



## قسم الحقوق

# قانون المرور البريء في المياه الإقليمية حسب الاتفاقيات الدولية.

مذكرة ضمن متطلبات  
نيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص القانون الدولي العام

إشراف الأستاذ:  
-د. دحية قويدر

إعداد الطالب :  
- جقين عبد القادر  
-

## لجنة المناقشة

رئيسا  
مقررا  
ممتحنا

-د/أ. سابق طه  
-د/أ. دحية قويدر  
-د/أ. قيرع عامر

الموسم الجامعي 2021/2020

# الإهداء

الحمد لله الذي أعاننا بالعلم

وزيننا بالحلم وأكرمنا بالتقوي

وأجملنا بالعافية.

أتقدم بإهداء عملي المتواضع إلى:

الدرع الواقى والكنز الباقي

إلى من جعل العلم منبع اشتياقي

لك أقدم وسام الاستحقاق

انت أمي العزيزة أطال الله عمرك

رمز العطاء وصدق الايياء

إلى ذروة العطف والوفاء

لك أجمل حواء

انت زوجتي الغالية اطال الله عمرك

الى كل من مد يد المساعدة

وساهم معنا في تذليل ما واجهتنا من صعوبات

## شكر وعرهان

الشكر الأول والأخير لله عز وجل الذي يسر لنا هذا  
ثم أقدم بشكري الخاص الى الأستاذ المشرف:

### دحية قويدر

على نصائحه وارشاداته

والذي منحنا الكثير من وقته

كما نشكر كل من ساهم في إنجاز هذا العمل المتواضع

تعتبر الملاحة البحرية من أقدم الاستعمالات للبحار و لها أهمية بالغة رغم ظهور الطائرات، فالسفن لها دور هام في مجال النقل خلال المحيطات، فحوالي 95 % من الوزن المنقول في التجارة الدولية يتم بواسطة السفن، كذلك في المجال العسكري فالملاحة البحرية لها ثقل هام خاصة بعد ظهور الغواصات النووية<sup>1</sup>، و تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية للملاحة<sup>2</sup>، و يعرف روسو Rousseau السفينة بأن المعيار الأساسي لها هو قابليتها للملاحة أي إمكانية الطفو و الحركة<sup>3</sup>، هذه القابلية يجب أن تكون دائمة و ليست عرضية أو متقطعة<sup>4</sup>، حيث يؤول تعريفها إلى الطفو، قابلية الملاحة، نقل و مواجهة أخطار البحر وآلية يمكن أن تكون مصدرا للتلوث . وهناك من يعرف السفينة بأنها كل جسم عائم مجهز للحركة في المياه دون غيرها تحت سيطرة مجموعة من البشر تديره بغرض القيام بنشاط بحري معين ، و ذلك بغض النظر عن هذا النشاط و بغض النظر عن حجم أو إسم أو صفات هذا الجسم العائم<sup>5</sup> " و يستوي أن يكون الجسم المجهز للحركة قادرا على الحركة فوق سطح البحر أو تحته أيضا ، فتدخل الغواصات في مصطلح السفينة ."

و يستنتج من هذا التعريف أنه لا تعتبر الجزر الصناعية العائمة و لا الأحواض العائمة المخصصة لإصلاح السفن ، ضمن مصطلح السفينة و ذلك لكونها غير مجهزة للحركة ، كما يستبعد من مصطلح السفينة الطائرات البرمائية .

وتعتبر الدولة - ساحلية كانت أو غير ساحلية - حرة في وضع القواعد القانونية الداخلية لشروط اكتساب السفن جنسيتها ، و قد قننت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار القاعدة العرفية التي تتضمنها المادة الخامسة الفقرة الأولى بأن « تحدد كل دولة الشروط الواجب توافرها لمنح جنسيتها للسفن و تسجيلها في إقليمها و منحها الحق في رفع علمها»، كما أنه يجب قيام علاقة جوهرية بين الدولة و السفينة، فلا يجوز للدولة منح جنسيتها للسفن غير المرتبطة بها بمثل هذه العلاقة الجوهرية ، كما أنه يجب ممارسة الدولة لاختصاصات الإشراف و الرقابة على السفينة في النواحي الفنية و الإدارية و الاجتماعية، بحيث يمتنع على الدولة منح جنسيتها إذا لم يكن في مكنتها الواقعية ممارسة هذه الاختصاصات على وجه فعال.

<sup>1</sup> Churchill and Lowe , the law of the sea .Manchester University press.1985 p 178

<sup>2</sup> Luchini et Voelckel ; Droit de la mer Tome II Navigation et Pêche ; édition A. Pedone p 04

<sup>3</sup> Ibid p 21 'à la marche

<sup>4</sup> Ibid p 21



كما أنه من جهة أخرى لا يجوز لسفينة أن تنتمي إلا إلى جنسية واحدة حسب المادة 6 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار.

كما أن السفينة المبحرة تحت علمي دولتين أو أعلام عدة دول لا يجوز لها أن تحتج في مواجهة الدول الغير بأي من جنسياتها المتعددة ، و من ثم يحق للدولة الغير أن تعتبرها عديمة الجنسية .

و من حق الدولة أن تضيف حمايتها الدبلوماسية على السفن المتمتعة بجنسيتها

كما تجدر الملاحظة أن المنظمات الدولية يمكنها أن تدير السفن تحت أعلامها و هذا حسب المادة 7 من اتفاقية قانون البحار العالية.

و تجدر الملاحظة إلى أنه في نص اتفاقية قانون البحار المؤرخة في 1982/12/10 فإنه تستعمل كلمتين للدلالة على السفينة في النصين باللغة الإنجليزية و اللغة الروسية، بينما يستعمل مصطلح واحد في كل من النصوص باللغة العربية، الصينية، الإسبانية والفرنسية، فالمصطلحين "vessel" و "ship" يدلان على نفس الشيء و مع ذلك فيجب الانتباه على أن مفهوم السفينة يختلف من اتفاقية لأخرى.<sup>1</sup>

ففي اتفاقية 1988/03/10 لقمع الأعمال غير شرعية ضد سلامة الملاحة البحرية ورد تعريف السفن في المادة الأولى منها الذي هو كل شيء يطفو "tous les objets flottants"، كما أن اتفاقية قانون البحار في المادة 2/94 الموجودة ضمن الجزء VII . المتعلق بأعالي البحار تستثني من السفن "صغيرة الحجم التي ليست معنية بالتنظيم الدولي المقبول عموماً".

كما يختلف النظام القانوني لحق المرور البريء عن النظام القانوني للبحر الإقليمي الذي - في إطار مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي 1930 - يدل إما على كون البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، أو كون البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية و الرأي الراجح هو أن البحر الإقليمي هو جزء من إقليم الدولة الساحلية وأنه خاضع لسيادتها.<sup>2</sup>

و نظراً لأهمية الملاحة في المواصلات من جهة و أهمية البحر الإقليمي كجزء من إقليم الدولة الساحلية من جهة ثانية ، فإن الموازنة بينهما أدت إلى تكريس حق المرور البريء و الذي هو موضوع هذه الدراسة.

<sup>1</sup> Ibid pp 39-40

<sup>2</sup> GIDEL. Le droit international public de la mer tome III Librairie Edouard Duchemin Paris 1981 pp 153-156



أهمية هذه الدراسة :

الغرض من هذه الدراسة هو محاولة تحليل قواعد حق المرور البريء من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و جانب من الممارسة الدولية ، و كذلك لإثراء المكتبة الوطنية .

