



السنة الجامعية: 2021/2022

-مقياس: قانون البحار

- المستوى: السنة الأولى ماستر.

- تخصص: القانون الدولي العام.

قائمة بعض المراجع والمصادر:

أولاً: الكتب:

- أحمد أبو الوفا محمد: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، ط1، القاهرة، 1989.
- حسام الدين الأحمد: جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- حسني موسى: القانون الدولي للبحار، ط1، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013.
- صادق أبو هيف: القانون الدولي العام، ط12، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
- محمد سامي عبد الحميد: أصول القانون الدولي العام-الحياة الدولية-، ج3، ط2، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.
- محمد عبد المنعم عبد الغني: الجرائم الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الدولي الجنائي، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2007.
- السهولي سهام: المنازعات البحرية المغربية الإسبانية، ط1، مطبعة أسبارطيل، طنجة، المغرب، 2016.

-عبد الكريم عوض خليفة:القانون الدولي للبحار(دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دارالجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2013،
-محمد بوسلطان: مبادئ القانون الدولي العام، الجزء 1، دار الغرب،
وهران،2008.

-محمد سلامة مسلم الدويك: البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي
الحقوقية، ط1، بيروت، 2011.

-محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة
المعارف، الإسكندرية،1975.

-Jean-Paul PancraccioM Droit de la Mer,1 er Edition,Dalloz,Paris, 2010.

- Pella, V.: la répression de la piraterie, Hague Recueil, 1926.

ثانيا: المصادر القانونية:

1/- اتفاقيات جنيف الأربعة المبرمة في 28/04/1958 المتعلقة بقانون البحار.
2/-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها في جمايكا في 10/12/1982،
مع ملاحظتها.

3/- القانون رقم 04/98 المؤرخ في 15/06/1998 المتعلق بحماية التراث الثقافي
(الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 1998).

4/-المرسوم الرئاسي رقم 194/72 المؤرخ في 03/10/1972، المتضمن مرور السفن
الحرية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية، (الجريدة
الرسمية العدد 86 لسنة 1972).

5/-المرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 04/08/1984، المحدد لخطوط الأساس التي
يقاس منها (انطلاقا منها) عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري،
(الجريدة الرسمية العدد 32 لسنة 1984).

6/-المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22/01/1996 ، المتضمن التصديق
على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، (الجريدة الرسمية العدد 06 لسنة
1996).

7/- المرسوم الرئاسي رقم 316/13 المؤرخ في 16/09/2013، المتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و الجمهورية التونسية، الموقعة في الجزائر في 11/07/2001، (الجريدة الرسمية العدد 46 لسنة 2013).

8/- المرسوم الرئاسي رقم 344/04 المؤرخ في 06/11/2004، المتضمن التأسيس لمنطقة متاخمة للبحر الإقليمي، (الجريدة الرسمية العدد 70 لسنة 2004).

9/- المرسوم الرئاسي رقم 96/18 المؤرخ في 20/03/2018، المؤسس لمنطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، (الجريدة الرسمية العدد 18 الصادرة في 21/03/2018).

10/- المرسوم التنفيذي رقم 55/96 المؤرخ في 22/01/1996، المتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ (الجريدة الرسمية العدد 16 الصادرة في 24/01/1996).

11/- قرارات مجلس الأمن التالية: رقم 1814 و 1816 و 1838 و 1851 لسنة 2008، على موقع هيئة الأمم المتحدة، الرابط :

<https://www.un.org/securitycouncil/ar/content/resolutions>

12/- القرار رقم 2749 (الدورة 25) المؤرخ في 17/12/1970 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، والمتضمن إعلان المبادئ المنطبقة على قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودين خارج حدود الولاية القومية.

الفصل التمهيدي: سيادة الدولة الساحلية ونبذة تاريخية عن تطور قانون البحار

المبحث الأول: السيادة والقانون الدولي للبحار:

ويستخدم لفظ السيادة⁽¹⁾ في القانون الدولي العام للتعبير عن أمرين، هما: قاعدة عدم وجود سلطة عليا دولية تستطيع فرض قراراتها على الدول، ومبدأ المساواة بين الدول قانونيا، وهي

⁽¹⁾ إن بحث مفهوم مصطلح السيادة شغل بال الكثير من الفلاسفة والمفكرين ورجال الثورات والسياسة والقانون بسبب تعدد الجوانب التي ينظر إليه منها (سياسية، اجتماعية، قانونية...)، وكذا تباين الزوايا التي يتم دراسته منها، مما صعب على فقهاء ودارسي القانون العام تحديد معنى دقيق لها.

مساواة لا تنفي فكرة السيادة وإنما تمنح الدول حرية التصرف وفقا للقواعد التنظيمية الدولية المختلفة التي التزمت بمبرعاتها، فتعاون الدول أساسه المساواة بينها، وهي المساواة في الحقوق والواجبات المقررة ضمن القواعد الدولية المنظمة للعلاقات الدولية.

ويضم المجال المائي للدولة الساحلية المساحات المائية التي تعد جزءا من إقليم الدولة، من أنهار ومياه داخلية وبحر إقليمي، والمساحات البحرية الأخرى المتصلة باتفاقيات الأمم المتحدة للبحار لسنة 1958 و1982 (أي اتفاقيات جنيف الأربع واتفاقية جامايكا). مع العلم، وباستثناء أعالي البحار وقاعها، تخضع جميع المناطق البحرية الأخرى ذات التسميات المختلفة إلى سيادة الدولة الساحلية أو تمارس على بعضها اختصاصات الولاية الوطنية فقط، وبما يتفق مع قواعد القانون الدولي والقيود التي فرضتها الأعراف الدولية ونصوص اتفاقيات جنيف لسنة 1958 واتفاقية جامايكا لسنة 1982 حول قانون البحار. ومن أهم هذه المناطق نجد: المياه الداخلية والأرخبيلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والخلجان والمضائق والقنوات البحرية والبحار المغلقة وكذلك الخلجان (les golfes).

المطلب الأول: انطباق المبادئ الأساسية المنظمة لعلاقات المجتمع الدولي على علاقات الدول

الساحلية في المجال البحري:

انطلاقا من هذه التوطئة، فالقانون الدولي العام أول ما تعامل معه هو الدول الكاملة السيادة التي تتمتع بحقوق وواجبات في القانون الدولي العام. ولتحتفظ الدول بسيادتها فإنها تتعامل في إطار القانون الدولي العام وفق حقوق وواجبات وتمارس سيادتها في حدود هذا القانون. أثرت الجهود التي بذلت من قبل المنظمات الدولية والدور الذي قام به الفقه الدولي قصد شرح الأسس التي تضمن علاقات الاحترام المتبادل بين الدول كأشخاص فاعلة في المجتمع الدولي، إلى وضع مجموعة من الحقوق والواجبات تجعل الدول تتعايش فيما بينها، وأيضا تسمح لها بممارسة سيادتها في إطار المبادئ الأساسية التي سطرها القانون الدولي العام⁽²⁾.

⁽²⁾ لقد تناولت هذه الحقوق والواجبات في العديد من المواثيق والاتفاقيات الدولية، نذكر منها:

- معاهدات لاهاي لسنة 1889 و1907 التي أسست لحقوق وواجبات الدول، خاصة تلك الدول المتسكة بالحياد الإيجابي في النزاعات المختلف؛

- وميثاق الأمم المتحدة لسنة 1945؛

- و مؤتمر بانديونغ باندونيسيا لسنة 1955 الذي أكد على بعض المبادئ التي تُعد ميثاقا للعلاقات بين هذه الدول، ومن أهمها: احترام سيادة جميع الدول ووحديتها، وعدم التدخل في شؤونها الداخلية، وتسوية المنازعات بالطرق السلمية، و تنمية المصالح المتبادلة بينها والتعاون؛

- وإعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادر بموجب القرار رقم 2625 المؤرخ في 1970/10/24، المتعلق بالعلاقات الودية بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة، الصادر في دورتها الخامسة والعشرين، الملحق رقم 18.

الفرع الأول: المبدأ الأول: امتناع الدول في علاقتها الدولية عن استعمال القوة أو التهديد

باستعمالها.

الفرع الثاني: المبدأ الثاني: حل النزاعات الدولية بالوسائل السلمية ونشكل لا يهدد الأمن

والسلم في العالم:

الفرع الثالث: المبدأ الثالث: عدم التدخل في المسائل الداخلية للدول:

الفرع الرابع: المبدأ الرابع: واجب التعاون فيما بين الدول.

الفرع الخامس: المبدأ الخامس: المساواة في السيادة والحقوق.

الفرع السادس: المبدأ السادس: حسن النية في تنفيذ الالتزامات الدولية (واجب تنفيذ

الدول لالتزاماتها وتعهداتها الدولية بحسن نية): يقع على كل دولة واجب تنفيذ الالتزامات التي تضطلع بها طبقاً لمبادئ القانون الدولي وقواعده المعترف بها تنفيذاً يحدوه حسن النية، ويضاً طبقاً للاتفاقات الدولية المتفقة مع تلك المبادئ، وإذا تعارضت الالتزامات المترتبة عن اتفاقيات دولية مع التزام أعضاء الأمم المتحدة بمقتضى ميثاق الأمم المتحدة، تكون الأفضلية للالتزامات المتصلة بهذا الميثاق، وهذا ما ينطبق على الالتزامات الدولية التي تتحملها الدول الأعضاء في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذ أن استغلال واستعمال المساحات البحرية التي هي تحت سلطة الدولة الساحلية تقتضي توافر حسن النية وتحمل المسؤولية الكاملة من قبلها، وذلك بعد أن صادقت على الاتفاقية وما تتضمنه من حقوق والتزامات تقع عليها. فمن المتفق عليه أن الدول تستقل في تنفيذ أحكام القانون الدولي دون رقابة ولا قضاء إجباري، لكونه قانون إرادي تنفيذ التزاماته رهن إرادة الدول ورضاها، لذا يشكل حسن النية في هذا التنفيذ حجر الزاوية، ومتى انعدم عنصر حسن النية سادت الفوضى وغاب الاستقرار في العلاقات الدولية، فلا قيمة ولا فائدة من التزامات دولية غير نافذة، ويتحقق هذا التنفيذ ضمن التعايش السلمي بين الدول في شكل دول متساوية الشخصية القانونية، وهذا ما أكدته المادة 2 في بندها الثاني بقولها: "لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون في حسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم بهذا الميثاق".

المطلب الثاني: علاقة السيادة بالمجال البحري لإقليم الدولة الساحلية:

يعتبر الإقليم الرن الثاني الأساسي لقيام الدولة من الناحية القانونية (Le Territoire Etatique)، وبدونه الدولة غير موجودة، كما لا توجد دولة بدون سكان فلا توجد دولة بدون إقليم، إذ أن الجماعة البشرية لا بد من استقرارها على مساحة معينة (الحيز المكاني والمقوم الجغرافي)

تقيم عليها دوتها، ولو كان ضيقا، وهذا ما يسمح للسلطة السياسية الحاكمة بممارسة جميع مظاهر السيادة التي يقرها القانون الدولي العام (وأحد فروع القانون الدولي للبحار). ويعرف أيضا بأنه ذلك الحيز المكاني (الإطار الجغرافي) الذي يستقر فيه الشعب بصفة دائمة، وتمارس عليه الدولة سيادتها بصفة دائمة ومستمرة ومستقرة. والإقليم هو الجزء المحدد من الكرة الأرضية، وللإقليم ملحقات أو توابع، إذ يحتوي مجالا من اليابسة ورقعة من الماء بجانب سواحلها (أي مجال بحري بالنسبة للدول المطلة على البحار) إلى مدى يقره القانون الدولي (المياه الداخلية والمياه الإقليمية)، بالإضافة إلى فضاء جوي يعلو الأرض والماء .

والنزاعات الدولية البحرية حول جزء من الإقليم البحري أو عدم ثبوت حدوده لا تمنع من وجود الدولة، فكثير من الدول مقبولة في المجتمع الدولي رغم عدم رسم حدودها بكاملها ولم تجد عقبات في الانضمام إلى الأمم المتحدة.

وبالتالي، إذا كانت السلطة السياسية في نظر القانون الدولي العام هي التي تملك سلطة اتخاذ القرار داخليا وخارجيا، فإن الاختصاص القانوني الذي يسمح لها بتفعيل وظيفتها في مواجهة المجتمع الخارجي (الدولي) يقتضي أن تكون ممارسة سيادتها الدولية في حدود التزاماتها الدولية التي (أمام الدول والمنظمات الدولية)، وأيضا نابعة من المبادئ التي تحكم علاقات هذا المجتمع التي غايتها الحفاظ على السلم والأمن الدوليين والتعاون الدولي في مختلف المجالات (خ) يتعلق بحقوق الأفراد وحريةهم وعدم المساس بالاستقلال السياسي لدول أخرى)، وهذا ما يؤسس لعلاقة وطيدة بين كل من السلطة السياسية والسيادة في مظهرها الخارجي التي عدت مقيدة في وقتنا الحالي وإلى حد بعيد.

وفي المجال البحري سيادة الدولة تتدرج وتتقيد من سيادة كاملة إلى حقوق سيادية إلى غاية حرية بحار (اللاسيادة).

المبحث الثاني: تطور القانون الدولي للبحار:

لقد استمرت السيطرة على البحر في مراحل لاحقة وزاد الاهتمام بالبحر وضرورة إخضاع جزء منه لسيطرة الدول وملكيته، وهو ما ادعته كل من إسبانيا والبرتغال، كما ادعت البندقية ملكية البحر الأدرياتيكي. وبذلك ظهرت في العلاقات السياسية الدولية ولأول مرة فكرة امتداد سيادة الدولة على البحر.

ونسب هذه الادعاءات المرتبطة بملكية البحر كانت لا بد أن تحصل بعض السفن على ترخيص لممرور في المياه المملوكة للدول المعنية، فنجم عن ذلك وجود بعض القواعد العرفية من حقوق الدول الساحلية من بينها:

- قيام السفن الأجنبية بالتحجية أثناء وجودها في مياه الدول الساحلية؛ - وحق جباية الضرائب؛

- وحق قصر الصيد على رعيا الدول الساحلية.

وهذا ما أدى إلى تتركس هذه القواعد في الملاحة البحرية خاصة لما ازدهرت صناعة السفن ومنافسة الدول لاسبانيا والبرتغال ومطالبتها للاعتراف لها بحقوق مماثلة.

****ووفق السياق التاريخي، وبالنظر إلى أهمية إصباغ الشرعية على هذه الادعاءات، كما**

الحاجة إلى الفكر القانوني يبرر مساعي الدول الاستعمارية للسيطرة على البحار، فنشأ صراع بين نج أنصار البحر الحر وأنصار البحر المغلق، إذ أخذت بحجج الفقيه

"جروسيسوس" الملقب بأب القانون الدولي والذي عن موقفه في كتاب ألفه سنة 1609 م سماه "Librum Mare"، ترد فعل على عدم إخضاع كل من اسبانيا والبرتغال للبحر، وفي

مرحلة لاحقة بريطانيا لأن البحر غير قابل للحيازة. واما اسبانيا والبرتغال موقفها في نظرهما الفقيه "دي" ودعم وجهة نظره الفقيه البريطاني "سلدن" . 1635م، هذا الأخير نا بالبحر المغلق في كتابه "البحر المغلق" (Closum Mare).

