

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الإخوة منتوري قسنطينة

كلية الحقوق

النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام

تخصص: القانون الدولي العام

تحت إشراف الأستاذ الدكتور:

من إعداد الطالبة:

طاشور عبد الحفيظ

• بلوط سماح

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة	أستاذ التعليم العالي	أ.د. حسنة عبد الحميد
مشرفا ومقررا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة	أستاذ التعليم العالي	أ.د. طاشور عبد الحفيظ
عضوا مناقشا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة	أستاذ محاضر - أ-	د. بوطرفاس محمد

السنة الجامعية: 2014-2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

<< وَلَهُ الْفَلَكَ الْجَوَارِ الْمُنشآت فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ >>

سورة الرحمن. آية (24)

<< وَرَبِّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفَلَكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ
كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا >>

سورة الإسراء الآية (66)

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا
الواجب ووفقنا إلى إنجاز هذا العمل المتواضع.

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان إلى من تفضل بالإشراف على هذه
المذكرة وجاد بوقته الثمين في سبيل مناقشة أفكارها، وخروجها في
أجمل حلة، الأستاذ الدكتور " طاشور عبد الحفيظ"، الذي لم يبخل علينا
بتوجيهاته

ونصائح القيمة، جزاك الله عنى خيرا ومتعك بموفور الصحة والعافية.

كما أجزل شكري إلى من نهلت من فيض علمه عندما كنت طالبة في
الليسانس والسنة النظرية للماجستير الأستاذ الدكتور "حسنة عبد
الحميد" نفعنا الله بعلمه وسلمه من المكاره وأسلمه المكارم.

كما أتقدم بتشكراتي الخالصة ومظيم امتناني للأستاذين الدكتور "بن
شعبان علي" والدكتور "بوطرفاس محمد" لتكبرهما عناء قراءة هذه
المذكرة وقبول عضوية لجنة المناقشة، فليساعدتكما مني الشكر ما لا طاقة لي
بذكره.

الطالبة "بلوط سماح"

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن لنصل إليه لو لا فضل الله علينا أما بعد أهدي
ثمرة جهدي :

إلى التي حملتني وهنا على ومن و سمرت على تربيته و لم تبخل علي
بعطفا وحمرةني بدفنها إلى أحر مالي في الوجود التي لم تبخل علي بحنانها و
حبها إلى التي أنارت بدعواتها ظلمات حياتي إلى والدتي الغالية.

إلى مثلي الأعلى رمز عزتي و شموخي إلى الذي لم يبخل علي بعطائه إلى
من أخذت و ارتويت من عميق خبرته إلى من تمنى لنا خير حياة و أرقى مراتب
إليك والدي العزيز .

راجية من الله أن يحفظهما لي.

إلى من طلت لأجلي و دعت لي بالخير و حمرتني بحنانها إلى جدتي
العزيزة حفظها الله و أطال في عمرها.

إلى من عمل معي بكد بغية إتمام هذا العمل إلى زوجي العزيز سليم وإلى
أولادي عبد المالك والكتكوت الصغير محمد الأمين حفظهما الله ورعاهما.

أهديها إلى من قاسموني دفا العائلة و أجمل ما أهداني الخالق إلى
أخواتي :

إيمان التي أرى فيها نفسي و أتمنى لها أحسن مستقبل و بلوغها ما تتمنى .

إلى زهرتي العائلة رحمة و مايا اللتان سهرتا معي الليالي لإنجاز هذا العمل
و خروجها في أحسن حلة شكرا على تعبكما.

أهديما إلى نور القلب مصدر كبريائي و شمعة بيتنا السعيد إلى أخي
العزيز " زين الدين " حفظه الله .

إلى صديقة شمامة و إلى كل الأصدقاء والأحباب دون استثناء، وإلى كل من
سقط من قلبي سموا.

وفي الأخير أرجوا من الله تعالى أن يجعل عملي هذا نفعاً يستفيد منه جميع الطلبة
المقبلين على التخرج.

سماح

مقدمة

مقدمة

تسري أحكام القانون الدولي العام في النطاق الذي تنشأ فيه العلاقات بين الدول وبالتالي فهو يحدد بالمدى الذي تغطيه هذه العلاقات، فهناك علاقات في نطاق اليابسة والبحار أو المياه الدولية وأعماقها وما يعلوه من فضاء، وما يمكن أن يحدث من خلافات بين الدول في استغلاله، وتعتبر البحار أكثر المجالات أهمية نظراً لأهميتها الاقتصادية خاصة بعد اكتشاف الكثير من الثروات في البحار والمحيطات، الأمر الذي استدعى وضع تنظيم دولي للاستغلال هذا المجال.

وقواعد القانون الدولي هي التي تحكم وتنظم العنصر البحري من إقليم الدولة يطلق عليه قانون البحار، ولقد أصبح هذا الفرع من فروع القانون الدولي العام يحتل أهمية كبرى لأنه ينظم البحار التي تعتبر من أهم طرق المواصلات الدولية وكمصدر حيوي للثروات بمختلف أنواعها.

إن البحار تشكل حوالي 73% من مساحة الكرة الأرضية أي ثلاث أرباعها، وبالتالي فهي مكون رئيسي لكوكب الأرض، ووسط بيئي له أهميته في حياة الإنسان، كما أنها مصدر للخطر، نظراً لاستغلال الإنسان لثرواتها، فكانت البحار هي الوسيلة الأولى لتبادل العلاقات والتجارة بين الدول، وبها انتقلت الحضارات بين شعوب الأمم، كما أنها بالنسبة للكثير من الشعوب كانت مصدراً لخطر الغزو الخارجي الذي يأتي من وراء البحار.

كانت البحار منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية وذلك كونها سبيلاً للاتصال ومصدر للرزق والغذاء، أهمية كهذه هي التي جعلها محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات، وإخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة.

وفي الحقيقة أن تاريخ القانون الدولي للبحار ما هو إلا صراع قديم بين نظريتين:

- نظرية تقوم على مبدأ حرية الملاحة البحرية Mare liberum .

- ونظرية مضادة تتبع من حب السيطرة على الأمواج Mare clausum.

ففي العصور القديمة كان هناك اتجاهين يتنازعان في تحديد سياسة الدول بالنسبة لما ينبغي أن يكون عليه استغلال البحار والانتفاع بمواردها، فقد رأى الأول بضرورة الإبقاء على السمات الطبيعية للبحر واعتبار حرية البحار هي الأصل بحيث تتمتع كافة الدول البحرية الملاحة البحرية في مياه البحر والملاحة الجوية فوق تلك المياه، أم الاتجاه الثاني فقد رأى ضرورة أن تؤخذ مصالح الدول الساحلية في الاعتبار وتعطي لها الأولوية عند تحديد القواعد والتنظيمات المتعلقة بالبحر وإقرار تنظيمات بحرية تهدف لإقرار سيادة الدول الساحلية وتأكيد ولايتها في المناطق البحرية المجاورة لشواطئها أو القريبة منها بما يكفل تحقيق المصالح الأمنية والاقتصادية لهذه الدول.

وفي منتصف القرن التاسع عشر والعشرين وبعد أن ذاقت البشرية أهوال الحربين العالميتين الأولى والثانية بدأت تستقر الآراء التي تدعو إلى حرية البحار وتفرق في ذلك بين المناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية وولايتها الإقليمية وبين المناطق التي تعتبر بحراً حراً تستعمله كافة الدول على أساس المساواة. وأصبح لكل دولة من أعضاء الأسرة الدولية الحق في أن تمارس حرية الملاحة في البحار العالية عن طريق السفن التي تحمل علمها.

وبالتالي تم التمييز بشأن البحار بين قسم تخضعه الدولة لسيادتها وهو ما يعرف بالبحر الإقليمي، وقسم آخر مفتوح لجميع الدول وهو ما يعرف بأعالي البحار، وهذه الأخيرة هي تلك المناطق من البحار والمحيطات التي لا تخضع لسيادة دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية، ويمتتع بذلك على كافة الدول ممارسة اختصاصاتها في أعالي البحار، فهي حق

مشترك للجميع كطريق عالمي في وقت السلم، وهذا لا يمنع الدول فيما بينها، تنظيم الاستعمال السليم لأعالي البحار حتى لا تسود الفوضى في تلك المناطق من باب الحرص على حماية الأرواح والممتلكات ولجميع الدول الاستفادة من خيرات هذه المناطق. أما البحر الإقليمي فهو جزء من البحر الذي يجاور إقليم كل دولة ساحلية وتمتد بالتالي سيادتها عليه، وفكرة البحر الإقليمي هي بمثابة تأمين للدولة من نواحي عدة، فهي تأمين للدفاع عن حدودها الساحلية، تأمين للملاحة اتجاه موانئها وتأمين لمصالحها الاقتصادية وتأمين للصحة العامة في إقليمها.

كما أن البحار والمحيطات لم تكن سببا للعزلة بين القارات والشعوب بل كانت وسيلة من وسائل الاتصال فيما بينها، ولقد لعبت الملاحة البحرية الدور الأساسي في تدعيم هذه الاتصالات، بل أنها تعد من أقدم الأنشطة الإنسانية وأكثرها أهمية، وقد تعددت تعريفات الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها، و ينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام ، ويعتمد هذا التعريف على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها بتوافر عنصرين أساسيين هما: السفينة البحرية، والغرض من ممارسة الملاحة.

وبهذا سعيا منا للبحث بكل جوانب الموضوع، وللاطلاع بكل ما يلزم به تم اختيار :

"النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية" كعنوان لهذه الدراسة والرسالة المتواضعة.

اعتاد الناس منذ آلاف السنين على استخدام السفن في اجتياز البحر الذي اجتذبتهم أسرارها وما ينطوي عليه من مغامرات مشوقة، ومع تطور الحضارة البشرية تطورت معها أيضا القوارب والسفن وأصبحت هذه الأخيرة جزءا هاما من النظم التجارية والعسكرية الحديثة، وأصبحت هي محور الزاوية والأساس في كل ملاحة بحرية.

ومع مرور الزمن بدأت السفن في الاتساع وتخطت الإبحار في الأنهار والبحيرات، والبحار المغلقة، واقتحمت المحيطات الشاسعة بحيث أصبحت هي الوسيلة الرئيسية في ربط العالم اليابس مع بعضه، وفي تطوير التجارة الدولية وخدمة الاقتصاد الوطني والعالمي بالإضافة إلى أنها الوسيلة المهمة في المحافظة على أمن واستقرار الدول البحرية ضد الهجمات، والوسيلة الرئيسية من أجل استغلال الثروات الحية والغير الحية التي توفرها المجالات البحرية لمختلف الدول مما يحقق لها أمنها الغذائي، واستقرارها الاقتصادي، وبسط سيادتها في مجالاتها البحرية. فمؤسسة كهذه تتطلب منا الوقوف على تحديد نظامها القانوني في مختلف المناطق البحرية خصوصا إذا علمنا أن التقنيات المستجدة للملاحة والتكنولوجيا البحرية تؤدي إلى بناء منشآت تشبه إلى حد كبير السفينة.

وتعد 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 لقد تطرقت كل من اتفاقيات البحار المعقودة عام 1958 واتفاقية قانون البحار عام 1982 للسفينة، كما نظم القانون الدولي للبحار مرور السفن في البحار وقسمها إلى ثلاث أنواع ولكل من هذه الأنواع حقوق وحدود معينة تمارسها السفن في كل منطقة بحرية معينة، كما نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المرور في البحار راعية بذلك سيادة الدول وما يتطلب التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول واستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

بما أن السفينة هي واسطة المواصلات البحرية الرئيسية وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار ويتأثر هذا النظام على حسب المنطقة البحرية التي تتواجد فيها السفينة، وما للدولة الساحلية من ولاية إقليمية وإذا كان نظام الملاحة الذي تمارسه هذه السفينة ليس واحد في كل المناطق البحرية أي لا

يتم وفق نظام واحد وقواعد وشروط واحدة وإنما تعددت أنظمة المرور تحت تأثير عوامل مختلفة منها تعدد المناطق البحرية ومصالح الدول الساحلية والحاجة إلى تيسير الاتصالات البحرية الدولية، انطلاقاً من ذلك سيتم البحث في التساؤل التالي:

• ما هو النظام القانوني للسفينة في كل جزء من أجزاء البحار، وما هي أنظمة مرور السفن في هذه الأجزاء؟.

وقد استمد موضوع البحث في النظام القانوني للملاحة البحرية أهميته من أسباب اختياره التي ترجع إلى:

- رغبتنا في البحث في هذا الموضوع، والفضول الذي تكون لدينا في هذا الجانب، لأن ما تراءى لنا أن الملاحة البحرية الممارسة في النطاق البحري بواسطة السفن موضوع ذو أهمية كبرى بالنسبة للقانون الدولي للبحار.

- وكذا لا يمكن إغفال الدور الهام للسفينة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة البحرية الدولية، وتطوير قانون البحار وأيضاً الدور الممارس في الوضع القانوني للمجالات البحرية المختلفة.

- إضافة إلى قلة الدراسة في هذا الموضوع وإن صح القول قللتها من خلال المنظور الذي قمنا بتوجيه دراستنا نحوه، سعياً منا بإثراء البحث العلمي والمكتبة القانونية والاستفادة من هذه الدراسة وإن كانت متواضعة.

ولا شك أن أي بحث مهما كان نوعه، ينبغي أن ينطوي على أهداف يسعى لتحقيقها، وقد تمثلت أهدافنا في هذه الدراسة كالاتي:

- توضيح حقوق وواجبات الدولة الساحلية والدول الأخرى أي إيجاد موازنة عادلة بين حماية سيادة الدول على مياهها وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية.

- التوفيق بين مصلحة الدولة الساحلية والمصلحة المشتركة لجميع الدول وراء التنظيم القانوني للبحار.

- توضيح أن موضوع السفينة يشترك القانون البحري والقانون الدولي للبحار في تحديد مفهوم السفينة وعلاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، ولكن ينفرد القانون الدولي للبحار في تحديد مركزها القانوني عند وجودها بكل منطقة من مناطق البحار.

ومما لا شك فيه أن معالجة الإشكالية المطروحة في بحثنا هذا يجب أن تكون وفق منهج أو عدة مناهج، حسب طبيعة الموضوع وقد اعتمدنا في دراستنا على **المنهج الوصفي التحليلي** الذي ارتأينا أنه الأنسب للدراسة.

ومراعاة لما سبق وفي سبيل تقديم دراسة واضحة ومتوازنة في هذا الموضوع قمنا بتقسيم خطة هذا البحث إلى فصلين، يندرج تحت كل فصل ثلاث مباحث كالاتي:

- تناولنا في **الفصل الأول** النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية، فتطرقنا في المبحث الأول إلى السفينة من خلال تعريفها، عرض أنواعها وتحديد جنسيتها وعلمها أما في المبحث الثاني فقد قمنا بتبيان المركز القانوني للسفن في المناطق الخاضعة للسيادة، وفي المبحث الثالث بحثنا في المركز القانوني للسفن في أعالي البحار.

- إضافة إلى أنظمة المرور في البحار التي تمت معالجتها في **الفصل الثاني** ونظام المرور الحر في المبحث الأول، وكذا نظام المرور البريء في المبحث الثاني

وأخيرا تناولنا نظام المرور العابر في المبحث الثالث.

كما ينبغي الإشارة إلى أن اختيار خطة البحث هذه كان مراعاة لخاصيتين أساسيتين هما:
- تحقيق توازن منهجي في الخطة.

- حصر الموضوع في إطاره الحقيقي، والتقيد بإشكالية البحث المطروحة نظرا لاتساع جوانب الموضوع.

وأخيرا، رغم الجهد المبذول ورغم الصعوبات التي واجهتني والتي لا يتسع المقام لذكرها، فإن ما تم مناقشته من هذا العمل إلا الإتيان وما تم ابتغائه إلا الصواب، وما مراده إلا التوضيح.

ملتمة من القارئ أستاذا أو طالبا العذر مما قد يصادف من خطأ أو هفوة أو قصور في تناول الموضوع ، وندعو الله جلت قدرته أن يجعل جهدي هذا خالصا لوجهه وأن يكون عملي بداية لبحوث لاحقة وتيسيرا لمن يطمح للبحث في قضايا القانون الدولي للبحار.

الفصل الأول

النظام القانوني للسفن كأداة للملاحة البحرية

الفصل الأول

النظام القانوني للسفن كأداة للملاحة البحرية

الفصل الأول

النظام القانوني للسفن كأداة للملاحة البحرية

تعد السفن إحدى الوسائل المهمة المستخدمة في حركة المواصلات الدولية، تقدم الكثير من الخدمات في المجالات المختلفة كنقل الأشخاص والبضائع في إطار الأعمال التجارية والأنشطة الأخرى المتعلقة بملاحة السفن العسكرية لكن يدور حول حركة السفن في البحار الدولية العديد من المسائل التي تتعلق بتصنيفها من ناحية نوعها وماهيتها، وكيف يمكن التمييز بينها وبين غيرها من وسائل المواصلات الأخرى، والأنشطة التي تقوم بها أثناء ملاحتها في البحار، مما يثير الكلام عن الدولة التي تتبعها والحقوق التي تتمتع بها، وهو ما اهتم به القانون الدولي العام والواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعروف بالقانون الدولي للبحار سواء بأحكام عرفية أم بأحكام اتفاقية البحار لعام 1982.

وبما أن المياه تشكل جزءاً من إقليم الدولة، وهي تخضع للقانون الدولي إلا أن حقوق الدولة في مياهها ليست مماثلة لحقوقها في اليابسة، التي تخضع لسيادتها المطلقة حيث تمارس عليها الصلاحيات القانونية الكاملة واختصاصات غير مقيدة، وتتصل الدولة بالدول الأخرى من خلال هذه المياه حيث تتداخل المصالح فيما بينها، تكون الدولة وجهاً لوجه أمام السفن التابعة للدول الأجنبية التي تتمتع بحقوق وامتيازات تحد من سيادة دولة الإقليم في مياهها.

وبما أن السفينة هي إحدى وسائل الاتصال بالعالم الخارجي وتنتقل من نطاق قانوني معين إلى نطاق قانوني آخر، حيث قد توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة لنظام قانوني عليه، كما هو الحال بالنسبة للبحر العالي، وقد تكون في مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية كما هو الحال بالنسبة للمياه الداخلية والمياه الإقليمية وبذلك يختلف المركز القانوني للسفن في هذه المناطق، لذا يكون للسفينة في هذه الناحية مركز خاص يختلف عن المركز القانوني مع اختلاف مناطق البحار.

وبهذا نبحث في هذا الفصل دراسة السفينة كأداة للملاحة البحرية ويكون التقسيم كالآتي:

المبحث الأول: السفينة.

المبحث الثاني: المركز القانوني للسفن في المناطق الخاضعة للسيادة.

المبحث الثالث: المركز القانوني للسفن في أعالي البحار.

المبحث الأول

السفينة

مع تطور الحضارة البشرية تطورت أيضا معها القوارب والسفن وأصبحت هذه الأخيرة جزءا هاما من النظم التجارية والعسكرية الحديثة، وأصبحت هي محور الزاوية والأساس في كل ملاحية بحرية.

تعتبر السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، وبوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على السواء، إذ يشترك القانونان في تعريفها وتحديد علاقتها بالدولة، كما يتدخل القانون الدولي الخاص إلى جانب القانون الدولي للبحار في تحديد جنسيتها وحل جانب من منازعاتها، لهذا سنقتصر في دراستنا في هذا المبحث على البحث في قواعد القانون الدولي للبحار المتعلقة بالتعريف والجنسية للسفينة.

المطلب الأول

مفهوم السفينة وأنواعها

السفينة هي الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية، إلا أن ظهور التقنيات الجديدة في الصناعة البحرية، أدت إلى ظهور من عدم الدقة في تعريف السفينة كما أن الوضعية لا تقتصر فقط على القانون الداخلي بل تشمل أيضا القانون الدولي.

تعتبر السفينة المحور الذي تجذب إليه كافة المسائل والمشاكل سواء في القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي للبحار، الذي يهتم أساسا بتنظيم الملاحة البحرية الدولية من كافة جوانبها لذلك يجب التطرق إلى تعريف السفينة وبيان أنواعها.

الفرع الأول

المفهوم القانوني للسفينة

تعد السفينة، العامل المهم في استغلال البحار واستثماره، وقد قام قانون البحار على العلاقة بين السفينة والبحار، فجميع العمليات البحرية تتم عن طريق السفينة، ويمكن أن نعرف السفينة بأنها: " كل هيكل أو جسم مسير من قبل الإنسان يستخدم للملاحة أو الصيد في البحار، طافية أو غاطسة".¹

ينصرف اصطلاح السفينة إلى كل جسم عائم مجهز للحركة في المياه دون غيرها تحت سيطرة مجموعة من البشر تديره بغرض القيام بنشاط بحري معين، وذلك بصرف النظر عن طبيعة هذا النشاط، و بصرف النظر أيضا عن حجم أو اسم أو صفات هذا الجسم العائم، ويستوي أن يكون الجسم المجهز للحركة قادرا على الحركة فوق سطح البحر فحسب، أو فوق سطح البحر وتحتة على حد سواء، وبذلك لا نعتبر الجزر المصنوعة العائمة والأحواض العائمة المخصصة لإصلاح السفن، من قبيل السفن لتخلف عنصر التجهيز للحركة، كما لا يعتبر من قبيل السفن الطائرات البرمائية بالنظر لقدرتها على الحركة في الماء والجو على حد سواء، وليس في المياه فحسب.²

¹ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6، دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص: 31.

² أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، القانون الدولي العام، من الكتب القانونية قسم القانون الدولي للبحر، الناشر منشأة المعارف، بالإسكندرية، 2004، ص: 386-387.

مما أدى بالكثير إلى تعريف السفينة بأنها: " التي تباشر الملاحة البحرية " والقول أيضا بأن "الملاحة البحرية هي التي تقوم بها سفينة بحرية".¹

يلاحظ إلى غاية اليوم لم يحصل إجماع بين فقهاء القانون الدولي أو غيرهم من فقهاء القانون الخاص حول إعطاء تعريف مانع للسفينة، فالمادة 13 من القانون البحري الجزائري تنص بقولها: " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".²

وبذلك يشترط لاعتبار المنشأة "العائمة"، سفينة تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، والتخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة أو تبعية، أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية.³

علما أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض ولا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من المنشآت.

ولم يرد تعريف للسفينة في اتفاقيات جنيف لعام 1958 أو في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وإنما ورد تعريف في عدد من الاتفاقيات متعددة الأطراف من هذه الاتفاقيات:

¹ أنظر:

العناني (إبراهيم)، قانون البحار، المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص: 77-78.

² راجع: المادة 13 من الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396ه الموافق ل 23 أكتوبر 1976م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419ه الموافق ل 25 يونيو 1998م، المتضمن القانون البحري الجزائري، (الجريدتان الرسميتان، رقم 1977/29، ورقم 1998/47).

³ أنظر:

شحمات (محمود)، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص: 19-20.

- اتفاقية لندن بشأن الوقاية من التلوث بالزيت لعام 1954، واتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973 اللتان قرنتا السفينة في تعريفها بالأرصفة الثابتة والمتحركة، فقد أضافت الاتفاقية الأخيرة عن الأولى المنزلاقات الهوائية على الماء.
- أما اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1969، في تعريفها للسفينة استبعدت كل من الأرصفة الثابتة والمتحركة والمنزلاقات الهوائية على الماء.
- بينما شملت اتفاقية أثينا المبرمة في 13 ديسمبر 1974 ما يسمى " بالمركبات بوسادة هوائية"¹.
- مع ذلك يسجل أن اتفاقية لندن المبرمة في 20 نوفمبر 1972 والمتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر، قد أفادت بالفقرة 03 من المادة الأولى تعريف للسفينة بقولها:
"يقصد بعبارة سفينة كل مركبة أو جهاز مهما كانت طبيعته، بما في ذلك المركبات بدون غاطس والطائرات العائمة المستخدمة أو غير المستخدمة كوسيلة للنقل في الماء"²
- هذا وقد عرفت لجنة القانون الدولي السفينة في تقريرها المقدم سنة 1954م على كونها: " كل مركبة engin يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي، بتجهيزاتها وطاقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية ..."
يلاحظ أن هذا التعريف يعتمد معيار القابلية على الملاحة في البحر مما يستبعد:

¹أنظر:

حمود (محمد الحاج) ، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، عمان، 2008، ص: 64.

² نص المادة الأصلي:

Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce " soi :

Y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions utilisé ou susceptible d'être utilisé. Comme moyen de transport sur l'eau."

1. السفن المستعملة في الملاحة النهرية barges.
2. يقصى كل المركبات العائمة التي لا تباشر الرحلات البحرية مثل القوارب، حطام السفن، الزوارق المرفئية وغيرها من المركبات العائمة التي تعمل داخل الميناء كالقاطرات البحرية Remorqueurs.¹

إن أفضل مفهوم للسفينة هو الذي يتلاءم مع ضرورات قواعد القانون الدولي العمومي المتعلقة بطبيعة الملاحة البحرية نفسها، والتي لا يمكن أن تخرج عن معيارها أو شرطين يجب توفيرهما في المركبة.

1. أن تكون المركبة مؤهلة للملاحة البحرية من الناحيتين الفنية والقانونية، وذلك عن طريق تزويدها بطاقم متخصص وتجهيزها بالأدوات التي تمكنها من الإبحار، وبغض

النظر عن وظيفتها سواء كانت مخصصة للأغراض التجارية أو العمومية.²

2. أن تكون المركبة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، ولهذا يخرج هذا الوصف المركب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار، وكذلك الطائرات التي تقلع وتنزل إلى البحر والتي تأخذ حكم الطائرة فحسب لأنها لا تقوم بالملاحة البحرية.³

أما بالنسبة للجزر العائمة، فإنه ينبغي التمييز بين الجزر المخصصة للحركة من منطقة إلى أخرى، كحاملات الطائرات، وبين الجزر المخصصة للاستعمال في مناطق

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2009، ص: 205.

² راجع: المادة 02 من الاتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في 07 فيفري 1986 المتعلقة بتسجيل السفن.

³ انظر:

Gidel (georges), le droit international Public de la mer, tom 1, paris, 1932-1934, p68, 69 .

معينة، كتلك المخصصة للتقيب عن النفط في قاع البحر، فالأولى ينطبق عليها وصف السفينة في حين أن الثانية لا يمكن أن توصف كذلك.¹

من خلال استعراض أهم التعريفات حضيت بها السفينة يمكن في آخر المطاق القول أن موضوع تعريف السفينة لن يعرف يوما الاستقرار، وذلك راجع لتطور التقنية السريعة التي يعرفها ميدان بناء السفن، مع اختراع المزيد من الآليات التي قد يصادف استعمالها في المجال البحري.

الفرع الثاني

أنواع السفن

السفن على نوعين رئيسيين السفن العامة والسفن الخاصة.

وقد كان معيار التمييز بين هذين النوعين من السفن في السابق هو ملكية السفينة، لقد تبنى معهد القانون الدولي هذا المعيار في دورته المنعقدة في لاهاي عام 1898 فقسم السفن إلى حربية وتجارية، وضمن النوع الأول السفن المملوكة للدولة، في حين ضمن النوع الثاني جميع السفن المملوكة للأفراد.²

هذا المعيار سرعان ما كشفت الممارسة الدولية عن قصوره، ذلك أن السفن المملوكة لأشخاص القانون الخاص كثيرا ما كانت تؤدي خدمة عامة لاسيما في حالة النزاعات المسلحة، من ثم بات البحث عن معيار آخر يكون أكثر ملائمة من ضرورات القانون الدولي للبحار.³

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 66.

² أنظر:

Gidel (georges), op-cit, p :97-98

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 216.

ففي عام 1928 تبنى معهد القانون الدولي، في دورة ستوكهولم، معيار الغرض الذي تخصص من أجله السفينة بصرف النظر عن مالكتها، فتكون من السفن العامة إذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير تجارية، وتكون من السفن الخاصة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية، وقد أخذ القانون الوضعي فيما بعد بهذا المعيار في العديد من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقيات بروكسل المعقودة في 10 أبريل 1926 حول توحيد بعض

القواعد المتعلقة بحصانات لسفن الدولة.¹

فضلا عن اتفاقيتي جنيف 1958 الأولى المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والثانية المتعلقة بأعالي البحار، وانتهاء باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي نصت بالمادة 32 على أنه: " ليس في هذه الاتفاقية ... ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية."²

وتكتسي التفرقة بين هذين النوعين من السفن أهمية بالغة من ناحيتين:

1. تتعلق بالمركز القانوني للسفينة والولاية القانونية التي تمارس عليها باختلاف المنطقة البحرية التي تتواجد فيها.
2. المعاملة المميزة التي تخص بها الدولة الساحلية كل النوع على حدى من هاتين السفينتين سواء في مياهها الإقليمية أو الداخلية.³

¹ انظر:

Gidel (georges), op-cit, p :98-99

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 216-217.

³ انظر:

نفس المصدر، ص: 215.

الفقرة الأولى

السفن العامة

تقسم السفن العامة إلى سفن الحربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير تجارية:

لقد عرف رئيس الولايات المتحدة الأمريكية السفينة الحربية في الإعلان الصادر منه في 23 ماي سنة 1917 بهذه الكلمات: " السفينة الحربية هي عمارة بحرية عامة مسلحة تحت قيادة ضابط مفوض من قبل الحكومة، ويقع الاختيار عليه من قائمة ضباط الأسطول الحربي، ويخضع طاقم هذه السفينة لنظام عسكري، ولهذه العمارة بحكم تسليحها وطبيعة طاقمها سلطة القيام بمهاجمة السفن العامة والخاصة التابعة للعدو".¹

وينصرف اصطلاح السفينة الحربية إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة لأي من الدول، والمخصصة للقيام بأي من المهام المعهود بها عادة إلى مثل هذه القوات، ولا يشترط لاعتبار السفينة من قبيل السفن الحربية أن تكون مخصصة بالضرورة للقيام بعمليات القتال البحرية في مفهومها الضيق، إذ تشمل السفن الحربية إلى جانب السفن المقاتلة، السفن المعدة لنقل الجنود أو الوقود أو الذخائر، وكاسحات الألغام والسفن المعدة كمستشفيات حربية.²

ولقد عرفت المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 السفينة الحربية بأنها: " السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري".³

¹ انظر:

الحفناوي (مصطفى)، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، ملتزم الطبع و النشر مكتبة الانجلومصرية، القاهرة، 1962، ص: 243.

² انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 391-392.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 67.

كما أوردت اتفاقية قانون البحار 1982 في مادتها 29: " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".¹

تعد السفن الحربية العنصر الرئيس في الحرب البحرية بعض النظر عن كبر وصغر هذه السفن، وهي الوسائل المستخدمة فوق المياه وتحتها كالأساطيل البحرية والبوارج والمدمرات وحاملات الطائرات وكاسحات الألغام، والسفن المخصصة لخدمة الأسطول البحري والسفن الخاصة لنقل الجنود وناقلات الوقود والتموين والغواصات،² ويشترط في السفن الحربية أن تتوافر فيها شروطاً معينة وهي:

1. أن تكون السفينة مخصصة للأغراض العسكرية ومسجلة في سجلات دولتها الرسمية باعتبارها جزءاً من الأسطول الحربي للدولة.
2. أن تكون السفينة تحت قيادة طاقم عسكري من القوات المسلحة.
3. أن ترفع علم وإشارة الدولة البحرية العسكرية للدولة المتحاربة.³

أما السفن العامة غير الحربية هي السفن التي تملكها الدولة أو تستغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية والتي نصت عليها المادة 9 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 والمادة 96 من اتفاقية قانون البحار عام 1982 ومن أمثلة هذه السفن العامة السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد والسفن المخصصة للبحث

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 102.

² انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص: 34.

³ انظر:

نفس المصدر السابق، ص: 34.

العلمي وسفن الجمارك.¹

وما ذهب إليه جمهور الفقهاء، إلى كل سفينة تخصصها الدولة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي غير تجاري، منها تلك السفن المخصصة لمد أسلاك الهاتف أو البرق.²

الفقرة الثانية

السفن الخاصة

وهي السفن التي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو للحكومات على السواء والتي تستعمل لأغراض تجارية.³ وهي ما يسمى اعتياديا بالسفن التجارية، فإنها السفن التي لا ينطبق عليها وصف السفن العامة، أي تلك السفن المخصصة لأغراض تجارية غير حكومية وتعتبر سفن التسلية وفق الرأي الغالب في الفقه والراجح في التعامل الدولي بحكم السفن الخاصة.⁴

من أبرز أنواع السفن الخاصة، السفن المخصصة لنقل البضائع وتلك المخصصة لنقل الركاب.⁵

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 103.

² انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 392-393.

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 217.

⁴ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 68.

⁵ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 393.

المطلب الثاني

جنسية السفينة وعلمها

إن القانون الدولي يخص السفينة دون غيرها من الأشياء ببعض السمات اللصيقة بالأشخاص كأن يكون لها اسم مميز، ووثائق إدارية، فضلا عن انتمائها لدولة بعينها وهذا مناط جنسيتها وكثيرا ما يقترن موضوع جنسية السفينة بعلمها لأن العلم هو علامة الجنسية الظاهرة ولهذا نتناول جنسية السفينة وعلمها.

