

جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أنظمة المرور في البحار

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع: النشاطات البحري والنشاطات الساحلية

تحت إشراف الأستاذ:

أ/ د. تاجر محمد

إعداد الطالبة:

لغيمة فضيلة

لجنة المناقشة:

د/بوتوشنت عبد النور/أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،.....رئسا.

د/تاجر محمد /أستاذ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا ومقررا.

د/حدوم كمال/ أستاذ ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس.....ممتحنا.

تاريخ المناقشة:

2016/04/27

إهداء

إلى روح أمي الطاهرة رمز الحب والحنان

إلى أبي العزيز رعاه الله وأطال الله عمره

إلى شقائق روحي إخوتي وأخواتي

إلى جميع أساتذتي

إلى جميع الأصدقاء والصديقات

إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة جهدي هذا

لغيمة فضيلة.

كلمة شكر

أقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذي الفاضل:

أ/ د. تاجر محمد

لقبوله الإشراف على هذا العمل

كما أقدم بالشكر الجزيل للسادة لأعضاء لجنة المناقشة لقبولهم

مناقشة وإثراء هذا العمل.

لغيمة فضيلة.

مختصرات:

أولاً: باللغة العربية:

ج.ر. : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

م.أ.م. : منشورات الأمم المتحدة.

م.ج.ع.ق.إ.س. : المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية.

ثانياً: باللغة الفرنسية:

A.F.D.I. : Annuaire Français de Droit International.

C. : Contre.

C.I.J. : Cour Internationale de Justice.

C.P.J.I. : Cour Permanente de Justice Internationale.

F. : Fascicule.

J.C.D.I. : Juris- Classeur de Droit International.

N°. : Numéro.

O.P.U. : Office des Publications Universitaires.

P. : Page.

PP. : De Page à Page.

P.U.F : Presses Universitaires Français.

R.G.D.I.P. : Revue Générale de Droit International Public.

T. : Tome.

Vol. : Volume.

مقدمة

تشغل البحار ما يقرب ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية وتعتبر الطريق الأول للمواصلات الدولية وأهم وسائل الاتصال بين الشعوب نظرا لتجانسها في العنصر والاتصال الطبيعي باليابسة من جميع النواحي، وقد اقتضت ضرورة الاتصال وجود قواعد قانونية تحميه وتساعد على تدعيمه، فأخذت هذه القواعد تنتهياً للظهور شيئاً فشيئاً حتى أصبح للبحار على ممر الزمن نظام قانوني يدور حول فكرة أساسية أولية تتمثل في ضمان حرية الملاحة. ويتدرج هذا النظام في تطبيق مبدأ حرية البحار¹، الذي استقر منذ نهاية القرن الثامن عشر، وهذا يعود بشكل رئيسي إلى تطورين هامين هما: سمو البحرية البريطانية ورغبتها في ضمان حرية عمل تامة في البحار من جهة، وتوسع المجالات البحرية بسبب الاكتشافات الجغرافية الكبرى من جهة أخرى.

يتفرع عن حرية الملاحة أربعة أنواع من أنظمة المرور: المرور الحر، والمرور البريء، والمرور العابر، والمرور الأرخيبيلي². حيث كان الأصل حرية المرور في البحار، ونادى العديد من فقهاء القانون الدولي به، ومن هؤلاء (غروتوس) Grotius في مؤلفه حرية البحر عام 1583³ و(بيتر بيتمان) Peter Pittman في مؤلفه حرية البحار عام 1892. وقد عقد مؤتمر دولي في برشلونة عام 1921 والذي تمخض عنه اتفاقيتين تتعلقان بـ"حرية المرور" ونظام الممرات المائية الصالحة للملاحة ذات الأهمية الدولية⁴، إعترف

¹ - نقلا عن: علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الأصول والمبادئ العامة، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف الإسكندرية، 1972، ص320.

² - نقلا عن: عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 78.

³ - نقلا عن: سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، 2009، ص 194.

⁴ - نقلا عن: محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008، ص 26.

المؤتمر الدولي لجميع الدول بحقها في تسيير سفنها عبر البحار. كما نص الميثاق الأطلنطي لعام 1941 على أنه من بين المبادئ التي تحارب من أجلها الولايات المتحدة وإنجلترا أن يكون لكل الشعوب الحق في المرور عبر البحار بحرية تامة¹. وقد نصت اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 صراحة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لسفن الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية.

كما أكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على مبدأ حرية الملاحة بحق المرور الحر، في أعالي البحار، وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة². وإذا كان مبدأ حرية البحار قد استقر بالنسبة إلى أعاليها، وأصبح قاعدة ثابتة في القانون الدولي بعد صراع طويل، فإن القانون الدولي للبحار قد جسّد هذا المبدأ في البحار الإقليمية بنظام المرور البريء، الذي يُعتبر نتيجة مباشرة وطبيعية عن مبدأ حرية البحار³.

ثبت في الفقه الدولي حق المرور البريء، وتجسد في الكثير من المواثيق الدولية التي نصت على حق السفن الأجنبية في المرور البريء في البحر الإقليمي، كمعاهدة فرساي لعام 1919 في مادتها 270، واتفاقية برشلونة للترانزيت الحر لعام 1947⁴، وعند عقد مؤتمر جنيف لعام 1958، نصّت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، على قاعدة 12 ميلا بحريا كاتساع للبحر الإقليمي، حيث أصبح بموجب هذه القاعدة كثير من المضائق الدولية مياها إقليمية، بعد أن كانت من أعالي البحار، إضافة إلى استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وما

¹- نقلا عن: سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في زمن السلم، الطبعة الأولى، عمان، 2010، ص 374-375.

²- إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 123.

³- نقلا عن: عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1977، ص 3.

⁴- نقلا عن: سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، 1994، ص 59.

ترتب عنها من نتائج، لعل أبرزها التقليل من رقعة أعالي البحار والاعتراف للدولة الساحلية ببعض الحقوق والامتيازات التي تستحق الرعاية، وكل هذا كان له أثرًا على نظام المرور المطبق على المضائق الدولية والاعتراف في الأخير بعجز اتفاقيات جنيف لعام 1958 عن احتواء هذه التطورات¹. وعند عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار، ظهر أنه من الصعوبة التوصل إلى نظام مرور واحد وشامل لجميع المضائق الدولية². لأن المرور البريء الذي كان يميز النظام التقليدي للمرور عبر المضائق الدولية، لم يستطع أن يساير التطورات الحاصلة على مستوى القانون الدولي والعلاقات الدولية بمختلف أنواعها.

نتيجة تباين وتعارض الاتجاهات في المؤتمر الثالث لقانون البحار، بين القوى البحرية الكبرى التي تمسكت بإعمال نظام المرور الحر المطبق في أعالي البحار، وبين الدول الساحلية التي تسعى إلى إعمال نظام المرور البريء المطبق في البحر الإقليمي على هذه المضائق تم استحداث نظام المرور العابر الذي نصت عليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982، الذي يطبق على هذه المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وليكون نظامًا وسطًا بين المرور البريء والمرور الحر³.

كما استحدثت أيضا اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظام المرور الأرخبيلي ليكون بمثابة نوع من التوفيق بين خضوع المياه الأرخبيلية لسيادة الدولة الأرخبيلية، وضمان حرية الملاحة الدولية، وعدم وضع العراقيل في وجه حركتها⁴. وبالنظر للعلاقة الوطيدة بين حماية سيادة الدول على مياهها وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة، وبين استخدام

¹ - نقلا عن: إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 164.

² - MOMTAZ Djamchid, « La question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer » in : A.F.D.I., Vol 20, N°1, p. 854.

³ - نقلا عن: صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 557.

⁴ - نقلا عن: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 315.

البحار كوسيلة للمواصلات الدولية التي تنقل مختلف السلع والبضائع لجميع دول العالم¹، وقدرتها على الحركة مع احترام أنظمة المرور في البحار، إرتأينا التساؤل حول مدى تحقيق أنظمة المرور في البحار التوازن بين مصالح الدولة الساحلية لحماية سيادتها على مياهها، ومصالح الدول الأخرى في استخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية؟ وعليه سندرس كل نظام على حدى حسب الأسبقية في الظهور، وذلك بالتطرق إلى أنظمة المرور التقليدية في البحار (الفصل الأول) وأنظمة المرور المستحدثة (الفصل الثاني).

¹ - نقلا عن: سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 193.

الفصل الأول

أنظمة المرور التقليدية في البحار

ظهرت منذ الأمد البعيد مجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية الخاصة بتنظيم البحار، وبصفة عامة يمكن القول أن هذه القواعد كانت تفرق بين قسمين من أقسام البحار، القسم الأول وهو البحر العالي الذي يُعتبر بحراً حراً، وهذا المبدأ يعني أن البحر العالي ليس ملكاً لأية دولة ولا يخضع لسلطة أي دولة فهو مفتوح لجميع الدول دون تمييز ولكل الدول أن تنتفع به على قدر المساواة، إن هذا المبدأ حديث النشأة، لم يستقر إلا في القرن الثامن عشر، فقبل هذا التاريخ كانت مجموعة من الدول تدّعي ملكيتها وسيطرتها على البحر العالي وتفرض سيادتها الإقليمية عليه، مع مرور الوقت بدأت الدول في التخفيف التدريجي من المغالاة في ادعاءاتها بالسيادة على البحار، وقد تبين لها أن مصلحتها المشتركة تقضي أن تكون فيها الملاحة حرة من كل قيد، وفي منتصف القرن التاسع عشر استقر مبدأ أعالي البحار وأصبح من قواعد القانون الدولي العام، ويدخل ضمن هذا المبدأ نظام المرور الحر الذي يُطبّق على أعالي البحار، وعلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، التي استحدثتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (المبحث الأول). والقسم الثاني الذي يخضع لسلطان الدولة الساحلية، وهو البحر الإقليمي والمياه الداخلية مع التسليم ببعض القيود التي ترد على سيادة الدولة الساحلية، ومن بين هذه القيود نظام المرور البريء (المبحث الثاني).

المبحث الأول

المرور الحر في البحار

تعتبر حرية الملاحة حجر الزاوية في التقدم الذي عرفته التجارة الدولية، وهي أساس النظام القانوني للبحر العالي، حيث ترتب على إعلان مبدأ حرية البحر العالي نتيجة هامة، والمتمثلة في حق السفن في المرور الحر في أعالي البحار، وهذا ما نصت عليه اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958، ومن ثمّ أثرته اتفاقية قانون البحار لعام 1982، و اختصرته على المرور الحر في أعالي البحار (المطلب الأول) وعلى المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

نظام المرور الحر في أعالي البحار

نظرا للأهمية الحيوية والمشاركة لمنطقة أعالي البحار بين دول العالم، فقد أثارت هذه المنطقة العديد من المشاكل القانونية على المستوى الدولي، فكلما استقرت قواعد قانونية التي تنظم تلك المنطقة من العالم، فإن التطورات التكنولوجية الحديثة¹ والاستكشافات الجديدة تظهر تلك القواعد بمظهر القصور فيما يتعلق بتحقيق آمال وطموحات الدول². ولكن بإبرام اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 وجدت

¹ - PAUL Reuter, droit international public, 4^{ème} édition, Paris, 1973, p. 229

- راجع: علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة السابعة عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، ص 396.

² - نقلا عن: عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار (دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة بغرض وضع تنظيم قانوني للصيد في أعالي البحار)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 13.

قواعد قانونية تنظم منطقة أعالي البحار، حيث تطرقتنا إلى تعريف أعالي البحار (الفرع الأول) وللاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار (الفرع الثاني) .

الفرع الأول

تعريف أعالي البحار

عرفت أعالي البحار في كل من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 (أولاً) ثم في إطار اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (ثانياً) كما يلي:

أولاً: تعريف أعالي البحار وفقاً لاتفاقية البحر العالي 1958:

جاء في المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 أن أعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة¹. ومن المتفق عليه في القانون الدولي أن منطقة أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة، كما أنه ليس لأية دولة أن تخضع أي جزء منها لسيطرتها². وعليه فإن وجود البحر العالي في ظل هذه الاتفاقية يرتبط بعدم وجود سيادة للدولة الساحلية، وهذا ما عبّر عنه الأستاذ شارلييه قائلاً: حيث توجد سيادة الدول لا يوجد بحر عال، وحيث لا توجد سيادة للدول يوجد بحر عال.

¹ - أنظر: عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، المبادئ العامة، القانون الدولي المعاصر، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 469.

² - أنظر: إبراهيم محمد الدمغة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 304.

ثانيا: تعريف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لأعالي البحار:

بيّنت المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المقصود بأعالي البحار ونصّت على أنه: "تتطبق أحكام هذا الجزء (الجزء السابع المتعلق بأعالي البحار) على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما. أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58" ومن خلال نص هذه المادة فإن أعالي البحار هي تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية¹. وعليه فإن البحر العالي يكون وراء كل المساحات البحرية الآتية، وهي:

- المياه الداخلية.
- المياه الأرخيبيلية بالنسبة للدول الأرخيبيلية.
- البحر الإقليمي.
- المنطقة المتاخمة.
- المنطقة الاقتصادية الخالصة².

والجديد الذي أتت به المادة 86 يتّضح من زاويتين اثنتين هما:

¹ - انظر: عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر: 2007، ص 53.
² - نقلا عن: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية قانون البحار 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 330-331.

أولاً: أضافت منطقتين بحريتين جديدتين هما المياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة وبهذا زادت من تقليص مساحة البحر العالي¹.

ثانياً: أنها اعتمدت على معيار دقيق لتحديد الحد الداخلي للبحر العالي، كونها حددت بدقة متناهية الحدود الداخلية والخارجية للمناطق الخاضعة لسلطان الدولة الساحلية، والتي ارتكزت عليها لتحديد حدود البحر العالي. ونجد أن اتفاقية قانون البحار أخرجت القاع وباطن القاع من مفهوم البحر العالي فقد أصبحا القاع وباطن القاع يخضعان لنظامين قانونيين متباينين ومختلفين عن نظام البحر العالي²، وهما:

- نظام الجرف القاري³ ونظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية⁴.

¹- FRANCIS WODIE Vangah, « la haute mer », in: droit international, bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, p 950.

²- GAUTIER- Audebert Agnès, Domain maritime international, in : juris- Classeur du droit international, Vol 2, Fascicule. 140, 2002, p. 14.

³- DE HARTINGH France, « La position française à l'égard de la convention de Genève sur le plateau continental », A.F.D.I , Vol 11, 1965, p. 726 .

⁴- نقلا عن: جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 204.

- راجع أيضا: لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 121.

الفرع الثاني

الاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار

من المبادئ المستقرة عليها في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع كقاعدة عامة إلا لاختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها. بعبارة أخرى الاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار يكون وطنياً، تباشره كل دولة على السفن التابعة لها، وبالتالي فإن قانون علم السفينة هو الذي يحدد الاختصاص التشريعي في أعالي البحار (أولاً) والاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري (ثانياً)¹.

أولاً: الاختصاص التشريعي في أعالي البحار:

الاختصاص التشريعي في أعالي البحار يكون وطنياً، تمارسه كل دولة على السفن التابعة لها، وهذا هو ما نصّت عليه المادة 6 فقرة 1 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 و إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

يشمل تطبيق قانون العلم جوانب متعددة وهي:

1-الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل الإدارية:

تخوّل قوانين معظم الدول ربان السفينة سلطة حفظ الأمن، والنظام على السفينة وحماية ما على متنها من أشخاص وأموال، وله في سبيل ذلك أن يأمر بحجز الأشخاص المتهمين بارتكاب جرائم، وبالتحقيق معهم².

¹- نقلا عن: عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 110.

²- نقلا عن: محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، 2011، ص 211.

2 - الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل الجنائية:

القاعدة هنا أن قانون العلم ينطبق على كافة الجرائم التي تقع على ظهر السفينة، ويعدّ هذا مظهرا من مظاهر مباشرة دولة العلم لسيادتها، وسلطتها على السفينة، ومن ثمّ فهو حق خالص لها.

ثمة أحكام عديدة تؤكد هذه القاعدة نشير منها الحكم الذي أصدره القضاء الإنجليزي سنة 1860، فقد تعاقد ريان Lesley Bragintion ريان السفينة الإنجليزية Louiso مع حكومة شيلي على نقل بعض المسجونين السياسيين الذين قررت حكومة الشيلي إبعادهم، وذلك من ميناء " فالباريزو " إلى "ليفربول". وإثر وصول السفينة إلى ليفربول، تقدموا بشكاوي يتهم فيها ريان السفينة بالتعسف في حبسهم أثناء عبور السفينة للبحر العالي، وقد حكم بإدانة الريان على أساس خضوع السفينة البريطانية للقانون البريطاني في أثناء عبورها البحر العالي، وهو باعتباره بريطانيا يكون قد ارتكب التهمة التي تُسبت إليه، فمن ثم وجبت مساءلته¹.

3 - الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل المدنية:

يُطبق قانون دولة العلم بالنسبة لكافة التصرفات المدنية التي تتم على ظهر السفينة في أعالي البحار، فتعتبر هذه التصرفات كأنها قد تمت في دولة علم السفينة، وتخضع كذلك للقانون المسؤولية المدنية من الأفعال والتصرفات الضارة، التي تقع على ظهر السفينة، باعتبار أن المسؤولية المدنية تخضع للقانون الإقليمي، وهو هنا قانون دولة علم السفينة.

¹ - راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 219.

ثانياً: الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري:

بالنسبة للاختصاص الجزائي في مسائل المصادمات أو الحوادث الملاحية الأخرى فاتفاقية قانون البحار لعام 1982، أكدت على اختصاص السلطات الإدارية أو القضائية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياه¹.

وهذا الحكم مطابق لنص المادة (11) من اتفاقية جنيف لعام 1958، وهو نتيجة لقضية السفينة الفرنسية (Lotus)².

كما أعطت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 اختصاصاً مطلقاً لدولة العلم فيما يتعلق بإصدار الأوامر باحتجاز السفينة حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق³ و تتمتع السفينة بالحصانات المقررة للمنظمات الدولية، ، في حالة إذا كانت السفينة ترفع علم تلك المنظمة الدولية الحكومية، وذلك إذا كانت تعمل في خدمة أغراض هذه المنظمة وكذلك تتمتع السفن الحربية بالحصانة الكاملة في أعالي البحار تجاه ولاية أي دولة⁴.

¹ - راجع: المادة 97 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - تتلخص وقائع القضية في أن السفينة لوتس صدمت في أعالي البحار السفينة التركية بوزكورت (Boz-kourt)، فغرقت السفينة التركية وعليها ثمانية من رعايا تركيا، وواصلت اللوتس رحلتها، حتى وصلت إلى إسطنبول، حيث احتجزتها السلطات التركية، وقبضت على الضابط الفرنسي Demons الذي كان مسؤولاً عن إدارة السفينة وقت الحادث، ووجهت إليه تهمة القتل الخطأ. وقد دفع الضابط الفرنسي بعدم اختصاص المحكمة التركية، لوقوع الجريمة في أعالي البحار، فرفض دفعه وحُكم عليه بالسجن. احتجت فرنسا على سلوك السلطات التركية، مدعية أن الاختصاص في هذه الحالة يعود للمحاكم الفرنسية، ثم اتفقت الدولتان على عرض الموضوع على محكمة العدل الدولية الدائمة، التي أبدت وجهة النظر التركية، والتي تعطي لمحاكمها الاختصاص بالنظر في الجرائم الناشئة عن هذا التصادم الذي أحدث إصابة في الباخرة التركية، فهو لذلك يُعدّ كأنه وقع في إقليم تركي، لأن هذه الباخرة تعتبر إقليمياً تركيا. للمزيد من التفاصيل: راجع:

- C.P. J.I., Arrêt de 7 Septembre 1927 affaire de « Lotus » Série. A.N° 10.

- نقلاً عن: أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 336.

- نقلاً عن: شارل رسو، مرجع سابق، ص 232-233.

³ - راجع: المادة 97 فقرة (3) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - نقلاً عن: محمد إبراهيم الدمغة، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص 305.

- CHARLES Rousseau, droit international public, septième édition, Dalloz, Paris, 1973, p.

تتص المادة 9 من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، على حصانة السفن التي تُستخدم فقط في أعمال أو مهام حكومية غير تجارية لها حصانة كاملة من ولاية أية دولة غير دولة العلم. ويقابلها نص المادة 96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تنصّ على أنه " يكون للسفن التي تمتلكها أو تسيّرهما دولة ما وتستخدمها فقط في مهام حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم." كما أنه تتمتع السفن التجارية بالحصانة، مادام أنها تحمل علم دولة أجنبية فلا يجوز التعرض لها إلا في الحالات التي حددها القانون الدولي وهي تجارة الرقيق، والقرصنة، وتجارة المخدرات، البث الإذاعي غير المصرّح به، وتلوث البيئة البحرية¹.

المطلب الثاني

نظام المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة تلي البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له². يمثل النص على هذه المنطقة أحد الأمور المستحدثة في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، بالمقارنة باتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958، وكما تُعتبر حلا وسطا أسفر عنه صراع دبلوماسي وقانوني، استمر طيلة ثلاثة عقود³، ما بين الدول البحرية المدافعة عن مبدأ حرية البحر العالي، والرافضة لمحاولات دول العالم الثالث مدّ سيادتها إلى ما وراء الحدود التقليدية للبحر الإقليمي⁴، ودول أمريكا اللاتينية، وإفريقيا المتطلّعة

¹ - نقلا عن: سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 230.

² - راجع: المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع: عوض محمد المرّ، مرجع سابق، ص 241- 242.

⁴ - QUENEUDEC Jean- Pierre, « la proclamation Reagan sur la zone économique exclusive de l'Etats Unis » in A.F.D.I., Vol 29, 1983, pp. 170- 174.

إلى الاستئثار بمناطق واسعة من البحار المتاخمة لها، والمطالبة ببحور إقليمية خاضعة لسيادتها يصل عرضها المائتين من الأميال البحرية¹. إن الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الأول) جعلت الأفكار تتجه من البداية إلى تحديد حقوق الدولة الساحلية في هذه المنطقة، وتحديد حقوق بقية الدول فيها². ومن المسلم به أن هذه المنطقة تقررت أساسا لصالح الدولة الشاطئية، غير أن ذلك لا يعني حرمان الدول الأخرى من الحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار³. ومن بينها واجب الدولة الساحلية عدم إعاقة المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثاني) وبالمقابل يقع على عاتق الدول الأخرى أثناء المرور الحر واجبات (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

تُعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة ثمرة حل توفيق، تم التوصل إليها وإقرارها في الاتفاقية الجديدة للتوفيق بين المصالح المتعارضة للدول البحرية الكبرى ودول العالم الثالث، في إطار ذلك الصراع العنيف الذي شهدته الأعوام الأخيرة بين الأفكار التقليدية العتيقة عن حرية أعالي البحار⁴. وذلك بالاحتفاظ بالحريات في ميدان المواصلات، والملاحة والتحليق ومن الأسلاك والأنابيب المغمورة، وبقية الاختصاصات المرتبطة بها⁵. وبين مصالح غالبية الدول

¹ – LUCCHINI Laurent, « Une nouvelle vague de nationalisme maritime: quelques réponses de la pratique étatique », in: droit de la mer, Pedone, Paris, 1990, pp.38-42.

² – نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 286.

³ – نقلا عن: أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية، مرجع سابق، ص 225.

⁴ – TREVES Tullio, « la communauté européenne et la zone économique exclusive », in - F.D.I, vol 22, 1976, pp. 656-666.

⁵ – DAVID Ruzié, droit international public, 15^e édition, Dalloz, Paris, pp. 148- 150.

النامية وغيرها من الدول طويلة السواحل، حتى تكفل هذه الدول تطوير اقتصادها القومي وإشباع احتياجاتها الغذائية منها، ويحول دون استنزاف مواردها.

لقد سادت المناقشات بين الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، هذه المناقشات أدت إلى اختلاف في وجهات النظر، ونستطيع تبيين الاختلاف من خلال اتجاهين رئيسيين هما:

الاتجاه الأول: تبنته الدول البحرية الكبرى والدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافيا، يذهب إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار، بمعنى إخضاع المنطقة للحريات التقليدية في أعالي البحار، وهي حريات الملاحة والتحليق وإرساء الكابلات، وإقامة الجزر الاصطناعية وغيرها.

الاتجاه الثاني: اتجاها تبنته الدول الساحلية، والتي تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة خاصة، بمعنى تُعدّ موقعا وسطا بين البحر الإقليمي حيث السيادة التامة للدولة الساحلية وبين أعالي البحار حيث الحرية التامة، وحثهم في ذلك أن الحريات التي تمارس في المنطقة المذكورة بعضها يتعلق بحقوق سيادية واختصاص مطلق للدولة الساحلية والحقوق السيادية تتعلق باستكشاف واستغلال منطقتها الاقتصادية بالنسبة للموارد الحية وغير الحية، واختصاص مطلق بالنسبة للدولة الساحلية، حيث تعتبرها خالصة¹.

يستند التكييف القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة باعتبارها ذات طبيعة خاصة إلى تحقيق اتفاقية قانون البحار. فالمادة 55 منها أشارت "إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة بحرية واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له" فجاء نص المادة على النحو الآتي: "المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي، وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المتميز في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية

¹ - نقلا عن: يوسف آمال، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الجزائر، 2010-2011، ص 18.

وولايتها، وحقوق الدول الأخرى، وحرّياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية." أما المادة 86 من الاتفاقية التي حدّدت أعالي البحار، استبعدت المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق التي ينطبق عليها هذا الوصف بنصّها على ما يلي: " تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب عن هذه المادة أي انتقاص للحرّيات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 158¹.

الراجع أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة قانونية خاصة " Sui generis " فهي تحتوي على عناصر من البحر الإقليمي، وعناصر من البحر العالي، إنها كما وصفها الأستاذ Queneudec منطقة وسطى للانتقال Zone intermédiaire de transition فلا يمكن النظر إليها باعتبارها مكملة للإقليم الوطني للدولة، أو امتداد له، وإنما يمكن أن تكون منطقة " إضافية" منشأة خارج إقليم الدولة الساحلية لغرض تلبية بعض المصالح الوطنية. هذه الصفة الإضافية تجعل من المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة انتقال بين البحر الإقليمي والبحر العالي ومن هنا تأتي طبيعتها المختلطة ذات الصفة الهجين التي تجعل منها وحدة قانونية متميزة. لقد وصفها أندريه أكيلار، رئيس اللجنة الثانية في المؤتمر قائلا: "... مما لا شك فيه أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست من البحر العالي، وليست من البحر الإقليمي... إنها منطقة ذات طبيعة خاصة Suigenris. إنها شبه بحر عال

¹ - نقلا عن: جلال عبد الله معوض، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 474.

- راجع: لعمامري عصاد، المناطق البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 91.

- راجع: المادة 58 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الفارغة ونصف المملوءة.¹ Quasi mer territoriale أو شبه بحر إقليمي كالفقنية نصف

➤ إدخال المنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

أدخلت اتفاقية قانون البحار بموجب أحكام المادة 55 المنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وكأن المنطقة المتاخمة لم يعد لها وجود، غير أن وجود هذه المنطقة يفرضه منطقياً نظامها القانوني المتميز الذي لا يمتد الي عموم المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد جاءت اتفاقية قانون البحار بنفس السلطات تقريباً التي منحها المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 التي أكدت علي أن المنطقة المتاخمة جزء لا يتجزأ من البحر العالي، وهذا يعني أن المنطقة المتاخمة لا تنتمي للبحر الإقليمي،² وبالتالي ليس لدولة الساحلية أن تفرض سيادتها علي هذه المنطقة البحرية، وان تدعي حقوق سيادية علي ثرواتها، و إن كان نص المادة يجيز لها صراحة مباشرة الرقابة الضرورية لأجل منع خرق قوانينها الجمركية، المالية، الصحية او المتعلقة بالهجرة.³

الفرع الثاني

واجب الدولة الساحلية في عدم إعاقاة المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تقضي القاعدة العامة أن كل حق يقابله التزام، فما دامت الدولة الساحلية تتمتع بالحقوق السيادية، وهي الحقوق التي تمنح للدولة الساحلية لغرض استكشاف واستغلال الموارد

¹ - نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 324.

² - LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel ,Op.Cit.,p.195.

³ - راجع: المادة 24 من اتفاقية البحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958.

- راجع: المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الطبيعية الحية منها وغير الحية، الموجودة في العمود المائي، وفي قاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك في ما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح¹، وكذلك تتمتع الدولة الساحلية بالولاية² وبحقوق أخرى، كحق المطاردة الحثيثة³ فإنه يقع على عاتق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بعض الالتزامات، منها عدم إعاقة المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة، لأن ممارسة هذه الأخيرة لتلك الحقوق يجب ألا تؤدي إلى التأثير على حرية المرور في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد حرصت الاتفاقية على تأكيد هذا المعنى في عدد من النصوص التي أوردتها. ومنها نص المادة 60 الذي يلزم الدولة الساحلية في فقرته الثالثة بأن تقوم بالإخطار عما تقيمه من جزر صناعية، أو منشآت ومبان، وأن تحتفظ دائما بوسائل التحذير بوجودها، وأن تعين حولها مناطق سلامة معقولة فإذا تخلت عن أي منها أو أوقفت استعمالها وجب عليها إزالتها كاملة.

كما نجد أيضا أن الفقرة السابعة من المادة ذاتها منعت الدولة الساحلية من إقامة تلك الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية⁴. ورغم أن الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية في هذه المنطقة محصورة في ثلاثة مجالات وهي:

- إنشاء واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

¹ - نقلا عن: عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 96.

- راجع: المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص 138-141.

- نقلا عن: إسماعيل الغزال، مرجع سابق، ص 134 - 135.

والمادة 60 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - GAUTIER- AUDEBERT Agnès, op.cit., p. 9-10.

⁴ - نقلا عن: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 227.

- إجراء عمليات البحث العلمي البحري.
- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وأن للدولة الساحلية إمكانية في إجراء عمليات التفتيش، والمراقبة، والاعتقال والتحقيق القضائي في هذه المنطقة.
- إلا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 226 تلقي على عاتق الدولة الساحلية الالتزام بإطلاق سراح السفينة المحتجزة وأفراد طاقمها بشكل فوري في حال تقديم الكفالة اللازمة، أو أي ضمانات أخرى. وأن العقوبات المفروضة في هذه المنطقة لا يمكن أن تتضمن عقوبة الحبس، أو أي عقوبة شخصية أخرى، كما أن أية عقوبات أخرى يمكن أن يتم فرضها فقط بموجب اتفاقيات خاصة¹. فمثلا يوجد اتفاقية من هذا النوع بين روسيا واليابان، فإذا حجز الجانب الروسي سفينة يابانية بسبب قيامها بصيد غير مشروع للأسماك، فإنه يتوجب على روسيا تسليمها للسلطات اليابانية التي تفرض عليها القيام بالتحقيقات والإجراءات القضائية والإدارية اللازمة. وفي حال احتجاز السفينة الأجنبية أو توقيفها فإنه يتوجب على الدولة الساحلية أن تقوم بإبلاغ دولة علم السفينة بالإجراءات التي قامت باتخاذها².

الفرع الثالث

مرور عموم الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة مروراً حراً

حددت المادة 58 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حقوق وواجبات عموم الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة وهي:

1- نقلا عن : لوكاشوك ترجمة محمد حسين القضاة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 205-206.

- انظر: المادة 226 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- للمزيد من التفاصيل راجع: جلال عبد الله معوض، مرجع سابق، ص 455-457.

2- نقلا عن : إ. لوكاشوك ترجمة محمد حسين القضاة، مرجع سابق، ص 206.

أولاً: حقوق عموم الدول الأخرى في المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة: نصّت الفقرة (01) من المادة 58 على: "... تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية رهانا بمراعاة الأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية، بالحريات المشار إليها في المادة 87 و المتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتّصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والمتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية..."¹ وهكذا حدد هذا النص حقوق هذه الدول بثلاثة حقوق رئيسية وهي:

حق الملاحة والطيران وحق مد الكابلات والأنابيب المغمورة، والحق في الاستخدامات الأخرى المشروعة دولياً. وهذه الحريات هي جزء من الحريات التي تمارسها الدول في أعالي البحار. فقد استبعد النص من حريات البحر العالي المذكورة في المادة 87 تلك المرتبطة بطبيعة المنطقة الاقتصادية الخالصة وبالنشاطات التي تمارسها الدولة الساحلية كالصيد وإقامة الجزر الاصطناعية، والمنشآت والبحث العلمي، وترك بقية الحريات لتمارسها كافة الدول على قدم المساواة². فتمتع سفن جميع الدول وطائراتها بحق المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تلي البحر الإقليمي³.

¹ - راجع: المادة 58 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 286-287.

- راجع أيضا:

BEKHECHI Mohammed Abdelwahab, droit international public avec référence à la pratique algérienne : territoire et espaces, Université d'Oran collection le cours de science juridique, office des publications Universitaires, Ben Aknoun, (Alger), 1987, p. 97- 98.

³ - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 197-198.

ثانيا: واجبات عموم الدول الأخرى أثناء مرورها مرورا حرا في المنطقة الاقتصادية

الخالصة¹

بيد أن الرجوع إلى المواد 88 إلى 115 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي أحالت إليها الفقرة الثانية من المادة 58 من نفس الاتفاقية. نجدها تفرض على الدول الأخرى التزاما بأن "تولي... في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية... المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمثل للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافى به مع هذا الجزء.²" وبذلك يحدد هذا النص التزامين أساسيين على عاتق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة وهما:

-**الالتزام الأول:** هو أن تولي المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية، وهو التزام

متبادل بينها وبين الدول الساحلية، فهذه الأخيرة، تلتزم بنفس الالتزام الذي لا يخرج

عن كونه أحد المبادئ الأساسية في القانون الدولي، التي تقضي بعدم التعسف

باستعمال الحق وأن ممارسة الحق لا يعني التجاوز على حقوق الآخرين، وهو ما

أكدته المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.³

-**أما الالتزام الثاني:** فهو الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا

لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي وهذا يعني الامتثال للقوانين

والأنظمة الوطنية والقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بملاحة السفن في مناطق الأمان

¹ - نقلا عن : سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص 199-200.

² - نقلا عن : عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 97-99.

³ - راجع المادة 58 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المواد 88 إلى 115 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المقامة حول الجزر الاصطناعية، والمنشآت وتلك المتعلقة بالبيئة البحرية والحفاظ عليها¹.

المطلب الثالث

القيود الواردة على نظام المرور الحر

يرد على نظام المرور الحر عدة قيود، سواء فيما يخص المرور في أعالي البحار، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي يمكن تقسيمها إلى مجموعتين رئيسيتين، وهما: المجموعة الأولى تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية (الفرع الأول)، المجموعة الثانية تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية

لحماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية، يجب محاربة النشاطات غير المشروعة (أولاً) وحماية البيئة البحرية في أعالي البحار (ثانياً) وحماية أمن الملاحة (ثالثاً) والتوفيق بين الملاحة وبقية حريات البحر العالي (رابعاً).

أولاً: محاربة النشاطات غير المشروعة:²

تهدف هذه القواعد إلى محاربة بعض النشاطات المحرمة دولياً كال قرصنة وتجارة الرقيق وتجارة المخدرات والبت الإذاعي والتلفزيوني غير المصرح بها³

¹ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 287 - 288.

² - راجع: PHILIPPE Vincent, Op. cit., pp. 129- 138

³ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 434.

أ- القرصنة:

لم تتضمن اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 أي تعريف للقرصنة البحرية، بل اقتصرت فحسب على تعداد الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة¹، وهو ما جاءت به كذلك المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 غير أن هذه الأخيرة أضافت حالة ما إذا ارتكب أعمال من طرف طاقم سفينة حربية أو حكومية كانت أو طائرة حكومية المعرّفة في نص المادة 101 من نفس الاتفاقية اعتبر ذلك تمرداً من طرف طاقمها ويدخل ذلك التمرد في الأعمال التي تكون في حكم القرصنة²، ونظراً لخطورة أعمال القرصنة على الحياة البشرية والأموال، فقد سمحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في (المواد من 105- إلى 107) لأية دولة، بواسطة سفنها أو طائراتها الحربية، أو أية سفن مخصصة لخدمة عامة أن تقوم بضبط سفينة أو طائرة القرصنة في البحر العالي، أو في أية منطقة تخرج عن حدود ولاية أية دولة وأن تحكم بالعقوبات الواجبة واتخاذ الإجراءات اللازمة فيما يتعلق بالسفينة وما وجد على متنها³، وإذا ما جرّم شخص بالقرصنة فإن الدولة التي ينتمي إليها لا يحق لها بموجب القانون الدولي أن تدافع عنه أو تمثله في أية إجراءات أخرى لاحقة⁴.

¹- راجع: المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

- راجع: المادة 16 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

- راجع: المادة 17 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

- نقلا عن : أحمد حسام الدين، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1997، ص 111.

²- راجع: المادة 102 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- راجع: المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المادة 106 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴- رجع: عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 116.

تخضع الجريمة لمبدأ عالمية حق العقاب، وقد سوّت الاتفاقية السالفة الذكر بين المساهمة الأصلية والمساهمة التبعية كالاشتراك والتحريض، حيث أن الأشخاص المشتركين فيها يعتبرون مرتكبون لجريمة القرصنة¹.

ب- قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات:

كانت ظاهرة الانتشار الواسع للمواد المخدرة والمواد التي تؤثر على العقل تسيطر على الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، فقد تم إبرام في هذا الشأن العديد من الاتفاقيات الدولية التي تستهدف تحقيق التعاون الدولي لمواجهة هذا العمل الخطير وتحوز اتفاقية لاهاي لعام 1912 الوثيقة الأولى في هذا المجال²، وقد كانت المواد التي جاءت بها اتفاقية فيينا بشأن المواد التي تؤثر على العقل لعام 1971 في هذا الشأن مشابهة إلى حد ما لأحكام الاتفاقية الموحدة لعام 1961، ونجد أيضا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أكدت في مادتها 108 على تحريم نقل هذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار لغرض الاتجار بها إذا ما كان ذلك مخالفا للاتفاقيات الدولية³.

¹ - حمودة منتصر سعيد، القانون الدولي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 545.

² - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 863.

³ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 471 - 472.

كذلك نصت المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية الموقعة بفينا في 20 / 12 / 1988 على ضرورة التعاون الدولي بما يتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على منع الاتجار غير المشروع للمخدرات وشبيههما عبر البحار حثت على إبرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية حتى تعطي آثارا للمعاهدة التي ترمي إلى قمع هذا العمل¹.

ج- قمع تجارة الرقيق:

كان الرق أحد النظم القانونية المعترف بها في الحضارات القديمة، وظل كذلك في العالم الغربي لأنه يقوم كدعامة أساسية من دعائم الاقتصاد، غير أن الدول الغربية لما استنفذت أغراضها منه بدأت في التفكير في إلغائه في أوائل القرن 17، حيث صدر أول تصريح دولي في مؤتمر فينا عام 1815، وتوالت الاتفاقيات في هذا الشأن، ونجد أن المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كرست لهذا الموضوع ووضحت العناصر الأساسية لإعمال التعاون بين جميع الدول من أجل مكافحة هذه التجارة غير المشروعة².

تضيف المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وتؤكد واجب التعاون الدولي في هذا المجال، بأن تعطي للسفن الحربية وما في حكمها حق زيارة السفن التجارية الأجنبية من أجل منع القيام بالاتجار بالرقيق ونقله، ونلاحظ أن منح الزيارة للتحقق من عدم وجود الاتجار بالرقيق يمكن أن يؤدي في العمل إلى إساءة استعمال هذا الحق في عصر أصبح من النادر فيه وجود تجارة للرقيق التي يتم تنظيمها عبر أعالي البحار كما يؤدي إلى

¹ - من بين الاتفاقيات التي توالت من أجل قمع تجارة الرقيق نجد:

- اتفاقية إلغاء الرقيق وتنظيم وسائل مكافحة التجارة فيه، والتي عقدت في 1890/7/2.

- اتفاقية سان جرمان المبرمة في 1919 /9/10.

- للمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد سعادى، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2010، ص 235.

² - عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 119.

تحكم الدول البحرية الكبرى في تجارة الدول الأخرى، وبذلك اعترضت بعض الدول على إيراد حكم الاتجار بالرقيق في اتفاقية أعالي البحار¹.

د- قمع البث الإذاعي غير المصرح به:²

لا يسمح بإنشاء محطات البث الإذاعي في البحر العالي، فهذه المحطات يجب أن تشيد في إقليم الدولة وتخضع لسيادتها، كما لا يسمح بإنشاء محطات للبث على ظهر السفينة أو الطائرة في الجو، أو المحطات القائمة على نقاط ثابتة أو في الجزر الصناعية، هذا ما نصت عليه اتفاقية ستراسبورغ لسنة 1965.

نجد أيضا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص على واجب تعاون الدول من أجل محاربة البث الإذاعي غير المصرح به انطلاقا من البحر العالي، وإحالة كل من يعمل في البث على قضاء الدولة التي ترفع السفينة علمها³.

ثانيا: حماية البيئة البحرية في البحر العالي:⁴

إن غياب السيادة على البحر العالي لا يعني عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه إذ سمحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من خلال نص الفقرة (01) من المادة 218 لجميع الدول بالتدخل غير المباشر لتأمين هذه الحماية، وأعطت كذلك لدولة الميناء، أي

¹ - عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 120.

- راجع: المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: وليد بيطار، مرجع سابق، ص 374 - 375.

² - سهيل حسين الفتلاوي، غالب عواد حوامدة، القانون الدولي العام (حقوق الدول وواجباتها - الإقليم والمنازعات الدولية - الدبلوماسية)، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2007، ص 412.

³ - راجع: وليد بيطار، القانون الدولي العام، البعة الأولى، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008، ص 374 - 375.

راجع أيضا: المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

PHILIPPE Vincent, Op.cit., p. 135

⁴ - راجع:

الدولة التي توجد في مينائها أو في منشآتها المينائية السفينة، الحق بالقيام بالتحقيق مع تلك السفينة وعند توفر الأدلة، إقامة الدعوى ضدها، عند الشك بالقيام بأي تصريف للفضلات أو المواد الملوثة.

ثالثا: أمن الملاحة:

مما لا شك فيه أن الحصول على الفائدة القصوى من الملاحة تقضي ضمان سلامتها والجو الملائم لحركتها في البحار بدون أخطار أو حوادث، الأمر الذي يتطلب فرض بعض القيود على حرية حركة السفن ضمانا لسلامة الملاحة.

حيث أصدرت بريطانيا عددا من التشريعات التي تهدف إلى التقليل من حوادث التصادم في البحار عن طريق وضع إشارات المرور وتنظيم قواعد الطريق، ثم تحول هذا الاهتمام إلى المجال الدولي بفعل واقع التعامل الدولي أو بفعل القانون، حيث أبرمت عددا كبيرا من المعاهدات الدولية التي تهدف إلى توفير أكبر قدر من الأمن والسلامة للملاحة الدولية. منها ما يتعلق بالسفن ذاتها من حيث بنائها ومعدات وطواقمها¹، ومنها ما يتعلق بالحوادث البحرية، ومنها ما يتعلق بالمساعدة والإنقاذ في البحار، وما يتعلق بالإشارات ومنشآت المرور البحرية². وهو ما تم التطرق إليه في نص المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تقابلها الفقرة (1) من المادة العاشرة من اتفاقية البحر العالي لعام 1958.

رابعا: التوفيق بين الملاحة وبقية حريات البحر العالي:

تلزم الفقرة (2) من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 جميع الدول عند ممارستها للحريات المذكورة في الفقرة (1) منها «... إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول

¹ - راجع: سهيل حسين الفتلاوي، غالب عواد حوامدة، مرجع سابق، ص 413.

² - راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 435-436.

- راجع: المادة 218 من اتفاقية قانون البحار عام 1982.

الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة. « والغاية من هذه الفقرة التوفيق بين حرية الملاحة وبقيّة حريات البحر العالي، دون إعطاء أفضلية لإحداها على الأخرى إلاّ بالقدر الذي تسمح به النصوص، وتعتبر هذه القاعدة نتيجة عملية لقاعدة عدم التعسف في استعمال الحق¹ المستقرة في القانون الدولي والتي أشارت إليها المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982².

ورغم محاولة عدم التمييز بين حريات البحر العالي المختلفة وفقا لهذه القاعدة، إلاّ أن الاتفاقية أوردت بعض الأحكام التي تعطي الأفضلية لبعض النشاطات على نشاطات أخرى. فالمادة 261 تقضي بأنه «لا يجوز أن تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معداته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية»، إذا إن هذه القاعدة تعطي أفضلية محددة تكون هذه المنشآت تشكل "عقبة" أمام الملاحة في "الطرق المقررة للملاحة الدولية".

الفرع الثاني

القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية

يسمح القانون الدولي للدولة الساحلية اتخاذ جملة من الإجراءات لغرض حماية مصالحها الجوهرية، ورغم أن هذه الإجراءات لا تهدف إلى تقييد الملاحة بشكل مباشر ومقصود إلاّ أنها يمكن أن تؤدي إلى هذه النتيجة ويمكن إجمال ذلك بالنقاط التالية:

¹ - راجع محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 435.

² - راجع: المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أولاً: الرقابة في المنطقة المتاخمة:¹

يعترف القانون الدولي للدولة الساحلية بالحق بإلزام الآخرين باحترام قوانينها وأنظمتها في المنطقة المتاخمة لأن الدولة الساحلية تتمتع ببعض الاختصاصات المحددة وليست لها حق سيادة على تلك المنطقة أو على الثروات الموجودة فيها.²

ذكرت هذه الاختصاصات في الفقرة (1) من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ويتبين من خلال هذه الفقرة أن المصالح التي تحميها فكرة المنطقة المتاخمة محددة بسلطات الرقابة في ميادين الصحة والجمركة والمالية والهجرة، ولا تتعدى ذلك إلى ميادين الأمن أو الصيد³، وتمنح هذه السلطات للدولة الساحلية توقيف السفن أو اقتيادها إلى أحد موانئها أو ممارسة الأعمال القضائية بحقها أو وضع اليد عليها⁴.

ثانياً: حق المطاردة الحثيئة:⁵ تعتبر المطاردة الحثيئة⁵، إحدى الاستثناءات الواردة على

مبدأ عدم التدخل في شؤون السفن التي تسير في أعالي البحار والغرض منه حماية المصالح الأساسية للدولة الساحلية وذلك بعد انتهاك قوانينها وأنظمتها من قبل السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا تتم ممارسة هذا الحق. أجازت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية مطاردة السفينة الأجنبية مطاردة حثيئة عندما

¹ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 442.

² - نقلا عن : بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1967-1977، ص 19.

³ - انظر : ZENG ZHANG Hong, La mer adjacente, in : Droit international, Bilan et perspective, Tome 2, Pedone, Paris, 1991, pp . 921.

⁴ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 442.

⁵ - نقلا عن : إسماعيل الغزال، مرجع سابق، ص 136.

يكون لدى السلطات المتخصصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة¹.

ثالثاً: ممارسة حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري.

القاعدة العامة في مجال ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة هي التي حددتها المادتان 56 فقرة 2 و 58 فقرة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. فالأولى تلزم الدول الساحلية بأن تولى " في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها، وتتصرف على نحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية" أما المادة 58 فقرة 3 فإنها تضع على عاتق الدول الأخرى في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب الاتفاقية بأن: " تولى... المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمثل للقوانين والأنظمة التي تعتمد عليها الدول الساحلية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي...". إن الفكرة الأساسية من هذين النصين هي خلق توازن بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية، وحرية الدولة الأخرى.

¹ - نقلاً عن : خليل حسين، مرجع سابق، ص 223-224.

- أنظر: المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المبحث الثاني

نظام المرور البريء

استقر الفقه والقانون الدوليان على أن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة الساحلية لذلك فإن من المقرر أن مباشرة الدولة لاختصاصها في البحر الإقليمي يخضع لبعض القيود التي قررت لصالح الملاحة الدولية، وأهم قيد في هذا الشأن هو نظام المرور البريء وبالتالي فإن هذا الأخير ليس رخصة تُمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة الساحلية، بل هو حق ثابت لها تتوفر فيه كل العناصر المكونة للحق بميزاتها المتعددة، وقد رتب هذا الحق في العرف المتواتر بين الدول منذ العصور القديمة، وهو حق مجمع عليه في العمل وفي القضاء الدوليين. هذا الحق الثابت لكل أعضاء الأسرة الدولية في الاتصال ببعضهم البعض، ونظام المرور البريء الذي يقيد من سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي (المطلب الأول)، والذي يسري كذلك على المياه الداخلية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

نظام المرور البريء في البحر الإقليمي

تسهيلاً لحركة الملاحة الدولية، ورغم أن ذلك يمثل قيوداً على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فإنه تتمتع سفن كل الدول الشاطئية أو غير الشاطئية، بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي. وقد نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المرور البريء¹ في المواد من 17 إلى 32 بحيث تطرقت لمفهوم نظام المرور البريء (الفرع الأول) وإلى أن المرور البريء حق للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي (الفرع الثاني) ولحقوق الدولة الساحلية في

¹ - أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 203.

مواجهة المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي (الفرع الثالث) وللقواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة (الفرع الرابع).

الفرع الأول

مفهوم نظام المرور البريء¹

تناولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في موادها 17 و 18 و 19 تعريف المرور (أولاً) وإلى طابع البراءة في مرور السفن (ثانياً)

أولاً: تعريف المرور:

يقصد بحق المرور كما نصت عليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 18 منها على أن " المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي للسفن لغرض:

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

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

¹ QUENEUDEC Jean- Pierre, « Chronique du droit de la mer : la réglementation du passage des étrangers dans les eaux territoriales française », in : A.F.D.I, Vol 31, 1985, pp. 783- 789.

الحقيقة أن هذا النص لم يخرج كثيرا عن نص المادة 14 فقرة 2 و3 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، ثم إن المستقر في العرف الدولي من قبل هذين النصين كان يتمثل في كون أن المرور يجب أن لا يضر بمصالح الدولة الساحلية¹. تتص الفقرة الأولى من المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على أنه: " للسفن التابعة لكل الدول الشاطئية منها وغير الشاطئية بأن تتمتع بحق المرور البريء في المياه الإقليمية." ويُفهم من هذا النص أن للسفن الأجنبية حرية اجتياز المياه الإقليمية لدولة ما شريطة ألا يرافق هذا الاجتياز محاولة المساس بسيادة الدولة الساحلية أو الإضرار بمصالحها². وقد أوردت الفقرة (2) من المادة 18 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحديدا أكثر لمفهوم المرور بحيث يجب أن يكون "متوصلا وسريعا" هذه العبارة لم تكن موجودة في نص المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وقد أُضيفت هذه العبارة بناء على اقتراح من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن الذي قُدّم إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974 وكان الغرض من هذا الاقتراح توضيح معنى المرور³. وأضافت انه يمكن أن يشتمل هذا المرور المتواصل والسريع على إمكانية التوقف والرسو شريطة أن تستلزمه: مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون التوقف أو الرسو لغرض تقديم مساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

¹ - لقد جاء في الفقرة الثانية من المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 أن المرور البريء يشمل على الأشكال التالية:

- أن تعبر السفينة البحر الإقليمي قصد دخول المياه الداخلية للدولة الشاطئية.
- أن تعبر السفينة البحر الإقليمي باتجاه البحار العالية بعد خروجها من المياه الداخلية للدولة الشاطئية.

² - نقلا عن : غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص215.

³ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 130.

ثانياً: طابع البراءة في مرور السفن:

ثار التساؤل حول ما تعنيه براءة المرور والمقصود بكلمة بريء وما إذا كان يراد به الفعل (Acte)، أو النية أو القصد (Intention) ولكن تم حسم هذه المسألة منذ مؤتمر لاهاي لعام 1930 وذلك بموجب مادته الثالثة، التي تنص على أن المرور البريء يعني " استعمال هذه السفن للبحار الإقليمية دون قصد إثيان أعمال تضر بأمن الدولة أو سيادتها العامة، أو بمصالحها المالية."¹ أما اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة فقد تعرضت لمدلول براءة المرور في الفقرة 4 من المادة 14 منها على أن المرور يكون بريئاً مادام لا يضر بالسلامة وبحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية.

كما أضافت المادة 17 على ضرورة تطبيق قوانين وقواعد الدولة الشاطئية للاستفادة من بحرهما الإقليمي، وفي حالة ثبوت عدم براءة المرور بالنسبة للسفن الأجنبية فيحق للدولة الشاطئية عملاً بنص الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر اتخاذ الخطوات الضرورية في بحرهما الإقليمي.

¹ - راجع: المادة الثالثة من المشروع الخاص بنظام البحار الإقليمية والذي فشل المؤتمر إقراره، لمزيد من التفاصيل راجع:

إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 137.

- ضاري رشيد السامرائي، مستقبل الخليج العربي في ضوء قانون البحار الدولي الجديد، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1990، ص 25-26.

ومعروف أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة قد ميّزت بين المرور البريء للسفن التجارية والركاب وبين سفن الصيد، وقد وضعت الفقرة 5 من المادة 14 نصاً¹ يتعلق بمفهوم المرور البريء بالنسبة لسفن الصيد، فالمرور لا يعتبر بريئاً إذا خالفت سفن الصيد القوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الشاطئية المتعلقة بتحريم هذه السفن من ممارسة الصيد في المياه الإقليمية للدولة². ولا يوجد في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ما يحدد متى يعتبر المرور ضاراً بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو بأمنها باستثناء الإشارة إلى سفن الصيد.

حاولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 معالجة هذا النقص، والتقليل من مجال الشك، وعدم اليقين³ بإيراد قائمة في الفقرة الثانية من المادة 19 للحالات التي تعتبر فيها مرور السفن الأجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو بأمنها⁴.

ونلاحظ أن الفقرة الثانية من المادة 19 أرست معياراً مؤداه اعتبار كل نشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور له أثره على الطبيعة القانونية للمرور، وقد يحيله إلى مرور غير بريء، ويؤدي هذا المعيار إلى نتيجتين هامتين:

الأولى: أن كافة الأنشطة السابقة إنما هي على سبيل المثال، وليس على سبيل الحصر وبالتالي يمكن أن تمارس السفينة نشاطاً يغيّر الأنشطة السابق بيانها، ورغم ذلك يعتبر هذا النشاط ذو أثر على طبيعة المرور البريء إذا ما كان هذا النشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور، وقد يحيله إلى مرور غير بريء، كما قد لا يكون له مثل هذا الأثر.

¹ - راجع: المادة 17 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

- راجع: المادة 14 فقرة 5 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

² - نقلاً عن : غازي حسين صبارني، مرجع سابق، ص 215-216.

- راجع: المادة 190 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³ - نقلاً عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 131.

⁴ - راجع : المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الثانية: فتح باب الاجتهاد حول المقصود بالأنشطة التي تمارسها السفينة خلافا للأنشطة السابق ذكرها، وليس لها علاقة مباشرة بالمرور، ورغم ذلك لا تؤثر على المرور البريء وتحيله إلى مرور غير بريء، وإنما يظل المرور بريئاً رغم أن هذه الأنشطة ليست لها علاقة بالمرور وفقاً للمعيار السابق. ومن خلال هذا الباب يمكن مناقشة بعض الأنشطة التي ليست لها صلة مباشرة بالمرور، وتخرج من الأنشطة السابق بيانها بالفقرة الثانية، وفي ذات الوقت لا تؤثر على الطبيعة القانونية للمرور البريء لارتباطها بقواعد أخرى من قواعد القانون الدولي، كأعمال المساعدة البحرية، وحالات الشدة أو القوة القاهرة¹.