المطلب الثاني: أهم محاولات تقنين قواعد القانون الدولي للبحار(مرحلة التقنين):

يعتبر القانون الدولي للبحار ثمرة الجهود الدولية الرامية إلى إيجاد إطار دولي لتنظيم كافة المسائل المتعلقة باستعمال واستغلال المناطق البحرية وفق نظام قانوني وقواعد متفق عليها أغلبية أعضاء المجتمع الدولي.

الفرع الأول: اتفاقيات جنيف وبداية عملية التقنين الجديدة لقواعد القانون الدولي للبحار:

لقد بحثت اللجنة السادسة للجمعية العامة مشروع لجنة القانون الدولي المنشأة سنة 1949 وبعد ذلك اتخذت الجمعية بناء على توصية هذه اللجنة قرارا تطلب فيه من الأمين العام للأمم المتحدة الدعوة إلى مؤتمر دبلوماسي ينعقد في مارس 1958، وفعلا عقد المؤتمر في جنيف بتاريخ 1958/04/28

اتفاقيات جنيف الأربع، وهي على التوالي:

-الاتفاقية الأولى: والمتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي أصبحت نا

في 1965/09/10.

-الاتفاقية الثانية: والمتعلقة بأعالي البحار، والتي أصبحت نافذة المفعول في 1962/09/30.
-الاتفاقية الثالثة: والمتعلقة بالجرف القاري، والتي أصبحت نافذة المفعول في 1964/07/10.
-الاتفاقية الرابعة: والمتعلقة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار، والتي أصبحت نافذة المفعول في 1966/03/20.

ويضاف إلى هذه الاتفاقية اعتماد بروتونول اختياري خاص بالالتزام بتسوية المنازعات، والذي دخل حيز النفاذ في 1962/09/30.

الفرع الثاني: مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وأهمية استغلال الثروات المشتركة لفائدة الإنسانية جمعاء:

على الرغم من انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني حول قانون البحار لبحث عرض البحر الإقليمي وحدود مناطق الصيد في سنة 1960، والذي لم يصادفه النجاح. وأيضا رغم الأهمية البالغة التي تمتعت بها اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958، بوصفها شكلت خطوة هامة في طريق وضع مجموعة مبادئ جديدة لحكم وتنظيم مسائل الصيد في أعالي البحار، ومعالجة مشكلة الثروات الحية، والاعتراف للدول الساحلية بحق استغلال الثروة البحرية، إلا أن هذه الاتفاقيات لم تنجح في تسوية كل المشكلات المتعلقة بالبحار، والعديد من المسائل محل خلاف بين الدول خصوصاً تلك المتعلقة بحق الصيد والتنقيب عن الثروات غير الحية في البحار، وكذلك اتساع البحر الإقليمي، وتحديد جهة معينة يناط بها مهمة الفصل فيما قد ينشأ بين الدول من منازعات في يضاف إلى ما سبق أن اتفاقيات جنيف الأربع لم تكن معبرة عن وجهة نظر كل الدول الأعضاء في الجماعة الدولية، حيث لم تكن أغلبية الدول في إفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية ممثلة في مؤتمر الأمم المتحدة الأول لعام 1958، والذي أسفر عن صياغة هذه الاتفاقيات الأربع، وكذلك في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني الذي عقد سنة 1960.

وبناء على مقترحات السيد "باردو" أنشأت الجمعية العامة لجنة خاصة " Comité ad hoc " لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الإقليمية للدول"، والتي تتكون من (35) عضواً، وتقوم بدراسة موضوع الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الإقليمية وتقديم تقرير لك بالاشتراك مع الأمين العام، إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة أثناء انعقاد دورتها الثالثة والعشرين سنة 1968.

على التقرير الذي قُدم إلى الجمعية العامة دورتها الثالثة والعشرين (23) أصدرت قرارها رقم (2467) المؤرخ في 1968/12/21 بخصوص تخصيص قاع البحار والمحيطات

للأغراض السليمة⁽³⁾، جاء في الجزء الأول منه التأييد على ضرورة إنشاء لجنة دائمة لد
الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات فيما وراء الولاية الإقليمية، لتحل محل اللجنة الخاصة
التي سبق تشكيلها لنفس الهدف، على أن تشكل اللجنة الجديدة من (42) عضواً، والتي وصل عدد
أعضائها في سنة 1976 إلى (86). بالإضافة لقرار الجمعية العامة في دورتها الخامسة
والعشرين (25) الصادر تحت رقم 2749 المؤرخ في 1970/12/17، والمتخذ بالإجماع
(14) امتناع عن التصويت ودون أي رفض، والمتضمن إعلان المبادئ المطبقة على قاع
البحار والمحيطات خارج حدود الولاية القومية.

وفي 1982/12/10 وقعت (117) دوة بالإضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لناميبيا وجزر
توك في مدينة مونتيجو باي "Montego - Bay" بدولة جاميكا على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار والتي تتكون من ديباجة (320) وسعة (4) مرفقات ألحقت بالبيان الختامي
(4). وتعتبر هذه الاتفاقية من أوسع الاتفاقات الدولية في الوقت الحديث حيث عدد
أطرافها، كما أنها تعد إنجازاً هاماً في مجال التنظيم القانوني لاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية
الموجودة في قيعان البحار والمحيطات، وغيرها من الأمور المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
والبحت العلمي في .

الفصل الأول: المياه الداخلية والمياه الأريخيلية

المبحث الأول: المياه الداخلية:

تخضع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية. للفقرة الأولى من المادة 5
جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، فالمياه الداخلية هي: "المياه الواقعة
داخل الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي". لك الفقرة 1 من المادة 8
الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أنه: "باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع⁽⁵⁾
تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه
الداخلية للدولة.

(3) قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (2467) في 1968/12/21 المتعلق بتخصيص قاع البحار والمحيطات للأغراض السلمية،

: [https://undocs.org/ar/A/RES/2467\(XXIII\)](https://undocs.org/ar/A/RES/2467(XXIII))، اطلع عليه يوم 2019/11/03 في 13 .

(4) : اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على موقع الأمم المتحدة، الرابط:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf اطلع عليه يوم

2019/10/03، في 21 .

(5) باستثناء الجزء الرابع المتضمن للمياه الأريخيلية التي توجد خلف خط الأساس والواردة في المادة 49 .

حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل...".

إذن، كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار . 1982 لم تعرفا المياه الداخلية وإنما حددتها فقط. إلا أنه يمكن تعريف المياه الداخلية جغرافيا بأنها المياه التي يحيط بها الأرض من كل جانب (كالبحر الميت⁽⁶⁾) أو تلك التي توجد داخل حدود الإقليم البري للدولة⁽⁷⁾، وهي المساحة الأكثر قريبا من الشاطئ أو الملتصقة به، تقع في الجانب المواجه للإقليم البري من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي أو هي تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه وبجزم موقعها تخضع لقواعد غير تلك القواعد الحاكمة لغيرها من المناطق البحرية الأخرى مثل البحر الإقليمي أو المنطقة الملاصقة أو المنطقة الاقتصادية

المطلب الأول: أنواع المياه الداخلية:

يمكن تقسيم المياه الداخلية إلى قسمين: الأول يتضمن المجالات المائية الموجودة داخل الإقليم الأرضي، منها البحار المغلقة وشبه المغلقة والبحيرات والأنهار والموانئ والخلجان؛

والثاني المجالات المائية الموجودة على الساحل، أي المياه الموجودة بين (خط الأساس) والشاطئ، فهذه المياه، وحسب المادة 8 . 1982، تشمل جميع المياه المحصورة بين خط الأساس وبين المجال اليابس⁽⁸⁾.

وهم ما تضمه المياه الداخلية ما يلي: الموانئ والمنشآت المرفئية، مصاب الأنهار، والبحيرات والبحار المغلقة، والقنوات البحرية والمضايق. وفيما يلي شرحها ليعتبر الباقي للأعمال الموجهة:

الفرع الأول: الموانئ والمنشآت المرفئية:

يقودنا الحديث عن الموانئ والمنشآت المرفئية إلى التدقيق في معنى الميناء كمنفذ طبيعي أو اصطناعي على الساحل تتخذ منه السفن مكانا لإفراغ أو نقل أو شحن أو إنزال الركاب والبضائع وحملها، وقد يكون الميناء صناعيا أو تجاريا أو عسكريا. ويشمل الميناء كل التجهيزات الدائمة التي تكون جزءا لا يتجزأ من الميناء.

⁽⁶⁾ البحر الميت بحر مغلق.

⁽⁷⁾ انظر: عمر صدوق: محاضرات في القانون الدولي العام، دار الأمل للنشر والتوزيع، تيزي وزو، الجزائر، 2010، 111.

⁽⁸⁾ ما يمتد في دراستنا هي المياه الداخلية المرتبطة بالدولة الساحلية (أي المياه الداخلية لة با) .

والمرفأ: جزء من الميناء المتضمن النظام المرفئي يتم فيه شحن البضائع أو نقلها أو تفريغها، وهو موقع تحتي فيه السفن، وقد يكون طبيعيا أو اصطناعيا أو خليط بينهما. **المادة 11** من اتفاقية 1982، وحسب مضمون هذه المادة تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة (أي لا تعتبر جزءا من الميناء).
وأما **المراسي** التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها، وطبقا للمادة 12 من نفس الاتفاقية، تدخل في حدود البحر الإقليمي والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وبذلك هي منطقة بحرية مواجهة للميناء قد تكون بعيدة أو قريبة منه، تحتي فيه السفن من هيجان البحر في انتظار دخولها للميناء لشحن أو تفريغ البضائع. والمرسى يخص عادة السفن التجارية فقط.

الفرع الثاني: الخلجان:

جغرافيا الخلجان أجزاء من البحر تتداخل في البر نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل. ما نصت عليه اتفاقية جنيف 1958 للبحر الإقليمي في **الفقرة 2 المادة 7** على أنه: "الخليج هو فجوة ظاهرة للغاية يكون دخولها في اليابسة مساويا لعرض مدخلها، بحيث تحتوي مياهها محاطة بالشاطئ وتؤلف أكثر من مجرد تعرجات ساحلية" **الفقرة 2 المادة 10** البحار لسنة 1982: "يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، وبشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر ساحل ذلك الانبعاج".

أولا: أنواع الخلجان:

المادة 10 في فقرتها الأولى والسادسة نصت على أن الخلجان المقصودة هنا هي الخلجان التي تكون تابعة لإقليم دولة واحدة (الخلجان الوطنية)، ولا يشمل ذلك ما يسمى بالخلجان التاريخية (كنوع ثاني منها-يترك للتطبيق) وأيضا الخلجان التي تقع في أكثر من دولة (الخليج كنوع آخر منها-يترك للتطبيق) والتي لم يتم التطرق لها في 1982.
- فهل الخلجان التابعة لمجموعة من الدول والخلجان التاريخية تعتبر مياهها المحصورة مياهها

داخلية؟

/*- الخلجان الوطنية:

تقع الخلجان الوطنية بأكملها في إقليم دولة واحدة، ولا يزيد اتساع الفتحة التي توصلها بالبحر على أربعة وعشرين (24) ميلاً بحرياً، ونصت المادة 10 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "الخلجان: 1- لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة"؛⁹ يتم تحديد خط وهمي بين نقطتي الحد الأدنى للجزر على طرفي مدخل الخليج. وتعد المياه المحصورة ما وراء الخط باتجاه اليابسة هي مياه داخلية للدولة الساحلية⁽⁹⁾. وابتداءً من هذا الخط الوهمي وباتجاه أعالي البحار، يتم تحديد المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة. وتمارس الدولة الساحلية اختصاصها الوطني على ما يعبر الخليج الوطني من سفن وأشخاص مع مراعاة حق المرور البريء في المياه الإقليمية عند الدخول والخروج منه .

**** ما هي شروط اعتبار مياه الخليج الوطني مياهها داخلية:**

لقد حددت فقرات المادة 10 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 هذه الشروط ضمن فقراتها، وهي كالآتي:

الشرط الأول: أن تكون سواحل هذا الخليج تابعا لدولة واحدة (أي الخليج الوطني). (الفقرة

(1

الشرط الثاني: أن يكون الخليج انبعاج واضح المعالم وليس مجرد انحناء الساحل (أي أن يتحقق معنى الخليج ! 2).

الشرط الثالث: أن تكون مساحة الخليج (الانبعاج) تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة التي قطرها خط يرسم عبر مدخل (تحت) الخليج.⁽¹⁰⁾ (الفقرة 2-). فحسب الفقرة 3 في جزئها الأول من المادة 10 فإن: مساحة الانبعاج، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على تقطعي مدخله الطبيعي.

- و ما حكم الخلجان التي لها عدة فتحات بسبب وجود جزر في مدخلها؟

الشرط الرابع: أن لا تتجاوز مسافة فتحة الخليج (24) ميلاً بحرياً⁽¹¹⁾.

الشرط يفتضي طرح السؤال التالي: متى تعتبر مياه الخليج الوطني مياهها داخلية؟

⁽⁹⁾ تجدر الإشارة إلى أن قانون الولاية البحرية السوري رقم 28/ 2003 قد نص في مادته الثانية على أن المياه الداخلية السورية تشمل مياه الخلجان الواقعة على طول ساحل الجمهورية العربية السورية، وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم بين حد أدنى الجزر على تقطعي مدخله الطبيعي.

⁽¹⁰⁾ مع العلم أن المساحة = $\pi \times \text{نق}^2$.

⁽¹¹⁾ ميل بحري واحد يساوي (1852) متر.

الشرط الخامس: أن لا يكون خليجاً تاريخياً (الفقرة 6: "لا تنطبق الأحكام الآتية الذكر على ما يسمى بالخليجان "التاريخية" ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليه في المادة 7).

أمثلة الخليجان الوطنية، خليج سرت بليبيا، وخليج السويس بمصر.

الفرع الثالث: مصاب الأنهار:

طبقاً للمادة 9 . 1982 . الأنهار التي تصب مباشرة في البحر يرسم لها خط مستقيم يجمع بين أكثر النقاط تقدماً في البحر على ضفتي النهر وقت الجزر، ويمثل هذا الخط الأساس الذي تقاس منه مختلف المناطق البحرية، وتبقى المياه التي يحتجزها الخط مياهاً داخلية.