الفرع الأول

جنسية السفن

لم تخضع جنسية السفن إلى التنظيم الدولي الاتفاقي إلا عام 1958 مع اتفاقيات جنيف للبحار، فقد كان الموضوع يخضع قبل هذا التاريخ إلى مجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية. وإلى 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 والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الداخلي.¹

وبذلك نصت المادة 28 من الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 68.

جنسية جزائرية أو لشخص اعتيادي خاضع للقانون الجزائري...¹ ووفق هذا النص الواضح فإن السفينة لا يمكن منحها الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكها جزائري، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية الجزائرية.²

و بهذا ترسخ الممارسة والقانون الدوليين المبدأ الذي يسمح للدولة بأن تمنح جنسيتها لسفينة وأن ترفع بموجب ذلك علمها.

كما لها أيضا سلطة الرجوع في ذلك وسحب جنسيتها ويرجع ذلك إلى مبدأ مستقر عليه في العمل الدولي مؤداه أن لكل دولة حرية منح أو رفض منح جنسيتها ورفع علمها.³

لقد أخذت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 واتفاقية 1982 بقاعدة قانونية قديمة مفادها أن لكل سفينة جنسية واحدة فقط، وبخلاف ذلك تعتبر بحكم عديمة الجنسية.⁴ أي أنها منعت حالة انعدام الجنسية وحالة ازدواج الجنسية للسفن، وهذه القاعدة تسمح للدولة في مراقبة سفنها وتسمح للمجتمع الدولي بمحاربة القرصنة.

لا يعتد بمالك السفينة، وإنما يعتد بجنسية السفينة، فقد يكون مالك السفينة أجنبيا ويسجل سفينته في دولة أخرى، والعبارة بمكان تسجيل السفينة، وإذا اكتسبت السفينة جنسية دولة، فلها أن ترفع علمها، وفي هذه الحالة تمارس الدولة ولايتها ورقابتها على الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية.⁵

¹ انظر:

الجريدتان الرسميتان رقم 1977/29، ورقم 1998/47.

² انظر:

شحماط (محمود)، نفس المرجع السابق، ص: 30.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 82.

⁴ راجع: المادة السادسة من اتفاقية 1958 والمادة 92 من اتفاقية 1982.

⁵ انظر:

تختلف شروط منح الجنسية للسفن باختلاف الدول، ومن الواضح أن لهذا الموضوع أهمية كبرى نظرا لأن جنسية السفينة هي الأساس المقرر في القانون الدولي لمعرفة الاختصاص التشريعي والقضائي بالنسبة لما يتم عليها من أعمال، وهي التي تحدد نظامها القانوني في وقت السلم وفي وقت الحرب وما إذا كانت وطنية أم أجنبية، من سفن الأعداء أم من السفن المحايدة، كما تبين مدى ما تتمتع به السفينة من حقوق بموجب التشريع الوطني والاتفاقيات الخاصة أو العرف الدولي.¹

يسجل أن القانون الدولي يعترف للدولة بواسطة الحرية في تحديد شروط منح السفينة للجنسية وهو الأمر المكرس في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.² لاسيما اتفاقيتي جنيف لعام 1958 المتعلقة بأعالي البحار والأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لقانون البحار، إذ نصت الأولى بالمادة 5 منها على أن: "تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنع جنسيتها إلى السفن وشروط تسجيلها وحققها برفع علمها..." وبنفس المعنى أخذت الثانية حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 91 منها:

"1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة..."

الفقرة الأولى

شروط منح الجنسية

ولكن عند منح الدولة للسفينة الجنسية لابد أن تراعي في تلك الخطوة متطلبات القانون الدولي والتي تتلخص في شرطين:

الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص: 39.

¹ انظر:

علوان (عبد الكريم)، القانون الدولي العام، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، 2007، ص: 473.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 208.

أولاً: الشرط الأول

وجوب قيام علامة متينة بين الدولة والسفينة وهي المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 91 أعلاه وهي العلاقة الجوهرية Substantielle.

إذا كان الاصطلاح (جوهرى Substantiel) الذي استعملته اتفاقيات قانون البحار في مجال جنسية السفينة ليس مرادفا لاصطلاح (فعلي أو فعال Effectif) الذي قال به القضاء الدولي فيها تعلق بجنسية الشخص الطبيعي فالفقه يعتقد أن اتفاقيات قانون البحار قد أبدت مرونة كبيرة حتى لا تقيد الدول في منح جنسيتها للسفن.¹ وبذلك تكون الاتفاقيتان قد حددتا الهدف الذي يجب تحقيقه ولم تحددوا الوسائل المستخدمة للوصول إلى ذلك الهدف، فالهدف المقصود هو ممارسة الرقابة من قبل الدولة على السفينة، ولا يمكن تحقيق هذا الهدف إلا بوجود العلاقة الحقيقية بين الدولة والسفينة، أي وجود عنصر وطني في السفينة والرابطة الحقيقية تسبق الرقابة وهي التي توجد لها إلا أنها لا تمتاز معها.²

ثانياً: الشرط الثاني

وجوب ممارسة الدولة بفعالية لاختصاصات الإشراف والرقابة على السفينة.³

حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على أنه: " تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها ... " وعليه يدور هذا الشرط في الأساس حول النواحي الفنية والإدارية، إذ ينوط بدولة الجنسية السهر على صلاحية السفينة للملاحة

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 211.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 73.

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 211.

الدولية.¹ بما في ذلك تأهيل الطاقم للعمل على ظهر السفينة وإحاطته علما بالنظم الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية.

ومن ثمة يثبت للدولة التي تمنح جنسيتها للسفينة أن تمارس عليها اختصاصها القانوني والعملي، تقوم الدولة في اختصاصها القانوني بانجاز سجل خاص، يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفتها المميزة، أما الرقابة العملية لدولة العلم لها الحق القانوني في أن تستعمل سفنها الحربية لغرض احترام تشريعاتها على متن سفنها في أعالي البحار فضلا عن حقها في زيارة كل سفينة تحمل علمها وتفقيشها.²

وتثبت جنسية السفينة بوثائق تسمى أوراق المتن " les papiers de bord " وهي تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالسفينة (اسمها، ميناء تسجيلها، الحمولة، تاريخ دخولها الخدمة).³

زيادة على ذلك يدون على مقدمة السفينة ومؤخرتها كل من اسمها وميناء تسجيلها مصحوب برسم علامتها المميزة، ويكون ذلك بصفة واضحة، أما بالنسبة للسفن الحربية فإن رفعها للعلم والشعار العسكري يكفيان للتعريف بها، في حالة الارتياح يعتد بكلمة الشرف The word الصادرة عن قائدها مع ذلك تبقى السفن الحربية تتمتع بالحصانة ولا تستطيع بحرية أخرى التحقيق معها بشأن هويتها أو طواقمها أو حتى حمولتها.⁴

¹ وهي الالتزامات التي نصت عليها المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بعنوان " واجبات دولة العلم".

² انظر:

Dupuy (rené-jean), droit international public, 5^{ème} édition dalloz , 2002,p :670

³ راجع: نص المادة 91 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982: " 2- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

⁴ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 213.

الفرع الثاني

علم السفينة

إن العلم الذي تحمله السفينة هو الدليل الظاهر على تبعيتها لدولة هذا العلم، وعدا كونه أداة إثبات للجنسية، يفيد العلم في أغراض أخرى، فله أهمية عندما تكون السفينة في حالة الخطر، وتحتاج إلى النجدة، وكذلك ترفع السفينة علمها في بعض المناسبات كالجزارة التي ينكس العلم بسببها، والمراسيم البحرية كأداة التحية، ومع ذلك باعتبار العلم أداة إثبات للجنسية، يمكن القول انه ليس دليلا قاطعا عليها، اللهم إلا إذا كان مؤيدا بأوراق السفينة التي تفيد أنها مقيدة في السجل المعد لذلك بميناء من موانئ دولتها.¹

إن المعمول به والشائع في الممارسة الدولية أن كل سفينة لا بد أن ترفع علم الدولة التي تتمتع بجنسيتها وأن لا ترفع أكثر من علم واحد لدولة واحدة.² هذه القاعدة العامة تفهم أيضا من نصوص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في مادتها السادسة بأن ترفع السفينة علم دولة واحدة وأن تخضع لاختصاصها. أما في اتفاقية قانون البحار 1982 في مادتها 92 التي تنص على: " تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولاياتها الخالصة في أعالي البحار... " إن هذه المادة لم تقم بإعطاء تعريف للعلم ولكن اكتفت بربطه بموضوع الجنسية.

الفقرة الأولى

استثناءات على القاعدة العامة

لكن هناك استثناءات لهذه القاعدة العامة التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها:

¹ انظر:

الحفناوي (مصطفى)، المرجع السابق، ص: 268.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 213.

أولاً: حالة المنظمات الدولية

لم تتعرض اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لهذه المشكلة بل اقتصرت على الإشارة إليها في المادة السابعة بقولها: "الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم تلك المنظمة"¹، كما نصت المادة 93 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بقولها: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة." يفهم من هذه المادة أنها توحى بعدم التسليم بأحقية غيرها من المنظمات في تسيير السفن في البحار ترفع علمها، وهي نتيجة لا نقرها لأن ما يسرى على الأمم المتحدة ووكالاتها من أحكام يسرى على غيرها من المنظمات

الدولية مادامت توافرت لها الشخصية القانونية.²

ثانياً: بالنسبة لحالة الدول الحبيسة

قبل أن تعترف لها بحقها في رفع علمها على سفنها، كانت هذه الأخيرة تلجأ إلى رفع علم دولة بحرية تكون دولة ميناء التسجيل.³ وقد أيد هذا الحق في المادة الرابعة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 التي تقر: " لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية، الحق في أن تسيّر سفناً ترفع علمها فوق أعالي البحار" وقررت نفس القاعدة المادة 90 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁴

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 90.

² انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 91.

³ انظر:

Gidel (georges), op-cit, p :78.

⁴ راجع: المادة الثالثة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في (الجزء العاشر) يضم مبادئ قانون البحار الأساسية التي تحكم علاقة الدول الحبيسة بالدول الساحلية.

ثالثاً: استثناء آخر

يتعلق ببعض الدول التي لا تسمح تشريعاتها الوطنية بمنح علمها لسفينة غير موجودة في موانئها، عندها ترفع هذه السفينة في السفرة من دولة الصنع إلى أحد موانئ دولة صاحب السفينة، علم الدولة الصانعة وجنسية صاحب السفينة، وكذلك الحال بالنسبة للسفينة التي يتغير مالكاها في ميناء أجنبي.¹

كما تسمح بعض الدول لسفن دولة أخرى يرفع علمها و ذلك في حالة دولة قوية ترغب في حماية سفن دولة ضعيفة أو بغرض تجنب مخاطر معينة أو حالة السفن الأجنبية التي تقدم خدمة عامة لدولة أخرى.²

إن الدول حرة في وضع القواعد التي تحدد كيفية منح علمها لسفن وفقاً لتشريعها الوطني وفي الحدود التي يقرها القانون الدولي وهو ما أخذت به اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 (المادة الخامسة) واتفاقية قانون البحار لعام 1982 (المادة 91) فالمادتان لم تشترطا إلا أن يكون لكل سفينة علم واحد، وأن استعمال السفينة لأكثر من علم يؤدي إلى حرمانها من الجميع، كما منعت المادة السادسة من اتفاقية جنيف للبحر العام لعام 1958 والمادة 92 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تغيير العلم خلال السفرة إلا إذا اعتمد هذا التغيير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، أي أن يكون التغيير جوهرياً.³

ومع ذلك فإن وجوب رفع السفينة لعلم واحد لا يعني عدم إمكانية تغيير جنسية السفينة وبالتالي تغيير علمها، ولكن هذا التغيير ممكن بشرط أن يكون فعليا وليس وهمياً، وذلك بأن يكون التغيير مبنياً على نقل حقيقي لملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها.⁴

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 77.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 214.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 78.

⁴ انظر:

الفقرة الثانية

أعلام الملائمة

علم الملائمة هو " العلم الذي تخول رفعه جنسية السفينة التي لا تربطها بدولة العلم تلك العلاقة الجوهرية المتطلبية".¹

وظاهرة أعلام المجاملة معروفة منذ القدم، فقد كان التجار الانجليز في القرن السادس عشر يبحرون بسفنهم تحت العلم الاسباني حتى يتمكنوا من مباشرة التجارة مع جزر الهند الغربية، ثم عادت هذه الظاهرة إلى الوجود في القرن العشرين، فمع بداية عام 1942 بدأت العديد من السفن التي ترفع العلم الأمريكي في التخلي عن علمها، والإبحار تحت علم بنما أو هندوراس، ثم تنامت الظاهرة عام 1950 ولكن لصالح العلم الليبيري، ومنذ ذلك الحين تزايد عدد الدول المانحة لعلمها إلى سفن لا تربطها بها أدنى علاقة.²

ومن السمات المميزة لهذه الدول وفق ما استخلصته اللجنة البريطانية التي ترأسها اللورد روشيل Lord Rochdale في مارس 1970، هي:

1. أن دول التسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكين وأن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.
2. أن التسجيل لدى هذه الدول يكون بالسهولة الإجرائية بمكان بحيث يتم تسجيل السفينة لديها في الخارج بواسطة مكاتب تجارية أو البعثات الدبلوماسية.
3. أن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأية ضرائب محلية.
4. أن دول التسجيل في أغلبها ضعيفة تكمن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على التسجيل.

علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص: 475.

¹ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 214.

² أنظر:

العريبي (محمد فريد)، والفقي (محمد السيد)، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2011، ص: 81.

5. أن تجهيز السفن بالطاقم الأجنبية مسموح به بشكل حر .

6. ليس لهذه الدول الرغبة أو السلطة للسيطرة على الشركاء المالكة لتلك السفن.¹

ووفقا لهذه السمات يمكن اعتبار الدول التالية دولا تقدم أعلام الملائمة لبييريا، بنما، سنغافورة وقبرص، الصومال، لبنان، عمان، ويمكن إضافة البهاما وسيشيل إلى هذه الدول اعتبارا من عام 1976، وأن أغلب السفن المسجلة تحت (أعلام الملائمة) تعود لمالكين من جنسيات الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وألمانيا الاتحادية وإيطاليا وهولندا وروسيا الاتحادية والصين. وأن ثلثي السفن المملوكة لأمريكيين ترفع أعلام الملائمة، والنصف بالنسبة لليونانيين والبريطانيين والألمان الغربيين.²

تبرر (أعلام الملائمة) أحيانا بأنها أعلام " ضرورة " تسمح بالتهرب من الأعباء المفروضة على السفن الأمريكية والأوروبية وفقا لقوانين هذه الدول، فكلفة استثمار السفن التي ترفع (أعلام الملائمة) أقل عموما من كلفة السفن التي ترفع أعلام دول المالكين. خاصة في ميدان الأمن والخدمات الاجتماعية والضرائب، إضافة إلى الاعتبارات السياسية، خاصة في زمن الحرب. وهذه الاعتبارات السياسية هي التي تدفع الدول التي تعود إليها هذه السفن إلى قبول رفع علم آخر على تلك السفن، الأمر الذي جعل هذه المؤسسة تعيش وتندمج في الحياة الاقتصادية والسياسية الدولية.³

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 78.

² انظر:

نفس المصدر، ص: 79.

³ انظر:

المبحث الثاني

المركز القانوني للسفن الأجنبية في المناطق الخاضع للسيادة

لقد اعترفت عدة مصادر قانونية دولية بحق الدول الساحلية في ممارسة سيادتها على المياه المجاورة لها، منها اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية قانون البحار 1982، ونجم عن هذا الاعتراف تخويل هذه الدول حق ممارسة سلطات خالصة على هذه المجالات البحرية. لم يضع القانون الدولي للبحار تنظيماً موحداً للمساحات البحرية في البحار وإنما فرق من حيث النظام القانوني بين المناطق البحرية التي تعد جزءاً من إقليم الدولة التي يكون للدولة عليها ولاية إقليمية محدودة، والمناطق البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية التي تتمثل أساساً في أعالي البحار، ولكن في هذا المبحث سنقتصر عن البحث في الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية حيث تمارس عليها الصلاحيات القانونية الكاملة واختصاصات غير مقيدة وهذه المناطق هي المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

المطلب الأول

الولاية القانونية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية

تخضع المياه الداخلية للنظام القانوني المطبق على الإقليم الأرضي للدولة الساحلية التي تمارس على هذا المجال البحري سيادة مطلقة بدون قيد أو شرط، حيث يعود لها وحدها حق تحديد النظام القانوني لمياهها الداخلية، والقوانين المطبقة عليها، فيما يتعلق بالصيد ومرور السفن الأجنبية، وقد جاء في تعليق لجنة القانون الدولي على هذا الموضوع سنة 1956، أن الدولة الساحلية تمارس سيادتها في مياهها الداخلية بنفس الطريقة التي تمارس بها سيادتها على إقليمها الأرضي.¹

¹أنظر:

De ferron (o), le droit international public de la mer, tome 1, Genève, paris, Droz minard, 1958, p :32

إذن 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، ومن ثم يتصور أن تنعكس هذه المعادلة على النظام القانوني الذي تخضع له السفينة الأجنبية وهي في هذه المياه مع الأخذ بعين الاعتبار الفروق الجوهرية التي تميز كل نوع من السفن الأجنبية الخاصة منها والعامة وقبل كل هذا لكي نتعرف على مفهوم المياه الداخلية في القانون الدولي للبحار يجب أن نتطرق إلى بيان محتوى هذه المياه.

الفرع الأول

محتوى المياه الداخلية

يمكن تعريف المياه الداخلية بأنها: "تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه، والتي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير تلك القواعد الحاكمة لغيرها من المساحات البحرية مثل البحر الإقليمي، المنطقة الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية وأعالي البحار".¹

تتكون المياه الداخلية من مجموعة المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وهذا ما حددته المادة الخامسة الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958م، بأن المياه الداخلية تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءاً من المياه

¹ أنظر:

أبو هيف (علي صادق)، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية د.ت، 1981، ص: 413.

الداخلي للدولة.¹ والمادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار 1982م، وبذلك تدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار.² الموانئ والأحواض البحرية هي الأماكن الطبيعية التي يتم إعدادها من قبل البشر لاستقبال السفن، تمارس الدولة صلاحياتها في هذه المناطق المائية فتضع القواعد التي تنظم الملاحة فيها، وتحدد شروط دخول السفن الأجنبية ومدة إقامتها، كما تفرض الرسوم وتتخذ التدابير المتصلة بالصحة وتضع أنظمتها الجمركية والأمنية.³

والقاعدة العامة أن الدولة تمارس على المياه الداخلية كل مظاهر سيادتها فلها أن تمنع دخول السفن الأجنبية فيها، كما أنها تمارس سيادتها على ما يوجد في هذه المياه من سفن وأشخاص، ومع ذلك فقد ترد بعض القيود على سيادة الدولة إذا ما قرر العرف الدولي أو ارتبطت الدولة بمعاهدة في هذا الشأن.⁴

وتعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تدخل ضمن النظام المرفئي جزءا من ساحل الدولة، أما المنشآت الصناعية فإنها لا تعد من المنشآت الدائمة ويقصد بالمنشآت الثابتة تلك المنشآت الدائمة التي تقيمها الدول والمتصلة بقاع البحر بشكل دائم، أما المنشآت الصناعية فهي المنشآت الطافية على سطح مياه البحر، أي غير ثابتة في قاع البحر، وهي منشآت يمكن تحريكها من منطقة لأخرى، وبهذا فإن قياس خط الأساس يبدأ من المنشآت الدائمة،

¹ أنظر:

يوسف (أمال)، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010، ص: 2.

² أنظر:

الطائي (عادل أحمد)، القانون الدولي العام، التعريف - المصادر - الأشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى عمان، 2009، ص: 244.

³ انظر:

بيطار (وليد)، القانون الدولي العام، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت 2008، ص: 263.

⁴ انظر:

علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص: 433.

أما المراسي التي تستخدم لحمل السفن وتفريغها فإنها تعد ضمن البحر الإقليمي وهذا ما نصت عليه المادة 12 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.¹

تم تعريف الميناء بالرجوع إلى اتفاقية جنيف في 9 ديسمبر لعام 1923م بشأن نظام الموانئ البحرية التي عرفت الموانئ البحرية في المادة الأولى بقولها: "الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية اعتيادياً والمستخدمه للتجارة الخارجية". ويرى جيدل أن الموانئ الداخلية التي تربطها بالبحار ممرات صالحة للملاحة تعد من الموانئ البحرية.²

وقد أكدت اتفاقية جنيف لسنة 1923م بخصوص "النظام الدولي للموانئ البحرية"، بأن لكل دولة الحق في إرسال سفنها إلى المرافئ المفتوحة للملاحة الحرة، وكذلك الحق في الاستفادة من الخدمات والتسهيلات والمعاملات التي يتوجب على الدول الساحلية أن تقدمها دون تمييز.³

الموانئ البحرية عبارة عن مواقع بحرية تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها بالمنشآت لاستقبال السفن البحرية. وتعتبر جزءاً من إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها. وقد أشارت إلى ذلك المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بقولها: "تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي...". فهي إذن داخله ضمن إقليم الدولة وجزءاً من أملاكها العامة.⁴

المبدأ العام أن الدولة الساحلية، بما لها من سيادة على المياه الداخلية، أن تمنع جميع السفن العامة والخاصة، من دخول تلك المياه ولكن بالرغم من وجود هذه السيادة على المياه

¹ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص: 89.

² أنظر:

Gidel (georges), op-cit, p :14-15

³ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 265.

⁴ أنظر: قانون البحار في الموقع التالي.

الداخلية، فإن طبيعة تلك المياه ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها، تفرض مبدأ دوليا في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة الساحلية.¹

إنما ليس للدولة استنادا إلى سيادتها أن تقفل موانئها عموما دون سبب مشروع في وجه السفن الأجنبية لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت له الموانئ أولا، ولأن ذلك إخلال بمبدأ حرية الملاحة البحرية وعرقلة للتجارة الدولية ثانيا.²

أما دخول السفن الحربية موانئ الدولة الأجنبية فيخضع للتصريح المسبق مراعاة لسلامة الدولة الساحلية إلا إذا كان دخولها إما للاحتماء من أخطار طبيعية تحقق بها، أو لإصلاحها من أعطال تعرضت لها أثناء العبور.³

وبهذا تظل موانئ الدولة مفتوحة أمام سفن الدول الأخرى، لا تلجأ الدولة إلى إغلاق موانئها لأن ذلك يشكل إخلال بمبدأ حرية الملاحة ويؤدي إلى عرقلة التجارة البحرية، وتستقبل الدولة الساحلية السفن التجارية الأجنبية في هذه الموانئ التي تعدها لهذا الغرض وتقدم لها التسهيلات والمساعدات المطلوبة على أن تكون معاملة السفن على أساس المساواة دون تمييز بين جنسياتها.⁴

ويمكن للدولة أن تمنع دخول السفن الأجنبية. إطلاقا في موانئها إذا اضطرتها لذلك حوادث تتعلق بسلامتها أو بمصالحها الحيوية على أن يكون هذا المنع بصفة مؤقتة وأن

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 87.

² أنظر:

علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص: 435.

³ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 265.

⁴ أنظر:

نفس المصدر، ص: 265.

يزول بمجرد زوال السبب الذي أدى إليه ولها أن تمنع من دخول بواخر بالذات لأسباب تتعلق بالصحة العامة أو بالأمن أو تنفيذ قرارات الأمم المتحدة أو ما شابه ذلك.¹

تستعمل المراسي لتحميل المواد للسفن وتفريغها ورسوها، ويطلق عليها بالأرصفة وتدخل المراسي في حدود البحر الإقليمي والمراسي جسور تمتد في مياه البحر تستطيع الباخرة الوقوف قربها وشحن البضائع أو تفريغها.

وقد تكون المراسي عائمة أو مثبتة في قاع البحر، وقد تكون متصلة باليابسة مباشرة، أو غير متصلة بعيدة عن السواحل، وهذا النوع من المراسي يخصص في الغالب لنقل النفط عبر الأنابيب التي تصل لهذه المراسي تحت الماء، أو النقل من سفن شحن كبيرة لا تستطيع الوصول إلى الموانئ القريبة من السواحل. فيتم تفريغ حمولتها في هذه المراسي ثم تنقل إلى السواحل.²

وإذا كانت موانئ الدولة مفتوحة يوجه عام أمام استقبال السفن الأجنبية، فإنه يوجد اختلاف في وضعية كل من السفن العامة والسفن الخاصة بالأحكام التي ترعي الفئتين من السفن ليست متماثلة.

الفرع الثاني

السفن العامة الأجنبية

من المسلم به أن السفينة الحربية كعينة ممتازة للسفن العامة فإنها كانت ولفترة طويلة تستمد وضعها القانوني أينما حلت من فكرة الامتداد الإقليمي لدولة العلم، أما اليوم فقد تم التوصل إلى أن السفينة الحربية تقوم بخدمة عامة هي الدفاع عن الدولة التي ترفع

¹ أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2007، ص: 70-71.

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص: 98-99.

علمها وقد اقتضى حسن التعامل بين الدول إعفاء السفينة الحربية من القضاء الوطني
تمكينها لها من أداء مهامها في الدفاع عن دولتها.¹

وفي هذا المجال وجب التفريق بين مسألتين مهمتين في القانون بصفة عامة وهما:
الخضوع للقانون والخضوع للاختصاص.

الأولى: يقصد بها الامتثال للقانون واحترامه.

الثانية: يمكن اتخاذ الإجراءات الخاصة بالمحاسبة على مخالفة القانون في حالة ارتكاب
مخالفة له.²

الفقرة الأولى

الخضوع للقانون

لدولة الميناء الحق في أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية خاصة السفن
الحربية في موانئها، فلها أن تحدد مدة الإقامة وعدد السفن التي يمكن تواجدها في الميناء
وشروط دخولها وهكذا.³

فيحق لسفن الحربية الأجنبية في زمن السلم، أن تمر في المياه الداخلية إلا أنه يبقى للدولة
الساحلية حق تنظيم هذا المرور وإخضاعه لبعض الشروط.⁴ كما أن دخول السفينة العامة
إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية لا يعود إلى العرف أو إلى اتفاق، فقد درجت الدولة

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 90.

² أنظر:

الغنيمي (محمد طلعت)، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص: 1012.

³ أنظر: القوانين البحرية في الموقع التالي.

www.courts.gov.ps/userfiles/file/doc

⁴ أنظر:

المجنوب (محمد)، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999، ص: 375.

الساحلية على منح السفن الحربية الحق الدخول إليها، وهي تستطيع أن تعلق هذه الحرية أو أن تقيد شروط إقامة السفينة.¹

ويمكن للدولة الساحلية رفض دخول السفن الحربية إلى موانئها دون أن يترتب ذلك مسؤوليتها الدولية.²

فيعود ذلك إلى تقدير سلطات الدولة الساحلية، فعندما تخالف السفينة العامة قوانين الدولة الساحلية أو إذا كان وجودها يؤدي إلى الإخلال بأمن الدولة الساحلية فإن هذه الأخيرة تطلب إليها المغادرة فوراً دون أن يجوز لها اتخاذ إجراءات بحقها.³ مع تقديم شكوى بالطرق الدبلوماسية إلى دولة العلم تقف فيها الدولة المتضررة على الانتهاكات التي تسببت فيها السفينة، وعادة ما يعهد إلى القناصل تلقى هذه الشكاوى وتسوية هذا النوع من المنازعات الدولية.⁴

وقد تصدى سابقاً معهد القانون الدولي لبحث هذه المسألة في اجتماعه بستوكهولم عام 1928 وقرر الآتي: "لا تكون العمارات البحرية الحربية قابلة للحجز عليها أو اعتقالها بإجراء قضائي أياً كان، ومع ذلك فإنه يجب عليها احترام القوانين واللوائح المحلية، وخصوصاً قوانين الملاحة والربط والبوليس الصحي".⁵ ومعنى ذلك أن السفينة الحربية لا تخضع لصلاحيات الدولة المحلية فلا يحق لهذه الدولة ممارسة أي عمل من

¹ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 268-269.

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 221.

³ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 269.

⁴ أنظر:

اسكندري (أحمد)، أبو غزالة (محمد ناصر)، القانون الدولي العام، الجزء 3، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998، ص:

116.

⁵ أنظر:

الحفناوي (مصطفى)، المرجع السابق، ص: 249.

أعمال الإكراه كالتفتيش والتوقيف.¹ أو الحجز، أو حتى الصعود على متن السفينة وكذلك الحال بالنسبة لتدابير الضبط البوليسي، أو الجمركي التي لا يمكن لدولة الميناء ممارستها إلا خارج نطاق السفينة.²

للسفينة العامة والحربية بالخصوص مركز قانوني متميز، إذ تتمتع بالحصانة الكاملة ولا يجوز لدولة الميناء إخضاعها لولايتها القضائية وهو المبدأ المكرس في الأعراف والمواثيق الدولية على غرار اتفاقية بروكسل لعام 1926 الخاصة بحصانة السفن المملوكة لدولة، والتي نصت على الحصانة القضائية للسفن الحربية التي تكون ملكاً للدولة.³

الفقرة الثانية

الخضوع للاختصاص

يعود اختصاص النظر بما حدث على ظهر السفينة إلى قائدها وحده، الذي يستطيع التنازل عن هذا الحق إلى سلطات الساحل إن اقتضت الضرورة ذلك، ويعود تقدير هذه الضرورة له ولحكومته. وقد حصل أن تنازلت الحكومة الصينية إلى السلطات البريطانية في هونك كونغ عن سلطة محاكمة أحد أفراد الطاقم لقيامه بقتل قائد السفينة على متنها عام 1939.⁴

¹ أنظر:

المجدوب (محمد)، المرجع السابق، ص: 376.

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 223.

³ أنظر:

نفس المصدر، ص: 222.

⁴ أنظر:

الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق، ص: 1015.

وعلى هذا احترام السفن سيادة الدولة الساحلية وقوانينها التي لا يستطيع أن تمارس عليها أية اختصاصات مدنية أو جنائية أو إدارية، ولكنها تفرض عليها أنظمتها العامة المتعلقة بالأمن والصحة والبيئة والملاحة المطبقة في الميناء، وبمعنى آخر، لا تمتد نظرية السيادة الإقليمية للدولة الساحلية إلى السفن الحربية وقد تتماثل هنا وضعية السفينة الحربية مع ما تتمتع به البعثة الدبلوماسية من حصانات.¹

إن حصانة الاختصاص كما تتمتع به 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:

- إذا كان نزولهم لمهمة رسمية لقضاء حاجة تخص السفينة وكانوا بالزبي الرسمي، فإن الحصانة تلازمهم.
- إذا كان نزولهم لقضاء حاجة لهم شخصية، فإنهم لا يتمتعون بأية حصانة ويخضعون لمبدأ الإقليمية.²

هل يحق للسفينة الحربية أن تقبل لجوء الفارين من وجه العدالة للاستفادة من حصانتها أثناء رسوها في المياه الداخلية؟

التعامل الدولي يميز بين فئتين من المجرمين:

- إذا كانوا من المجرمين العاديين يقوم قائد السفينة بتسليمهم إلى سلطات الدولة الساحلية (مجرم الحق العام).
- أما إذا كانوا من المجرمين السياسيين فإنه يمنحهم حق اللجوء لأسباب إنسانية ولا يكون ملزماً بتسليمهم. أي لا تستطيع الدولة الساحلية إلقاء القبض عليهم بل تطلب

¹ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 267.

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 225-226.

تسليمهم وقائد السفينة هو الذي يتخذ القرار بالموافقة على الطلب أو الامتناع عن التسليم.¹

وفي حالة فرار مجرم ارتكب جريمته على ظهر السفينة ثم هرب فوق إقليم الدولة الساحلية صاحبة الميناء، لا يجوز لقائد السفينة العامة البحث عنه وإلقاء القبض عليه إلا بطلب من السلطات المحلية القبض عليه، أو عليه أن يطلب استرجاعه بواسطة قنصل الدولة التي ينتمي إليها، وفي حالة مغادرة السفينة ميناء الدولة الساحلية يسلم المجرم إلى قنصل دولته.²

الفرع الثالث

السفن الخاصة الأجنبية

إن فتح موانئ الدولة أمام وصول السفن الخاصة هو أحد عوامل التقدم الحقيقي للتجارة الدولية والسفن تتمتع بكل الحقوق على أساس المساواة وهذا يتعلق بالموانئ العادية المخصصة لها.³ وبذلك استقر العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين، على السماح للسفن الأجنبية الخاصة بالتردد على موانئ الدولة الساحلية منها سفن تجارية، سفن الصيد، يخوت للنزهة... الخ.⁴

معنى ذلك للسفن الخاصة الحق في دخول الموانئ الأجنبية البحرية وقد نصت على هذا المبدأ المادة الثانية من نظام اتفاقية جنيف لعام 1923م، فلا يجوز لدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية

¹ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 270.

² أنظر:

سعادي (محمد)، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص: 48.

³ أنظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 266.

⁴ أنظر:

المجدوب (محمد)، المرجع السابق، ص: 377.

تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو الصحة مثلاً، على أن يطبق الحظر على جميع السفن بما فيها السفن الوطنية.¹ ففي حالة الغلق دون إنذار سابق أو إبلاغ، فإنها تدفع تعويض مقابل ذلك، حيث أقرت اتفاقية جنيف لسنة 1923م بمبدأ حرية دخول السفن التجارية دون تمييز مع بعض الاحتياطات والتحفظات.²

تقضي القاعدة بخضوع السفينة الخاصة للولاية القانونية والقضائية للدولة الساحلية وذلك باختلاف الطبيعة القانونية التي تميزها عن السفن العامة، من ثم نستطيع القول أن هذا النوع من السفن مجرد من كل ادعاء بالحصانة الدبلوماسية.³

ولكن هناك استثناء على هذه القاعدة أنه يتجه جانب كبير من الفقه إلى أن السفن التي تدخل المياه الداخلية بفعل قوة قاهرة (كعاصفة ترمى بها إلى الخليج يعتبر من المياه الداخلية) لا تخضع لاختصاص دولة الميناء لانعدام عنصر الرضا.⁴

وعليه في الحالات الأخرى تخضع السفينة الخاصة الأجنبية فور دخولها إلى المياه الداخلية 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.⁵

¹ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 110.

² أنظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص: 39.

³ أنظر: القوانين البحرية في الموقع التالي.

www.courts.gov.ps/userfiles/file/doc

⁴ أنظر:

بوسلطان (محمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، بن عكنون،

الجزائر 2008، ص: 225.

⁵ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 228.

ففي مجال تطبيق القانون فالسفينة الخاصة الأجنبية ملزمة باحترام جميع اللوائح والقوانين المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك والشؤون الفنية وبكل ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية، وخاصة بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد مشعة أو سامة.¹

وأي إخلال بهذه القوانين يرتب مسؤولية السفينة وهنا وجب التفريق بين الاختصاص على السفن الأجنبية الخاصة في المواد المدنية والاختصاص عليها في المواد الجنائية:

الفقرة الأولى

الولاية المدنية

تخضع المنازعات المدنية بين دولة الميناء والسفينة إلى قواعد القانون الدولي الخاص في عمومها سواء في مجال القانون الواجب التطبيق أو في تعيين الجهة القضائية المختصة، إلا أن ما يلاحظ أنه في القضايا ذات الأهمية النسبية كثيراً ما يلجأ طرفي النزاع إلى التحكم التجاري الدولي، من ثم لا توجد قاعدة عامة يحتكم إليها، بل وجبت دراسة كل حالة بمعزل عن الأخرى.²

مع ذلك فإن الشائع أن العقود الشكلية من عقود العمل البحرية والرهن البحري والمنازعات المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية وانقضائها، أو كل العلاقات التعاقدية أي المنازعات ذات الطابع الخاص التي تنشأ بين أعضاء الطاقم أو بين هؤلاء وبين أشخاص

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 92.

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 229.

آخرين على متن السفينة أثناء تواجدها في المياه الداخلية لدولة أجنبية فالمبدأ خضوعها لدولة العلم.¹

وعليه فلا يجوز للدولة الساحلية القيام بإجراءات التنفيذ أو الإجراءات التحفظية في المسائل المدنية ضد السفن الأجنبية، إلا إذا كانت هذه الإجراءات خاصة بالتزامات أو مسؤوليات أثناء مرورها في مياه الدولة الساحلية والملاحة فيها وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.²

الفقرة الثانية

الولاية الجنائية

إن الخضوع للقضاء الجنائي لدولة الميناء فقد اختلفت تطبيقات الدولة في هذا الشأن وإن كان المبدأ العام هو اختصاص دولة الميناء بنظر ما يحدث في موانئها من جرائم.³

وبذلك فإن نظرية الاختصاص تختلف كلياً على مثلتها في المادة المدنية، أما على صعيد القانون المقارن فلا توجد قاعدة موحدة، فلكل دولة ساحلية تنظيم هذه المسألة بما تراه مناسباً.⁴

¹ أنظر:

الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق، ص: 1020-1021.

² أنظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص: 40.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 110.

⁴ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 230.

مع ذلك وجب التفريق مذهبين:

أولاً: المذهب الفرنسي

ظهر هذا الاتجاه على يد القضاء الإداري الفرنسي الذي أصدره مجلس الدولة أعلى هيئة قضائية إدارية في فرنسا بتاريخ 20 نوفمبر 1806 الذي يعرف بقضية Newton et Sally وتتخلص وقائع هذه القضية في كون السفينتين الأمريكيتين كانتا راسيتان في ميناء (Anvers) أنفرس، ثم انتقلتا إلى ميناء مرسيليا وأثناء توقفهما في هذين الميناءين وقعت حوادث على متنها.¹

وبذلك أصدر القضاء الفرنسي فتواه أنه لا يختص بالنظر في:

- الجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم.
- الوقائع التي تمس النظام الداخلي للسفينة.

ولكن يختص في الحالات الثلاثة التالية:

- ما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم يكون فاعلها أو المجني عليه من غير أفراد الطاقم أي يكون شخص أجنبي عن طاقمها.
- الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على البر، أو الجرائم التي من شأنها أن تعكر النظام العام في الميناء.
- الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة إذا طلبت المعونة من السلطات المحلية (أي بطلب قائد السفينة) أو قنصل دولة السفينة.²

ولقد أخذت العديد من التشريعات الوطنية بهذا النهج على غرار الجزائر، (أنظر المواد من 493 إلى 503 من الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري).¹

¹ أنظر:

نفس المصدر، ص: 230.

² أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 92-93.

فضلا عن الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تعنى بالمسائل البحرية والاتفاقيات القنصلية وبعض الاتفاقات المقر، وهو المبدأ الذي لا يزال ساريا في فرنسا.²

ولقد نصت على هذا المبدأ المادة 27 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تحتوي على "الولايات الجنائية على ظهر سفينة أجنبية".

ثانيا: المذهب الإنجليزي

والذي اتجه إلى تقرير الاختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة لجميع الوقائع التي تحدث على ظهر السفن الأجنبية الموجودة بالميناء، غير أن القضاء البريطاني قد خفف من إطلاق هذا المبدأ كثيرا خصوصا فيما يتعلق ب:

- النظام الداخلي للسفينة.
- العلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم.

حيث استبعدت من نطاق الاختصاص الإقليمي، وهذا ما يجعلنا نقرب من المذهب الفرنسي من الناحية العملية.³

وقد أخذت تشريعات وطنية عديدة بهذا المذهب ودخل في عدد من الاتفاقيات الدولية.⁴

¹ أنظر:

الجريدتان الرسميتان رقم 1977/29، ورقم 1998 /47.

² أنظر:

Dupuy (rené-jean), op-cit, p :222.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص:111.

⁴ أنظر:

Dupuy (rené-jean), op-cit, p :222.

المطلب الثاني

الولاية القانونية على السفن الأجنبية في المياه الإقليمية

المياه الإقليمية هي ذلك الجزء البحري الذي يمتد بين إقليم الدولة وأعلى البحار.¹

إن البحر الإقليمي يخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، ولا يحد من مظاهر هذه السيادة سوى قيد وحيد أقره القانون الدولي للبحار تيسيرا للملاحة الدولية، وهو المرور البريء لسفن الدول الأجنبية، إلا أن تمتع هذه السفن بهذا الحق لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة من القواعد والتنظيمات التي تضعها الدولة الساحلية ترقبا لصيانة أمنها وتنظيم الحركة الملاحية قرب سواحلها، ومع ذلك لا تتمتع السفن الخاصة والسفن العامة بنفس المركز القانوني عند وجودها في البحر الإقليمي، إذ يؤخذ بمعيار دولة العلم في حالة السفن العامة وبمعيار دول الساحل في حالة السفن الخاصة كما أن الأمر يختلف من ممارسة الاختصاص الجنائي إلى ممارسة الاختصاص المدني ولذا سنقسم هذا المطلب تبعا لذلك.

الفرع الأول

السفن العامة الأجنبية

بحسب تعامل الدولة الساحلية مع السفن الأجنبية ينطوي هذا التصنيف على نوعين: السفن الحربية والسفن العامة الأخرى غير الحربية.

¹ أنظر:

شليبي (إبراهيم أحمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الدار الجامعية، القاهرة، 1986، ص: 156.

الفقرة الأولى

السفينة الحربية

إن السفينة الحربية تشكل عنصرا من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم.¹ ولذلك فهي تتمتع بالحصانة الكاملة وهي القاعدة المرسوخة في القانون الدولي العام، فضلا عن الاتفاقيات الدولية التي تعنى بالموضوع ولعل أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إذ ورد النص على حصانة السفينة الحربية وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بموجب المادة 32 منها، وما جاء كذلك في مشروع لجنة القانون الدولي حول حصانة الاختصاص التي تتمتع بها الدول وممتلكاتها، وعليه أدخلت لجنة القانون الدولي السفينة الحربية ضمن المصنفات التي لا تطلبها الولاية الأجنبية مهما كان نوعها.²

ولكن مع ذلك يجب أن تلتزم السفينة الحربية أثناء مرورها، باحترام التشريعات واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية وبخاصة التي تتعلق بنظام النقل والملاحة، والصحة.³ وأن تنقيد بالقواعد الخاصة بالمرور البريء، وأن لا يصدر منها أي نشاط مريب يمكن للدولة الساحلية أن تفسره على أنه غير ودي أو عدائي، ما ينتج لها استثناء اتخاذ تدابير مضادة، بدءا بطلب مغادرة السفينة الحربية للمياه الإقليمية فوراً.⁴

وبعدها تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق الدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال السفينة الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 152.

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 303-304.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 113.

⁴ راجع: نص المادة 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، "إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور".

البحر الإقليمي.¹ وانتهاء باستعمال القوة في إطار الدفاع الشرعي، إلا أن ذلك لا يجيز للدولة الساحلية اتخاذ أي فعل قسري ضد السفينة أو ضد الأشخاص الموجودين على متنها، فالسفينة الحربية معفاة من التفتيش والحجز والتوقيف، بما في ذلك ما يتعلق بالجمارك أو باللجوء إلى السفينة.²

أما اللاجئين السياسيون فيمنحون عموماً حق اللجوء إلى السفن الحربية، وقد تحدد ذلك اتفاقيات بين دول معينة تمنح هذا اللجوء في الأحوال الاضطرارية الشديدة، وإن كانت بعض الدول لا تشجع اللجوء السياسي إلى السفن الحربية ولذلك فإنه في أوقات الاضطرابات السياسية التي تخشى فيها الدولة من فرار اللاجئين السياسيين فإنها تعتمد إلى منع دخول السفن الحربية أصلاً إلى موانئها.³

أما في مجال الولاية القضائية التي تمارسها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، هنا نفرق بين الميدان المدني وبين الميدان الجنائي.

أولاً: القضاء المدني

تقضي القواعد العامة المتعلقة بحصانة الدول وممتلكاتها بأن تعفى السفينة الحربية من كل الدعاوى المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية، وبذلك يعقد الاختصاص وجوباً للجهات القضائية لدولة العلم، فالدولة الساحلية متى سمحت للسفينة الحربية الأجنبية دخول مياهها الإقليمية تكون ضمناً قد تنازلت عن اختصاصها القضائي.⁴

¹ راجع: المادة 31 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 152.

³ انظر:

حسني (محمد جابر)، القانون الدولي، الطبعة الأولى، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، 1973، ص: 108-109.

⁴ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 305.

وهذا ما قررته اتفاقية بروكسل المعقودة في 10 أبريل 1926م فيما تعلق بدعاوى التعويض الناجمة عن المصادمات والمساعدة والإنقاذ وسائر المستحقات المالية.¹

أما في الدعاوى المدنية التي ترفع على أفراد طاقمها فهنا وجب التفريق بين أمرين:

الأمر الأول: إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة على متن السفينة الحربية قد وقعت خارج الخدمة العامة، يكون اختصاص القضاء المدني للدولة الساحلية بشرط أن لا يؤثر على أداء الفرد على متن السفينة.

الأمر الثاني: إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة على متن السفينة الحربية قد وقعت في إطار الخدمة العامة، على المتضرر رفع دعواه إما أمام قضاء دولة العلم مباشرة، أو أن يتظلم إلى دولته التي تقوم بالمطالبة بدلا عنه عن طريق الحماية الدبلوماسية.²

ثانيا: القضاء الجنائي

الواقع أنه لا توجد نصوص منظمة لهذه الحالة، مع ذلك تفرق الممارسة الدولية بين حالتين:

الحالة الأولى: ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة الحربية

يكون الاختصاص الإقليمي غير ممكن، بسبب عدم جواز استخدام القسر على متن السفن الحربية الأجنبية من توقيف وتحقيق وتفتيش وإلقاء القبض على الجناة، وهي مسائل تتعارض مع مبدأ الحصانة، لقد أكد معهد القانون الدولي في دورة استوكهولم عام 1928 أنه: "إذا سلم الربان الجاني إلى السلطة الإقليمية فإن هذه السلطة تعود إلى ممارسة

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 152.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 306.

اختصاصها الاعتيادي"، فالربان هو الذي يقرر بشكل حر تسليم الجاني، حتى إذا طلبته السلطة المحلية بالحاج.¹

أما في حالة متى ارتكبت الجريمة على متن السفينة الحربية وتم إلقاء القبض على البحار الجاني خارجها بهذا الصدد تفرق الممارسة الدولية بين وضعين:

الوضع الأول: إذا كان كل من الجاني والضحية من أفراد الطاقم، أو كان أحدهما فقط من أفراد الطاقم، ينعقد الاختصاص لدولة علم السفينة.

الوضع الثاني: إذا كان كل من الجاني والضحية من غير أفراد الطاقم، يؤول الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية، بشرط عدم اعتراض قائد السفينة.²

الحالة الثانية: ارتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية

مبدئياً ينعقد الاختصاص للدولة الساحلية طالما أن الجريمة لم يرتكبها البحار وهو في الخدمة، أما إذا توصل البحار إلى اللجوء إلى سفينته قبل إلقاء القبض عليه فإنه لا يجوز للدولة الساحلية المطالبة بتسليمه إلا عن طريق الطرق الدبلوماسية ومن دولة العلم مباشرة.³

أما بالنسبة للأفعال المرتكبة عند تأدية الخدمة، فإنها تكون من اختصاص دولة العلم وجوباً، ويجوز لدولة الساحل أن تقوم باعتقال الفاعل فقط، على أن تسلمه إلى الربان حال طلبه له، ولها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها وأن تخبرها بالنتيجة.⁴ أو أن تطلب من دولة العلم تسليمها إياه بالسبل الدبلوماسية.

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 153.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 308.

³ انظر:

نفس المصدر، ص: 308.

⁴ انظر:

الفقرة الثانية

السفينة العامة غير الحربية

تتمتع السفن الأجنبية الحكومية بالحصانة المدنية من جلاء الحجز و التنفيذ سواء كانت في المياه الداخلية أم في البحر الإقليمي طبقا لاتفاقية حصانات الدول وممتلكاتها من الولاية القضائية المعقودة عام 2007.¹

وهذا ما نصت عليه المادة 22 من اتفاقية جنيف عام 1958م والمادة 32 من اتفاقية قانون البحار عام 1982م بجميع الحصانات التي يقرها لها القانون الدولي.²

إن الفرق بينها وبين السفينة الحربية يكمن في وجوب احترامها للنظم الملاحية التي تضعها الدولة الساحلية ولها أن تتمتع بالمرور البريء وفقا للمبادئ التي تحكمه دون إشعار أو إذن مسبق من الدولة صاحبة السيادة الإقليمية.³

ويقصد بالسفينة الأجنبية الحكومية السفن التابعة للدول والمنظمات الدولية المخصصة للمنفعة العامة، كسفن الصيد والنقل الحكومي والمخصصة لأغراض طبية وسفن المستشفيات، كذلك السفن المخصصة لأغراض إنسانية كالصليب الأحمر والهلال الأحمر، وتتمتع هذه السفن بالحصانة في القضايا الجزائية والمدنية والحصانة من إجراءات التنفيذ.⁴

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 153.

¹ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009 ص: 247.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 154.

³ راجع: نص المادة 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

⁴ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2010، ص: 345-346.

وعليه يخضع هذا النوع من السفن إلى الاختصاص المانع و الوجوبي لدولة العلم، وهو مبدأ مستقر في التعامل الدولي فضلا عن اتفاقيات الدولية الشارعة، على غرار اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة والمبرمة في 10 أبريل 1926، ومن ثم فمن ناحية الديون المدنية منسوبة إلى السفينة العامة الأجنبية ينبغي أن تقدم مطالبة بشأنها إلى دولة العلم بالوسائل الدبلوماسية،¹ أما الأفعال التي يرتكبها الطاقم والتي تدخل تحت طائلة القوانين الجنائية للدولة الساحلية، فلا تحرك إزاءها دعاوى عمومية أمام القضاء الجزائي إلا بموافقة دولة العلم.²

الفرع الثاني

السفن الخاصة الأجنبية

المبدأ العام هو اختصاص الدولة الساحلية، فوضع السفن الخاصة يشبه وضع الأفراد في الخارج، إلا أن النظام القانوني لدولة العلم لا يغيب عنها، فالجماعة الاجتماعية الموجودة على متن السفينة تبقى تحت حماية دولة العلم فالجنسية الأجنبية للسفينة لا يمكن أن تنتزع من السلطة المحلية اختصاصها. ولكن تترك لدولة العلم صلاحية ممارسة ولايتها كلما شعرت الدولة الساحلية أنها ليست معنية بالنزاع أو أنها في موقع لا يسمح لها بذلك وأن دولة العلم تكون أنسب لذلك.³

¹ أنظر:

اسكندري (أحمد)، أبو غزالة (محمد ناصر)، المرجع السابق، ص: 116

² أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 309.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 147.

فالقانون الداخلي والعرف الدولي والاتفاقيات تحدد حسب الحالات وحسب الدول، المواضيع التي لا تتدخل السلطات المحلية فيها، بشرط عدم التمييز بين سفن الدول وهي الوقائع التي تخص نظام السفينة أثناء إبحارها خلال البحر الإقليمي والتي لا تمت بالصلة بالنظام القانوني للدولة الساحلية أو تشكل مساساً بأمنها وسلامتها، والحالة المعاكسة يكون لهذه الدولة التدخل في الميدانين التشريعي والقضائي.¹

الفقرة الأولى

الميدان التشريعي

إن وضع القواعد المتعلقة بالنظام على متن السفن يدخل دائماً في اختصاص دولة العلم المانع، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون العمل، وهذا الحل ينسجم مع المنطق، إذ لا يعقل أن تخضع السفينة المنشأة وفقاً للقانون الوطني إلى قوانين الدول التي تمر في مياهها، وقد أكدت المحكمة العليا في الولايات المتحدة هذا الموقف اتجاه السفن الأجنبية الموجودة في الموانئ الأمريكية في قرار صادر عنها في 18 فيفري 1963.²

أما الفريق الثاني وهو الذي تبنى الحل الوارد في كل من المادة 17 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واللذان يقضيان بأولوية أعمال قوانين الدولة الساحلية على متن السفينة الأجنبية كانت في حالة مرور برئ في البحر الإقليمي، وهو الموقف الذي ينتقده الكثير من الفقه ويرى فيه مبالغة كبيرة قد تؤدي إلى حلول غير معقولة.³ ويبدو أن التعامل الدولي سار على تطبيق قوانين دولة العلم على الأعمال القانونية التي تقع على ظهر السفينة.

¹ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 310، 311.

² أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 147، 148.

³ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 312.

إن مسألة إعطاء الجنسية للمولود الجديد على متن السفينة الأجنبية وهي في البحر الإقليمي للدولة الساحلية فتختلف باختلاف التشريعات الوطنية الخاصة بالموضوع في اتجاهين مختلفين:

- يطبق جنسية دولة العلم، على اعتبار أن مجرد المرور في البحر الإقليمي لا يكفي لإنشاء رابطة حقيقية بين المولود وبين الدولة.
- يطبق جنسية الدولة الساحلية معتبرا الولادة في البحر الإقليمي كالولادة في الإقليم البري للدولة.

وقد أخذ معهد القانون الدولي، في دورة ستوكهولم لعام 1928، بقانون دولة العلم.¹

الفقرة الثانية

الميدان القضائي

لقد ميزت اتفاقيتا 1958 و1982 بين القضايا الجنائية والقضايا المدنية، ولم تتعامل بنفس القدر من الاهتمام مع كل منهما، إذ ركزت عنايتهما على الولاية الجنائية لما لهذه الأخيرة من علاقة مباشرة بالنظام العام السائد في الدولة الساحلية، ولهذا رجحتا في حالة القضايا المدنية كفة حرية الملاحة على كفة سيادة الدولة الساحلية، لذا لا بد من التمييز بين كل من القضائيين:

أولا: القضاء المدني

لا بد من التمييز بين القضايا المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن السفينة وبين القضايا المتعلقة بالسفينة.

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 148.

أ- بالنسبة للأشخاص:

إن القاعدة العامة المقبولة في التعامل الدولي أن السلطات المحلية تترك الاختصاص في المنازعات التي تخص أعضاء الطاقم إلى دولة العلم.

كما أن المؤكد عرفاً أن المنازعات المدنية التي تقع بين أفراد على متن سفن مختلفة ترفع علم نفس الدولة في نفس الميناء الأجنبي والمتعلقة بالعلاقات القانونية بينهم، لا يخضع لاختصاص دولة الإقليم مهما كانت جنسية هؤلاء الأفراد.¹

إن الاختصاص المدني للدولة الساحلية ضئيل جداً، فلا يوجد لها أن تحجز أو تحول مجرى سفينة أجنبية تمر في بحرها الإقليمي بقصد ممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص موجود على ظهر السفينة.²

وهذا ما نصت عليه المادة 20 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي لعام 1958 والمادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وهذا لا يعني أن الشخص يتمتع بالحصانة القضائية من الاختصاص القضائي المحلي للدولة الساحلية وإنما بسبب ظروف السفينة، ويشترط في عدم تدخل سلطات الدولة الساحلية ما يأتي:

- أن تكون القضية تتعلق بالقضايا المدنية.
- أن تتعلق القضية بشخص موجود على ظهر السفينة.
- أن تكون السفينة مارة بالبحر الإقليمي وليست راسية في ميناء، أو متوقفة في عرض البحر الإقليمي.³

ب- بالنسبة للسفينة:

¹ أنظر:

نفس المصدر، ص: 148-149.

² أنظر:

المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص: 393.

³ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، الموجز في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 245.

نصت الفقرة 2 من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه "لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لفرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة"، كما أن الفترة الثالثة أجازت اتخاذ مثل هذه الإجراءات من أجل التزامات مدنية ترتبت على ذمة السفينة أثناء رسوها في البحر الإقليمي أو أثناء عبورها، أي بعد مغادرتها المياه الداخلية.¹

إذن يجوز ممارسة الولاية المدنية على السفينة في حالتين:

- أن يكون ذلك مترتباً على التزامات تم التعاقد عليها أو مسؤوليات تحملتها السفينة أثناء أو من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية.
- أن ينص القانون الوطني للدولة الساحلية على إجراءات يجب اتخاذها ضد السفينة الأجنبية التي تتوقف في البحر الإقليمي أو التي تمر البحر الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الداخلية.²

وبالإضافة إلى ذلك، لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمي، ولا تفرض الرسوم إلا مقابل ما قد يقدم إلى هذه السفن من خدمات محددة، ودون أن تتطوي على أي تمييز وهذا ما نصت عليه المادة 26 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ما يقابلها المادة 18 من اتفاقية جنيف عام 1958.³

¹ أنظر:

جميل (محمد حسين)، ملخص قانون البحار أو القانون الدولي للبحار، يوجد في الموقع:

<http://sciencesjuridiques.ahlamontada.net/t2111-topic> ص 11.

² أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص: 214.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 116.

ويلاحظ، بالنسبة للإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها عند ممارستها لولايتها المدنية ضد الأشخاص الموجودين على متن السفينة أو ضد السفينة نفسها، أن الأطراف في اتفاقية بروكسل المعقودة في 10 ماي 1952 حول توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي للسفن في البحر، قد قبلت الالتزام بقبول هذه الإجراءات التحفظية في بحرها الإقليمي في حالات تزيد عما هو وارد في المادة 28 من اتفاقية قانون البحار 1982، لذا نكون هنا أمام حالة عدم توافق الالتزامات، إذ توجد مجموعة من الدول تقبل في علاقات المتبادلة قيودا على سيادتها.¹

ثانيا: القضاء الجنائي

مما لا شك فيه أن الدولة الساحلية تختص في النظر في جميع القضايا المتعلقة بخرق أنظمتها الخاصة بالمياه الإقليمية، أما فيما عدا ذلك من القضايا فقد عالجتها المادة 19 من اتفاقية جنيف 1958 والمادة 27 من اتفاقية قانون البحار 1982، أخذنا في الاعتبار ضرورة التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية وبين حرية الملاحة.²

فقد ميزتا بين ثلاث حالات:

أ- الحالة الأولى ارتكاب الجريمة على متن السفينة وهي بصدد مرور برئ خلال البحر الإقليمي.

وهي الحالة الواردة بنص الفقرة 01 من المادة 27 أعلاه ومفادها أن الاختصاص الجنائي على متن السفينة الأجنبية لا ينعقد في هذه الحالة بالذات للدولة الساحلية إلا في الحالات التالية حصرا:

- إذ وقعت الجريمة وامتدت نتائجها وآثارها إلى الدولة الساحلية.

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 149.

² أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 150.

• إذا كان في الجريمة المرتكبة مساس بسلم الدولة الساحلية، أو إخلال بحسن النظام في البحر الإقليمي.

• إذا طلبت مساعدة الدولة الساحلية من طرف ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم.

• تتدخل الدولة الساحلية تلقائياً من أجل توقيف أي شخص أو إجراء تحقيق على متن السفينة، إذا تعلق الأمر بجريمة الاتجار بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.¹

بالنسبة للواقعة الأولى كأن يحدث إطلاق نار من السفينة إلى خارجها، أو إلقاء جثة، أو مواد مسروقة في مياه البحر الإقليمي، أو هروب الجناة خارج السفينة، أو تدخل سفن أخرى في هذه الجريمة، أو وصول مساعدات بواسطة زوارق إلى السفينة.

أما الواقعة الثانية منها قيام السفينة بالبث التلفزيوني أو الإذاعي ضد الدولة وإثارة الفتن، أو حيازة متفجرات، أو مواد شديدة الانفجار قد تهدد سلامة الدولة، أو أن السفينة تحمل عصابات، أو مجموعات للقيام بأعمال تخريبية ضد الدولة، أو تحمل أجهزة تعمل على تعطيل اتصالات الدولة، أو تحمل أجهزة تجسس وبصفة عامة يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل في الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة أجنبية عندما تتعرض سلامتها العسكرية والسياسية. والاقتصادية والأمنية والاجتماعية للخطر.

أما فيما يخص الواقعة الثالثة فعندما تخرج السيطرة على السفينة من زمام ربان السفينة وجهازها الأمني، ولم تحدد نوع الجريمة التي يجوز فيها طلب مساعدة السلطات المحلية وهذا يعني للسلطات المحلية أن تتدخل بمجرد طلب المساعدة بغض النظر عن نوع الجريمة، ويكون تدخل السلطات الساحلية لا يتوقف عند المساعدة فحسب، بل تخضع الجريمة لاختصاصها القانوني والقضائي.²

¹ أنظر:

جميل (محمد حسين) ، ملخص قانون البحار أو القانون الدولي للبحار، يوجد في الموقع:

<http://sciencesjuridiques.ahlamontada.net/t2111-topic10> ص .

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 111- 112.

ب- الحالة الثانية إذا ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها في المياه الداخلية قبل انتقالها إلى البحر الإقليمي.

من الطبيعي أن ارتكاب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية يشكل اعتداء مباشراً على نظامها القانوني، الأمر الذي يحتم إعطاء سلطات الدولة اتخاذ كل الإجراءات التي ينص عليها قانونها في الشروع في أعمال القبض أو التحقيق على متن السفينة الأجنبية حتى ولو تركت هذه السفينة المياه الداخلية بشرط أن تكون مازالت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.¹

ج- الحالة الثالثة ارتكاب الجريمة على متن السفينة وهي في أعالي البحار، وتكون بصدد المرور خلال البحر الإقليمي أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية.

لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل القبض على شخص أو إجراء أي تحقيق في خصوص أية جريمة ارتكبت في أعالي البحار، ولا يستثنى من ذلك سوى الحالات الإخلال بأنظمة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.² والقوانين والأنظمة للدولة في المنطقة الاقتصادية.³ أو عند انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة المتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة المواد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁴

لقد تضمن الفرع السابع من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أحكاماً تفصيلية حول الضمانات المتعلقة بإجراء التحقيق مع السفن وتفتيشها وإقامة

¹ أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص: 212.

² راجع: الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار 1982م.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 115.

⁴ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 150.

الدعوى عليها، وقد تركت الاتفاقية تحديد العقوبات التي تفرض على السفن بسبب تلويثها للبيئة البحرية إلى قوانين الدولة الساحلية ودولة العلم.¹

وبذلك نظمت أهم حالات ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية على سبيل الحصر، بصدد الأفعال المجرمة وفقا لقوانينها الجنائية والتي يمكن أن تقع بمناسبة مرور السفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي وعليه فالمادة حاولت إيجاد نوع من التوازن بين اختصاص كل من دولة العلم ودولة الإقليم، خدمة لحرية الملاحة من جهة واحتراما لكيان الدولة الساحلية من جهة أخرى.²

وعلى الدولة الساحلية أثناء مباشرتها لاختصاصاتها السابقة، أن تولى المراعاة الواجبة لصالح الملاحة، أن تقوم- إذا طلب منها الربان ذلك- بإخطار الممثل الدبلوماسي أو الموظف القنصلي التابع لدولة علم السفينة قبل اتخاذ أية تدابير وعليها أن تيسر الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة ويجوز في حالات الطوارئ (الاستعجال) إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير.³ وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

المبحث الثالث

المركز القانوني للسفن في أعالي البحار

إلى جانب الامتدادات أو المساحات البحرية التي تتعلق بها سيادة أو سلطات الدولة الساحلية، هناك أيضا امتدادات بحرية لا تخضع لسيادة أية دولة منها منطقة أعالي

¹ أنظر:

نفس المصدر، ص: 151.

² أنظر:

Ruzié (davide), droit international public, dalloz, 2000, p :151.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 115.

البحار، وبما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال بالعالم الخارجي حيث قد توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة فيه أي في البحر العالي، فيكون الاختصاص في هذه المساحة البحرية لدولة العلم على سفنها، لكن هذا الاختصاص له بعض الاستثناءات التي فرضتها طبيعة النشاطات في البحر العالي وارتباط ذلك بمصلحة المجتمع الدولي وبهذا نقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول

اختصاص دولة العلم

نظرا لغياب سلطة دولية عليا، تولى القانون الدولي تكريس قاعدة أساسية تترتب على مبدأ حرية أعالي البحار، وتتمثل في خضوع السفن المتواجدة في أعالي البحار للصلاحيات الخاصة لقانون دولة العلم، وهذا يعني أن السفن في البحر العالي تخضع لسلطات الدولة التي ترفع علمها كما تتمتع السفن بحماية سلطات دولة العلم الدبلوماسية والقنصلية. ولذلك نبين اختصاص دولة العلم وحماية هذه الدولة لسفنها.

الفرع الأول

القاعدة العامة "اختصاص دولة العلم"

من المبادئ المستقرة في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع - كقاعدة عامة - إلا لاختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، بعبارة أخرى أن الاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار يكون وطنيا تباشره كل دولة على السفن التي تتبعها، فتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، وهي التي تطبق أيضا على الحوادث التي تقع على ظهرها والتي تؤدي إلى إحداث آثار قانونية.¹

ومن ثم كان استئثار دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاصي البوليس والقضاء وغيرها من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها، خاصة كانت هذه السفن

¹ أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 110.

أو عامة، ويعرف هذا المبدأ باسم "مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها" وهو مبدأ راسخ استقر عليه العرف الدولي من قديم.¹

وبذلك فإن الاتفاقيتين 1958 و1982 في المواد 6 و92 تشترط أن يكون لكل سفينة علم يحدد جنسيتها، وهكذا فإن السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة فقط لا يجوز لها أن تغير علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في ميناء إلا في حالة نقل ملكيتها إلى دولة أخرى.² وقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي تقابلها المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها. فمن حيث المبدأ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والعلمية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها، فلا يكفي أن تكون تبعية السفينة للدولة مجرد تبعية نظرية أو اسمية بل يتعين أن تكون تبعية ملموسة تترجم بممارسة فعلية للولاية.³

وقد اجتهد الفقهاء لإيجاد تبرير للاختصاص المفرز لدولة العلم في البحر العام كالقول بأن السفن سواء أكانت تجارية أو حربية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة. وهي فكرة شبيهة بالفكرة القديمة التي تعتبر دار السفارة جزءاً من إقليم دولتها موجودة في الخارج.⁴

ويذهب الاتجاه السائد في الفقه الدولي المعاصر إلى القول بأن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن الرافعة علمها ليس من قبل الاختصاص الإقليمي الذي

¹ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 550.