الفرع الثاني

المرور البريء حق للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

للسفن الأجنبية أن تمر خلال البحر الإقليمي دونما رخصة أو إذن من الدولة الساحلية. حيث أن الاتجاه الذي يقر بسيادة الدولة الساحلية المطلقة على بحرها الإقليمي يعتبر هذا المرور ما هو إلا رخصة أو امتياز تمنحه الدولة الساحلية لسفن الدول الأخرى على أساس المجاملة والتعاون الدوليين، ولها أن تسحبه متى شاءت وبالطريقة التي تراها مناسبة. كما أن هناك من استند حتى على التسمية المعطاة لهذا المرور، والتي استقر عليها العرف والفقه وحتى القضاء الدولي، وهي اعتباره مروراً " بريئاً " بحيث يجب أن يكون هذا المرور متسماً بطابع البراءة².

والحقيقة أن هذا الاتجاه لم يساير ما استقر عليه القانون الدولي في إطار اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، حيث نجد المادة 14 فقرة (1) من هذه الأخيرة تنص على أن: "سفن جميع الدول سواء الساحلية أو غيرها تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي" وهو ما نصت عليه أيضاً اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في

¹ - نقلا عن : غازي حسين صباريني، مرجع سابق، ص 87.

² - نقلا عن : إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 141.

المادة 17 منها على أن: " ... تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي."

ومن خلال نص هاتين المادتين نستنتج أنه صحيح يجب أن يكون هذا المرور مقرونا بطابع البراءة، غير أن المقصود من اعتباره حقا هو عدم تعليقه على إذن الدولة الساحلية إن شاءت منحه أو سحبه. وبالتالي فإن المرور البريء ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة الساحلية، بل هو حق ثابت لها، تتوافر فيه كل العناصر المكونة للحق بمميزاتها المتعددة، وقد ترتب هذا الحق في العرف المتواتر بين الدول منذ العصور القديمة وهو حق مجمع عليه في العمل وفي القضاء والفقهاء الدوليين. وهذا الحق الثابت لكل أعضاء الأسرة الدولية في الاتصال ببعضهم البعض¹.

الفرع الثالث

حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور البريء

ليس معنى كون المرور البريء قيذا على سيادة الدولة الساحلية أن تتجرد هذه الدولة من أي سلطة أو اختصاص تجاهه، ذلك أن سيادتها دائمة على بحرها الإقليمي، وبالتالي يكون لها وضع تنظيم للمرور فيه، وهذا ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

أولا: حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء:

منحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي². وتشتترط في هذه الحالة أن يكون هذا التنظيم بموجب قوانين وأنظمة تصدرها

¹ - نقلا عن : مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار روائع مجدلوي، الخرطوم، 2002، ص 101-102.

² - راجع : المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الدولة الساحلية لتطبق على جميع السفن الأجنبية دون تمييز. وعلى الدولة الساحلية أن تعلن عن هذه القوانين والأنظمة، ويجوز أن تتناول الأنظمة والقوانين ما يأتي¹:

1 سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري²:

هو ما يطلق عليه سلامة المواصلات البحرية للسفن الداخلة والخارجة من وإلى البحر الإقليمي، بحيث يضمن تجنب حوادث المرور بين السفن وتحديد خطوط الدخول والخروج. ومن حق الدولة الساحلية، أن تحدد خط سير مرور السفن، ومنع السفن من دخول بعض المناطق المحظورة، لأسباب أمنية، أو عسكرية، أو ملاحية، أو تنظيمية. وللدولة الساحلية أن تضع سفن إرشاد ترشد السفن الأجنبية منذ دخولها البحر الإقليمي إلى حين خروجها، أو تضع سفن مراقبة لضمان عدم مخالفة السفن الأجنبية قواعد المرور، أو يكون الإرشاد عن بعد عن طريق وسائل الاتصال بريان السفينة، وتزوده بالإرشادات والخطوط المسموح السير بها، أو استخدام الرادار في توجيه السفن ومراقبتها.

2 حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية:

يجب على السفن عند مرورها عدم التعرض للمنشآت الخاصة بتسهيل الملاحة، ومن هذه المنشآت أبراج المراقبة ومراكز الإرشاد وأرصعة التحميل، والجزر الاصطناعية، والمنشآت الخاصة التي تقيمها الدولة في البحر الإقليمي، والسفن الراسية فيه، ومصانع السفن ومعامل تصليحها، وورش العمل، وحماية الأجهزة السلوكية المغمورة في المياه، وحماية سفن الصيد والطوارئ والإنقاذ والسياحة.

3 حماية الكابلات وخطوط الأنابيب:

تلتزم السفن الأجنبية بحماية الكابلات وخطوط الأنابيب سواء ما كان منها ظاهراً أو مغموراً بالمياه، فعلى السفن الأجنبية تجنب التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب التي تمر عبر المياه

¹ - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 380.

² - نقلا عن : سعيد يحيى، مرجع سابق، ص 185.

الإقليمية للدولة الساحلية، أو الداخلة إليها، أو الخارجة منها، ذلك لأن التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب قد يلحق ضررا بالسفينة وبالمياه الإقليمية، أو يتسبب بتلوثها¹.

4 - حماية البيئة البحرية:

يجب حماية البيئة البحرية في جميع المناطق البحرية من التلوث، وبخاصة عدم التأثير على البيئة في البحر الإقليمي، إذ تلتزم السفن الأجنبية عند مرورها بالمياه الإقليمية مراعاة قواعد حماية البيئة في هذه المنطقة².

5 تطبيق القوانين:

لا يجوز التعرض للنظام القانوني الخاص بمصائد الأسماك الخاص بالدولة الساحلية، فلا يجوز الاقتراب منها والتأثير على عملها، ويمنع إجراء أي بحوث علمية بالقوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية للدولة الساحلية، أو المتعلقة بالهجرة، أو التي تؤثر على الصحة العامة³.

ثانيا: تعيين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البريء

نتيجة لخضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الشاطئية، فمن الثابت أن هذه الدولة هي الأقدر على معرفة أهم طرق تحقيق سلامة وأمن المرور في بحرها الإقليمي، لذلك قررت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لها حق تعيين الممرات التي يمكن أن تسلكها السفن عند ممارستها لحق المرور البريء فتتص المادة 22 منها على ما يلي:

1 - للدولة الساحلية، كما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية

التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية

واتباع نظام حركة المرور التي تعيّنها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

¹ - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 380-381.

² - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 381-383..

³ - ضاري رشيد السامرائي، مرجع سابق، ص 27-28.

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

3- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية، وتقريرها نظم

تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، ما يلي:

أ- الاعتراف بالتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية المتخصصة؛

ب- وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية؛

ج- وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة؛

د- وكثافة حركة المرور.

-تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور

في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

الفرع الرابع

القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة.

تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن أن تخضع لقواعد خاصة في مرورها مرورا بريئا في البحر الإقليمي، دون أن تحرم من الاستفادة من بقية القواعد المتعلقة بذلك المرور. والمقصود بهذه السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة (أولا) والغواصات (ثانيا) والسفن الحربية (ثالثا)¹.

¹- نقلا عن : محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 139.

أولاً: السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة.

أثارت السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة اهتماماً خاصاً في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وخاصة في دوراته، حيث عبرت الدولة الساحلية عن مخاوفها من الأخطار التي يمكن أن تتجم على ممارسة مثل هذه السفن لحق المرور البريء، بينما حرصت الدول البحرية الكبرى على تأكيد حق هذه السفن في المرور البريء¹.

وقد توصل المؤتمر بعد المناقشات إلى التمييز بين الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن وبين الجوانب المتعلقة بالتحويلات الخاصة بتركيبها وشحناتها²، في مقابل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على هذه السفن ممارسة حق المرور البريء فقط في الممرات البحرية التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن³.

فقد نظمت الفقرة 2 من المادة 22 من الاتفاقية الجانب المتعلق بالملاحة، فأجازت للدولة الساحلية أن تفرض «... على الناقلات والسفن التي تحمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطيرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية»

¹ - نقلا عن : صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 119 - 120.

² - نقلا عن : محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 139.

³ - جاء هذا القيد في المشروع الذي تقدمت به فيجي في الفقرة 2 من المادة 6.

- LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel., « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire », p. 778.

بالنسبة للجوانب الخاصة بالتركيب والشحنة، فقد أخذ المؤتمر في وقت مبكر ببعض المقترحات التي أدت إلى صياغة المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹ التي ألزمت هذه السفن عند ممارستها للمرور البريء عبر البحر الإقليمي «أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن.» والمقصود بها اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية في البحر العام لعام 1974 التي استثنت من حكمها السفن الحربية، بخلاف المادة 23 المشار إليها التي تنطبق على جميع السفن، بما فيها السفن الحربية. وأن هذه المادة عند إشارتها إلى الاتفاقيات الدولية، لم تشترط أن تكون تلك الاتفاقيات "مقبولة عموماً" أو "المنطبقة"، لذا سيحدث فراغ لو أن دولة العلم أو دولة الساحل لم تكن طرف في اتفاقية 1974². وقد عقدت اتفاقيات خاصة في بداية الملاحة النووية ستسمح للدول التي تتوجه هذه السفن لموانئها بتفتيشها أثناء مرورها في البحر الإقليمي وتنظيم إلقاء المواد النووية في مياهها³. كما وضعت قواعد مشابهة في اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في 17 / 06 / 1960، وفي نموذج القواعد التي وضعتها وكالة الطاقة النووية حول هذا الموضوع.

¹- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 140.

جاء مضمون نص المادة في المادة 17 من المشروع المشترك الذي تقدمت به كل من بلغاريا وبولندا وألمانيا والاتحاد السوفياتي في الوثيقة رقم:

A/CONF.62/C.2/L.26, P. 203.

وانظر كذلك الوثيقة رقم:

²- هذا التفسير أخذت به مصر عند تصديقها على اتفاقية 1982، إذ صرحت أنها طالما لم تكن طرفاً في الاتفاقيات المشار إليها في المادة 23، لذا فإنها ستطلب من السفن التي تعمل الطاقة الذرية والسفن الأخرى المشار إليها في تلك المادة أن تحصل على موافقتها المسبقة قبل دخولها بحرها الإقليمي، راجع: محمد الحاج محمود، ص 140.

³- كالاتفاقيات التي عقدتها الولايات المتحدة مع بريطانيا في 19 / 6 / 1964 ومع إيطاليا في 23 / 11 / 1964 حول دخول السفينة النووية Savannah المواني، انظر حول هذه الاتفاقيات:

KOAVAR Robert, « Les accords conclus au sujet de Savannah et la responsabilité civile des exploitations de navires nucléaires », A.F.D.I., Vol 11, 1965, p. 783- 809.

لقد وضعت جميع هذه القواعد نظاما موحدًا يقوم على ضرورة الإذن المسبق، ويعتبر هذا النظام متشددا جدا، إذ يستند في أغلب الحالات إلى عقد اتفاقيات بين دولة العلم والدولة الساحلية، تحتفظ بموجبها الدولة الساحلية بحرية التقدير الكاملة في وضع القيود الإضافية التي تراها مناسبة، مثل المرور في ممرات خاصة والإشعار قبل مدة كافية قبل الدخول في البحر الإقليمي. وكما يبدو، فإن نظام هذه الاتفاقيات يتعارض مع نظام المرور البريء في البحر الإقليمي، لأن المادتين 23 و 22 فقرة 2 أتتا بنظام أكثر مرونة ولا نجد بعض القيود التي تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، تلك الطبيعة التي تجعلها تخضع إلى القانون الدولي الذري والقانون الدولي للبحار في نفس الوقت. فهي في مفترق الطرق بين هذين القانونين، تحمل مخاطر الطاقة النووية وبنفس الوقت تخضع لمخاطر الملاحة البحرية¹. وعلى الرغم من أن هاتين المادتين لا تشترطان الإذن المسبق أو الإشعار المسبق² إلا أن الطبيعة الخطيرة لهذه السفن تستلزم الإشعار المسبق على الأقل وذلك لتمكين الدول الساحلية. وإن كان بعض الفقهاء يذهبون إلى أبعد من ذلك فيشترطون الإذن المسبق من سلطات دولة الساحل³.

ثانيا: الغواصات

نظرا للخطورة التي تشكلها هذه المركبات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور البريء⁴، كان هناك قاعدة مستقرة في القانون الدولي تلزم الغواصات بالإبحار في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها. وقد تجسدت هذه القاعدة في الفقرة السادسة من المادة

¹-انظر: محمد الحاج محمود، ص 140-141.

²- راجع المادتين 23 و 22 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- نقلا عن : صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 123 - 124.

⁴- نقلا عن : لعمامري عصاد، القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، العدد 2، 2013، ص 561.

14 من اتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي وفي المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹، وذلك بعد مناقشة هذه المسألة خلال المؤتمرات المتعاقبة لقانون البحار. فقد اقترح الوفد الفرنسي تعديل الفقرة 5 من المادة 15 من المشروع النهائي الذي عرضته لجنة القانون الدولي على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار على نحو يلزم كل غواصة أثناء ممارستها للمرور البريء برفع علمها وليس فقط الملاحاة على السطح². اعترض مندوب النرويج على الفقرة الخامسة وعلى التعديل المقترح إدخاله عليها معتبرا أن هذه الفقرة لا معنى لها في أية صيغة تفرغ فيها، ذلك أن للدولة الساحلية حق إصدار اللوائح المنظمة لمرور السفن الأجنبية في إقليمها البحري، وبالتالي فهي تستطيع عند الحاجة أن تلزم الغواصات بالملاحاة على السطح رافعة علمها، بالإضافة إلى أن الصياغة التي جاءت بها الفقرة الخامسة قد توحي بأن مرور الغواصة وهي غاطسة دليل على عدم براءة المرور، وهو أمر غير معقول³.

ردا على هذا الموقف أيد مندوبا الدنمارك وتركيا الفقرة 5 بحكم أنها من القواعد العامة المنظمة لحق المرور البريء⁴.

وعندما تم الاقتراح على الاقتراح الفرنسي أقرية اللجنة الأولى وأدمجه المؤتمر الأول لقانون البحار في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وقد حاولت كل من فيجي والمملكة المتحدة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار أن تخفف من حكم هذه

¹ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 141.

² - انظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.6, P.212، هذا وقد تقدم الوفد البرتغالي بدوره باقتراح مماثل ثم إدراجه في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.26, P. 215، إلا أن البرتغال سحبت بعد ذلك اقتراحها المصلحة الاقتراح الفرنسي الذي لا يختلف عنه في المضمون.

³ - راجع أقوال مندوب النرويج في الاجتماع السابع والثلاثين للجنة الأولى لمؤتمر قانون البحار الأول بتاريخ 8 أبريل 1958 في الوثيقة رقم: A/ CONF.13/C.1/SR.36-40, P.53-54

⁴ - راجع أقوال المندوبين التركي والدانمركي في نفس الوثيقة، ص 112، الفقرات من 25 إلى 29 وقد أيدهما مندوبو الأردن واليونان وندون والجمهورية العربية المتحدة، انظر: الفقرات من 30 إلى 34 من نفس الوثيقة.

الفقرة إلا أنها فشلت في ذلك ف جاء نص المادة 20 من إتفاقية قانون البحار متطابقا معها، وبذلك أصبح مرور الغواصة الأجنبية عبر الإقليم البحري للدولة الساحلية محكوما بقيدين أولهما أن تبحر طاقته و ثانيهما أن ترفع علمها تعريفا بجنسيتها، وإذا لم تحترم الغواصة أثناء مرورها لأحد القيدين أو كليهما، فإن ذلك لا ينفي مبدئيا صفة البراءة عن المرور¹. وإنما يُعتبر ذلك مجرد قرينة على عدم البراءة. ولكن في حالة مرور الغواصة غاطسة، يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع هذا المرور وفقا للفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالنسبة للغواصات الحربية، الاكتفاء بدعوتها إلى الامتثال إلى حكم الإتفاقية بالسير على سطح الماء، وإذا لم تمتثل إلى هذه الدعوة، فالطلب منها مغادرة البحر الإقليمي فورا. وهذا يعني أن خرق هذا الالتزام يشبه خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء. ولغرض تطبيق هذه الإجراءات يفترض التعرف على هوية الغواصة ولتحديد هذه الهوية على الدولة الساحلية أن تسلك كل الطرق المعقولة لأن تجعل الغواصة تطفو على السطح، بما في ذلك اللجوء إلى إجراء تدريجي باستعمال القوة، كإرسال متفجرات تحذيرية تؤثر للغواصة ضرورة الطفو دون أن تمسها بإذن².

ثالثا: السفن الحربية.

عرفت المادة 29 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 السفينة الحربية بأنها "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"، وتجدر الإشارة هنا أنه على الرغم من أن كلا من

¹-نقلا عن: لعمامري عصاد، القيود الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، مرجع سابق، ص 562-563.

²- نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 142-143.

مشروع المواد المتعلقة بالنظام القانوني للبحر الإقليمي المعد في إطار مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لسنة 1930 واتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم يتضمن أي تعريف للسفينة الحربية، فإن هذا التعريف للسفن الحربية استعاد التعريف الذي أخذت به اتفاقية لاهاي المبرمة في 18 أكتوبر 1907 الخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، والذي يتطابق تقريبا مع التعريف الذي انطوت عليه المادة 8 فقرة (2) من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958¹. وفي الواقع، إن مسألة النظام القانوني لمرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية كانت، ولا زالت واحدة من أكبر المسائل الخلافية أو المثيرة للجدل في قانون البحار². طبقا لأعمال مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي في سنة 1930، يمكن النظر إلى المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية على أنه ليس حقا (Un droit) لهذه السفن، وإنما هو فقط مجرد ممارسة مسموح بها (Une tolérance) من جانب الدول الساحلية³. في حين نجد أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لم تتضمن أي نص أو حكم يتعلق بالمرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية سوى المادة 23 التي تنص على أنه: «في حال امتثال السفينة الحربية لقواعد

¹ - راجع: LUCCHINI Laurent, « Le navire en droit international », colloque de Touloun, Société Française pour le droit international, édition Pedone, Paris, 1992, P.16.

² - راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار مرجع سابق، ص 125 - 129.
- جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 614-615.

³ - GILBERT Gidel, « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Tome III, la mer territoriale et la zone contigüe, Paris, 1981, P. 284.

الدولة الساحلية الخاصة بالمرور في بحرها الإقليمي وتجاهلت الطلب الذي يقدم لها للامتثال لتلك القواعد يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي»¹.

ونجد أن التشريعات الوطنية للدول بشأن مسألة الطبيعة القانونية لمرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية متباينة على النحو الآتي:

1 دول تتطلب ترخيصا مسبقا للمرور: نجد أن أربعة وعشرين دولة كانت تتطلب

حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق من سلطاتها المختصة للمرور البريء في بحرها الإقليمي².

وتجدر الإشارة أن بعض هذه الدول والتمثلة في الصين، إيران ورومانيا، الدانمارك و السيشل، وسيراليون، قد أكدت على أنها تتطلب ترخيصا مسبقا لمرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي حتى بعد إبرام اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2 -دول تتطلب إخطارا مسبقا بالمرور: تتطلب سفن دول إخطارها المسبق من جانب

السفينة الحربية الأجنبية التي ترغب في المرور البريء عبر بحرها الإقليمي أو الدولة التي ترفع هذه السفينة علمها بنيتها في المرور قبل دخولها إلى بحرها الإقليمي. ومن

¹ - وهذا الوضع قد حمل الأستاذ سورنسن (Sorensen) على القول أن للسفن الحربية حقا في المرور البريء وذلك على الرغم من أن نصوص الاتفاقية قد جاءت خالية من نص يتعرض لهذه المسألة، بعد إسقاط النص الوحيد الذي كان يتعرض لهذه المسألة على نحو مباشر وواضح، والذي سبق أن أعدته لجنة القانون الدولي. للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 126.

² - هذه الدول هي: أنتكيا و باربيدا، بنغلاديش، وباربادوس، الصين، وجرينادا، إيران، المالديف، مالطة، مينمار، سلطنة عمان، باكستان، رومانيا، سانفنسان، جرينادين، الصومال، سريلانكا، السودان، السويد، سوريا، الإمارات العربية المتحدة، اليمن، الدانمارك، سيراليون، إكوادور والجزائر، وفيما يخصّ الجزائر انظر: المادة 6 من المرسوم رقم 72-149 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم ج،ج،ج، صادرة في 7 أوت 1984، ص 1371.

هذه الدول: الدانمارك، إستونيا، غيانا، الهند، مالطة، موريشيس، كوريا، سيشل، السويد¹.

3- دولة واحدة، هي ليتوانيا، تطبق المعاملة بالمثل: فقد وضعت هذه الدولة التزاما على السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق للملاحة السلمية في بحرهما الإقليمي².

في حين أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تتضمن إلا أربعة مواد بشأن مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية. هذه المواد هي: المادة 29 التي تعرّف السفن الحربية، والمادة 30 التي توضح الإجراء الذي يمكن للدولة الساحلية اتّخاذه في حالة "عدم امتثال السفن الحربية لقوانينها وأنظمتها"، والمادة 31 التي تقرّر "مسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية"، والمادة 32 التي تنصّ على "حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

المطلب الثاني

نظام المرور البريء في المياه الداخلية³

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وهذا ما حددته المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر

¹-نقلا عن: محمد عبد الرحمان الدسوقي، مرجع سابق، ص 45.

²-راجع: نص المادة 10 فقرة 4 من قانون ليتوانيا بشأن حد الدولة.

³-نقلا عن: عوض محمد المرّ، مرجع سابق، ص 254.

الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.¹

تدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ² والمراسي وفوهات الأنهار³ والخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة والخلجان التاريخية⁴ والقنوات البحرية⁵ والمضايق والبحار المغلقة وشبه المغلقة⁶.

القاعدة العامة أن للدولة الشاطئية أن تمارس كل مظاهر سيادتها على مياهها الداخلية⁷ وعلى قاع هذه المياه وما تحت قاعها⁸ والحيز الجوي فوقها⁹، وأن هذه السيادة- تماثل كأصل عام¹⁰- سيادة الدولة على إقليمها اليابس¹¹، بحكم ملاصقة المياه الداخلية للإقليم البري للدولة الشاطئية¹².

¹- نقلا عن: محمد الحاج حمد، مرجع سابق، ص 86.

²- نقلا عن: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 146.

³- DIPLA Haritini, les règles de droit international en matière de délimitation fluviale : remise en question, in :R.G.D.I.P, Tome 89, 1985/3, A. Pedone, Paris, pp.608- 610.

⁴- CAFLISCH Lucicus, la delimitation des espaces entre Etats don't les cotes se fond face ou sont adjacent, in: traité du nouveau droit de la mer, Economica, Paris, Bruxelles, Bruylant, 1985, p. 38.

⁵- نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 86.

⁶- نقلا عن: محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 228-230.

- وراجع كذلك: لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 47.

⁷- نقلا عن: عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1997، ص 67.

⁸- نقلا عن: محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص 407.

⁹- CAFLISCH Lucicus, Op.cit., P. 37.

¹⁰- نقلا عن: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 180.

¹¹- نقلا عن: إسماعيل الغزال، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 129.

¹²- نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 86.

هذا ما يتضح من نص المادة 1/2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيليّة إذا كانت دولة أرخبيليّة إلى منطقة من البحار ملاصقة تعرف باسم البحر الإقليمي". وتقابلها المادة 1/1 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958. لا تتمتع السفن الأجنبية تجارية كانت أو حربية في المياه الداخلية لأي من الدول بما يعرف بحق المرور البريء إلاّ في الحالة المبينة في الفقرة 02 من المادة 08 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها على ما يلي: «حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية.»

أنت هذه الفقرة بحكم المادة 2/5 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 والتي تنص على ما يلي: «عندما ينجم عن رسم خط القياس المستقيم طبقا للمادة الرابعة ضم مياه داخلية من مناطق كانت معتبرة جزءا من البحر الإقليمي أو البحر العالي فإن المرور البريء الوارد في المواد من (14-23) ينطبق على هذه المياه.» وبالتالي فإن المرور البريء يسري على الموانئ (الفرع الأول) الأحواض (الفرع الثاني) ويسري كذلك على الخلجان (الفرع الثالث) الممرات البحرية (الفرع الرابع).

الفرع الأول

النفاذ إلى الموانئ

رغم وجود السيادة الكاملة على المياه الداخلية، فإن طبيعة تلك المياه ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها، تفرض مبدأ دولياً في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة، إلا عند الضرورة الملحة ويؤيد هذا المبدأ قرار المحكم سوزر - هول Sauser- Hall عام 1958 في قضية أرامكو¹ Aramcou.

ويقول حافظ غانم: "أن عدداً من الفقهاء ينكرون وجود التزام بالسماح للسفن الأجنبية باستعمال موانئ الدولة إلا في حالة تعرضها لمحنة تهددها بالغرق، وقد اتجه العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين إلى السماح كقاعدة عامة، للسفن الخاصة الأجنبية بالتردد على موانئ الدولة وذلك سواء كانت تجارية أم سفن صيد أو نزهة. ولكن بعض الدول تستطيع أن

¹ - تتحصل وقائع هذا النزاع في أن أرامكو - وهي شركة أمريكية - كانت تتمتع بامتياز منحت لها السعودية لمدة سنتين اعتباراً من 1933 في المناطق المحددة فيه حقوقاً مانعة تتعلق باستغلال ونقل نفطها بعد استخراجها. وقد منحت أرامكو بعض عملاتها حق اختيار ناقلاتهم التي ينقلون فيها ذلك النفط من نقاط الخروج المختلفة التي عينتها. غير أن السعودية أبرمت في 1954 اتفاقاً مع "أوناسيس" من أجل تشييد أسطول بحري يرفع علمها على أن يكون للشركة التي تملك هذا الأسطول أولوية نقل النفط المستخرج من السعودية وتعهدت السعودية كذلك بأن تحمل شركات الامتياز القائمة في إقليمها، والتي تنشأ فيما بعد، على أن تقوم بنقل نفطها على أسطول الشركة التي أنشأتها مع أوناسيس. غير أن محكمة التحكيم انتهت إلى القول بأن حقوق الامتياز التي خولتها السعودية إلى شركة أرامكو في مجال نقل النفط تمتد إلى توزيعه فيما وراء البحار ولا تقتصر على نقله في حدود منطقة الامتياز وتقول المحكمة كذلك أنه بغض النظر عن شروط الامتياز، فإن الدولة الساحلية لا تملك التمييز بين السفن الأجنبية في مجال النفاذ إلى موانئها. ذلك أن الدولة الساحلية وإن كانت تملك حق مراقبة موانئها والإشراف عليها باعتبارها جزءاً من مواصلاتها البحرية إلا أن السيادة الإقليمية التي تباشرها الدولة على وسائل مواصلاتها البحرية لا تنطوي على حقوق مطلقة، بل تحدّ من هذه السيادة قواعد العرف الدولي والمعاهدات التي أبرمتها، وكذلك تعهداتها الأخرى. للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، 258-259.

تعلق بعض موانئها بصفة دائمة أو مؤقتة ويكون الإغلاق الدائم في حالة ما إذا كان الميناء مخصصاً للأغراض الحربية فقط.¹

يؤكد حافظ غانم وجهة نظره بحجة أخرى حاصلها أن النظام الدولي للموانئ البحرية يؤكد وجوب فتح الموانئ أمام السفن التجارية الأجنبية والتسوية في المعاملة بينها، كما يؤكد هذا للنظام أنه إذا قررت دولة إغلاق ميناء بصفة دائمة، فيجب أن يطبق هذا القرار على السفن الأجنبية وعلى سفن الدول الوطنية التي تقوم بالتجارة الخارجية¹.

يذهب الرأي الراجح فقها إلى أن لسفن الدول حقا في حرية الدخول والرسو في الموانئ الأجنبية، إلا أنها ليست حرية بلا قيود إذ أنه من الثابت أيضا أن للدول صاحبة الميناء أن تعلق كل أو بعض موانئها إذا ما دعت الضرورة إلى ذلك في وجه السفن الأجنبية ولكن لفترة محددة متى كان ذلك استجابة إلى اعتبارات الأمن القومي والصحة العامة².