الفرع الرابع: المرتفعات:

13 1982 هي مساحات أرضية تتكون طبيعياً وتكون محاطة بالمياه تعلو عليها حالة الجزر، بينما تكون مغمورة في حالة المد. ومن هنا المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر تكون المياه التي تليها مياه داخلية، ويستعمل حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

الفرع الخامس: البحيرات والبحار المغلقة (المتطبيق)

الفرع السادس: القنات البحرية (Les Canaux Maritimes):

القنات البحرية ممرات مائية تُشَق في إقليم دولة لتصل بين بحرين حرين، وتعد جزءاً من إقليم الدولة التي تعبر إقليمها الداخلي، لكنها وبالنظر لدورها في تيسير الملاحة الدولية وأهميتها الإستراتيجية والاقتصادية، تون الدول التي تُسيرها تدخل خزيتها موارد مالية بالنظر للرسوم التي ضها على السفن الأجنبية العابرة لقنواتها، فإنها تخضع لمعاهدات واتفاقيات دولية تؤطر عملية . والملاحة في هذه القنات حرة في وقت السلم، وأما في حالة الحرب فيمكن إغلاقها لمواجهة العدو تركزاً لحق الدفاع الشرعي المكرس في القانون الدولي.

أهم القنات البحرية : قناة السويس التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط

والبحر الأحمر، وتقع بأكملها في الإقليم المصري.

الفرع السابع: المضائق: (المتطبيق).

المطلب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية:

تعتبر المياه الداخلية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية باعتبارها جزء لا يتجزأ من إقليمها البري، تسري عليها كل أوجه النظام القانوني لليابسة، ومن ثم تتمتع الدولة الساحلية باختصاصات وسلطات واسعة على مياهها الداخلية تفوق ما تتمتع به من سلطات على غيرها من المساحات البحرية، هذا ما تضمنته اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قررت أن للدولة الساحلية ما يلي: - الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أي انتهاكات لقواعد دخول السفن الأجنبية التي مياهها الداخلية⁽¹²⁾.

- الحق في اتخاذ أي خطوات تسمح بها قوانينها لإجراء أي توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي أو بعد مغادرتها المياه الداخلية⁽¹³⁾.

- (نظر سؤال جماعي للتطبيق) وهو: تطبيق خضوع السفن الأجنبية لاختصاص الدولة الساحلية في مجال تنفيذ قوانينها الوطنية إذا دخلت المياه الداخلية (كعاصفة ترمي بها في خليج يعتبر من المياه الداخلية)

الفرع الأول: الوضع القانوني للسفن الأجنبية عند تواجدها في المياه الداخلية: (مترك للتطبيق كلية)

الفرع الثاني: المرور البريء في المياه الداخلية:

- إن المرور البريء هو الملاحة النشطة والمعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية في مياه خاضعة لسيادة دولة أخرى، إلا أنه يحتمل التوقف إذا كان ذلك من ضرورات الملاحة العادية أو كان ناجماً قوة قاهرة مثل تعطل محركات السفن. والمرور البريء حق مقرر بمقتضى قاعدة عرفية تقييدها في اتفاقية جنيف لسنة 1958 في 1982.

- متى تخضع المياه الداخلية لنظام المرور البريء؟
- الفقرة 2 من المادة⁽¹⁴⁾ 8 والفقرة 1 المادة⁽¹⁵⁾ 52 1982 حاليتين تخضع فيهما المياه الداخلية لنظام للمرور البريء، وهما:

¹² تنص الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه: "في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية".

¹³ 27 من نفس الاتفاقية على أنه: "لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية".

¹⁴ تنص الفقرة الثانية من المادة 8 1982 على أنه: "حيث يؤدي تقرر 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".

1/ الحلة التي يؤدي فيها خط الأساس المستقيم الذي يتم تحديده طبقا للمادة 07 الاتفاقية إلى حصر مساحات مائة وجعلها مياها داخلية والتي لم تكن تعتبر كذلك من قبل.

المبحث الثاني: المياه الأرخيلية :

لم يكن للأرخبيلات نظاما قانونيا واحدا، ينظم شؤونها جميعا، وإنما كانت تخضع لجملة من القواعد التي تخص الجزر أو المضائق الدولية أو أجزاء البحر المختلفة. إلا أن هذا النظام أخذ يتطور تدريجيا مارا بمراحل مختلفة إلى أن وصل إلى صورته المتكاملة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار . 1982 ك في الجزء الرابع منها.

المطلب الأول: المقصود بالمياه الأرخيلية:

الفقرة "أ" من المادة 46 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والمعنونة بالمصطلحات المستخدمة، والتي تنص على أنه: " لأغراض هذه الاتفاقية: تعني الدولة الأرخيلية الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى "؛ وأيضا الفقرة "ب" نفس المادة، والتي جاء فيها: " يعني الأرخيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى تيانا طبيعيا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا" فستنتج أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لم تعرف المياه الأرخيلية، بل عرفت الدولة الأرخيلية والأرخيل؛ لكن من خلال الفقرة الأولى من المادة 49 أن نخلص إلى أن المياه الأرخيلية هي المياه الواصلة بين مجموعة من الجزر التي يتكون منها الأرخيل والمحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة. ولذلك سوف نتطرق إلى أنواع الدول الأرخيلية.

المطلب الثاني: أنواع الدول الأرخيلية:

تنقسم الدول الأرخيلية بشكل عام إلى قسمين:

الفرع الأول: الدول الأرخيلية الساحلية:

الدول الأرخيلية الساحلية هي التي يتكون إقليمها من جزء من إحدى القارات مضافا إليه مجموعة من الجزر المتناثرة القريبة من الشاطئ، والتي تشكل مع بعضها وحدة مترابطة. مثل:

¹⁵ تنص الفقرة الأولى من المادة 52 من نفس الاتفاقية على أنه: " بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيلية وفقا للـ 3 من الجزء الثاني".

53 ودون الإخلال بالمادة 50 تتمتع سفن جميع الدول

ماليزيا (قرب أندونيسيا) لها جزر مرتبطة بقارة آسيا، وميانمار (بجاورة!) وهي مرتبطة بقارة آسيا.

الفرع الثاني: الدول الأرخيلية المحيطة:

الدول الأرخيلية المحيطة هي التي تتكون أقاليمها من مجموعة من الجزر المتناثرة أو المتباعدة، والتي يحيط بها مياه البحر أو المحيط، مثل أندونيسيا، الفلبين، جزر القمر،...إلخ.

المطلب الثالث: تحديد المساحات البحرية للدول الأرخيلية:

كما هي الحال بالنسبة للدول الساحلية بشكل عام يبدأ قياس المساحات البحرية للدول الأرخيلية من خطوط الأساس الخاصة بهذه الدول المادة 47 1982 أي وفقا للضوابط لشروط المحورية المرجعية التي حددتها وعلى النحو التالي:

1- يجوز للدولة الأرخيلية أن تقوم برسم خطوط أساس مستقيمة تصل بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيل، وذلك على شرط أن تضم خطوط الأساس الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح نسبة مساحة المياه منها مساحة اليابسة بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 إلى 9 (الفقرة 1) (بمعنى أن لا تتجاوز مساحة المياه (9) اليابسة).

2- يجب ألا يتجاوز طول خطوط الأساس المستقيمة هذه (100) ميل بحري، أي طول الخط الواحد، وإن كان يجوز أن يتجاوز طول هذه الخطوط نسبة (3) من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلها، وذلك حتى طول أقصاه (125) ميلا بحريا (الفقرة 2) (بمعنى إمكانية إضافة لكل طول خط أساس نسبة (3) من مجموع عدد الخطوط المرسومة).

3- لا يجب أن ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخيل (الفقرة 3).

4- لا يجب أن يترتب على رسم خطوط الأساس الأرخيلية هذه فصل للبحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفقرة 5)، أي أنه لا تطبق الدولة الأرخيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

5- إذا كان جزء من المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة

الأخيرة تقليدياً في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقاً بين هاتين الدولتين تبقى وتحترم، وهذا رغم رسم هذه الخطوط المستقيمة الجديدة التي تحدد مجال سيادة الدولة الأرخيلية (الفقرة 6).
* وضمن هذا الإطار، أي عملية تحديد المساحات البحرية، الاتفاقية التزمين على الدولة الأرخيلية طبقاً للفقرتين 8 و 9 المادة 47 لئلا واجب تبين خطوط الأساس المستقيمة المرسومة على خرائط ذات مقاييس ملائمة للتمتد من موقعها، وأيضا واجب القيام بالإعلان عن هذه الخرائط المبين عليها خطوط الأساس الأرخيلية أو قوائم الإحداثيات الجغرافية، وأن تودع نسخة منها لدى الأمين العام لدى الأمم المتحدة. وهذا كله حتى يتم تحديد مدى تحقق المسؤولية الدولية عند وقوع أي حادث بحري في هذه المساحة البحرية.
وعليه تعريف خطوط الأساس الأرخيلية على أنها تلك الخطوط المستقيمة التي تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر، وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيل، على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسة وقطاعاً بما فيها الحلقات المرجانية (انظر المادة 48 و المادة 49 ف1، من 1982).

وبالتالي فما هو دور خط الأساس الأرخيلي كخط مستقيم مقارنة بخطوط الأساس المستقيمة الأخرى في الحالات الأخرى مختلف؟

المطلب الرابع: النظام القانوني للمياه الأرخيلية:

تثير الطبيعة القانونية للمياه الأرخيلية عدة قضايا، هي:

الفرع الأول: خضوع المياه الأرخيلية لسيادة الدولة الأرخيلية:

كما هي عليه الحال بالنسبة لأية مياه تتواجد خلف خطوط الأساس فإن المياه الموجودة خلف خطوط الأساس الأرخيلية، فإنه لا بد أن تكون خاضعة لسيادة الدول المعنية تمتد سيادة الدولة الأرخيلية إلى المياه نفسها التي تتواجد خلف خطوط الأساس، وإلى المجال الجوي فوقها وإلى القاع وما تحت القاع الموارد الموجودة فيها وهذا ما نصت عليه الفقرتين الأولى والثانية من المادة 49 . 1982 : "1/- تمتد سيادة الدول الأرخيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيلية المرسومة وفقاً للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل. 2/- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي المياه الأرخيلية وكذلك إلى قاعها وباطن أرضه وإلى الموارد الموجودة فيه".

* سؤال جماعي: هنا نطرح السؤال التالي: هل للمياه الأرخيلية نفس مضمون السيادة الواردة في المجالات البحرية الأخرى؟

الفرع الثاني: تعيين حدود المياه الداخلية بمنطقة المياه الأرخيلية:

وهنا نطرح السؤال التالي: هل أن تحديد الدولة الأرخيلية لحدود مياهها الداخلية في داخل منطقة المياه الأرخيلية أمر جوازي أم هو إلزامي (للتطبيق)؟
إلا أن الاتفاقية قررت بعض الحقوق للدول الأخرى كهدف ضمان حرية الملاحة الدولية، التزام الدولة الأرخيلية باحترام الأوضاع الموجودة مسبقاً.
*سؤال: فما هي هذه الوضعيات التي يجب مراعاتها؟

الفرع الثالث: وضع الاتفاقيات الدولية القائمة وحقوق الصيد التقليدية والكابلات المغمورة الموجودة سابقاً:

للمادة 51 في 1982، تم تحديد وضع الاتفاقيات الدولية التي يجب على الدولة الأرخيلية أن تلتزم بها مسبقاً أو حقوق الصيد التقليدية أو الكابلات المغمورة (Cables) Submarines أي تلك الوضعيات الموجودة قبل التوصل إلى هذا النظام القانوني الجديد لهذه المياه، وذلك بالالتزام باحترام الاتفاقيات القائمة، وكذلك حقوق الصيد التقليدية والكابلات المغمورة التي سبق وضعها في المياه الأرخيلية. وهي الواجبات المحددة في المادة 51 من الاتفاقية والمقاة على الدولة الأرخيلية في إطار احترام تلك الأوضاع الموجودة.

الفرع الرابع: نظاما المرور في المياه الأرخيلية:

نصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حالتين يتم فيها المرور في المناطق الخاضعة للدول الأرخيلية، وهما: حق المرور البريء وحق المرور الأرخيلي "العابر".
1- حق المرور البريء: طبقاً للمادة 52 في 1982 .
53 (المتضمنة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية) 50 (المتعلقة بتعيين حدود المياه الداخلية الحصرية المرتبطة بالمواد 9 10 11، أي مصاب الأنهار والخلجان والموانئ، وهي حالات خطيرة ذات صلة بمجال السيادة الكاملة)، فإنه تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيلية وفقاً لما ورد في الفرع الثالث (المتضمن لشرح حق المرور البريء) الجزء الثاني المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

- سؤال: فهل يمكن إيقاف المرور البريء الوارد في المادة 52 فقرة 1 من قبل الدولة الأرخيلية في مواجهة السفن الأجنبية؟ (لم يدرج في المحاضرة):
*ج- يمكن للدولة الأرخيلية أن توقف العمل به وفقاً للشروط الواردة في الفقرة 2 52، وهي:

- أن يكون الإيقاف مؤقتاً ودون تمييز قانوني أو فعلي بين السفن الأجنبية.
 - أن يكون الإيقاف في قطاعات محددة من مياهها الأرخيلية.
 - أن يكون هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة (مجال الوقف محدد بتحقيق أمنها).
 - أن يتم الإعلان عن هذا الإيقاف "الإعلان الواجب" لبدء نفاذه في حق السفن الأجنبية.
 2/- حق المرور الأرخيلي: (المرور العابر) (حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية):
 الفقرتين 1 و 2 من المادة 53 في 1982 حق للدولة الأرخيلية في تحديد ممرات بحرية وطرقاً جوية تكون ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال (أي) أو فوق مياهها الأرخيلية والبحر الإقليمي والملاصق لها.

وطبقاً للفقرة 3 من نفس المادة 53، فقد تم تحديد معنى حق المرور العابر على أنه حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية، وهذا يعني أن تمارس وفقاً لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية، وذلك لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل السريع عبر المعالق لك بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

**وهم شرط لقيام حق المرور الأرخيلي () أن يتم تبين بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب، وفقاً لما ورد في الفقرة 10 من نفس المادة 53.

سؤال: هل أن تحديد الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المياه الأرخيلية لممارسة حق المرور الأرخيلي (العابر) يمثل قاعدة أساسية وشرط جوهري وفقاً للمادة 53 من اتفاقية 1982 أم هو مجرد استثناء ، وهذا مقارنة بما تقوم به الدولة الساحلية من تحديد لتلك الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور لتنفيذ حق المرور البريء وفقاً للمادة 22 من نفس الاتفاقية؟

*سؤال: وإذا لم تعين الدولة الأرخيلية الممرات البحرية والطرق الجوية لممارسة حق المرور الأرخيلي، فكيف يتم ممارسة هذا الحق طبقاً لما ورد في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982؟

*سؤال: ما الفرق بين حق المرور البريء وحق المرور الأرخيلي؟

*سؤال: ما هي الحقوق والواجبات للسفن والطائرات الأجنبية حال إبحارها أو تحليقها المحددة خلال الممرات الأرخيلية (المادة 53).