### الإشكالية:

ما هي الأحكام التي تنظم حق المرور البريء خاصة في اتفاقية قانون البحار مع الاطلاع على جانب من الممارسة الدولية ؟

و للإجابة على هذه الإشكالية أقترح الخطة التالية مع التنبيه إلى وجود ملاحق في نهاية هذه الدراسة تشمل عينات من القوانين و الأنظمة – من بين أمور أخرى – التي اتخذتها الدول فيما يتعلق بحق المرور البريء.

### الخطة :

الفصل الأول : مفهوم حق المرور البريء ، و مرور بعض أصناف السفن .

المبحث الأول : المفهوم القانوني لحق المرور البريء

المطلب الأول : المرور

المطلب الثاني : البراءة

المطلب الثالث : واجبات الدولة الساحلية .

المبحث الثاني : مرور بعض أصناف السفن .

المطلب الأول : مرور السفن الحربية

المطلب الثاني : مرور الغواصات

المطلب الثالث : السفن التي تعمل بالطاقة النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة

الفصل الثاني : حماية الدولة الساحلية .

المبحث الأول : الاختصاص التشريعي التنظيمي و القضائي للدولة الساحلية .

المطلب الأول : تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي .

المطلب الثاني : تعليق حق المرور البريء .

المطلب الثالث : الاختصاص القضائي الجنائي و المدني على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي .

المبحث الثاني : سلطة الإكراه

المطلب الأول : النسبية و حق الملاحة في البحر الإقليمي .

المطلب الثاني : المرور الغير البريء .

المطلب الثالث : منازعات حق المرور البريء .

الخاتمة

## المبحث الأول : المفهوم القانوني لحق المرور البريء .

تنص المادة 1/18 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي :

## 1- المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض

أ) اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية ،

ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها، أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته<sup>1</sup>.

## المطلب الأول : المرور :

تعريف المرور مسألة سهلة نسبياً<sup>2</sup>-- يتضمن ليس فقط المرور الفعلي خلال البحر الإقليمي و لكن أيضا التوقف و الرسو بقدر ما تتطلب ذلك الملاحة العادية أو متى كان ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة force majeure أو ضيق (قارن المادة 14 (3) من اتفاقية البحر الإقليمي) اتفاقية قانون البحار مددت بصراحة استثناء الشدة إلى حالات حيث إحدى السفن تريد مساعدة سفينة أخرى، شخص أو طائرة في خطر أو في شدة (المادة 18 (2) من اتفاقية قانون البحار) .

ماعدا ذلك فالسفن غير مرخص لها أن تحوم أو تقوم برحلة بحرية في البحر الإقليمي، بسبب أنها لا يمكن أن تكون في هذه الحالة تمارس المرور : [فالمرور يجب أن يكون "سريعا و متوصلا" (اتفاقية قانون البحار المادة 18(2)] وهذا دون الأخذ بعين الاعتبار ما إذا كانت هذه السفينة بريئة أم لا و حسب اتفاقية قانون البحار فالسفن التي تحوم فإنها حتما تكون غير بريئة ، لأنها تكون مقبلة على نشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

مواد مؤتمر لاهاي 1930 أدرجت عنصر جديد في تعريف المرور، غير مقرر مسبقا في الممارسة الدولية، بإدراج السفن المسافرة خلال البحر الإقليمي إلى أو من المياه الداخلية في مجال حق المرور البريء، هذا لم يكن لأنه آن يعتبر أي حق، مماثل لحق المرور البريء دخول أو مغادرة المياه الداخلية ؛ فالدولة الساحلية احتفظت بحق وضع، فرض وإلزام شروط للدخول للمياه الداخلية (المادة 16 (2) من اتفاقية البحر الإقليمي، المادة 2/25 من اتفاقية قانون البحار)؛ أآثر من ذلك فقد تم هذا بسبب ملائمة إخضاع هذه السفن للنظام القانوني للسفن الموجودة في حالة مرور بريء، لأغراض رقابة الدولة الساحلية وولايتها. و قد تبنت اتفاقية البحر الإقليمي نفس

<sup>1</sup> - أنظر موقع الأمم المتحدة على الانترنت.

<sup>2</sup> Churchill and lowe , op-cit , p 64



الفكرة، في المادة 14 (2) وهذه المادة تم نقلها إلى اتفاقية قانون البحار مع بعض التعديل بإدراج أيضا السفن المبحرة في البحر الإقليمي بغرض الرسو في المرافق المينائية الموجودة خارج المياه الداخلية، في إطار مجال “المرور“ (اتفاقية قانون المادة البحار<sup>1</sup> 18)

ولهذا P.Dailler و A.Pelle يعرفان المرور بأنه عملية الملاحة في البحر الإقليمي لغرض اجتيازه دون الدخول إلى المياه الداخلية أو لغرض الوصول إليها أو مغادرتها، المادة 18 (1) يجب أن يكون في الأصل متوصلا وسريعا ولكن التوقف والرسو le stoppage et le mouillage يشكلان حقوقا للسفينة المارة بشرط أن يكونان بقدر ما تقتضيه الظروف العادية للملاحة أو يكونان مبرران بالقوة القاهرة أو حالة شدة Detresse أو أيضا أن يكون هدفهما تقديم إنقاذ أشخاص، سفن أو طائرات 22. في حالة خطر المادة 18 (2)<sup>2</sup>

ففي قضية نيكاراغوا قررت محكمة العدل الدولية أن: بغرض الوصول للموانئ، السفن الأجنبية لها حق عرقي هو المرور البريء في البحر الإقليمي لغرض دخول أو مغادرة المياه الداخلية<sup>3</sup> ، وكشفت بأن المادة 18(1) (ب) قد قننت قانون دولي عرقي<sup>4</sup>

### كيفية المرور:

تنص المادة 2/18 من اتفاقية قانون البحار على أن:

"يكون المرور متوصلا وسريعا. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف و الرسو و لكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف و الرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة القاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة"<sup>5</sup>

نصت المادة 14 (3) من اتفاقية البحر الإقليمي على أن المرور يتضمن ليس فقط المرور خلال البحر الإقليمي ، ولكن أيضا التوقف و الرسو بقدر ما يشكلان عوارض عادية للملاحة أو تقتضيها قوة القاهرة أو شدة<sup>6</sup> ثم مددت اتفاقية قانون البحار في المادة 2/18 استثناء حالة الشدة إلى الحالة التي تريد فيها السفينة تقديم

<sup>1</sup> Churchill and lowe , op-cit , p 64

<sup>2</sup> A.Pelle و P.Dailler droit international public “ LGDJ ; Paris 1994 pp 1065 -1066

<sup>3</sup> DJ. Harriss “cases and materials on International DJ law 5 th ed, London 1998, p 408

<sup>4</sup> Ibid p408

<sup>5</sup> أنظر موقع الأمم المتحدة على الانترنت

<sup>6</sup> - Churchill and Love opcit p 64

المساعدة إلى سفينة أخرى، شخص أو طائرة في حالة خطر أو شدة، فالسفن غير مسموح لها بان تدور أو تقاطع أو تقوم برحلة مراقبة بحرية في البحر الإقليمي - بغض النظر عن البراءة، حيث أنها هنا لا تعتبر بريئة لأنها تقوم بنشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور - لأنها لا تعتبر في إطار عملية المرور؛ فالمرور يجب أن يكون متواصلا و سريعا حسب المادة 2/18

ومن بين الدول التي تضمنت قوانينها أو تنظيماتها القواعد المنصوص عليها في إتفاقية قانون البحار:

كرواتيا: المادة 2/22 و 3/22 غير أنها تضيف شرط ضرورة إتباع السفينة المسار العرفي الأكثر استقامة دون انقطاع أو تأخير<sup>1</sup>

إندونيسيا: المادة 3/11 ولكن تضيف شرط هو أن يكون المرور مباشر<sup>2</sup>

فرنسا: المادة 2 من مرسوم 85-185

بولونيا: المادة 7 من قانون 1991/03/21

رومانيا: المادة 2/8 و ما بعدها من قانون 1990/08/07 مع إضافة شرط إتباع الطرق و المسالك الملاحية المحددة<sup>3</sup>

أما كلا من كيرياتي في المادة 2/9 من قانون رقم 7 مؤرخ في 1983/05/16 وفيحي في المادة 2/9 تشترطان التواصل والسرعة في طرق الملاحة التي يمكن أن يعينها الوزير طبقا لقواعد القانون الدولي.

