تدارك النقص التشريعي في النصوص و استكمال القصور التشريعي و توحيدها لكي تساير التطور الحاصل في القانون الدولي للبحار الحديث.

5- ضرورة فتح باب الحوار و النقاش بين الدول فيما يخص النزاعات التي يمكن أن تنشأ بينها فيما يتعلق بمسألة تعيين الحدود البحرية، وكذا فتح مجال استغلال واستكشاف أقاليمها البحرية و إقامة البحوث العلمية عن طريق تبادل المعلومات.

6- يجب على الدول العربية السعي لتوحيد مواقفها للمجالات البحرية من النظام القانوني وتحديد المواقع البحرية ومدى خضوعها لسيادة الدول العربية و الساحلية و الطبيعة القانونية لها، حيث إن تحديد المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة العربية و الساحلية واجب ضروري لتجنب أي نزاع قد ينشأ حول تقاسم الدول المحاذية لبعضها ولا يكون هذا التحديد إلا بتوحيد الدول العربية لجميع قراراتها اتجاه القانون الدولي وتكون ذات قوة في مواجهة أطماع الدول الكبرى.

7- يجب انشاء محكمة عربية دولية تابعة لجامعة الدول العربية، تضم خبراء في مجال الحدود البحرية، للنظر في المنازعات البحرية على غرار المحكمة الدولية للبحار، وضمان الحصول على حكم عادل ومنصف.

الخاتمة

8- دعوة الولايات المتحدة الأمريكية للالتحاق بالدولة المصدقة على الاتفاقية، يضيف مزيد من الاحترام لإطارها القانوني و يعزز السلم و الأمن الدوليين في العالم.

9- حث جامعة الدول العربية على العمل على انشاء اتفاقية عربية واقليمية خاصة بمكافحة القرصنة البحرية.

10- عقد مؤتمرات اقليمية عربية و افريقية تتناول الحقوق و الالتزامات و الواجبات لكل الدول، وكيفية الأخذ بها وتطبيقها من خلال التشريعات و القوانين.

11- تفعيل إنشاء نظام موحد للاشراف و التحقق من مدى احترام الدول الساحلية و استخدامها لاقليمها البحري للأغراض السلمية وامتناعها للأغراض العسكرية لوضع حد لمحاولات الدول الكبرى أمام عدم وجود نص صريح في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 للاستغلال و الاستعمال غير القانوني لاقليمها البحري للاعتداء على حقوق الدول الأخرى.

12- ضرورة تفعيل حق الأقاليم التي لم تحصل على الاستقلال أو الحكم الذاتي في الحفاظ على مصالحها والمشاركة في استكشاف و استغلال المناطق البحرية الملاصقة لإقليمها البري،

و مساعدة الدول الإقليمية المضطربة على حل نزاعاتها الداخلية لتمكينها من فرض سيادتها على حدودها البرية و الجوية و مياهاها الإقليمية.

13- ضرورة امتثال دول أعضاء منظمة آكو و الذين هم ليسوا أطرافا في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالانضمام لها و التصديق عليها في أقرب الآجال، من أجل تعزيز الطابع العالمي لاتفاقية قانون البحار.

الخاتمة

وفي الأخير يمكننا القول أنه من الأكيد أن هناك الكثير من الكلام في هذا الموضوع و العديد من الحلول الأخرى و مقترحات كثيرة خاصة في مجال القانون الدولي للبحار، إلا أنه و نظرا لتشعبه بدرجة كبيرة تم التطرق لهذا الموضوع من خلال هذه الدراسة المتواضعة عليها تفي بالغرض الذي من أجله تم إعدادها، و نرجو أن نكون بدراستنا هذه قد ساهمنا في توضيح نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و الإقليمية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982.

قائمة

المراجع و المصادر

قائمة المراجع والمصادر

1. المراجع باللغة العربية:

أولاً- الكتب

1. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية الوطنية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، 1998.
2. أحمد أبو الوفاء، الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.
3. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي العام، مكتبة الرشد ناشرون، الطبعة الأولى، الرياض، السعودية، 2016.
4. أبو عبد الملك سعود بن خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة القانون و الاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض، السعودية، 2014.
5. إبراهيم العناني، قانون البحار، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، دار الفكر العربي، الجزء الأول، القاهرة، مصر، 1985.
6. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربي، القاهرة، 1983.
7. أحمد إسكندري، محمد ناصر أبو غزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998.
8. إدريس الضحاك، قانون البحار و تطبيقاته في الدول العربي، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر، 1987.
9. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009.
10. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزء الثاني، عنابة، الجزائر، 2009.
11. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.