سؤال: فيم تكمن أهمية نظام المرور الأرخيلي؟

تكمن أهمية هذا النظام في لونه:

*- للغواصات بالمرور عبر الممرات الأرخيلية وهي غائصة دون التزامها بالمرور وهي طافية ورافعة لعلها كما هي عليه الحال في المرور البري.

*- كما أنه يعطي أيضا للطائرات الحق في التحليق والمرور مرورا عابرا في أجواء الممرات الأرخيلية، وهذا ما يؤدي من الناحية الواقعية إلى جعل المرور في الممرات الأرخيلية مفتوحا في الملاحة الدولية من خلال المرور العابر غير المعاق.

إذن، وما سبق فإنه نظام المرور الأرخيلي يقتصر فقط على الممرات البحرية الأرخيلية ونظم تقسيم حركة المرور التي تحددها الدول الأرخيلية، وهو ما يؤدي بالضرورة إلى تأمين مصالح الدولة الأرخيلية، إذ أن المياه الأرخيلية لا تكون مفتوحة في كل قطاعاتها لكي ترتع فيها السفن والطائرات الأجنبية استنادا لحقها في المرور العابر (654 53).

وبالتالي الذي يميز الدولة الأرخيلية عن غيرها من الدول الساحلية من حيث سيادتها على المياه البحرية هو تمكنها من تحقيق فيما يتعلق بفرض سيادتها على المياه الأرخيلية فوقها من هواء وقاعها وباطن أرضها (المادة 49 من إ 82) لك لم يؤدي إلى التأثير على حرية الملاحة الدولية، والذي دافعت عنه الدول الملاحة الكبرى بكل ما أوتيت من قوة، أي أنه تم التوفيق بين الوضعين، أي بين تقرير السيادة على المياه الأرخيلية، والاعتبارات التي تضمن الملاحة الدولية وعدم إعاقتها.

وهنا، تتأكد بعض النتائج بعد دراسة المياه الأرخيلية وفقا لاتفاقية قانون البحار لسنة 11982، هي:

أ- إن الاعتراف بأن الأرخيل يشكل وحدة غير قابلة لتجزئة، باعتبار أن الجزر والمياه المحيطة بها وية عوامل جغرافية أخرى تعتبر كلا لا يتجزأ، وبالتالي فإنه لا يمكن اعتبار الأجزاء المكونة للأرخيل منفصلة لها بحرية خاصة بها.

ج- تأييد الاتفاقية على سيادة الدولة الأرخيلية فوق المياه الأرخيلية والمجال الجوي فوقها وقاعه وكذلك الموارد الحية وغير الحية التي تتضمنها، سواء كانت هذه المياه داخل أو حول الجزر المكونة للأرخيل، والمحصورة بخطوط الأساس الأرخيلية.

الفصل الثاني:

البحر الإقليمي (المياه الإقليمية) ومدى تكريس سيادة الدولة الساحلية.

البحر الإقليمي عموماً هو مساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة، يمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى⁽¹⁶⁾. وبناء على ذلك، فإن البحر الإقليمي من المساحات البحرية التي تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها الكاملة.

المبحث الأول: التعريف بالمياه الإقليمية:

نتناول فيما هذا المبحث معنى المياه الإقليمية وطبيعتها القانونية في مطلب أول، ثم نسلط الضوء على مضمون فكرة تحديد هذه المياه في مطلب ثان.

المطلب الأول: معنى المياه الإقليمية وطبيعتها القانونية:

الفرع الأول: معنى المياه الإقليمية:

سؤال: هل عرفت أم حددت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 البحر الإقليمي؟

حددت الفقرة الأولى المادة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حددت حدود سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي بنصها: "1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذ كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".

بينما نجد أن كل من الفقرتين 2 و 3 عرفت البحر الإقليمي من حيث (مجال) سيادة الدولة الساحلية عليه، والتي تحوي أيضاً الحيز الجوي فوق المياه الإقليمية وكذا قاعها وباطن أرضها، إذ جاء فيها ما يلي: "2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. 3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمياه الإقليمية:

لقد انقسم الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي إلى اتجاهين متباينين: أحدهما يرى بأنه جزء من أعالي البحار و الآخر اعتبره جزء من إقليم الدولة الساحلية.

أولاً: الاتجاه الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار: ظهرت ضمن هذا الاتجاه عدة

نظريات من أهمها:

1- نظرية الارتفاقات الساحلية: تصردها الفقيه دو لابرادال "De Lapradelle".

(16) محمد سلامة مسلم المويك: البحر في القانون الدولي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، 53.

و مفادها أن البحر الإقليمي في الأصل قسم من أعالي البحار تبشر عليه الدول الساحلية مجموعة من الحقوق الإرتفاقية تحقيقاً لأمنها و سلامتها ومصحتها. فالبحر العام ملكية عامة مشتركة يباح استعماله من قبل كافة الدول.

وحسب مضمون هذه النظرية تترتب النتائج التالية:

1- من يولد على ظهر سفينة في البحر الإقليمي لا تفرض عليه جنسية الدولة الساحلية.

2- لا يجوز للدولة الساحلية ادعاء حق الاختصاص التشريعي أو القضائي (المدني والجنائي)

على البحر الإقليمي.

3- ضف إلى ذلك، لا يجوز للدولة الساحلية منع مرور السفن الأجنبية الخاصة أو العامة

في البحر الإقليمي وقت الحرب أو السلم.

* تقد النظرية: رغم أن هذه النظرية أقرت مبدأ هاماً وهو الاعتراف للدولة الساحلية بحق الدفاع عن نفسها تحقيقاً لأمنها، إلا أنها تعرضت للنتقد لأنها لم تبين الأساس التي بنت عليه هذا المبدأ العام.

2- نظرية حق الحفظ أو البقاء: تعتبر هذه النظرية البحر الإقليمي قسماً من أعالي البحر تمارس عليه الدولة الساحلية حقوقاً معينة تابعة من الحق الأساسي لكل دولة في الحفاظ على بقائها وطالما أن البحر الإقليمي غير مملوك لأحد فيمكن لأية دولة أن تنتفع به شريطة ألا تهدد أمن الدول الأخرى.

* تقد النظرية: رغم الإيجابيات تعرضت النظرية لكثير من الانتقادات، منها:

1- اعتبرت البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، ولكن النتيجة التي توصلت إليها هي تقييد لذلك تعارضت بدايتها مع نهايتها.

2- أنها لم تحدد المدى الذي تبشر عليه الدولة الساحلية هذه الحقوق ولو من الناحية النظرية الافتراضية، وهو ما جعل حق البقاء قائماً على افتراض أو خيال.

ثانياً: الاتجاه الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة: يرى غالبية الفقهاء أن البحر

الإقليمي يمثل جزء من إقليم الدولة الساحلية، إلا أنهم اختلفوا في الأساس القانوني الذي يقام عليه اعتباره جزءاً منها، لذا ظهرت عدة نظريات، أهمها:

1- نظرية الملكية:

لاقت هذه النظرية تأييداً في القرون الوسطى، وتعتبر البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة تبشر عليه الحقوق والتصرفات الواردة على ملكية الشخص العادي. وطبقاً لهذه النظرية فإنه ليس

هناك فرق بين ملكية الدولة للإقليم البري والإقليم البحري إلا في فارق الطبيعة، وتتعدى هذه الملكية السطح إلى الجانب المغمور تحت الماء وكذلك الجزء الجوي الذي يعلوه.
*نقد النظرية: تعرضت النظرية لانتقادات أهمها:
- هذه النظرية متأثرة بالقانون الخاص ولا يصح نقلها إلى القانون الدولي العام.
- لك التصرف بملكيته بأي وجه قانوني، وهذا الأمر لا يمكن أن يرد على البحر الإقليمي.

2/- نظرية الاختصاص القضائي:

ترى أن حق الدولة على بحرها الإقليمي يقوم على الاختصاص القضائي الذي لا نزاع فيه، والذي لا يرقى إلى حق الملكية بل هو أقل منه، والقائم على السيادة لمخلة المبنية على بعض العناصر فقط، وهي الاعتراف للدولة بحق التشريع والشرطة والقضاء.

3/- نظرية الضبط العام أو النظام العام:

انطلاقاً من فكرة حفظ النظام العام تتدخل الدولة من أجل فرض احترام السكينة والأمن والسلامة الصحية عن طريق إجراءات معينة مناسبة وموآبة لنوعية التدخل، سواء فيما يخص الاضطرابات أو التهديد أو القلاقل التي يشملها الضبط أو البوليس.
*نقد النظرية: تُغالي في العلاقة بين الدولة والبحر الإقليمي لأنها بالأساس ليست علاقة الضبط إلا نتيجة، فالضبط لا يأتي إلا بوجود أحداث تبر التدخل.

4/- نظرية السيادة:

وحسبها العلاقة بين الدول وبحرها الإقليمي هي علاقة سيادة. وهذا معناه أن الدولة تمارس عدداً من الصلاحيات على إقليمها البحري لما لها من سيادة من حيث الإشراف والتنظيم والرقابة و الاختصاص القضائي. وتبدو هذه النظرية الأكثر قبولا مقارنة بهذه النظريات إذ أخذ بها مؤتمر لاهاي و جنيف 1958 واتفاقية قانون البحار 1982، وبالضبط في المادة الأولى من اتفاقية جنيف الأولى المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة . 1982، على أنه: " تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية إلى حزام من البحر ملاصق لشاطئها يوصف بأنه البحر الإقليمي ".
المادة 02 منها على مايلي: " سيادة الدولة تمتد إلى النطاق الهوائي فوق بحرها الإقليمي، كما تمتد إلى قاعه وتحت القاع ". وفي نفس السياق المادة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه: " 1/- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية أو المياه

الأرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي² /- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.³ /- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي .

المطلب الثاني: تحديد البحر الإقليمي:

تتناول هذه الجزئية عرض البحر الإقليمي ابتداء من أبعاده التاريخية والاتفاقيات الدولية (الفرع الأول) ثم طريقة قياس وتحديد عرض البحر الإقليمي (الفرع الثاني)، وتعيين حدود البحر الإقليمي في حالة الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: عرض البحر الإقليمي أبعاد تاريخية واتفاقيات دولية:

نشأة منظمة الأمم المتحدة لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة على تقنين

وتطوير القانون الدولي في هذا الجانب، وتوصلت إلى مشروع في سنة 1956 الذي انتهى إلى التوصل إلى اتفاقية جنيف لسنة 1958 والتي لم تتمكن من تحديد نطاق البحر الإقليمي على وجه ملزم، إذ اكتفت بالنص على النص بأن البحر الإقليمي لا يجب أن يتجاوز (12) ميل بحري كحد أقصى له حسب تقرير لجنة القانون الدولي ⁽¹⁷⁾ للـ

وبقي الخلاف قائماً إلا أن جاء مؤتمر 1974 الذي ساد فيه اتجاه الـ (12) ميلاً بحرياً ويندرج هذا المؤتمر ضمن المؤتمرات التحضيرية المتعلقة بالمؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982 هذا الأخير ساد فيه اتجاه إلى (12) ميلاً بحرياً، وتضمن النص الحتمي للمؤتمر قاعدة (12) ميلاً بحرياً وتم تجسيده فعلياً في المادة 03 من ذات الاتفاقية إذ نصت: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (12) ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية".

الفرع الثاني: طريقة قياس وتحديد عرض البحر الإقليمي:

تضمنت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 القواعد التي يتم بموجبها قياس و تحديد عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية، حيث أشارت في مادتها الثالثة إلى أن (12) ميل بحري هي المقررة كاتساع للبحر الإقليمي يبدأ من خط الأساس الذي قرره الإتفاقية . كما أشارت كل من المادة 05 المادة 07 إلى نوعين من خطوط الأساس، هي: الخطوط العادية، والخطوط المستقيمة.

¹⁷ ونشير هنا إلى أن مؤتمر جنيف لسنة 1958 تبأينا في وجهات نظر الدول بين متمسك بقاعدة الثلاثة (03) أميال بحرية، قائل بـ (12) ميل بحري متمسك حتى بـ (200) ميل بحري وهو اتجاه بعض دول أمريكا اللاتينية تون شواطئها شديدة الانحدار من الناحية الجيولوجية. انظر: 86.

أولاً: خطوط الأساس العادية:(Normal Baseline):(راجع المواد 5 و 6 و 13 من

اتفاقية 1982)

ثانياً: خطوط الأساس المستقيمة: (Straight Baselines):

لقد حددت اتفاقية سنة 1982 الضوابط و المبادئ الحاكمة، والتي يجب مراعاتها عند اتباع

هذه الطريقة طبقاً لما ورد في المادة 7 منها، وهي كما يلي:

1/- يجب ألا ينحرف مسار خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ملحوظ عن الاتجاه

! > (الفقرة 3 في جزئها الأول).

2/- يتعين كذلك أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق هذه الخطوط مرتبطة

بالإقليم البري للدولة الساحلية ارتباطاً وثيقاً وكافياً لإخضاع هذه المساحات المائية لنظام المياه

الداخلية(الفقرة 3 في جزئها الثاني).

3/- أن لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند

الجزر واليهما، ما لم تكن قد بني عليها منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي

يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات و إليها قد لاقى اعترافاً دولياً عاماً(الفقرة 4).

4/- للفقرة 5 من المادة 7، عند رسم خطوط الأساس المستقيمة، يجوز أن يؤخذ

بالاعتبار عند تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة من مصالح اقتصادية ثبت وجودها

و أهميتها ثبوتاً واضحاً من خلال الاستعمال الطويل.

5/- يجب ألا يترتب على اتباع نظام خطوط الأساس المستقيمة في دولة ساحلية معينة

فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

بالإضافة إلى حالات أخرى يتم فيها اللجوء إلى الخطوط المستقيمة لحساب وتحديد عرض

البحر الإقليمي، إذ يتم تطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة، وهي: (التطبيق: TD)

- حالة مصاب الأنهار (Mouths Rivers) (9 منها).

- حالة الج (The Bays) (10 منها).

- وحالة تحديد المياه الأرخميلية (47) () .

الفرع الثالث: تعيين حدود البحر الإقليمي في حالة الدول ذات السواحل المتقابلة أو

المتلاصقة:

طبقاً للمادة 15 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذا كانت سواحل الدول

متلاصقة (Opposite) أو متلاصقة (Adjacent) فإنه لا يحق لأي دولة من الدولتين أن تمت مساحة

بجرها الإقليمي إلى أبعد من خط الوسط (Mediane Line) والذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس لذا يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي لكلتا الدولتين إلا إذا اتفقت الدولتان على خلاف ذلك أو كان هناك سند تاريخي أو ظروف خاصة تجعل من اللازم تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة أخرى، أي هذا استثناء عن طريقة عن خط الوسط.