- بالنسبة لحالة الشدة فإن جمهورية مالديف في قانون 76/32 المؤرخ في 05/12/1976 في المادة 2/2 تشترط بأن تتم عمليات الإنقاذ لسفن أجنبية في المياه الإقليمية طبقا للتنظيم والممارسات السارية في جمهورية مالديف.

أما الاتحاد السوفياتي تنص المادة 2/10 على: عند دخول سفينة تجارية أو سفينة حربية أجنبية في المياه الإقليمية للاتحاد السوفياتي بسبب قوة قاهرة دون إمكانية مراعاة قواعد الملاحة والمكوث فيجب إعلام فوراً إدارة

<sup>1</sup> Internet

<sup>2</sup> -تشريعات داخلية، الأمم المتحدة ص 304

<sup>3</sup> Ibid. p 334.

أقرب ميناء سوفياتي مع العلم أنها تحيل أيضا للاتفاقيات الدولية التي يكون الاتحاد السوفياتي طرفا فيها فيما يخص ممارسة حق المرور وهذا في المادة 2/13.

أما المادة 17 من اتفاقية قانون البحار تنص على أنه: رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي.

نلاحظ من خلال الممارسة الدولية أن معظم التشريعات انتهجت نفس التعريف: كرواتيا المادة 21 من القانون البحري ، الأوروغواي المادة 1/2 من قانون 1998 بشرط أن تكون مطابقة لأحكام اتفاقية قانون البحار وباقي قواعد القانون الدولي والقوانين والأنظمة التي يمكن أن تصدرها كدولة ساحلية، قانون اندونيسيا<sup>1</sup> المادة 1/11 كما نلاحظ من خلال المادة 1/2 أن المرور البريء ممكن خلال البحر

والمياه الإقليمية للأرخبيل الاندونيسي وأن المادة 1/3 تنص على أن المياه الإقليمية الاندونيسية تتكون من البحر الإقليمي، المياه الأرخبيلية والمياه الداخلية و المادة 2/7 تنص على أن المياه الداخلية تتكون من بحر داخلي ومياه داخلية، فيمكن القول بوجود مفهوم موسع للمرور البريء لأنه يرتبط أيضا بالمياه الداخلية حسب المادة 2/11.

Cap Vert - تعتبر نفسها دولة أرخبيلية وتنص على حق المرور البريء في المادة 6 من قانون 1992

- فرنسا المادة 1 من قانون 85-185 المتضمن تنظيم مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية الفرنسية وتصدر الإشارة إلى الملاحظات الكتابية المقدمة من طرف الحكومة الفرنسية بتاريخ 12/05/1983 أثناء انعقاد الدورة الختامية لمؤتمر مونتري قوباوي التي تعتبر حق المرور البريء قاعدة عرفية.<sup>2</sup>

-مالديف المادة 13 (أ) من قانون 1996 تنص على أنه باستثناء السفن التي في إطار مرور بريء طبقا للقوانين الدولية، لا يمكن لأي سفينة الدخول للبحر الإقليمي لمالديف إلا طبقا لقوانين وأنظمة مالديف .

-استونيا في قرار حكومة جمهورية استونيا متعلق بالملاحة والمياه الداخلية المادة 1 منه : مع ضرورة مراعاة قواعد هذا القرار

- اليمن في قانون 1977 المادة 6/أ منه

<sup>1</sup> BDM38 P 35.

<sup>2</sup> J.P. Quenedeuc AFDI 1985 P 786

- تايلاند في البند 1 من تصريح وزير الشؤون الخارجية المتعلق بموقف الحكومة الملكية من مرور البريء في البحر الإقليمي
- فانواتو (Vanuatu) المادة 1/6 من قانون 1981 مع الإشارة إلى إمكانية المرور في المياه الأرحبية أيضا.
- بولونيا في قانون 21 مارس 1991 المتعلق بالمناطق البحرية للجمهورية البولونية والإدارة البحرية المادة 1/6 منه
- كوريا قانون 1977 في المادة 1/5 منه
- رومانيا في المادة 18 من قانون 07/08/1990 .
- باكستان في المادة 1/3 من قانون 1976 المتعلق بالمياه الداخلية والمناطق البحرية
- بيرمانيا قانون 1977 المتعلق بالبحر الإقليمي والمناطق البحرية في المادة 05 منه
- المكسيك في المادة 29 من قانون 1986/01/08
- موريس قانون 1977 المادة 4
- إيران القانون المتعلق ببحر عمان وخليج الفرس المادة 1/5
- الصين قانون 1992 /02/25 المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة المادة 1/6 منه
- دولة Grenade قانون رقم 17 لعام 1978 المتعلق بالمياه الإقليمية المادة 1/6
- الهند قانون 1976 متعلق بالمياه الإقليمية، الجرف القاري، المنطقة الاقتصادية الخالصة والمناطق البحرية الأخرى المادة 1/4<sup>1</sup>
- طبيعة حق المرور البريء : حق وليس امتياز.
- أنغولا تمنح حق الملاحة لسفن آل الدول في مياهها الإقليمية حسب المادة 4 من مرسوم 159 - 75 حسب تصريح وزير الخارجية أثناء ندوة صحفية بتاريخ 1977/01/28 ، غير أنه يتعين الانتباه إلى أن حق المرور البريء هو حق

<sup>1</sup> نفس المرجع ص193.

وليس امتياز أو رخصة أو تصريح، ويتضح هنا من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وكذلك اتفاقية البحر الإقليمي لأنه لا وجود لأي مادة من هاتين الاتفاقيتين تسمح للدولة الساحلية بتقييد دخول سفينة أجنبية إلى بحرها الإقليمي برخصة أو حتى مجرد إعلام مسبق، وهو حق مستقل وليس تابع لحق آخر فلا يمكن منعه بالإرادة المنفردة للدولة الساحلية، وهو حق يتماشى مع السيادة ولكنه لا يلغيها فهو تقييد عرفي لسيادة الدولة الساحلية<sup>1</sup>، أنظر نص المادة 2 من اتفاقية 1982، وهو حق موضوعي لكل دولة على عاتق الدول الأخرى وهو واجب على عاتق آل دولة لصالح آل الدول الأخرى، بغض النظر عن العلاقات الثنائية بين الدول وفي الواقع يقول الفقيه H. Caminos أن حق المرور البريء في البحر الإقليمي اعتبر منذ مدة طويلة كمبدأ عام في القانون الدولي... وتكريسه يؤكد في القانون الدولي .

