

الإجابة النموذجية لامتحان السداسي الأول في مقياس قانون البحار

طلبة السنة الأولى ماستر - القانون الدولي العام -

تكون الإجابة النموذجية وفق الخطة التالية :

* مقدمة: (01 ن)

- مضمون سيادة الدولة الساحلية على المياه الإقليمية، ومعنى حق المرور البريء وأهميته عموما وطبيعته العرفية للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية كاستثناء من هذه السيادة. (من الأحسن ذكر نص المواد 17 و 18 و 19 من إ 1982).

- تحقيق الدول الأرشيلية نجاحا ملموسا فيما يتعلق بفرض سيادتها على المياه الأرشيلية وما فوقها من هواء وقاعها وباطن أرضها، لكن ذلك لم يؤد 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 الأرشيلية، والاعتبارات التي تضمن الملاحة الدولية وعدم إعاقتها.

أولا : بالنسبة للدولة الساحلية (A): (10 نقاط)

طبقا للمادة 27 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، تمتلك الدولة الساحلية حق ممارسة الولاية الجنائية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، إلا أنه و انطلاقا من هذه المادة، نستشف ما يلي:

أ- توجد حالات محددة تسمح للدولة الساحلية بممارسة ولايتها الجنائية على السفن الأجنبية: (03 ن)

استنادا للفقرة الأولى من المادة 27 ، فإن القاعدة العامة، هو عدم جواز تعرض الدولة الساحلية للسفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي لممارسة ولايتها الجنائية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي (ونعني هنا مضمون الاختصاص القضائي الجنائي للدولة الساحلية على السفن التجارية الخاصة والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية)، والاستثناء هو إمكانية ممارسة هذا الاختصاص الجنائي على الأشخاص المتهمين بصد جرائم مرتكبة على ظهر سفينة أجنبية مارة في بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق، والذي يكون وفقا لحالات أربع محددة في هذه الفقرة الأولى سالف الذكر، وهي: -/ إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية؛

-/ إذا كانت الجريمة من النوع الذي يجلب بسم الدولة أو يحسن النظام في البحر الإقليمي؛ -/ إذا طلب ربان السفينة، أو ممثل دبلوماسي، أو موظف قنصلي للدولة العلم المساعدة من السلطات المحلية؛ -/ إذا كانت هناك ضرورة لاتخاذ هذه التدابير (أي لزوم توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق) لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.

- إلا أنه، ورغم تحديد الحالات الأربع السالفة الذكر، وطبقا للفقرة 2 من المادة 27 سالف الذكر، فإنه تم تسطير حالة أخرى تسمح ولا تمتنع الدولة الساحلية من حق التدخل لاتخاذ الخطوات اللازمة التي تأذن بها قوانينها (والتي تندرج ضمن السيادة الكاملة للدولة الساحلية على كل ما يقع أو يحتمل وقوعه ضمن بحرها الإقليمي) من أجل توقيف أي شخص أو إجراء التحقيق على ظهر السفينة المارة في بحرها الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الباطنية لها (اختصاص مكاني وزماني، وذلك دون وجود جريمة فعلا على ظهر السفينة، فهي مجرد إجراءات وخطوات احتياطية) روتينية بعد مغادرة السفينة الأجنبية مياهها الداخلية).

ب- شروط ممارسة الولاية الساحلية (A) لولايتها الجنائية: طبقا للفقرة الأولى من المادة 27 سالف الذكر، إن الحالات الأربع المحددة سالف الذكر مرتبطة بتوافر شروط أساسية، هي: (02 ن)

- أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي (شرط الاختصاص المكاني والزمني) ؛

- أن يتصل مجال هذه الولاية بتوقيف أي شخص (شخص طبيعي) أو إجراء أي تحقيق بصد جريمة وقعت (فعلا) على ظهر هذه السفينة (شرط الاختصاص الموضوعي). فهذا الاختصاص مرتبط بالتدخل لتوقيف الأشخاص والتحقيق معهم، وليس بالتنفيذ الجبري على السفينة الذي يندرج ضمن الاختصاص المدني.

ج- تمتلك الدولة الساحلية حق تنظيم الطيران فوق مياه بحرها الإقليمي، وكما هو الشأن بالنسبة لإقليمها البري. وبما أن النظام القانوني الدولي يسمح للدولة أن تنظم المجال الجوي التابع لها، بحيث يمكنها أن تمتع 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 لتواعد تخليق الطائرات الأجنبية فوق التراب الجزائري، والذي أحال في تحديد المجال الجوي الجزائري على المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 151/06 المؤرخ في 2006/04/30 المتعلق بالتأسيس للتنسيق المدني والعسكري في المجال الجوي فيما يتعلق بتسيير المجال الجوي، وبالرجوع إلى هذه المادة فإنها ضطت مفهوم المجال الجوي الجزائري كما يلي: " هو المجال الجوي الواقع فوق المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة التي تمارس الجزائر سيادتها عليها".