ويلخص الأستاذ كولومبوس المبادئ العامة التي يمكن تعليقها على الموانئ والمراسي

ما يلي:

1. يجب فتح الموانئ التجارية في وقت السلم، أمام المرور الدولي، وإن حرية دخول السفن الأجنبية إلى الموانئ تتضمن حقها في إنزال وتحميل البضائع ونزول وصعود الأشخاص.
2. لا يمكن إطلاقا غلق الميناء في وجه سفينة تروم الدخول إليه بسبب القوة القاهرة أو حالة الشدة.
3. يمكن غلق الموانئ الحربية أمام السفن الأجنبية الحربية أو التجارية لغرض الاحتياط ولأسباب أمنية.

¹ - نقلا عن: محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1967، ص 376 - 377.

² - نقلا عن: محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر النظام الدبلوماسي والقنصلي - الأشخاص - قانون البحار)، الجزء الأول، الدار الجامعية، 1993، بيروت، ص 319.

4. يمكن أن يخضع دخول السفن الحربية إلى الموانئ حتى التجارية منها إلى بعض القيود المتعلقة بالعدد أو بمدة الإقامة.

5. يحق لكل دولة أن تضع القوانين الهادفة إلى مراقبة الملاحة في مياهها الوطنية ويمكن للدولة أن تنظم دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية بشكل معقول لا يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية أو التمييز بين الدول المختلفة¹.

كذلك فإن حرية الدخول والرسو في الموانئ الأجنبية تتمتع بها أيضا السفن التجارية التي تمارس نشاطا خاصا على خلاف في الفقه بينما إذا كانت السفن العامة (أي المملوكة للدولة) تتمتع الأخرى بهذه الحرية بشرط قيامها بنشاط خاص كالنشاط التجاري، أم أن ذلك قاصر فحسب على السفن التجارية المملوكة ملكية خاصة². ويرى الأستاذ طلعت الغنيمي أن السفن العامة ينبغي أن تتمتع هي الأخرى بميزة دخول موانئ الدول الأخرى شأنها في ذلك شأن السفن الخاصة إذ أنه لا يوجد في رأيه ما يبرر التفرقة بين السفن المملوكة للدول وبين السفن التي يمتلكها القطاع الخاص لاسيما ونحن في عالم تدين فيه العديد من الدول بالأفكار الاشتراكية التي تسيطر فيه الدول على عدة نواحي من النشاط الاقتصادي، ولو قلنا تغيير ذلك لأدى الأمر إلى تعطيل التجارة الدولية³.

أما بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية فإن ظهورها فجأة في الموانئ الحربية لدول غير صديقة كان عبر التاريخ مقدمة لأعمال عدوانية مباغتة، أو على الأقل وسيلة لتهديد الدولة التي تنتمي إليها هذه الموانئ.

¹- نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 87- 88.

²- نقلا عن : محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، مرجع سابق، ص 319.

³- نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، الوجيز في قانون السلامة، منشأة دار المعارف الإسكندرية، 1977، ص 486.

مع ذلك فإن هناك مؤشرات كثيرة في الفقه¹ وفي السلوك الدولي تشير إلى عدم وجود الحق في دخول المياه الداخلية بدون الحصول على إذن مسبق من الدول صاحبة الميناء ذلك أن هذه الأخيرة قد ترى في وجود السفن الحربية في موانئها مساساً بأمنها وهي وحدها صاحبة السلطة التقديرية في منح أو منع الإذن بدخول السفن الحربية الأجنبية إلى موانئها. ولا يصبح للسفن الحربية حقاً في دخول موانئ الدول الأخرى إلا في أحوال القوة القاهرة كاضطرارها لذلك بسبب العواصف أو بسبب تلف لحق بها يهددها بالغرق. ومع هذا فإن هناك من السوابق ما يشير إلى أن الدولة تستطيع منع السفن الحربية التابعة للدول الأخرى من دخول موانئها حتى في أحوال القوة القاهرة².

كما أن الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وقبلها الفقرة الثانية من المادة 16 من اتفاقية 1958 تشير إلى حق الدولة الساحلية في تجديد الموانئ المقترحة للملاحة الدولية وأن تعلن عن أن بعضها مغلق، وأن تنظم شروط الدخول³. أما بالنسبة للمركز القانوني للسفن الأجنبية المارة في الميناء أو الراسية فيه، فإن الفقه يميل إلى اعتبار السفن الحربية جزءاً من إقليم الدولة حكماً، ومن ثم فإنها تتمتع بما تتمتع به الدولة ذاتها من حصانات أياً كان المكان الذي توجد فيه حتى ولو كانت في المياه الداخلية لدولة أخرى ومن ثم ينحسر عنها اختصاص الدولة صاحبة الميناء وتطبيقاً للمبدأ العرفي الذي يمنح الدولة حصانات في مواجهة قوانين الدول الأخرى واختصاصها القضائي. ويعني ذلك أنه لا يجوز للدولة صاحبة الميناء - بوجه عام - التعرض للسفينة الحربية الموجودة في مينائها ولا تفتيشها. كما لا تخضع الوقائع والتصرفات التي تتم عليها - من

¹ - نقلاً عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 88.

² - نقلاً عن: علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 413-415.

³ - راجع: المادة 16 فقرة 2 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

- راجع: المادة 25 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الناحيتين الجنائية والمدنية- للقانون الوطني لدولة الميناء، كما لا تخضع لاختصاصها أو لسلطاتها الإدارية.

ولكن يبقى للدولة صاحبة الميناء أن تأمر السفينة الحربية بمغادرتها ولها أن تجبرها على ذلك كلما دعت الضرورة. فالسفينة الحربية رغم تمتعها بالحصانة السابق ذكرها- إلا أنها تظل ملتزمة باحترام قوانين ولوائح دولة الميناء¹.

الفرع الثاني

المرور البريء في الأحواض البحرية

إلى جانب الموانئ البحرية بمعنى الكلمة توجد الأحواض البحرية التي تعدها الطبيعة بصفة رئيسية، كي تكون ملجأ يوفر الحماية للسفن اللاجئة إليه من غوائل الرياح وقسوة الأمواج أو عنقها، ولكن الموانئ البحرية تكفل الأمن لسير الملاحة البحرية بدرجة أكبر². وقد تكون الأحواض البحرية قريبة من الموانئ أو ملحقة بها بحيث تعتبر جزءا منها وقد تتوغل بعيدا عن البحر الإقليمي وتقع على مسافة كبيرة من سواحل الدولة. وأحيانا تقع الأحواض البحرية كليا أو جزئيا داخل حدود البحر الإقليمي، وقد يفصلها عنه قطاع محدود الاتساع من المياه البحرية. ونج أن الفقهاء مختلفون على تعريفها وعلى تحديد نظامها القانوني.

ومع ذلك يمكن القول بوجه عام بأن ثمة عناصر مشتركة في تعريفهم، أهمها أن تلك الأحواض تكونها الطبيعة، لا يد الإنسان، وأن جهازها أحيانا بالوسائل الفنية أو قام بتعميقها، فضلا عن أنها عادة أقل أمنا من الموانئ البحرية وأكبر اتساعا.

بالرجوع إلى المادة 9 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة يتبين لنا ما يأتي:

¹ - نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص 49.

² - نقلا عن : عوض محمد المر، مرجع سابق، 291.

- ✓ أنها تقابل وتطابق المادة 11 من مشروع النص المنقح وحكمها واضح الدلالة في أن الأحواض البحرية التي تقع كلها أو بعضها خارج مياه البحر الإقليمي تُعتبر منتمة إليه بشرط استعمالها في الأغراض المشار إليها بهذه المادة استعمالاً معتاداً¹. ولا يعني ذلك أن يكون الحوض مستعملاً في الأغراض المتقدمة استعمالاً متصلاً لا انقطاع فيه، ولا أن يكون هذا الاستعمال جوهرياً، ولكن لا يجوز تطبيق النظام القانوني للبحر الإقليمي على أحواض بحرية يكون استعمالها في تلك الأغراض عرضياً أو محدوداً.
- ✓ تُعتبر الأحواض المشار إليها نتوءاً من البحر الإقليمي إذا كان الحوض يمتد جزئياً وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، وجزيرة من البحر الإقليمي داخل البحار المفتوحة إذا كان الحوض بأكمله واقعا وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، وفي كل الأحوال تظل المياه الواقعة أو المتداخلة بين الحوض البحري، والحدود الخارجية للبحر الإقليمي منتمة إلى أعالي البحار، ولا تأخذ حكم البحر الإقليمي، ولا يتقرر عليها حق المرور البريء.
- ✓ يجب أن تحدد الدولة الساحلية بوضوح الأحواض البحرية المنتمة إليها وأن تعينها وتبين حدودها على الخرائط التي تعلن عنها بطريقة كافية².

¹ - راجع: المادة 9 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

² - نقلا عن : عوض محمد المر، مرجع سابق، 296-297.

الفرع الثالث

المرور البريء في الخلجان

الخلجان جغرافيا هي تلك المناطق من البحر التي تتداخل في الأرض نتيجة للتعرجات الطبيعية للساحل¹. قامت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في المادة 7 فقرة (2) بتعريف الخليج على أنه: "يعتبر خليجا في مفهوم هذه المواد الانحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحة فمه في نسبة تجعله يحتوي مياها محبوسة بالأرض، وبحيث يعتبر أكثر من انحناء عادي للساحل. ولا يُعد الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته تساوي أو تزيد على شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتي هذا الانحراف." ونجد أن الفقرة الثانية من الفقرة (10) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تخرج في تعريفها للخليج عن المفهوم الوارد في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

يختلف حكم الخليج تبعا لما إذا كان داخلا بأكمله في إقليم دولة واحدة (أولا) أو كان واقعا في إقليم أكثر من دولة (ثانيا).

¹ - نقلا عن : علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 415.

أولاً: الخلجان الواقعة في إقليم دولة واحدة:

إذا كان الخليج داخلاً في إقليم دولة واحدة فالعبرة في تحديد صفته تكمن في سعة الفتحة التي توصله بالبحر، بمعنى أنه إذا لم تتعدّ هذه الفتحة قدراً معيناً اعتبر الخليج في حكم المياه الداخلية، وكان ملكاً للدولة صاحبة الإقليم، وإذا تعدت الفتحة هذا القدر اعتبر جزءاً من أعالي البحار¹. فانتساع فتحة الخليج يعتبر المعيار الأساسي في تحديد ما إذا كان الخليج وطنياً أو دولياً، فإذا كانت فتحة الخليج أقل أو تساوي 24 ميلاً بحرياً اعتبر هذا الخليج وطنياً، وإذا كانت تزيد عن 24 ميلاً بحرياً عدّ هذا خليجاً دولياً² حتى ولو كان بأكمله يقع داخل إقليم دولة واحدة تعينها³.

وفي هذه الحالة الأخيرة يرسم خطاً مستقيماً طوله 24 ميلاً بحرياً داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه تمكن حصرها بخط له هذا الطول⁴ ليكون هذا

¹ - مما يتعين الإشارة إليه في هذا الصدد أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لم تتعرض سوى للخلجان التي تقع في إقليم دولة واحدة، ونصّت صراحة في المادة 7 منها التي تطرقت للقواعد الخاصة بالخلجان أنها تتعلق فقط بهذا النوع، ويبدو أن السبب في ذلك هو الخلاف الذي كان قائماً بين الدول بشأن تحديد مركز بعض الخلجان التي تقع في إقليم أكثر من دولة، وبالأخص خليج العقبة وما يثيره من إشكالات خاصة بية الدول العربية وإسرائيل. للمزيد من التفاصيل راجع: علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 416.

² - الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يرقم أية تفرقة بين الخلجان التي يتجاوز عرض فوهتها 24 ميلاً بحرياً، وتلك التي لا تبلغ هذا الحد فأخذ بالخط المغلق لجميع الخلجان معتبراً مياهها داخلية، بذلك يكون المشرع الجزائري قد اعتمد في ذلك على معيار جغرافي بحت، إلا أن هذا الوضع قد تغير بعد أن صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للمزيد من التفاصيل راجع: علي مزاح، "تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي"، م. ج. ع. ق. س، ح 35، رقم 4، 1997، ص 974-975.

وراجع كذلك: المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج. ر. ج. ج. صادرة في 24 جانفي 1996، ع6، ص 13، مع العلم أن الجزائر قد تحفظت على الاتفاقية عند التصديق عليها، وللزيد من التفاصيل راجع: وثيقة الأمم المتحدة رقم: XXI6، ص 4.

³ - نقلاً عن: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 49.

⁴ - المادة 5/10 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الخط الأساس الذي يبدأ منه يناسب عرض البحر الإقليمي وما يحصره من مياه تعد مياهها داخلية¹.

ثانياً: الخلجان الواقعة في إقليم عدة دول:

إذا كان الخليج واقعا في إقليم أكثر من دولة اعتبر من أعالي البحار، فيما عدا المنطقة التي تعتبر كبحر إقليمي وتخضع لسيادة كل من الدول المحيطة على الخليج إذا كان اتساعه يزيد على ضعف البحر الإقليمي المتعارف عليه. فإن كان اتساعه يقل عن ذلك امتدت السيادة الإقليمية لكل من الدول المطلة عليه إلى منتصف سطح المياه أو إلى منتصف المجرى الرئيسي لتيار المياه بحسب الأحوال، مع مراعاة حق المرور البريء لكافة السفن سواء في ذلك سفن الدول التي يقع في إقليمها الخليج، والسفن الأجنبية المتجهة نحو أي ميناء من موانئ هذه الدول أو الخارجة منها².

ولكن عددا من الفقهاء انتقد تقسيم مياه الخليج بين الدول المطلة عليه، وقرر أن مياه هذه الخلجان يجب أن تعامل في مجموعها مشمولة بالسيادة المجتمعة للدول المطلة عليها ومن ثم تشترك هذه الدول في مباشرة السيادة عليها، ولا تنفرد إحداها بهذه السيادة³ إلا أن هذا الرأي لم يعد له صدى بعدما استبعدت المادة 7فقرة (1) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وبعدها المادة 1/10 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، الخلجان

1_

LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.cit., p.189.

- نقلا عن : لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 49.

²- نقلا عن : علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 418.

³- نقلا عن : محمد عوض، مرجع سابق، ص 323-324.

المحاطة بإقليم أكثر من دولة واحدة من النظام القانوني الذي تخضع له الخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة.

ويلاحظ أن كل من اتفاقيات جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخرجتا ما يسمى بالخلجان التاريخية من نطاق تطبيقها، ولعل السبب في ذلك أن كل من هذه الخلجان تتمتع بمركز قانوني خاص ومن ثم لا يخضع للقواعد العامة التي تضمنها الاتفاقيتان المذكورتان¹.

الفرع الثالث

المرور البريء في الممرات البحرية

يقصد بالممرات البحرية الفتحات التي توصل بين بحرين، وقد تكون من صناعة البشر فيطلق عليها "قنوات" وقد تكون طبيعية فيطلق عليها مضائق². والممرات البحرية قد تقع في إقليم دولة كما هو الحال في القنوات وبعض المضائق، وقد تقع في إقليم أكثر من دولة، كما هو الحال في البعض الآخر من المضائق، وفي هذه الأحوال كان ينبغي اعتبار هذه الممرات خاضعة لسيادة الدولة أو للدول التي تقع في إقليمها وما كان يقضيه ذلك من بسط سلطان الدولة أو الدول المعنية الشامل والاستثنائي على هذه الممرات، إلا أن هناك بعض الاعتبارات السياسية والاقتصادية ومقتضيات تسيير الملاحة البحرية أوجبت عدم إخضاع هذه الممرات لمبدأ السيادة الإقليمية على إطلاقه تحقيقاً لصالح المجتمع الدولي³.

¹ - نقلا عن : محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، مرجع سابق، ص 325.

² - نقلا عن : علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 423. -

³ - نقلا عن : محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي (المصادر، الأشخاص)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص

أولاً: المرور البريء في القنوات

يُقصد بالقنوات الممرات الاصطناعية التي تصل، بحسب الأصل العام، بين بحار عامة. والحقيقة أن عدم تمخض القنوات عن ممرات طبيعية، وإنما عن ممرات صناعية شقها الإنسان وحده إنما يؤول إليه أن يرتب افتراق القنوات ذاتها عن المضائق التي تتصرف إلى ممرات مائية طبيعية¹.

الثابت أن القناة البحرية تُعدّ جزءاً من إقليم الدولة التي تخترق أرضها، وبالتالي تخضع لكافة مظاهر اختصاصها الإقليمي، ولكن لما كانت هذه القنوات في العادة من طرق المواصلات الدولية التي تؤدي إلى تسهيل الملاحة الدولية وتقليل تكاليفها، وكانت منفعتها لا تعود على الدولة التي لا تمر في أرضها فحسب، بل على التجارة الدولية بأسرها، فقد عقدت معاهدات دولية بخصوص أهم هذه القنوات البحرية، الغرض منها ضمان حرية الملاحة فيها². وهذه القنوات هي قناة السويس وتحكمها معاهدة هاي يونسفوت المبرمجة في سنة 1901، وقناة كيبل التي خضعت لأحكام فصل خاص بها في معاهدة الصلح³ المبرمة في فرساي، ونظمت الملاحة في القناة المذكورة.

1 نظام المرور في قناة السويس:

يبلغ طولها 160 كيلو متراً، توصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، وتقع بأكملها في الإقليم المصري. وقد بدأت أعمال حفر هذه القناة في عام 1859، وتم افتتاحها في العام 1869، وعلى إثر احتلال بريطانيا لمصر في العام 1882، و ما أعقبه الاحتلال من إثارة

¹- نقلا عن : حازم محمد عتلم، أصول القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 181.

²- نقلا عن : عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 76.

³- نقلا عن : محمد السعيد الدقاق، مرجع سابق، ص 522.

بعض المشاكل في القناة، تم عقد اتفاقية القسطنطينية في 1880 /10/29 بين كل من تركيا وفرنسا وبريطانيا وألمانيا وإسبانيا وهولندا¹.
يمكن تلخيص النظام القانوني الذي وضعته هذه الاتفاقية - والتي تعتبر بمثابة دستور لقناة السويس حتى الوقت الحاضر - على النحو الآتي:

أ - حرية الملاحة في قناة السويس، إذ تفتح القناة لمرور المراكب التجارية والحربية لجميع الدول وقت الحرب، وتتعهد الدول المتعاقدة بأن لا تقوم بأي عمل من شأنه عرقلة الملاحة في القناة (المادة الأولى).
ب - ضمان سلامة الملاحة في القناة وقت الحرب.

- 1 - يمتنع على الدول المحاربة القيام بأي أعمال عدائية في القناة أو ضدها، أو إتيان أي عمل من شأنه عرقلة الملاحة فيها، أو في إحدى فروعها حتى مسافة ثلاثة أميال بحرية.
- 2 - يمتنع كذلك على الدول المحاربة أخذ أو إنزال أي ذخائر أو مهمات حربية أو جنود في القناة أو في إحدى موانئها أو منها إلا في حالة الضرورة الملحة.
- 3 - على السفن الحربية للدول المحاربة أن تمر في القناة في أقصر وقت ممكن دون أن تمكث في مينائي بور سعيد أو السويس أكثر من 24 ساعة. إلا في حالة الضرورة الملحة².

¹ - نقلا عن : عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 77.

² - راجع: كلا من: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 110 - 112.

- محمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية، مرجع سابق، ص 326 - 328.

2 - نظام المرور في قناة بناما:

يبلغ طول هذه القناة 81 كيلومترا، وهي تصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي¹ افتتحت للملاحة البحرية البريئة لأعضاء الأسرة الدولية - شريطة دفع رسوم والخضوع لشروط رسمية معينة- في سنة 1914، وهي تمر في إقليم جمهورية بناما² على شقة من الأرض استأجرتها منها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في 18 نوفمبر 1903 بموجب معاهدة هاي بونسفوت Traité Hay pancefote، إيجارا دائما يتبع فيما يتعلق فيها ما قرره معاهدة القسطنطينية المتعلقة بقناة السويس، ، أي أن يكون المرور فيها حرا لسفن جميع الدول التجارية والحربية على السواء في وقت السلم، وفي وقت الحرب، مع امتناع هذه الأخيرة عن القيام بأية عمليات حربية في القناة أو في المياه الإقليمية المجاورة لها. بادرت الولايات المتحدة إلى تنفيذ مشروع باتفاقها مع جمهورية بناما يوم 18 نوفمبر 1903 في معاهدة هاي بنسوفاريل³ Traité Hay-baunau Varilla على أن تمنحها بنما شقة من الأرض تفتح فيها القناة مقابل مبلغ عشرة ملايين دولار مضافا إلى مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار، وعلى أن تكون القناة وفتحاتها في حالة حياد وعلى أن الملاحة فيها حرة.⁴ أما فيما يتعلق بالملاحة البحرية في القناة، فالاتفاق الجديد يسمح لجميع السفن المدنية والحربية بالمرور، سواء كان ذلك في وقت الحرب أم في وقت السلم، ومهما يكون العلم الذي ترفعه هذه السفن.

¹ - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، غالب عواد حوامدة، مرجع سابق، ص 200.

² - نقلا عن : عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 77.

³ - للمزيد من التفاصيل انظر:

KLINGHOFER Vanessa, L'élargissement du canal de panama, Mémoire : Master II , Droit Maritime et des transports, Marseille, 2007-2008, p.21 et s.

⁴ - راجع في هذا: محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 232 - 233.

3- نظام المرور في قناة كييل:

تصل هذه القناة (طولها 98 كيلومترا) بحر البلطيق ببحر الشمال وتقع برمتها في الإقليم الألماني، افتتحت للملاحة البحرية سنة 1896¹. ظلت قناة كييل ألمانية تخضع للسيادة التامة لألمانيا باعتبارها صاحبة السيادة الإقليمية عليها، وكانت ألمانيا تجيز مرور السفن التابعة للدول الأخرى بقناة كيل، من غير أن تقيد نفسها بمبدأ أو نظام دولي ما، بمعنى أنها كانت تحتفظ لنفسها بالسلطة المطلقة في التقدير بخصوص القناة التي أنشأتها في إقليمها، فلها أن تفتحها للملاحة الدولية، ولها أن تغلقها في وجه أي باخرة مهما يكن العلم الذي تحمله، ولها أن تقيد الملاحة فيها في وقت السلم أو في وقت الحرب بما يترأى لها من قيود. وكان هذا من الوجهة النظرية أمرا مسلما به. عمد الحلفاء بعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الأولى إلى وضع نظام دولي لقناة كييل ضمنوه المواد 380 و 386 من معاهدة فرساي لسنة 1919، والتي أوجبت أن تكون القناة مفتوحة للسفن العامة والخاصة التابعة لجميع الدول التي هي في حالة سلام مع ألمانيا، وأن رعايا وسفن وشاحنات تلك الدول يجب أن تتمتع بالمساواة الكاملة مع رعايا وسفن وشاحناتها.

جرى اختبار لطبيعة هذا الاتفاق عندما حاولت السفينة البريطانية ويمبلدون عبور القناة سنة 1921²، فقد حدث أن منعت السلطات الألمانية المختصة بالباخرة ويمبلدون التي ترفع العلم البريطاني، والتي كانت السلطات الفرنسية قد استأجرتها من المرور في قناة كييل، وذلك في أثناء الحرب السائدة سنة 1921 بين بولندا والاتحاد السوفياتي السابق، وقد الحكومة الألمانية قرارها بمنع المرور على أساس أن الباخرة كانت تحمل شحنة من العتاد والذخائر من سالونيك إلى دانزج ببولندا، وبالتالي لا يجوز لها أن تمر بإقليم ألمانيا، وإلا خالف ذلك قواعد

¹ - نقلا عن : حامد سلطان، مرجع سابق، 677.

² - نقلا عن : جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، ص 115-116.

الحياد الذي أعلنته في 1920¹ من الحرب الروسية البولندية، وقد اضطرت الباخرة ويمبلدون إزاء موقف ألمانيا أن تعود أدرجها لتتخذ طريق الملاحة العادي الذي كانت تسلكه البواخر عادة قبل إنشاء قناة كييل، مما سبب أضرارا مادية وتأثيرا كبيرا. رفعت الحكومة الفرنسية دعوى ضد ألمانيا تطالبها بتعويض الأضرار التي سببتها مخالفة ألمانيا لأحكام معاهدة فرساي المتعلقة بقناة كييل، وقد قضت محكمة العدل الدولية الدائمة² بأنه وفقا لأحكام المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي تلتزم ألمانيا بفتح القناة للملاحة البحرية للسفن التابعة لجميع الدول التي تكون في حالة سلم مع ألمانيا، حتى ولو كانت السفينة تابعة لإحدى الدول المتحاربة، مادامت ألمانيا تلتزم موقف الحياد في هذه الحرب³.

أعلنت ألمانيا في 14 نوفمبر 1936 إلغاءها لأحكام المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي بإرادتها المنفردة من غير أن تحتج الدول الأخرى الأطراف في المعاهدة، مما يؤدي إلى التقرير بأن قناة كييل قد رجعت إلى سابق وضعها القانوني، ذلك أن القانون الذي يخضعها إلى السلطة الإقليمية الكاملة لألمانيا ويجعل الملاحة الدولية فيها خاضعة للتقدير المطلق لها⁴. ويمكن تفسير عدم احتجاج الدول الأطراف في معاهدة فرساي على موقف ألمانيا هذا، إعلان ألمانيا احترامها لمبدأ حرية الملاحة البحرية في القناة.

¹ - انظر حول هذه المسألة:

- PHILIPPE Vincent, droit de la mer, Larcier, Paris, 2008, p. 75.

³ - حول هذه النقطة راجع:

LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, op. cit., pp.432-433.

⁴ - محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 235، انظر كذلك:

- LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, op.cit., p. 434.

ثانيا: المضايق الدولية التي ينطبق فيها نظام المرور البريء.

إن نظام المرور البريء لا يُطبَّق على كل المضايق، وإنما يجب أن تتوفر في المضيق خصائص معينة لتطبيق هذا المرور. بحيث نجد المرور البريء المطبق في المضايق الدولية قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (أولا) والمرور البريء المطبق في المضايق الدولية في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (ثانيا).

1- المرور البريء في المضايق الدولية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

كما أسلفت فإن اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم تخرج عن الإطار الذي رسمته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لسنة 1949 من حيث الاعتراف بالمرور البريء وبانطباقه على المضايق الدولية، فقد نصت الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على أنه «يجب أن لا يكون هناك إيقاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية من جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية.»

وبموجب هذا النص، فقد أصبح المرور البريء حقا مقرا بموجب اتفاقية دولية استقرت الدول عليها، وإن كان في هذا النص خروجاً عن قاعدة عرفية سابقة¹، ذلك لأنه بالرغم من تعدد واختلاف تصنيفات الفقهاء للمضايق البحرية، نتيجة لاختلاف المعيار المعتمد عليه في التصنيف²، فإنه يتفق معظم فقهاء القانون الدولي على قاعدة عامة مفادها أن المضايق المحاطة بإقليم دولة واحدة تعد جزء من إقليم الدولة التي تقع في أرضها ومياهها داخلية تخضع للسيادة التامة لهذه الدولة، فهي التي تتولى كل الأموال المتعلقة

¹ LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, op.cit., p. 393.

² - نقلا عن : سمعان فرج الله، وضع المضايق الدولية في العلم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989، ص 389 وما بعدها.

بالملاحة وغيرها¹. وإذا كانت المضائق محاطة بإقليم أكثر من دولة²، فإن كل دولة تفرض سيادتها وسلطانها على الجزء من المضيق الذي يعد بحرا إقليميا لها، وعادة ما يتم تنظيم الملاحة فيها بالاتفاق مع هذه الدول الأخرى المعنية باستعمال المضيق إذا لزم الأمر³. ولعل أهم ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية مضيف كورفو لعام 1949 هو مبدأ حرية المرور البريء في المضائق الدولية⁴.