سؤال: ماذا نعني بالحد الخارجي للبحر الإقليمي وما علاقته بخط الأساس؟

المبحث الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي:

المطلب الأول: سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي وحق المرور البريء :

الفرع الأول: سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي:

يترتب على خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية أنها تباشر وكقاعدة عامة كافة مظاهر اختصاصها الإقليمي فيه ، بوضع التشريعات واللوائح لتنظيم الملاحة والصيد والشؤون الصحية والأمن و الجمارك وإرشاد السفن وإغاثتها، كما يخضع الفضاء الهوائي الواقع البحر الإقليمي لسيادة الدول الساحلية . ووفقا لهذا السياق نصت المادة 01 اتفاقية جنيف لسنة 1985 والمتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أن سيادة الدولة على بجرها الإقليمي تباشر في الحدود الواردة في الاتفاقية ووفقا للقانون الدولي. وبيئت المادة 02 من نفس الاتفاقية أن سيادة الدولة على بجرها الإقليمي تتضمن سيادتها على الفضاء الهوائي الذي يعلوه وعلى القاع وتحت القاع. وهو نفس المضمون الوارد في المادة 2 قانون البحار لسنة 1982.

ويأتي حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي كمجرد استثناء على هذه السيادة الكاملة المكرسة للدولة الساحلية، أي أن هناك قيد وحيد يجد من هذه السيادة، وهو حق المرور البريء لسفن الدول الأجنبية، إذ أنه من المتفق عليه أن السفن الأجنبية التابعة لجميع الدول تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، كحق كان مقرر بمقتضى قاعدة عرفية تم تقنينها في اتفاقية جنيف لسنة 1958 . قانون البحار في المادة 18 منها.

وبما أن النظام القانوني الدولي يسمح للدولة أن تنظم المجال الجوي التابع لها ، بحيث يمكنها أن تمنع الطائرات الأجنبية من المرور في إقليمها الجوي، فإن الجزائر قد عمدت إلى تنظيم الطيران الأجنبي فوق مجالها الجوي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 199/10 المؤرخ في 2010/08/30 المحدد لقواعد تحليق الطائرات الأجنبية فوق التراب الجزائري⁽¹⁸⁾ ، والذي أحال في تحديد المجال الجوي

(18) انظر: الجريدة الرسمية العدد 50 الصادرة في 2010/09/01

الجزائري على المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 151/06 المؤرخ في 30/04/2006 المتعلق بالتأسيس للتنسيق المدني والعسكري في المجال الجوي فيما يتعلق بتسيير المجال الجوي⁽¹⁹⁾. > .

سؤال: فماذا نعني بحق المرور البريء ، وعلى ماذا يشمل هذا الحق كحرية مقررة في البحر الإقليمي؟

الفرع الثاني: حق المرور البريء وحقوق وواجبات الدولة الساحلية الأخرى المرتبطة به:
أولاً: المقصود بحق المرور البريء وشره على الملاحة البحرية:

نصت الفقرة الأولى من المادة 14 اتفاقية جنيف لسنة 1985 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أنه: "مع مراعاة أحكام نصوص هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول سواء في ذلك الدول الساحلية أو غير الساحلية بحق المرور البريء > لإقليمي". وفي نفس الإطار تضمنت المادة 17 من اتفاقية سنة 1982 على نفس المحتوى الوارد في الفقرة الأولى من المادة 14 لـ .

ومن المتفق عليه أن السفن التابعة لجميع الدول تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي دون أن يتوقف ذلك على موافقة الدولة الساحلية، فطبقاً للمادة 17 . 1982 .
المرور البريء حق مقرر لسفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، خلال البحر الإقليمي.

وطبقاً للمادة 18 من 1982، فإنه يقصد بالمرور البريء > لة !
الأجنبية عبر البحر الإقليمي بقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية، أو بقصد الوصول إلى المياه الداخلية أو الخروج من هذه المياه إلى أعالي البحار⁽²⁰⁾ .
ووفقاً لنفس المادة 18، تقتضي كذلك حرية المرور البريء في البحر الإقليمي إمكانية الاتجاه إلى أحد موانئ الدولة، أو الاتجاه منها إلى أعالي البحار، كما تنصرف إلى مجرد المرور في المياه الإقليمية في محاذة الشاطئ إلى مياه دولة أخرى مجاورة، أو في الطريق إلى عرض البحر، وبشمل المرور البريء إمكانية التوقف أو الرسو في المياه الإقليمية في الحدود التي تستلزمها الملاحة العادية (أي بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية كتحديد المسار) أو

(19) انظر: الجريدة الرسمية 29 الصادرة في 2006/05/03.

(20) إن المادة 18 المذكورة أعلاه، عرفت المرور البريء- على الرغم من أن عنوان المادة 18 هو معنى المرور فقط تقنينها في هذه المادة.

إذا اقتضت ذلك قوة قاهرة أو حالة خطرة أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

* إذن: القاعدة والأصل في المرور البريء أن يكون متواصلًا وسريعًا، إلا أنه استثناء يمكن التوقف خارج المراسي أو المرافق المينائية الواردة في الفقرة الأولى من المادة 18. فمهي حالات الرسو والتوقف؟

* للمادة 18 فقرة 2 حالات الرسو والتوقف هي:- مقتضيات الملاحة العادية؛ - > تستلزمها قوة قاهرة أو حالة الشدة؛ - وتقديم مساعدات للأشخاص والسفن والطائرات في حالة خطر أو شدة.

وطبقًا للفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية سنة 1982، يكون المرور بريئًا، إذا كان غير ضار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها، ويكون بريئًا كذلك إذا تم احترام قوانين وُنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء، والتي تؤكد عليها المادة 21 من نفس لاتفاقية.

إذن، فحق المرور البريء حق مقرر بمقتضى قاعدة عرفية تم تقييدها في اتفاقية جنيف لسنة 1958 ثم في اتفاقية سنة 1982 > وبالتحديد في الفقرة الأولى من المادة 18.

لذا على السفن الأجنبية عدم القيام بأي من الأنشطة الواردة في الفقرة 2 المادة 19 لكي يكون مرورها بريئًا، فنص هذه الفقرة على أنه: "يعتبر مرور السفن الأجنبية يكون ضارًا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذ قامت السفينة عند مرورها في البحر الإقليمي بواحد أو أكثر من النشاطات ...".

وعليه السؤال: متى يكون مرور السفن الأجنبية ضارًا بأمن وسلامة وبحسن نظام الدولة الساحلية (أي يكون غير بريء)؟

طبقًا للفقرة 2 من المادة 19، يكون مرور السفن الأجنبية ضارًا بأمن وسلامة وبحسن نظام الدولة الساحلية (أي يكون غير بريء)، عند قيام وممارسة السفينة الأجنبية لأحد الأنشطة المحددة في هذه الفقرة سالفة الذكر. هذه الأنشطة الواردة على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر لك أن البند () من هذه الفقرة فتح مجال السلطة التقديرية للدولة الساحلية لاعتبار نشاط ما ضارًا بأمنها وسلامتها وبحسن نظامها.

* وقد أقرت اتفاقية سنة 1982 بموجب المادة 20 حكمًا خاصًا بالغواصات و المرتبات الغاطسة، بحيث تلتزم بأن تمر عبر البحر الإقليمي وهي طافية ورافعة علمها.

****كما أُلقت المادة 23 من نفس الاتفاقية التزاماً آخر على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو مواد ذات الطبيعة الخطيرة أو المؤذية حال مرورها بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً، وذلك بأن فرضت عليها أن تحمل الوثائق وأن تراعي التدابير الوقائية الخاصة، وفقاً لما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن.**

ثانياً: حقوق وواجبات الدولة الساحلية الأخرى المرتبطة بحق المرور البريئ: (تبقى للتطبيق)

1/- حقوق الدولة الساحلية المتصلة بحق المرور البريئ:

أ/- حق وضع القوانين واللوائح المنظمة لحق المرور البريئ:

ب/- حق اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع أو وقف المرور غير البريئ:

ج/- حق تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور البريئ في البحر الإقليمي:

2/- الحقوق الأخرى للدولة الساحلية:

أ/- حق الصيد في البحر الإقليمي واستغلال نواته وأبحاث العلمية:

للدولة الساحلية، وقد تآذن به للأجانب.

ب/- حق تنظيم الطيران فوق مياه البحر الإقليمي: وكما هو الشأن بالنسبة لإقليمها البري.

(انظر: المرسوم التنفيذي رقم 199/10، المحدد لقواعد تخليق طائرات الدولة الأجنبية فوق التراب الوطني، والذي سبق شرح مضمونه سلفاً).

ج/- حق المطاردة الحثيئة: سيتم تناول هذه الجزئية المتعلقة بحق المطاردة الحثيئة في المنطقة

المتاخمة، والتي سيتم شرحها انطلاقاً من المادة 111 مع بعض الخصوصيات للبحر الإقليمي.

3/- واجبات الدولة الساحلية المتعلقة بحق المرور البريئ:

أ/- عدم إعاقة المرور البريئ في بحرها الإقليمي:

ب/- الإعلان عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي:

ج/- عدم جواز فرض رسوم مقابل ممارسة حق المرور البريئ:

المطلب الثاني: المركز (الوضع) القانوني لسفن الأجنبية حال وجودها في البحر

الإقليمي:

الفرع الأول: الوضع القانوني للسفن العامة:

السفينة العامة هي التي تتبع للدولة، أي التي تملكها لآداء خدمات عامة. وهي تنقسم إلى نوعين:

أولاً: السفن الحربية: المادة 29 . 1982 هي السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها. ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضعاً لسلطة في القوات المسلحة. وبالتالي عرفت المادة 29 السفن الحربية.

ثانياً: السفن غير الحربية: (وهي السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية): وهي التي تعمل في خدمة عامة لدولة العلم، مثل: السفن المستشفيات و سفن البريد و سفن البحث العلمي و سفن الأرصاد الجوية، إلخ... وبسمح لها بحق المرور البريء، ولا يجوز للدولة الساحلية التعرض

سؤال: هل يمكن تطبيق الإجراء الوارد في نص المادة 30 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والمتمثل في طلب المغادرة فوراً الموجهة لسفن أجنبية الحربية في حالة تجاهلها لطلب الامتثال لقوانين ونظمة الدولة الساحلة بشأن المرور البريء خلال البحر الإقليمي، على السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية (السفن الأجنبية العامة الأخرى)، وهذا في ظل تمتع كل من السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية بحصانة مائة مئة مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية

32

كيف تعلق ذلك؟

- طبقاً للمادة 31 من نفس الاتفاقية، إذا تسبب عدم امتثال السفن الحربية والسفن غير الحربية الحكومية المستعملة لأغراض تجارية في ضرر أو خسارة يلحق الدولة الساحلية جراء مخالفة قوانينها وتظمتها المتعلقة بحق المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي، فإن دولة علم السفينة تتحمل المسؤولية الدولية

الفرع الثاني: الوضع القانوني للسفن الخاصة: (السفن التجارية الخاصة والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية):

أولاً: الاختصاص الجنائي (الولاية الجنائية على السفن الأجنبية):

طبقاً للمادة 27 من إ.1982، تمتلك الدولة الساحلية حق ممارسة الولاية الجنائية على السفن الأجنبية في مجراها الإقليمي ووفق حالات محددة. انطلاقاً من هذه المادة (في التطبيق):

- توجد حالات تسمح للدولة الساحلية بممارسة ولايتها الجنائية على السفن الأجنبية؟
؛ وأيضا شروط ممارسة هذا الحق؟

ويُطلب من ربان السفينة عند اتخاذها التدابير اللازمة المتصلة بممارسة هذه الولاية. (حدد هذه العناصر انطلاقا من نص المادة 27؟

هل أن تحديد الحالات السالفة الذكر، يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ الخطوات اللازمة من أجل القبض على المجرم أو إجراء التحقيق على ظهر سفينة أجنبية
ثانيا: الاختصاص المدني (الولاية المدنية على السفن الأجنبية):

الأصل العام، فيما يخص المسائل المدنية ليس للدولة الساحلية أية سلطة على التصرفات
الركاب أو الصادرة ربان السفينة، بحيث لا يجوز حجز أو توقيف أي شخص موجود على ظهر السفينة. لكن يجوز (أو تعويض)، وذلك في إطار الدعوى المدنية غير المرتبطة بالأشخاص.

سؤال: هل يجوز للدولة الساحلية مباشرة "التنفيذ الجبري" على السفينة الأجنبية لدى مرورها في البحر الإقليمي (28) (للتطبيق).

وهنا نطرح سؤال هام: ماذا نعني بالوجود الحكمي للسفينة الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي ومدى ممارسة الاختصاص القضائي المدني للدولة الساحلية في هذه الحالة؟ بمعنى: هل يمكن تطبيق وممارسة الاختصاص القضائي المدني للدولة الساحلية ضد سفينة أجنبية في حالة وجود حكمي لها في بحرها الإقليمي؟

*ونطرح سؤال هام آخر: هل أن حق المطاردة الحثيثة يمس السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية؟ (للتطبيق)

(-لا، لأن المادة 32 . 1982 عن حصانها التامة ما عدا مضمون المادة 30) (في حالة عدم السفينة الحربية لقوانين ونظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتناع لتلك القوانين والأنظمة، هنا يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور) وأيضا المادة 31 (وفي حالة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين ونظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي).

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لمرور السفن الأجنبية الحربية في البحر الإقليمي للدولة

الساحلية:

يطرح سؤال مهم متعلق بمرور السفن الحربية البحرية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية،
: ما هي الطبيعة القانونية لمرور السفن الأجنبية الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية؟
بمعنى هل تم تحديد وبدقة معالم النظام القانوني للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر
الإقليمي للدولة الساحلية وتيف تعاملت الاتفاقية والمجتمع الدولي مع مسألة وقفه وخاصة بالنسبة
للسفن الحربية الأجنبية؟

بحث هذه الجزئية يقتضي منا التطرق للعناصر التالية:

الفرع الأول: التشريعات الوطنية و مسألة الطبيعة القانونية لمرور السفن الحربية في المياه

الإقليمية:

أولاً: تنص التشريعات الوطنية لإحدى وعشرين (21) دولة⁽²¹⁾ على أن سفن كل

الدول لها الحق في المرور البريء في بحارها الإقليمية، وذلك دون أن تستثنى السفن الحربية من
التمتع بهذا الحق: إلا أن هذه الدول، و لك تخضع مرور كل السفن ء والسفن الحربية
بصفة خاصة لقواعد و شروط كثيرة يتم النص عليها في قانونها الداخلي.