² أنظر:

بن عامر (تونسي)، و عميمر (نعيمه)، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2010 ص: 275.

³ أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 110.

⁴ أنظر:

الشافعي (محمد بشير)، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، 1974، ص: 279-280.

تمارسه الدولة على إقليمها فهو بالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية من قبل الاختصاص الشخصي الذي تمارسه الدولة في مواجهة الأشخاص الذين تربطهم بها علاقة الجنسية، وهو بالنسبة

للسفن العامة حربية كانت أو غير حربية من قبل اختصاص الدولة بإدارة مرافقها العامة.¹ الأصل العام وجوب خضوع السفن أثناء سيرها في البحر العالي لسلطات الجماعة الدولية وحدها سواء فيما يتعلق بشؤون البوليس أو القضاء أو التشريع أو غير ذلك من الشؤون، وبالنظر لعجز الجماعة الدولية حالياً وبصفة مؤقتة ترجع إلى حداثة نشأتها عن ممارسة هذه الاختصاصات، فقد لجأت إلى أسلوب تفويض غيرها في ممارسة هذه الاختصاصات باسمها ونيابة عنها إلى كل من الدول في أن تمارس في مواجهة السفن الرافعة علمها الاختصاصات التي كان ينبغي على جماعة الدول أن تمارسها بنفسها.²

أما بالنسبة للاختصاص القضائي فإن السفينة العامة لا تخضع إلا لقضاء الدولة التي تحمل علمها، وذلك مهما تكن الظروف، ولا يرد على هذا المبدأ قيد أو استثناء، وقد أيدت هذا المبدأ صراحة أحكام الفقرة الأولى من المادة 8 من اتفاقية جنيف بالنسبة للسفن الحربية، وكذلك أحكام المادة 9 من نفس الاتفاقية بالنسبة للسفن العامة غير الحربية.³ إن السفينة الحربية أو العامة تكون ولاية دولة العلم عليها تامة ومطلقة، فلها حصانة تامة من أية ولاية لدولة أخرى غير دولتها.⁴

¹ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 551.

² أنظر:

نفس المصدر، ص: 552.

³ أنظر:

سلطان (حامد)، القانون الدولي العام في وقت السلم، الناشر دار النهضة العربية، الطبعة السادسة، القاهرة،

1976، ص: 539.

⁴ أنظر:

بن عامر (تونسي)، و عميمر (نعيمه)، المرجع السابق، ص: 275.

ولكل دولة اختصاص قضائي تنفرد به بالنسبة للسفن الخاصة التي تحمل علمها، وذلك في أثناء وجود هذه السفن في البحر العالي، فالشرط الجوهري الذي لا غنى عنه لثبوت الاختصاص القضائي الانفرادي لجهات القضاء القائمة في الدولة التي تحمل السفينة علمها، هو وجود السفينة في البحر العالي.¹

أما السلطة على السفن الخاصة فتخضع تلك السفن أثناء وجودها في البحار العامة لقوانين الدولة صاحبة التسجيل سواء على السفينة ذاتها أو على ركبها، وسواء في ذلك القوانين الجنائية أو المدنية أو الإدارية، فإذا حدثت جريمة على ظهر سفينة في عرض البحار فإن قانون الدولة صاحبة التسجيل هو الذي يفصل في هذه الجريمة ويحدد عقوبة عليها، والحال كذلك في الأمور المدنية والإدارية.²

إن صلاحية الدولة على السفن التي تحمل علمها صلاحية كاملة وخالصة فبإمكان الدولة لوحدها أن تلجأ للإكراه بغية إجبار السفينة المخالفة على احترام القواعد المناسبة للقانون الدولي واحترام تنظيماتها، ولكن هذا المبدأ نسبي وغير مطلق، لأنه لا يخص سوى السفن المستخدمة في مهام حكومية وغير تجارية نصت عليها المادتان 95 و 96 من اتفاقية مونتيفوباي 1982.³

إن الجدير بالذكر أن القبطان هو الذي يمثل سلطة الدولة على السفينة ولهذا فمن الخطأ الاعتقاد أن سلطاته تنحصر بقيادة السفينة ومهام فنية أخرى، إلى جانب مسؤوليته عن البضاعة التي تحملها السفينة وكذلك المحافظة على النظام وتطبيق قانون الدولة التي يمثلها على ظهر السفينة، نظرا للوضع الخاص الذي تمتاز به السفينة في البحر العالي ينفرد القبطان بسلطات واسعة تمنحه إياها الدولة تمارس على أفراد طاقم السفينة أو على

¹ أنظر:

سلطان (حامد)، المرجع السابق، ص: 539-540.

² أنظر:

حسني (محمد جابر)، المرجع السابق، ص: 132.

³ أنظر:

شربال (عبد القادر)، البحر البيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009،

ص: 139.

بقية الأفراد الموجودين هناك، ولقبطان السفينة الحق باتخاذ إجراءات معينة جنائية أو تأديبية تصل أحيانا إلى حد الاعتقال والسجن للأشخاص الذين يرتكبون مخالفات من هذا النوع على ظهر السفينة.¹ وعلى قبطان السفينة نقل كل المخالفات التي ارتكبت والإجراءات التي اتخذت بصدها إلى سفير أو قنصل بلده في أول ميناء يدخله بعد تدوينها في سجل الباخرة الخاص ويتعين على ربان السفينة تسجيل عقود الزواج التي قد تحصل على السفينة وإرسال نسخة إلى قنصل أو سلطات الدولة العلم وحسب تشريعات بعض الدول.²

الفرع الثاني

حماية دولة العلم

تتمتع السفينة بحماية سلطات دولة العلم الدبلوماسية والقنصلية، وتفسير ذلك أنه إذا تعرضت السفينة لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن دولة العلم تختص بالاحتجاج لدى الدولة المخالفة للقانون الدولي تطبيقا لنظام الحماية الدبلوماسية، وإلى جانب ذلك تخضع السفن لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية وتتمتع بما تقرره من حماية و ضمانات مختلفة.³

وفيما يتعلق بتوفير الحماية، فإنه يهدف إلى حماية السفينة من التصرفات القانونية لمستخدمي البحر العاليي للآخرين، أي واجب دولة العلم في أن تضمن لمواطنيها احترام السفن العامة والخاصة الأجنبية لمبادئ وقواعد القانون الدولي المتعلقة بالملاحة والصيد

¹ أنظر:

صباريني (غازي حسن)، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2005، ص: 225.

² أنظر:

نفس المصدر، ص: 225 – 226.

³ أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 112.

في البحر العالي، ومن ذلك قاعدة عدم التدخل التي تمنع على أية دولة القيام بأعمال القسر

ضد السفن التي تعود لدولة أخرى في البحر العالي.¹

وإلى جانب ذلك تخضع السفن لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية وتتمتع بما تقرره من حماية و ضمانات مختلفة، وذلك مثل معاهدات تجارية ومعاهدات الملاحة التي تحوى كثيرا من القواعد الخاصة برسو وإقامة السفن في الموانئ الدول المتعاقدة والتسهيلات المختلفة التي تقررها لها، ومن المقرر أن للسفينة حق المطالبة بالمزايا والضمانات المنصوص عليها فيما أبرمته دولة العلم من معاهدات.²

ويمكن للدولة القيام بالحماية سواء بالوسائل السلمية أو بالوسائل العسكرية كأن ترسل سفنا حربية لمصاحبة السفينة التجارية، كما حصل في الخليج العربي أثناء النزاع المسلح بين العراق وإيران عندما أرسل عدد من الدول سفنها الحربية لحماية ناقلات النفط التي ترفع علمها، أما بالنسبة للوسائل السلمية للحماية فإنها تعني الحماية الدبلوماسية التي تمارسها الدولة وفقا للشروط المعروفة في القانون الدولي.³

المطلب الثاني

الاستثناءات والقيود التي تحد اختصاص دولة العلم

لقد رأينا في المطلب أن المبدأ العام في قانون البحار هو أن السفينة تخضع لاختصاص دولة العلم غير أن هذا المبدأ ليس مطلقا بل ترد عليه بعض الاستثناءات

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 464.

² أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 101.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 465.

والقيود في حالة وجود السفينة في منطقة بحرية خاضعة للولاية الإقليمية لدولة غير دولة علمها، كما قد تحده بعض الاستثناءات والقيود التي يضعها قانون البحار من أجل تأمين سلامة الملاحة البحرية للدولة الساحلية أو حماية مصلحة عامة للجماعة الدولية.

الفرع الأول

حماية مصالح الدولة الساحلية

إن القيود المفروضة على حرية البحر العالي حفاظاً على حقوق الدولة الساحلية، ومن هذه القيود ممارسة الدولة الساحلية لحقوق سيادية في المياه التي تعلو الجرف القاري والمنطقة القريبة من البحر الإقليمي.

ويقصد بها المناطق التي يمكن أن يهددها قرب البحر العالي منها وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفقرة الأولى

المنطقة المتاخمة

رغم أن المنطقة المتاخمة تعد من المناطق البحرية التي ينطبق عليها مبدأ حرية الملاحة البحرية وفقاً للقانون الدولي للبحار بما يرتبط به من أعمال قاعدة اختصاص دولة العلم، إلا أنه مراعاة لبعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية، منح القانون الدولي للبحار، لهذه الدول، ولاية رقابية وعقابية على السفن الأجنبية في حالات محددة.¹

لم يغير إنشاء المنطقة المتاخمة طبيعة المياه التي تتكون منها، إذ بقيت جزءاً من مياه البحر العالي، وقد تطور وضع هذه المياه في ظل اتفاقية قانون البحار 1982 لتصبح

¹ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 117.

جزءاً من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، لذا فإن سلطات الدولة الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود حقوق الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالهجرة، ومعاينة الإخلال بتلك النظم.¹ وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار 1982.

وهذا يفيد أن من سلطة الدولة الساحلية أن توقف أو تحتجز أي سفينة أجنبية ترتكب أيًا من المخالفات السابقة، بل وتطبيق العقوبات المناسبة إذا ثبتت مسؤوليتها عن المخالفة، وهو ما يعطيها الحق كذلك في تتبع السفينة المخالفة إعمالاً لنظام المطاردة الحديثة.²

الفقرة الثانية

المنطقة الاقتصادية الخالصة

بالنظر إلى الطابع الخاص لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة وما تخوله الاتفاقية العامة لهذه الدولة من الحق في أن تقيم وفي أن تجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة وإقامة ما قد يحتاج إليه من مناطق السلامة المعقولة حول هذه الجزر والمنشآت، فقد فرضت الاتفاقية التزاماً على كافة السفن في ممارستها لحرية الملاحة أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.³ وهذا ما نصت عليه المادة 60 من اتفاقية قانون البحار 1982.

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 216.

² أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 117.

³ أنظر:

نفس المصدر، ص: 118.

تقتضي ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة جملة من التدابير التي تشمل الغير، بما في ذلك السفن الأجنبية المارة في تلك المنطقة، فالمادة 73 من اتفاقية مونتيفويباي 1982م تجيز للدولة الساحلية لهذا الغرض أن "... تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفنيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقا لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية". لغرض ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.¹

وفي حالة احتجاز السفن الأجنبية واحتباسها، يتعين على الدولة الساحلية أن تسارع بإبلاغ دولة العلم بما اتخذ من الإجراءات وما قد يفرض من عقوبات، وذلك بالطرق المناسبة وفي حالة تقديم كفالة معقولة أو أي ضمان آخر، يجب على الدولة الساحلية أن تخلى دون تأخير سبيل السفن المحتجزة و طواقمها.² وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 73 من الاتفاقية قانون البحار 1982.

يستخلص من ذلك أن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الجزرية ضد الخرق المرتكب من قبل السفن الأجنبية ضد قوانين وأنظمة تلك الدولة المتعلقة بتلك الأنشطة.³

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 466.

² أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 118

³ أنظر:

الفرع الثاني

حماية مصالح الجماعة الدولية

الفقرة الأولى

حق الزيارة والتفتيش

حق الزيارة يعني قيام سفينة أو طائرة حربية بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى سفينة مشتبه بها، للتدقيق في وثائقها والصعود إلى ظهرها.¹

إن السفينة أو الطائرة التي يحق لها الزيارة يجب أن تكون سفينة حربية أو خاصة بالزيارة تعود لدولة وترفع علمها، ويشترط أن تكون السفينة المراد زيارتها أن لا تتمتع بالحصانة الخاصة بالسفن الحربية، أو السفن الحكومية.²

وحق الزيارة هو حق الاقتراب والتفتيش المكرس من طرف العرف الدولي و قننته معاهدة جنيف لسنة 1958 في مادتها 22 التي تعطي هذا الحق في الحالة التي يكون فيها المبرر قويا يدعو إلى ذلك، وأيضا معاهدة قانون البحار لسنة 1982 في مادتها 110 التي تعطي للسفينة الحربية الحق في توقيف سفينة خاصة في أعالي البحار.³

يجب التعويض عن جميع الأضرار التي تصيب السفينة المشتبه بها عند ثبوت عدم وجود أساس لتلك الاشتباهاة، أما إذا عثر على ظهر السفينة بما يؤكد تلك الاشتباهاة، فالسفينة الحربية احتجاز تلك السفينة واقتيادها إلى أحد الموانئ دولة السفينة الحربية وعرض حالتها

¹ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، الموجز في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 255.

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 368.

³ أنظر:

سعاوي (محمد)، المرجع السابق، ص: 257، 258.

على محاكمها.¹

وقد كانت الحكمة من إقرار حق الاقتراب هو أن أعالي البحار تعتبر طريقا عالميا للمواصلات البحرية والتجارية الدولية لذا يجب تنظيمه والمحافظة على الأمن فيه.² لقد أجاز القانون الدولي للبحار للسفن الحربية الصعود على ظهر السفينة تجارية أجنبية في حالة وجود أسباب معقولة للاشتباه في أن هذه السفينة تقوم بأعمال معينة.³ وهذه الأعمال هي:

أولا: محاربة القرصنة

فمن حق الدولة الساحلية قمع القرصنة باعتباره حق متبادل لجميع الدول لمحاربة القرصنة، وهو ما يكرسه العرف الدولي الذي وضع قواعد تحدد التعاون الدولي لقمع

القرصنة باعتبارها جريمة دولية تعرقل حرية الملاحة البحرية منذ القدم.⁴

ومع أن اتفاقية جنيف للبحار العامة لم تتضمن تعريفا للقرصنة، بل اكتفت ببيان الأعمال التي تعد في أحكامها من أعمال القرصنة، فقررت في المادة 15 منها هذه الأعمال:

أ- كل عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكبه لأغراض خاصة، طاقم ركاب سفينة أو طائرة خاصة ويكون موجها ضد سفينة أو طائرة

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 470.

² أنظر:

سعادي (محمد)، نفس المرجع، ص: 259.

³ أنظر:

العناني (إبراهيم)، نفس المرجع، ص: 122.

⁴ أنظر:

سعادي (محمد)، نفس المرجع، ص: 225، 226.

أخرى في البحار العامة أو ضد الأشخاص أو ممتلكات على ظهرها، وذلك إذا وقع الفعل في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول.

ب- كل اشتراك طوعي في تسيير سفينة أو طائرة مع العلم بأنها تمارس القرصنة.

ج- كل تحريض أو مساعدة على ارتكاب القرصنة.

د- أعمال القرصنة الصادرة عن سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد بحارتها واستولوا عليها. (المادة 16 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958).

وكررت المادتين 101 و 102 من اتفاقية قانون البحار 1982 ذكر هذه الأعمال وأكدت أنه يحق لجميع الدول مكافحة أعمال القرصنة التي تقوم بها الأفراد لحسابهم الخاص. وأنه يحق لأي دولة القبض على السفن و الأشخاص ومحاكمتهم وفقا لقانونها الوطني.¹

ومن تعداد أعمال القرصنة يمكن أن نعرفها بأنها: "كل عمل يهدف إلى الاستيلاء غير المشروع على سفينة أو طائرة، أو محتوياتها في أعالي البحار".² وهنا في حالة القرصنة ينعقد الاختصاص على ولاية السفينة لأية دولة في القبض على السفن التي تمارس هذه الأعمال.³

ولكن إذا كانت زيارة السفينة أو الطائرة أو القبض عليها بحجة أنها سفينة أو طائرة قرصان قد تم بدون دافع، فإن الدولة التي قامت بهذه الأعمال تعتبر مسؤولة عن ذلك في مواجهة الدولة التي تتبعها السفينة أو الطائرة.⁴ ففي هذه الحالة يوجب على هذه الأخيرة تقديم تعويض للسفينة المتضررة جراء هذا الإجراء القمعي والمادة 20 من معاهدة جنيف

1958

¹ أنظر:

المجنوب (محمد)، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الخامسة، بيروت، 2004، ص: 391.

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 365.

³ أنظر:

بن عامر (تونسي)، و عميمر (نعيمه)، المرجع السابق، ص: 275.

⁴ أنظر:

الشافعي (محمد بشير)، المرجع السابق، ص: 280، 281.

والمادة 106 من معاهدة قانون البحار 1982 التي نصت على ذلك.¹

وفي حالة ما إذا جرم شخص بالقرصنة، فإن للدولة التي ينتمي إليها لا يحق لها بموجب القانون الدولي أن تدافع عنه أو تمثله في أية إجراءات أخرى لاحقة.²

كانت في البداية تستثنى السفن العامة أي السفن الحكومية الحربية وغيرها من الخضوع لأحكام القانون في حال ممارستها أعمال القرصنة جاءت معاهدة جنيف لأعالي البحار 1958 بتطبيق القاعدة القانونية على كل السفن العامة والخاصة التي تضبط بالقيام بالقرصنة.³

وبذلك، يمكن تحديد شروط قيام فعل القرصنة بما يلي:

- (1) القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.
- (2) أن يقترن هذا العمل بالعنف.
- (3) وأن يرتكب لأغراض خاصة.
- (4) من قبل طاقم أو ركاب السفينة أو طائرة خاصة.
- (5) ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
- (6) في البحر العالي أو في أية منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة.

لذا يجب استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف، ولم يشترط النص وجود دافع الربح وإنما يكفي بعبارة "الأغراض الخاصة" ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع لها الربح أو الكراهية أو الأخذ بالتأثر.⁴

¹ أنظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص: 232.

² أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 117.

³ أنظر:

صباريني (غازي حسن)، المرجع السابق، ص: 228.

⁴ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 468.

وبذلك لا تشمل حادث سرقة ارتكبه راكب في سفينة ضد راكب آخر، كما لا يشمل أعمال الثوار داخل دولة ممن أصبحت تحت سيطرتهم بعض سفن دولة الأصل التي ثاروا ضدها ماداموا لم يتعرضوا لسفن الغير بالسلب والنهب.¹

ثانياً: تجارة الرقيق

يعرف الرقيق بأنه: "المركز القانوني للشخص الطبيعي إذ تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية".

أما الاتجار بالرقيق فهو: "كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل".²

لقد نشطت فكرة محاربة تجارة الرقيق مع بداية القرن التاسع عشر في العديد من الموانئ الدولية، فقد جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا عام 1815 أن تجارة الرقيق "... تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية". وفي الموانئ التي عقدت بين فرنسا وبريطانيا، كاتفاقية 1841 واتفاقية 1845، وافقت هاتان الدولتان على قيام سفنهما الحربية بتفتيش السفن المشتبه بممارستها لتجارة الرقيق. وتكرر التأكيد على محاربة هذه التجارة في موانئ لاحقة أهمها ميثاق برلين 1885 وبروكسل 1890.³

وجاءت اتفاقية سان جرمان للعام 1919 تكتفي بإلزام الدول التي تباشر السيادة على بعض الأقاليم الإفريقية بمنع تجارة الرقيق، برا وبحرا، منعا باتا، ولم تتعرض الاتفاقية لمسألة تفتيش

¹ أنظر:

حسني (محمد جابر)، المرجع السابق، ص: 133.

² أنظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص: 233.

³ أنظر: قانون البحار في الموقع التالي.

السفن المشتغلة بالرق.¹

ثم أقرت الجمعية العامة لعصبة الأمم في 25 سبتمبر 1926 تعهد جميع الدول باتخاذ الوسائل اللازمة لمنع الاتجار بالرقيق والعقاب عليه، وتؤكد ذلك بالنص في المادة الرابعة من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة الثامنة من المعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية بالإضافة إلى عدد من الاتفاقات الدولية والإعلانات العالمية التي تندد جميعها بالرق وتبطله.²

وقد تأكد هذا الحكم بشكل قاطع في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية 1958 بشأن البحر العالي، كما تنص اتفاقية جنيف للبحار 1958 في مادتها 13 على أنه: " يجب على كل دولة أن تتخذ الوسائل الفعالة بمنع ومعاينة نقل الرقيق على السفن التي تحمل علمها، وأن تحرص على عدم إساءة استعمال علمها في هذا الغرض، وأي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة أيا كان علمها فإنه يعتبر حراً كأمر واقع".³

أي على كل الدول الالتزام باتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع وتجريم استخدام السفن التي ترفع علمها في مجال نقل الرقيق، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا المجال ونصت المادة 22 على منح كافة السفن الحربية، وبصرف النظر عن العلم الذي ترفعه، سلطة ضبط السفن التي تقوم بنقل الرقيق.⁴

¹ أنظر:

المجذوب (محمد)، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 390.

² أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 119.

³ أنظر:

حسني (محمد جابر)، المرجع السابق، ص: 134.

⁴ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 563.

لذلك استقرت قاعدة آمرة من قواعد القانون الدولي - العرفي والمكتوب- على حظر تجارة الرقيق، وقد نصت اتفاقية لقانون البحار 1982 في مادتها 99 على ضرورة اتخاذ كل دولة التدابير الفعالة لمنع ومعاينة أفعال نقل الرقيق فوق السفن التي تحمل جنسيتها، كما أن أي عبد يلجأ على ظهر سفينة يصبح حراً بحكم الواقع.¹ ثم تضيف المادة 110 من اتفاقية مونتيفويباي 1982 لتأكيد واجب التعاون الدولي في هذا المجال.²

ونستخلص من ذلك إذا كانت سفينة تباشر تجارة الرقيق فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لأية دولة من الدول التي تتعرض لها في البحار العالية يقصد الصعود إليها للتحقيق من ذلك، وإجراء الفحص على ظهرها، وأن تقوم بضبطها.³

ومن المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم في مجال مكافحة نقل الرقيق والاتجار فيه قاصر على اختصاص البوليس دون اختصاص القضاء، ومن ثم تختص محاكم دولة العلم دون غيرها بمحاكمة المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها، وذلك أياً كانت جنسية السفينة الحربية التي قامت بضبط الواقعة موضوع الاتهام.⁴

ثالثاً: البث الإذاعي غير المصرح به

يقصد بالبث الإذاعي، البث الصوتي أو التلفزيوني من سفينة، أو من منشأة في أعالي البحار بنية استقبال من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية ويستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة.⁵

¹ أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص: 351.

² أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 123.

³ أنظر:

سلطان (حامد)، المرجع السابق، ص: 541.

⁴ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 563.

⁵ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 366-367.

ولا شك أن البث الإذاعي غير المصرح به - سواء كان راديو أو تليفزيون أو غيره - الموجه إلى الجمهور العريض في الدولة الساحلية من سفينة أو منشأة في البحر العالي يعتبر - إذا كان مخالفا للقواعد الدولية - اعتداء على سيادة الدولة، فضلا عن احتمال تشويشه على الموجات المعتمدة دوليا والتي تقسمها السلطات الدولية المختصة.¹

وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية وتنمية العلاقات الودية بين الشعوب.²

ووفقا للمادة 109 من اتفاقية قانون البحار 1982 تكون عدة دول مختصة بمحاكمة الأشخاص الذين يعملون في البث الإذاعي غير المصرح به، وهذه الدول هي:

- دولة علم السفينة ودولة التسجيل.
- الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.
- وأية دولة يمكن استقبال البث فيها أو يشكل البث تشويش على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

كما يمكن لهذه الدول أن تحجز على السفينة المستخدمة لهذا الغرض.³

ولكن تتضمن اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 إشارة البث الإذاعي غير المصرح به من بين الأعمال التي يمارس حق الزيارة من قبل السفن الحربية بشأنها ويرجع السبب لعدم الشعور بأهمية هذه الإشارة في ذلك الوقت وكون مخاطر هذا البث لم تتضح لأن التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل إلى درجة إثارة ذلك.⁴

¹ أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص: 350.

² أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 121.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 437.

⁴ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 124.

ولا يخفى أن ممارسة مثل هذا النشاط، غير المرخص به من قبل سلطات الدولة أو الدول المستهدفة بالإرسال الإذاعي أو التلفزيوني، أمر فيه مساس بمصالحها، فضلا عن احتمال تعارضه مع أحكام الاتفاقات الدولية التي تبرمها الدول.¹

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر قد خرجت - في مادتها 109- على قاعدة اختصاص دولة العلم دون غيرها، وبصدد اختصاصي البوليس والقضاء على حد سواء، فقد منحت الاتفاقية دولا غير دول العلم، حق ممارسة اختصاصي البوليس والقضاء، في مواجهة السفن والأشخاص القائمين على مثل هذا النشاط المتخذ من البحار العالية منطلقا له.²

رابعاً: الشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه:

يجوز ممارسة حق الزيارة ضد السفن التي تحمل الجنسية، وهي السفن التي لا تحمل علم دولة معينة أو السفن التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين تستخدم أياً منها حسبما يروق لها.³

إن السفينة منعدمة الجنسية أو التي لا ترفع علما تعتبر في حكم السفن القرصنة، ومن جهة أخرى، قد ترفع السفينة علما لا يدل على حقيقة جنسيتها وتكون من جنسية السفينة الحربية التي تستوقفها.⁴

وقد تلجأ السفينة إلى محاولة عدم الخضوع لأية رقابة من جانب الدولة التي تحمل جنسيتها من الناحية القانونية، فتعمل على رفع علم دولة أجنبية أو تخفي علمها الحقيقي،

¹ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 582.

² أنظر:

نفس المصدر، ص: 583.

³ أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص: 351.

⁴ أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 125.

لذلك الحق للسفن الحربية زيارتها والتأكد من ذلك، ولا شك أن هذا العمل له ما يبرره لأن كون السفينة بدون جنسية أو لها أكثر من جنسية يثير العديد من الشكوك والشبهات حولها.¹

وفي كل الحالات السابقة يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقيق من حق السفينة في رفع علمها. كما نصت عليه المادة 110 من اتفاقية قانون البحار 1982 في حق الزيارة.

خامسا: محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية

ويقصد بالاتجار غير المشروع بالمخدرات، المخدرات التي تستخدم لغير الأغراض

الطبية والصناعية، أما المواد المؤثرة على العقل فهي المواد المنبهة التي تؤثر على العقل كالمنشطات.²

حيث نصت المعاهدة لقانون البحار 1982 في مادتها 108 على التعاون الدولي في ميدان قمع الحيازة اللاشرعية للمخدرات وما شابهها، كما نصت معاهدة فيينا 20 ديسمبر 1988 ضد الاتجار الغير مشروع للمخدرات وغيرها من الموارد المؤثر على العقل في مادتها 17 على الحث بإبرام اتفاقات ثنائية أو إقليمية حتى يعطي آثار للمعاهدة التي ترمي إلى قمع هذا العمل.³

¹ أنظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص: 351.

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسن)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 366.

³ أنظر:

سعاوي (محمد)، المرجع السابق، ص: 235.

لذلك دعت جميع الدول إلى التعاون لهذا الغرض، وتعتبر اتفاقية قانون البحار 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 الإطار القانوني لتنظيم التعاون الدولي لقمع الاتجار بهذه المواد في البحر.¹

كما قامت المنظمة البحرية الدولية بعدة نشاطات لتعزيز مكافحة الفعالة للتجارة غير المشروعة بالمخدرات والمؤثرات العقلية، ولا تزال الأمم المتحدة تبذل الجهود لتطوير مكافحة الاتجار غير المشروع بهذه المواد فقد سبق للجنة المخدرات والفريق العامل المعني بالتعاون البحري أن أكدا على تعزيز التعاون الدولي والإقليمي والثنائي في مجال قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.²

الفقرة الثانية

المطاردة الحثيثة

وقد اختلفت التسميات التي تطلق على المطاردة الحثيثة، فالبعض يستخدم مصطلح حق التتبع، والبعض الآخر استخدم مصطلح حق المطاردة الساخنة أو الحارة، لكن جميعها مترادفات وتعطي نفس المعنى، وجميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة.³

فيقصد بالمطاردة الحثيثة قيام سفينة أو طائرة حربية تابعة للدولة الساحلية بمتابعة سفينة أجنبية في مياهها الإقليمية والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 472.

² أنظر:

نفس المرجع السابق، الصفحة نفسها.

³ أنظر:

Verhoeven (joe), droit international public, bruxelles, larcier,2000,p :566,567.

لها، لانتهاكها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، واحتجاز السفينة والتحقيق مع طاقمها أمام السلطات المختصة.¹

وحق المطاردة يعرف أيضا بحق التتبع، حيث تستطيع الدولة الساحلية أن تطارد سفينة أخرى تمهيدا لاستيقافها، وذلك إذا ارتكبت عملا غير مشروع في مياهها الوطنية أو الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويتوجب هنا أن تبدأ المطاردة في مياه الدولة الساحلية لتتواصل في أعالي البحار دون انقطاع.²

وحق المطاردة الحارة حق مقرر بمقتضى إجماع الفقهاء والقضاء الدوليين، وقد سار عليه العرف المتواتر بين الدول، وقد وجد هذا الحق تأييدا كاملا له في اتفاقية جنيف للبحار العالية 1958، وخصصت له هذه الاتفاقية أحكاما تفصيلية وردت في المادة 23 منها.³

وكذلك في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 111 من الاتفاقية بعنوان "حق المطاردة الحديثة".⁴ في كل من المادتين 23 و 111 السالف الذكر ببيان أهم الشروط الواجب توافرها حتى يثبت للدولة المعنية الحق في ممارسة المطاردة الحارة ممارسة مشروعة.⁵ إن الغرض من المطاردة إلقاء القبض على السفينة وإعادتها إلى الدولة الساحلية تمهيدا لمحاكمتها، لا يجوز للسفينة المطاردة أن تطلق عليها النار وتغرقها.⁶

¹ أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسن)، الموجز في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 256.

² أنظر:

بن عامر (تونسي)، و عميمر (نعيمية)، المرجع السابق، ص: 275، 276.

³ أنظر:

سلطان (حامد)، المرجع السابق، ص: 545.

⁴ أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 122.

⁵ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 565.

⁶ أنظر:

ينهي حق سلطات الدولة الساحلية في المطاردة بمجرد دخول السفينة المياه الإقليمية لدولة العلم أو لدولة أخرى، وإذا أضبطت السفينة المخالفة اقتيدت إلى موانئ المدن الساحلية لمحاكمتها.¹

يحق للطائرات العسكرية المخصصة لهذا الغرض بالقيام بالمطاردة شرط توجيه إنذار مسبق للسفينة المخالفة بالتوقف، ويوجه الإنذار إما عن طريق الإشارات الصوتية أو الإشارات الضوئية من مسافة تساعد السفينة المخالفة على سماعها أو رؤيتها.²

هذا وقد أضافت الفقرة الأخيرة من المادة 23 من اتفاقية جنيف أنه إذا تم وقف سفينة أجنبية أو تم حجزها في البحر العالي في ظروف لا تبرر استعمال حق المطاردة الحارة، فإنه يجب أن تعوض عن أية خسارة أو عن أي ضرر تحمته هذه السفينة.³

ما يبرر الترخيص للدولة الساحلية بالخروج عن القاعدة العامة لحصانة السفن في البحر العالي، هو أن المطاردة في ظل هذه الظروف تعتبر استمرار لممارسة الدولة لولايتها القانونية، التي بدأت -أو كان من الممكن أن تبدأ لولا فرار السفينة الأجنبية- داخل إقليمها وهو سلوك ضروري من أجل صيانة حقوقها على مياهها الإقليمية.⁴

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 373.

¹ أنظر:

المجنوب (محمد)، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 393-394.

² أنظر:

صباريني (غازي حسن)، المرجع السابق، ص: 229.

³ أنظر:

سلطان (حامد)، المرجع السابق، ص: 546.

⁴ أنظر:

Colombos (c.j), le droit international de la mer , traduction de la nouvelle édition du traité de higgins and Colombos, the international law of the sea, paris, pedone, 1952, pm103.

خلاصة الفصل الأول

نستنتج من ختام الفصل الأول أن السفن الخاصة و السفن العامة لا تتمتع بنفس المركز القانوني عند وجودها في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، إذ تترجح كفة دولة العلم في حالة السفن العامة، أما في السفن الخاصة فتترجح كفة دولة الساحل، و كذلك بالنسبة لممارسة الاختصاص الجنائي إلى ممارسة الاختصاص المدني.

وما يمكن أن نستخلصه أيضا أن المبدأ العرفي الذي يقضي بخروج السفينة الحربية وطاقمها عن اختصاص الدولة الساحلية، أخذ يستقر من القرن التاسع عشر بشكل أكيد على عكس السفن التجارية التي لا تزال تخضع للسلطة الإقليمية.