2- المرور البريء في المضائق الدولية في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

بالرغم من الإشارة إلى موضوع المرور البريء في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 إلا أن هذه الأخيرة قد أخفقت كلية في أن توجد الرؤى بشأن هذا الموضوع بسبب العديد من المفاهيم، سواء القانونية منها والتي طرأت على اتفاقية جنيف والبحر الإقليمي لعام 1958 والتي كانت سببا في إخفاقها، ومن ثم عودة هذا الموضوع إلى دائرة الخلاف والتفكير في إيجاد حل آخر يستجيب للتطورات التي حصلت في الفكر القانوني الدولي.

وما يمكن ملاحظته أن ما ورد في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 من نصوص حول هذا الموضوع لم يكن واضحا وصريحا لحسم ما

¹- أنظر: جابر إبراهيم عبد الراوي، ص 95.

²- نقلا عن: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص 260.

³- LARABA Ahmed,3 « L'Algérie et le droit de la mer ». Thèse de doctorat d'Etat. Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985, pp. 100- 101.

⁴- في هذا تقول المحكمة:

« Il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les États en temps de paix possèdent le droit de faire passer les navires de guerre par des détroits qui servent aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer, sans obtenir au préalable l'autorisation de l'ÉTAT riverain, pourvu que le passage soit innocent... » C.I.J.Rec, 1949, p 28.

نتج بين الدول من خلافات حول هذا المرور، بحيث أن هذه الاتفاقية لم تبيّن المدلول العام للبراءة، أضف إلى ذلك أنها لم تشير إلى المرور البريء للسفن الحربية فيما إذا كان يستوجب الإذن أو الإخطار المسبق أم أن شأنه شأن مرور السفن الخاصة الأخرى، مما دفع ببعض الدول إلى اتخاذ مواقف انفرادية من خلال عدة تشريعات داخلية كالدانمارك التي قررت بموجب الأمر رقم 27 فيفري 1976 إخضاع مرور السفن الحربية عند مرورها بمضيق "بالت" الصغير إلى إذن مسبق وقصر عدد السفن على ثلاث قطع عند المرور فيه، دون أن ننسى تصريح الرئيس الأمريكي "نكسن" عام 1970 ومطالبته بنظام مرور جديد وهو نظام المرور العابر، وفي الأخير كانت كلها معطيات تعين على الدول أن تأخذ بها في المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي كان مسرحاً للاتجاهات المتناقضة بين من يحاول فتح المضائق الدولية في وجه حرية المرور وبين من يفضل تطبيق المرور البريء على مجملها¹.

لذا جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مجسدة لهذه التناقضات، فأفردت فصلاً كاملاً للمضائق الدولية، وأفردت أنظمة قانونية مختلفة تبعا لوضعية المضائق الدولية بحيث أشارت في المادة 45 منها إلى نطاق تطبيق المرور البريء بأن حددت المضائق التي يؤخذ فيها هذا النظام وهي المضائق المستبعدة من تطبيق المرور العابر وفقا للمادة 38 فقرة (1) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وهي حالتان:

أ- إذا كان المضيق مشكلاً من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووجد في اتجاه البحر عن الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة، بشرط أن يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ينطبق داخل المضيق نظام المرور البريء، أما الملاحة في هذا الطريق حرة².

¹- نقلا عن : إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 164.

PHILIPPE Vincent , Op.ict p 64

²- راجع:

وعلى هذا الأساس، فقد أصبح تتدرج تحت هذا الباب كل من مضيق مسينا في إيطاليا والذي يفصل بين شبه جزيرة إيطاليا وجزيرة صقليا، ومضيق "بمبا" Pemba و"زنزيبار" Zenzibar بين سواحل تنزانيا وجزر بمبا وزنزيبار وكذا مضيق كورفو.

ب- المضائق الموجودة من جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية¹، ينطبق فيها نظام المرور البريء الذي لا يوقف خلالها².

هذه الطائفة من المضائق ورد ذكرها أيضا في الفقرة (4) من المادة 16 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، حيث نصت هذه المادة على تطبيق المرور البريء في المضائق التي تصل بين منطقة من البحر العالي وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية وكان الغرض من صياغة هذه الفقرة يمكن وراء محاولة معالجة النزاع القائم بين العرب وإسرائيل حول مضيق تيران لذلك امتنعت الدول العربية عن التوقيع على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها³.

المرور البريء الغير قابل للإيقاف لم يحصل على تعريف واضح ودقيق يمكنه من التمييز عن المفهوم التقليدي للمرور البريء المقرر في البحر الإقليمي، بحيث أنه لم يبدو جليا إذا ما كان المرور البريء عبر المضائق الدولية يعد حقا استثنائيا أو ناتجا عن تطبيق

¹ - نقلا عن : عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 83.

² - نقلا عن : أمين محمد، قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص 30.

³ - يطبق في أغلب الأحوال، القواعد المخصصة للمرور البريء عبر البحر الإقليمي لتحديد مدى براءة المرور عبر المضيق الدولي، فمحكمة النقض الجنائية بفرنسا مثلا في حكمها في قضية "Elis" في 16 فيفري 1982، اعتبرت: « Les dispositions de la convention de Genève du 29 Avril 1958 sur les eaux territoriales, font l'obligation à l'État riverain de laisser librement passer les navires étranger dans les détroits maritimes, même quand ces détroits, en l'espèce ceux des CARAIBES, sont pour partie compris dans les eaux territoriales mais ce droit du passage ne vaut qu'autant que le passage revêt un caractère inoffensif, ce n'est pas le cas du passage d'un voilier transpostant et important sur le territoire français des stupéfiants»- « Jurisprudence Française relative au droit international », 1987, P 847.

القاعدة الخاصة بالبحر الإقليمي. اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي أوجدت هذا النوع من المرور، لم تحتوي موادها مطلقاً على تعريف له ولا على ذكر لحقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضيق والسفن العابرة له¹.

¹ - أمين محمد قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص 33.

الفصل الثاني

أنظمة المرور المستحدثة في البحار

منذ الدورات الأولى للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار ظهر أنه من الصعوبة إمكانية التوصل إلى نظام مرور واحد وشامل لجميع أنواع المضائق الدولية، إذ تقدمت دول كثيرة بمشاريع مواد حول هذه المسألة، إلا أن المؤتمرون خلال الدورة الحادية عشر والأخيرة في مونتيجوباي لعام 1982 تبو حلولا حققت توازنا بين مختلف المواقف التي كانت حاضرة طيلة الإحدى عشر دورة للمؤتمر. حيث أقرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظاما أكثر حرية عبر المضائق الدولية من دون أن يمس ذلك بسيادة الدولة الساحلية على هذه المياه التي تعد بحرا إقليميا لها وهو نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (المبحث الأول)، وتبني أيضا المؤتمرون خلال هذه الدورة نظام المرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

لقد خصصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فرعاً كاملاً لنظام المرور العابر وهو الفرع الثاني من الجزء الثالث منها، حيث تطرقت إلى المضائق الدولية التي تستخدم للمرور العابر (المطلب الأول) وإلى المدلول العام للمرور العابر (المطلب الثاني) وإلى أحكام المرور العابر للسفن والطائرات الأجنبية المارة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (المطلب الثالث) وإلى أحكام المرور العابر على الدولة المضائقية (المطلب الرابع).

المطلب الأول

المفهوم التقليدي للمضايق الدولية

المقصود من عبارة المفهوم التقليدي للمضايق الدولية، هي تلك التعاريف التي أعطيت للمضايق الدولية قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. حيث تشمل تعاريف الفقه الدولي (الفرع الأول) ومحاولة القضاء الدولي تعريف المضايق الدولية من خلال حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949 (الفرع الثاني) والتعريف الذي تقدّمت به اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 (الفرع الثالث) وأخيرا تعريف المضايق الدولية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (الفرع الرابع).

الفرع الأول

تعريف الفقه الدولي التقليدي للمضيق الدولي

عرّف جيدل المضيق الدولي تعريفا جغرافيا بقوله: "المضيق هو الممر البحري المحصور بين أرضين مهما كانت تلك الأراضي، ومهما كان اتساع الممر ومهما كان الاسم الذي يُطلق عليه، سواء أُطلق عليه مصطلح المضيق أو الممر البحري أو القناة¹. ويعرف الفقه

¹ GIDEL Gilbert, « le droit international public de la mer » Tome 2, Liechtenstein,

Paris, Topos verlag Vaduz librairie Edouard du chemin, 1981, p.730

المضيق من الناحية الجغرافية، بأنه مياه تفصل بين إقليمين، وتصل بين بحرين¹. وقد عرّفه جيدل تعريفا قانونيا بقوله: "المضيق هو كل ممر طبيعي² بين شاطئين، لا يتجاوز عرضا معيناً ويربط بين جزأين من المناطق البحرية.³ ومن هذا التعريف الأخير يمكن استخلاص عناصر المضيق الدولي، وهي:

أ- أن يكون قد تكوّن بطريقة طبيعية.

ب- أن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي.

ج- أن يوصل بين جزأين من أعالي البحار.

د- أن يُستخدم في الملاحة الدولية لجميع سفن دول العالم.⁴

الفرع الثاني

تعريف محكمة العدل الدولية للمضايق الدولية

عندما عُرضت قضية مضيق كورفو لعام 1949 بين بريطانيا وألبانيا¹ على محكمة العدل الدولية، وجدت هذه الأخيرة نفسها أمام إشكالية عدم وجود تعريف دقيق وقانوني للمضايق الدولية، والذي يمكن لها الاعتماد عليه في إصدار حكمها.

¹ - نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلامة، مرجع سابق، ص 731.

² - أي أن المضيق يجب أن يكون طبيعياً، مع ملاحظة أن تهيئة الممر ليكون صالحاً للملاحة لا ينفي عنه وصف المضيق، طالما أن تلك التهيئة لم تنطو على إنشاء مبتدأ للممر، بحيث يُعتبر قناة، للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 150.

³ - نقلا عن : مأمون مصطفى، مرجع سابق، ص 117.

⁴ - نقلا عن : عمرو عبد الفتاح خليل، المركز القانوني لمضيق تيران في ضوء الأحكام العامة للمضايق، رسالة دكتوراه، الإسكندرية، 1985، ص 226.

لذلك عملت المحكمة خلال هذا الحكم على إيجاد تعريف قانوني للمضيق. ولتحقيق ذلك كان عليها الفصل بين وجهتي نظر الطرفين، فبريطانيا أسست دعواها على أن المضيق محل النزاع يُعدّ دولياً لكونه يربط بين جزأين من أعالي البحار، و لأنه مستخدم في الملاحة الدولية. كما نبّهت خلال مرافعتها على الجذور التاريخية الطويلة لاستخدامها هذا المضيق هي وغيرها من الدول في الملاحة الدولية.

أما وجهة النظر الألبانية، فقد تمثّلت في: " أن المضيق يُعد من الممرات ذات الأهمية المحدودة في الملاحة الدولية، وليس طريقاً كبيراً، ولكنه مجرد ممر ثانوي صغير، ومن ثم فقد احتفظت به لأغراض الملاحة المحلية لها، ولم يُستخدم في المرور الدولي². رأت المحكمة بأن الاهتمام يجب أن ينصبّ على مسألتين اثنتين هما:

أ- ربط المضيق بين جزأين من أعالي البحار، وبأنه يُستخدم في الملاحة الدولية، إذ قالت: " يظهر أن المعيار الفاصل مستمد من الوضعية الجغرافية للمضيق باعتبار أنه يصل بين جزأين من البحار العالية".

ب- بالإضافة إلى كون المضيق مستعمل لأجل الملاحة الدولية³ فمن خلال هذا التعريف يظهر جلياً أن محكمة العدل الدولية أسست تعريفها للمضيق الدولي على معيارين اثنتين هما:

¹- ثار الخلاف بين بريطانيا وألبانيا حول طبيعة مضيق كورفو، ومن ثم هل يُسمح بالملاحة فيه للسفن الحربية البريطانية، مع العلم أن هذا المضيق يقع كلية في الأراضي الألبانية. للمزيد من التفاصيل راجع:

-C.I.J., Rec. 1949, p. 4.

²- نقلا عن : عبد السلام جعفر، النظام القانوني للمضايق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المجلة المصرية (القانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي)، القاهرة، 1981، ص 125.

³- LARABA Ahmed, Op. cit., p.4.

- 1 - المعيار الجغرافي:** المتمثل في أن المضيق يكون موصلا بين جزأين من أعالي البحار، ومن ثم تكون محكمة العدل الدولية قد وضعت حدا للفوضى التي كانت تتميز بها التعريفات التقليدية للمضايق، والتي لم تتفق مع طبيعة البحار التي يربط بينها المضيق الدولي.
- 2 - معيار الاستخدام:** يُعدّ الممر المائي مضيقا دوليا، إذا كان مستخدما للملاحة الدولية، والاستخدام هنا يكفي بأن يكون فعليا، ولو لم يكن المضيق موجودا على طريق للعبور بين جزأين من البحار العالية، إلا أن استخدامه الفعلي للملاحة الدولية يكفي لتحقيق هذا المعيار، كما نبّهت إليه محكمة العدل الدولية في هذا الحكم¹.
- فمحكمة العدل الدولية وجدت نفسها أمام اختيارين اثنين:
- إما إيلاء الاعتبار للموقع الجغرافي للمضيق لوجوده على طريق ضروري للملاحة الدولية وإما إيلاء الاعتبار للاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية، واختارت المحكمة المعيار الثاني، هذا الاختيار اعتبره كثير من فقهاء القانون الدولي لا يركز على أسس ثابتة وأكيدة، ولكن على متغيرات عديدة، تجعل إقامه ضمن تعريف المضايق الدولية أمرا غير مقبول².

الفرع الثالث

¹ - راجع:

C.I.J. , Recueil, 1949, pp. 28- 29.

« Le choix de la cour est critiquable dans la mesure ou il introduit dans la définition des -² détroits internationaux, un facteur d'incertitude et d'instabilité. En effet, le choix d'un itinéraire par les armateurs internationaux peut varier d'un jour à l'autre selon de multiples facteurs géographiques, géologiques, politiques, économiques et même fiscaux... »

MOMTAZ Djamchid, la question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies- sur le droit de la mer, in : A.F.D.I., Vol 20, N°1, p.845.

تعريف المضائق الدولية في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة

المتاخمة لعام 1958.

لقد أعادت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 طرح مسألة تعريف المضيق الدولي، حيث نجد أن المؤتمر الأول لقانون البحار قد اعتمد الفقرة (4) من المادة 17 من مشروع لجنة القانون الدولي التي تنصّ على أنه: " يجب أن لا يوقف المرور البريء لسفن الدول الأجنبية في المضائق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار".

هذا التعريف أثار نقاشاً حاداً بين الدول المشاركة في المؤتمر¹. وبعد مناقشات طويلة تمّ التصويت على الفقرة (4) بصيغتها الواردة في المادة 16 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958. إذ جاءت بالتعريف التالي للمضائق الدولية بأنها: "تشكّل ممرات بحرية تربط جزءاً من البحر العالي مع جزء آخر من البحر العالي، أو جزءاً من البحر العالي مع البحر الإقليمي لدولة أجنبية"². وما يمكن ملاحظته أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 قد أحدثت تعديلاً في المعيار الجغرافي للمضيق بأن أدت إلى توسيعه³.

¹ - الجدير بالذكر أن مجلس الجامعة العربية قرر تأجيل انضمام الدول العربية إلى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 بموجب القرار رقم 7759 المؤرخ في 1959/02/26. وقد بررت ذلك الكويت بالنيابة عن العراق والإمارات وليبيا والسعودية وقطر وبالأصالة عن نفسها قائلة: " أن تعبير المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يجب أن يقتصر فقط على المضائق التي تصل بين جزأين من البحار العالية. " وقد كان عدم انضمام الدول العربية لهذه الاتفاقية راجعاً إلى أن النص جاء لفتح مضيق تيران أمام الملاحة الدولية خدمة للمصالح الإسرائيلية في هذه المنطقة. للمزيد من التفاصيل راجع:

- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 103.

² - نقلاً عن: اليوسفي أمين محمد قائد، مرجع سابق، ص 18.

الفرع الرابع

تعريف المضايق الدولية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982

لقد جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 خالية من أي نص يتضمن تعريفاً للمضيق الدولي، وهذا رغم الاهتمام البالغ الذي أُعطي لهذا الموضوع خلال المناقشات التي دارت حوله، وكل ما ورد من أحكام كان بشأن نظامها القانوني¹. وما يمكن ملاحظته هو أنه لأول مرة في تاريخ قانون البحار نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد خصت الجزء الثالث منها للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية². ومن خلال قراءتنا للمادة 37 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه "يُطبق هذا الفرع على المضايق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادي خالصة." وقراءتنا للمادة 45 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه "ينطبق نظام المرور البريء وفقاً للفقرة الثالثة من الجزء الثاني في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ- المستثناءة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 1 من المادة 38.

ب- أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر

الإقليمي لدولة أجنبية.³

يتضح لنا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد تبنت التعريف المجرد للمضايق الدولية، وهو موقف الدول الكبرى، والذي كان مؤداه اعتبار كل أنواع المضايق دولية تخضع للتنظيم الدولي، وهو ما جاءت به المادة 16 فقرة 4 من اتفاقية جنيف للبحر

¹ - LARABA Ahmed, op. cit., p.109.

² - خليل إسماعيل الحديثي، قانون البحار والمصالح العربية دراسات لمجموعة من الباحثين، تونس، 1989، ص 394.

³ - SEMMAR Saad Eddine, les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, Edition dahlab, Alger, 1990, pp. 151- 154.

الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958¹. ويمكن استنتاج أيضا من خلال المواد 35، 37 و 45 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الخصائص الأساسية للمضيق الدولي والمتمثلة فيما يلي:

أولا: أن يكون المضيق مستعملا للملاحة الدولية:

عنصر الاستخدام قد تبنته اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهو نفسه حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949، وكذلك تعريف الفقرة (4) من المادة 16 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تحدد وصف الاستعمال، بل تركت المجال للتفسيرات الواسعة، وهذا رغم محاولات بعض الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار للحد من التوسع في تفسير هذا العنصر كما هو الشأن بالنسبة لموقف الدول العربية باقتراحها استعمال لفظ "عادة"².

ثانيا: أن يكون المضيق موصلا بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر إقليمي لدولة أجنبية:

نجد هنا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخذت بالمعيار الجغرافي الذي جاءت به اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1982 تحقيقا لمصالحها الإستراتيجية، وما يمكن ملاحظته في هذا الإطار أن اتفاقية قانون البحار

¹- انظر: محمد سامي عبد الحميد وآخرون، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 389.

²- انظر: مواقف كل من الجزائر والدول العربية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.

- بالنسبة للجزائر: Document A/CONF. 62/C.2/L20. VOLUME III

- بالنسبة للجزائر:

Document A/CONF. 62/C.2/L44. VOLUME III

- بالنسبة للدول العربية:

لعام 1982 قد أقيمت منطقة بحرية جديدة ضمن المناطق التي يربط بينها المضيق الدولي وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تعتبر من مستحدثات اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تقع وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له¹. فهذه المنطقة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، ولا تخضع أيضا لحرية أعالي البحار، ولكن للدولة الساحلية حقوقا سيادية عليها². غير أن استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم يغير في الأصل شيئا، لأن تعريف المضيق الدولي وفقا لهذه الاتفاقية قد أخذ نفس موقف اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 فيما يتعلق بالعنصر الجغرافي.

ثالثا: أن يتكون المضيق من المياه الإقليمية للدولة أو عدة دول مجاورة للمضيق:
تنص المادة 35 فقرة (1) و(2) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي:
" ليس في هذا الجزء ما يمس:

أ- أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن كذلك من قبل.

ب- النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدولة المشاطئة للمضيق بوصف تلك مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار..."
يتضح من خلال نص هذه المادة أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أقرت بوجود مياه داخلية ضمن المضيق، ومياه أخرى سواها، وهذا حسب اتساعها، وعليه فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تكون قد أحدثت استثناء خاصا بالمياه الداخلية، وهو

¹- راجع: المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

²- راجع: المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الاستثناء الوارد في المادة 35 فقرة (ا) والذي أكدت أنه يخضع لأحكام المضايق الدولية، الجزء من المياه الإقليمية الذي أصبح جزءا من المياه الداخلية بفعل تطبيق حساب خط الأساس المستقيم المنصوص عليه في المادة 7 من الاتفاقية نفسها. وهذا بالرغم من أنها أصبحت جزءا من المياه الداخلية المشاطئة للمضيق. تصنيف الفقرة ب من المادة 35 المذكورة أعلاه أنه المضيق الدولي يكون الجزء المكون من البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهو الجزء الذي يخضع للتنظيم من قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهي تخضع للأنظمة المقررة قانونا لكل حالة¹.

رابعاً: أن يكون المضيق منظماً جزئياً أو كلياً باتفاقيات دولية نافذة وقائمة منذ زمن طويل:

نجد من بين المضايق المعينة بهذه الخاصية، المضايق الدانماركية ومضيق جبل طارق والمضايق التركية، ومضيق ماجلان... التي كانت منظمة منذ القدم بموجب اتفاقيات دولية، فهذه المضايق لا تدخل في المضايق الدولية التي تخضع للتنظيم المقرر حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تنص المادة 35 فقرة (ج) على ما يلي: " أو النظام القانوني للمضايق في المضايق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضايق." وتكمن الأهداف الأساسية في إبقاء هذا النوع من المضايق على

¹ - صلاح الدين بودريالة، النظام القانوني للمضايق المستعملة في الملاحة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1997. ص 41-42.

الأوضاع القائمة عليها منذ القدم في تجنب النقاش فيه الذي سيؤدي إلى خلافات كبيرة والتي كانت الاتفاقية في غنى عنها¹.

المطلب الثاني

المدلول العام لنظام المرور العابر

نظرا لعدم مقدرة قواعد نظام المرور البريء على الصمود في مواجهة التغيرات الحديثة التي طرأت على الملاحة وصناعة السفن، والتطورات الحاصلة على مستوى القانون الدولي والعلاقات الدولية بمختلف أنواعها، مما أدى بهذا النظام إلى إثارة جدل حاد بين مختلف الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار (الفرع الأول)، حول ضرورة استمراره أو تعويضه بنظام بديل أكثر ملائمة لواقع العلاقات الدولية المتجددة، ونتيجة لهذا الجدل، قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 باستحداث نظام المرور العابر، بحيث أن المادة 38 منها قدمت تعريفا للمرور العابر (الفرع الثاني) وحددت نطاق تطبيقه (الفرع الثالث).

الفرع الأول

موقف مختلف الدول من نظام المرور العابر خلال المؤتمر الثالث لقانون

البحار

انطلاقا من المفاوضات المسهبة التي سبقت الموافقة على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يتضح لنا أن هناك ثلاثة اتجاهات رئيسية بشأن الطبيعة القانونية لحق الملاحة في المضائق الدولية وهي:

الاتجاه الأول: يؤكد هذا الاتجاه حرية الملاحة في جميع المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وتدافع عنه بعض الدول من بينها اليابان وإسرائيل وجمهورية ألمانيا الفيدرالية

¹ - نقلا عن : اليوسفي محمد القائد، مرجع سابق، ص 41-42.

والولايات المتحدة الأمريكية، فقد أيد وفد اليابان حرية المرور الدولي وبوجه خاص في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية، وقرر أنه من الضروري تأكيد هذه الحرية في أبعد حدودها على أن يضع المؤتمر في اعتباره المصالح المشروعة للدولة الساحلية في مجال حماية أمنها، ومنع التلوث وتأمين سلامة الملاحة البحرية. وتقول الولايات المتحدة الأمريكية بأنها تقدّر تأييد بعض الدول وتفهمها نظراً لأهمية الملاحة الحرة عبر المضائق، ذلك أن هذه الحرية تكفل التدفق التجاري بصورة شاملة، وتؤمّن للدول مواصلاتها البحرية، وتمهد لنظام عالمي يكون ثابتاً ومستقراً، ولتعتبر كذلك تمهيدا لمعاهدة ناجحة لقانون البحار، بل وأن قبولها لحق الدولة الساحلية في مدّ عرضها بحرهما الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً مشروطاً باحتواء اتفاقية قانون البحار على نصوص تقرر للدول كافة ودون تمييز بينها حق الملاحة عبر وفوق المضائق المستعملة في الملاحة الدولية¹.

الاتجاه الثاني: تمسكت به بشدة جميع الدول المشاطئة للمضائق حيث ينطلق هذا الاتجاه من مبدأ سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى أي مضيق يكون جزءاً من بحرهما الإقليمي، ويسري فيه حق المرور البريء. وقد ظل هذا الحق مطبقاً في المضائق دون أن يعرقل سير وتدفق حركة الملاحة التجارية الدولية مع المحافظة على المصالح الأمنية للدولة المشاطئة للمضيق. وليس صحيحاً أن تقييم براءة المرور يخضع لاعتبارات ذاتية تعسفية لا ضابط لها، لكنه خضع دائماً لاعتبارات موضوعية، حيث أن براءة المرور تقتض دائماً بالنسبة للسفن التجارية دون تمييز بالنظر إلى جنسيتها أو جهتها. أما الاقتراح الذي يدعو إلى تطبيق مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار على المضائق الدولية، فهو يرمي في الحقيقة إلى استخدام تلك المضائق كأداة لتحركات القوات البحرية والجوية في جزء

¹ - نقلاً عن : عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 385.

من المياه الإقليمية للدول المشاطئة للمضايق بما في ذلك من تهديد لأمنها وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي¹.

الاتجاه الثالث: بعض الدول النامية ذات المصالح الحيوية عبر المضايق الدولية ومنها مجموعة من الدول العربية وجدت نفسها في موقف حرج، بين دعم مواقف الدول العربية المجاورة للمضيق، وبالأخص مضيق تيران، حيث يجب عرقلة حرية إبحار السفن الإسرائيلية عبره، وبين النظر إلى مصالحها الحيوية في ضمان حركة السفن من وإلى موانئها عبر مضايق إستراتيجية كمضيق هرمز ومضيق جبل طارق. هذه الثنائية في نظرة الدول العربية إلى المضايق الدولية أدت إلى عدم بروز موقف عربي موحد من مسألة المرور عبر المضايق الدولية².

الموقف الجزائري في هذه الحالة لا يمكن بأي حال من الأحوال ربطه بموقف الدول الملاحية الكبرى الداعية إلى إقرار المرور العابر عبر جميع أنواع المضايق الدولية، ولجميع السفن والطائرات، لأن الاهتمامات الاقتصادية الجزائرية قد تضررت كثيرا من الموقع الجغرافي للجزائر والمطلة على بحر شبه مغلق، فقير من حيث الثروات البحرية سواء السمكية أو المعدنية والمرتبطة بالمحيط عن طريق مضيق جبل طارق³.

الفرع الثاني

تعريف المرور العابر

¹ - نقلا عن : صلاح الدين بودريالة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، تونس، 1989، ص 399.

² - صلاح الدين بودريالة، النظام القانوني للمضايق المستعملة للملاحة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1997، ص 78-79.

³ - LARABA Ahmed, op. cit., p.103.

حددت الفقرة الثانية من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 معنى المرور العابر بأنه: "حرية الملاحة والتحليق 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 مضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة." غير أن المرور العابر في المضائق الدولية يختلف عن حرية الملاحة والتحليق المعترف بها في أعالي البحار¹. وعن المرور البريء المعترف به في البحر الإقليمي، فإنه يختلف عن المرور الحر بما يلي:

- 1- المرور الحر يسمح للسفن والطائرات بالمرور بحرية كاملة دون أن يكون مقيدا بقيود 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 تتقيد 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 بأي بحث علمي بحري أثناء مرورها مرورا عابرا.

¹ DUPUY, René Jean et VGNES Daniel, « traité du nouveau droit de la mer », Paris, Bruxelles : Economica, Bruylant, 1985, p. 787.

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 المختصة¹.

بينما يختلف المرور العابر عن المرور البريء بما يلي:

1 للمرور العابر يشمل الملاحة البحرية والملاحة الجوية معا، في حين يقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية للسفن فحسب.