ويرى الفقيه E.Cannizzaro بأن حق المرور البريء ليس حق بآتم معنى الكلمة، ولكنه يشكل مصلحة لصالح آل دولة من الجماعة الدولية تجاه الدولة الساحلية: حرية الملاحة في مناطق البحر الخاضعة لولاية هذه الأخيرة مضمونة أهدا بعين الاعتبار المقتضيات الفردية والجماعية الموجودة في هذه المناطق. من جهة أخرى، الدولة الساحلية ليس لها التزام بتخصيص حق المرور، ولكن تملك نوع من التزام تجاه الكافة Erga Omnes في إدارة المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، بحيث أن المصالح المتضاربة يتم تحقيقها بتنسيق وأن لا يضحى بأي أحد منها من أجل تحقيق آليّ لباقي المصالح، بهذا المفهوم فإنه يبدو صحيحا القول بأن الدولة في هذه المناطق تمارس مجرد اختصاصات وظيفية تعرف في النظام القانوني الدولي بتجاه الكافة Erga Omnes هدف تحقيق مقتضيات فردية أو جماعية.<sup>2</sup>

### مجال المرور البريء:

مجال ممارسة حق المرور البريء هو البحر الإقليمي حسب المادة 17 من اتفاقية قانون البحار، والبحر الإقليمي هو منطقة بحرية تالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية. ولتحديد البحر الإقليمي يتم رسم خطوط الأساس التي يقاس انطلاقا منها عرض البحر الإقليمي نحو أعالي البحار.

تنص المادة 2 من اتفاقية 1982 على أن سيادة الدولة الساحلية تمتد إلى ما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية- وفي حالة دولة أرخبيلية- مياهها الأرخبيلية إلى حزام مجاور من البحر يعرف بالبحر الإقليمي.

<sup>1</sup> Luchini et Voelckel; Droit de la mer tome II. Volume II edition A-pédone pp 218 -219

<sup>2</sup> CANNIZZARO.RGDI P2002-2p260

القاضي Sir Arnold Mc Nair يقول في رأيه الحاسم في قضية المصائد الأنجلونرويجية 1951 " القانون الدولي لا يقول لدولة عليك أن تطالبي بمياه إقليمية إذا كانت بحاجة إليها، لا يمكن لأي دولة ساحلية أن ترفضها، القانون الدولي يفرض على الدولة الساحلية التزامات محددة ويخولها حقوق محددة نابعة من السيادة التي تمارسها على إقليمها البحري"

و تجدر الإشارة إلى أن الدولة تمارس سيادتها على البحر الإقليمي بشرط احترام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى(المادة 3/2 من اتفاقية 1982 ) سواء كانت قواعد عرفية (مثل معاملة الأجانب Aliens) أو قواعد اتفاقية (مثل المتعلقة بالملاحة في البحر)<sup>1</sup>

"لا أحد يعارض على أن البحر الإقليمي خاضع للسيادة التامة للدولة الساحلية بمعية القاع والطبقة الجوية التي تعلوه، ومع قيد حق المرور البريء"<sup>2</sup>

تنص المادة 3 من اتفاقية 1982 على أن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي على أن لا يتجاوز 12 ميل بحري، يقاس انطلاقاً من خطوط الأساس المحددة طبقاً لهذه الاتفاقية (المواد من 4 إلى 16 من اتفاقية 1982)، وعلى الدولة أن تدعي صراحة بعرض البحر الإقليمي لأن قاعدة 3 أو 4 أميال كحد تبقى سارية<sup>3</sup> ، وحالياً توجد أسباب قوية للقول بأن قاعدة 12 ميل بحري تشكل جزءاً من القانون الدولي العرفي<sup>4</sup> ، أما تجدر الإشارة إلى أنه لم تكن قاعدة 12 ميل لتقبل خاصة من طرف الدول الكبرى إلا بالاعتراف بالقيود المقابلة الملقاة على عاتق الدول الساحلية .

بعض الدول تدعي امتدادات أأثر من 12 ميل بحري كعرض بحرها الإقليمي، مثال: نيكاراغوا في قانون 1979 /12/ 19 المتعلق بالجرف القاري والبحر المجاور في المادة 1 منه: تمتد السيادة إلى 200 ميل بحري<sup>5</sup> ، غير أن هذا الامتداد غير مقبول من طرف الجماعة الدولية، وهذه الادعاءات لا تحترم القواعد السارية من القانون الدولي العرفي (والاتفاقية طالما هي موجودة) وتغيير القوانين الوطنية يعد سهلاً بسبب التغيرات التي طرأت عموماً في قانون البحار

<sup>1</sup> Ibid pp 373 – 374

<sup>2</sup> H.Caminos RCADI 1987 (5) p 48

<sup>3</sup> D.J.Harriss pp 383 – 386 .

<sup>4</sup> R.Bernhardt RCADI 1987(V) p 289.

<sup>5</sup> Ibid p 289

ويلخص الفقيه Bernhardt " بعد الحرب العالمية الثانية " بعض دول أمريكا اللاتينية ادعت 200 ميل كعرض للبحر الإقليمي، وكان هذا مقبولاً إلى حد معين لأن قواعد البحر الإقليمي فقط هي التي كانت تمد نوعاً من الضمان الذي تستعمله الدول الساحلية وتحمي المناطق البحرية المجاورة لساحلها... حالياً الحقوق خاصة لاستغلال واستكشاف الجرف القاري و حالياً حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تمد الضمانات والامتيازات الأساسية للدول المعنية، فلا وجود لأسباب مقنعة لادعاءات بحر إقليمي بأكثر من 12 ميل بحري طالما أن المناطق الأخرى المعترف بها هي كافية لحماية مصالح الدولة الساحلية، فإنه من المرجح في المستقبل القريب أن يتم التخفيض المناسب للادعاءات المفرطة التي تم إصدارها سابقاً.

مع أنه يجب التذكير بأنه حسب المادة 10 من اتفاقية 1982 لقانون البحار وفي حالة وجود خليج بالمفهوم القانوني له فإن المياه الموجودة بداخله تعتبر مياه داخلية وبالتالي فإنه لا وجود للمرور البريء خلالها، أما نشير بأن بين الخليج التاريخي والخليج بمفهومه القانوني هو أن الأول يقتضي موافقة الدول ش

كما تجدر الإشارة من جهة أخرى إلى أن المادة 2/8 من اتفاقية 1982 ( المادة 05 من اتفاقية 1958) توجب وجود حق المرور البريء في المياه الداخلية في حالة محددة وهي حالة ما إذا كانت هذه المياه لم تكن تشكل مياه داخلية إلا بعد استعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7 من الاتفاقية (المادة 4 من اتفاقية البحر الإقليمي 1958)<sup>1</sup>

### مجال تطبيق المرور العابر و مجال تطبيق المرور البريء<sup>2</sup>:

إن المرور العابر منظم بالمواد من 37 إلى 44 من اتفاقية 1982 لقانون البحار ، و مجال تطبيقه هو المضائق المستعملة للملاحة الدولية التي تربط جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و جزء آخر من أعالي البحار أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة ، مثل :القناة الإنجليزية و مضيق جبل طارق لا يتجاوز العرض بين أطرافهم 24 ميل بحري ، هناك حوالي 100 مضيق أقل من 24 ميل بحري كعرض ، و مجال المرور البريء هو المياه الإقليمية أما سبق الإشارة إليه باستثناء تلك التي يطبق فيها المرور العابر.

غير انه هناك حالتين من المضائق يطبق فيها نظام المرور البريء وهي:

<sup>1</sup> D.J.Harriss p 384

<sup>2</sup> J.P. Queunendec AFDI 2000 chronique du droit de la mer p 491 .