ثانياً: ثلاث دول هي: الدومينيك و أوترايا وتايلاندا ، نصت صراحة في تشريعاتها الداخلية

على أن السفينة الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

ثالثاً: عدد كبير من الدول وضعت في تشريعاتها الداخلية قيوداً على ممارسة السفن الحربية

الأجنبية حق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وقيودها تتنوع كما يلي:

1/- دول تتطلب ترخيصاً مسبقاً للمرور: وقد كانت حوالي (24) دولة، بحيث

يتطلب حصول السفن الحربية الأجنبية من سلطاتها المختصة للمرور البريء في البحر الإقليمي
للدولة الساحلية، ومن ضمنها الجزائر، الصين، إيران، بنغلاديش.

ونخص بالذكر هنا موقف الجزائر من هذه السفن، والذي ورد في المرسوم رقم 194/72

المؤرخ في 1972/10/05 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية

وتوقفها بالموانئ في زمن السلم⁽²²⁾. وضع ترتيبات لمرور السفن الحربية في المياه الإقليمية

الجزائرية (راجع مضمون المرسوم).

²¹ مثل: البرازيل (3 من ق رقم 8617 المؤرخ في 1993/01/04 بإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري)

فيجي، الولايات المتحدة الأمريكية، تلوومبيا....

²² : الجريدة الرسمية العدد 86 الصادرة بتاريخ 1972/10/27.

2- دول تشترط إخطاراً مسبقاً للمرور: الإخطار السفينة الحربية الأجنبية التي ترغب في المرور البريء عبر البحر الإقليمي أو الدولة التي ترفع هذه السفينة علمها.

3- دولة واحدة، تطبق المعاملة بالمثل، هي ليتوانيا: ليتوانيا التزاما على السفن الأجنبية الحربية التي ترغب في المرور البريء بطلب ترخيص مسبق منها، فقط .
بالدولة التي وضعت التزاما على السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق للملاحة السلمية في بحرها الإقليمي.

وبالتالي، لا توجد قاعدة عرفية عامة طبقاً لهذه التشريعات تقرر للسفن الحربية الأجنبية الحق في المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

الفرع الثاني: عدم وجود نص صريح في مضمون إ 1982 بشأن الطبيعة القانونية للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية:

أولاً: أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث والمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية:

عندما بدأ المؤتمر الثالث مشغاه طالب عدد كبير من الدول بضرورة التمييز بين السفن الحربية والسفن غير الحربية فيما يتعلق بحق المرور البريء. وكانت هذه الدول ترى أن السفن غير الحربية تتمتع بحق المرور البريء دون الحصول على إذن بالمرور من الدولة الساحلية أو تقديم إخطاراً مسبقاً لها، وفي نفس الوقت تؤكد على وجوب تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية بشرط الحصول على ترخيص من الدول الساحلية التي ترغب في المرور في بحرها الإقليمي أو على الأقل تقديم إخطاراً مسبقاً بذلك. لما تضمن مشروع مواد بشأن الملاحة في البحر الإقليمي والمضائق المقدم من قبل بعض الدول في مادته المادة 15 في فقرتها 3 على أنه: "يمكن للدولة الساحلية أن تتطلب أن يكون مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي بإخطار مسبق لسلطاتها المختصة أو بترخيص منها ! أتح السارية في هذه الدولة".

وقد أيد الاقتراح عدد كبير ممثلي لدول الصغيرة، وبعض الدول الأخرى مثل الصين. بينما اعترضت كلاً بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية صراحة على الحكم المقترح في مشروع المادة 15/3 طالبتا بأن يكون للسفن الحربية الأجنبية حق المرور البريء دون أن يتوقف ذلك على إذن أو إخطار مسبق⁽²³⁾.

²³ ورد في تصريح ممثل الولايات المتحدة الأمريكية ما يلي:

والذي نخلص إليه، أنه ، وسبب الخلاف الذي وقع بين الدول الساحلية والدول الكبرى أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، أخفق ممثلوا الدول في التوصل إلى توافق، وهو الأمر الذي كان سيؤدي إلى فشل المؤتمر... أن نجح رئيس المؤتمر في أن يقنع المطالبين بتقييد المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية بسحب اقتراحهم الخاص. وعليه، لم يقدم مؤتمر الأمم المتحدة الثالث مسألة المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية إجابة واضحة، وبالتالي جاءت اتفاقية 1982 خالية من أي نص صريح أو واضح في هذه المسألة.

ثانيا: السياق العام لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية:

لعدم وجود نص صريح في الاتفاقية يقرر بوضوح الطبيعة القانونية للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، فإنه يجب قراءة نصوص هذه الاتفاقية للبحث عن سياقها العام في هذا الموضوع.

1/- إن المواد من 29 إلى 32 التي تتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية تقع في القسم الفرعي (ج) من الفرع الثالث المعنون "المرور البريء في البحر الإقليمي"، والذي نص في مادته الأولى، وهي المادة 17 الخاصة بحق المرور البريء، "بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي" لك لمضمون هذه المادة 17 تتمتع سفن جميع الدول بما فيها السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ما لم يوجد اتفاقا على خلاف ذلك في الاتفاقية.

2/- إن المادة 19 التي توجد في القسم الفرعي (أ) أيضا وتنص بصفة خاصة على التصرفات التي تشكل مرورا غير بريء و من ثم يمكن منعها، تتضمن أفعالا لا يمكن أن تكون إلا من عمل السفن الحربية.

3/- إن اتفاقية سنة 1982 عندما كانت تقصد إقصاء أو استثناء السفن الحربية من النظام القانوني المطبق على كل أنواع السفن، كانت تفعله صراحة، المادة 236

«...Aucune notification ou Autorisation de ce genre n' est exigée dans le régime de passage adopté en 1958 pour la mer territoriale...La délégation des Etats-Unis ne croit pas d'imposer une telle obligation au navire de guerre» .

(نظام حماية البيئة البحرية). ومفهوم المخالفة يمكن القول، أن الاتفاقية لم تستثن السفن الحربية الأجنبية صراحة من النظام العام لحق المرور البريء، مما يعني ذلك ضمناً أنها لم تقصد أن تفعل ذلك الأمر.

إذن، إن السياق (Le contexte) العام في الاتفاقية يدعم وجود حق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية على الرغم من عدم وجود نص صريح يفيد ذلك. إلا أن هذا الاستنتاج يظل مجرد استنتاج ضعيف ووجهت له انتقادات، منها:
-/ إن الدولة الساحلية لها في الأصل سيادة كاملة على بحرها الإقليمي، حيث أن المادة 2 في فقرتها الأولى . 1982 ورد فيها: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملا بالبحر الإقليمي" بينما حق المرور البريء هو مجرد استثناء، وحتى يمكن الخروج على الأصل، والذي هو السيادة الكاملة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي يجب أن يتقرر هذا الاستثناء صراحة و بوضوح.

-/ منحت كل من المادة 25 والمادة 30 . 1982 للدولة الساحلية الحق في منع المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، والطلب من السفينة الحربية مغادرة بحرها الإقليمي فوراً إذا لم تمثل لقوانينها ونظمها الداخلية، إلا أنها لم تنص في المقابل على أي تدابير أو إجراءات لدولة علم السفينة الحربية أو حتى السفينة ذاتها أن تتخذها لفرض مرورها البريء في حالة رفضه من قبل الدولة الساحلية. الأمر الذي يعني أن المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي لا يعد حقاً لهذه السفن. وعليه يبدو من الضروري بيان كيف فسرت الدول الأطراف أحكام هذه الاتفاقية فيما يخص مرور هذه السفن من خلال الإعلانات أو التصريحات التي أصدرتها أثناء توقيعها أو تصديقها أو انضمامها إليها.

ثالثاً: الإعلانات التفسيرية للدول الأطراف في اتفاقية سنة 1982 وعلاقتها بمسألة المرور

البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية:

لـ التي أصدرت إعلانات بموجب المادة 310، نجد (21) دولة وضعت إعلانات تتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية⁽²⁴⁾، منها ثلاث (3) دول (21) دولة، هي كل من: الأرجنتين وفلندا والسويد، أعلنت أنها ستستمر في تطبيق

²⁴ نذكر منها: الأرجنتين، ألمانيا، الجزائر

النظام القانوني الساري للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في بحارها الإقليمية، ودون أن توضح مضمون هذا النظام الحالي أو الساري.

* وَمَا الإِعلَانَات الأُخْرَى فِي هَذَا المَوْضُوعِ لِلدَوْل الأُخْرَى فِيمَكُن تَقْسِيمَهَا كَمَا يَلِي:

1/- أُعلِنَت كَل مَن اليمَن وسَلطَنَة عَمَان وَالجَزَائِر⁽²⁵⁾ وإِيرَان، أَن السَّفن الحَرَبِيَّة الأَجْنَبِيَّة

التي ترغَب في عبور بحرها الإقليمي يجب أن تحصل على إذن أو ترخيص منها.

2/- أُعلِنَت دَوْلَة وَاحِدَة وَهِيَ جُمهُورِيَّة الصِّين الشَّعْبِيَّة، أَن الدَوْلَة السَّاحِلِيَّة لَهَا الحَق فِي

تَقْيِيد مَرور السَّفن الحَرَبِيَّة الأَجْنَبِيَّة فِي بحرها الإقليمي بِشَرطِ
الأقل إخطارها المسبق.

3/- أقرت مجموعة أخرى من الدول، بحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في

مياهاها الإقليمية، ولكنها تحتفظ لنفسها بالحق في تقييد هذا الحق سواء عن طريق الإخطار المسبق
و من خلال تحديد عدد السفن المرخص لها بالمرور معاً و في وقت واحد.

4/- أصدرت أربعة دول، هي كل من: ألمانيا وإيطاليا وهولندا وبريطانيا، إعلانات مضمونها

أن الاتفاقية لا تخول الدول الساحلية الحق في تعليق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية على
موافقتها أو إخطارها المسبق في بحارها الإقليمية.

و خلاصة القول، افترضنا أن اتفاقية 1982 تقر ضمناً بقاعدة حق السفن

الحربية الأجنبية بالمرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، فإن هذه القاعدة لا
تعكس القانون العرفي، كما أنها لم تكتسب بعد طبيعة العرف.

وفي هذا المعنى يقول الفقيه أحمد أبو الوفا: " بالنظر إلى طبيعتها (أي السفن الحربية)

والأشخاص المتواجدين على متنها، من الأفضل اشتراط إن لم يكن حصول السفينة الحربية

على إذن بالمرور، فعلى الأقل أن تقوم بإخطار لدة لساحلية قبل مرورها بوقت كاف

ومعقول". وهذا يتوافق مع إعلان الجزائر المتعلق بتحديد مدة (15) يوماً في طلب

الترخيص المسبق الذي قدمته.

المطلب الرابع:

²⁵ نص إعلان الجزائر أثناء تصديقها على الاتفاقية على أن:

« Le gouvernement algérien déclare, conformément aux dispositions de la partie 2, section 3, sous section A et C de la convention, que tout passage de navire de guerre dans les eaux territoriales est soumis à une autorisation préalable de quinze (15) jours sauf pour les cas de force majeure prévus par la convention »

وقف المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية
وقف المرور البريء يقتضي توضيح الطبيعة القانونية كم الفقرة 03 المادة 25
البحار لسنة 1982 (الفرع الأول) ، ثم بيان مضمونه القانوني (الفرع الثاني) لك المبررات الأسباب
التي تجيز للدولة الساحلية اللجوء لممارسة هذا الحق و أيضا القيود التي ترد على ممارستها.
الفرع الأول: الطبيعة القانونية للحكم الوارد في الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982:
أولاً: المحتوى التشريعي المتطور لمضمون الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982:
اقترحت لجنة القانون الدولي سنة 1956 مشروع مواد بشأن قانون = كانت الفقرة 3
المادة 17 منه تنص على أنه: " يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً وفي أجزاء محددة من بحرها الإقليمي
ممارسة حق المرور البريء إذا كانت ترى أن ذلك الوقف ضروريا لحماية حقوقها المنصوص عليها في الفقرة 01.
وفي هذه الحالة يجب الإعلان عن هذا ". لكن عندما عرض هذا المشروع على مؤتمر الأمم المتحدة
الأول = 1958 ، كانت بعض الدول الغربية ترى أنه يمنح الدولة الساحلية سلطة تقدير
واسعة في تقرير وقف المرور البريء، حيث قال ممثل بريطانيا أنه: " من الخطأ أن يترك للدولة الساحلية
تقرير الوقت والظروف التي تعتبر أن يكون ضروريا فيها وقف العمل بحق المرور.
وثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار، اقترحت بلجيكا ألا يقتصر حق الدولة الساحلية في
على حماية أمنها الخاص فقط، وإنما يمتد كذلك إلى الأسباب المرتبطة بأمن الملاحة ذاتها.
مناقشة اقتراح بلجيكا تم الموافقة على أن يضاف إلى حكم الفقرة 3 من المادة 16 1958 الذي كان
ينص على أنه: " الفقرة 04 ، يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً دون تمييز بين السفن الأجنبية،
العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في مناطق محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا
لحماية أمن تلك الدولة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب " حالة المناورات
العسكرية فقط كل الأنشطة التي يمكن أن تضر بأمن الملاحة، ذلك أن هذه الحالة كان معترف بها
من قبل في القانون الدولي العرفي، على أنها تجيز للدولة الساحلية وقف المرور البريء. ولتلك جاء في النهاية
الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982: " للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون
تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في مناطق محددة من بحرها
الإقليمي، إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات العسكرية. ولا يبدأ نفاذ
هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب ".

ثانياً: البعد العرفي لحكم الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982:

قد أكدت لجنة القانون الدولي ذاتها على الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية في وقف المرور
البريء المنصوص عليه في الفقرة 3 من المادة 25 بصريح العبارة، لدى توضيحها في التعليق على الفقرة 3
17 من مشروع موادها الخاص بقانون البحار سنة 1956: " في الحالات الاستثنائية يجوز وقف
المرور البريء مؤقتاً، بناءً على أسباب ملحة أو قهرية تتعلق بالأمن العام. ومع أنه يمكن التأكيد على أن هذا

ق كان ينشأ سلفاً من حكم الفقرة 1 17 ، فإن اللجنة رت أنه من المفيد أن تشير إليه صراحة في الفقرة 03، والتي أبرزت أنها يمكن أن تكون فقط مسألة وقف مؤقت ومقيد بمبررات محددة. رأي اللجنة أن هذه المادة تعلن القانون الدولي الساري⁽²⁶⁾.

الفرع الثاني: تحليل مضمون الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982:
أولاً: أسباب ومبررات وقف المرور البريء:

طبقاً للفقرة 3 من المادة 25 1982 فإن أمن الدولة الساحلية هو المبرر الرئيسي لوقف المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي. وهنا يجب التأكيد على مضمون كل من الفقرة الأولى من المادة 22 والمادة 22 لك أن أمن الدولة الساحلية لا يعني فقط استبعاد أو منع المخاطر ذات الطبيعة العسكرية فقط، وإنما يعني أيضاً منع أي انتهاك القوانين والنظم الأمنية للدولة الساحلية.