2 للمرور البريء يسمح بالتوقف والرسو في ظروف معينة في حين أن المرور العابر لا يسمح بالتوقف والرسو².

وإن كان التوقف والرسو في حالة المرور العابر أيضا مسموحا به عملا في ظروف معينة هي حالات القوة القاهرة. بحيث أكدت حالة السماح بالتوقف والرسو في ظل القوة القاهرة من خلال نص المادة 39 فقرة (1) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تنص على أنه يجب على السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر أن تمتنع عن أية نشاطات غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة القاهرة.

كما أنه يجوز للسفن في حالات المساعدة وهي من الحالات التي يمكن خلالها أن تتوقف السفينة التي تمر مرورا عابرا بناء عليها وذلك إعمالا لنص المادة 84 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982³.

3 أن الغواصات غير ملزمة أثناء ممارستها لحق المرور العابر بأن تطفو فوق سطح الماء رافعة أعلامها، وهو أمر ألزمها به المادة 20 من اتفاقية قانون البحار عند

¹- نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 196- 197.

²- نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 86.

³- راجع: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 96.

ممارستها لحق المرور البريء¹، ويمكن القول أن سلطات الدولة الساحلية أوضح في حالة المرور البريء، حيث يمكن منع أو وقف السفن المارة استنادا للأسباب الواردة بالمادة 19 فقرة (2) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. أما في حالة المرور العابر فإنه تتعدّد مسؤولية الدولة الأخرى عن الضرر الذي يتسبب من جراء مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالملاحة مما يستوجب تعويضها عن تلك الأضرار².

4 تستطيع الدولة الساحلية في المرور البريء، أن تحدد خطوط ملاحية معينة، أو تقرر تقسيم حركة المرور، مع أخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بعين الاعتبار، في حين أنها لا تستطيع القيام بذلك في المرور العابر إلا بعد عرض الأمر على المنظمة الدولية المختصة.

5 توجد قيود معينة في المرور البريء، على مرور السفن العاملة بالطاقة النووية، أو التي تحمل مواد نووية أو خطيرة، في حين لا توجد مثل هذه القيود في المرور العابر.

6 سلطة الدولة في سن القوانين تتعلق بتنظيم المرور البريء، أوسع من سلطتها في المرور العابر³.

7 يجوز للدولة الساحلية أن تفرض الضرائب مقابل خدمات تُقدّم أثناء المرور

البريء ولم يرد مثل ذلك في المرور العابر⁴.

8 لقد حددت النشاطات المحرمة أثناء المرور البريء تحديدا دقيقا، في حين جاء

النص عاما بالنسبة للمرور العابر، مما يجعل أي تصرف لا يكون ممارسا لحق المرور العابر خاضعا لبقية أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982. وهذا لا يعني المنع وإنما تنظيمها

¹ - نقلا عن : عبد السلام جعفر، " النظام القانوني للمضايق"، الجمعية المصرية للقانون الدولي، " المجلة المصرية للقانون الدولي" 1981، ص 132.

² - راجع: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 97.

³ - نقلا عن : سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 213

⁴ - راجع: المادة 26 فقرة (2) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

لبعض الأنشطة التي لا تُعتبر ممارسة لهذا الحق. وهو ما يعبر عن الرغبة في إعطاء المزيد من الحرية أثناء المرور العابر.

9 تُسَّت الأحكام المتعلقة بالمرور البريء إلى أحكام عامة تنطبق على جميع أنواع السفن، وأحكام أخرى تنطبق على السفن الخاصة، وأحكام تنطبق على السفن العامة. في حين أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر واحدة بالنسبة لجميع السفن.

10 -وردت أحكام تفصيلية حول ممارسة السلطة الجنائية على السفن أثناء المرور البريء، ولم يرد ذكر لهذا الموضوع في المرور العابر¹.

الفرع الثالث

نطاق المرور العابر

واضح من نص المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر هي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وتصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبناء على ذلك فإذا كان المضيق يربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر إقليمي لدولة أجنبية، فلا يخضع لنظام المرور العابر، وإنما يخضع لنظام المرور البريء، كما لا ينطبق نظام المرور العابر إذا وجد خلال المضيق طريقا في أعالي البحار، أو طريقا في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والممرات الهيدروغرافية². كما لا ينطبق على المضيق المشكل من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووجد في اتجاه البحر من

¹ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 197-198.

² - نقلا عن : عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر: 2003، ص 297.

الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة، بشرط أن يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية¹.

في حين يتم تنظيم المرور في المضائق ذات الأهمية والحساسية الخاصة بموجب اتفاقيات خاصة. ومن ثم فهي تخرج عن حكم القواعد المشار إليها فيما تقدم، وتخضع للنظام الاتفاقي الخاص الذي تم وضعه ليطبق بشأنها²، فالقواعد المبينة لوضع المضائق الدولية والمنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ولا ينبغي لها أن تمس بالاتفاقيات الدولية التي تواتر العمل بأحكامها في شأن البعض من المضائق الدولية³. ومن أهم المضائق التي تم تنظيم المرور فيها بموجب اتفاقية خاصة نذكر:

– مضيق جبل طارق⁴ Le détroit de Gibraltar

– مضيق ماجلان⁵ Le détroit de Magellan

– مضيق البسفور والدرديل.

– المضائق الدانماركية.

أولاً: مضيق جبل طارق¹

¹ VINCENT Philippe, op. cit., p. 64 .

– المادة 38 فقرة (1) من اتفاقية قانون البحر لعام 1982.

²– نقلا عن : صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 157.

³– نقلا عن : محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق إبراهيم أحمد خليفة، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 2002، ص 394.

–راجع: المادة 35 من اتفاقية قانون البحار عام 1982.

⁴ Vincent Philippe, Op. cit., pp.67– 68.

⁵– نقلا عن : أمين محمد قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص 41.

يصل هذا المضيق بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، ويبلغ طوله 33 ميلا بحريا، وأوسع عرض له 24 ميلا بحريا، ويصل عمقه إلى 63 م. وقد نص على حرية المرور في هذا المضيق في الاتفاقية البريطانية الفرنسية المبرمة في 8 أبريل 1904²، حيث نصت مادتها 07 على ضمان حرية الملاحة لجميع السفن، ومنع تسليح المضيق، وهذا ما أكدته كذلك المادة 06 من الاتفاقية التي أبرمت بين فرنسا وإسبانيا في 27 نوفمبر 1912³.

ثانيا: مضيق ماجلان

يقع مضيق ماجلان في الأراضي الشيلية باستثناء الجانب الشرقي منه الذي تشترك فيه الأرجنتين، يربط بين مياه البحر العالي للمحيط الهادي، يبلغ طوله 310 ميلا بحريا واتساعه في مدخله الشرقي 22 ميلا بحريا، وفي مدخله الجنوبي 18 ميلا بحريا، وهو عبارة عن بحر إقليمي. حيث تم إبرام اتفاقية بيونس أيروس بين الأرجنتين والشيلي على الجزء الشرقي في 23 جويلية 1881، التي سمحت بحرية المرور لكل السفن الأجنبية التجارية منها والحربية في وقت السلم وفي وقت الحرب، مع استثناء السفن التابعة للدول التي تكون في حالة حرب مع الأطراف المتعاقدة. فمنعت الاتفاقية دول المضيق من تحصيل رسوم من السفن المارة بما في ذلك مصاريف الإضاءة وذلك مراعاة للصالح العام للملاحة الدولية⁴.

¹ - تقدمت كل من المغرب وإسبانيا اللتان تطلان على مضيق جبل طارق واليمن التي تطل على مضيق باب المنذب وأندونوسيا وماليزيا اللتان تطلان على مضيق مالكا (Malcca)، واليونان والفلبين وقبرص إلى لجنة قاع البحار بمشروع فيعترف فقط بحق المرور البريء في المضائق الدولية، (A/AC.138/SC.II/SR/L.18) وقد عارضت هذا المشروع الولايات المتحدة الأمريكية (A/AC.138/SC.II/SR.58)

² - نقلا عن : محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 394.

³ - نقلا عن : سعيد بن سليمان العبري، مرجع سابق، ص 105.

⁴ - نقلا عن : عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 112 - 114.

ثالثاً: مضيق البسفور ومضيق الدردنيل

هذه المضائق تُعرف بالمضائق التركية، فنجد أن مضيق البسفور يربط بحر مرمرة¹ بالبحر الأسود، ومضيق الدردنيل يربط بين البحر الأبيض المتوسط وبحر مرمرة، فبالرغم من أن هذه المضائق تصل بين بحر عام (البحر الأبيض المتوسط) وبحر مغلق (البحر الأسود) فقد وُضع لها نظام دولي نظراً لأهميتها الدولية وموقعهما الحساس.

لقد مر الوضع القانوني للمضائق التركية بعدة مراحل، فبينما كانت حرية الملاحة في هذه المضائق حسب الإدارة العثمانية التي تسمح للمرور أو تمنعه حسب ما تشاء، ثم حاولت معاهدة باريس لعام 1956 إضفاء صفة الحياد على المضائق التركية والبحر الأسود، لكن معاهدة لندن المبرمة عام 1871 ألغت حياد البحر الأسود، وأعلنت إغلاق المضائق في وجه جميع السفن الحربية مهما كانت الجنسية التي تحملها، وفي سنة 1923 قرر مؤتمر لوزان بناء على اقتراح تقدّمت به بريطانيا السماح لجميع السفن التجارية والحربية باستعمال المضائق التركية في وقت السلم والحرب، ووضح أن الاقتراح البريطاني استهدف من وراء ذلك أمن دول حوض البحر الأسود، وعلى رأسها الاتحاد السوفياتي، الأمر الذي دعا هذا الأخير إلى رفض توقيع على معاهدة لوزان² Lauzanne لسنة 1923، وفي سنة 1936 تم إبرام اتفاقية مونترو (Montreux) بتاريخ 20 جويلية 1936، والتي تضمنت عدة أحكام بخصوص الملاحة في المضائق، ومنها حرية المرور في وقت السلم، وحرية المرور في وقت الحرب.

بالنسبة لوقت السلم فإن حرية المرور تشمل كافة السفن التجارية والسفن الحربية الصغيرة³، أما الكبيرة التابعة للدول الواقعة على سواحل البحر الأسود فتتمتع بحرية المرور، ولكن بعد

¹ - نقلا عن : سعيد بن سليمان العيري، مرجع سابق، ص 97.

² - نقلا عن : غازي حسين صباريني، مرجع سابق، ص 200.

³ - راجع: المادة 2 و 10 من اتفاقية مونترو.

إخطار السلطات التركية بالطرق الدبلوماسية قبل ثمانية أيام من تاريخ العبور، وبشرط ألا تزيد حمولتها عن 15000 طن. وسمحت الاتفاقية لغواصات هذه الدول بالمرور عبر المضائق بشرط أن يتم ذلك بطريقة منفردة خلال النهار وهي طافية على سطح البحر¹. أما السفن الحربية الكبيرة التابعة للدول الأخرى، فإن الاتفاقية اشترطت الإشعار المسبق لمرورها وأن لا يزيد عددها عن تسع سفن في وقت واحد أو حمولتها عن 10 آلاف طن². أما بالنسبة لوقت الحرب فإن الاتفاقية ميزت بين ما إذا كانت تركيا طرفا في الحرب أم لا، فإذا كانت تركيا طرفا في الحرب فإن حرية المرور تكون قاصرة على السفن التجارية التابعة للدول المحايدة شريطة أن لا تقدم أية مساعدة للدول الأعضاء، ويحق للحكومة التركية اتخاذ الإجراءات التي تراها ملائمة مع مصالحها الدفاعية بالنسبة لمرور السفن الحربية³. أما إذا كانت تركيا ليست طرفا في الحرب، فالأصل هو حصر مرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة⁴.

رابعاً: المضائق الدانماركية

تتكون المضائق الدانماركية من مضيق السوند، طوله 4 كيلومتر تقريبا، ومضيق البالت الكبير والبالت الصغير، بحيث تصل ما بين بحر الشمال وبحر البلطيق، وحتى عام 1957، كانت الدانمارك تقوم بفرض ضرائب ورسوم باهضة على السفن الأجنبية التي تمر عبر هذه المضائق باستمرار، حيث كانت هذه الضرائب تشكل بالنسبة لها مصدرا هاما للدخل، وكانت تستند في جبايتها على نظرية ملكية الدولة لشواطئ المضيق، غير أن هذه الضرائب كانت تثير سخط واحتجاج الدول الأخرى، كالولايات المتحدة الأمريكية التي بادرت

¹ - راجع: المادة 12 و14 من نفس الاتفاقية.

² - راجع: المادة 18 من نفس الاتفاقية.

³ - راجع: المادة 20 من نفس الاتفاقية.

⁴ - راجع : الفقرة الثانية من المادة 19 من نفس الاتفاقية.

إلى التدخل لتضع حدا لها، فوجهت الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي في كوبنهاجن عام 1957، وتوصل هذا المؤتمر فعلا إلى إبرام معاهدة كوبنهاجن في عام 1857¹، والتي تنص على حرية المرور في زمن السلم لجميع السفن التجارية، والحربية أما في زمن الحرب فيحق للدانمارك إغلاق المضائق أو فتحها في وجه السفن الحربية، وقد قررت إغلاقها في الحرب العالمية الأولى². وفي سنة 1991، تقدمت فنلندا بشكوى إلى محكمة العدل الدولية ضد الدانمارك، التي بدأت ببناء جسر فوق البالت الكبير، مدعية أن من شأن هذا الجسر عرقلة مرور بعض السفن، غير أن القضية انتهت في 1992 بعدول فنلندا عن شكواها³. إذن نظام المرور العابر الذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حقق أهداف الدول الملاحية الكبرى أكثر من نظام المرور المقرر في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958⁴. فهو نظام يرفع مكانة حرية الملاحة والتحليق عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية المشكلة للمضائق الدولية، ويحدّ من امتداد سلطات الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، إذا تعلق الأمر بملاحة السفن الأجنبية وفي تحليق الطائرات. فهذا النظام في حرية المرور عبر المضائق الدولية لا يميز بين أنواع السفن والطائرات في استعماله⁵. ولا يلزم الغواصات على الصعود إلى سطح البحر في حالة المرور العابر⁶.

¹ - نقلا عن : محمد قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص 44-46.

² - نقلا عن : محمد المجدوب، مرجع سابق، ص 509.

³ - نقلا عن : جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 104.

⁴ - راجع: LARABA Ahmed, op.cit.,p.111.

⁵ - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 99.

⁶ - COMBACAU Jean, «le droit international de la mer», Paris: P.U.F, 1985, P.75.

المطلب الثالث

أحكام المرور العابر للسفن والطائرات الأجنبية المارة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

عند مرور السفن والطائرات مرورا عابرا في المضائق الدولية تنطبق عليها قواعد المرور، والمتمثلة في حقوق السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (الفرع الأول) وفي واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية¹ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حقوق السفن والطائرات أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

قررت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 جملة من الحقوق التي تستفيد منها السفن الأجنبية أثناء مرورها العابر خلال المضائق الدولية، غير أن إقرار الاتفاقية بهذه الحقوق لا يعني بالضرورة المساس بحقوق الدولة المطلقة على المضيق التي قررت لها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حقوقا معينة يتعين على السفن الأجنبية أن تراعيها²، وبين هذا وذاك

¹ - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 93.

² - زقير عائشة، النظام القانوني للمضائق الدولية وأنظمة المرور فيها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001-2002، ص 122.

نشأ خلاف فقهي بين من يعتبر أن نصوص اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في هذا المجال جاءت لصالح السفن الأجنبية على حساب الدولة المشاطئة وبين من يرى عكس ذلك. ولعل أول إشارة إلى حقوق السفن الأجنبية أثناء المرور العابر ما يمكن أن يُستفاد من نص المادة 38 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تقضي بتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر، بحيث يُستفاد منها تعميم هذا الحكم على كافة أنواع السفن التجارية كانت أو غير تجارية بهذا الحق بل إن هذا الحق ينصرف، وفق هذا النص حتى على السفن الحربية مما يستبعد التساؤل القانوني الكلاسيكي المتمثل في إمكانية مرور السفن الحربية وقرنه بترخيص أو إخطار مسبق كما لو كانت الحال بالنسبة للبحر الإقليمي والمرور البريء فيه، وهو الشيء الذي استقر في العمل الدولي، وانتهجت دول كثيرة أخذ بعضها بوجود الحصول على الترخيص المسبق والتي تعتبر الجزائر من بينها¹، في حين فقد اكتفى البعض الآخر بمجرد الإخطار المسبق.

ويستفاد أيضا من نص المادة 38 الأخيرة دائما أن المرور العابر " لا يجوز أن يُعاقب " بحيث يترتب عنه منع صريح للدولة المضائقية من إعاقة أو حرمان السفن الأجنبية من هذا المرور مهما كانت المبررات، وليس أمام الدولة المضائقية في حالة إخلال السفن الأجنبية سوى سلوك طريق المسؤولية الدولية، وتحميل دولة العلم مسؤولية ما قامت به السفينة من تجاوزات أو إخلالات بنظمها وقوانينها المنطبقة على المضيق بغية تنظيم المرور العابر، ما عدا ما تبيحه قواعد القانون الدولي، وعلى وجه الخصوص ميثاق الأمم المتحدة، وعلى وجه أخص ما ورد في المادة 51 منه²، والمتعلقة بالدفاع الشرعي في حالة ما إذا كان إخلال السفينة الأجنبية يصل إلى درجة العدوان.

¹ - راجع: المادة 01 ، 14 من المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني تحت رقم 194/72 المؤرخ في 1972/10/5

والمعلق بتنظيم مرور ودخول السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.

² - راجع: المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن المشكلة التي تعرفها الدول بشأن عدد القطع الحربية المرخص بها للمرور البريء خلال البحر الإقليمي غير واردة بالنسبة للمرور العابر، فلا يحق حتى للدول التي تحدد عدد هذه القطع كشرط للمرور البريء في البحر الإقليمي أن تعتمد إلى نفس الإجراء بالنسبة للمضيق في حالة المرور العابر.

وإذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد اشترطت في بعض موادها¹ أنه يتعين على الغواصات أن تكون طافية ورافعة علمها أثناء مرورها البريء خلال البحر الإقليمي، فإن هذه الاتفاقية نفسها لم تشر إلى مثل هذا الشرط بتاتا فيما إذا تعلق الأمر بمرور هذه الغواصات مرورا عابرا عبر المضيق، بل وعلى العكس من ذلك، أنه يمكن فهم البند (أ) من الفقرة 1 من المادة 39 من الاتفاقية العامة بأنه يقضي بحتمية غطس الغواصات أثناء المرور العابر، حيث ينص هذا البند بأنه يتعين على الغواصات أن "تمضي دون إبطاء خلال المضيق" مضافا إليه البند (ج) من الفقرة نفسها من المادة 39 دائما، الذي يقضي بأن عبور السفن المتواصل والسريع يجب أن يكون وفقا "للأشكال المعتادة" لهذا العبور، ويكون معه القول بأن مرور الغواصات وفقا للأشكال المعتادة لمرورها إلا أنها تمر غاطسة.

الفرع الثاني

واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة

الدولية

¹ - للإشارة فإن عبور أسطول بحري حربي حتى بمرافقة سرب من الطائرات الحربية في المضيق لا يفيد تعريض الدولة المشاطئة للمضيق إلى تهديد لسلامتها وأمنها، عكس المرور البريء في البحر الإقليمي الذي يمكن للدولة الساحلية، إزاء هذه الحالة أن تحتج بتهديد سلامتها، وتقضي بعدم براءة المرور ومن ثم لها أن تطلب من هذا الأسطول مغادرة البحر الإقليمي، وللمزيد من التفاصيل راجع:

-LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, op.cit.,p.404.

- راجع: المادة 51 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

سبقَت الإشارة إلى أن المرور العابر حق للسفن والطائرات المدنية منها والحربية، وكذلك حق للغواصات، إلا أن حق المرور العابر لا يأتي متحلاً من كل القيود، ولعل ذلك ما يميزه عن المرور الحر الذي تمارسه هذه المركبات في أعالي البحار أو فوقها، لأن المركبات التي تمر مرورا عابرا، في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية يقع على عاتقها بعض الالتزامات التي تطرقت إليها المادتان 38 و 39 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمتمثلة فيما يلي:

أولاً: العبور بسرعة خلال المضيق أو فوقه

بيّنت المادة 38 فقرة (2) أن عبور السفينة أو الطائرة يجب أن يكون دون إبطاء، ذلك أن التوقف في المضيق يؤدي إلى محاذير أمنية تلحق بالدول المشاطئة للمضيق إضافة إلى أن التوقف في المضيق يعيق حركة المرور فيه بسبب ضيقه، 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.

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

غير أن مرور الأسطول الحربي لدولة أجنبية عبر المضائق الدولية، حتى وإن كان مرفقا بطائرات حربية، لا يتعارض مع المرور العابر ولا يعتبر في حد ذاته تهديد الأمن وسلامة الدول المشاطئة للمضيق¹؛ أما فيما يخص حق الطيران فوق المضائق فإن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بشأن الطيران المدني الدولي تشترط الإذن الصريح لتطبيق الطائرات الحربية فوق إقليم الدول. وبما أن المضائق الدولية بالمفهوم القانوني تعتبر جزء المضائق دون إذن سابق

¹ - TREVES Tullio, la navigation dans Traité du nouveau droit de la mer, Economica, Bruylant, 1985, p.800.

أو تصريح، ولم يتغير الوضع في ظل اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية. ولكن أمام إصرار الدول البحرية الكبرى على حق التحليق فوق المضائق الدولية جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لتؤكد على هذا الحق¹. وذلك من خلال نص المادة 38 فقرة (1) و(2) تعترف بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق لجميع السفن والطائرات وكذلك الإشارة إلى الملاحة والطيران عند تعريفها للمرور العابر.

ثالثاً: أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشغال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة : أي يجب أن يتم العبور وفق " الأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع، وبالتالي يحق للغواصات عبور المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وهي غائصة لأن الشكل المعتاد لمرور الغواصات خاصة الذرية منها هو المرور الغاطس لأنها صُممت أصلاً لهذه الغاية² وليس للسفينة أو الطائرة أن تقوم بمناورات أو تحركات تثير الشبهة أو تعرقل سير الملاحة في المضيق أو تخزن أسلحة فيه، وأن لا تقوم بارتكاب أي فعل من أفعال العدوان، وقد حدد قرار الجمعية العامة المرقم 3314 والمؤرخ في 14 ديسمبر 1974 للأعمال التي تُعد عدواناً، والتي أجاز فيها للدولة التي يُرتكب فيها أحد هذه الأعمال أن تستعمل حق الدفاع الشرعي.

¹ - نقلاً عن : سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 406.

² - نقلاً عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 189 و195.

وإذا وجدت الدولة المشاطئة للمضيق نفسها تتعرض لعدوان من قبل سفينة أو طائرة تعبر المضيق، وأن تستخدم قواتها المسلحة ضد السفينة أو الطائرة¹.

رابعاً: أن تمثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار والخاص بالمضايق المستخدمة للملاحة البحرية: أي يجب على الأجنبية أثناء مرورها مروراً عابراً أن تحترم الممرات البحرية، ونظام تقسيم حركة المرور في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية²، وليس للسفن، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري

- ¹ - عرّف القرار المذكور العدوان أنه "استعمال القوات المسلحة من قبل دولة ما ضد السيادة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لدولة أخرى، أو بأي شكل يتنافى وميثاق الأمم المتحدة" وعُدّ قرار الجمعية العامة للحالات التي تُعدّ عدواناً، والتي يجوز للدول المشاطئة للمضيق منع السفن من حق العبور العابر، ومن هذه الحالات:
- الغزو بواسطة القوات المسلحة لدولة ما لإقليم دولة أخرى.
 - إلقاء القنابل بواسطة القوات المسلحة لدولة ما ضد إقليم دولة أخرى.
 - ضرب حصار على موانئ أو سواحل دولة ما بواسطة القوات المسلحة لدولة أخرى.
 - هجوم القوات المسلحة لدولة ما على القوات المسلحة البرية أو البحرية أو الجوية أو الأسطول البحري أو الجوي لدولة أخرى.
 - استعمال القوة المسلحة لدولة ما الموجودة في إقليم دولة أخرى.
 - تصرف الدولة في السماح بوضع إقليمها تحت تصرف دولة أخرى ليستخدم من قبل تلك الدولة الأخرى لارتكاب عمل عدواني ضد دولة ثالثة.
 - إرسال عصابات مسلحة أو مجاميع أو قوات غير نظامية أو مرتزقة من قبل الدولة أو باسمها والتي تقوم بأعمال القوة المسلحة ضد دولة أخرى من الخطورة بحيث تعادل الأعمال المدونة في أعلاه، أو تورط الدولة بصورة حقيقية في ذلك.
 - لمجلس الأمن أن يحدد أية أفعال أخرى تشكل عدواناً.
- للمزيد من التفاصيل راجع: إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 185.
- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 210 - 211.
- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 96.
- ² - راجع: المادة 41 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة مسح أو بحث دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضايق **عدم إجراء البحوث**: تمتع السفن والطائرات عن إجراء البحوث التطبيقية في مياه وجو المضائق، وعدم القيام بالمسح الهيدروغرافي أثناء عبورها فيها دون موافقة الدولة المشاطئة للمضيق، ذلك أن مياه المضائق تعدّ مياهًا إقليمية تابعة للدول. وهذا لا يعني منع الدول من إجراء بحوث في مضيق معين، وإنما تمتع البحوث التطبيقية التي تجرى في المضيق نفسه. فللدول إجراء البحوث عن أي مضيق تراه مناسبًا لمرور سفنها، ولكن هذه البحوث تعتمد على البحث العلمي المجرد، دون الدخول للمضيق إلا بموافقة الدولة المشاطئة للمضيق¹.

وأن تحترم قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضيق².

خامسًا: على السفن أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر:

تمتثل السفينة أو الطائرة للإرشادات الخاصة التي تضعها الدولة المشاطئة في المضيق، وخاصة فيما تعلق بحسن سير الملاحة فيه وبخاصة فيما يتعلق بأنظمة السلامة الملاحية ومنع المصادمات في المضيق، وأن تلتزم الطائرات الحكومية الحكومية بصورة اعتيادية، بتدابير السلامة وأن تحرص على إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

سادسًا: يجب على السفن الأجنبية المارة مرورا عابرا أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه:

¹ - راجع: المادة 40 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

للمزيد من التفاصيل راجع: سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 212.

- سعيد يحيى، مرجع سابق، ص 192.

² - راجع: المادة 42 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تعتمد السفن والطائرات الأنظمة المقبولة عالمياً بخصوص منع التلوث من قبل السفن أثناء مرورها، أو تلوث الجو من قبل الطائرات، وينبغي على السفن والطائرات عدم رمي مخلفاتها في المضيق، وأن تضع أجهزة لتصفية الهواء والفضلات التي ترمى خارجاً. وأن تتخذ السفن الخاصة بنقل النفط الحيطه والحذر من تسربه في المضيق. وأن تتعاون الدول المستخدمة للمضايق والدول المطله عليها بالاتفاق فيما بينها على إقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تسيير الملاحة، وضمان السلامة أو إجراء غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية في المضيق¹.

سابعاً: يجب على الطائرات الأجنبية أن تراعي قواعد الجو الموضوعه من قبل

منظمة الطيران المدني الدولية والمنطقة على الطائرات المدنية، وتمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة. ويجب عليها أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

ثامناً: يتعين على جميع السفن الممارسة لحق المرور العابر أن تحترم الممرات

البحرية، وما ينطبق عليها من نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها الدول المشاطئة للمضايق².

¹ - بخصوص التلوث راجع:

- صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة: 2006، ص 8-34.

- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 28-61.

- سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 211.

- راجع: المادة 43 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع: الفقرة 7 من المادة 41 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

إن هذا الشرط يذكرنا بنص المادة 26 من نفس الاتفاقية لاسيما الفقرة الثانية منها، والتي تشير إلى عدم فرض الرسوم على السفن الممارسة لحق المرور البريء في البحر الإقليمي إلا مقابل ما قد يُقدّم إليها من خدمات في هذا الإطار، بحيث أن الحكم لا ينطبق بالنسبة للمرور العابر، بحيث لا يحق للدولة المضائقية أن تطبق رسوما معينة مقابل ما قامت به من تقسيم للممرات البحرية، وتنظيم لحركة مرور السفن.