قائمة المراجع و المصادر

12. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1976.
13. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 1988.
14. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، مصر، 2013.
15. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قسم القانون الدولي العام بكلية الحقوق-جامعة القاهرة- دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، مصر، 2000.
16. صبحي زهير العادلي، النهر الدولي، المفهوم والواقع في بعض انهار المشرق العربي، سلسلة أطروحات الدكتوراه 63، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، 2007 .
17. ضاري رشيد السامراني، مستقبل الخليج العربي في ضوء قانون البحار الدولي الجديد، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1990.
18. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
19. عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الجزء الأول، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2007.
20. عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999 .
21. عصام العطية، القانون الدولي العام، جامعة بغداد، كلية القانون، الطبعة الخامسة، العراق، 1992.

قائمة المراجع و المصادر

22. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار مصر للطباعة و النشر، العدد الأول، 2006.
23. علي حسن يونس، القانون البحري، دار المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى، مصر، 1954.
24. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 1993.
25. علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الدولي العام المبادئ والأصول، دار النهضة العربية، 2010.
26. غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2005.
27. غسان هشام الجندي، الروائع في قانون البحار، مطبعة التوفيق، الطبعة الأولى، عمان، 1992.
28. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، عمان، 2009.
29. سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية، النصوص و الاتفاقيات الدولية و الأدوار المتبعة للربان و ملاك السفن، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2007.
30. سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الكتاب الرابع، القاهرة، 2012.
31. شارل روسو، تصوير أحمد ياسين، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر و التوزيع، بيروت، 1987.
32. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2008.
33. محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار، معهد الدراسات الدبلوماسية، الطبعة الثانية، السعودية، 1996.

قائمة المراجع و المصادر

34. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة، الإسكندرية، 2010.
35. محمد المجدوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة السابعة، بيروت، 2018.
36. محسن أفكيرين، القانون الدولية للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
37. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، بن عكنون، الجزائر، 1994.
38. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 1998.
39. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام، الأحكام العامة من قانون الأمم، قانون السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970 .
40. محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار و تطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، الجزء الأول، الطبعة الثانية، الرياض، السعودية، 1996.
41. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم، الطبعة الأولى، عنابة، الجزائر، 2010.
42. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2007.
43. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي، منشأة المعارف، الجزء الثالث، الإسكندرية، 1998.
44. محمد نعيم علواه، القانون الدولي البحري، الجزء 5، منشورات الزين الحقوقية، لبنان، 2012.

ثانيا- المقالات المنشورة

1. رشاد عارف السيد، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 46، مصر، 1990.
2. عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيفويباي و قضايا المرور في البحار الدولية، مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية، المجلد 10، العدد 3، جامعة قسنطينة، الجزائر، 30 سبتمبر 2017.
3. زهير الحسني، الأسس القانونية للسيادة على الخلجان التاريخية وخليج سرت الكبير، ندوة كلية القانون، جامعة قاريونس حول خليج سرت، 1986.
4. محمد بن عامر، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، الجزائر، 1993.
5. محمد طالب أبو سرية، أمل يازلجي، السيادة و حدودها في المناطق البحرية، دراسات علوم الشريعة و القانون، الجامعة الأردنية، المجلد 43، العدد 03، الأردن، 2016.
6. محمد حافظ غانم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، جامعة الدول العربية، الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1960.
7. محمد ثامر مخاط، الحدود البحرية بين الدول المتقابلة و المتجاورة، مجلة جامعة ذي قار، كلية القانون، العدد 1، المجلد 2، العراق، جوان 2006.
8. محمود توفيق، المركز القانوني لتيران و صنافير بين الموضع والموقع "دراسة في الجغرافيا السياسية"، مجلة المجتمع العلمي المصري، المجلد 92، العدد 92، مصر، 2017.