و من نتيجة هذا الفصل بما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال الخارجي، وتنتقل من نطاق قانوني معين إلى نطاق قانوني آخر، كما هو الحال في البحر العالي يكون للسفينة مركز خاص يختلف عن المركز القانوني في مناطق السيادة، وهو اختصاص دولة العلم إلا أن لهذا الاختصاص استثناءات التي تفرضها طبيعة النشاطات في البحر العالي.

الفصل الثاني:

أنظمة المرور في البحار

الفصل الثاني: أنظمة المرور في البحار

الفصل الثاني

أنظمة المرور في البحار

تناولنا في الفصل السابق النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية، وكيف يتأثر هذا النظام وهو القائم على اختصاص دولة العلم، من حيث الإطلاق أو التقييد، حسب المنطقة البحرية التي تتواجد فيها السفينة ومدى ما للدولة الساحلية عليها من ولاية إقليمية.

وإذا كانت السفينة هي أداة للملاحة البحرية، فإن نظام الملاحة الذي تمارسه هذه السفينة ليس واحد في كل المناطق البحرية، وبمعنى آخر لا يتم مرور السفن عبر المناطق البحرية وفق نظام واحد ذو قواعد وشروط واحدة وإنما تعددت أنظمة المرور تحت تأثير عوامل مختلفة منها تعدد المناطق البحرية ومصالح الدول الساحلية والحاجة إلى تسيير الاتصالات البحرية الدولية، ومن هنا نظم القانون الدولي للبحار مرور السفن والطائرات في البحار، وقسمها إلى ثلاثة أنواع وهي: المرور الحر، المرور البريء، المرور العابر، ولكل من هذه الأنواع حقوق وحدود معينة، تمارسها السفن في كل منطقة بحرية معينة جميعها تهدف إلى إيجاد موازنة عادلة بين حماية سيادة الدول على مياهها وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة، واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية التي تنقل مختلف السلع والبضائع لجميع دول العالم، وما تتضمنه البحار من موارد حية، تعد مصدرا مهما من مصادر توفير الغذاء لشعوب العالم، وبما تقدمه البحار من مصادر الثروة المعدنية ونظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، المرور في البحار مراعية بذلك سيادة الدول في مياهها وما يتطلب التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول واستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

وبناء على ذلك سنتناول في هذا الفصل دراسة أنظمة المرور في البحار ويكون التقسيم كالآتي:

المبحث الأول: نظام المرور الحر.

المبحث الثاني: نظام المرور البري.٤.

المبحث الثالث: نظام المرور العابر.

المبحث الأول

نظام المرور الحر

يعد المبدأ القاضي بحرية أعالي البحار نتيجة ضرورية لانعدام السيادة الإقليمية للدول على تلك المنطقة، وأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، إن المنتبع لتطور قانون البحار يلاحظ أنه ارتكز على مبدأ أساسي تواترت عليه الدول وأقره العرف الدولي لتقننه في الأخير المعاهدات الدولية ويتمثل ذلك المبدأ فيما يعرف بمبدأ حرية أعالي البحار، ويربط البعض بين حرية الملاحة وحرية البحار بجميع أجزائها مدعين أن على الدول أن تفتح مياهاها وموانئها لجميع السفن دون أي قيد، إلا أن هذا الرأي لم يحظ بالقبول لتعارضه مع فكرة سيادة الدولة وحقها في المحافظة على نفسها ومع التطورات الحديثة في قانون البحار.

ولذلك نبين في هذا المبحث المرور الحر والمناطق التي يمارس فيها هذا الحق والقيود الواردة على هذا المرور.

المطلب الأول

حرية الملاحة

إن القانون الدولي للبحار قد أقر مبدأ الحرية في المرور لسفن جميع الدول عبر البحار والمحيطات باستثناء المناطق البحرية المجاورة لسواحل الدول، كما أن حق حرية الملاحة اعترف بها القانون الدولي لكافة الدول سواء كانت ساحلية أم حبيسة وبهذا نتناول حق المرور الحر المناطق التي يمارس فيها حرية الملاحة.

الفرع الأول

المرور الحر ونطاقه

الفقرة الأولى

المرور الحر

الأصل في التصرفات البشرية هو الحرية، ولم تفرض القيود على ممارسات هذه الحرية إلا مع التقدم الحضاري وما صاحبه من ضرورات التنظيم والاستقرار وحسن بقاء المجتمع، وكان الأصل في الملاحة البحرية هو حرية المرور لسفن جميع الدول عبر البحار والمحيطات.¹

وقد أكدت الدول على مبدأ حرية البحار في تصريح برشلونة الصادر في 20 أبريل 1921 وميثاق الأطلسي الموقع في 1941، ثم تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 حيث اعتبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم فلا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليها.²

وجاءت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار والتي انتهت إليها مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958، لتنص صراحة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لسفن جميع الدول الساحلية أو غير الساحلية، كما أكدت هذا المبدأ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حين قررت في مادتها 87 أن: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى..."، وما جاء بالمادة 89 من أنه: "لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"، وأن لكل دولة - وفقا للمادة 90- ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص130.

² انظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص205.

تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار، فهذه النصوص المختلفة تتطوي على تأكيد لمبدأ المرور الحر عبر أعالي البحار.¹

إذن المرور الحر يعني مرور السفن بحرية تامة في أعالي البحار، ولا تتمتع السفن في أعالي البحار بالدخول منها والخروج فحسب بل إنها تتمتع بما يأتي:

1. الدخول إلى أعالي البحار والسير فيها بحرية تامة، دون أخذ موافقة دولة معينة ساحلية، أو غير ساحلية، وعندما تمارس السفن حرية المرور بالبحار، فإنها تسيير وفقاً لما تراه من خطوط، ولا تتبع خطوط تحددها دولة معينة، وليست هناك مناطق محظور دخولها، إلا إذا كان هذا المرور مما يمس حرية السفن الأخرى.
2. الوقوف والإقامة لمدة طويلة، دون أخذ موافقة دولة معينة والسفينة هي التي تقدر المدة التي تبقى فيها واقفة وبحسب طبيعة عملها. فقد تكون سفينة صيد يتطلب أن تبقى أشهر عدة، أو سفينة شحن بضائع يتطلب مغادرتها أعالي البحار بسرعة.
3. للسفن التجارية والحكومية والحربية، سواء ما كان منها طافية، أو غاطسة، من السفن العادية، وحاملات الطائرات، وأية مركبة بحرية كانت، وتشغيل السفن.
4. للسفن تنزيل معدات وتصعيدها وإطلاق أجهزة واستقبال أجهزة ومعدات مختلفة، وتنشيط مراسي في قاع وأعالي البحار.
5. السفن الحربية وحاملات الطائرات، حق المرور والتوقف في أعالي البحار مع ما يتبعها من سفن نجاة وحماية وخدمات، ولها حق إقلاع الطائرات والهبوط فيها والتدريب بشرط عدم التأثير على حق السفن الأخرى بالمرور في أعالي البحار.²
6. للسفن حق الصيد في أعالي البحار، ولا يقيد في مدة البقاء بالصيد وكميته ونوع الموارد الحية التي يجوز صيدها، إلا ما تقرره الاتفاقيات الدولية الخاصة بالصيد والمحافظة على بعض الموارد الحية، وللسفن حق إقامة مصايد ثابتة في أعالي

¹ انظر:

العناي (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 131.

² انظر:

الفتلاوي (سهيل حسن)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 375-376.

البحار بشرط عدم إعاقة المواصلات الدولية للسفن الأخرى، كما يحق للسفن الصيد التقليدي ووضع مصايد الصيد العميقة.

7. يمكن القيام بالبحث العلمي لعلوم البحار والفضاء، وحق متابعة الموارد الحية البحرية والطيور، وحق السفن في البحث في باطن أعالي البحار واستخراج النفط والموارد الطبيعية لأخرى، بشرط الالتزام بالضوابط القانونية الدولية وطبقاً للاتفاقيات الدولية.

8. حق إقامة الجزر الاصطناعية ومد الكابلات والأنابيب وإقامة المنشآت البحرية وإنشاء مصائد ثابتة.

9. حق السفن بالبث الإذاعي والتلفزيوني من داخل السفن، أو مناطق ثابتة مقامة في أعالي البحار.¹

الفقرة الثانية

نطاق المرور الحر

جرى العمل الدولي على أن أعالي البحار هي الميدان الطبيعي لأعمال نظام المرور الحر، وهو ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ومن قبلها اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار 1958، إن أعالي البحار هي المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية لأي من الدول الساحلية.²

حيث نصت المادة 87 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أن أعالي البحار تكون مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية المرور في أعالي البحار، كما نصت المادة 58 من نفس الاتفاقية على حرية المرور في المناطق الاقتصادية الخالصة التي تلي البحر الإقليمي للدول.³

¹ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 195-196-197.

² انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 132.

³ انظر:

يطبق نظام المرور الحر كذلك في الطرق البحرية التي تعتبر جزءا من أعالي البحار والتي تتوسط المضائق التي يكون اتساعها بقدر يسمح بوجود مثل هذه الطرق.¹

وإن كان عدد كبير من المضائق قد تم تنظيم الملاحة فيها، بمقتضى اتفاقيات دولية خاصة نظرا لأهميتها للملاحة الدولية أو مواقعها الاستراتيجية، إلا أن موضوع التنظيم القانوني العام للملاحة في المضائق احتل أولوية في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وكان محل مساومات طويلة بين مجموعة الدول الساحلية المجاورة للمضائق مثل اسبانيا، المغرب، مصر، اليونان، إيران، تركيا، ومجموعة الدول الكبرى المستخدمة للمضائق مثل الولايات المتحدة، الاتحاد السوفياتي سابقا، انجلترا، كندا، وقد اتضح منذ بداية أعمال المؤتمر حرص المجموعة الثانية على إقرار نظام يكفل الحرية الكاملة للملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.²

ومن أمثلة هذه المضائق الدولية الهامة منها: مضيق جبل طارق، الذي يصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط، ومضيق ماجلان، والذي يصل بين المحيط الهادي والمحيط الأطلنطي، ومضيق باب منذب، والذي يصل بين المحيط الهندي والبحر لأحمر.³

وقد نصت على ذلك صراحة المادة 36 من اتفاقية قانون البحار 1982 حيث قررت أن أحكام المضائق المقررة بالاتفاقية لا تنطبق على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 375.

¹ انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص 129.

² أنظر:

الطائي (عبد الله شاكر)، النظرية العامة للمضائق، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1974،

ص: 266.

³ أنظر:

جعفر (عبد السلام)، النظام القانوني للمضائق، المحلة المصرية للقانون الدولي، المقالات الرئيسية، المجلد 37، الجمعية

المصرية للقانون الدولي، 1981، ص: 120.

يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية، حيث تنطبق على هذه الطرق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة، ويبين هذا الحكم أن انطباق المرور الحر على مثل هذه الطرق مشروط بأن تكون ملائمة للملاحة بقدر يماثل غيرها من الطرق داخل نفس المضيق من حيث الخصائص الملاحية.¹

كما يطبق نظام المرور الحر كذلك في المضائق الدولية التي ينظم المرور فيها كلياً أو جزئياً بموجب اتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق، إذ تتيح تلك الاتفاقيات حرية الملاحة.²

إن حرية الملاحة في المضائق بصفة عامة، هي الالتزام القانوني بالسماح بالمرور الحر للسفن بمعنى عدم وضع أية عقبات أو عراقيل أو موانع "قانونية" غير معقولة على استعمال السفن الأجنبية للممر المائي المعني.³ كما أنه توجد العديد من الأحكام الاتفاقية، التي نظمت المرور بهذه المضائق محاولة التوفيق بقدر الإمكان بين مصلحة المجتمع الدولي في الملاحة الحرة عبر المضائق، ومصلحة الدولة الشاطئية في حماية نظامها العام وسلامتها الإقليمية التي قد تتعرض للخطر بسبب المرور.⁴

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 132-133.

² انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 129.

³ أنظر:

حزما (عادل خالد)، مبدأ حرية الملاحة في المضائق المستعملة للملاحة الدولية، رسالة دكتورا دولة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1978، ص: 98.

⁴ أنظر:

جعفر (عبد السلام)، المرجع السابق، ص: 120.

الفرع الثاني

حرية الملاحة

إن تعبير "الملاحة" أصبح ذا معانٍ مختلفة في آثارها القانونية من جزء إلى آخر في البحر العالي، ففي البحر العالي خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون تعبير "الملاحة" معنى عام يرتبط بحركة السفن ووجودها في البحر، بصرف النظر عن الأهداف المنشودة من هذه الحركة وهذا الوجود، إذ لا يهم إن كان الغرض من الملاحة النقل أو الصيد أو معالجة الأسلاك أو الأنابيب أو البحث العلمي، فهذه جميعاً من الحريات التي يحق لجميع الدول ممارستها في هذا الجزء من البحر العالي، إلا أن الأمر يختلف عند ممارسة هذه "الملاحة" في جزء من البحر العالي الواقع ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، فلا تدخل الملاحة هنا ضمن حريات البحر العالي، إلا إذا كانت مرتبطة "بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة..." أي أن النشاطات الملاحية الأخرى، كالصيد والبحث العلمي، تخرج عن الحريات المسموح بها في البحر العالي.¹

لقد تحقق مبدأ حرية البحار بين القوى الكبرى في القرن التاسع عشر يوم كان العالم منقسماً إجمالاً بين عالمين الأول مستعمر والثاني مستعمر ولكن عندما بدأ وجه العالم يتغير وأخذت الشعوب الخاضعة تتحرر وتستنقل، كان لابد من طرح معظم أحكام القانون الدولي وبخاصة قوانين البحار على بساط البحث من جديد، ذلك أن التبدل الذي طرأ على علاقات القوى في القرن العشرين وبخاصة بعد الحرب العالمية الثانية كان لابد من أن يترجم تبديلاً على الصعيد القانوني ومع التأكيد على حرية الملاحة في البحار العالية.²

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 427.

² أنظر:

حداد (سليم) ، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت 1994، ص: 26.

تعتبر حرية الملاحة أهم ما يتضمنه مبدأ حرية البحار العليا، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، إنه حق أساسي وجوهري لجميع الشعوب، تستطيع عن طريقه تطوير علاقاتها الودية المتبادلة، وحرية الملاحة لم تنشأ نتيجة اتفاق دولي معين وإنما نشأت واستقرت بشكل تدريجي عبر مراحل التاريخ، ويتضمن هذا المبدأ الحق في تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، الحربية وغير الحربية، سواء على سطح المياه أم في باطنها ولأي غرض كان، تجارياً، أو عسكرياً، أو سياسياً، أو علمياً... الخ، وبأي حجم أو سرعة كانت، وبالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي.¹

كانت حرية الملاحة حجر الزاوية في التقدم الذي عرفته التجارة الدولية وهي أساس النظام القانوني الدولي للبحر العالي، يترتب على إعلان مبدأ حرية البحر العالي، حق السفن في المرور الحر وهي لا تخضع إلا لسيادة دولة العلم وقوانينها، والدولة هي التي تضع القواعد والشروط عندما تمنح جنسيتها للسفن، ومن الملاحظ أنه يجب أن تكون بين الدولة والسفينة التي تحمل جنسيتها رابطة حقيقية.²

لقد اعترفت مجموعة من الوثائق الدولية والقرارات الداخلية بهذا المبدأ منها تصريح برشلونة 1921، وميثاق الأطلسي لعام 1941 واتفاقية جنيف لعام 1958.³

لقد اعترفت المادة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 والمادة 90 من اتفاقية مونتيفوباي 1982 بهذه الحرية، أي تخول أحكام هذه المادة لكافة الدول الحق في

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 427، 428.

² انظر:

بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص: 359.

³ أنظر:

المجنوب (محمد)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 360-361.

تسيير سفن ترفع علمها، ويعرف هذا الحق بحرية الملاحة وقد اعترف بها القانون الدولي لكافة الدول سواء كانت ساحلية أو حبيسة.¹

لقد حسمت المادة 87 من اتفاقية مونتيفويباي 1982 موضوع الملاحة بالنسبة لحرية السفن العائدة للدول الحبيسة، حينما ساوت بين الدول جميعا بغض النظر عن مواقعها الجغرافية واتصالها المباشر أو غير المباشر بالبحار، فلكل دول العالم والشعوب الحق في أن تمارس حرية الملاحة في البحار العالية عن طريق السفن التي تحمل علمها، وينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدول بواسطة سفنها البحرية أيا كان نوع هذا الاستخدام التنقل أو نقل البضائع أو استغلال ما في البحار من ثروات أو البحث العلمي، وتعتبر السفينة المحور الذي تدور حوله كافة المسائل المتعلقة بالقانون البحري سواء في ذلك القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي للبحار الذي يهتم أساسا بتنظيم الملاحة البحرية الدولية من كافة جوانبها.²

هذا ولا يفوتنا أن نشير إلى أن ثبوت الحق لكافة الدول في حرية الملاحة عبر البحار العالية، أمر لا يتعارض مع إمكانية -بل وجوب وحتمية- تنظيم هذه الحرية بغرض حماية الأرواح وتأمين سلامة السفن وقد استقر العرف الدولي على العديد من القواعد في هذا المجال كما أبرم عدد غير قليل من الاتفاقيات الدولية المستهدفة تحقيق هذه الغاية.³

ويمنع مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع عراقيل في طريق الملاحة الدولية أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك المتفقة مع القانون الدولي، وليس لأية دولة حق فرض

¹ أنظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 128.

² أنظر:

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 106.

³ أنظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 529.

ضرائب أو رسوم على السفن عند مرورها في البحر العالي وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، أو أن تملّي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات.¹

وهناك مسألة تجدر الإشارة إليها لأنها تتعلق بحرية الملاحة في دول يتكون إقليم كل منها من سلسلة جزر فحسب، فهذه الدول تنادي بنظرية تتلاءم مع أوضاعها الجغرافية وتعرف بنظرية الأرخبيل، ومفادها أنه يجب اعتبار جميع الجزر التي تكون الأرخبيل (إقليم الدولة) منطقة واحدة واعتبار البحار التي تفصل بين الجزر مياهها الداخلية، أما البحر الإقليمي فيتعين برسم خط دائري حول ابعـد جزر الأرخبيل من الجهات الأربع واعتبار ما بداخل الدائرة من البحار مياهها وطنية وما حول الخط بحرا إقليميا. ولقد تبنت اتفاقية قانون البحار 1982 هذا الاتجاه.²

تقتصر حرية الملاحة على الملاحة الاعتيادية ولا تشمل تسيير السفن التي يقصد منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى أو ضد سلامة الملاحة الدولية، فلا يجوز استخدام أعالي البحار ميدانا للتحضير للاعتداء على أمن وسلامة المجتمع الدولي أو على أمن وسلامة الإنسانية، ولتطبيق مبدأ حرية الملاحة تطبيقا فعالا لا بد من اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة الملاحة من جميع الأخطار وتوفير عمليات الإنقاذ ووضع علامات واضحة للمرور، خاصة في المناطق الخطرة.³

وانطلاقا من الأهمية الكبيرة والدور الحيوي المنوط بالملاحة البحرية في مجال المواصلات الدولية والربط بين مختلف الأمم، كان لزاما على القانون الدولي أن يولي عناية خاصة لحرية الملاحة ويحافظ عليها حتى في المنطقة البحرية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية وهي البحر الإقليمي ويتفرع عن حرية الملاحة من مرور السفن المرور

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 428.

² أنظر:

المجنوب (محمد)، المرجع السابق، ص: 362-363.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 428-429.

الحر، المرور العابر، المرور البريء، ولكل نوع من هذه الأنواع ضوابط تحكمه وتختلف من نوع لآخر.¹

المطلب الثاني

القيود على حركة المرور الحر

إن مصلحة الجماعة الدولية تؤيد حرية المرور عبر أعالي البحار لما في ذلك من تيسير للاتصالات الدولية، إلا أن الإطلاق في ممارسة هذه الحرية يحمل في ثناياه مخاطر لذا فمن الطبيعي أن يوجد تنظيم لممارسات هذه الحرية في فرض قيود على ممارسة حرية المرور في المناطق من أعالي البحار القريبة من سواحل الدول مراعاة المصالح الخاصة بهذه الدول، كما اتجه القانون الدولي للبحار إلى إخضاع المرور الحر عبر أعالي البحار إلى مبادئ عامة تحد من إطلاقه تحقيقاً للمصالح العام للجماعة الدولية.

الفرع الأول

القيود الناجمة عن المصالح الخاصة بالدولة الساحلية

يسمح القانون الدولي العرفي والاتفاقي للدولة الساحلية اتخاذ جملة من الإجراءات لغرض حماية مصالحها الجوهرية، كما أن استخدام حرية المرور في أعالي البحار قد يؤدي إلى عرقلة سير المرور في هذه المنطقة لهذا فقد وضعت قواعد لتنظيم هذا المرور منها:

¹ أنظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 128.

الفقرة الأولى

الرقابة في المنطقة المتاخمة

اعترف القانون الدولي للدول الساحلية بولاية إقليمية محدودة على بعض المناطق من أعالي البحار المجاورة لسواحلها، ومن ذلك ما أقرته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، بالحق في أن تباشر الرقابة الضرورية لأجل منع السفن الأجنبية المارة من خرق نظمها الجمركية والمالية وأيضا المتعلقة بالهجرة والصحة.¹ ويمكن لهذه السلطات أن تمارس أشكال القسر كتوقيف السفن أو اقتيادها إلى احد الموانئ في الدولة الساحلية أو ممارسة الأعمال القضائية أو وضع اليد عليها.² إن منح الدولة الساحلية لهذا الحق مفاده فرض قيود على ممارسة المرور الحر عبر هذه المنطقة رغم كونها من أعالي البحار صراحة وفق اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958.³

الفقرة الثانية

ممارسة حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري

وفقا لاتفاقية جنيف بشأن الامتداد القاري عام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يكون للدولة الساحلية، حقوق في الاكتشاف والاستغلال الاقتصاديين في منطقة الامتداد القاري بما يقتضيه من إقامة منشآت وعمل تجهيزات ومناطق امن لضرورات الاكتشاف والاستغلال، واحترام هذه الحقوق المقررة قانون يفرض قيودا على

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 133.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 442.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 134.

المرور الحر للسفن الأجنبية عبر المياه التي تطلو هذه المناطق متمثلة في التزام هذه السفن بعدم الإضرار بحقوق الدول الساحلية وممارستها.¹

الفقرة الثالثة

ممارسة حقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة

تلتزم السفن الأجنبية عند ممارستها للمرور الحر عبر المناطق الاقتصادية الخالصة، وفق أحكام اتفاقية قانون البحار عام 1982 بمراعاة حقوق الدول الساحلية في هذه المناطق وعدم الإضرار بها، وهذا أكدته المادة 58 في فقرتها الثالثة من اتفاقية قانون البحار 1982 بقولها أن على الدول في ممارستها لحقوقها - ومنها حرية المرور - مراعاة لحقوق الدول الساحلية وواجباتها، وأن تمتثل للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.²

يحق للدولة الساحلية وفقا للمادة 56 من اتفاقية قانون البحار 1982 أن تستكشف وتستغل الموارد الطبيعية الحية للمياه العلوية والمحافظة على تلك الموارد وإدارتها، وبطبيعة الحال للدولة في هذا الصدد حق إقامة المنشآت اللازمة كإقامة المنصات البحرية لاستخراج النفط والتقيب عن آباره تجسيد الممارسة حقها في استغلال واستكشاف ثروات تلك المنطقة ويمكن للدولة الساحلية أن تقيم حول تلك المنشآت والتركيبات ما تحتاج إليه من مناطق أمن قصد المحافظة عليها من أخطار المرور.³

ومن القيود المهمة التي ترد على حرية الملاحة في البحر العالي تلك الناجمة عن الصيد وعن إقامة المنشآت والتركيبات، إذ تستطيع الدولة الساحلية، وفقا للفقرة الأولى من المادة 73 من اتفاقية قانون البحار 1982، عند ممارستها لحقوقها السيادية في اكتشاف

¹ انظر:

نفس المصدر، نفس الصفحة.

² انظر:

نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

³ انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق ص: 130.

واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة "أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعوى قضائية ضدها، وفقا لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية".

يخول القانون الدولي للدولة الساحلية الحق في إقامة الجزر الاصطناعية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولها أن تحدد لتلك المنشآت مناطق أمن حول تلك الجزر الاصطناعية وتمارس الدولة الساحلية ولايتها الخالصة على تلك الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، وتتمتع بالصلاحيات المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية

والصحية وقوانين وأنظمة السلامة البحرية.¹

باستثناء قاعدة واحدة تعطي أفضلية واضحة للملاحة هي تلك الواردة في الفقرة السابعة من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار 1982 والتي تنص على أنه: "لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية".

إن إقرار حقوق للدولة الساحلية يعين بالضرورة بعض القيود التي ترد على المرور الحر المقرر لسفن الأجنبية عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة وتتمثل تلك القيود في ضرورة احترام السفن الأجنبية لمنطقة الأمن والابتعاد عنها والمرور عبر الممرات المحددة لهذا الغرض.²

¹ انظر:

شربال (عبد القادر) ، نفس المرجع السابق، ص: 130.

² انظر:

نفس المصدر، ص: 131.

الفقرة الرابعة

حماية البيئة البحرية

إن حرية استخدام أعالي البحار لا تعني حرية تلويث هذه البحار. ذلك لأن زيادة عدد ناقلات النفط في العالم، واستكشاف النفط واستغلاله في قاع البحار، يزيد قلق الإنسانية بصفة عامة والشعوب التي تعيش على سواحل قريبة من هذه المناطق، والمخاطر التي يتعرضون لها، عندما تنتسرب من هذه الناقلات كميات من النفط تؤثر بشكل مباشر في البيئة البحرية، لهذا فإن على الدول المحافظة على البيئة، ولا بد من اتخاذ الاحتياطات اللازمة مقدما لمواجهة تلوث البيئة البحرية.¹

لذا توصلت العديد من الدول عام 1969 إلى عقد اتفاقية بروكسل بشأن التدخل في البحر العالي عند وقوع حادث يؤدي أو يمكن أن يؤدي إلى التلوث بالنفط. ثم وقع في لندن في الثاني من نوفمبر 1973 بروتوكول لا يحصر التدخل في حالة التلوث من النفط فقط وإنما يشمل التلوث الناجم عن مواد مسطرة في قائمة توضع من قبل جهاز تسميه المنظمة البحرية بين الحكومات، وعن المواد الأخرى "كل ما يمكن أن تجعل صحة البشر في خطر أو يمكن أن تتلف المواد الحية الحيوانية أو النباتية أو تضر بالتسلية أو تؤثر على استعمال مشروع للبحر".²

أما اتفاقية 1982 فقد تضمنت حكما حول التدخل بسبب التلوث هو الفقرة الأولى من المادة 221 التي تنص على أن " ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتتخذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى".

¹ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسن)، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 379.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 442-443.

ومن المهم أن نشير إلى أن المادة 1/221 من اتفاقية قانون البحار 1982 تعترف بأن هذا الحق كان موجودا سابقا ويرتبط بالقانون الدولي "العرفي منه والاتفاقي".

الفرع الثاني

القيود الناجمة عن الصالح العام للجماعة الدولية

الفقرة الأولى

محاربة النشاطات غير المشروعة

تهدف هذه القواعد إلى محاربة وإلغاء بعض النشاطات المحرمة دوليا كالقرصنة وتجارة الرقيق وتجارة المخدرات والبت الإذاعي والتلفزيوني غير المصرح به، إذ أن هذه النشاطات تضر بالمصالح الجوهرية للجماعة الدولية وتحتاج منها إلى التضامن لمحاربتها، لذا تقررت في القانون الدولي مجموعة من القواعد تسمح لجميع الدول باتخاذ إجراءات معينة ضد السفن التي تقوم بتلك النشاطات، وقد يكون في تلك القواعد تقييد لحرية الملاحة في البحر العالي، إلا أن هذه القيود تفرضها ضرورة حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي.¹

الفقرة الثانية

حماية البيئة البحرية في البحر العالي

إن غياب السيادة على البحر العالي لا يعني عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه، إذ سمحت اتفاقية قانون البحار 1982 لجميع الدول بالتدخل غير المباشر لتأمين هذه الحماية فقد أعطت الفقرة الأولى من المادة 218 لدولة الميناء، أي الدولة التي توجد في

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 434.

مينائها أو في منشآتها المينائية السفينة، الحق بالقيام بالتحقيق مع تلك السفينة وعند توفر الأدلة، إقامة دعوى ضدها، عند الشك بقيامها بأي تصريف للفضلات أو المواد الملوثة خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، أي في البحر العالي، هذه القواعد تذهب إلى أبعد مما جاء في اتفاقية لندن المعقود في الثاني من

نوفمبر 1973 لمنع التلوث من السفن والتي تكتفي بالتفتيش من قبل سلطات دولة الميناء.¹

الفقرة الثالثة

أمن الملاحة

مما لاشك فيه أن الحصول على الفائدة القصوى من الملاحة تقتضي ضمان سلامتها وتهيئ جو الأمن والطمأنينة حولها، أي ضمان الجو الملائم لحركتها في البحار بدون أخطار أو حوادث، الأمر الذي يتطلب فرض بعض القيود على حرية حركة السفن ضمانا لسلامة الملاحة.

وهكذا أبرم عدد كبير من المعاهدات الدولية التي تهدف إلى توفير أكبر قدر من الأمن والسلامة للملاحة الدولية، منها ما يتعلق بالسفن ذاتها من حيث بنائها ومعداتها وطاقمها، ومنها ما يتعلق بالحوادث البحرية، ومنها ما يتعلق بالمساعدة والإنقاذ في البحار، والقسم الآخر بالإرشادات ومنشآت المرور البحرية لتقليل من الحوادث التصادم.²

ففيما يخص النوع الأول تقضي الفقرة الثالثة من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982، التي تقابل الفقرة الأولى من المادة العاشرة من اتفاقية جنيف بشأن البحر العالي 1958، على ما يلي:

¹ انظر:

نفس المصدر، ص: 435.

² انظر:

نفس المصدر السابق، ص: 435-436.

تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

1. بناء السفن ومعداتنا وصلاحتها للإبحار.
2. تكوين طاقم للسفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.
3. استخدام الإرشادات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات".

الفقرة الرابعة

استخدام البحار للأغراض السلمية

لقد طالبت بعض الدول، مع بدء اهتمام الأمم المتحدة من خلال لجنة القانون الدولي بتدوين وتطوير القانون الدولي للبحار، بمنع استعمال البحار لأغراض من شأنها الإضرار بمصالح الدول الأخرى في الاستخدامات المشروعة لأعالي البحار ومنها حرية المرور، كإجراء التجارب النووية والاستخدامات الأخرى غير السلمية كإقامة مناطق حظر في أعالي البحار لإجراء المناورات العسكرية، أو تخزين الأسلحة ذات التدمير الشامل.

لقد تعرض مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام 1958، لهذا الموضوع واتخذ في شأنه قرارين:

1. أحال الموضوع الخاص بالتجارب النووية إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة لدراسته.
2. أوصى الوكالة الدولية للطاقة الذرية بأن تتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى المعنية ومع الدول لإنقاذ أعالي البحار من مخاطر التجارب الذرية.

وقد اهتم مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بالموضوع وخاصة وأن الجمعية العامة قد أكدت في تصريح المبادئ الخاصة بقانون البحار الصادر في 1970 على أن

يكون استخدام البحار للأغراض السلمية وحدها، وأن يراعى في ممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار أحكام الاتفاقية وما تقضي به قواعد القانون الدولي الأخرى.¹

وقد ظهرت خلال السنوات القليلة الماضية، ظاهرة رمي المخلفات النووية في البحار، وعلى الرغم من اعتراض المنظمات الإنسانية لهذه الظاهرة، إلا أن الدول النووية لا تتوانى من رمي هذه المخلفات بشكل كبير في البحار. ومن الواضح أن هذه المخلفات فيها مواد مشعة تؤثر على الموارد الحية، كما تتبعث منها مواد ضارة تلوث المياه ولم تتمكن سلطة أعالي البحار من منع هذه الظاهرة الخطرة التي تهدد البشرية، ذلك أن الأسماك المصابة، تنتقل إلى جميع مناطق العالم، كما أن المياه الملوثة والتي تحمل مواد مشعة تؤثر في البيئة البحرية بشكل كبير، ويتطلب ذلك التعاون الدولي وعقد اتفاقيات دولية.²

الفقرة الخامسة

النشاطات في المنطقة الدولية لقيعان البحار

إن النظام الدولي الجديد للبحار المتعلق باستغلال ثروات قيعان البحار العالية المنبثق عن اتفاقية مونتيفوباي 1982م يفرض بدوره قيوداً على ممارسة المرور الحر، وتتمثل في عدم الإضرار بالأنشطة المشروعة التي تقرها السلطة الدولية التي تتولى تنظيم الاستغلال

والإشراف على المنطقة الدولية.³

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 135.

² أنظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 201-200.

³ انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 131.

لقد واجهت اتفاقية قانون البحار 1982م مشكلة التوفيق بين حرية الملاحة وبين نشاطات استكشاف واستثمار المنطقة الدولية لقيعان البحار باهتمام خاص فالقاعدة العامة تتمثل بحكم المادتين 87 و 147:

1. الفقرة الثانية من المادة 87 تقضي بأن تمارس الدول حريات البحر العالي مع مراعاة الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة.