المطلب الرابع

أحكام المرور العابر على الدول المشاطئة للمضايق

تتمتع الدول المشاطئة للمضايق بسلطات محدودة في مواجهة المرور العابر والمتمثلة في السلطات التنظيمية (الفرع الأول)، وفي السلطات التنفيذية تجاه السفن المارة مرورا عابرا في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

السلطات التنظيمية للدول المشاطئة للمضايق في مواجهة المرور العابر

منحت اتفاقية قانون البحار للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية اختصاصات تنظيمية تتعلق بالممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في المضيق (أولا)، وإصدار قوانين ووضع أنظمة بشأن المرور العابر (ثانيا).

أولا : سلطة تعين أو استبدال الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في

المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية:

أجازت اتفاقية قانون البحار الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية أن تعيّن للملاحة في المضيق ممرات بحرية، وأن تقرر نظماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن¹

كما أجازت لها أن تستبدل ممرات بحرية أخرى ونظماً أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية، أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها، أو قررتها من قبل عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب².

يجب أن تتشاور الدول المشاطئة للمضيق فيما بينها ومع المنظمة الدولية المختصة قبل تعيينها أو إقرارها أو استبدالها لهذه الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور³. يجب أن تتطابق مع الأنظمة المقبولة عموماً، وإذا لم يتوصلوا بعد التشاور إلى اتفاق فليس أمام الدول المعنية إلا اللجوء إلى طرق التسوية السلمية للمنازعات المقررة في اتفاقية قانون البحار⁴.

ثانياً: سلطة إصدار القوانين و الأنظمة الخاصة بالمرور العابر في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية:

يجوز للدول المشاطئة للمضايق أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، مع مراعاة ما يلي:

أ - سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

¹ - راجع: المادة 41 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع: المادة 41 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع: المادة 41 فقرة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع: المادة 41 فقرة 4 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

با من التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية، وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

تا فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.

ثا تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة¹.

الملاحظ ان اتفاقية قانون البحار قد قيدت من السلطات التنظيمية الدول المشاطئة للمضيق في مجال تنظيم المرور العابر²، بمجموعة من الضمانات لصالح الملاحة البحرية، والتي يمكن توضيحها من خلال ما يأتي :

1. تحديد سلطة الدولة المشاطئة للمضيق في إصدار القوانين و الأنظمة الخاصة بسلامة الملاحة البحرية و تنظيم حركة المرور بالتوالي المشار إليها في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار و لا يمكن الخروج عنها .
2. لا يمكن للدول المشاطئة للمضيق أن تمارس سلطاتها التنظيمية في مجال منع التلوث وخفضه و السيطرة عليه إلا بإعطاء اثر للتنظيمات الولية النافذة المفعول اتجاه الدول المشاطئة للمضيق واتجاه دولة العالم في آن واحد³.
3. يجب أن لا تميز القوانين والأنظمة التي تقدمها الدول المشاطئة للمضيق، قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، و أن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به.

¹- راجع: المادة 42 فقرة 1 (ا، ب، ج، د) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

²- راجع: محمد البزاز، مرجع سابق، ص60.

³- راجع: المادة 42 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

بالإضافة إلى هذه القيود، وحماية للملاحة البحرية تلتزم الدول المشاطئة للمضيق بان تقوم بإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه¹.

و تجدر الإشارة إلى إن قوانين وأنظمة الدول المشاطئة الخاصة بالمرور العابر لتنظيم فقط مرور السفن. لأن الفقرة السابعة من المادة 41 من اتفاقية قانون البحار وعلي غرارها الفقرة الرابعة من المادة 42 من نفس الاتفاقية تشير إلى السفن فقط دون الطائرات مع العلم أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد رفض الاقتراحات المقدمة من بعض الدول² بشمول هذه القوانين و الأنظمة المرور الطائرات³.

الفرع الثاني

السلطات التنفيذية الضمنية للدول المشاطئة للمضايق في مواجهة المرور العابر

اختلفت وتباينت الآراء الفقهية بخصوص السلطة التنفيذية التي تتمتع بها الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بين من يشكك في وجودها ومن يؤكدها، وهذا التباين يرجع أساسا إلى الصيغة التوفيقية التي جاءت بها أحكام الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار نو التي حاولت ان توازن بين مقتضيات ضمان الملاحة الحرة عبر المضيق و ضرورات حماية امن ومصالح الدول المشاطئة⁴.

¹ - راجع: المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع علي سبيل المثال الاقتراح الاسباني في وثيقة الامم المتحدة رقم : A/CONF.62/W.5.12.p149-151.

³ - TREVES Tullio ,Op.cit.,p 802.

⁴ - راجع: سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 413.

-لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص84.

يفهم ضمناً من خلال ما سبق أن اتفاقية قانون البحار قد منحت للدول المشاطئة للمضيق سلطة تنفيذية في مجالات محددة حصراً في الفقرة الأولى من المادة 42 بدليل أن المادة 233 من اتفاقية قانون البحار أجازت صراحة للدول المشاطئة للمضيق باتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة في حالة ما إذا انتهكت سفينة أجنبية، من غير السفن المتمتعة بالحصانة، القوانين والأنظمة والمشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 1 من المادة 42.

وما يدعم هذا الطرح هو التميز الذي أبدته المادة 42 في فقرتها الرابعة و الخامسة بين السفن و الطائرات المدنية والتجارية التي ألزمتها في الفقرة الرابعة بالامتثال للقوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدول المشاطئة للمضيق، والسفن و الطائرات المتمتعة بالحصانة السيادية التي حملتها الفقرة الخامسة المسؤولية الدولية في حالة مخالفتها هذه القوانين والأنظمة. وإضافة إلى أن الفقرة من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار قد قيدت المرور العابر في تعريفها له بجميع أحكام الجزء الثالث من الاتفاقية كما أن ضمانه جعلته مرهون وفقاً للفقرة الثانية من المادة 42 بمطابقته لأحكام الفرع الثاني من اتفاقية قانون البحار الذي يتضمن نص المادة 41 و المادة 42 .

أي انه يستشف بمفهوم المخالفة لهذه الفقرة أن الدولة للمضيق بإمكانها أن تمنع المرور أو تعقه أو تخل به إذا لم يكون المرور عابراً. كما تم تعريفه في الفرع الثاني، لأن الفقرة الأولى من المادة 38 منعت الدولة المشاطئة للمضيق بإعاقه المرور، ونفس المصطلح قد استعملته كل الفقرة الثانية من المادة 42 و 44¹.

¹ - راجع: لعامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مرجع سابق، ص 85.

- راجع: جابر إبراهيم الزاوي، مرجع سابق، ص 97.

المبحث الثاني

نظام المرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية

يضمن النظام الجديد للدولة الأرخبيلية اتساعا مدهشا في مجالاتها البحرية، فهي بالإضافة لما تملكه من حقوق على البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة كغيرها من الدول البحرية. تمارس الدولة الأرخبيلية (المطلب الأول) أيضا السيادة على المياه الواقعة داخل خطوط الأساس الأرخبيلية والمسماة بالمياه الأرخبيلية التي تتمتع بطبيعة قانونية خاصة، وتمتد هذه السيادة إلى الفضاء الجوي الذي يعلو تلك المياه وإلى قاعها وإلى الثروات الموجودة فيها. في حين أن سيادة الدولة على

المياه الأرخيبيلية تقيدها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى على هذه المياه، منها ما يتطلبه ضمان حرية الملاحة الدولية كالمرور البريء المقرر للدول الأخرى في هذه المياه والمرور الأرخيبيلي الذي يعتبر حقا للسفن الأجنبية في المياه الأرخيبيلية (المطلب الثاني)

المطلب الأول

الدولة الأرخيبيلية

يمثل ظهور مفهوم الدولة الأرخيبيلية (الفرع الأول) الظاهرة الأكثر وضوحا لانفجار السيادة وغزوها البحار والمحيطات¹، حيث يضمن النظام الجديد للدولة الأرخيبيلية اتساعا مدهشا في مجالاتها البحرية فهي بالإضافة إلى ما تملكه من حقوق على البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة كغيرها من الدول البحرية تمارس أيضا السيادة على المياه الواقعة داخل الخطوط الأساس الأرخيبيلية، التي تحدد

¹ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 223.

الامتدادات البحرية للدولة الأرخيبيلية، (الفرع الثاني) والمسماة بالمياه الأرخيبيلية والتي اعترفت بها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (الفرع الثالث)

الفرع الأول

تعريف الدولة الأرخيبيلية (L'état Archipel)

عرّفت المادة 46 فقرة ب من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الدولة الأرخيبيلية بأنها: "الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر، وقد تضم جزراً أخرى.¹"
ويقصد بالأرخبيل (Archipel)² "مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر بالإضافة إلى المياه الممتدة في ما بين هذه الجزر، بما تشتمل عليه من معالم وعناصر طبيعية وثيقة الترابط معها متى كونت الجزر أو أجزاء الجزر، والمياه، والمعالم الطبيعية الأخرى المترابطة معها كياناتاً واحداً متميزاً قائماً بذاته من النواحي الجغرافية والاقتصادية والسياسية. أو متى اعتبرت كذلك تاريخياً.³" ويجري التمييز من الناحية القانونية بين نوعين من الأرخيبيلات:

- الأرخيبيلات الساحلية: وهذه تكون في حدود دولة قارية، أو بالقرب منها، وتكون تابعة لها.

- الأرخيبيلات المحيطية: ونكون أمام هذه الحالة إذا كانت هناك مجموعة من الجزر المتناثرة أو المترابطة في ما بينها، والمهيأة للاستمرار السكاني للبشرية، واستمرار حياة

¹ - انظر: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 342.

² - وترجع كلمة أرخبيل (Archipelgo) أو (Archipel) إلى التعبير اليوناني (Aegon Pelagos) الذي يعبر عن الوضع الخاص ببحر إيجه الذي تتناثر فيه عدد كبير من الجزر. للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 578.

³ - نقل عن: محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام. منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 203-204.

اقتصادية خاصة بها، وتكون في مجموعها أو جزء منها إقليم دولة غير تابع لإحدى القارات¹.

واضح أن التعريف الذي أورده المادة 46 فقرة ب من اتفاقية قانون البحار ينصرف إلى الأرخبيلات المحيطة دون سواها من الأرخبيلات الساحلية². وهكذا يكون حكم الأرخبيلات الساحلية قد ترك للقواعد المتعلقة بخطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي، وهي حالة الأرخبيلات التي تسمح أوضاعها الجغرافية والطبيعية بتطبيق طريقة خطوط الأساس المستقيمة، والتي وردت بالمادة 7 من اتفاقية قانون البحار.

غير أن موضوع الأرخبيلات قد سبقت مناقشته من قبل لجنة القانون الدولي التي أنشأتها هيئة الأمم المتحدة من أجل تطوير وتقنين قواعد القانون. وهذا بمناسبة دراستها لقانون البحار، والتي فشلت في إعداد مشروع بشأنها، وإن كان مقررها الخاص قد عرّف الأرخبيل في تقريره بأنه: " يتكون من ثلاثة جزر أو جزر أو أكثر، وتحتوي رقعة شطرا من البحر لا يتجاوز عندما يمكن أن يصل طول الخط الواحد إلى عشرة أميال³."

وهو الوضع نفسه بالنسبة لاتفاقية جنيف لعام 1958 فهي لم تتعرض لحكم المياه الأرخبيلية ونظاما المرور فيها، باستثناء ما ورد في المادتين 3 و 10 من الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة بخصوص إشارتها إلى قياس هذه المنطقة.

وفي المؤتمر الثالث لقانون البحار، عند بحثه مسألة الوضع القانوني للأرخبيلات، كانت المناقشات حول الموضوع متّجهة إلى بيان وضع المياه الأرخبيلية المحصورة بين مجموعة

¹ - نقلا عن : عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 281.

² - LALONDE Suzanne, « La frontière maritime dans l' archipel arctique: un grand - fou essentiel pour le Canada » in: A.F.D.I.,L III ,2007, Paris, pp.609-611.

³ - نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 114.

الجزر المشكلة أرخبيلًا في حالة ما إذا كانت تشكل إقليمًا لدولة واحدة "الدولة الأرخبيلية" أو جزءًا من إقليم دولة واحدة.

ولقد برزت في ظلّ المناقشات المذكورة أعلاه اتجاهين متعارضين:

أ- **الاتجاه الأول:** اتّجاه الدول الأرخبيلية: قدّم في 1973/8/6 من قبل كل من أندونيسيا

وموريشيوس والفلبين، اقتراح بأن يكون الأرخبيل متكونًا من جزر وتضاريس طبيعية أخرى، تكون وحدة جغرافية واقتصادية وسياسية قائمة بذاتها، ويمكن الاكتفاء بالاعتبارات الجغرافية والاقتصادية والسياسية بشرط أن يكون الأرخبيل داخلًا في سيادة دولة واحدة، وتُحدد مياه الأرخبيل بخطوط مستقيمة بين أقصى النقاط الخارجية من الجزر ودون قيد، ويُسمح للسفن الأجنبية بحق المرور البريء مع خضوع ذلك الحق إلى التشريع المحلي، الذي يتفق وأحكام القانون الدولي. وللدولة الأرخبيلية أن تحدد في مياه الأرخبيل ممرات للسفن الأجنبية تمارس فيها المرور البريء، وبما لا يسمح للسفن المارة بالتوقف أو الرسو، كما لها أن تمنع مرور السفن الحربية التي لا تتماشى بنظم ولوائح الدولة¹.

ب- **الاتجاه الثاني:** تنزعمه الدولة البحرية الكبرى وعلى رأسها بريطانيا، والتي ترى أنّه إذا تجاوزت المساحة الفاصلة بين جزيرة وأخرى داخل الأرخبيل ضعف البحر الإقليمي، فإنّه يؤكد هنا بنظام البحر الإقليمي من حيث القياس والأحكام الدولية المطبقة عليه، خاصة فيما يتعلق بالملاحة البحرية².

ولقد جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الجزء الرابع بعنوان الدولة الأرخبيلية للتوفيق بين الاتجاهين بشأن الوضع القانوني للأرخبيلات من حيث بيان طريقة تحديد المياه

¹- نقلا عن : محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 155-156.

²- راجع: إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 174.

الأرخبيلية ونظامها القانوني من ناحية، وبيان حقوق وواجبات الدول الأرخبيلية والالتزامات المفروضة على السفن والطائرات المارة عبر أو فوق المياه الأرخبيلية من ناحية أخرى¹.

الفرع الثاني

الامتدادات البحرية للدولة الأرخبيلية

وضعت المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قواعد لتحديد الحدود الخارجية للأرخبيل، ولكيفية حساب امتداداته البحرية، ولخطوط الأساس التي يبدأ منها القياس. فقد قررت بخصوص رسم الحدود الخارجية للبحر الإقليمي للأرخبيل اتباع ما يلي²:

- 1 - رسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخبيل، على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها جزر (الحلقات) المرجانية تتراوح ما بين 1 إلى 1، 9 إلى 1³.
- 2 - يجب أن لا يتجاوز امتداد خطوط الأساس الأرخبيلية 100 ميلا بحريا، ويمكن أن تتجاوز هذه الامتدادات استثناء 3 في المائة من مجموع خطوط الأساس التي تضم أرخبيلاً ما، وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلا بحريا⁴.
- 3 - لا يجب أن ينحرف رسم خطوط الأساس الأرخبيلية أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل⁵.

¹ - راجع: المواد 46 إلى 54 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع: عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 282.

³ - راجع: الفقرة الأولى من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع: الفقرة الثانية من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - راجع: الفقرة الثالثة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- 4 - لا يجب أن ترسم خطوط الأساس الأرخيبيلية من المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر واليها، ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر، أو إذا كان المرتفع الذي تتحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز حدود عرض البحر الإقليمي¹.
- 5 يجب أن لا تطبق الدول الأرخيبيلية خطوط الأساس الأرخيبيلية من أجل فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة².
- 6 - إذا كان جزء من المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزأين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارسها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه، وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقيا بين هاتين الدولتين تبقى وتُحترم³.
- 7 - تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة على خرائط ذات مقاييس ملائمة لتُثبت من موقعها. ويجوز الاستعاضة عن ذلك بقوائم الإحداثيات الجغرافية، وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة⁴.
- 8 - يجب أن يثبت موقع خطوط الأساس الأرخيبيلية على خرائط ذات مقاييس ملائم، ويمكن تثبيتها كبديل عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية لنقاط تعيين المسند الجيوديسي⁵.

الفرع الثالث

¹ - راجع: الفقرة الرابعة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع: الفقرة الخامسة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع: الفقرة السادسة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع: الفقرة السابعة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - راجع: الفقرة الثامنة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الاعتراف بالسيادة للدولة الأرخبيلية على مياهها الأرخبيلية

قبل تبني اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للنظام القانوني للمياه الأرخبيلية، كانت الدول تتنازع في حق الدول الأرخبيلية في مد سيادتها على مياهها الأرخبيلية، حيث كان هذا من مصلحة الدول الكبرى التي كانت تريد أن تقصر سيادة الدول الأرخبيلية على مياهها الداخلية، وأن تكون لها سيادة مقيدة على بحورها الإقليمية، مع اعتبار بقية المياه الأرخبيلية مياهها دولية لكي تستطيع استغلالها بحرية في الصيد والملاحة واستغلال ثرواتها، ولكن بإبرام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أصبح للدول الأرخبيلية السيادة الكاملة على مياهها الأرخبيلية¹، مهما كان عمقها وبعدها عن الساحل، وتمتد هذه السيادة إلى الفضاء الجوي الذي يعلوها، وأكثر من ذلك يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمواد 9 و10 و11².

تختلف المياه الداخلية عن المياه الأرخبيلية³ لكون سيادة الدولة على المياه الداخلية سيادة كاملة، لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البري⁴. في حين أن سيادة الدولة على مياهها الأرخبيلية مقيدة بقيود ثلاثة تتمثل في: حق المرور البريء، وحق المرور الأرخبيلي وحقوق الدول المجاورة⁵. وبخاصة في مجال الصيد ومد الكابلات¹.

¹ - راجع: جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 80.

² - انظر: المادة 50 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

³ - انظر:

QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick, op. cit., p.1064.

⁴ - نقلاً عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 232.

⁵ - CAFLISCH Lucius, op. cit., pp. 49-50.

فبالرغم من سيادة الدولة على الاثنين إلا أن الفارق الرئيسي بينهما هو وجود حق المرور الأرخبيلي للسفن، والتحليق للطائرات عبر الممرات البحرية الأرخبيلية الموجودة في المياه الأرخبيلية، هذا المرور لا مثيل له في البحر الإقليمي الاعتيادي وإنما فقط في المضائق الدولية، ولا تعتبر المياه الأرخبيلية من البحر العالي أيضاً² الذي لا يخضع لسيادة أحد، ويضمن القانون الدولي حرية الملاحة والصيد فيه، بخلاف المياه الأرخبيلية التي تخضع لسيادة الدولة الأرخبيلية، والتي تنظم الملاحة فيها وفقاً لنظامي المرور البريء والمرور الأرخبيلي. لذا يمكن القول أن المياه الأرخبيلية ذات طبيعة خاصة تختلف عن بقية المجالات البحرية، وتخضع لقواعد وأحكام خاصة بها تختلف عن الأحكام والقواعد التي تنظم بقية المجالات البحرية³.

تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية⁴.

وقد حددت المادة 52 شروط هذا المرور بنفس شروط المرور البريء المطبق في البحر الإقليمي المذكور في الفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية⁵.

¹ - نقلا عن : لعامري عصّاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 26.

² - انظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 314.

« Le régime juridique des eaux archipélagiques est comparable à celui de la mer territoriale, sauf dans les voies de circulations maritimes et routes aériennes désignées par l'Etat archipel, ou le régime du passage archipélagique applicable, CAFLISCH Lucius, op.cit., p.50.

³ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 233.

⁴ - نقلا عن : سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية (النصوص والاتفاقيات الدولية والأدوار المتبعة للريان وملاك السفن) المكتب العربي الحديث الإسكندرية، 2007، ص 195.

⁵ - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 232.

سمحت الفقرة الثانية من المادة 52 للدولة الأرخيبيلية أن توقف المرور البريء في المياه الأرخيبيلية وفقا لنفس الشروط التي حددتها الفقرة الثالثة من المادة 25 بالنسبة لوقف المرور في البحر الإقليمي، أي:

- عدم التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية.
 - وأن يقتصر على قطاعات محددة من المياه الأرخيبيلية.
 - أن يكون ضروريا لحماية أمن تلك الدولة. وهنا لم يشر النص إلى المناورات بالأسلحة، كما فعل بالنسبة للبحر الإقليمي.
 - أن يعلن عن هذا الإيقاف الإعلان الواجب¹.
- أما بالنسبة للغواصات والسفن الحربية² فلم يورد لها النص أحكاما خاصة، وإنما يفهم أنها تخضع لنفس التفاصيل التي أتينا على شرحها بالنسبة لمرور هذه السفن في البحر الإقليمي³.

المطلب الثاني

حق السفن الأجنبية في المرور الأرخبيلي في المياه الأرخيبيلية

واحتراما لسيادة الدولة الأرخيبيلية على مياهها الأرخيبيلية ومراعاة لمصالحها، وإدراكا لحقيقة أن الدولة الأرخيبيلية هي أنسب دولة لتحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية (الفرع الأول) وبالمقابل يقع على عاتق السفن والطائرات أثناء مرورها في أثناء مرورها في الممرات الأرخيبيلية واجبات يجب أن تقوم بها (الفرع الثاني)

¹- نقلا عن : محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الحماية الدولية، القاعدة الدولية، الحياة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 210،

²- راجع: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 316.

³- راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، 233.

الفرع الأول

سلطة الدولة الأرخبيلية في تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات الأجنبية

عرفت الفقرة الثالثة من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار المرور الأرخبيلي: "بأنه ممارسة حقوق الملاحة والتحليق وبالطريقة العادية لغرض وحيد، وهو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار ، أو منطقة اقتصادية خالصة".

بالتالي يقتصر نطاق المرور الأرخبيلي على حقوق الملاحة والتحليق بالطرق العادية، ويجب أن يكون مرورا متواصلًا وسريعًا بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ويمتد نطاق هذا الحق ليشمل جميع القنوات الملاحية العادية، شرط أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج¹.

الجدير بالذكر أن تحديد هذه الممرات وهذه الطرق يتم بطريقة شكلية معينة، نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بشكل مفصل وذلك في الفقرة الخامسة من المادة 53 تحدد هذه الممرات والطرق: "بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها، وعلى السفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية أن لا تتحرف أكثر 25 ميلا، بشرط أن لا تسير هذه السفن والطائرات على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري".

¹ - المادة 53 - الفقرة 3 و4 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

يفهم من هذه الفقرة أن عرض هذه الممرات لا يزيد عن 50 ميلا بحريا بما أن السفن والطائرات لا يجب أن تتحرف أكثر من خمسة وعشرين ميلا بحريا إلى أي من جانبي الخطوط المحورية أثناء مرورها¹.

يمكن للدولة الأرخيبيلية أن تضع نظاما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن عبر القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية، كما تملك الدولة الأرخيبيلية سلطة التغيير إذا اقتضت الظروف ذلك بشرط الإعلان عن هذا التغيير، شريطة أن تتطابق تلك الممرات ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة بشكل عام². ويجب أن تتوافر في الممرات التي تعينها الدولة الأرخيبيلية داخل مياهها الأرخيبيلية الشروط الآتية:

- أ- أن تكون ملائمة للملاحة البحرية والجوية الآمنة السريعة والمستمرة.
- ب- أن تشمل هذه الممرات على طرق المرور التي جرت العادة على استخدامها كطرق للملاحة البحرية أو كطرق جوية للتحليق عبر أرخبيلها.
- ت- أن تشمل هذه الممرات كذلك - وبالنسبة إلى السفن - على القنوات الملاحية المعتادة.
- ث- ليس من الضروري إيجاد طرق مرور مزدوجة تكون ملائمة بقدر مماثل فيما بين نفس نقاط الدخول والخروج.

¹ - LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, op. cit.,p. 371.

- راجع: لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 29.

² - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 234.

- راجع : الفقرة 6 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ج - لا يجوز أن يقل عرض الممرات التي تعينها الدولة الأرخيبيلية ن حد معين من الأميال البحرية أو عن نسبة مئوية من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر التي تحدّ تلك الطرق.

ح - للدولة الأرخيبيلية من أجل تأمين سلامة مرور السفن في القنوات الضيقة داخل الطرق الأرخيبيلية أن تقرر أنظمة لفصل حركة المرور.

خ - على الدولة الأرخيبيلية قبل تعيينها للممرات البحرية، أن تقدم مقترحاتها في هذا الشأن إلى المنظمة الدولية المختصة، وإن تعرض عليها تبنيها. ولا يجوز أن تعين الدولة الأرخيبيلية إلا الممرات التي اعتمدها المنظمة بالاتفاق معها.

دا - على الدولة الأرخيبيلية أن تحدد على خرائطها التي تنشرها بطريقة كافية، ممراتها الأرخيبيلية التي عينتها¹.

ذا - وفيما عدا قطاع المياه الداخلية داخل المياه الأرخيبيلية، وكذلك قطاع الممرات البحرية الأرخيبيلية التي تحددها الدولة الأرخيبيلية فيها - فإن المياه الأرخيبيلية بأكملها تخضع لحق المرور البريء الذي لا يجوز أن تقرر الدولة الساحلية وقفه إلا لضرورة تتعلق بأمنها.

¹ - نقلا عن : عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 456.

- نقلا عن : جمال محي الدين، مرجع سابق ص 87-88.

تلك هي الأنظمة القانونية التي قررها المشروع في مجال الملاحة في المياه الأرخبيلية. ويلاحظ من ناحية أخرى أن سفن الدولة الأجنبية وطائراتها تباشر الملاحة والتحليق عبر الممرات الأرخبيلية أو فوقها في نطاق واجباتها القانونية كما حددتها المواد 38، 40، 42 من المشروع، وهي المواد المتعلقة بالمرور العابر في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية¹.

ومع ذلك فإن حق المرور الأرخبيلي في الممرات المذكورة لا يتفق في كل أبعاده مع حق المرور العابر في المضائق.

فبينما نصت مشروع النص المنقح في المادة / 37 على أن حق المرور العابر بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية، أو بين منطقتين اقتصاديتين، هو الحق في مباشرة [حرية الملاحة البحرية والجوية] من أجل المرور العابر السريع والمنتابح عبر تلك المضائق وفوقها، فإن هذا المشروع يقول في المادة (125) منه بأن حق المرور الأرخبيلي عبر الممرات الأرخبيلية هو الحق في مباشرة الملاحة والتحليق - في نطاق حركتها المعتادة- من أجل المرور العابر السريع بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية.

ومؤدى ذلك أن مشروع النص المنقح لا يقر حرية الملاحة البحرية والجوية في الممرات الأرخبيلية أو فوقها. ولكنه يضع للملاحة في الممرات المذكورة نظاما من نوع

¹ - راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 457.

- راجع: المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المادة 40 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع: المادة 42 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

خاص لا هو بحق المرور البريء، ولا هو بحرية الملاحة البحرية والجوية التي تنتفع عن مبدأ حرية البحار، ولا هو بصيغة متحررة لحق المرور البريء، بل هو في الواقع نظام من نوع خاص غامض الأبعاد لا يقابل أحد الأنظمة المعروفة للملاحة وفقا لقواعد القانون الدولي ولا يندرج تحتها، وليس له خصائصها، وهو كذلك ليس تطورا لأحد الأنظمة المذكورة، ولا يطابق حق المرور العابر في المضائق الدولية.