ومنهُ، فإن كل ما هو ضروري لحماية المصالح الأمنية للدولة الساحلية، بما في ذلك الانتهاكات لقوانينها ونظمها المتعلقة بحق المرور البريء، يبرر لها الحق في وقف المرور البريء.

كما يمكن للدولة الساحلية أن توقف المرور البريء في حالة قيامها بتجارب نووية أو إقامة مناطق أمنية في بحرها الإقليمي، وهو ما سنوضحه في الحالتين:

1/- الحالة الأولى: وقف المرور البريء من أجل إجراء تجارب نووية: على الرغم من أن عدد الأمثلة

قليل من أجل إجلاء الممارسة الدولية في هذا الشأن، فإن بعض الدول الساحلية قد أوقفت فعلاً البريء في بحرها الإقليمي من أجل إجراء أو تنفيذ تجارب نووية فمثلاً: حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أوقفت حق المرور البريء للسفن الأجنبية لبعض الأيام في المياه الإقليمية لجزيرة أمشيتكا (Amchitka)⁽²⁷⁾ الأمريكية في نوفمبر من سنة 1971، من أجل إجراء تجارب نووية، وأما الدول الأخرى فلم تنازع في ذلك الحق في وقف حق المرور البريء.

²⁶ وهناك العديد من التشريعات الوطنية بعد سنة 1956 حكماً ذات مضمون مماثل لحكم الفقرة 03 من المادة 25 ، وهي تدعم و تقوي تأييد لجنة القانون الدولي على الطبيعة العرفية لحق الدول الساحلية في وقف هذا المرور البريء المنصوص عليه في هذه الفقرة، إذ ما يقارب من ثلاثين (30) دولة تنص تشريعاتها الداخلية على حق الدولة الساحلية في وقف حق المرور البريء لأسباب مختلفة تكون بينها عادة الأسباب التي تضمنتها الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية سنة 1982 ، ومن بينها تشريع جيبوتي الصادر في سنة 1979.

²⁷ أمشيتكا (Amchitka) جزيرة بركانية غير مستقرة تتكونها تقع جنوب غرب ألاسكا، أصبحت الجزيرة جزءاً من الولايات المتحدة بعد شراء ألاسكا . 1867. واستخدمتها القوات الأمريكية خلال الحرب العالمية الثانية كمنفذ إبان المعارك التي عرفت "بجملته جزر ألوتيان". وقد تم اختيار أمشيتكا من قبل هيئة الطاقة الذرية الأمريكية كموقع لإجراء تفجيرات تحت الأرض بالأسلحة النووية. أجريت ثلاثة من هذه الاختبارات: أولها كان اسمه "Long Shot" وقد انفجر في 1965. تلاه "Milrow" في 1969، وأخيراً "Cannikin" في 1971، وكان هذا الأخير أكبر اختبار نووي تحت أرضي تجريه الولايات المتحدة في تاريخها.

الحالة الثانية: وقف المرور البريء في حالة إنشاء مناطق أمن: على الرغم من أن استراليا ونيوزيلندا احتجتا على قضية التفجيرات النووية الفرنسية في بولونيزيا الفرنسية (إقليم يتكون من مجموعة من الجزر تابع لفرنسا ما وراء البحار) أمام محكمة العدل الدولية سنة 1974، على أن تلك المراسيم الفرنسية تضمنت إنشاء مناطق أمن في بولونيزيا الفرنسية، وأن هذه المناطق تنتهك حريات أعالي البحار لأنها مراسيم تنص على (60) ميلا بحريا ، والتي وقفت بها فرنسا الملاحه حول جزيرة ميروروا المرجانية "Mururoa" في المحيط الهادي⁽²⁸⁾، فإن المحكمة لم تنتقد - عند عرض الأسباب التي أقامت عليها حكمها في ديسمبر 1974- التدابير والإجراءات التي أقرتها فرنسا أكثر من مرة في إنشاء مناطق أمنية في أعالي البحار لوقف الملاحه حول هذه الجزر المرجانية في 1966 1967 1968 1970 1971 1972.

ثانيا: القيود الواردة على حق الدول الساحلية في وقف المرور البريء للسفن الأجنبية بما فيها السفن الحربية: لا شك أن الدولة الساحلية هي التي تقرر متى يعد وقف المرور البريء ضروريا لحماية أمنها ومصالحها الأمنية، لذلك تقرب الوقت والظروف التي تبرر وقف المرور البريء تكون من اختصاص الدولة الساحلية ذاتها أيضا. لكن ما يجب التأكيد عليه أن تقرر الدولة الساحلية وقت وظروف وقف هذا المرور يجب أن يستند إلى اعتبارات موضوعية و ليست شخصية. أي بمعنى أنه، يجب أن تكون المصالح الأمنية للدولة الساحلية تقتضي فعلا وقف المرور البريء.

كما أنه يبرز من الفقرة 3 25، على أن السلطة التي تملكها الدولة الساحلية في وقف المرور البريء في بحرها الإقليمي ، ليست سلطة مطلقة، فعلى الدولة الساحلية الامتناع عن ممارسة هذا الحق في وقف المرور البريء بشكل ينطوي على أي تمييز قانوني أو فعلي بين السفن الأجنبية، وأن تعلن عن هذا الإيقاف إعلانا كافيا وكذلك يكون وقفا مؤقتا وليس دائما، وأن يكون في مناطق محددة في البحر الإقليمي.

وهنا يثور التساؤل هل يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور البريء وقفا دائما في مناطق محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الوقف تقتضيه ضرورة حماية أمنها أو مصالحها يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور البريء وقفا دائما في مناطق محددة من البحر الإقليمي لاسمها إذا كان أمنها أو مصالحها الأمنية تقتضي ذلك. وهذا الوقف الدائم لحق المرور البريء للدولة الساحلية في مناطق محددة من بحرها الإقليمي لا يعني البتة إنكار المرور البريء أو الوقف الدائم له في كل البحر الإقليمي، كما أنه

28 " " جزيرة مرجانية تبيرة نسبيا في بولينيزيا ، وتشكل جزءا من أرخبيل " Tuamotu " في بولينيزيا الفرنسية في جنوب المحيط ا . وقد أجريت فيها أكثر من (100) نووية وتهدهدها خطر التفقت وقد يمتد نطاق الإ إلى المحيط والجزر المجاورة لها في طوق المحيط الهادئ.

ينسجم مع أولوية سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، وعلاوة على ذلك يجوز للدولة الساحلية أن تقيم منطقة أممية دائمة في بحرها الإقليمي.

المطلب الخامس: وسائل الدولة الساحلية لمواجهة مخالفة السفن الحربية الأجنبية لقوانينها ونظمها الداخلية:

الواقع أن اتفاقية سنة 1982 توقعت إمكانية أن لا تحترم السفن الحربية القواعد الداخلية التي تقرها الدولة الساحلية بشأن المرور البريء طبقاً للمادتين 21 و22 منها. وإنك سارت على نهج اتفاقية سنة 1958 في هذا الشأن، والوارد في المادة 23، إذ أجازت للدولة الساحلية أن تلجأ لنفس الإجراءات في هذه الحالة حيث نصت في المادة 30 منها على أنه: "إذا لم تمثل (الإجراء الأولي) أية سفينة حربية لقوانين ونظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة (الإجراء الثاني اسهائي) البحر الإقليمي على الفور".

حالة مخالفة السفن الحربية للقوانين والنظم الداخلية الخاصة بالمرور البريء في البحر الإقليمي وتجاهلها للتحذير الذي توجهه لها سلطات الدولة الساحلية للامتثال للقوانين والنظم، يُمنع مرور هذه السفينة بالمرور البريء إلى إلزامها بمغادرة البحر الإقليمي فوراً. وفي حالة عدم الامتثال لأمر الدولة الساحلية بالمغادرة ينتهي مرورها البريء ويتحول إلى مرور غير بريء (أي يتم تجريم مرورها)، وذلك يُحول للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية المتصورة (إجراء خطير في مجال العلاقات الدولية البحرية) في إطار الفقرة الأولى المادة 25⁽²⁹⁾ 1982 مثل: اعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمي، أو حتى استخدام القوة ضدها وذلك تطبيقاً لحق الدفاع الشرعي إذا كان سلوكها يندرج تحت تعريف العدوان.

وهنا لا يمكن الدفع بحصانة تلك السفينة الحربية، لأن الحصانة لا تعني انتهاك لقواعد المرور رغم التنبيه عليها بذلك، علاوة على ذلك فإن المادة 32 من 1982 التي قررت هذه الحصانة للسفن الحربية استثنت تتمتع السفينة الحربية بها في حالة عدم امتثالها لقوانين ونظمة الدولة الساحلية المتصلة بالمرور البريء. وفي جميع الأحوال يجوز للدولة الساحلية أن تطالب دولة علم السفينة الحربية بالتعويض أي كان نوعه عن الأضرار التي تنتج عن انتهاك هذه السفينة ومخالفتها لتشريعاتها ونظمتها الداخلية، وهذا المادة 31 1982 .

تقول في الأخير، أنه لم تتم وضع أي نظام قانوني واضح وصریح، لمسألة المرور البريء لسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، في كل محاولات تدوين هذا الفرع (أي القانون الدولي للبحار) من القانون الدولي، سواء قبل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 وحتى بعدها، والتي تعد أضخم اتفاقية قانونية خاصة بالبحار والمحيطات ظلت هذه المسألة محل نزاع الدول وحتى بين الفقه بسبب

29 الفقرة الأولى من المادة 25 اتفاقية سنة 1982 على أنه: "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً".

خلو هذه الاتفاقية من أي نص يقرر صراحة وعلى نحو حاسم ما إذا كان هذا النوع من السفن يتمتع بحق المرور البريء على غرار السفن الأخرى أم لا.

ولكن يبدو ضمنا السياق العام لأحكام لاتفاقية سنة 1982 والإعلانات التفسيرية التي جاءت بها الدول طبقا للمادة 310 منها، بشأن مسألة المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، أن هذا النوع من السفن يتمتع بحق المرور البريء بشرط أن تقوم دولة علم السفينة الأجنبية أو السفينة نفسها بإخطار الدولة الساحلية مسبقا فبنيتهما في المرور.

وهذا لا يعني منع الدول الأطراف في اتفاقية سنة 1982 من أن تتطلب بقانون داخلي أو إعلان صادر طبقا للمادة 310 منها، ضرورة حصول السفينة الحربية على ترخيص مسبق منها للمرور في بحرها الإقليمي، نظرا لعدم وجود نص صريح لهذا النوع من السفن.

طبيعة مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، سواء كان مرورها حق أو مجرد رخصة تتوقف ممارستها له على ترخيص أو إخطار مسبق للدولة الساحلية، فإن مرور هذه السفن في جميع هذه الحالات يجب أن يكون بريئا الفقرة الأولى للمادة 19 1982، والتي تتضمن تعريفا عاما لما يمكن أن يوصف بالمرور البريء بحيث نصت على أنه: " بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسب نظامها و بأمنها...". وإذا كانت هذه الفقرة قد وضعت معيارا يتم على أساسه تقرير مدى براءة المرور في البحر الإقليمي فإن الفقرة 02 من نفس المادة قد حددت وتضمنت قائمة الأنشطة التي تشكل أمثلة تطبيقية لهذا المعيار، وفتحت مجالا للسلطة التقديرية للدولة الساحلية في ظل أنشطة أخرى قد تضر بأمن وسلامة الدولة الساحلية.

وبالمحصلة، يجب التأكيد على أن النظام القانوني للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، هو في جملته غامض و معقد و محل خلاف و جدل بين الفقه الدولي والدول على حد سواء بسبب عدم تحديد مجال هذا النظام بطريقة صريحة وواضحة في أية اتفاقية دولية شارحة لتنظيم قانون البحار من ناحية، وأيضا بسبب تباين الممارسة الدولية في هذا الموضوع من ناحية ثانية. وهو الأمر الذي قد يثير النزاعات بين الدول على نحو يضر بعلاقتها الودية و يعرض السلم و الأمن الدوليين للخطر، لاسيما أن هذه لة تتعلق بأضعف منطقة في القانون الدولي العام بصفة عامة، وهي منطقة استخدام القوة التي يسعى القانون الدولي على حظرها في إطار قواعده .

الفصل الثالث

المنطقة المتاخمة (المجاورة أو الملاصقة) ودورها الوقائي

المبحث الأول: دور الفقه الدولي في التأسيس القانوني لمنطقة المتاخمة كمنطقة رقابة وظيفية والمقصود بها
المطلب الأول: تأييد الفقه الدولي على فكرة مكانة المنطقة المتاخمة:

على إثر الممارسات الدولية والتطورات سالفة الذكر، والتي ارتبطت بنظرة كل دولة لدور المنطقة المجاورة، تصدى الفقه لدراسة هذه المنطقة. ويعتبر الفقيه الفرنسي (Gidel) "جيدل" أول من أعلن عن فكرة هذه المنطقة عام 1905 (في مؤلفه القانون الدولي العام للبحر، الجزء الثالث، المجلد الثاني) بشرحها والدفاع عنها، ثم جاء من بعده أونهم ديكسن ومارستون وهودسون (Hudson فقيه أمريكي)، الذين توصلوا إلى أن هذه المنطقة لا يمكن أن تستغني عنها الدولة الساحلية للحفاظ على أمنها وتأمين مصالحها. وبذلك أصبحت هذه المنطقة مكرسة عرفياً.

و في سنة 1950 اقترح المقرر الخاص بموضوع أعالي البحار على لجنة القانون الدولي الاعتراف بمنطقة من أعالي البحار لدولة الساحلية بالرقابة عليها. لم تقبل أغلب الدول هذا الاقتراح. غير أنه في سنة 1951 توصلت اللجنة إلى الاعتراف، ليس بحق الرقابة فحسب، بل بحق الاختصاص على المنطقة المتاخمة، كان هذا بناء على اقتراح الفقيه الأمريكي "هودسن" الذي اعترف للدولة الساحلية بأن تطبق قوانينها المالية والصحية على منطقة من أعالي البحار تمتد إلى مسافة معينة خارج البحر الإقليمي وتم إقرار البعض من هذا الرأي. 1956 من قبل الأمم المتحدة، إلى أن تم تكريسه في المادة 24 من اتفاقية 1958 والمادة 33 من اتفاقية 1982 والتي تنص على أنه: "1- للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

1- منع خرق قوانينها ونظمها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي.
2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من (24) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

المطلب الثاني: المقصود بالمنطقة المتاخمة:

المنطقة المتاخمة عبارة مساحة بحرية تقع بين البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة محددة بـ (12) ميلاً بحرياً، تمارس فيها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع خرق نظمها القانونية الجمركية والمالية، وتلك المتعلقة بالهجرة والصحة داخل بجزرها الإقليمي⁽³⁰⁾.