2. وجاء الحكم في المادة 147 مكملًا للحكم الأول، إذ تنص فقرتها الأولى أن "تجرى الأنشطة في المنطقة مع المراعاة المعقولة للأنشطة الأخرى في البيئة البحرية".

ويوجد في الفقرة الثانية من المادة 147 حكم يتعلق بالمنشآت المقامة لأغراض النشاطات التي تجرى في المنطقة، وهذا الحكم يشبه في أغلب جوانبه الحكم الخاص بالمنشآت المقامة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري لنفس الغرض، إلا أنه يختلف عنه في بعض الجوانب، فإقامة منطقة الأمان حول المنشآت المقامة في المنطقة الدولية لقيعان البحار تكون إجبارية وليست اختيارية كما هو الحال بالنسبة للمنطقتين الأخرين، وإنه لا يجوز إقامة هذه المنشآت " إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية"، أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك، وهكذا يلاحظ أن الملاحة في المنطقة الدولية تحظى باهتمام يزيد على ما تحظى به المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.¹

المبحث الثاني

نظام المرور البريء

إن المرور البريء ليس من الأفكار الحديثة بل فكرة تعود إلى عهد بعيد وتعد بمثابة تنازل لصالح مبدأ حرية أعالي البحار من قبل مبدأ السيادة نتيجة الصراع المستمر

¹ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع سابق، ص: 441.

والدائم بين هذين المبدئين وقد تبلورت تلك الفكرة في النهاية في شكل نظام قانوني، ويحاول نظام المرور البريء، كما هو مستقر الآن في القانون الدولي، أن يخلق توازنا بين مصالح الجماعة الدولية في توفير أكبر قدر من حرية الملاحة، وبين المصالح الدولية الساحلية التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر، فعنصر عدم الإعاقة هو العنصر الجوهرى الذي يحمى مصالح الملاحة الدولية، في حين أن بعض الشروط المفروضة على المرور البريء هي العناصر التي تحمي مصالح الدولة الساحلية، وهذا ما سنبحثه في المطلبين التاليين:

المطلب الأول

حق المرور البريء ونظامه القانوني

إن ارتفاع المياه الإقليمية بحرية المرور غير الضار لم يتكرر له أحد رغم التمدد المستمر في عرض هذه المياه، إلا أن اتفاقيات جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار 1982 وضعتا تعريفا لهذا المرور، ووضعتا الضوابط التي يتحول معها إلى مرور ضار إذا لم يتم الالتزام بها، مع العلم أن حق المرور البريء وجد منذ مدة طويلة كقاعدة عرفية.

الفرع الأول

حق المرور البريء

إن حق المرور البريء هو حق عرفي لم يلحق بالقانون الدولي المقنن إلا مع بدايات القرن العشرين حيث تعتبر اتفاقية برشلونة المبرمة في 20 أبريل 1921 والمتعلقة بنظام الطرق الملاحية أول اتفاقية دولية تعنى جدياً بأن حق المرور البريء حقا كاملا للسفينة الأجنبية وليس مجرد غرض طرف، أما في اتفاقية قانون البحار، فقد اعتبر المرور البريء حق للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، حيث أفردت له اتفاقية جنيف المبرمة في 29 أبريل 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 06 من موادها، علاوة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 السارية حاليا التي كرست للموضوع 16

مادة¹ إذا كان مبدأ الحرية سائدا اليوم في أعالي البحار، فإن نتائجه تمتد إلى داخل المياه الإقليمية والمياه الداخلية، لأن الدول الأجنبية تتمتع فيها بحق الملاحة، بمعنى أن جميع السفن تملك حق

المرور البريء وقد ورد هذا الحق في عدة معاهدات قديمة قبل أن تثبت المادة 15 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية.² وبهذا نبين معنى المرور البريء والطبيعة القانونية لهذا المرور.

الفقرة الأولى

معنى المرور البريء

لم يثر خلاف في الفقه أو في العمل الدولي حول مفهوم المرور البريء حيث يعني مرور السفن بصورة لا تضر بمصالح الدول الساحلية، فقد عرفه المشروع الذي أعده مؤتمر تقنين لاهاي الذي عقد تحت رعاية عصبة الأمم المتحدة عام 1930، بأنه استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسياساتها العامة أو مصالحها المالية.³

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 280.

² أنظر:

دوبوي (رنيه جان)، ترجمة سموحي (فوق العادة)، القانون الدولي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى،

الجزائر،

1973، ص: 37-38.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 136-137.

أولاً: مفهوم "المرور"

المقصود بالمرور -عموماً- هو الإبحار المتواصل والسريع، خلال البحر الإقليمي لدولة معينة.¹ ويقصد منه ملاحه السفن الأجنبية في البحر الإقليمي، ويقصد بالملاحه سير السفينة في البحر الإقليمي، أما بالنسبة للسفن الوطنية، سواء كانت حكومية أو خاصة، فإن لها حق الملاحه في بحرها الإقليمي كحق من حقوق الدولة على أراضيها، والدولة حرة في

سنتظيم ملاحه سفنها الوطنية طبقاً لقوانينها الداخلية.²

أخذت المادة الثامنة عشر من اتفاقية قانون البحار 1982 بأحكام المادة الرابعة عشر من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات، وبموجب الفقرة الأولى من المادة 18 أعلاه يتم المرور البريء في ثلاث حالات:

الحالة الأولى: هي المرور عبر البحر الإقليمي فقط دون الوصول إلى المياه الداخلية.

الحالة الثانية: القوم من أعالي البحار والمرور خلال البحر الإقليمي بغية الوصول إلى المياه الداخلية من أجل الرسو في أحد موانئها أو مراسيها.

الحالة الثالثة: الخروج من المياه الداخلية والمرور عبر البحر الإقليمي.³ مع أن الأصل في المرور عبر البحر الإقليمي، هو عدم التوقف أو الرسو إلا في حالة القوة القاهرة أو الضرورة أو عندما تتطلب ذلك مقتضيات الملاحه العادية.⁴

¹ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 437.

² انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 202.

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 282.

⁴ انظر:

ينبغي أن يكون المرور متواصلا وسريعا، ويقصد بالمرور المتواصل، عدم التوقف، أو المرور غير المتقطع والمستمر، إلا لأسباب خارجة عن إرادة السفينة، أو الضرورية، أما المرور السريع، فيقصد به أن تسير السفينة بسرعة، بما تتسجم وقدرة السفينة وحدثتها، فلا تستغل هذا الالتزام لغرض التأثير على الملاحة، أو المنشآت الملاحية المتواجدة في المنطقة، ولا تؤثر على السفن الصغيرة وأن يراعى في هذه السرعة قدرة السفينة ومصالح الدولة الساحلية.¹

ويلاحظ على الفقرة الثانية من المادة 18 من اتفاقية 1982 أنها أضافت عبارة: "أن يكون المرور متواصلا وسريعا" التي لم تكن موجودة في نص المادة 14 من اتفاقية 1958، وقد أضيفت هذه العبارة بناء على اقتراح من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن قدم إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974 وكان الغرض من هذا الاقتراح توضيح معنى المرور وتجنب التفسير بسوء نية الذي يمكن أن تقدمه الدول التي تمارس هذا الحق لمعنى المرور.²

ثانيا: صفة "البراءة" للمرور

المقصود ببراءة المرور هو عدم مساسه بأمن الدولة صاحبة البحر الإقليمي ومصالحها الجوهرية واستقرار الأمور فيها، فضلا عن وجوب التزام السفن عند مرورها بما تضعه الدولة من قوانين ولوائح تنظم بمقتضاها المرور البريء في بحرها الإقليمي.³

لقد اتخذت اتفاقية 1982 في تعريفها العام لصفة "البراءة" عبارات المادة 14 من اتفاقية جنيف 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.¹

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 437-438.

¹ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 203.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 130

³ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 438-439.

إن صفة البراءة خلال البحر الإقليمي تثير الكثير من الإشكالات القانونية تتعلق أساسا بشرعية هذا المرور، بحيث يكون هذا المرور شرعيا متى وسم بالبراءة، وعند انتفاءها يفقد هذا المرور شرعيته وللدولة الساحلية منعه، وقد حاولت كل من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وصف المرور البريء ولكنها لم تغلح في تحديده تحديدا دقيقا ما زاد المسألة تعقيدا وإحالتها على مبادئ القانون الدولي مجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.²

أما مدى البراءة في المرور، فتحددها نصوص القانون الوطني طبقا لقواعد القانون الدولي وهو ما تحمله المادة 19 من الاتفاقية 1982 في فقرتها الأولى، حيث يعتبر أن المرور البريء ما دام لا يمس سلامة وأمن ونظام الدولة الساحلية، ويجب أن يتم طبقا لأحكام الاتفاقية 1982 وقواعد القانون الدولي.³

وهو تعريف ينطوي في ذات الوقت على تحديد للمبدأ العام لنظام المرور البريء وهو أن يكون المرور غير ضار بسلم أو بأمن أو بحسن نظام الدولة الساحلية وهي كلها أمور تخص دولة الساحل وتخضع لتقديرها الشخصي، ولعل هذه النتيجة الأخيرة هي التي دفعت واضعي الاتفاقية الأخيرة إلى إضافة الفقرة الثانية إلى المادة 19 تبين الأنشطة التي لو مارستها السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي، فإن مرورها يصير غير بريء في محاولة لوضع ضوابط موضوعية لمفهوم السلام وحسن النظام والأمن للدولة الساحلية.⁴

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 131.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 283.

³ انظر:

بوسلطان (محمد)، المرجع السابق، ص: 228.

⁴ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 138.

نلاحظ في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 2 من المادة 19 اتفاقية قانون البحار 1982 تطابق شبه تام مع الفقرة الرابعة من المادة 2 من ميثاق الأمم المتحدة وهذا الانسجام ينبئ عن استقرار هذه المبادئ في التعامل الدولي.¹

وبالنظر إلى الفقرة الثانية من المادة 19 يتضح أن كل نشاط لا يعد من مقتضيات الملاحة العادية لا يعد مروراً بريئاً، هذا من جهة ومن جهة أخرى وضع هذه الضوابط قد ترتب عليه عدم إطلاق يد الدولة الساحلية في الإدعاء بعدم براءة مرور السفينة الأجنبية كما كان حال اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وإنما صار من حق السفينة الأجنبية ودولة علمها أن تثبت براءة المرور، ينفي قيام السفينة بأي نشاط من الأنشطة المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة 19 وغيرها من الأنشطة التي تدخل في حكمها.²

وتظهر نية التجديد في اتفاقية قانون البحار 1982 في أن القائمة الواردة في الفقرة الثانية من المادة 19 وردت على سبيل الحصر، إلا أن هذه الصفة الحصرية تأثرت إلى حد بعيد بما ورد في الفقرة الفرعية الأخيرة منها والتي تضيف إلى النشاطات السابقة "أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور"، كما أن النشاطات المذكورة بصفتها مخالفة للمرور البريء تتعلق جميعها بحالات يتدخل العنصر الدولي في سلوك السفينة فيها.³

الفقرة الثانية

الطبيعة القانونية للمرور البريء

نظر إلى أن المرور البريء، كنظام أقره العرف الدولي وأكدته الاتفاقيات الدولية، قد ارتبطت فكرته بوجود شريط ساحلي يخضع لولاية الدولة الساحلية يعرف بالبحر الإقليمي، فإن الاختلاف حول طبيعة البحر الإقليمي من حيث اعتباره جزءاً من إقليم

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 285.

² انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع سبق ذكره، ص: 139-140.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 132-133.

الدولة الساحلية يخضع لسيادتها أو بحرا حرا لدولة الساحل عليه مجرد ولاية محدودة قد انعكس بالتالي على تحديد الطبيعة القانونية للمرور البريء:

هل هو امتداد لحرية الملاحة في أعالي البحار مع مراعاة مصالح الدولة الساحلية، أم هو رخصة للسفن الأجنبية تمثل قيда على سلطات الدولة، أم هو حق قانوني لهذه السفن؟¹

أولاً: المرور البريء امتداد لحرية الملاحة بالبحار

ترجع أصول هذه الفكرة إلى اتجاه فقهي قديم شايعه عدد من الفقهاء المحدثين، يرى أن البحر الإقليمي هو في حقيقته جزء من أعالي البحار حيث يسود مبدأ حرية الملاحة ، فالبحار وحدة طبيعية لا يقبل الإخلال بها أو تقسيمها و لا يمكن التسليم بسيطرة إقليمية أو سيادة للدول الساحلية على جزء منها، وكل ما يمكن الاعتراف به للدول الساحلية هو بعض الحقوق على الشريط الساحلي المجاور لسواحلها والمعروف بالبحر الإقليمي، بالقدر الذي يكفل الحماية الضرورية لمصلحتها وحقوقها الشرعية.²

ظهر هذا الاتجاه خلال القرن السابع عشر وواكب الفكر القائل بحرية البحار، إذ يرى مناصرو هذا الاتجاه على اختلاف تأسيسهم أن البحر الإقليمي هو منطقة أعطيت للدولة الساحلية تعويضا عن اعترافها وتغاضيها عن مبدأ حرية البحار استجابة لتخوفاتها الأمنية وحرصها على حماية إقليمها.³ وهذا يفسر ما للدولة على هذه المنطقة من رقابة في الشؤون العسكرية والصحية والجمركية ومن امتيازات في ميدان الصيد الغرض منها تلبية احتياجات السكان الاقتصادية فالدولة تمارس هذه الحقوق على البحر الإقليمي لا باعتباره

¹ انظر:

عوض (محمد) ، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1977 ص: 205.

² أنظر:

Gidel (G), op-cit, p :166

³ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، المرجع السابق، ص : 241.

جزء من إقليمها وإنما بسبب قربه من شواطئها وما ينجم عن ذلك من خطر عليها وعلى أمنها.¹

ولذا يكون مرور السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي مرورا طبيعيا وفق مبدأ حرية الملاحة في البحار واشتراط براءته جاء لصالح الدول الساحلية، وهذه الفكرة تتناقض مع ما جرى عليه العمل الدولي من الاعتراف للدول الساحلية بسيادة إقليمية على منطقة من البحار تجاور سواحلها ولذلك سميت بالبحار الإقليمية، كما أنها لا تتفق مع قاعدة خضوع السفينة خارج البحار الإقليمية لقانون دولة علمها وحده، بينما يقع عليها حين تكون داخل بحار إقليمية أن تحترم تشريعات وأنظمة الدولة الساحلية المعنية التي تباشر على بحرها الإقليمي حقوقا خالصة بناء على سيادتها.²

ثانيا: المرور البريء رخصة لصالح السفن الأجنبية

إن أنصار هذا الرأي يرى أن المرور البريء المقرر لسفن الدول الأجنبية عبر البحار الإقليمية هو مجرد رخصة أو مجاملة من الدول الساحلية.³

وإن الدولة تتمتع بسيادة كاملة على بحرها الإقليمي، وأن حق المرور البريء المخول للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، حينما تكون سفنا تجارية هو رخصة تمنحها الدولة من باب التضامن والتعاون الدوليين، ولكنها تستطيع أن تعطل هذه الرخصة، إذا كان لهذا التعطيل مبررات مستمدة من أمنها وسلامة إقليمها وشعبها، والدولة هي التي تقرر ذلك وللمدة التي تراها.⁴ كذلك من يرى المرور البريء مجرد امتياز تمنحه الدولة الساحلية

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 123.

² انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 141.

³ انظر:

الخطيب (محمد سعيد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1975 ، ص: 321.

⁴ انظر:

الحفناوي (مصطفى)، المرجع سبق ذكره، ص: 158.

للسفن التجارية الأجنبية في وقت السلم بشرط ألا ينطوي على تهديد للأمن العام وسلامة السواحل الداخلية أو الإخلال بأنظمة الدولة،¹ هذا الاتجاه لا يتفق مع ما استقر عليه الرأي في مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار سواء في ذلك مؤتمر جنيف عام 1958 أو المؤتمر الثالث لقانون البحار ، وكذا ما جاءت به اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وكذا الاتفاقية العامة لقانون البحار 1982.²

ثالثاً: المرور البريء حق للسفن الأجنبية

المرور البريء حق وليس رخصة، وهو أمر مستقر في العرف والفقهاء الدوليين لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقية دولية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع بهذا الحق إلى موافقة الدولة الساحلية.³

ويعتبر المرور البريء حقاً خالصاً دون تمييز للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، وليس للدولة الساحلية أن تعترض عليه أو تمنعه، بل أكثر من ذلك فهو لا يتطلب الترخيص المسبق من طرفها ولا يستوجب النص عليه في اتفاق خاص يبرم بين الدولة الساحلية ودولة العلم.⁴

وهو الاتجاه الذي يؤيده غالبية الفقهاء وسار عليه العمل الدولي، باعتبار أن المرور البريء حق رتبة العرف المتواتر بين الدول وهو نابع من الحق الثابت لكل الدول في الأصل المتبادل، ويعبر عن ذلك الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي بقوله: "حق المرور السلمي -أو البريء- هو حق السفينة في أن تمر عبر المياه الإقليمية لدولة ما دون أن يعلق ذلك

¹ أنظر:

حسني (محمد جابر)، المرجع السابق، ص: 104.

² انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 142.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 129.

⁴ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 281.

على إرادة الدولة الشاطئية، والحكمة في تقرير هذا الحق هو أن دول العالم أجمع لها مصلحة مشروعة وملحة في أن تمكن من استعمال البحار لأغراض مشتركة".¹

وهذا واضح في اتفاقية جنيف لعام 1958 كما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن: "... تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي ". أي لا يقتصر هذا الحق على السفن الخاصة أو التجارية فقط وإنما يشمل جميع السفن، بما فيها السفن الحربية الطافية أو الغاطسة.²

وعليه لم يعد هناك محل للجدل حول الطبيعة القانونية للمرور البريء عبر البحار الإقليمية حيث صار من المتفق عليه أن المرور البريء خلال البحر الإقليمي حق يحميه القانون الدولي.³

الفرع الثاني

التزامات الدول الساحلية

إن الدولة الساحلية تضع القوانين والأنظمة في إطار قواعد قانون البحار وذلك بشأن تنظيم حركة المرور البريء كما لها الحق في مواجهة المرور الغير البريء.

الفقرة الأولى

تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 142.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 129.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 143.

لقد أعطت اتفاقية 1982 للدولة الساحلية في مادتها 21 الحق في وضع قوانين وأنظمة لتنظيم المرور البريء، بشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة طبقاً لأحكام الاتفاقية وغيرها

من قواعد القانون الدولي.¹

وتتناول تلك النصوص المسائل التالية:

1. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
2. حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
3. حماية الأسلاك وخطوط الأنابيب.
4. حفظ الموارد الحية للبحر.
5. منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصايد الأسماك.
6. الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلويثها.
7. البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
8. منع خرق قوانين وأنظمة الدول الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة.²

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 135.

² انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 80.

وقد استنتجت الفقرة الثانية من نفس المادة "...تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها..." من تطبيق تلك القوانين والأنظمة، "إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً".¹

وللدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية الممارسة للمرور البريء استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن، كما يجوز أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.²

ويتعين على الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور توصيات المنظمة الدولية المختصة، وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية وكثافة حركة المرور والمميزات الخاصة لسفن وقنوات معينة.

ويتعين على الدولة الساحلية أن تعلن الإعلان الواجب عن جميع ما تصدره في هذا الشأن من قوانين وأنظمة، وان تبين بوضوح حدود الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.³

إلى جانب تلك الحقوق هناك واجبات يتعين على الدولة الساحلية احترامها منها:

يجب على الدولة الساحلية عدم عرقلة حق المرور البريء في بحرها الإقليمي حيث يجب عليها عدم القيام بالأعمال التالية:

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 136.

² أنظر:

عوض (محمد)، المرجع السابق، ص: 74.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 160.

1. فرض على السفن الأجنبية التزامات تمنع أو تقلص من ممارسة حق المرور البريء لهذه السفن.

2. التمييز بين حقوق السفن الأجنبية التابعة لدولة معينة محملة بالبضائع سواء قادمة أو ذاهبة لدولة معينة ولحساب دولة معينة.

3. يجب على الدولة الساحلية أن تعلن عن وجود أي خطر على الملاحة في بحرها الإقليمي الذي تعلم به.¹

وهذا ما نصت عليه المادة 24 من معاهدة 1982 لقانون البحار.

وهناك التزامات أخرى حددتها المادة 26 من قانون البحار 1982 تتمثل في عدم جواز فرض رسوم على السفن بمجرد مرورها عبر بحرها الإقليمي، ويمكن أن تطلب رسوم بالنسبة

للسفن التي تقدم لها خدمات بشرط أن يكون هذا الإجراء غير تمييزي.²

الفقرة الثانية

حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء

في حال ثبوت عدم براءة المرور بالنسبة للسفن الأجنبية فيحق للدولة الشاطئية عملاً بنص الفقرة الأولى من المادة 16 من اتفاقية جنيف 1958 اتخاذ الخطوات الضرورية في بحرها الإقليمي لمنع هذا المرور.³ ولا يكون المرور بريئاً إلا إذا لم يكن فيه ضرر بسلام أو حسن النظام أو الأمن للدولة الساحلية وتملك هذه الدولة وضع التشريعات واللوائح

¹ انظر:

سعادي (محمد)، المرجع السابق، ص: 93.

² انظر: المجال الدولي في الموقع التالي.

<http://forum.law-dz.com/index.php?showtopic=4857>

³ انظر:

صباريني (غازي حسن)، المرجع سبق ذكره، ص: 216.

الخاصة بحماية مصالحها المشروعة ويجب على السفن الأجنبية، أن تحترم هذه التشريعات واللوائح.¹

ولا شك أن اتخاذ مثل هذه الخطوات لا يمكن تفسيره إلا على أساس القاعدة التي تقرر أن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة الشاطئية، يضاف إلى ذلك أن الفقرة الثانية من المادة عينها نصت على حق الدولة الشاطئية في اتخاذ الخطوات الضرورية لمنع أية مخالفة لشروط دخول السفن الأجنبية في المياه الداخلية للدول الشاطئية ولشروط قبول مثل هذه السفن فيها.²

عند انتهاك السفينة الأجنبية لقواعد المرور البريء فإن القانون الدولي يقر للدولة الساحلية صاحبة السيادة والاختصاص أن تتخذ من الإجراءات الكفيلة بوقف هذا المرور، وفي هذا الصدد نصت الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وعليه أمكن للدولة الساحلية طرد السفينة الأجنبية التي بادرت بخرق شروط المرور البريء كما يجوز لها تحريك ولايتها الجنائية متى كان موضوع الانتهاك واقعة قانونية مجرمة في القانون الداخلي للدولة الساحلية، أو اتخاذ تدابير مضادة مع مراعاة شرط التناسب بين الفعل ورد الفعل.³

وسلطة الدولة في رد الفعل اتجاه المرور غير البريء غير مطلقة، فاستخدام القوة المسلحة تجاه السفن التي تمر مرورا غير بريء يجب أن يكون مقيدا بأحكام الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة.⁴

¹ انظر:

الشافعي (محمد بشير)، المرجع سبق ذكره، ص: 287.

² انظر:

سلطان (حامد)، المرجع سبق ذكره، ص: 441-442.

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 286.

⁴ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 133.

هذا وتواجه الدولة الساحلية أي مصدر للمرور غير البريء سواء كان من سفينة خاصة أو عامة وسواء تعلق الأمر بسفينة تجارية أو حربية، وعليه تفقد السفينة الحربية كل الحصانات المقررة لها في الظروف العادية وتعامل معاملة السفن الأخرى في حالة عدم التزامها الدقيق

بقواعد المرور البريء.¹

وبذلك أصبح من حق الدولة الساحلية وقف ممارسة المرور البريء في بحرها الإقليمي، وفق المادة 25 من اتفاقية 1982، إذا كان ذلك الوقف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة.²

وفق الشروط التالية:

1. أن يكون وقف المرور البريء قد قرره الدولة الشاطئية بصفة مؤقتة.
2. أن يكون وقف المرور البريء في مناطق مخصصة من البحر الإقليمي.
3. أن يكون وقف المرور البريء عاما، بمعنى أن ينطبق على جميع السفن الأجنبية دون تمييز بينها.
4. أن يكون جوهريا لحماية أمن الدولة الشاطئية.
5. أن تعلن الدولة الشاطئية هذا الوقف وتنتشر عنه، وألا ينفذ هذا الوقف إلا بعد الإعلان والنشر.³

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 287.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 135.

³ انظر:

سلطان (حامد)، المرجع السابق، ص: 442.

المطلب الثاني

ممارسة المرور البريء والطبيعة الخاصة لبعض السفن

في هذا المطلب يجب توضيح أو تحديد المناطق التي يمارس فيها المرور البريء وبعد ذلك نشير إلى بعض القيود التي تتعلق ببعض أنواع السفن خلال مرورها مرورا بريئا في البحر الإقليمي، دون أن تحرم من الاستفادة من بقية القواعد المتعلقة بذلك المرور.

الفرع الأول

المناطق البحرية التي يمارس فيها نظام المرور البريء

هذه المناطق هي: البحر الإقليمي، بعض أنواع المضائق، والأرخبيلات .

الفقرة الأولى

البحر الإقليمي

إن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة لها عليه السيادة، فمن المسلم به أن تشريعاتها ولوائحها تسري فيه سريانها في الإقليم اليابس، وان لسلطتها التنفيذية أن تتخذ فيه من الإجراءات ما يكفل المحافظة على الأمن والبيئة والصحة وما يضمن سريان قوانين الجمارك ونحوها، وأن قضائها هو المختص بالنظر فيما يقع داخل إطار هذا البحر من جرائم ومنازعات، ومن المسلم به أيضا أن للدولة الحق في قصر ممارسة الصيد في بحرها الإقليمي على رعاياها، وفي الاستثناء دون غيرها من الدول.¹

¹ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 436-437.

والبحر الإقليمي، قعره وباطنه، وما يعلوه من مجالات جوية ، يخضع لسيادة الدولة الساحلية، ومع ذلك فإنه يعترف للسفن الأجنبية بحق المرور البريء من خلال البحر الإقليمي، وهذا الأمر يعد حلاً وسطاً بين سيادة الدول ومصالح الملاحة الدولية.¹

والمياه الإقليمية هي المنطقة المحاذاة لشواطئ الدولة التي تقع بين المياه الداخلية و أعالي البحار، والتي تمارس الدولة الساحلية سيادة كاملة على غرار السيادة التي تمارسها على إقليمها البري، مع تحفظ وحيد هو السماح بمرور السفن الأجنبية عبرها تطبيقاً لقاعدة حرية المرور البريء أو غير الضارة، وقد نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958 على أن: "سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء إقليمها ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر المحاذي لشواطئها، تعرف باسم المياه الإقليمية"، كما نصت المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار لعام 1982 على أن: "سيادة الدولة الساحلية تمتد إلى ما وراء إقليمها ومياهها الداخلية وفي حالة الدول الأرخيبيلية إلى ما وراء مياهها الأرخيبيلية، إلى منطقة من البحر المحاذي تعرف باسم المياه الإقليمية"، وتضيف المادة نفسها أن هذه السيادة تشمل المجال الجوي فوق المياه الإقليمية وكذلك أعماق هذه المياه وقعرها وباطن أرضها.²

تستخدم الدولة البحر الإقليمي وكأنه جزء من أراضيها، وتستثمره بما يحقق مصالحها وهناك قيد على هذا الحق وهو حق المرور البريء حيث يجوز لجميع السفن الأجنبية سواء كانت

ساحلية أم غير ساحلية حق المرور البريء على البحر الإقليمي.³

¹ انظر:

البروفيسور لو كاشوك (إ.إ.) ، ترجمة (محمد حسين) القضاة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص: 201.

² انظر:

حداد (سليم)، المرجع سبق ذكره، ص: 28.

³ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين) ، القانون الدولي للبحار، المرجع سبق ذكره، ص: 202.

إن المبدأ العام الذي تستمد منه كل القواعد المنظمة للمرور البريء يتلخص في الموازنة بين مصالح سفن الدول الأجنبية في المرور عبر البحر الإقليمي، وهو أحد أقدم الحقوق، وضمان سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وحققها في التشريع وإصدار كل ما يناسبها من تنظيمات، دون المساس بحق السفن الأجنبية في المرور البريء، يعتبر حق المرور البريء في المياه الإقليمية للدولة الساحلية من الحقوق التقليدية التي يضمنها القانون الدولي العرفي، وهو حق تتمتع به سفن كل الدول.¹

ويعتبر حق المرور البريء الذي تمارسه السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية من أقدم الدعامات التي قام عليها القانون الدولي للبحار، إذ لا يمكن تصور الأخذ بفكرة حرية البحار أمام موجة الاستحواذ على مساحات شاسعة من البحار والمحيطات التي عرفها العالم في حقب متعاقبة وتحت مسميات مختلفة، لولا الإقرار الصريح بهذا الحق الذي تبلور إلى أن بات استثناء على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.²

وحق المرور البريء في البحر الإقليمي قالت به جميع التشريعات الدولية، بداية من نص قرار معهد القانون الدولي في دورة باريس لسنة 1894 في المادة الأولى والخامسة منه.

فيجب عليها استعمال الوسائل المتوفرة لديها لضمان احترام المرور البريء في البحر الإقليمي ولا تترك استعمال مياهها لأغراض متنافية مع حقوق الدول الأخرى، كما يجب عليها الإعلام عن المخاطر التي حسب معرفتها تهدد الملاحة. وقد نظم حق المرور البريء بمعاهدة 1962 التي تضع قائمة للنشاطات التي تتميز بغير البريئة وبالتالي تبرر التضييق على هذا الحق من بينها: المناورات العسكرية، نشاطات الصيد، التنقيب والبحث.³

¹ انظر:

بوسلطان (محمد)، المرجع سبق ذكره، ص: 227.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 279.

³ انظر:

سعادي (محمد)، المرجع سبق ذكره، ص: 94-95.

وقد نصت المادة 1/14 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة الموقعة عام 1958 على أن سفن جميع الدول سواء ساحلية أو غيرها حق المرور البريء في البحر الإقليمي.¹

كما أكدت ذلك المادة 17 من اتفاقية مونتقوباي 1982 حيث قالت: "للسفن التابعة لكل الدول الساحلية منها وغير الساحلية أن تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي ضمن حدود أحكام هذا القانون". ويفهم من هذا الحق أن للسفن الأجنبية حرية اجتياز البحر الإقليمي لدولة ما شريطة أن لا يرافق هذا الاجتياز محاولة إهانة الدولة الساحلية أو الإضرار بمصالحها، أي شريطة أن يتم هذا المرور ببراءة.²

والمرور المقصود هنا هو الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

1. اجتياز البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.
2. أو التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها أو التوقف في احد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

ومع هذا يشتمل المرور على التوقف والرسو ولكن بقدر ما يكون ذلك من متطلبات الملاحة العادية أو حين تستلزمه قوة قاهرة أو حالة ضرورية أو تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن

أو طائرات في حالة ضرورة أو خطر.³

¹ انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق، ص: 143.

² انظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع سبق ذكره، ص: 74.

³ انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع سبق ذكره، ص: 144.

الفقرة الثانية

المرور البريء في المضائق

إن النظام القانوني العرفي للملاحة في المضائق الدولية منبثق منه النظام القانوني للبحر الإقليمي، والذي يركز على مبدأ سيادة الدولة الساحلية مع تقييده بحق السفن الأجنبية في المرور البريء، وقد أكد الأستاذ "GIDEL" هذا الترابط العضوي بين البحر الإقليمي والمضائق الدولية بقوله: "إن المرور في المضائق الدولية ماهو إلا تطبيق لحق المرور البريء في المياه الإقليمية".¹

لقد عالجت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 موضوع الملاحة في المضائق الدولية في الفقرة الرابعة من مادتها السادسة عشر التي جاء فيها: "لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".²

فاتفاقية جنيف هذه تلزم الدولة الساحلية بضمان المرور البريء للسفن الأجنبية مقابل شروط فرضتها على السفن في المادة 14 منها، والتي تعطي لتلك الدولة سلطات واسعة في تقدير الطبيعة البريئة للمرور، فالنص يقضي بعدم جواز وقف المرور البريء، والمفهوم المخالف أن الدولة الساحلية تستطيع وقف المرور غير البريء، وبما أنها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور لذا فإنها تستطيع أن تلعب دوراً مهماً في منع أو عرقلة الملاحة في المضائق بحجة عدم براءة ذلك المرور.³

إن الطائفة الثانية من المضائق الدولية، فهي طائفة المضائق "الموجود بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية"، والمضائق

¹ أنظر:

Gidel (georges) , op-cit, p728.

² انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق، ص: 163.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 182.