قائمة المراجع و المصادر

9. مريم لوكال، الدولة الأرخيلية بين اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 و الممارسات الدولية، إقرار للسيادة الوطنية أم غزو لأعالي البحار، مجلة دراسات و أبحاث المجلة العربية في العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة محمد بوقرة- بومرداس، مجلد 12، عدد 3، جويلية، 2020.
10. لعمامري عصاد، القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، المجلة النقدية للقانون و العلوم السياسية، العدد 2، تيزي وزو، الجزائر، ديسمبر 2013.
11. نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية و الدولية، دراسة فقهية مقارنة، مجلة كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية، جامعة قطر، المجلد 31، العدد 2، قطر، سبتمبر 2013.
12. وسام نعمت إبراهيم، صفاء سمير إبراهيم، الطبيعة القانونية لحق الدولة على المجرى المائي الدولي، مجلة الحقوق، جامعة الموصل، المجلد 11، العدد 2، البحرين، 2014.
13. وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية الاقتصادية، العدد 01، تامنغست، الجزائر، جانفي 2012.
14. يونس عبد الله علي، المياه في خليج سرت و الموقف الأمريكي منها، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 12، العدد 45، العراق، 2010.
15. حسين عبد الرحمن سليمان، الندوة العلمية تأمين المنافذ البرية و البحرية و الجوية، الحياة الدولية و المياه الإقليمية و مفهومها و القواعد المنظمة لها، مركز الدراسات و البحوث (قسم الندوات و اللقاءات العلمية)، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 2009.

قائمة المراجع و المصادر

ثالثاً- الرسائل الجامعية

1. برهان محمد توحيد أمر الله، النظرية العامة لحق الملجأ في القانون الدولي المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1988.
2. حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان- كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2014-2015.
3. عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه، إشراف محمد حافظ غانم، جامعة عين شمس، القاهرة، 1980.
4. لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2009-2010 .

رابعاً- الاتفاقيات و النصوص الدولية

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن اتفاقات التسوية الدولية المنبثقة من الوساطة 20 ديسمبر 2018
- 2- اتفاقية العمل البحري لعام 2006، المعدلة وفق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته المئة و سبعة لعام 2018.
- 3- اتفاقية أكتاو الخاصة ببحر قزوين التي نظمت استخدام بحر قزوين بين الدول المطلة عليه 2018
- 4- اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن 2009.
- 5- اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن 2007
- 6- اتفاقية العمل البحري لعام 2006.
- 7- الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن و رواسبها 2004

قائمة المراجع و المصادر

- 8- بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سلامة الارواح في البحار لعام 2004
- 9- اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية نيويورك 21 ماي 1997.
- 10- اتفاقية الأمم المتحدة للأرصدة السمكية في الأمم المتحدة في 4 ديسمبر 1995
- 11- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للعاملين في سفن الصيد 1995
- 12- البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط الذي اعتمد في عام 1995
- 13- الاتفاقية الدولية بشأن التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي 1990
- 14- الاتفاقية الدولية بشأن الإنقاذ البحري 1989
- 15- بروتوكول سنة 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974.
- 16- الاتفاقية الدولية لمنع الأعمال غير القانونية الموجهة ضد الملاحة البحرية لعام 1988.
- 17- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بتسجيل السفن 07 فيفري 1986
- 18- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. مونيغوباي 10 ديسمبر 1982.
- 19- الاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ في البحار لعام 27 أبريل 1979
- 20- اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد 1977
- 21- الملحق (البروتوكول) الأول الإضافي إلى اتفاقيات جنيف 1977
- 22- اتفاقية المنظمة الدولية للأقمار الصناعية البحرية 1976
- 23- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في 16 فبراير 1976
- 24- اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا 13 ديسمبر 1974
- 25- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

قائمة المراجع و المصادر

- 26- الاتفاقية كل من ألمانيا و النمسا و سويسرا بخصوص تنظيم الملاحة بين الدول الأطراف
1973
- 27- اتفاقية لوائح منع التصادم اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972
- 28- اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناتج عن تصريف الفضلات و المواد الأخرى 20 نوفمبر
1972
- 29- اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر 1972
- 30- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن 1969
- 31- اتفاقية بروكسل المعقودة في بشأن التدخل في البحر العالي في حالة الحوادث التي تؤدي إلى
التلوث 29 تشرين الثاني 1969
- 32- اتفاقية الصيد وحماية الموارد البيولوجية بأعالي البحار 20 مارس 1966
- 33- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966 المعدلة ببروتوكول عام 1988 ومنقحة مرة أخرى في
عام 2003 (خاصة بالسفن).
- 34- اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية 1965
- 35- البرتوكول الاختياري للتوقيع المتعلق بالتسوية الالزامية للمنازعات 30 سبتمبر 1962
- 36- اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستثمري السفن الذرية 25 أبريل 1962
- 37- الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1961
- 38- اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر 17 جوان 1960
- 39- اتفاقية صيد الأسماك و حفظ الموارد الحية لأعالي البحار 29 افريل 1958
- 40- اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة 29 افريل 1958
- 41- اتفاقية نيويورك بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية لسنة 1958