1- المضائق المشكّلة من إقليم قاري لدولة وجزيرة تنتمي لسيادة تلك الدولة عندما يوجد ما وراء تلك الجزيرة ممر من أعالي البحار أو ممر خلال المنطقة الاقتصادية الخالصة ذو استعمال موافق<sup>1</sup>

2- المضائق التي تربط بين البحر الإقليمي لدولة من جهة، وجزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى من جهة ثانية.

**ملاحظة :** المضائق التي يوجد في حالتها ممر خلال أعالي البحار أو خلال منطقة اقتصادية خالصة ذو استعمال

موافق مع مراعاة المميزات الملاحية والهيدروغرافية

مع ضرورة الانتباه أنه في الحالتين ( 1 ) و ( 2 ) فان حق المرور البريء غير قابل ( للتعليق ) المادة 45 من اتفاقية 1982

**-هل نظام المرور العابر خلال المضائق هو نظام مستقل؟-**

تجدد الإشارة إلى انه خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار تميز بوجود قطبين: القوى البحرية التي طالبت بان نظام مستقل للمرور خلال وفوق المضائق يعتبر عنصر ضروري لاتفاقية جديدة ، و الدول المتاخمة للمضائق التي طالبت بالحفاظ على مرور بري غير قابل للتعليق خلال المضائق مثلما هو مقرر في اتفاقية 1958<sup>2</sup>، فظهر نظام قانوني جديد للمرور خلال المضائق يوازي بين المصالح المتقابلة لكلا الكتلتين السالف الإشارة إليهما، ترافقه فكرتين الأولى هي التفرقة بين نوعين من المضائق بحيث أن نظاما اقل صرامة من المرور البريء يطبق فقط على المضائق الأكثر أهمية، الفكرة الثانية هي وجوب التأكيد بان هذا النظام القانوني الجديد - الذي هو أثر حرية من المرور البريء- أن لا يكون مساويا لحرية الملاحة و التحليق المطبق في أعالي البحار، وهو ما سمي بالمرور العابر خلال المضائق الدولية، و هو منظم بالجزء الثالث من اتفاقية 1982 لقانون البحار<sup>3</sup>

وخلال مؤتمر قانون البحار، ذكرت الولايات المتحدة الأمريكية في مقترحها حول نظام المرور العابر ثلاث

نقاط - من بين أمور أخرى- ميزت فيها بين المرور العابر و بين المرور البريء:

<sup>1</sup> Luchini et voelckel opcit pp 229-230 .

<sup>2</sup> H. Caminos opcit p 122 .

<sup>3</sup> Ibid p 122.



- 1) المرور البريء كما هو معرف في اتفاقية البحر الإقليمي هو المرور الذي لا يضر بسلم ،حسن نظام أو أمن الدولة الساحلية ، و بعض الدول فسرت هذه الأحكام بأنها تسمح للدول الساحلية التمييز بين السفن المارة على أساس العلم، الاتجاه أو نوع السفينة.
- 2) المرور البريء يقتضي أن يكون مرور الغواصات على السطح.
- 3) المرور البريء لا يضم حق التحليق فوق البحر الإقليمي<sup>1</sup>

### مجال المرور الأرخبيلي و مجال المرور البريء:

إن المياه الأرخبيلية للدول الأرخبيلية هي أيضا مفهوم جديد في قانون البحار ،في هذه المياه سيادة الدول الساحلية معترف بها و لكن ممارستها مقيدة ببعض الشروط .

يجدر التمييز أولا بين نوعين من الدول الأرخبيلية ، أولها هي طائفة الدول التي يطلق عليها الأرخبيلات الساحلية [مثل كندا على سبيل المثال] حيث تتكون الدول من إقليم يعتبر جزءا من إحدى القارات، يضاف إليه مجموعة من الجزر المتناثرة القريبة من الشاطئ ، و التي تشكل في مجموعها وحدة مترابطة ، و الطائفة الثانية هي الدول التي تتكون أقاليمها من مجموعة من الجزر المتناثرة القريبة أو المتباعدة و التي تحيط بها مياه البحر، أو المحيط و التي تعرف بالأرخبيلات المحيطية.<sup>2</sup>

و قد عرفت المادة 46 من اتفاقية قانون البحار الدولية الأرخبيلية بنصها على أن:

( أ) تعنى "الدولة الأرخبيلية" الدولة التي تتكون آليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى.

(ب)يعني الأرخبيل مجموعة من الجزر بما فيها ذلك أجزاء من جزر و المياه الواصلة بينها و المعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر و المياه و المعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا و اقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا.

و هذا التعريف ينصرف إلى الأرخبيلات المحيطية دون سواها من الأرخبيلات الساحلية و هكذا يكون حكم الأرخبيلات الساحلية قد ترك للقواعد المتعلقة بخطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> John R . Stevensen and Bernard H.oxman « The preparation for the law of the sea conference » AJIL January 1974 Vol 68N° 1 ; p 10

<sup>2</sup> صلاح الدين عامر مرجع سالف الذكر ص 297

<sup>3</sup> نفس المرجع ص ص312-313.

إذا يطبق داخل المياه الأرحبيلية نظامين للمرور:

- نظام المرور الأرحبيلي يطبق على طرق التنقل الأرحبيلية ، كل السفن والطائرات تتمتع بحق المرور الأرحبيلي الذي لا يمكن تعليقه ، و إذا لم تعين الدولة الأرحبيلية طرقا للتنقل و طرق جوية ، فالحق المعني يمكن ممارسة داخل الطرق و المسالك المستعملة عادة للملاحة الدولية.

و تعرف المادة 35 /3 من اتفاقية قانون البحار المرور الأرحبيلي : هو ممارسة السفن و الطائرات دون إعاقة حسب الطريقة العادية للملاحة و طبقا للاتفاقية ، لحقوق الملاحة و التحليق ، بهدف المرور المتواصل و السريع بين نقطة من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة و نقطة أخرى من أعالي البحار او المنطقة الاقتصادية الخالصة

- و من جهة أخرى يطبق حق المرور البريء.<sup>1</sup>

#### المطلب الثاني : البراءة:

تنص المادة 19 من اتفاقية قانون البحار على انه:

1- يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية و لقواعد قانون الدولي الأخرى.

2- يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة ،

ب - أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع ،

ج - أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ،

د - أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ،

<sup>1</sup> 113- Ibid .

- هـ- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها ،
- و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله ،
- ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،
- ح- أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية ،
- ط- أي من أنشطة صيد الأسماك.
- ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح ،
- آ-أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية ،
- ل-أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور

منذ مدة طويلة ينقص معيار البراءة تعريف واضح، فطوال القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين الممارسة الانجلو أمريكية و بعض القانونيين يبدو أنها ترى البراءة كمسألة مستقلة عن احترام قوانين الدولة الساحلية، فانطلاقاً من زاوية نظرهم لم يكن ضرورياً أن يتم خرق قانون الدولة الساحلية لتنتفي البراءة، بل كان يكفي أن يتم الإضرار بمصلحة حيوية للدولة الساحلية، مثل الأمن، أما انه ليس آل خرق لقوانين الدولة الساحلية يؤدي لتجريد المرور من طابعه البريء، ولكن فقط الانتهاكات التي تؤدي لإحداث مثل ذلك الأثر الضار. بالإضافة إلى ذلك، إذا كانت المصالح الساحلية هي المعيار فلا يشترط إثبات قيام السفينة الأجنبية بتصرف يتنافى مع صفة البراءة<sup>1</sup>، بل مجرد وجود السفينة يمكن أن يكون كافياً لتهديد الدولة الساحلية.