التي تفصل ما بين جزيرة من جزر الدولة وبر هذه الدولة، لا يطبق على هذه الطائفة الثانية من المضائق الدولية، نظام المرور العابر، بل نظام المرور البريء المماثل للمرور البريء في البحور الإقليمية.¹

هذا وقد وضعت المادة 45 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 النظام الخاص بالمرور البريء عليها حيث نصت على:

"ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع 3 من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. والمستثناة في تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38 أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق".²

إذن ينطبق حق المرور البريء على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية إذا كان المضيق:

1. يتكون من الإقليم اليابس للدولة وجزيرة تابعة لهذه الدولة إذا وجد اتجاه الجزيرة طريق في البحر العالي أو طرق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة تتوافر فيه خصائص ملائمة ومماثلة من حيث الملاحة والمميزات الهيدروغرافية.
2. أو إذا كان المضيق يربط البحر الإقليمي لدولة مع جزء من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى.

وفي الحالتين لا يجوز وقف المرور البريء عبر المضيق.³

¹ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي) ، المرجع السابق، ص: 606-607.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، المرجع السابق، ص: 331.

³ انظر:

أبو الوفا (أحمد) ، المرجع سبق ذكره، ص: 321.

إن مثل هذه المضائق تخضع لنظام المرور البريء في حدوده وأوضاعه التي فصلتها الاتفاقية، وما يمكن ملاحظته هو أنه لا يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن توقف المرور البريء فيه، ويعني ذلك ببساطة سلب حق الدولة طبقاً للقاعدة المعروفة في حالات معينة من وقف هذا الحق، وهو بهذا يختلف عن المرور البريء الذي تجري ممارسته في البحر الإقليمي والذي لا يشكل مضيقاً، ولكنه لا يرقى إلى مكانة المرور العابر.¹

إن في المضائق المحصورة بين جزيرة وبر الدولة تستخدم السفينة المرور البريء لاجتياز المضيق، أي أن تمر السفينة دون الطائرة والسبب في ذلك أن صعوبة حركة السفينة وقد تسلك طريقاً طويلاً قد يكلفها، بينما يكون تغيير اتجاه الطائرة أسهل من السفينة، إذ تتمكن الطائرة من استخدام طرقاً غير ذلك، ونفس الفكرة بالنسبة للمضائق المحصورة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.²

إن الدولة الساحلية لا تستطيع إيقاف مرور السفن بجميع أنواعها، العامة والخاصة، متى كان ذلك المرور مستوفياً لشروط البراءة التي حددتها المادة 19 من اتفاقية قانون البحار 1982، ومن مفهوم المخالفة نستنتج أن الدولة الساحلية تستطيع منع السفن من المرور عبر المضيق متى شعرت أن ذلك المرور يضر "بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة..." حسب الفقرة الرابعة من المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، أو متى انطبقت إحدى أحكام المادة 19 من الاتفاقية عليه.³

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، المرجع السابق، ص: 331-332.

² انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين) ، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص: 158.

³ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 198.

إن الغواصات أثناء ممارستها لحق المرور البريء في هذه المضائق بأن تطفو فوق سطح الماء رافعة أعلامها وهو أمر ألزمتها به المادة العشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.¹

إن نظام المرور البريء أو غير الضار في المضائق يشكل تقييدا فعليا لحرية القوى الكبرى في الملاحة عبر البحار وفي أجوائها، ذلك أن هذا النظام يحرمها من حرية التحليق فوق هذه المضائق لأنها تعتبر جزءا من المياه الإقليمية للدولة الساحلية، فضلا عن أن غواصاتها تكون ملزمة في هذه الحال على الملاحة فوق سطح الماء، ويعتبر مرورها تحت سطح الماء مخالفة لأحكام القانون الدولي، ومن الواضح أن السمة الأساسية التي يتسم بها كل من المرور العابر والمرور غير الضار هي "المرور المتواصل والسريع" وإذا كانت المادة 44 من اتفاقية مونتيفوباي 1982 والخاصة بالمرور العابر وكذلك المادة 45 من الاتفاقية نفسها، الخاصة بالمرور غير الضار قد قضتا بأن هذا الحق لا يمكن تعليقه، الأمر الذي تحدده الأحكام الواردة في الاتفاقية والقوانين والأنظمة التي تتبناها الدولة الساحلية لتنظيم حق المرور البريء في المضيق الواقع ضمن مياهها الإقليمية.²

الفقرة الثالثة

المرور البريء في المياه الأرخيبيلية

لقد نصت المادة 52 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في فقرتها الأولى على تمتع "سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية" وفقا للقواعد المنظمة لهذا الحق عندما يمارس في البحور الإقليمية.³

¹ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 607.

² انظر:

حداد (سليم)، المرجع سبق ذكره، ص: 109-110.

³ انظر:

عبد الحميد (محمد سامي)، المرجع السابق، ص: 424.

لقد حسمت الاتفاقية هذا الخلاف بقولها: "للدولة الأرخيبيلية أن توقف مؤقتاً دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية".¹ معنى ذلك أن للدولة الأرخيبيلية الحق في وقف العمل بالمرور البريء لفترة مؤقتة من مياهها الأرخيبيلية للسفن الأجنبية كما توقفه في بحرها الإقليمي، ولكن شريطة أن يكون هذا الإيقاف لفترة مؤقتة، وأن يتم بين كافة السفن دون تمييز فعلي أو قانوني بينها، وأن يكون ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، وأن لا يتم إلا بعد الإعلان عنه بوقت كاف.²

هذا ويجوز للدولة الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية ملائمة لمرور السفن الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً.³

أما بالنسبة لمرور الغواصات والسفن الحربية، فلم يورد لها النص أحكاماً خاصة وإنما يفهم أنها تخضع لنفس التفاصيل بالنسبة لمرور هذه السفن في البحر الإقليمي.⁴

الفرع الثاني

القواعد الملاحية الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة

تفرض متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص والممتلكات والبيئة على الدولة الساحلية تعاملًا خاصاً مع بعض الفئات من السفن دون غيرها. أي تخضعها لقواعد خاصة في مرورها مروراً بريئاً في البحر الإقليمي دون أن يخل ذلك بمبدأ المساواة بين السفن الأجنبية الذي يكفله القانون الدولي عموماً والقانون الدولي للبحار بالخصوص ويضم هذا النوع من السفن كل من:

¹ راجع: المادة 52 الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

² انظر:

أبو الوفا (أحمد)، المرجع السابق، ص 307.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 178.

⁴ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 233.

- فئة السفن الذرية و ذات الحمولة الخطيرة.
- فئة السفن الحربية.
- فئة الغواصات.¹

الفقرة الأولى

فئة السفن الذرية وذات الحمولة الخطرة

لقد أثارت السفن الذرية والسفن التي تحمل مواد الخطرة (مواد مشعة أو مواد كيميائية سامة) والسفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص (ناقلات النفط) اهتماما خاصا في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وقد توصل المؤتمر بعد المناقشات إلى التمييز بين الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن وبين الجوانب المتعلقة بالتحويلات الخاصة بتركيبها وشحنها.²

لم تتعرض اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة 1958 لمرور السفن النووية وما في حكمها داخل البحر الإقليمي حيث لم يكن هذا النوع من السفن قد عرضت أو برزت أهمية آنذاك.³

ولذلك أبدى المؤتمر الثالث لقانون البحار تفهما كبيرا إزاء التخوفات التي أبدتها الدول الساحلية بشأن مرور هذا النوع من السفن في بحرها الإقليمي أمام الحاجة الملحة للتجارة الدولية التي يكفلها حق المرور البريء ومن ورائه حرية الملاحة البحرية.⁴

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 291.

² انظر:

Lucchini (L), voelckel (M), op-cit, p 778.

³ انظر:

الدغمة (محمد إبراهيم)، القانون الدولي الجديد للبحار دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص: 54.

⁴ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 291.

ومن ثم أخضعها - هذه السفن - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وفق المعاهدات الدولية تتمثل أساس في ضرورة أخذ الحيطة والحذر اللازمين أثناء ممارستها لحق المرور البريء.¹

فقد نظمت الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية الجانب المتعلق بالملاحة فأجازت للدولة الساحلية أن تفرض "...على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية".²

الملاحظ من أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار أن المادة 23 من الاتفاقية لقانون البحار 1982 تضمنت الإحالة على الاتفاقيات الدولية النازمة للقواعد الملاحية الخاصة بهذا النوع من السفن تكون قد أشارت بالخصوص إلى اتفاقية لندن المتعلقة بحماية الحياة البشرية المبرمة سنة 1974.³

وقد عقدت اتفاقات خاصة في بداية الملاحة الذرية تسمح للدول التي تتوجه هذه السفن إلى موانئها بتفتيشها أثناء مرورها في البحر الإقليمي وتنظيم إلقاء المواد الذرية في مياهها، كما وضعت قواعد مشابهة في اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر المعقود في 17/جوان/1960، وفي نموذج القواعد التي وضعتها وكالة الطاقة الذرية حول هذا الموضوع، A.I.F.A. فقد وضعت جميع هذه القواعد نظاما موحدًا يقوم على ضرورة الإذن المسبق، ويعتبر هذا النظام متشددا جدا.⁴

¹ انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع السابق، ص: 78.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 139

³ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 292.

⁴ انظر:

يتضح من نص المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

1. الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية.
2. التزام هذه السفن أثناء مرورها عبر البحر الإقليمي بحمل الوثائق التي قررتها الاتفاقات الدولية في شأنها.
3. التزام هذه السفن بمراعاة التدابير الوقائية الخاصة التي قررتها الاتفاقات الدولية.

ومعنى هذا أن المادة 23 قد فرضت قيوداً على ممارسة السفن التي تعمل بالقوة النووية وما في حكمها للمرور البريء، تتمثل في ضرورة حمل الوثائق ومراعاة التدابير التي تقرها الاتفاقات الدولية المعنية، وإذا كنا نجد ندرة في الاتفاقات الدولية النافذة المخصصة لهذا الغرض.¹

إن المادتين 23 و 22 الفقرة الثانية منهنما أتتا بنظام أكثر مرونة ولا يتعدى بعض القيود التي تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، تلك الطبيعة التي جعلها تخضع إلى القانون الدولي الذري وإلى القانون الدولي للبحار في نفس الوقت، فهي في مفترق الطرق بين هذين القانونين، تحمل مخاطر الطاقة الذرية وبنفس الوقت تخضع لمخاطر الملاحة البحرية، وعلى الرغم من أن هاتين المادتين لا تشترطان الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، إلا أن الطبيعة الخطرة لهذه السفن تستلزم الإشعار المسبق على الأقل وذلك لتمكين دولة الساحل من التحقق من التزام تلك السفن بالشروط التي تفوضها الاتفاقية الدولية.²

¹ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 148.

² انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 141.

الفقرة الثانية

فئة السفن الحربية

أثار موضوع المرور البريء للسفن الحربية في البحر الإقليمي خلافا طويلا في الفقه الدولي، وامتد هذا الخلاف إلى الدول، فأيدته الدول البحرية الكبرى ومؤيديها وعارضته الدول النامية بشكل عام، والخلاف حول هذا الموضوع قديم قدم قواعد القانون الدولي الوضعي المتعلقة بالمرور البريء.¹

هذا ويتجه الرأي الغالب في الفقه والممارسة الدوليين إلى التفريق في هذا الصدد بين مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي في حالة السلم ومرورها خلاله في حالة الحرب، ولما كانت حالة السلم هي القاعدة العامة وتيسيرا لحركة الملاحة الدولية أمكن الاعتراف للسفينة الحربية بحقها في المرور البريء خلال البحر الإقليمي.²

إن مجمع القانون الدولي في دورته التي عقدها عام 1894 في باريس واتخذ قرار يقضي بأن لكل السفن دون تمييز حق المرور في البحر الإقليمي مع الاعتراف للمتحاربين بحق تنظيم هذا المرور، إلا أنه قد استبعد السفن الحربية من نطاق أعمال هذا النص، ومع ذلك عاد المجمع وعدل عن قراره هذا في دورته التي عقدها في ستوكهولم بالسويد عام 1928 حيث اعترف بحق المرور للسفن الحربية في إطار ما تضعه الدولة الساحلية من قواعد تنظيمية خاصة، أي أن للدولة الساحلية حق تنظيم هذا المرور باشتراط الحصول على إذن سابق أو مجرد الإخطار السابق، وكذا تحديد ممرات بحرية خاصة لها.³

أما جمعية القانون الدولي خلال مؤتمر فيينا 1926 وبمناسبة إنجازها لمسودة اتفاقية دولية تتعلق بقواعد الاختصاص البحري وقت السلم، فإنها أقرت قاعدة حول المرور في البحر

¹ انظر:

نفس المصدر السابق، ص: 143.

² انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 294-295.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 151.

الإقليمي مفادها أن لكل السفن دون تمييز بين جنسيتها ومهما كانت طبيعتها خاصة أو عامة حق المرور الحر خلال المياه الإقليمية، مع مراعاة الأنظمة التي تصدرها الدولة الساحلية في إطار الاتفاقية المقترحة،¹ وقد طرح الموضوع كذلك على مؤتمر تدوين القانون الدولي الذي انعقد في لاهاي 1930 الذي قرر انه: "كقاعدة عامة، ليس من حق الدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، أو أن تفرض الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، إلا أن للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط هذا المرور."²

إن مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها الثانية قد اعترف لدولة الساحل بحق اشتراط الإذن السابق أو مجرد الإخطار قبل مرور السفن الحربية غير أن هذا الاتجاه قد رفض في مؤتمر جنيف عام 1958 بسبب معارضة الدول الغربية وخرجت اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة خالية من حكم مباشر في الموضوع بالرغم من أن غالبية الوفود في المؤتمر لم تؤيد حق المرور للسفن الحربية بما يماثل غيرها من السفن.³

إن وضع القانون الدولي العرفي بين المؤتمر الأول والمؤتمر الثالث لقانون البحار لم يكن واضحاً، فقد استمر عدد من الدول، وخاصة الغربية منها، في الإسناد الشديد لفكرة المرور البريء للسفن الحربية، مستندين إلى نتائج مؤتمر جنيف وإلى أمور أخرى، وخلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، أصدر عدد من الدول، وخاصة من دول العالم الثالث، قوانين تعتمد مبدأ الإذن المسبق أو الإشعار المسبق.⁴

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، المرجع السابق، ص: 295.

² انظر:

Colombos (c.j), op-cit, p 261

³ انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع سبق ذكره، ص: 153.

⁴ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص : 144.

واعتباراً من عام 1980 اكتفت أغلب الدول، التي كانت تشترط في مرور السفن الحربية خلال البحر الإقليمي الإذن المسبق والموافقة. بالمطالبة بإدراج فقرة إضافية إلى المادة 21 من مشروع الاتفاقية المتفاوض بشأنها حول قانون البحار يكون نصها "...ملاحة السفن الحربية بما في ذلك الحق في طلب الإذن أو الإشعار المسبق للمرور في البحر الإقليمي" وإدراجها ضمن المواضيع التي تصدر الدولة الساحلية بشأنها قوانين وتنظيمات تتعلق بشروط ممارسة المرور البريء.¹

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

1. أن القاعدة المتعلقة بالمرور البريء جاءت في الجزء الثاني ضمن الفرع الثالث المعنون ب"المرور البريء في البحر الإقليمي" وتحت العنوان الفرعي "القواعد التي تطبق على جميع السفن".

2. أن المادة 17 من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالسفن التي تتمتع بحق المرور البريء لم تميز بين السفن الخاصة والعامة بما في ذلك السفن الحربية، فضلاً عن أن الاتجاه العام كان كله يصب في تكريس حق المرور البريء لكافة السفن خلال البحر الإقليمي خدمة للمبدأ العام القائل بحرية الملاحة الدولية وضرورة عدم تقييدها في المياه الوطنية إلا لأسباب قوية.²

عند التوقيع على الاتفاقية في مونتيفوباي في ديسمبر 1982، سجلت ثمان دول تحفظات حول المرور البريء، وخاصة حول مرور السفن الحربية وترى هذه الدول بصورة عامة، أن أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمرور البريء، لا تنطبق على السفن الحربية، أو على الأقل تجيز للدولة الساحلية تطبيق تشريعاتها عليها، والنقطة

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص: 297-298.

² انظر:

نفس المصدر السابق، ص: 299-300.

المشتركة بينها هي تفسير المواد 19 و 21 و 25 من الاتفاقية على أنها تجيز للدولة الساحلية، لأسباب تتعلق بأمنها، اعتماد إجراءات تقليدية اتجاه السفن الحربية في إطار القوانين والأنظمة التي تضعها لتنظيم المرور في البحر الإقليمي،¹ ويختلف وضع السفن الحربية الأجنبية عن وضع غيرها من السفن، إذ من حق الدولة الساحلية أن تمنع دخول هذه السفن إلى موانئها إلا في حالة الضرورة، إلا أن هذا لا يحد من حق السفن الحربية الأجنبية دخول البحر الإقليمي وكل ما في الأمر أن تلتزم بمراعاة اللوائح المتعلقة بالمرور، وفي حالة عدم الامتثال يحق للدولة الساحلية أن تطالبها بمغادرة البحر الإقليمي وهذا ما نصت عليه المادة 30 من اتفاقية مونتيقوباي 1982.²

الفقرة الثالثة

فئة الغواصات

استلزمته اتفاقية جنيف 1958 في الفقرة السادسة من المادة 14 أن تسيّر الغواصة فوق سطح الماء رافعة علمها، وهذا ما قضت به كذلك المادة 20 من اتفاقية قانون البحار 1982 بتقريرها أن: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي"، وحكمة هذه الاشتراطات بالطبع هي التوفيق بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية والاعتبارات الأمنية الخاصة بها والمصالح العامة للجماعة الدولية في تسيير الاتصالات البحرية،³ إلا أن الإشكال الذي اختلف بشأنه كل من الفقه والعمل الدولي فكان يتعلق بمسألة ما إذا كان مرور الغواصة في البحر الإقليمي وهي في وضعية الغطس يشكل مروراً غير بريء.⁴

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص: 146.

² انظر:

شربال (عبد القادر)، المرجع سبق ذكره، ص: 78.

³ انظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 145.

⁴ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع سابق الذكر، ص: 301.

إما اتفاقية جنيف لعام 1958، فإن القاعدة المتعلقة بمرور الغواصات كتبت بشكل مستقل عن القاعدة المتعلقة بالصفة غير البريئة للمرور، ويستخلص من ذلك أن الغطس أثناء المرور لا يفقد هذا المرور صفة البراءة، إلا إذا أضر بالسلم أو بحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية، وكذلك الحال بالنسبة لاتفاقية 1982 التي أوردت قائمة بالنشاطات التي تفقد المرور صفة البراءة في الفقرة الثانية من المادة 19 ولم تجعل المرور الغاطس من ضمنها، إذن المرور الغاطس بحد ذاته لا يعتبر خرقاً لصفة البراءة في المرور وإنما مجرد قرينة على عدم البراءة.¹

وينتج مما سبق أنه عند مرور الغواصة غاطسة، يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع هذا المرور وفقاً للفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية 1982، إذا كان هذا المرور غير بريء فقط وفي الحالات الأخرى، تستطيع اتخاذ الإجراءات الواردة في قوانينها، بشرط عدم منع أو تضيق ممارسة المرور، وبالنسبة للغواصات الحربية، الاكتفاء بدعوتها إلى الامتثال إلى حكم الاتفاقية بالسير على سطح الماء، وإذا لم تمتثل إلى هذه الدعوة، فالطلب منها مغادرة البحر الإقليمي فوراً، وهذا يعني أن خرق هذا الالتزام يشبه بخرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء.²

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 142.

² انظر:

نفس المرجع السابق، الصفحة نفسها.

المبحث الثالث

نظام المرور العابر

لم يكن نظام المرور العابر من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في فقه أو عمل قانون البحار، وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى استخدام تعبير "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وبذلك نعرف المرور العابر في هذا المبحث مع بيان المناطق التي يمارس فيها هذا المرور وبعدها الأحكام العامة لهذا المرور.

المطلب الأول

مفهوم المرور العابر ونطاق تطبيقه

إن نظام المرور في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية لا يؤثر على النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضائق، وبهذا فالنظام الذي وضعته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لا يقر بالتدويل الكامل للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية لكنها وضعت نظاما خاصا للمرور عبر هذه المضائق والتخليق فوقها وهو المرور العابر إذن نعرف المرور العابر ونبين المياه البحرية التي يطبق فيها هذا المرور.

الفرع الأول

تعريف المرور العابر

عرفت اتفاقية قانون البحار عام 1982م المرور العابر في المادة (2/38):
" 2- المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة و التخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية

خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.¹

إذن العبور هو "حرية الملاحة" لكنها ليست حرية "كالتى تمتع السفن والطائرات بها في البحر العالي"، وإنما هي حرية مكيفة بغرض محدد باعتباره "وحيدا" وهو اجتياز المضيق على وجه السرعة وبصورة متواصلة من خارجه إلى الاتجاه المقابل.²

وبذلك يقصد بالمرور العابر مرور السفن والطائرات عبر المضائق الدولية وفي مناطق محددة في البحار.³

كما أن المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل السريع في المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية، ومع ذلك لا يستبعد العبور المتواصل والسريع المرور عبر المضيق لغرض دخول أو مغادرة أو العودة إلى الدولة المطلة على المضيق مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.⁴

كما يجدر بنا أن نلاحظ أن "حق المرور العابر"، قد منح لـ "جميع السفن والطائرات" بدون أدنى تمييز بينها، سواء كانت مدنية أو عسكرية، تجارية أو عامة، حربية أم غير حربية، سفينة سطح أم غواصة، طائرة عادية أم بحر جوية، ناقلة نفط أم ناقلة

¹ انظر:

أبو الوفا (أحمد) ، المرجع سبق ذكره، ص: 317.

² أنظر:

حزما (عادل خالد)، المرجع السابق، ص: 772، 773.

³ انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين) ، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 385.

⁴ انظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع السابق، ص: 83.

بيتروكيمياويات، تسيير بالفحم أم بالطاقة النووية، تحمل قمحا أم قنابل وصواريخ موجهة ذات رؤوس نووية، طالما أنها "سفينة" أو "طائرة".¹

ويتضح من تعريف المرور العابر أنه لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام، إلا أن المميز له هو أنه يمارس في إطار تنظيم خاص لحقوق وواجبات تقع على عاتق الدول المشاطئة للمضيق والسفن الأجنبية الممارسة للملاحة عبر المضائق التي ينطبق عليها هذا النظام.²

والمرور العابر حق ليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على إدارة الدولة الساحلية بل على العكس، يقع على تلك الدولة التزام بعدم عرقلته وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران.³

الفرع الثاني

تطبيق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

فقد نصت المادة (37) على أن نظام المرور العابر ينطبق على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

وقد نصت المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م على أنه: "إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكل بجزيرة الدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في

¹ أنظر:

حزما (عادل خالد)، نفس المرجع السابق، ص: 773.

² أنظر:

العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 179.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج)، نفس المرجع السابق، ص: 189

وراجع: المادة 44 من اتفاقية قانون البحار 1982.

منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية".

ومعنى ذلك أن في حالة المضيق الذي يتكون من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وبر هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية طريق ملاحي ملائم للملاحة، هنا لا يكون محل لتحمل الجزء من المضيق يحق المرور العابر وإنما يخضع لقواعد المرور البريء.¹

وتتمتع بنظام المرور العابر كافة السفن والطائرات دون أي تمييز سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو حربية وهذا ما نفهمه من الفقرة الأولى من المادة 38 التي تقرر " تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب".²

إن المرور العابر لا يحول دون الدولة الساحلية وتبني القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور في المضيق والتي يمكن أن تتناول على سبيل المثال:

- (1) أمن الملاحة وحركة المرور البحري.
- (2) حماية البيئة البحرية من التلوث أو التقليل منه أو السيطرة عليه.
- (3) منع الصيد البحري في المضيق أو وضع النظم الخاصة بتثبيت شباك الصيد.
- (4) ضبط المخالفات المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وتلك الخاصة بالهجرة.

ولكن على الدول الساحلية المعنية أن تراعي باستمرار حق المرور العابر بحيث لا تؤدي القوانين والأنظمة المطبقة على المضيق إلى أي تقييد أو عرقلة لهذا العبور، وعليها كذلك

¹ انظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، المرجع السابق، ص: 325-326.

² انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق، ص: 180.

أن تنشر بواسطة وسائل الإعلام المناسبة كل ما يصل إلى علمها عن أي نوع من المخاطر التي تلحق بالملاحة البحرية في المضيق.¹

وحول موقف الدول العربية من هذه المسألة نشير إلى أن مجلس جامعة الدول العربية في قرار أصدره عام 1972 أوصى بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان التي تفصل بين بحرين عاليين والمستعملة منذ القدم طريق للملاحة الدولية.²

ويلاحظ أيضا أن الوفود العربية في المؤتمر الثالث لقانون البحار رفضت حكم المادة 45 من مشروع اتفاقية قانون البحار 1982 وطالب بعضها بحذف الفقرة الفرعية الأولى منها، وذلك بحذف تطبيق نظام المرور البريء الاعتيادي على هذا النوع من المضائق ضمنا.³

تنص المادة 45 من اتفاقية قانون البحار 1982 على ما يلي:

1. "ينطبق المرور البريء وفقا للفرع 03 من الجزء الثاني في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

أ- المستثناة بموجب الفرع 01 من المادة 38 من تطبيق نظام المرور العابر.
ب- أو الموجودة بين قطاع من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2. لا يوقف العمل بالمرور البريء خلال هذه المضائق".

¹ أنظر:

حداد (سليم) ، مرجع سبق ذكره، ص: 106-107.

² أنظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق ، ص: 180.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج) ، نفس المرجع السابق، ص: 199.

الفرع الثالث

تطبيق المرور العابر في الممرات البحرية المعينة من قبل الدولة الأرخيبيلية

حيث تخول المادة 53 من اتفاقية مونتيقوباي 1982 الدول الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرق جوية ملائمة فوقها لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.¹

ويتمثل المرور العابر في ممارسة السفن والطائرات، دون أي عائق ووفقا لطريقة الملاحة العادية حق الإبحار والتحليق بغرض المرور المستمر والسريع بين نقطة في البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة ونقطة أخرى في البحر العالي ومنطقة اقتصادية خالصة.²

الدولة الأرخيبيلية هي التي تحدد الممرات البحرية والطرق الجوية الملائمة لمرور السفن والطائرات عبر المياه الأرخيبيلية وقد حددت المادة 53 كيفية تحديد هذه الممرات والطرق بشكل مفصل، ووفقا للفقرة الخامسة من تلك المادة تحدد هذه الممرات والطرق "بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها..."، ولا يزيد عرض هذه الممرات عن 50 ميلا بحريا، لأن نص الفقرة الخامسة يشترط على السفن والطائرات "أن لا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها".³

تحيل الدولة الأرخيبيلية، عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها ، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها،

¹ انظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع السابق، ص: 84.

² أنظر:

أبو الوفا (أحمد) ، نفس المرجع السابق، ص: 309.

³ أنظر:

حمود (محمد الحاج) ، نفس المرجع السابق، ص: 234.

وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول الأرخيبيلية ويجوز للدولة الأرخيبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

وإذا لم تعين الدولة الأرخيبيلية ممرات بحرية أو طرق جوية جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية.¹

ومع ذلك يجوز للدولة الأرخيبيلية عدم تحديد الممرات البحرية وهذا حتى تعطي حق المرور العابر لكافة السفن بما فيها الغواصات والطائرات، خلال الممرات البحرية التي كانت تستخدم عادة في الملاحة الدولية.²

وقد قررت اتفاقية مونتيقوباي 1982 تحديد الحقوق والتزامات كل الدول المعنية انطباق الأحكام التي نصت عليها بخصوص المضائق في المواد 39-40-44-48، على المرور العابر في الممرات البحرية المعينة من قبل الدول الأرخيبيلية.³

المطلب الثاني

الأحكام المنظمة للمرور العابر واختلافه مع أنظمة المرور الأخرى

تبقى الدول المجاورة للمضيق تتمتع بسلطتها في مجال التنظيم والرقابة حتى بخصوص المرور العابر شريطة ألا تعرقل ممارسة هذا الحق وألا تعامل الدول الأجنبية معاملة تمييزية، وبإمكان الدول المجاورة اعتماد قوانين وتنظيمات، لاسيما فيما يخص سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن

¹ أنظر:

مانع (جمال عبد الناصر) ، نفس المرجع السابق، ص: 347-348.

² راجع: المادة 12/53 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³ أنظر:

أبو الوفا (أحمد) ، نفس المرجع السابق، ص: 309.

وهذا ما سيتم توضيحه، مع الأخذ بواجبات السفن والطائرات أثناء هذا المرور وفي الأخير نقارن المرور العابر مع أنظمة المرور الأخرى.

الفرع الأول

حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق

الفقرة الأولى

حقوق الدول المطلة على المضيق

لقد بينت اتفاقية مونتيفوباي حقوق الدول المطلة على المضايق المستعملة من أجل الملاحة الدولية في المواد من 41 إلى 44 من اتفاقية قانون البحار 1982 هي:

1. أنه يجوز للدولة المطلة على المضيق أن تعين ممرات بحرية في المضايق لاستخدامها في الملاحة و أن تضع النظم اللازمة لتعزيز سلامة المرور وحسن انتظامه.

2. يمكن للدولة المطلة على المضيق أن تعيد تعيين ممرات بحرية جديدة بدلا من تلك القديمة وأن تعدل في نظم المرور التي كانت مستخدمة عندما اقتضت الظروف ذلك شريطة أن تعلن عن ذلك التعديل الإعلان الواجب.¹ ومن ناحية أخرى فغن للدول المطلة على المضايق أن تضع من القوانين والأنظمة ما يضمن سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البحري، ويضمن حماية المصالح الجمركية أو الغذائية أو المتعلقة بشؤون الهجرة.²

¹ أنظر:

مهنا (فخري رشيد)، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، مطبعة الأديب البغدادية، الطبعة الأولى العراق، 1980، ص: 105.

² أنظر:

3. عندما يتعلق الأمر بمضيق مشترك بين دولتين أو أكثر فإن الدول المعنية مطالبة بالتعاون فيما بينها والتشاور مع المنظمة الدولية المختصة قصد وضع أساليب المرور وضوابطها.¹

4. ويحق للدولة الساحلية في أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية، وأن تضع نظماً لتقسيم المرور، ولكن سلطات الدولة في هذا الصدد ليست مطلقة، فهي مقيدة بشرط ضرورة هذه التقسيمات لتعزيز سلامة مرور السفن وضرورة تمشيها مع القواعد الفنية المعينة دولياً فيجب أن تعتمد هذه النظم المنظمة الدولية المختصة.²

5. يجوز للدولة المطلة على المضيق والدولة الأرخيلية إصدار قوانين ولوائح تنظيم المرور العابر وتتعلق بالأمور التالية:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار 1982 .

ب- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بأعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن إبقاء الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

ج- فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تنظيم استخدام أدوات الصيد.

د- تحميل وإنزال السلع والأموال والأشخاص خلافاً للقوانين واللوائح الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدول المطلة على المضيق.³

هذا ويجب أن لا تميز هذه القوانين والأنظمة قانوناً أو فعلاً، بين سفن أجنبية وأن لا يترتب على تطبيقها من الناحية العملية إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به، ويجب على الدولة المشاطئة أن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.⁴

¹ انظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع السابق، ص: 84-85.

² أنظر:

جعفر (عبد السلام)، مرجع سابق، ص: 133.

³ انظر:

أبو الوفا (احمد) ، المرجع السابق، ص: 319-320.

⁴ انظر:

وإذا حدث وتصرفت سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المشاطئة للمضايق نتيجة لذلك.¹

الفقرة الثانية

واجبات الدول المطلة على المضيق

1. يجب تبين بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يؤمن لها النشر الواجب، كذلك تلتزم بنشر القوانين والتنظيمات البحرية التي يجوز لها أن تنظم بها الملاحة.²
2. يجب على الدولة المشاطئة أن تمتنع عن أي تصرف في شأنه عرقلة المرور العابر وان تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر تكون على علم به من شأنه تهديد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يجوز وقف العمل بنظام المرور العابر.³
3. يتعين على الدول المطلة على مضيق يطبق فيه نظام المرور العابر أن تتعاون فيما بينها من أجل إقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة والسلامة وإجراء التحسينات لمساعدة الملاحة الدولية ومكافحة التلوث من السفن والسيطرة عليه، وبإمكان ذلك أن يتم بالتعاون مع الدول المستخدمة للمضيق.⁴

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق، ص: 184.

¹ انظر:

أبو الوفا (أحمد) ، المرجع السابق، ص: 320.

² أنظر:

جعفر (عبد السلام)، المرجع السابق، ص: 134.

³ أنظر:

مهنا (فخري رشيد)، المرجع السابق، ص: 110.

و راجع المادة 44 من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁴ انظر:

الفرع الثاني

واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر

إذا كان للسفن والطائرات حق ثابت بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بشأن المرور العابر إلا أن هذا الحق لم تترك ممارسته دون واجبات تلتزم بها السفن والطائرات أثناء ممارستها لهذا الحق.