قائمة المراجع و المصادر

- 42- اتفاقية لندن بشأن التلوث من المحروقات 1954
- 43- اتفاقية رودس للهدنة 23 فيفري 1949
- 44- اتفاقيات جنيف الثانية لحماية الجرحى، المرضى و الجنود الناجين من السفن الغارقة وقت الحرب 1949.
- 45- القيود المطبقة على الطائرات في الإقليم البري وفقا لاتفاقية شيكاغو لعام 1944
- 46- اتفاقية بشأن الإجازات السنوية مدفوعة الأجر للبحارة لعام 1936
- 47- مؤتمر لاهاي 12 أبريل 1930 بشأن المياه الإقليمية
- 48- اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة و المبرمة في 10 أبريل 1926
- 49- اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لسنة 1923.
- 50- اتفاقية برشلونة 20 أبريل 1921
- 51- معاهدة نويي معاهدة بين بلغاريا وبلدان الوفاق الثلاثي، تم توقيعها في 27 نوفمبر 1919
- 52- اتفاقية برشلونة للترانزيت الحر لعام 1921
- 53- معاهدة نبيي لعام 1919
- 54- معاهدة فرساي لعام 1919
- 55- اتفاقية لاهاي الخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية 18 أكتوبر 1907
- 56- مؤتمر لندن البحري 1908-1909
- 57- اتفاقية القسطنطينية لحرية الملاحة في قناة السويس 29 أكتوبر 1888

قائمة المراجع و المصادر

خامسا - النصوص التشريعية

(1) - الدستور:

1- الدستور الجزائري المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، بموجب مرسوم رئاسي رقم 20-442، بنعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020 في الجريدة الرسمية، العدد 82.

(2) - القوانين:

1- قانون 04/06 ممضي في 20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995، و المتعلق بالتأمينات، الصادر 12 مارس 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15.

(3) - الأوامر:

1- الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 هـ الموافق ل 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47.

2- الأمر رقم 73-29 المؤرخ في 5 جويلية 1973 والمتضمن إلغاء القانون رقم 157-62 المؤرخ في 31 ديسمبر، 1962 ضد جزارة كل النصوص التشريعية وإلغاء مفعول التشريع الفرنسي، الجريدة الرسمية، العدد 62.

(4) - المراسيم:

1- المرسوم الرئاسي رقم 53/96، المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، الجريدة الرسمية العدد 06.

قائمة المراجع و المصادر

- 3- المرسوم الجزائري رقم 194-72 الصادر في 05 أكتوبر 1972 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية و توقفها في المياه الإقليمية في زمن السلم، الجريدة الرسمية، العدد 86.
- 4- المرسوم الرئاسي رقم 403/63 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 المتضمن تحديد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، الجريدة الرسمية، العدد 76.
- 5- المرسوم الرئاسي رقم 04/344 المؤرخ في 6 نوفمبر 2004 يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي. الجريدة الرسمية، العدد 70.
- 6- المرسوم رقم 181/84 المؤرخ 4 أوت 1984 المحدد للخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 32.

سادسا - المواقع الإلكترونية :

1. الموسوعة العربية: arab-ency.com.sy

2. هيئة قناة السويس - www.suezcanal.gov.eg

3. المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية www.aalco.int

II. المراجع باللغة الأجنبية

1-The Books:

1. ASHLEY ROACH and others ,Baselines under the international law of the sea final report, International low Association, 2018.
2. CHARLES ROUSSEAU, Le droit international public, Dalloz, Paris, Huitième édition, 1976.
3. DUPUY RENE-Jean et VIGNES Daniel, Traité du nouveau droit de la mer, éd. economica, Paris, 1985.

4. FAY FRANCOIS-MICHEL, « La nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P., T.77, éd. A1- pédone, Octobre-Novembre, Paris 1973.
5. FENN (P.T) , Origins of the Theory of Territorial Waters ,London, in, A.J.I.L, 1926.
6. GEORGES RIPERT, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950.
7. KEVIN BAUMERT and BRIAN MELCHIOR, The practice of Archipelagic States: a study of studies, in Ocean Development and International Law review, USA, 2015.
8. HABIB SLIM, « Les pavillons de complaisance », COLLOQUE INTERNATIONAL, INSTITUT OCEANOGRAPHIQUE DE PARIS, France, 2007.
9. SIMONNET ,la convention sur la haute mer, paris, 1966.
10. THOMAS WERNYSS FULTON, The Sovereignty of the Sea, william blackood and sons Edinburgh and london, 1911.
11. LAURENT LUCCHINI , Le navire en droit international, Colloque de Toulon de la Société française pour le droit international Paris, 1992.