بينما دول أخرى و فقهاء آخرون لم يضعوا نفس التفرقة فيما يوسعون القانون بحيث يعتبرون واجب احترام القانون المحلي نفس واجب البقاء على صفة البراءة، وإما يتخذون وضعية غير واضحة حول المسألة.

<sup>1</sup> Churchill opcit p 64

المطلب الثالث: واجبات الدولة الساحلية:

تنص المادة 24 من اتفاقية قانون البحار على أن:

1- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية . و تتمتع بصورة خاصة، في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين و الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية ، عما يلي :

أ - فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به ،

ب - أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها.

2- تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.

1/- الالتزام بعدم إعاقة المرور البريء في البحر الإقليمي:

فلا يجوز للدولة الساحلية فرض شروط يكون من أثرها العملي إنكار حق المرور البريء للسفن الأجنبية أو تقييده بصفة لا يقرها القانون الدولي ، أو التمييز قانونا أو فعلا ضد أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع من و إلى دولة بعينها.

يمكن أن نشير في هذا الصدد إلى المادة 10 من قانون رومانيا المؤرخ في 1990/08/07 التي تنص على انه في البحر الإقليمي ، في المياه الداخلية و في موانئ رومانيا يمنع دخول أية سفينة تحمل أسلحة نووية ، كيميائية أو أسلحة أخرى ذات دمار شامل أو ناقلة لهذه الأسلحة أو ذخائرها ، و كذا أي سلع أخرى أو منتجات ممنوعة من طرف قوانين رومانيا.

فهذه المادة تمنع بصفة موضوعية مرور بعض السفن ، و لكن مقارنة بالمادة 21 /2 من اتفاقية قانون البحار فهل هذا المنع يخضع لقواعد و معايير دولية مقبولة عموما؟.

كذلك التصريح المشترك بين الولايات المتحدة الأمريكية و الاتحاد السوفيتي سابقا المتعلق بتفسير قواعد القانون الدولي المنظمة للممر البريء تنص النقطة السادسة منه على أن قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لا يمكن أن يكون لها أثر منع أو عرقلة ممارسة حق المرور البريء أما هو منصوص عليه في المادة 24 من اتفاقية 1982 .

## 2- الالتزام بعدم التمييز:

يعتبر مبدأ عدم التمييز من المبادئ التي تتمتع بتطبيقات واسعة على الصعيد الدولي و بما أن الغرض من حق المرور البريء هو تسهيل حركة الملاحة الدولية فإنه من الضروري تقرير واجب على عاتق الدولة الساحلية حتى لا تكون ممارسة هذا الحق خاضعة لأهواء الدولة الساحلية ، فالمقصود هو تقرير قاعدة موضوعية تسري في جميع الأحوال مهما اختلفت الظروف فيكون تطبيق القاعدة القانونية بغض النظر عن الاعتبارات الشخصية.

## 3- الإعلان عن أماكن الخطر في البحر الإقليمي:

تلتزم الدولة الساحلية بالإعلان عن الأماكن الخطرة على الملاحة إذا كانت تعلم بوجودها لأنها أقدر من غيرها على العلم بما معرفتها أثر بظروف و خصائص المياه الموجودة تجاه شواطئها ، كوجود صخور ضخمة أو شلالات أو هيجان شديد للبحر في مناطق معينة من البحر الإقليمي

## قضية كورفو:

محكمة العدل الدولية تعرضت لموضوع حق المرور البريء في قضية قناة كورفو Corfu channel Case حيث أكدت على التزام الدولة الساحلية بعدم السماح باستعمال مياهها للإضرار بمصالح دول أخرى . كذلك الالتزام بإعلام السفن المارة بوجود أي أخطار على الملاحة التي تكون على علم بها.

القضية ثارت بسبب غرق السفينة H.M.S.Saumarez و الأضرار التي لحقت بالسفينة H.M.S.Volage في 22 أكتوبر 1946 و نجم عن ذلك وفاة و جرح 86 رجل بريطاني ، و هذا بسبب انفجار حقل من الألغام الأوتوماتيكية في مضيق كورفو في منطقة جنوب غرب خليج Saranda داخل المياه الإقليمية لألبانيا . المحكمة توصلت إلى أن ألبانيا مسؤولة في ظل القانون الدولي و ملزمة بإعطاء تعويض للمملكة المتحدة لأنها لم تقم بإعلام سفن الحرب البريطانية بوجود حقل ألغام في مياهها، ورأت المحكمة أن هذه المسؤولية أساسها هو مبدأ حرية المواصلات البحرية و التزام آل دولة بعدم السماح بان يستعمل إقليمها - مع علمها بذلك - لأعمال مضادة لحقوق دول أخرى .

صدر الحكم في 09 ابريل 1949 تم تحديد التعويض المستحق للحكومة البريطانية بـ £843,947 في 15 ديسمبر 1949.<sup>1</sup>

المبحث الثاني : مرور بعض أصناف السفن:

المطلب الأول : مرور السفن الحربية:

تعد مسألة حق السفن الحربية في المرور البريء منذ مدة طويلة من أحد اشد المظاهر اختلافا في قانون البحار.

الحجة ضد تمتعها بهذا الحق تم وضعها من طرف Elihu Root قنصل الولايات المتحدة في تحكيم مصائد الساحل الشمالي الأطلسي في 1910 : "السفن الحربية لا يمكن أن تمر بدون موافقة في هذه المنطقة ، لأنها تهدد . السفن التجارية يمكن أن تمر و أن تمر لأنها لا تهدد Root كان سابقا كاتب للدولة التي حاليا تعد احد المدافعين عن حق المرور البريء لسفن الحرب. مصدر التناقض واضح :القوات البحرية الكبرى (التي من بينها الولايات المتحدة التي لم تكن من بينها قبل الحرب العالمية الأولى). ترغب في أقصى حرية لتحركات سفنها الحربية لغرض تأمين مصالحها ،أما دول أخرى ترغب في منع سفن حربية أجنبية من دخول سواحلها بهدف حماية أمنها هذا الانقسام في المصالح قد منع تبني أي قواعد واضحة في المسألة.

تضمن نص مؤتمر لاهاي لعام 1930:

"كقاعدة عامة ،الدولة الساحلية لا تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي ولا تشترط ترخيص أو إعلام مسبق".

في حين إن قضية مضيق كورفو عاجلت حق السفن الحربية في المرور البريء خلال المضائق ،فإنها لا تتعلق صراحة بحقها في البحر الإقليمي ،و عليه ،المسألة بقيت معلقة في مؤتمر جنيف 1958

بملاحظة أن قوانين عدة دول تشترط تصريح أو إعلام مسبق ،لجنة القانون الدولي اقترحت أن الاتفاقية ،يجب أن تسمح بهذه القيود ،النص المقترح تم تبنيه من طرف أحد لجان المؤتمر ، و الذي تم تأييده من طرف الدول الراغبة في اشتراط تصريح والدول التي - إن لم ترغب في تصريح تطلب إعلام مسبقين- .في الدورة العامة

<sup>1</sup> C.J.Colombos .The international law of the sea 3rd revised ed .longmans .Green & co. London ; New York ;Toronto 1954

المجموعة الأخيرة انضمت للدول الراغبة في حق غير مقيد للمرور البريء للسفن الحربية و تم حذف قيد الترخيص (authorisation) تاركين النص الذي يتضمن فقط الإعلام المسبق هو الذي يمكن اشتراطه. على آل حال ،نتج عن هذا أن الدول المطالبة لترخيص مع الدول الراضة حتى لإعلام مسبق صوتت برفض النص المقترح ، و نتج عن ذلك أن اتفاقية البحر الإقليمي يتضمن حكم غير صريح حول المسألة حركة السفن الحربية و استعمالها كانت من أهم الدوافع التي أدت لعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار

عدة أحكام يمكن اعتبارها كقانون دولي عربي ملزم لكل الدول ،سواء كانت طرف في الاتفاقية أو لا ،سواء بسبب أنها أعادت تنظيم قواعد اتفاقيات 1958 أو قيدت الممارسة الوضعية للدول ،أو تؤثر على الممارسة اللاحقة للدول أو بسبب أنها تعتبر كملزمة أي تظهر بأنها محل *opinio juris*

كما تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية 1982 تقرر حقوق و التزامات قانونية في إطار كل نظام خاص بكل منطقة، و إذا نظرنا للتقسيم التقليدي للقانون الدولي العام إلى قانون الحرب و قانون السلم فان اتفاقية قانون البحار تدخل في إطار القسم الثاني ،فقواعد النزاعات المسلحة و الحياد لم يتم التطرق إليها.