(02 ن)

* والمادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 199/10 سالف الذكر، ذكرت وثيقتين تستلزمهما الدولة الجزائرية في الطائرة المحلقة فوق التراب الجزائري؛ إذ عرفت المقصود برخصة التحليق التي هي إجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة لطائرة دولة أجنبية بالتحليق فوق التراب الجزائري، وأما رخصة التحليق والهبوط فهي الإجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة لطائرة دولة أجنبية بالتحليق فوق التراب الجزائري والهبوط فيه، ذلك أن التحليق، وحسب نفس المادة 2، هو استعمال المجال الجوي الجزائري من طرف طائرة دولة أجنبية مع أو بدون هبوط على مطار جزائري. (02 ن)

** والمادتان 43 و 47 من المرسوم رقم 194/72 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية، حددا القيود المرتبطة بالأحكام الخاصة بالتوقف، بحيث يوجد قيدين أساسيين أثناء التوقف:

القيود الأولى: طبقا للمادة 43، لا يمكن لقائد كل سفينة حربية أجنبية أن يفضي بتصريحات إلى الصحافة إلا بعد الحصول على الموافقة من السلطات المختصة (نلاحظ تصرح داخل تصریح).

(05 ن)

القيود الثاني: وفقا للمادة 47، تم تحديد عدد المافون لهم بالزول إلى البر وكذا ساعات هذا الزول والعودة باتفاق مشترك بين السلطة البحرية أو العسكرية المحلية وقائد السفينة الحربية أو القوة البحرية، كما يمنع على رجال السفينة حمل السلاح لدى نزولهم إلى البر. غير أنه يرخص للضباط وضباط الصف حمل الأسلحة البيضاء التي تشكل جزءا لا يتجزأ من بدلتهم الرسمية.

(05 ن)

ثانيا : بالنسبة للدولة الأرشيلية (B): (09 ن)

أ- تحديد دور خط الأساس الأرشيلي مقارنة بباقي خطوط الأساس المستقيمة الأخرى: (02 ن)

من المعروف أن خطوط الأساس المستقيمة تستخدم لبدئ قياس عرض البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية أو المنطقة المتاخمة أو الجرف القاري، في حين أن كل من المادة 47 والمادة 48 في فقرتها الأولى استخدمت خطوط الأساس الأرشيلية لخطوط لفصل المياه الأرشيلية عن بقية المساحات البحرية التالية، ولتثبيت وتحديد مجال سيادة الولاية الأرشيلية على مياهها الأرشيلية بالنظر لشساعتها.

* وبالرغم من أن طول خطي الأساس الأرشيليين (خز) و(خز) يبلغان على التوالي 123.50 و124 ميل بحري، والممتدان إلى الجزيرة (ج)، لا يتجاوزان الحد الأقصى المحدد لطول خط الأساس الأرشيلي بموجب الفقرة 2 من المادة 47، ألا وهو (125) ميل بحري، إلا أنه لا يمكن للولاية الأرشيلية (B) أن تمتد هذا الخط، وذلك راجع للشرطين المحوريين اللذين حددتهما الفقرتان 3 و 5 من نفس المادة 47، وهما:

- لا يجب أن ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرشيل، ذلك أن رسم خطي الأساس الأرشيليين (خز) و(خز) يؤدي إلى الانحراف عن الشكل العام للأرشيل، وكما هو مبين ويمكن ملاحظته من خلال الشكل المرفق بنص السؤال، وبالتالي تصبح الجزيرة (ج) مكونا غير منسجم مع كيان الأرشيل، فالأرشيل يشكل وحدة غير قابلة لتجزئة باعتبار أن الجزر والمياه المحيطة بها أية عوامل جغرافية أخرى تعتبر كلا لا يتجزأ، وبالتالي فإنه لا يمكن اعتبار الأجزاء المكونة للأرشيل وحدات منفصلة لها مساحات بحرية خاصة بها. (02 ن)

- لا تطبق الولاية الأرشيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي للولاية أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو الأمر الواضح من خلال الشكل المرفق، إذ أن خطي الأساس الأرشيليين (خز) و(خز) يفصلان البحر الإقليمي للدولة الساحلية (A) عن منطقتها الاقتصادية الخالصة. (02 ن)

سكوت الاتفاقية عن الإجراء الواجب اتخاذه ضد هذا النوع من السفن، وبالتالي وجود فراغ قانوني يجب تداركه ومعالجته ضمن مواد اتفاقية سنة 1982، وما يؤكد ذلك أن القسم الفرعي جيم (المتضمن لأربع مواد من 29 إلى 32) معنون بـ "القواعد القانونية المنطبقة على كل من السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية". إذن هو فراغ قانوني مسكوت عنه يجب معالجته ضمن أي تعديل قد يتم لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982. (1.5ن)

أستاذ المقياس- بالتوفيق

ب/- حق المطاردة والتتبع قاصدة ثابتة لا نزاع فيها استقرت عبر الزمن عن طريق العرف، وهي أداة للدولة الساحلية فيما لها من سيادة على بحرها الإقليمي في مواجهة السفن الأجنبية المخالفة لتقوانينها وأنظمتها الخاصة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، خاصة في منطقتها المناخمة، وقد تحدت عن شروط القيام بهذه المطاردة اتفاقية 1982 في المادة 111 منها.