2- The Decrees:

- 1- la loi n°71-1060 du 24 décembre 1971 relative a la délimitation des eaux territoriales françaises
- 2- Décret portant fixation, pour les baies de l'Algérie, de la ligne a partir de laquelle la Limite de la mer territoriale française doit être comptée pour l'application de la loi du 01 mars 1888.

3-Others:

- 1- Sea – seek, Gulf of Patras - Gulf of Corinth, Méditerranée - Mediterranean – Greece, January 2019.

قائمة المراجع و المصادر

- 2- BOWEN L. FLORSHEIM, Territorial Seas - 3000 Year Old Question, Journal of Air Law and Commerce. Volume 36, Issue 1, article 5 Dallas, USA,1970.
- 3- KLINGHOFER (V),L'Elargissement du Canal de Panama, Master II Droit Maritime et des Transports,Faculte De Droit Et de Science Politique D'aix-Marseill ,Promotion 2007/2008.
- 4- PIERANDERA LEUCCI, INNOCENT PASSAGE IN THE TERRITORIAL SEA WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LAW OF THE SEA CONVENTION, Korea Maritime Institute, International Journal of Maritime Affairs and Fisheries, Volume 10, 2018, p5

الفهرس

المحتويات:

العنوان.....	الصفحة
مقدمة:.....	01
الباب الأول: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار.....	11
الفصل الأول: مفهوم المياه الداخلية في إطار اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 والوضع القانوني المنظم لها.....	13
المبحث الأول: مفهوم المياه الداخلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.....	15
المطلب الأول: تعريف المياه الداخلية.....	15
الفرع الأول: التعريف الفقهي للمياه الداخلية.....	16
الفرع الثاني: تعريف المياه الداخلية في الاتفاقيات الدولية.....	17
الفقرة الأولى: تعريف المياه الداخلية في اتفاقية جنيف لسنة 1958.....	17
الفقرة الثانية: تعريف المياه الداخلية في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.....	18
المطلب الثاني: المناطق التي تشملها المياه الداخلية.....	20
الفرع الأول: المناطق المائية الموجودة داخل إقليم الدولة.....	21
الفقرة الأولى: الخلجان.....	21
أولا: الخلجان الوطنية.....	23
ثانيا: الخلجان الدولية.....	29

- 33..... ثالثا: الخلجان التاريخية
- 34..... رابعا: النظام القانوني للخلجان:
- 40..... الفقرة الثانية: القنوات البحرية الدولية
- 41..... أولا: تعريف القنوات البحرية الدولية
- 42..... ثانيا: النظام القانوني للقنوات البحرية الدولية
- 45..... ثالثا: بعض القنوات والوضع القانوني المنظم لها
- 51..... الفقرة الثالثة: الأنهار
- 52..... النوع الأول: الأنهار الوطنية(المحلية)
- 55..... النوع الثاني: الأنهار الدولية
- 59..... النوع الثالث: نظام الملاحة في الأنهار الدولية
- 63..... الفرع الثاني: المناطق المائية الموجودة على الساحل
- 63..... الفقرة الأولى: الموانئ والمرافئ البحرية
- 64..... أولا: تعريف الموانئ البحرية
- 65..... ثانيا: تعريف المرافئ البحرية
- 68..... ثالثا: النظام القانوني للموانئ والمرافئ البحرية
- 70..... القسم الأول: الموانئ المدنية التجارية
- 70..... القسم الثاني: الموانئ العسكرية
- 71..... الفقرة الثانية: البحيرات والبحار المغلقة والشبه مغلقة
- 71..... أولا: تعريف البحيرات والبحار المغلقة

- 72..... ثانيا: النظام القانوني للبحار المغلقة.
- 72..... ثالثا: تعريف البحار شبه المغلقة
- 74..... رابعا: النظام القانوني للبحار الشبه مغلقة
- 77..... المبحث الثاني: مفهوم المياه الداخلية للدولة الأرخيلية ونظامها القانوني.
- 77..... المطلب الأول: مفهوم الدولة الأرخيلية والمياه الأرخيلية
- 78..... الفرع الأول: تعريف الدولة الأرخيلية والمياه التابعة لها
- 80..... الفرع الثاني: النظام القانوني للمياه الأرخيلية
- 81..... المطلب الثاني: طرق قياس المياه الأرخيلية
- الفرع الأول: استحداث خطوط الأساس المستقيمة.
- 81.....
- 84..... الفرع الثاني: التطبيقات الدولية في رسم خطوط الأساس الأرخيلية
- 91..... الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية
- 93..... المبحث الأول: ماهية سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية
- 93..... المطلب الأول: مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية
- 93..... الفرع الأول: طبيعة سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية
- 95..... الفرع الثاني: حقوق الدولة الساحلية على مياهها الداخلية
- 97..... المطلب الثاني: سيادة الدولة الأرخيلية على مياهها الأرخيلية و القيود الواردة عليها
- 98..... الفرع الأول: سيادة الدولة الأرخيلية على مياهها الداخلية
- 101..... الفرع الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الأرخيلية على مياهها الأرخيلية