عليه، إن المنطقة المتاخمة هي التي تلي مباشرة البحر الإقليمي، وهي عبارة عن شريط من الماء موازي في امتداده خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والمخطط الوهمي الممثل للحد الخارجي⁽³¹⁾ للبحر الإقليمي المذكور.

المبحث الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة واختصاصات الدولة الساحلية:

³⁰ بوكر عبد القادر، مرجع سابق، ص 105.

³¹ تنص المادة 4 من إ 1982 على أنه: "الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساوياً لعرض البحر الإقليمي".

المطلب الأول: تحديد المنطقة المتاخمة:

الفرع الأول: تحديد المنطقة المتاخمة في ظل اتفاقيات جنيف لسنة 1958:

للفقرة 2 من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 والمتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على التحديد القانوني لهذه المنطقة، فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة بحرية من البحر العالي مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الجزائية و المالية و الصعبة أو المتعلقة بالهجرة لمنع أو معاقبة خرق قوانينها المذتورة داخل إقليمها أو في بحرها الإقليمي شريطة ألا تمتد تلك المنطقة أكثر من (12) ميل بحري انطلاقاً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي. وفي حالة وجود دول متقابلة أو متجاورة فإن تحديد الحدود البحرية بين الدول يتم الاستناد إلى خط الوسط في حالة عدم وجود اتفاق، أي أنه لا يجوز في حالة عدم وجود اتفاق بينهما أن تمد منطقتها إلى ما وراء خط الوسط في أبعاد متساوية من أقرب نقاط إلى خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

إذن، يبدو من الفقرة 2 من المادة 24 أن الاتفاقية أقرت بفكرة المنطقة المتاخمة وإن كانت اشترطت ألا تزيد مجموع اتساع كل من البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة عن (12) ميلاً بحرياً.

ولما كانت مساحة البحر الإقليمي لم تحدد بشكل نهائي في اتفاقية 1958 وترك تحديدها لكل دولة ساحلية على حدى فقد ترتب على ذلك أن كانت مساحة هذه المنطقة هي الأخرى غير محددة تحديداً حاسماً في إطار هذه الإتفاقية حيث كان اتساعها مرتبط بتحديد كل دولة لعرض البحر الإقليمي، إذ لا يجوز أن تتعدى مساحتها و مساحة عرض البحر الإقليمي (12) ميل بحري الذي حددتها الإتفاقية.

الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982:

لقد جرت مناقشات في إطار توسيع مدى المنطقة المتاخمة في إطار التحضير لاتفاقية 1982 وتم توسيعها فعلاً إلى (24) ميلاً بحرياً بمقتضى الفقرة 2 المادة 33 من 1982 التي جاء فيها: "لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي". وبذلك أصبح الحد الأقصى لعرض هذه المنطقة موحداً بالنسبة لجميع الدول الساحلية، والتي لا تتعدى حقوق الدولة الساحلية عليها أكثر من حقوق الرقابة من أجل فرض احترام قوانين هذه الأخيرة في مجال الجمارك والصحة والمالية والهجرة. عرض هذه المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي (12) ميلاً بحرياً، نالية (12) ميل بحري التي هي مجال اتساع البحر الإقليمي للدولة الساحلية طبقاً لنص الفقرة 2 من المادة 33 البحار لسنة 1982 على خلاف ما كان عليه في اتفاقية جنيف لسنة 1958.

كما تعرضت هذه المادة 24 في فقرتها 3 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، لبيان كيفية رسم حدود هذه المنطقة في حال تقابل سواحل دولتين أو تلاصقهما، بنصها على أنه: "عندما تتقابل أو تتجاور سواحل دولتين فإن أي من الدول لا يحق لها، عندما يتعذر التوصل إلى اتفاق

بينهما أن تمد منطقتها المتاخمة إلى ما وراء الخط المتوسط الذي تكون كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط في خط القياس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين". وهذا ما يعني أن تعيين الحدود يتم بالاتفاق بين الدول المعنية، أما في حالة عدم التوصل لا تفارق برضي الأطراف المعنية فإن الاتفاقية تلزمهم باتباع طريقة خط الوسط. وهي بذلك على نحو يشبه رسم الحدود ما بين البحرين الإقليميين الدولتين لها سواحل متقابلة ومتلاصقة وهما المبيتين في 12 1 اتفاقية جنيف لسنة 1958 بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 15 . 1982 المتماثلتين في مضمونها.

المطلب الثاني: الاختصاصات الرقابية للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة:

الفرع الأ : الإطار المحدد لاختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة :

فستشف من خلال نص المادة 33 سالفه الذكر أن الاختصاصات التي سطرت للدولة الساحلية لحماية مصالحها المتعلقة بالجانب الجمركي والضريبي والصحي والهجرة ترتبط بمجالين في الرقابة، أحدهما مجال وقائي وآخر قمعي.

1/- المجال الوقائي: تقوم الدولة الساحلية باختصاصات الضبط () في منطقتها المتاخمة قصد مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامه. فلها أن توقف السفن الأجنبية الخاصة وأن تمارس عليها حق الزيارة، كان تراقب وثائقها المختلفة ونوع حمولتها، وهذا يندرج في إطار تأكد الدولة الساحلية من عدم مخالفة السفينة الأجنبية لقوانينها ونظمتها المتعلقة بالجمارك والضرائب والهجرة، وهو ما يتم العمل به دوليا.

2/- الج : يأتي النشاط القمعي للدولة الساحلية تجاه السفن الأجنبية المخالفة لقوانين ونظمة الدولة الساحلية المتعلقة بكل من الجمارك والصحة والهجرة والضرائب بعد ثبوت المخالفة وخرق تلك السفن الأجنبية لتلك القوانين والأنظمة ، ففرض عليها العقوبة المناسبة استنادا لقوانينها ونظمتها الداخلية، كحجز السفينة أو مصادرة أموالها وحمولتها، أو فرض غرامات مالية محددة، إلى غير ذلك من العقوبات التي تصل إلى السجن في الحالات القصوى.

*شرط جوهرى: إن العقوبات سالفه الذكر، لا يمكن تنفيذها على السفن الأجنبية الخاصة إلا عند تحقق خرقها لقوانين ونظمة الدولة الساحلية المتعلقة بكل من الجمارك والصحة والهجرة والضرائب في إقليمها أو بجزرها الإقليمي فقط، وأكدت هذا الأمر الفقرة 2 في بندها () 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها على ما يلي: " /المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي ". كما أن قمع ومعاقبة السفن الأجنبية المخالفة لتلك القوانين والأنظمة لا يسري على السفن الأجنبية العامة التي تقوم بأنشطة عامة بعيدا عن أي غرض تجاري (الربح) ذلك أن هذ غرضه تقديم وءاء

خدمة عامة ويعتبرها القانون الدولي مظهر من مظاهر سيادة دولة علم السفينة وامتدادا لسيادتها⁽³²⁾ كالسفن الحربية وسفن البريد والمستشفيات والأرصاد الجوية والأبحاث العلمية، هذا بالإضافة إلى السفن المرتبط نشاطها بأغراض إنسانية كالصليب الأحمر والهلال الأحمر. فبالاستناد إلى مضمون اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، خاصة كل من المواد 30 31 32 تتمتع هذه السفن العامة بحصانة كاملة تبعتها عن الخضوع لاختصاصات الدولة الساحلية.

ورغم تلك الحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية، إلا أنه عليها الالتزام أثناء مرورها بهذه المنطقة أن تحترم القواعد الخاصة المحددة من قبل الدولة الساحلية⁽¹⁾ 33 إذ عليها أن لا يصدر منها أي نشاط (عمل) يمكن أن يفسر أو يفهم من قبل الدولة الساحلية كتصرف غير قانوني مخالف لقوانينها ونظمها المتعلقة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، فمن شأن ذلك أن يدفع بالدولة الساحلية إلى اتخاذ ترتيبات وضوابط مضادة، واستثنائية وكإجراء وولي، بداية بإشعار هذه السفن بضرورة امتثالها لقوانينها ونظمها، وعندئذ ملك تأمرها منطقتها المتاخمة فوراً⁽³³⁾. إذن، قد تم تحديد مجالات تدخل الدولة الساحلية في هذه المنطقة لك بال (الوقاية)

الأجنبية إلى مياها الإقليمية أو المعاقبة () على جرائم نوعية إذا تم ارتكابها في نطاقها الوطني، أي على الأفعال المحتملة الوقوع أو الواقعة فعلا والمتعلقة فقط بخرق قوانينها ونظمها الجزئية والضريبية والهجرة والصحة، وهي محددة في الفقرة الأولى من المادة 33 اتفاقية سنة 1982 با. تُد مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الثري والتاريخي في المنطقة المتاخمة، فطبقاً للفقرة الثانية من المادة 303 تعتبر الدولة الساحلية على انتشار الأشياء ذات الطابع الأثري ضرورية، وذلك تفادياً لخرق قوانينها ونظمها الوطنية، وهو استثناء من عدم اختصاصها التشريع أي لها حق مد تشريعاتها الرقابية المتعلقة بالأشياء الأثرية .

الفرع الثاني: بـ (المستمرة) في المنطقة المتاخمة وتنظيمه:

بـ⁽³⁴⁾ في المنطقة المتاخمة حق استثنائي يرد على القاعدة الرئيسية العامة المرتبطة بحرية الملاحة وخضوع السفن في البحر العام لدولة العلم. فكيف تم تنظيمها الحق؟ أي ما هي ضوابط وترتيبات تفعيل هذا الحق؟

³² إن الصفة التمثيلية لهذا النوع من السفن، خاصة السفن الحربية منها، تستدعي تكريس مبدأ الاحترام المتبادل للسيادة بين الدول، إذ تشكل عنصراً من عناصر الخدمة الخدمية العامة، وذلك بالنظر لدورها في الدفاع الوطني لدولة العلم.

³³ : 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁽³⁴⁾ يطلق على المطاردة الختصة باللغة العربية مصطلح "تد" أو "تد"، وبالفرنسية تستخدم عبارة "le droit de poursuite"، وباللغة الإنجليزية "immediate pursuit" أو "inflagante delito" أو "the right hot pursuit".

السفينة الأم بل ينصرف إلى تحديد مكان إبحار هذه الزوارق بحيث يعتبر تواجدها في المجالات الخاضعة لمراقبة الدولة الساحلية وكأنه تتواجد السفينة الأم، وهو ما يبط عنه بالوجود الحكمي (38).

ثا : إجراءات تنفيذ عملية المطاردة الحثيثة الواجب احترامها:

بالنسبة لإجراءات تنفيذ عملية المطاردة الحثيثة فيمكن إجمالها، ووفقا لنص 111 في العناصر التالية: 1982،

1/- ضرورة توافر "أسباب وجيهة للاعتقاد" بأن السفينة الأجنبية قد انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتصلة بهذه المنطقة، وهذا على حد مضمون 111 في الجزء من الأول والرابع من فقرتها الأولى (39). إلا أنه ورغم غموض هذا الجزء من 1 باعتباره يعطي للدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة في تفسير هذا الاعتقاد، أي بين الشك واليقين، لا بد من توافر "قوانين كافية" ملك لتلك القوانين والأنظمة المتعلقة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة. مما يستلزم ضرورة توافر أسباب وجيهة وليست افتراضية وهمة للقيام بعملية المطاردة الحثيثة، أي انتهاك حقيقي وفعلي للحقوق المقررة في المادة 33، فلا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها. فخرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي بالشروع في المطاردة الحثيثة للسفينة الأجنبية داخل منطقتها المجاورة، فليس من حق الدولة الساحلية مباشرة المطاردة الحثيثة لسفينة أجنبية من أجل قيامها بششاط غير مشروع داخل بحرها الإقليمي إذا كانت هذه السفينة حين البدء في المطاردة الحثيثة متواجدة في البحر كان هذا الششاط لا يمس بالحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

2/- العمل على توجيه إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع السفينة الأجنبية أن تراها أو تسمعها (وهي وسيلة عملية قبل انطلاق المطاردة) الجزء الثاني من الفقرة 4 (40)

(38) لكي تتكسى المطاردة الحثيثة صفة قانونية يجب من جهة التحقق من أن السفينة الأجنبية تبحر داخل المنطقة المتاخمة أو أحد زوارقها التي تصطحبها، ونفس الشيء بالنسبة للمناطق الأخرى كالبحر الإقليمي والمياه الداخلية أو المياه الأرشيلية أو الاقتصادية الخالصة أو ثا ورد في الفقرة 2 من المادة 111، واستحدثت هذه الفقرة الجديدة بموجب اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أنه:

ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت القائمة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية ونظمها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

تنص الفقرة الأولى في جزئها الأول من المادة 111 المذكورة أعلاه على أنه: "يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة..." (الشرط الأول). وإنما الشرط الثاني الجوهرى، فورد في الفقرة الأولى في جزئها الخامس 111 ما يلي: "وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة، كما هي معرفة في المادة 33 لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

(40) الجزء الثاني 4 111 على أنه: "ولا يجب بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها."

بحيث يجب أن يتم التأكد من قبل سفينة المراقبة (garde-côte) أن أمر التوقف باستعمال تلك الإشارات قد وصل إلى السفينة المطاردة.

3/- يجب أن تكون المطاردة مستمرة وغير منقطعة، وذلك استناداً إلى محتوى
الفقرة الأولى من المادة 111 والتي جاء فيها: "...ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع". **فمثلاً:** لو قامت سفينة حربية تابعة للدولة الساحلية بمطاردة سفينة أجنبية في منطقتها المتاخمة ثم توقفت بسبب عطل أصاب محركها أو لتقديم مساعدة لسفينة أو زورق على أجنبية فإنه لا يجوز لها أن تواصل (أي السفينة الحربية) المطاردة لعدم توافر شرط الاستمرارية. ولا يعتبر بمثابة انقطاع تسليم عملية متابعة المطاردة إلى سفينة أخرى⁽⁴¹⁾.

والجدير بالذكر، أن تفعيل حق المطاردة الحثيثة يصطدم بحاجز أساسي مسؤولية الدولة

الساحلية التي تقوم سفنها المختصة بعملية المطاردة الحثيثة في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة **خ**
الإقليمي (كما هو الحال في المنطقة المتاخمة) ضمن ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، أي أن ممارسة لم تكن صائبة أو أن القرائن المستند إليها لا تبرر هذه المعالجة ولا تبررها، وهذا ما يؤدي إلى تعرض السفينة الأجنبية للضرر أو الخسارة . التعويض من قبل الدولة الساحلية⁽⁴²⁾.

(41) : " " 6 ، 111، والمذكور أعلاه.

(42) 8 111 على أنه: "في حالة إيقاف أو احتجاز خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعويض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".