كما انه تجدر الإشارة إلى انه لأغراض الحق في الأمن و في الدفاع الشرعي الدولة الساحلية لها إمكانية منع أو تقييد الدخول إلى مياهها الإقليمية من طرف السفن الحربية الأجنبية.<sup>1</sup>

### خصائص مرور السفن الحربية:

فيما يتعلق بالسفن الحربية فان نظام المرور البريء يتميز بالخصائص التالية:

- الغواصات يجب ان تبخر على السطح.
- الدولة الساحلية لها الحق في معارضة آل مرور غير بريء.
- مفهوم البراءة له عدة تفسيرات ممكنة ، خاصة يوجد جدال قديم حول نقطة معرفة إذا كان الطابع البريء لمرور سفينة حربية يتم تقديره فقط على أساس سلوك هذه الأخيرة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية (معيار موضوعي ) أو أيضا على أساس علمها أو مهمتها (معايير شخصية )
- للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء.

<sup>1</sup> Colombos opcit p 98

- باستثناء المضائق المستعملة للملاحة الدولية ، المرور البريء يمكن منعه دون وجود تمييز بين السفن الأجنبية.
- يوجد خلاف قديم في الرأي ، خاصة بين بعض القوى البحرية ، حول نقطة معرفة ما إذا كان المرور البريء للسفن الحربية يمكن تقييده من طرف الدولة الساحلية بإعلام مسبق أو رخصة من طرفها.

كذلك من بين خصائص مرور السفن الحربية:

- يمكن تلقي حقوق على سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي مقابل خدمات خاصة مقدمة لهذه السفينة.
- لا يوجد حق التحليق.

توجد نقطتان هامتان محل تجديد في اتفاقية 1982:

فالاتفاقية نظمت بطريقة أآثر دقة المرور البريء ، أما عوضت نظام المرور البريء بنظام مرور أآثر حرية في المضائق وطرق التنقل الأرحبيلية.

فبالنسبة للمرور البريء أهم التحديدات الجديدة تتعلق بمفهوم كلمة "البراءة" ويمدى سلطات الدولة الساحلية في التنظيم، هذا ما نجد في المواد 19 و 21 و 124/ والمادة 30  
فتنص المادة 24 على التزامات الدولة الساحلية:

1- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية. و تمتنع بصورة خاصة ، في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين و الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية ،  
عما يلي:

أ - فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أآثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به ،

ب - أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها .

2- تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.

أما المادة 30 تنص على حالة عدم مراعاة السفينة الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية:



"إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة ،جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها (تفرض عليها) مغادرة البحر الإقليمي على الفور" المنع العام لأي تهديد أو أي استعمال للقوة مخالفين لميثاق الأمم المتحدة الذي تتضمنه المادة 301 ،فالرد على هذه التهديدات أو الاستعمال للقوة هو المقرر من الميثاق نفسه (الدفاع الشرعي والإجراءات التي يقرها مجلس الأمن)،في حالة المرور البريء المادة 19 تقضي صراحة من تعريف طابع البراءة التهديد أو استعمال القوة، والمادة 25 تنص صراحة على أن الدولة الساحلية يمكنها في بحرها الإقليمي اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع أي مرور لا يكون بريئا .هذه السلطة ليست محولة للدولة الساحلية في حالة المرور العابر في المضائق،المرور الأرخيبيلي أو حرية الملاحة و التحليق في المنطقة الاقتصادية ،فأحكام المادة 2/19 و المادة 1/24 ب تتميز بمعيار موضوعي و ليس شخصي في تقدير طابع البراءة.

### حصانة السفن الحربية:

المادة 32 من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بحصانة السفن الحربية تستمد أصلها من المادة 22 من اتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة ، و الفرق بين المادتين هو أن المادة 32 تستعمل الجملة "ليس في هذه الاتفاقية (و لا حكم من الاتفاقية ) " أما المادة 22 تستعمل جملة " و لا حكم من المواد التالية<sup>1</sup> ."

إذا مرت سفينة حربية في البحر الإقليمي و تم توجيه لها إنذار باحترام أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور في البحر الإقليمي و لم تمثل لها السفينة ، فالدولة الساحلية يمكن أن تفرض على السفينة مغادرة بحرهم الإقليمي فوراً (المادة 30 ) ،وهذه السلطة في فرض مغادرة الإقليم هو الوسيلة الكلاسيكية المستعملة من طرف الدولة التي ليس لها ولاية فيما يتعلق بسلطات الضبطية تجاه عون أو وسيلة ذات سيادة لدولة أجنبية، سواء تعلق الأمر بدبلوماسي أو سفينة حربية .حيث تنص المادة 32 من اتفاقية

قانون البحار على أن مع مراعاة الاستثناءات الواردة في القسم "أ" و المواد 30 و 31 ، و لا حكم من الاتفاقية يمس بالحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية و سفن الدولة الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية ، فتطبق عليها قواعد القانون الدولي المتعلقة بحصانة السفن الحربية و سفن الدولة الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية.

<sup>1</sup> Baldoni les navires de Guerre dans les eaux territoriales étrangères . RCADI 1938 tome II p 28

كما أن نهاية ديباجة اتفاقية 1982 تؤكد على أن "المسائل الغير منظمة بالاتفاقية تستمر في الخضوع لقواعد و مبادئ القانون الدولي العامة "

### كيفية مرور السفن الحربية:

يمكن القول أن أحكام اتفاقية قانون البحار و اتفاقية البحر الإقليمي تمثل القانون الدولي العرفي.

هل مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية يمكن أن يكون بريء رغم أنه له نوايا من غير مجرد المرور؟

محكمة العدل الدولية في قضية كورفو اعتبرت مرور السفن الحربية البريطانية بريئا رغم انه لم يكن بهدف المرور فقط لأغراض الملاحة و لكن لاستنباط موقف ألبانيا واستعراض قوة بحيت تتمتع ألبانيا عن إطلاق النار على السفن المارة. و على خلاف باقي أنواع السفن فالسفن الحربية تجسد السيادة و القوة و يمكن أن تستعمل لتأكيد السيادة و استعمال القوة.

فمتى ينتهي "المرور" - بمفهومه البسيط - أي متى يبدأ التهديد باستعمال القوة، النشاط الذي ليس له علاقة مباشرة بالمرور؟

يرتبط هذا المفهوم بتجنب قدر المستطاع آل استعمال تعسفي الذي يمكن أن يعتبر محفزا أي مثيرا ، والبحث على العكس من ذلك عن مرور يكون بريئا و بسيطا.