الفهرس

- 102..... الفقرة الأولى: حق السفن الأجنبية في المرور البريء في المياه الأرخبيلية
- 103..... الفقرة الثانية: حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية
- 108..... المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن لأجنبية في المياه الداخلية
- 109..... المطلب الأول: مفهوم السفينة و أنواعها
- 109..... الفرع الأول: مفهوم السفينة
- الفقرة الأولى: تعريف السفينة
- 110.....
- 113..... أولاً: التعريف الفقهي للسفينة
- 117..... ثانياً: تعريف السفينة في الإتفاقيات الدولية
- 123..... الفقرة الثانية: خصائص السفينة
- 123..... أولاً: هيكل السفينة أو جسمها
- 124..... ثانياً: القدرة على الحركة
- 125..... ثالثاً: تطفو فوق سطح الماء وتغوص تحته
- 125..... الفقرة الثالثة: جنسية السفينة
- 128..... أولاً: مفهوم جنسية السفينة
- 130..... ثانياً: شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
- 132..... ثالثاً: إثبات الجنسية (الرابطة القانونية بين السفينة والدولة)
- 136..... الفقرة الرابعة: علم السفينة
- 136..... أولاً: القاعدة العامة لمبدأ رفع العلم

- 138..... ثانيا: مشكلة أعلام المجاملة (الملائمة)
- 141..... ثالثا: واجبات دولة العلم
- 143..... الفرع الثاني: أنواع السفن
- 145..... الفقرة الأولى: السفن العامة
- 146..... أولا: السفن العامة الحربية
- 147..... ثانيا: السفن العامة الغير تجارية
- 148..... الفقرة الثانية: السفن الخاصة
- 148..... أولا: السفن التجارية
- 148..... ثانيا: السفن غير التجارية
- 149..... المطلب الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية
- 150..... الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية في المياه الداخلية
- 155..... الفرع الثاني: الولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الداخلية
- 157..... الفقرة الأولى: الولاية المدنية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الداخلية
- 158..... الفقرة الثانية: الولاية الجنائية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الداخلية
- 158..... أولا: المذهب الفرنسي
- 160..... ثانيا: المذهب الأنجلوسكسوني
- الباب الثاني: نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وفق اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار
- 164.....
- 166..... الفصل الأول: ماهية المياه الإقليمية

المبحث الأول: مفهوم المياه الإقليمية 169

المطلب الأول: تعريف المياه الإقليمية

169.....

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمياه الإقليمية 170

الفقرة الأولى: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية باعتبارها جزء من البحر العام 170

الفقرة الثانية: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية باعتبارها جزء من إقليم الدولة 171

الفقرة الثالثة: الاتجاه الذي يعرف المياه الإقليمية بالتركيز على العامل الجغرافي 172

الفرع الثاني: التعريف القانوني للمياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية..... 172

الفقرة الأولى: تعريف المياه الإقليمية في مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 173

الفقرة الثانية: تعريف المياه الإقليمية في اتفاقية جنيف 1958 174

الفقرة الثالثة: تعريف المياه الإقليمية في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 174

المطلب الثاني: كيفية حساب المياه الإقليمية 175

الفرع الأول: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية 176

الفقرة الأولى: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية في الفقه الدولي

176.....

أولاً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق نظرية مدى البصر 185

ثانياً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق نظرية ضربة المدفع

185.....