الفقرة الأولى

الواجبات العامة التي تنطبق على السفن والطائرات

تضمنت المادة 39 من هذه الاتفاقية هذه الواجبات وهي:

1. على السفن والطائرات أن تمارس حقها في المرور بكيفية سريعة ومتواصلة وفقا لنصوص الاتفاقية.¹
2. الامتناع عن استخدام القوة أو التهديد باستخدامها ضد سيادة الدولة المطلة على المضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى مما يعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة .
3. الامتناع عن أي نشاط غير ذلك اللازم لمرورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة ضرورية أدت إلى التغيير في نشاطها.
4. احترام كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة المطلة على المضيق والخاصة بالمرور العابر، وفي حالة ما إذا تصرفت سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة نتيجة لذلك.²

شربال (عبد القادر) ، نفس المرجع السابق، ص: 85.

¹ أنظر: المجال البحري في الموقع التالي.

<http://www.f-law.net/law/threads>

² أنظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع السابق، ص: 85-86.

5. وعلى السفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية أن لا تتحرف عن أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي الخطوط المحورية التي تتحد بها هذه الممرات (م5/53).¹

إذن السفن مقيدة بمراعاة الأنظمة والممارسات المقبولة بوجه عام شريطة أن تكون "دولية"، سواء بالنسبة لمنع المصادمات أو لمنع التلوث، والطائرات مقيدة بقواعد منظمة الطيران المدني، وفي جميع الأحوال فإنها "تقيد نفسها بنفسها" دون التزام بأنظمة أو قوانين شاطئية موازية، وإنما جزاء واضح ومحدد يصل إلى فرض المرور.²

الفقرة الثانية

الواجبات الخاصة بالسفن

على السفن المارة مرورا عابرا مراعاة ما يلي:

1. أن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة بخصوص سلامة الملاحة وخصوصا اللائحة الدولية لمنع المصادمات في البحر .
2. أن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.³
3. أن تمتنع عن أي أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المطللة على المضيق، حتى لو كانت السفينة من سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي.⁴

¹ انظر:

العناني (إبراهيم) ، المرجع السابق، ص: 185.

² أنظر:

حزما (عادل خالد)، نفس المرجع السابق، ص: 775.

³ انظر:

أبو الوفا (أحمد) ، المرجع سبق ذكره، ص: 318.

⁴ راجع: نص المادة 40 من اتفاقية قانون البحار 1982.

4. أن تحترم طرق المرور التي تحددها الدول المطلة على المضيق.¹ وما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور.²

الفرع الثالث

الفرق بين المرور العابر ومختلف أنظمة المرور الأخرى

الفقرة الأولى

الفرق بين المرور العابر والمرور الحر

فهو يختلف عن المرور الحر بما يلي:

1. المرور الحر يسمح للسفن والطائرات بالمرور بحرية كاملة دون أن يكون مقيدا بقيد السرعة أو الاستمرارية أو عدم التوقف، والمرور العابر بخلاف ذلك، هو المرور المتواصل والسريع دون توقف.
2. يحق للسفينة أو الطائرة في المرور الحر القيام بكافة التصرفات الملازمة لممارسة حرية البحار، في حين أنها ملزمة في المرور العابر بالامتناع عن أية نشاطات غير تلك الملابس للأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع.
3. لا تنقيد السفن أثناء ممارسة المرور الحر إلا بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث، في حين أنها، عند ممارستها المرور العابر، تخضع، إضافة للأنظمة الدولية للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة المشاطئة للمضيق.
4. يجوز للسفن أثناء ممارسة المرور الحر إجراء البحوث العلمية البحرية في حين أنها لا تستطيع القيام بأي بحث علمي بحري أثناء مرورها مرورا عابرا.

¹ راجع: نص المادة 41، الفقرة 7 من اتفاقية قانون البحار 1982.

² أنظر: المجال البحري في الموقع التالي.

5. تتقيد السفن في المرور الحر بالخطوط الملاحية التي تضعها المنظمة الدولية المختصة فقط، في حين أنها، في المرور العابر، تتقيد بالخطوط الملاحية التي تضعها الدول الواقعة على المضيق بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.¹

الفقرة الثانية

الفرق بين المرور العابر والمرور البريء

1. المرور العابر للملاحة البحرية والجوية، للسفن والطائرات، بينما يقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية للسفن فحسب.² أي أنه يخص حالة تحليق الطائرات التي يحق لها أن تمارس المرور العابر، على العكس من ذلك لا يعترف القانون الدولي بحق يدعى المرور البريء بإمكان الطائرات ممارسته.³
2. وهذا الفارق يخص الغواصات والمركبات الغاطسة التي تلتزم بالطفو ورفع العلم في حالة المرور البريء وينتفي هذا الالتزام في حالة المرور العابر.
3. أما هذا الفارق فيخص القيود الواردة على مرور السفن العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو مود خطيرة أو مؤذية والتي تمر مرورا بريئا، في حين لم يرد أي قيد على مرور هذه السفن في حالة ممارستها للمرور العابر.
4. أجازت اتفاقية مونتيفوباي 1982 للدول الساحلية فرض رسوم مقابل الخدمات التي تقدمها إلى السفن أثناء المرور البريء ولم ترد مثل هذه الإجازة بالنسبة للمرور العابر.
5. تستطيع الدول الساحلية، في حالة المرور البريء أن تحدد خطوط ملاحية معينة أو تقرر تقسيم حركة المرور مع الأخذ بعين الاعتبار توصيات المنظمات الدولية

¹ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 196-197.

² انظر:

الفتلاوي (سهيل حسين) ، القانون الدولي العام في السلم، المرجع السابق، ص: 387.

³ انظر:

شربال (عبد القادر) ، المرجع سبق ذكره، ص: 87،

وراجع : نص المادتين 39-40 من اتفاقية قانون البحار 1982.

المختصة في حين لا تستطيع القيام بذلك في حالة المرور العابر إلا بعد عرض الأمر على المنظمة الدولية المختصة والتشاور معها.¹

6. لا يجوز للدولة الساحلية وقف وإعاقة المرور العابر في حين أنها تستطيع ذلك في حالات المرور الذي تعتقد أنه لا يتصف بالبراءة أو لضرورات أمنية وفق شروط معينة.²

7. سلطة الدولة في سن قوانين وأنظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء، أوسع من سلطتها في المرور العابر.

8. قسمت الأحكام المتعلقة بالمرور البريء إلى:

- أحكام عامة تنطبق على جميع أنواع السفن.
- أحكام أخرى تنطبق على السفن الخاصة.
- أحكام تنطبق على السفن العامة.

في حين أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر واحدة بالنسبة لجميع السفن.

9. وردت أحكام تفصيلية حول ممارسة السلطة الجنائية على السفن أثناء المرور البريء ولم يرد ذكر لهذا الموضوع في المرور العابر.³

10. يسمح المرور البريء للسفن الأجنبية بالتوقف والرسو في ظروف معينة، في حين لا يسمح لها المرور العابر بالتوقف والرسو، إلا في ظروف معينة وهي القوة القاهرة ونصت المادة 1/39 من اتفاقية مونتيفوباي 1982 على هذا الاستثناء: "1- على السفن والطائرات، أثناء ممارستها حق المرور العابر: (ج) أن تمتنع عن أية

¹ انظر:

شربال (عبد القادر) ، نفس المصدر السابق، ص: 87.

² انظر:

الدغمة (محمد إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 90

³ انظر:

حمود (محمد الحاج) ، المرجع السابق، ص: 197-198.

أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة".¹

إننا نرى أن كلا من النظامين المرور العابر والبريء وإن اختلفا في بعض النقاط إلا أنهما لا يختلفان من حيث الجوهر، وإنهما يتضمنان مبدأ واحد هو مبدأ حرية المرور لكل السفن ولجميع الدول، ولكن بدرجات متفاوتة لا تصل إلى حد الحرية المقررة في البحار العالية.²

ونجد أن النظامين من ناحية أخرى هما في الحقيقة تقرير لمبدأ المرور الحر، ولو كانت هذه الحرية غير مطلقة وإنما تفيد معنى الحرية في المرور السريع المتواصل لغرض واحد فقط هو عبور المضيق.³

يبدو أن المرور العابر نظام ذو طبيعة خاصة يختلف عن المرور الحر كما يختلف عن المرور البريء، ويعتبر وسطا بين النظامين، فهو يضمن للملاحة الدولية المرور بسلام وطمأنينة دون توقف، ويضمن للدول المطلة على المضائق ممارسة حقوق السيادة على أقاليمها البحرية ورصد كل التصرفات التي يمكن أن تهدد أمنها وسلامتها فنص الفقرة الأولى (ب) من المادة 39 من اتفاقية قانون البحار 1982 يقرب المرور العابر من المرور البريء، ومقابل ذلك يقترب المرور العابر من نظام المرور الحر لعدم وجود قيود أو شروط أكثر من الواجب التي تقترن عادة بممارسة أي حق.⁴

¹ أنظر:

الدغمة (محمد إبراهيم)، المرجع السابق، ص: 90.

² أنظر:

مهنا (فخري رشيد)، المرجع السابق، ص: 123.

³ أنظر:

نفس المصدر السابق، ص: 131.

⁴ أنظر:

حمود (محمد الحاج) ، نفس المرجع السابق، ص: 198.

خلاصة الفصل الثاني

نستنتج من ختام هذا الفصل أن اختلاف المصالح الدولية بشأن استخدام البحار والمحيطات للأغراض الاقتصادية المختلفة، وقبل ذلك-تاريخيا- لأغراض أمنية، قد فرض على جهود دولية أن تتجه إلى وضع قواعد قانونية التي تحدد العلاقة بين الدولة الساحلية وبين المياه البحرية أمام سواحلها، من حيث تقسيم تلك المياه إلى مناطق بحرية وتنظيم مرور السفن الأجنبية في كل منطقة من تلك المناطق وفق نظم ملاحية واضحة .

وتتوزع هذه الأنظمة بموجب اتفاقية قانون البحار 1982 بين المرور المقيد بالإذن المسبق في المياه الداخلية، وبصفة البراءة في البحر الإقليمي وبين المرور الحر في المياه التي تعد من أعالي البحار من حيث طبيعتها القانونية، والمرور العابر في بعض أنواع المضائق الدولية، وكذلك المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه في أنواع أخرى من المناطق البحرية.

خاتمة

خاتمة

من خلال دراستنا وبحثنا حاولنا التطرق للملاحة البحرية، من جانب نظامها القانوني حيث أن لها أهمية بالغة للجماعة الدولية باعتبارها أهم مجالات النشاط البشري نفعاً، فهي إلى جانب تسهيلها لانتقال الأشخاص من مكان لآخر وتداول السلع بشتى أنواعها واختلاف أحجامها بين دول العالم المتعددة، كما أنها تساهم أيضاً في استغلال ثروات البحار.

وفي هذا الصدد يمكن القول أن أهم أداة في الملاحة البحرية هي السفينة، التي تعتبر الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية كما سلف ذكره، إلا أن ظهور التقنيات الجديدة في الصناعة البحرية أدت إلى غياب عنصر الدقة في تعريف السفينة كما أن هذه الوضعية -عدم الدقة في التعريف- لم تكن مقتصرة فقط في القانون البحري الداخلي، بل شملت أيضاً القانون الدولي للبحار، مما أدى إلى ظهور اتجاهات مختلفة في هذا الشأن منها من التزم الصمت بخصوص مفهوم السفينة، ومنها من اقتصر على تعريفها تعريفاً ضيقاً يرتبط أساساً بموضوع النص القانوني أو بطبيعة المادة القانونية التي تم تحليلها، ومنها من اعتمد تعريفاً موسعاً أو تمثيلاً على الأقل من حيث بعض العلاقات والجوانب ليشمل بذلك مختلف هذه المنشأة البحرية.

ومن خلال ما سبق من دراسة حول الملاحة البحرية تم التوصل إلى النتائج التالية:

أن السفينة تعتبر محور أبواب القانون الدولي للبحار، فهي كل منشأة عائمة تعمل عادة أو معدة لعمل في الملاحة البحرية سواء تستهدف ربحاً أو غير ذلك.

كما أن البحار تقسم من حيث الملاحة، إلى ما يطلق عليه أعالي البحار، والبحر الإقليمي، والمياه الداخلية. حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف للأعالي البحار لعام 1958 على أن "لفظ أعالي البحار يعني كل أجزاء البحر ما عدا البحر الإقليمي والمياه الداخلية"، وهذا تجلى عند تحديد المركز القانوني للسفينة في كل جزء من أجزاء البحار، وكذلك عند تنظيم مرور السفن في المناطق المختلفة للبحار.

كذلك مما تم التوصل إليه أن المرور العابر نظام ذو طبيعة خاصة يختلف عن المرور الحر وعن المرور البريء، فهو يضمن للجماعة الدولية المرور بسلام وطمأنينة دون توقف، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يضمن للدول المطلة على المضيق ممارسة حقوق السيادة على أقاليمها البحرية ورصد كل التصرفات التي يمكن أن تهدد أمنها وسلامتها.

ومن هذا بعد التساؤل الذي تم طرحه سابقاً وتوضيحاً لمجموعة الأسئلة التي جالت

في فكرنا أثناء القيام بالبحث، تبين لنا بوضوح وجلاء أن:

سيادة الدولة تمتد على مياهها الداخلية لأن هذه الأخير تعتبر امتداداً طبيعياً للإقليم، وعلى هذا الأساس تخضع كل المخالفات والجرائم التي ترتكب في المياه الداخلية من طرف السفن أو البحارة للقانون الداخلي، أما السفن الحربية الأجنبية المرخص لها

بالدخول من طرف السلطات المختصة حيث تخضع الجرائم المرتكبة على متنها لقانون الدولة التي تحمل السفينة علمها.

وهذا ما قرره القانون البحري الجزائري على عدم وجود حق المرور في مياهه الداخلية حيث تكون الملاحة قاصرة على السفن المحلية، ولا يجوز للسفن الأجنبية أن تمر أو تدخل الموانئ الجزائرية إلا بإذن من سلطاتها.

أما فيما يتعلق بالوضع القانوني للسفن فهو يختلف في البحر الإقليمي عنه في أعالي البحار، ففي البحر الإقليمي تختلف من حيث الطبيعة التي تكون فيها السفينة تجارية أو عسكرية، حيث تخضع الأولى في مواقف معينة للولاية المدنية والجنائية للدولة الساحلية، بينما تكون الثانية محصنة لا يمكن فرض الولاية عليها إلا في حالة واحدة ألا وهي القرصنة.

أما في أعالي البحار فإن جميع السفن لها حق حرية الملاحة وأن السفينة من حيث وضعها القانوني لا تخضع إلا للدولة التي ترفع علمها.

وبعد التفحص والتعمق في دراستنا وبحثنا يمكن الملاحظة أن النظام المستحدث للمرور في المضائق حظي باهتمام كبير من جانب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وكانت أهم معالمه استحداث حق المرور العابر الذي يعتبر حق وسط بين حق المرور البريء وحق المرور الحر.

وفي ختام هذه الدراسة المتواضعة نقوم باستخراج التوصيات التالية:

- إيجاد ووضع تعريف محدد من زاوية أو جانب واحد متعلق بأداة الملاحة البحرية الدولية.
- جمع الدول المعنية المرتبطة بالمضيق لوضع اتفاقية توضح أكثر المرور العابر بالنسبة لسفن معينة منها: السفن النووية، الغواصات، وغيرها من السفن الخطرة التي تؤدي إلى المساس بأمن وسلامة الدول المطلة على المضيق.
- تعزيز الأحكام المتصلة بتدابير الإنفاذ، فيما يتعلق بالصعود على ظهر السفينة، والتفتيش والاعتقال والإجراءات القضائية لردع الأعمال الغير الشرعية في البحر العالي.
- القيام بتدوين وتطوير القانون الدولي للبحار من خلال لجنة القانون الدولي بمنع استعمال البحار لأغراض من شأنها الإضرار بمصالح الدول الأخرى في الاستخدامات المشروعة لأعالي البحار نتيجة حق المرور الحر أو حرية الملاحة كإجراء تجارب نووية، أو تخزين الأسلحة ذات الدمار الشامل وغيرها من الأعمال، وبذلك يتطلب التعاون الدولي وعقد اتفاقيات دولية بهذا الشأن.

وفي النهاية لا أدعي أنني أضفت شئ جديد في هذه الدراسة المتواضعة ، وأنني أملت بكل الجوانب المتعلقة بالملاحة البحرية الدولية، وذلك لصعوبة الموضوع وحدائته المرجعية وكثرة الآراء فيه ولكنني على الأقل جمعت ما تفرق ووضحت ما كان مبهم، وقصدي بالدرجة الأولى الخروج ببحث شامل ووافي، فإن وفقنا فبفضل الله عز وجل وإن أخطأت فمن نفسي، ولكن عذري أن ذلك على الأقل أنني حاولت.

تمت المذكرة بحمد الله وعونه.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أ- المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

- اسكندري (أحمد)، أبو غزالة (محمد ناصر)، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998.
- أبو الوفا (أحمد)، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية القاهرة، 2006.
- أبو هيف (علي صادق)، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت، 1981.
- البروفيسور لوكاشوك (إ.إ.)، ترجمة القضاة (محمد حسين)، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
- البروفيسور دويوي (رنيه جان)، ترجمة فوق العادة (سموحي)، القانون الدولي، المكتبة العلمية، الطبعة الأولى، دار المنشورات عويدات، 1973.
- الحفناوي (مصطفى)، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، ملتزم الطبع والنشر مكتبة الانجلومصرية، القاهرة، 1962.
- الدغمة (محمد إبراهيم)، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- الشافعي (محمد بشير)، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، 1974.
- الطائي (عادل أحمد)، القانون الدولي العام، التعريف- المصادر- الأشخاص، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- العريني (محمد فريد)، الفقي (محمد السيد)، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- العناني (إبراهيم)، قانون البحار، المبادئ العامة الملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.

الغنيمي (محمد طلعت)، الأحكام العمة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية،
1970.

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي العام في السلم، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر
والتوزيع، عمان، 2010.

الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6، الطبعة
الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

الفتلاوي (سهيل حسين)، الموجز في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة
للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

المجنوب (محمد)، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية،
بيروت، 2004.

المجنوب (محمد)، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر،
بيروت،
1999.

بن عامر (تونسي)، وعمير (نعيمة)، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان
المطبوعات
الجامعية، الجزائر، 2010.

بوسلطان (محمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، ديوان
المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 2008.

بيطار (وليد)، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات
والنشر
والتوزيع، بيروت، 2008.

حداد (سليم)، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة
الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.

حسنى (محمد جابر)، القانون الدولي، الطبعة الأولى، الناشر دار النهضة العربية،
القاهرة،

.1973

حمود (محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

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

سلطان (حامد)، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، 1976.

شربال(عبد القادر)، البحر البيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

شحماط (محمود)، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

شلبي (إبراهيم أحمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الدار الجامعية، القاهرة، 1986.
صباريني(غازي حسن)، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام"، الطبعة الأولى، دار الثقافة

للنشر والتوزيع، عمان، 2005.

عبد الحميد (محمد سامي)، القانون الدولي العام، من الكتب القانونية قسم " القانون الدولي للبحر"، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، 2004.

علوان (عبد الكريم)، القانون الدولي العام، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، 2007.

علوان (عبد الكريم)، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان، 2007.

مانع (جمال عبد الناصر)، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009.

مهنا (فخري رشيد)، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق

هرمز، الطبعة الأولى، مطبعة الأديب البغدادية، العراق، 1980.
يوسفي (أمال)، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

الخطيب (محمد سعيد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق،
جامعة عين شمس، القاهرة، 1975.

الطائي (عبد الله شاكر)، النظرية العامة للمضائق، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق،
جامعة القاهرة، 1974.

عوض (محمد)، حق المرور البرئ في البحار، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة
عين شمس، القاهرة، 1977.
حزما (عادل خالد)، مبدئ حرية الملاحة في المضائق المستعملة للملاحة الدولية، رسالة
دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1987.

ثالثا: المقالات العلمية

جعفر (عبد السلام)، النظام القانوني للمضائق، المجلة المصرية للقانون الدولي، المقالات
الرئيسية المجلد 37، الجمعية المصرية للقانون الدولي، 1981.

رابعا: المواثيق الدولية

• عقدت الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار في جنيف (سويسرا) نتج عنه
أربع معاهدات في عام 1958 تناولنا اثنين هما:

1- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، دخلت حيز التنفيذ 10
سبتمبر 1964.

2- اتفاقية جنيف لأعالي البحار، دخلت حيز التنفيذ 30 سبتمبر 1962.

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتيفويباي (جامايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

خامسا: مواقع الإنترنت

جميل (محمد حسين) ، ملخص قانون البحار أو القانون الدولي للبحار، يوجد في الموقع:

<http://sciencesjuridiques.ahlamontada.net/t2111-topic>

القوانين البحرية، يوجد في الموقع:

www.courts.gov.ps/userfiles/file/doc

قانون البحار، يوجد في الموقع:

<http://www.arabency.com/index.php?module>

المجال الدولي، يوجد في الموقع:

<http://forum.law-dz.com/index.php?showtopic=4857>

المجال البحري، يوجد في الموقع:

<http://www.f-law.net/law/threads>

ب- المراجع باللغة الفرنسية

Colombos (c.j), le droit international de la mer, traduction de la nouvelle édition du traité de higgins and Colombos, the international law of the sea, paris, pedone, 1952.

De ferron (o), le droit international public de la mer, tome 1, Genève, paris, Droz minard, 1958.

Dupuy (R.j), droit international public, dalloz, paris, 2002

Gidel (georges) , le droit international public de la mer, voll 3, paris, 1932- 1934.

Lucchini (L), voelckel (M), les états et la mer, la documentation française, paris, 1977.

Riphagen (W), la navigation dans le droit de la mer, in, le nouveau droit international de la mer , pédone, paris, 1983.

Ruzié (david), droit international public, dalloz, 2000.

Verhoeven (joe), droit international public, bruxelles, larcier,2000

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

2.....	مقدمة
11.....	الفصل الأول: النظام القانوني للسفن كأداة للملاحة البحرية
13.....	المبحث الأول: السفينة
13.....	المطلب الأول: مفهوم السفينة وأنواعها
14.....	الفرع الأول: المفهوم القانوني للسفينة
18.....	الفرع الثاني: أنواع السفن
19.....	الفقرة الأولى: السفن العامة
22.....	الفقرة الثانية: السفن الخاصة
22.....	المطلب الثاني: جنسية السفينة وعلمها
23.....	الفرع الأول: جنسية السفينة
25.....	الفقرة الأولى: شروط منح الجنسية
25.....	أولاً: الشرط الأول
26.....	ثانياً: الشرط الثاني
27.....	الفرع الثاني: علم السفينة
28.....	الفقرة الأولى: الاستثناءات على القاعدة العامة

- 28.....أولا: حالة المنظمات الدولية.
- 29.....ثانيا: بالنسبة لحالة الدول الحبيسة.
- 29.....ثالثا: استثناء آخر.
- 30.....الفقرة الثانية:أعلام الملائمة.
- 32.....المبحث الثاني: المركز القانوني للسفن في مناطق السيادة.
- 33.....المطلب الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية.
- 34.....الفرع الأول: محتوى المياه الداخلية.
- 38.....الفرع الثاني: السفن العامة الأجنبية.
- 39.....الفقرة الأولى: الخضوع للقانون.
- 41.....الفقرة الثانية:الخضوع للاختصاص.
- 43.....الفرع الثالث: السفن الخاصة الأجنبية.
- 45.....الفقرة الأولى: الولاية المدنية.
- 46.....الفقرة الثانية: الولاية الجنائية.
- 46.....أولا:المذهب الفرنسي.
- 48.....ثانيا: المذهب الانجليزي.
- 48.....المطلب الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية.
- 49.....الفرع الأول: السفن العامة الأجنبية.

- 49.....الفقرة الأولى: السفينة الحربية.
- 51.....أولاً: القضاء المدني.
- 52.....ثانياً: لقضاء الجنائي.
- 53.....الفقرة الثانية: السفينة العامة غير الحربية.
- 55.....الفرع الثاني: السفن الخاصة الأجنبية.
- 55.....الفقرة الأولى: الميدان التشريعي.
- 57.....الفقرة الثانية: الميدان القضائي.
- 57.....أولاً: القضاء المدني.
- 57.....أ- بالنسبة للأشخاص.
- 58.....ب- بالنسبة للسفينة.
- 59.....ثانياً: القضاء الجنائي.
- 63.....المبحث الثالث: المركز القانوني للسفن في أعالي البحار.
- 64.....المطلب الأول: اختصاص دولة العلم.
- 64.....الفرع الأول: القاعدة العامة "اختصاص دولة العلم".
- 68.....الفرع الثاني: حماية دولة العلم.
- 69.....المطلب الثاني: الاستثناءات والقيود التي تحد من اختصاص دولة العلم.
- 70.....الفرع الأول: حماية مصالح الدولة الساحلية.

- 70.....الفقرة الأولى: المنطقة المتاخمة
- 71.....الفقرة الثانية: المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 73.....الفرع الثاني: حماية مصالح الجماعة الدولية
- 73.....الفقرة الأولى: حق الزيارة والتفتيش
- 74.....أولا:محااربة القرصنة
- 77.....ثانيا: تجارة الرقيق
- 79.....ثالثا: البث الإذاعي غير المصرح به
- 81.....رابعا: الشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه
- خامسا: محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات
- 82.....والمؤثرات العقلية
- 83.....الفقرة الثانية: المطاردة الحثيثة
- 86.....خلاصة الفصل الأول:
- 88.....**الفصل الثاني: أنظمة المرور في البحار**
- 90.....المبحث الأول: نظام المرور الحر
- 90.....المطلب الأول: حرية الملاحة
- 91.....الفرع الأول: المرور الحر ونطاقه
- 91.....الفقرة الأولى: المرور الحر

- 93.....الفقرة الثانية: نطاق المرور الحر
- 95.....الفرع الثاني: حرية الملاحة
- 100.....المطلب الثاني: القيود على حركة المرور الحر
- الفرع الأول: القيود الناجمة عن المصالح
- 100الخاصة بالدولة الساحلية
- 100.....الفقرة الأولى: الرقابة في المنطقة المتاخمة
- الفقرة الثانية: ممارسة حقوق الدولة الساحلية
- 101.....على الجرف القاري
- الفقرة الثالثة: ممارسة حقوق الدولة الساحلية
- 101.....على المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 103.....الفقرة الرابعة: حماية البيئة البحرية
- 105.....الفرع الثاني: القيود الناجمة عن المصالح العام للجماعة الدولية
- 105.....الفقرة الأولى: محاربة النشاطات غير المشروعة
- 105.....الفقرة الثانية: حماية البيئة البحرية في البحر العالي
- 106.....الفقرة الثالثة: أمن الملاحة
- 107.....الفقرة الرابعة: استخدام البحار للأغراض السلمية
- 108.....الفقرة الخامسة: النشاطات في المنطقة الدولية لقيعان البحار

المبحث الثاني: نظام المرور البريء.....109

المطلب الأول: حق المرور البريء ونظامه القانوني.....110

الفرع الأول: حق المرور البريء.....110

الفقرة الأولى: معنى المرور البريء.....111

أولاً: مفهوم المرور.....111

ثانياً: صفة البراءة للمرور.....113

الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية للمرور البريء.....115

أولاً: المرور البريء امتداد لحرية الملاحة بالبحار..116

ثانياً: المرور البريء رخصة لصالح السفن الأجنبية..117

ثالثاً: المرور البريء حق للسفن الأجنبية.....118

الفرع الثاني: التزامات الدولة الساحلية.....119

الفقرة الأولى: تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء.....119

الفقرة الثانية: حقوق الدولة الساحلية

في مواجهة المرور غير البريء.....122

المطلب الثاني: ممارسة المرور البريء

والطبيعة الخاصة لبعض السفن.....124

الفرع الأول: المناطق البحرية التي يمارس فيها

124..... نظام المرور البريء

124..... الفقرة الأولى: البحر الإقليمي

128..... الفقرة الثانية: المرور البريء في المضائق

131... الفقرة الثالثة: المرور البريء في المياه الأرخيبيلية

الفرع الثاني: القواعد الملاحية الخاصة بالمرور البريء

132..... لسفن معينة

133 الفقرة الأولى: فئة السفن الذرية وذات الحمولة الخطرة.

136..... الفقرة الثانية: فئة السفن الحربية

139..... الفقرة الثالثة: فئة الغواصات

المبحث الثالث: نظام المرور العابر 141.....

141..... **المطلب الأول: مفهوم المرور العابر ونطاق تطبيقه**

141..... الفرع الأول: تعريف المرور العابر

الفرع الثاني: تطبيق المرور العابر في المضائق

143..... المستخدمة للملاحة الدولية

الفرع الثالث: تطبيق المرور العابر في الممرات البحرية

146..... المعينة من قبل الدولة الأرخيبيلية

المطلب الثاني: الأحكام المنظمة للمرور العابر

147..... واختلافه مع أنظمة المرور الأخرى

148.... الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق

148..... الفقرة الأولى: حقوق الدول المطلة على المضيق

150..... الفقرة الثانية: واجبات الدول المطلة على المضيق

الفرع الثاني: واجبات السفن والطائرات

151..... أثناء المرور العابر

الفقرة الأولى: الواجبات العامة التي تنطبق

151..... على السفن والطائرات

152..... الفقرة الثانية: الواجبات الخاصة بالسفن

الفرع الثالث: الفرق بين المرور العابر

153..... ومختلف أنظمة المرور الأخرى

153.... الفقرة الأولى: الفرق بين المرور العابر والمرور الحر

154.... الفقرة الثانية: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء

157..... خلاصة الفصل الثاني:

159..... خاتمة

الملاحق

قائمة المراجع

فهرس المحتويات

ملخص

الملاحق

المخلص

ملخص

إن استكشاف واستغلال مياه البحار تتولاه دول متقدمة أو كبرى ودول نامية أو صغيرة، ولا شك أن اختلاف القدرات بين هذه الدول يؤدي إلى التنافس بينها تنافسا يمثل في حقيقته جزءا من المعادلة الصعبة التي تلح الآن في كل مؤتمر أو لقاء دولي، ألا وهي أن الدول النامية لا بد وأن يكون لها حقوق مأمونة ومصانة، وأن يكون لها حق الحركة والاشتراك في استغلال مياه أعالي البحار، في حين أنها لا تملك قدرة الدفاع عن هذه الحقوق ولا إمكانية الاشتراك في الاستكشاف والاستغلال في مسافات بعيدة، وعلى حين نجد الدول الكبرى تحاول تصوير البحار على أنها تمثل آفاقا مفتوحة لا تقف حياها حدود وإنما يجوب فيها الجميع كل وفق قدراته، كما نرى الدول النامية تسعى لتأكيد سيادتها ورغبتها في السيطرة على المياه القريبة من شواطئها، ولازمة لأمنها ومصالحها واستثماراتها الاقتصادية.

إن هذا الصراع بين الدول الكبرى والدول النامية يظهر بوضوح في النظرة إلى النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية التي تتجلى في نظام السفن في مناطق قريبة من الشواطئ وأعالي البحار وكذلك اختلاف نظام مرور هذه السفن في هذه المناطق، فبينما تدافع الدول الكبرى عن بقاء هذه المناطق خاضعة لنظام المرور الحر بالنسبة لكل السفن الحربية والغواصات وكذا الطيران، فإن الدول النامية المشاطئة لهذه المناطق تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية التي يشترط لمرورها الإذن المسبق أو الإخطار، ونفس الفكرة تناقش بالنسبة للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية.

Résumé

L'exploration et l'exploitation de l'eau de mer pris par les pays développés ou de grands pays en développement ou petite, sans doute que le déséquilibre de capacité entre ces pays conduit à la concurrence, y compris la concurrence est en fait partie de l'équation du mal maintenant à chaque conférence ou d'une réunion internationale, à savoir que les pays en développement devraient avoir les droits d'un coffre-fort et infectées, et ont le droit de circuler librement et de participer à l'exploitation de l'eau en haute mer, là où ils n'ont pas la capacité de défendre ces droits, ni la possibilité de participer à l'exploration et à l'exploitation en longue distance et quand nous trouvons les grands pays tentent de dépeindre les mers comme représentant casser ouvert les frontières ne tiennent pas sur eux, mais se promènent là où tout le monde chacun selon ses capacités, comme nous le voyons les pays en développement qui cherchent à affirmer sa souveraineté et son désir de contrôler les eaux près de ses côtes, et nécessaire à sa sécurité et les intérêts économiques et les investissements.

Ce conflit entre les grandes puissances et les pays en développement montre clairement dans la perception du système juridique de l' maritime internationale, qui se reflète dans le système des navires dans les zones à proximité des plages et en haute mer ainsi que la perturbation de système le passage de ces navires dans ces secteurs, tout en défendant les grands pays pour la survie de ces zones, dans le système passage libre pour les deux navires de guerre et sous-marins, ainsi que l'aviation, les pays en développement riverains de ces zones vise à appliquer le principe de la souveraineté territoriale sur les voies d'eau internationales qui sont nécessaires pour passer l'autorisation préalable ou la communication et la même idée discutée pour les détroits servant à la navigation internationale.

الكلمات المفتاحية

Nave	Le navire	السفينة
International law	Droit international public	القانون الدولي العام
The international law of the sea	Le droit international de la mer	القانون الدولي للبحار
High seas	Haute mer	أعالي البحار
The innocent passage	Le passage inoffensif	المرور البريء