ويزيد من دقة هذا الموضوع أن إنشاء الممرات البحرية والجوية في المياه الأرخيبيلية ليس واجبا على الدولة الأرخيبيلية، بل هو حق لها قد تتراخى معه الدولة المذكورة في تحديد تلك الممرات، ولو كان إنشاؤها ضروريا لتأمين سير الملاحة الدولية دون عراقيل في قطاع عظيم الاتساع من المياه البحرية.

وقد يؤدي قفله في وجه الملاحة الحرة أو تقرير قيود خطيرة عليها فيه إلى إقامة عوائق جدية في وجه التجارة الدولية داخل المياه الأرخيبيلية التي قفلتها خطوط القاعدة المستقيمة الأرخيبيلية¹.

غير أن الدولة الأرخيبيلية ليست حرة كليا في تحديد أو استبدال هذه الممرات والطرق الجوية. فالأمر لا يرتبط فقط بما ورد في الفقرة الرابعة من المادة 53 وإنما يرتبط أيضا بقاعدة أخرى ذات طبيعة إجرائية². هذه القاعدة تقضي بأن يكون التعيين أو الاستبدال نتيجة الجمع بين إرادة الدولة الأرخيبيلية والمنطقة الدولية المختصة، أي المنظمة البحرية بين الحكومات (أيمو/IMO) ولا يمكن للدولة الأرخيبيلية اعتماد هذه الممرات إلا مع إرادة المنظمة³، وهذا ما يستخلص من نص الفقرة التاسعة من المادة 53، التي تنص على: " تحيل الدولة الأرخيبيلية عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية

¹ - نقلا عن : عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 456 - 457.

² - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 234.

³ - نقلا عن : جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 88.

اعتمادها. وليس للدولة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية. ويجوز للدولة الأرخيبيلية بعد ذلك تعيينها أو تقريرها أو تستبدلها."

إذا امتنعت الدولة الأرخيبيلية عن تعيين هذه الممرات والطرق بشكل تعسفي، جاز وفقا للفقرة 12 من المادة 53 "ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية¹". وعلى الرغم من أن هذا النص لم يشر إلى الطيران (ما عدا النص الفرنسي للاتفاقية)، إلا أنه يشمل الطيران، لأن هذه الفقرة محكومة بالفقرة الأولى من نفس المادة التي تحدد الطرق الجوية فوق الممرات البحرية، ولأن الحل التوفيقى بالنسبة للأرخبيلات والمضايق الدولية يشمل الملاحة والطيران².

الفرع الثاني

واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها في الممرات الأرخيبيلية³

مقابل ما تتمتع به الدولة الأرخيبيلية من سلطات بصدد تقرير حق المرور الأرخيبيلي وما تتحمل به من واجبات في هذا الشأن، فإنه يجب على السفن المارة في المياه الأرخيبيلية أن تحترم القواعد الخاصة بالممرات البحرية، ونظم تقسيم حركة المرور⁴ أضف إلى ذلك أن تلتزم السفن والطائرات المارة في المياه الأرخيبيلية بما تلتزم به السفن والطائرات المارة مرورا عابرا في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من واجبات. حيث نجد أن المادة 54 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تتضمن واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة

¹ - نقلا عن : سعيد يحيى، مرجع سابق، ص 197-198.

² - نقلا عن : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 235.

³ - نقلا عن : إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية، مصر، 2004-2005.

⁴ - راجع: الفقرة 11 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

البحث والمسح، وواجبات الدولة الأرخيبيلية، وقوانين وأنظمة الدولة الأرخيبيلية بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية، والتي تنص على أنه: "تتطبق المواد 39 و 40 و 42 و 44 مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية".

من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أنه يقع على عاتق السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور الأرخيبيلي أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الأرخيبيلية أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة، وعليها أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة¹. وعليها وعل السفن الأجنبية أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر، ومنع التلوث من السفن وخفضه، والسيطرة عليه².

كما يجب على الطائرات المارة مرورا أرخبيليا، أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والمنطبقة على الطائرات المدنية، وكذلك أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دوليا لمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة³.

ويقع على عاتق السفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها في المياه الأرخيبيلية بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن

¹ - راجع: المادة 39 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تحيل إليها المادة 54 من نفس الاتفاقية.

² - راجع: المادة 39 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تحيل إليها المادة 54 من نفس الاتفاقية.

³ - راجع: المادة 39 فقرة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تحيل إليها المادة 54 من نفس الاتفاقية.

سابق من الدولة الأرخيبيلية¹. بالإضافة إلى ذلك فإن الفقرة الحادية عشر من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تشير إلى واجب السفن والطائرات الأجنبية المارة خلال المياه الأرخيبيلية أن تحترم نظم تقسيم حركة المرور، بحيث يجب ألا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي الخطوط المحورية المحدد لهذه الممرات البحرية، والطرق الجوية، بشرط ألا تسير على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري².

¹ - راجع: المادة 40 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تحيل إليها المادة 54 من نفس الاتفاقية.
² - تولا عن: لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 94-95.

خاتمة

نظم القانون الدولي للبحار مرور السفن والطائرات في البحار، وقسمها إلى أربعة أنواع، وهي: المرور الحر والمرور البريء والمرور العابر والمرور الأرخبيلي، بحيث تمارس السفن والطائرات في كل منطقة بحرية معينة نظام مرور خاص بها، حيث نجد أن كلا من المرور الحر والمرور البريء من أنظمة المرور التقليدية في البحار، التي ظهرت منذ الأمد البعيد، وتطرت إليها اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958، في حين أن كلا من المرور العابر ونظام المرور الأرخبيلي يُعتبران من الأنظمة المستحدثة بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أما فيما يخص تحديد المناطق البحرية التي تسري عليها أنظمة المرور التقليدية، سلكت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تقريبا نفس النهج الذي سارت عليه اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958 مع بعض التعديلات والإضافات.

يسري المرور الحر في أعالي البحار وفقا لما جاءت به اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958، في مادتها الثانية التي أكدت فيها حرية أعالي البحار في حدود المعاني المستمدة من الحق الثابت لكل دولة في الاتجار وحققها الثابت في الاتصال عبر هذه البحار وكذلك نص المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي أشارت إلى نفس تلك الحريات التي جاء ذكرها في المادة الثانية من الاتفاقية السابقة، مع إضافة حرية إقامة

الجزر الاصطناعية أو غيرها من المنشآت وحرية البحث العلمي، حيث تمارس كافة الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية حرية التحليق والملاحة. بالمقابل أتت اتفاقية قانون البحار بإضافتين جديدتين، تتعلق الأولى بمرور السفن والطائرات مرورا حرا في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأن هذه المنطقة تعتبر من الأمور المستحدثة في ظل هذه الاتفاقية، هذه المنطقة البحرية الجديدة التي يصل عرضها بموجب المادة 57 إلى 200 ميلا بحريا مقيسا من خط الأساس، تعتبر أكبر نجاح للدول الساحلية، حيث تتمتع الدول الساحلية وغير الساحلية في هذه المنطقة كذلك بالحرية الواردة في المادة 87 فيما يتعلق بالتحليق والملاحة، ووضع الكابلات، وغيرها من الحريات استنادا إلى نص المادة 57 من اتفاقية قانون البحار. أما الإضافة الثانية تتعلق بسريان نظام المرور الحر على كل مضيق مشكّل من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووُجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة، بشرط أن يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية. وكذلك سريانه على المضائق الدولية التي تنظم المرور فيها كليا أو جزئيا اتفاقيات دولية قائمة أو نافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق وكانت هذه الاتفاقيات تتيح حرية الملاحة، وحرية التحليق.

كما يسري المرور البريء على البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهو ما جاء في المادة 14 فقرة 1 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958، والمادة 17 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذه الأخيرة أتت بإضافتين جديدتين بشأن المرور البريء، تتعلق الأولى بحالة المضائق المشكّلة بجزيرة الدولة المشاطئة للمضيق، وببرّ هذه الدولة، ووُجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، ففي هذه الحالة، تكتفي الاتفاقية بالاعتراف للسفن بحق المرور البريء الذي

لا يميز بين أنواع السفن في عبورها للمضيق، إلا أنه لا يعترف للطائرات بحق العبور، ويلزم الغواصات على الظهور على سطح الماء ورفع علمها، أما بالنسبة للمضايق الدولية، التي تكون رابطة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، فيُطبَّق فيها نظام المرور البريء غير قابل للإيقاف الذي يختلف عن نظام المرور البريء المقرر في البحر الإقليمي، لكونه غير قابل للإيقاف، ومن ثم فهو أقرب إلى الحرية منه إلى نظام المرور البريء التقليدي خصوصا، وأن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حصرت 12 حالة يكون فيها المرور غير بريء ومن ثم يشكل تهديدا لأمن الدولة الساحلية ولنظامها ولسلامتها، على خلاف ما جاءت به اتفاقية جنيف لعام 1958 على تمتع الدولة الساحلية بالسلطة السيادية والحرية المطلقة في تحديد براءة المرور. أما بالإضافة الثانية، تتعلق بسريان نظام المرور البريء على المياه الأرخيبيلية، وهذا ما نصت عليه المادة 52 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لأن المياه الأرخيبيلية من المناطق البحرية المستحدثة.

أما نظام المرور العابر ونظام المرور الأرخيبيلي، وهما النظامان المستحدثان بموجب اتفاقية 1982، فإن نظام المرور العابر يسري على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وإذا وُجد خلال ذلك المضيق طريق في أما نظام المرور الأرخيبيلي فهو يسري على الممرات البحرية والطرق الجوية التي تحددها الدولة الأرخيبيلية. بالرغم من مباشرة سفن الدول الأجنبية وطائراتها الملاحة والتحليق عبر الممرات الأرخيبيلية أو فوقها في نطاق واجباتها القانونية كما حددتها المواد 38، 39، 40، و 42 لاتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهي المواد المتعلقة بالمرور العابر في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية. ومع ذلك فإن نظام المرور الأرخيبيلي في الممرات الأرخيبيلية لا يتفق في كل أبعاده مع حق المرور العابر في المضائق، بل هو في الواقع نظام من نوع خاص غامض الأبعاد

لا يقابل أحد الأنظمة المعروفة للملاحة وفقا لقواعد القانون الدولي، ولا يندرج تحتها وليس له خصائصها، وهو كذلك ليس تطورا لأحد أنظمة المرور المذكورة، ولا يطابق المرور العابر في المضائق الدولية. وجميع أنظمة المرور في البحار 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.

إنّ فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نظمت المرور في البحار مراعية بذلك سيادة الدول على مياهها، وما يتطلبه التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول باستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية:

1. الكتب:

- 1- إ. لوكاشوك ترجمة محمد حسين القضاة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
2. إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
3. _____، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1985.
4. إبراهيم محمد الدمغة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
5. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
6. أحمد حسام الدين، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1997.
7. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

8. إسماعيل الغزال، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1986.
9. أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني للمضايق العربية، دار الحدائث، بيروت، 2009.
10. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1977.
11. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
12. جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.
13. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2003.
14. حمودة منتصر سعيد، القانون الدولي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
15. خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
16. سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، 1994.
17. سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية (النصوص والاتفاقيات الدولية والأدوار المتبعة للربان وملاك السفن) ، المكتب العربي الحديث الإسكندرية، 2007.
18. سليم حداد، التنظيم القانون الدولي للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات، لبنان، 1994.
19. شارل رسو، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982.

20. صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
21. الصبري سعيدان بن سليمان، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2009.
22. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
23. _____، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
24. ضاري رشيد السامرائي، مستقبل الخليج العربي في ضوء قانون البحار الدولي الجديد، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1990.
25. عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام (المبادئ العامة: القانون الدولي المعاصر) الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
26. _____، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1997.
27. عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار (دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة بغرض وضع تنظيم قانوني للصيد في أعالي البحار)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
28. عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
29. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972.

30. عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر: 2003.
31. _____، معجم في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر: 2007.
32. عمر عبد الفتاح خليل، مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: 1980.
33. غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
34. فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي) ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.
35. مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار روائع مجدلاوي، الخرطوم، 2002.
36. محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 2005.
37. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008.
38. محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر النظام الدبلوماسي والقنصلي- الأشخاص- قانون البحار)، الجزء الأول، الدار الجامعية، بيروت، 1993.
39. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004.
40. _____، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007.
41. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1967.

42. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
43. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام. منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
44. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
45. محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي (المصادر، الأشخاص)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1997.
46. محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
47. محمد طلعت الغنيمي، الوجيز في قانون السلامة، منشأة المعارف الإسكندرية، 1977.
48. _____، الوسيط في قانون السلامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.
49. _____، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
50. محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، 2012.
51. وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008.

2- الرسائل والمذكرات:

(أ) الرسائل:

- 1 عمرو عبد الفتاح خليل، المركز القانوني لمضيق تيران في ضوء الأحكام العامة للمضايق، رسالة دكتوراه في القانون، الإسكندرية، 1985.

- 2 عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1977.
- 3 - لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

(ب) المذكرات:

- 1 تقرير عائشة، النظام القانوني للمضايق الدولية وأنظمة المرور فيها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001-2002.
- 2 صلاح الدين بودريالة، النظام القانوني للمضايق المستعملة في الملاحة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1997.
- 1 لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

3- المقالات:

- 1- جلال عبد الله معوض، "الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص. 474-476.
- 2- خليل إسماعيل الحديثي، "قانون البحار والمصالح العربية دراسات لمجموعة من الباحثين، تونس"، 1989، ص ص. 394-396.

- 3 ستمعان فرج الله، "وضع المضايق الدولية في العلم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982"، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989، ص ص. 389-406.
- 4 عبد السلام جعفر، "النظام القانوني للمضايق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، المجلة المصرية (القانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي)، القاهرة، 1981، ص ص. 125-132.
- 5 علي مراح، "تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزء: 35، رقم 4، 1997، ص ص. 963-1000.
- 6 لعمامري عصاد، "القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، العدد 2، 2013، ص ص. 561-563.

4- النصوص التنظيمية:

- 1 مرسوم رقم 72-149 مؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم ج،ر، عدد 86، لسنة 1984.
- 2 مرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 23 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة) لقانون البحار، ج.ر، عدد 6، لسنة 1996.

3 مرسوم تنفيذي رقم 96-55 مؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، ج.ر.ج.ج، ع 6.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

1-Ouvrages :

- 1-CHARLES Rousseau, Droit international Public, septième édition, Dalloz, Paris, 1973.
- 2-DAVID Ruzié, Droit international Public, 15^e édition, Dalloz, Paris 1998.
- 3-DUPUY, René Jean et VGNES Daniel, « Traité du nouveau droit de la mer », Paris, Economica, 1985.
- 4-PAUL Reuter, Droit international public, 4^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1993.
- PHILIPPE Vincent, Droit de la mer, Edition Larcier, Paris, 2008.
- 5-QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick, PELLET Alain, Droit international public, 3^{ème} édition, Paris, 1987.
- 6-ROUX (J.M), Les pavillons de complaisances, Paris, 1961.
- 7-SEMMAR Saad Eddine, Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, Edition Dahlab, Alger, 1990.

2-Thèses et mémoires :

- Thèses :

1-LARABA Ahmed, « L'Algérie et le droit de la mer », thèse de doctorat d'Etat. Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985.

Mémoire :

3-KLINGHOFER Vanessa, L'élargissement du canal de panama, mémoire de Master II , option : Droit maritime et des transports, Marseille, 2007-2008.

3-Articles :

2-CAFLISCH Lucicus, "La délimitation des espaces entre Etats dont les cotes se fond face ou sont adjacente", in: traité du nouveau droit de la mer, Economica, Paris, 1985, pp. 38-58.

3-Charlier R.-E., « Résultats et enseignements des conférences du droit de la mer, Vol 6, 1960, pp.67-69.

4-COMBACAU Jean, « le droit international de la mer », Paris : Publications Universitaires Français, 1985, Collection « Que sais-je » .p. 75-80.

5-DE HARTINGH France, « La position française à l'égard de la convention de Genève sur le plateau continental », Annuaire Français de Droit International, Vol 11, 1965, pp. 726-734 .

6-DIPLA Haritini, les règles de droit international en matière de délimitation fluviale : remise en question, in Revue Générale de Droit International Public, Tome 89, 1985/3, A. Pedone, Paris, pp. 608-610.

-
- 7-FRANCIS WODIE Vangah, « la haute mer », in droit international, bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, pp. 950-975.
- 8-GAUTIER- Audebert Agnès, Domain maritime international, in : juris- Classeur du droit international, Vol 2, Fascicule. 140, 2002, p. 14-20.
- 9-KOAVAR Robert, « Les accords conclus au sujet de Savannah et la responsabilité civile des exploitations de navires nucléaires », Annuaire Français de Droit International, Vol 11, 1965, pp. 783-809.
- 10-LALONDE Suzanne, « La frontière maritime dans l'archipel arctique: un grand - fou essentiel pour le Canada »in Annuaire Français de Droit International ,LIII ,2007, éd.CNRS, Paris, pp.609-611.
- 11- LUCCHINI Laurent, « Une nouvelle vague de nationalisme maritime: quelques réponses de la pratique étatique », in: droit de la mer, Pedone, Paris, 1990, pp.38-42.
- 12- _____, « Le navire en droit international », : colloque de Touloun, Société Française pour le droit international, édition A, Pedone, Paris, 1992,pp.16-20.
- 13-MENSEBRE GGHE Yves Vander, «Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant. Etat de la question », in droit de la mer, Pedone, Paris, 1992, pp. 51-59.

14- MOMTAZ Djamchid, «La question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer » in Annuaire Français de droit international, Vol 20, N°1, pp. 854-860.

15-QUENEUDEC Jean- Pierre, « La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive de l'Etats Unis » in, Vol 29, 1983, pp. 170- 174.

16-QUENEUDEC Jean- Pierre, « Chronique de droit de la mer : la réglementation du passage des Etrangers dans les eaux territoriales français », in Annuaire Français de Droit International, Vol 31, 1985, pp. 783- 789.

17-TREVES Tullio, « la communauté européenne et la zone économique exclusive », in Annuaire Français de Droit International ,vol 22, 1976, pp. 656-666.

18-TRAVERS Tullio « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer » in Annuaire Français de Droit International, vol 38, 1992, pp.885-409.

19-ZENG ZHANG Hong, La mer adjacente, in Droit international, Bilan et perspective, Tome 2, Pedone, Paris, 1991, pp. 921-930.

4-Conventions :

1-Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe 1958, Nations Unies, Recueil des traités, Vol. 516.

2-Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer 1958, Recueil des traités, Vol. 559, Nations Unies, 2005.

3-Convention sur la haute mer 1958, Recueil des traités, Vol 450, Nations Unies, 2005.

4-Protocole et signature facultative concernant le règlement obligatoire des différents 1958, Recueil des traités, Vol 450, Nations Unies, 2005.

5-Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego bay (1982), in : www. Ifm. Free. Fr

5- jurisprudence :

1-Affaire de détroit de Corfou, Arrêt du 9 avril 1949 : C.I.J., Recueil 1949.

2-Affaire de détroit de Corfou, Arrêt du 15 décembre 1949 : C.I.J., Recueil 1949.

6-Documents :

1-Documents de la première conférence des nations unies sur le droit de la mer (24 Février – 27 Avril 1958) :

-Document : A /CONF.13 /C.1/L.6.

France : Proposition (Articles 2 , 4 , 14 ,15 , 17 , 20 et 21).

-Document : A/CONF.13/C.1/SR.

2-Documents de la troisième conférence des nations unies :

-Document : A/CONF.13/C.2/L.20.Rev.1.

-Document : A/CONF.62/C.2.L.19.

Projet d'article relatif au passage dans la mer territoriale présenté par le Fidji.

-Document : A/CONF.62/C.2.L.26.

Projet d'article sur la mer territoriale par les délégations de la Bulgarie , la République démocratique Allemande , la Pologne , l' Union des Républiques socialistes soviétiques.

-Document :A/CONF.62/C.2.L.44 projet et article sur la définition des détroits utilisés pour la navigation internationale présentée par l'Algérie , Bahreïn, Irak , Koweït , République arabe Libyenne, Qatar, Arabe Saoudite, République arabe syrienne, La Tunisie et les Emirats Arabe Unies.

3-Document du sous-comité des fonds marins :

-A/AC.138/SC.II/L.18L.18/Coor.1.

Projet d'article sur la navigation dans la mer territoriale , y compris les détroits servant à la navigation internationale présentée par :la Grèce, Chypre, l'Indonésie, la Malaisie, le Maroc, les Philippines, l'Espagne et le Yémen,(27 Mars 1971).

فهرس الموضوعات

- 1.....مختصرات
- 3.....مقدمة
- 7.....الفصل الأول: أنظمة المرور التقليدية في البحار
- 8.....المبحث الأول: المرور الحر في البحار
- 8.....المطلب الأول: نظام المرور الحر في أعالي البحار
- 9.....الفرع الأول: تعريف أعالي البحار
- 9.....أولا: تعريف أعالي البحار وفقا لاتفاقية البحر العالي لعام 1958
- 10.....ثانيا: تعريف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لأعالي البحار
- 12.....الفرع الثاني: الاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار
- 12.....أولا: الاختصاص التشريعي في أعالي البحار
- 12 1 الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل الإدارية.....
- 13 2 الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل الجنائية.....
- 13 3- الاختصاص التشريعي في أعالي البحار في مجال المسائل المدنية.....
- 14.....ثانيا: الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري
- 15.....المطلب الثاني: نظام المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 16.....الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الثاني: واجب الدولة الساحلية في عدم إعاقة المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	19
الفرع الثالث: مرور عموم الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة مرورا حرا...21	21
أولا: حقوق عموم الدول الأخرى في المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة....22	22
ثانيا: واجبات عموم الدول الأخرى أثناء مرورها مرورا حرا في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	23
المطلب الثالث: القيود الواردة على نظام المرور الحر.....	24
الفرع الأول: القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية..24	24
أولا: محاربة النشاطات غير المشروعة.....	24
ثانيا: حماية البيئة البحرية في أعالي البحار.....	28
ثالثا: أمن الملاحة.....	29
رابعا: التوفيق بين الملاحة وبقية الحريات في أعالي البحار.....	29
الفرع الثاني: القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية..30	30
أولا: الرقابة في المنطقة المتاخمة.....	31
ثانيا: حق المطاردة الحثيثة.....	31
ثالثا: ممارسة حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.....	32
المبحث الثاني: نظام المرور البريء.....	33

- 33.....المطلب الأول: نظام المرور البريء في البحر الإقليمي.
- 34.....الفرع الأول: مفهوم نظام المرور البريء.
- 34.. أولاً: تعريف المرور.
- 36.....ثانياً: طابع البراءة في مرور السفن.
- 38.....الفرع الثاني: المرور البريء حق للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.
- 39.....الفرع الثالث: حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور البريء.
- 39..... أولاً: حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.
- 41.....ثانياً: تعيين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البريء.
- 42.....الفرع الرابع: القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة.
- 43..... أولاً: السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة.
- 45.....ثانياً: الغواصات.
- 47.....ثالثاً: السفن الحربية.
- 50.....المطلب الثاني: نظام المرور البريء في المياه الداخلية.
- 53.....الفرع الأول: النفاذ إلى الموانئ.
- 57.....الفرع الثاني: المرور البريء في الأحواض البحرية.
- 59.....الفرع الثالث: المرور البريء في الخلجان.
- 60..... أولاً: الخلجان الواقعة في إقليم دولة واحدة.

- ثانيا: الخلجان الواقعة في إقليم أكثر من دولة 61
- الفرع الرابع: المرور البريء في الممرات البحرية..... 62
- اولا: المرور البريء في القنات البحرية..... 62
- 1 -نظام المرور في قناة السويس..... 63
- 2 -نظام المرور في قناة بناما..... 65
- 3 -نظام المرور في قناة كييل..... 66
- ثانيا: المضايق الدولية التي يطبق فيها المرور البريء..... 68
- 1 -المرور البريء في المضايق الدولية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982..... 68
- 2 -المرور البريء في المضايق الدولية في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982..... 69
- الفصل الثاني: أنظمة المرور المستحدثة في البحار..... 73
- المبحث الأول: نظام المرور العابر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية..... 74
- المطلب الأول: المفهوم التقليدي للمضايق الدولية..... 75
- الفرع الأول: تعريف الفقه الدولي التقليدي للمضيق الدولي..... 75
- الفرع الثاني: تعريف محكمة العدل الدولية للمضايق الدولية..... 76
- الفرع الثالث: تعريف للمضايق الدولية في اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958..... 78
- الفرع الرابع: تعريف المضايق الدولية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982..... 80

المطلب الثاني: المدلول العام لنظام المرور العابر.....	84
الفرع الأول: موقف الدول من نظام المرور الذي يجب تطبيقه في المضائق الدولية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.....	84
الفرع الثاني: تعريف المرور العابر.....	86
الفرع الثالث: نطاق المرور العابر.....	90
أولاً: مضيق جبل طارق.....	91
ثانياً: مضيق ماجلان.....	92
ثالثاً: مضيق البسفور ومضيق الدردنيل.....	93
رابعاً: المضائق الدانماركية.....	94
المطلب الثالث: أحكام المرور العابر للسفن والطائرات الأجنبية المارة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.....	96
الفرع الأول: حقوق السفن والطائرات أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.....	96
الفرع الثاني: واجبات السفن أثناء المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.....	98
المطلب الرابع: أحكام المرور العابر على الدول المشاطئة للمضائق.....	104
الفرع الأول: السلطات التنظيمية الدول المشاطئة للمضائق في مواجهة المرور العابر.....	104

الفرع الثاني: السلطات التنفيذية الضمنية للدول المشاطئة للمضايق في مواجهة المرور العابر.....	107
المبحث الثاني: نظام المرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية.....	109
المطلب الأول: الدولة الأرخبيلية.....	110
الفرع الأول: تعريف الدولة الأرخبيلية.....	111
الفرع الثاني: الامتدادات البحرية للدولة الأرخبيلية.....	114
الفرع الثالث: الاعتراف بالسيادة للدولة الأرخبيلية على مياهها الأرخبيلية.....	116
المطلب الثاني: حق السفن الأجنبية في المرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية.....	118
الفرع الأول: سلطة الدولة الأرخبيلية في تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات الأجنبية.....	119
الفرع الثاني: واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها في المياه الأرخبيلية....	124
خاتمة.....	127
قائمة المراجع.....	131
فهرس الموضوعات.....	144

ملخص المذكرة

يعتبر موضوع المرور في البحار من المواضيع الهامة و الشائكة في أن واحد، وذلك لارتباطه بسيادة الدول الساحلية من جهة، و صلته الوطيدة بالملاحة الدولية و الاستثمار الدولي للثروات الهائلة التي تزخر بها البحار من جهة أخرى. و من هنا نجد أن القانون الدولي للبحار قد أولى له عناية خاصة فقد قسمت اتفاقية قانون الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المرور في البحار إلي أربعة أنواع و هي علي التوالي :المرور الحر و المرور البرئ ،والمرور الأرخبيلي .بحيث تمارس السفن المرور في كل منطقة بحرية معينة .

كما نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، المرور في مراعية بذلك سيادة الدول علي مياهها و ما يتطلبه التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول باستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

Le sujet des régimes de passage en mer est un sujet important et complexe en même temps ; car il met en relation la souveraineté des Etats côtiers d'une part, et la navigation et l'exploitation internationales d'autre part .Ainsi, le droit international de la mer l'envisage d'une manière particulière. En effet la convention des Nation Unies du droit de la mer de 1982 a donné lieu à quatre types de passages qui sont successivement : le passage libre, le passage en transit, le passage inoffensif et le passage archipel. Chacun de ces navires exerce son droit de passage dans une zone maritime particulière.

De surcroit, la Convention des Nation Unies du droit de la mer de 1982 a organisé le passage en mer en tenant compte de la souveraineté des Etats sur leurs eaux et de la nécessité de développer le déplacement des navires entre Etats, en exploitant la mer comme source importante de ressources économiques pour la majorité des pays dans le monde.