الفقرة الثانية: التطور التاريخي لكيفية حساب المياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية 186

- 187..... أولاً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق اتفاقية جنيف لسنة 1958
- 188..... ثانياً: كيفية حساب المياه الإقليمية وفق اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982
- 189..... الفرع الثاني: المياه الإقليمية الجزائرية
- 189..... الفقرة الأولى: المياه الإقليمية الجزائرية إبان الاستعمار الفرنسي
- 191..... الفقرة الثانية: المياه الإقليمية الجزائرية ما بعد الاستقلال
- 195..... الفقرة الثانية: حق المرور البريء في المياه الإقليمية الجزائرية
- 198..... المَبْحَثُ الثَّانِي: حُدُودُ المِيَاهِ الإِقْلِيمِيَّةِ
- 198..... المطلب الأول: حدود المياه الإقليمية الداخلية والخارجية الحدود الإقليمية الجزائرية نموذجاً
- 202..... الفرع الأول: حدود المياه الإقليمية الداخلية
- 203..... الفقرة الأولى: حدود المياه الإقليمية الداخلية وفقاً لخطوط الأساس العادية
- 205..... أولاً: في حالة الساحل الذي يكون مستويا وخالياً من والانحناءات والتجاويف العميقة
- 207..... ثانياً: في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية
- 209..... ثالثاً: حالة الضحضاح الذي لا يبتعد عن الساحل بأكثر من اثنا عشر ميلاً
- 209..... الفقرة الثانية: حدود المياه الإقليمية الداخلية وفقاً لخطوط الأساس المستقيمة
- 215..... أولاً: حالة الساحل المتعرج و الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر القريبة منه
- 217..... ثانياً: حالة الدالتا النهرية (مصاب الأنهار)
- 218..... ثالثاً: حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة
- 219..... رابعاً: حالة الموانئ عدم إعادتها
- 219..... الفقرة الثالثة: حدود المياه الإقليمية الداخلية في الحالات الخاصة
- 219..... أولاً: تحديد المياه الإقليمية في حالة الجزر

- 220..... ثانيا: تحديد المياه الإقليمية في حالة المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر
- 220..... ثالثا: تحديد المياه الإقليمية في حالة الخلجان
- 221..... رابعا: تحديد المياه الإقليمية في حالة مصابات الأنهار
- 222..... خامسا: تحديد المياه الإقليمية في حالة الموانئ و المراسي
- 223..... الفرع الثاني: الحدود الخارجية لامتداد المياه الإقليمية
- 225..... المطلب الثاني: حدود المياه الإقليمية بين الدول المتجاورة أو المتقابلة
- 225..... الفرع الأول: ترسيم الحدود البحرية بين الدول المتجاورة و المتقابلة
- 226..... الفرع الثاني: طرق تحديد المياه الإقليمية بين الدول المتجاورة أو المتقابلة
- 235..... الفصل الثاني: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية
- 238..... المبحث الأول: لمفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية و القيود الواردة عليها
- 238..... المطلب الأول: النظريات المفسرة لمفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية
- 239..... الفرع الأول: نظريات ربط البحر الإقليمي بإقليم الدولة
- 240..... الفقرة الأولى: نظرية حق الملكية على البحر الإقليمي
- 240..... الفقرة الثانية: نظرية حق السيادة على البحر الإقليمي
- 241..... الفرع الثاني: نظريات ربط البحر الإقليمي بالبحر العام
- 241..... الفقرة الأولى: نظرية الحق السيادي للدولة
- 242..... الفقرة الثانية: نظرية الارتفاقات الساحلية : La these du Faisceau de Servitudes
- 243..... الفقرة الثالثة: نظرية الملكية العامة الدولية
- 243..... المطلب الثاني: القيود الواردة على ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية

الفهرس

- 243..... الفرع الأول: حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية
- 244..... الفقرة الأولى: مفهوم حق المرور البريء في المياه الإقليمية
- 244..... أولاً- التطور القانوني لمبدأ لحق المرور البريء:
- 247..... ثانيا: تعريف حق المرور البريء و الصفة البريئة للمرور
- 254..... الفقرة الثانية: النظام القانوني لحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية
- 255..... أولاً- حقوق الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء
- 266..... ثانيا- واجبات الدولة الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء
- 267..... الفرع الثاني: النظام القانوني لحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق الدولية
- 268..... الفقرة الأولى: مفهوم المضائق الدولية
- 269..... الفقرة الثانية: النظام القانوني للمضائق الدولية
- 278..... المَبْحَثُ الثَّانِي: النظام القانوني للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية
- 279..... المطلب الأول: النظام القانوني للسفن العامة الأجنبية في المياه الإقليمية
- 280..... الفرع الأول: النظام القانوني للسفن الحربية في المياه الإقليمية
- 282 الفقرة الأولى: القواعد المطبقة على السفن الحربية الأجنبية في القضاء المدني
- 285 الفقرة الثانية: القواعد المطبقة على السفن الحربية الأجنبية في القضاء الجنائي
- 287..... الفقرة الثالثة: في حالة ممارسة السفينة الأجنبية لأنشطة عسكرية أو اللجوء السياسي
- 293..... الفرع الثاني: النظام القانوني للسفن العامة غير الحربية في المياه الإقليمية
- 295..... المطلب الثاني: النظام القانوني للسفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية
- الفرع الأول:الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية في القضاء المدني
- 296.....