*- وفي الوضعية الحالية، إن ادعاءات السفينة الخاصة هدف المطاردة الحثيئة التي خرفت قوانين وأنظمتها الدولية الساحلية (A) الخاصة بالهجرة غير قانونية وغير مبررة، ويمكن للدولة الساحلية (A) أن تمارس حق المطاردة الحثيئة بواسطة سفينتها الحربية، ويمكن دحض هذه ادعاءات كما يلي:

- من ضمن إجراءات تنفيذ عملية المطاردة الحثيئة الواجب احترامها، ووفقا لنص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أنه يجب أن توجه السفينة المنفذة لعملية المطاردة الحثيئة إشارة ضوئية أو صوتية، وذلك كأمر بالتوقف ومن مسافة تستطيع السفينة الأجنبية المطاردة أن تراها أو تسمعها (وهي وسيلة عملية قبل انطلاق المطاردة)، وهذا وفقا لضمون الجزء الثاني من الفقرة 4⁽¹⁾، بحيث يجب أن يتم التأكد من قبل المنفذة لعملية المطاردة الحثيئة أن أمر التوقف باستعمال تلك الإشارات قد وصل إلى السفينة المطاردة. لكن لم تحدد هذه الفقرة 4 في جزئها الثاني، لا عدد مرات الإشارات التي يجب توجيهها، صوتا أو ضوءا، لتلك السفينة الأجنبية موضوع المطاردة، ولا المسافة الواجب توافرها بين السفينة المتابعة والسفينة المطاردة، بل كل ذلك يخضع للسلطة التقديرية للدولة الساحلية، ذلك أن الغرض الرئيسي من اتخاذ هذا الإجراء (الإشارة الضوئية أو الصوتية) هو إعلام السفينة الأجنبية بضرورة التوقف للتحقق من مدى توافر الحرق لتقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة خلال تواجدها بمنطقتها المناخمة.

- وطبقا للجزء الرابع من الفقرة الأولى من المادة 111، ليس من الضروري أن تكون السفينة التي أصدرت أمر التوقف موجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المناخمة إلى جانب تلك السفينة الأجنبية⁽²⁾.

وعليه، لا يمكن تحميل البولة الساحلية أي مسؤولية استنادا لادعاءات السفينة الخاصة هدف المطاردة الحثيئة، فممارسة حق المطاردة الحثيئة تم ضمن ظروف تبرر ممارسة هذا الحق، أي أن ممارسة هذا الحق كانت صائبة وأن تلك الادعاءات المستند إليها غير قانونية وفقا لضمون اتفاقية قانون البحار، وبالضبط المادة 111 منها المنظمة لعملية المطاردة الحثيئة، مما يؤدي إلى استبعاد أي ضرر قد تتعرض له تلك السفينة الأجنبية هدف المطاردة الحثيئة، وأيضا لا يمكن الاستناد إلى هذه المبررات لطلب أي تعويض من قبل البولة الساحلية، فالمسؤولية الدولية تتحقق هنا متى حدث خطأ في ممارسة حق المطاردة الحثيئة وفي ظروف غير مبررة⁽³⁾. (01.5ن)

ج/- في حالة عدم امتثال السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية لتقوانين وأنظمة البولة الساحلية بشأن المرور على الرغم من أن المادة 32 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تتحدث عن تمتع السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية بحصانة تامة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا أنه وبالتدقيق في مضمون نص المادة 30 من نفس الاتفاقية، نجد أنه لا يمكن تطبيق الإجراء المتعلق بطلب المغادرة فوراً الموجه للسفن الحربية الأجنبية على السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية (وهي السفن الأجنبية العامة الأخرى التي تعمل في خدمة عامة لدولة العلم، مثل: السفن المستشفيات والبريد والبحث العلمي والأرصاد الجوية، إلخ...) في حالة عدم امتثالها لتقوانين وأنظمة البولة الساحلية بشأن المرور البريء، ذلك أن المادة 30 تنص هذا الإجراء على السفن الحربية الأجنبية دون السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، مما يعني

(1) ينص الجزء الثاني من الفقرة 4 من المادة 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".

(2) ينص الجزء الرابع من الفقرة الأولى من المادة 111 على أنه: "وليس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المناخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المناخمة".

(3) تنص الفقرة 8 من المادة 111 على أنه: "في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيئة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".