الفهرس

الفرع الثاني:الولاية القانونية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في المياه الإقليمية في القضاء الجنائي.....	299
الخاتمة:.....	305
قائمة المراجع:.....	318
الفهرس:.....	333
الملخص بالعربية:.....	244
الملخص بالانجليزية:.....	245

المخلص

المخلص باللغة العربية:

لقد تمت دراسة موضوع " نطاق سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و الإقليمية وفقا لاتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار مونتيفويباي 1982"، من خلال تسليط الضوء على الأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقية في ما يخص النظام القانوني الذي يحكم سيادة الدول الساحلية على المياه الشاطئية المجاورة لها، حيث اعترفت الاتفاقية للدولة الساحلية بممارسة سيادتها على مياهها الداخلية، ومياهها الإقليمية، و نجم عن هذا الاعتراف تخويل هذه الدولة حق ممارسة سلطات خاصة على هذا الجزء من مجالها البحري.

و مع أن المياه الداخلية تختلف في طبيعتها الجغرافية عن الإقليم البري للدولة إلا أنهما يخضعان لنفس النظام القانوني، فالدولة الساحلية مطلق السيادة عليها و بدون قيد أو شرط، حيث يعود لها وحدها حق تحديد النظام القانوني الخاص بها، من خلال اخضاع السفن الأجنبية فيها للتدابير التي تتخذها في هذا الشأن، في حين تمارس هذه الدولة سيادتها على مياهها الإقليمية مقيدة بحق السفن الأجنبية في المرور البريء، و يعتبر هذا الأخير حق للدول الأجنبية وليس رخصة، وقد تقرر هذا القيد لصالح الملاحة الدولية، و تعتبر مسألة المرور في المياه الإقليمية و وضع السفن الأجنبية بداخلها من أعقد المواضيع التي أثقلت كاهل المؤتمر الثالث، إلا أن الاتفاقية العامة استطاعت أن تحسم دائرة الخلاف بين الدول في هذه المنطقة لا سيما في مجال تنازع الاختصاص في الجانبين الجزائري و المدني و كذا مجال مشاكل و نزاعات ظبط الحدود البحرية، و تنقل السفن على مستوى هذه المياه، فقدمت حلولاً توافقية و وحدت الرؤية بوضع مختلف القواعد القانونية التي لا يجوز أن تتملص منها دولة بحجة قوانينها الداخلية و هذا طبقاً لمبدأ سمو القانون الدولي على القانون الداخلي.

الكلمات المفتاحية:

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المياه الداخلية، المياه الإقليمية، سيادة الدولة الساحلية، القانون الدولي للبحار.

Abstract:

The subject of "the scope of the coastal state's sovereignty over its internal and territorial waters in accordance with the 1982 Montegobay Convention on the Law of the Sea" has been studied by highlighting the provisions of this agreement with regard to the legal system that governs the sovereignty of coastal states over their neighboring coastal waters. Whereas, the agreement recognized the coastal state to exercise its sovereignty over its internal waters and territorial waters, and this recognition resulted in authorizing this state the right to exercise special powers over this part of its maritime space.

Although the internal waters differ in their geographical nature from the land territory of the state, they are subject to the same legal system. The coastal state is completely sovereign and unconditionally, as it alone has the right to determine its own legal system, by subjecting foreign ships to the measures that taken in this regard, while this country exercises its sovereignty over its territorial waters, restricting the right of foreign ships to innocent passage, The latter is considered a right for foreign countries and not a license, and this restriction was decided in favor of international navigation, and the issue of passage in territorial waters and the position of foreign ships inside them is one of the most complex issues that burdened the third conference, but the general agreement was able to resolve the circle of dispute between countries In this region, especially in the area of conflict of jurisdiction on the criminal and civil sides, as well as the field of maritime border control problems and disputes, and the movement of ships on the level of these waters, it provided consensual solutions and unified the vision by establishing various legal rules from which no state should evade on the pretext of Its internal laws and this is according to the supremacy of international law over internal law

key words: United Nations Convention on the Law of the Sea, Internal waters, territorial waters, coastal state sovereignty, international law of the sea.