رأي كولومبوس " Colombos " فيما يتعلق بالسفن الحربية :

"أفضل وجهة نظر تبدو في الاستعمال الذي لا يتم منعه وقت السلم عندما المياه الإقليمية تكون في وضعية بحيث يكون من ضرورة حركة المرور الدولية «le trafic international» المرور خلالها"

المناوره و تدريب بأسلحة من أي نوع منصوص عليها في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار وتجعل من المرور غير بريء، بالإضافة إلى أي فعل يهدف الى اضطراب عمل أي من شبكات الاتصال أو من الأجهزة أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية، الذي يقتضي تحديد بث الرادارات و البث الإذاعي ( خاصة التشويش الإذاعي)، إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله الذي يعني من بين أمور أخرى الأهداف و المعدات

المحرورة Les cibles et les dispositifs remorqués

فيما يتعلق بالطائرات فإن إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها يعتبر كنشاط يجرد المرور من طابعه البريء (المادة 19 من اتفاقية قانون البحار) وسيادة الدولة الساحلية على إقليمها الجوي الموجود فوق بحرهما الإقليمي هو مؤكّد في اتفاقية باريس لعام 1919 ، في اتفاقية البحر الإقليمي (المادة 2)، أما اتفاقية شيكاغو فهي تمنع تخليق الطائرات الحربية.<sup>1</sup>

كما تجدر الإشارة إلى أن الدولة الساحلية يمكنها تنظيم مرور السفن الحربية بتحديد عددها.

كما يمكن أن تدعي الدولة الساحلية مراعاة الظروف الموجودة أثناء المرور.

### المطلب الثاني : مرور الغواصات:

ليست آل الغواصات سفن حربية بالضرورة، فتوجد غواصات البحث العلمي أو الغواصات التجارية. الشيء المهم هو أن الغواصات عليها أن تمر على السطح وترفع علم دولتها (المادة 20 من الاتفاقية) هذه المادة تنتمي إلى القانون الدولي العرفي ومنصوص عليها في المادة 6 / 14 من اتفاقية البحر الإقليمي ، و أصبحت هذه القاعدة محل نظر لأن في الوقت الحالي ، بعض الغواصات تكون سلامة ملاحتها في الأعماق أفضل من السطح.<sup>2</sup>

وبملاحظة اتفاقية قانون البحار و اتفاقية البحر الإقليمي لم تنص على أن الغواصات التي تمارس الملاحة في الغطس ليست بريئة، وإنما نصت على حكم الغواصات في قاعدة مستقلة عن شروط المرور البريء، يظهر هذا جليا في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار

<sup>1</sup> G. Gidel Droit international public de la mer tome III .Librairie Edouard .Duchemin . .Paris 1981 p 286

<sup>2</sup> Luchini et Voelckel opcit p 258 – 259

المطلب الثالث: السفن التي تعمل بالطاقة النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة:

تنص المادة 22 من اتفاقية قانون البحار المعنونة بالممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي على أن:"

1- للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرهما الإقليمي استخدام الممرات البحرية و إتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

2- و يجوز، بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات و السفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد و المنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

3- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار، عند تعيينها للممرات البحرية و تقريرها لنظم

تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، ما يلي:

(أ) توصيات المنظمة الدولية المختصة،

(ب) و أي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية،

(ج) و ما لسفن و قنوات معينة من مميزات خاصة،

(د) و كثافة حركة المرور

4- تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب".

وتنص المادة 23 : "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".

والمقصود بالاتفاقات الدولية الخاصة بهذه السفن هو الاتفاقات المقبولة عموماً، من بينها اتفاقية 1974 حول حماية الحياة البشرية في البحر (مصادق عليها من طرف إجراءات الحماية التي يجب أن VIII أآثر من

100 دولة) التي تقرر في فصلها الثامن تستجيب لها السفن النووية المعرفة بأنها تلك التي تضم مصدر للطاقة النووية باستثناء السفن الحربية ، بالإضافة إلى مشروع اتفاق هيكلية (accord cadre) قامت بإعداده الوكالة الأوربية للطاقة النووية بشأن المسائل الخاصة بالمسئولية المدنية الناجمة عن الحوادث في المياه الإقليمية أو موانئ الدول الأجنبية 226 ، واتفاقية بروكسل لعام 1962.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> صلاح الدين عامر مرجع سالف الذكر ص 99.

المبحث الأول: الاختصاص التشريعي، التنظيمي والقضائي للدولة الساحلية:

المطلب الأول: تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي:

بما أن سيادة الدولة دائمة على بجزرها الإقليمي فإن لها وضع تنظيم المرور  $W$  فيه، وهذا ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية قانون البحار " :

1- للدولة الساحلية أن تعتمد ، طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي ، قوانين

وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ،

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت ،

ج - حماية الكابلات وخطوط الأنابيب ،

د- حفظ الموارد الحية للبحر ،

هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك ،

و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه ،

ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي ،

ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

2- لا تنطبق هذه القوانين و الأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بناءها أو معداتها أو تكوين طواقمها

إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً.

3- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين و الأنظمة.

4- تمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين و الأنظمة

ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر" .

فالدولة الساحلية تمارس سيادتها على المياه الإقليمية ومن ثم تمارس كامل اختصاصاتها التشريعية والتنظيمية بشرط احترام حق المرور البريء، فلا يجوز للدولة الساحلية أن تمنع أو تعرقل أو تمارس معاملة تمييزية تجاه هذا الحق، بل بالعكس يجب أن تهتم بهذا الحق بوضع اختصاصاتها تحت ظل سلامة الملاحه حسب

المادة 21 من الاتفاقية، وأن تقوم بحماية حقوق الدول الغير داخل مياه الدولة الساحلية وحققها في المرور فتلتزم بالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحه حسب المادة 24/2 من الاتفاقية. هذا من ناحية المبادئ<sup>1</sup>.

أما من الناحية التطبيقية فالدولة ليس لها مبرر في مضاعفة القواعد التي لا تستطيع مراقبة تطبيقها فيما يتعلق بالسفن المارة بمجرد المرور فقط خلال البحر الإقليمي. وملاحظة القانون الداخلي تبين الاهتمام الخاص بالمصالح الضرورية: الجمارك، الأمن الصحة، الصيد، الملاحه.. إلخ، فمصالح الدولة الساحلية تؤدي بها إلى عدم التنظيم الشديد للملاحه التي هي نشاط دولي ذو امتياز، لكي لا تتعرض لإجراءات المعاملة بالمثل mesures de réciprocité.

الاتفاقية تعدد 8 نقاط التي يمكن للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصها التشريعي والتنظيمي،—أما اتفاقية البحر الإقليمي فكانت تنص المادة 17 منها على: "السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء يجب أن تحترم القوانين والأنظمة الصادرة من الدولة الساحلية طبقاً لهذه الأحكام والقواعد الأخرى للقانون الدولي خاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحه<sup>2</sup>.

وتعتبر هذه القائمة على سبيل الحصر فهي تضم سلامة الملاحه، حفظ المصالح الاقتصادية أو حفظ مصالح أساسية أخرى للدولة الساحلية<sup>3</sup>.

ومن بين المواد الخاضعة للاختصاص التشريعي والتنظيمي للدولة الساحلية نجد حماية البيئة التي تعطيها الجماعة الدولية والدول اهتماما خاصا، فكانت اتفاقيات جنيف 1958 تتضمن أحكاما قليلة تجاه هذا الموضوع، بينما اتفاقية قانون البحار خصصت لها جزءا كاملا وهو الجزء XII الثاني عشر.

أما أن الدولة الساحلية يجب أن لا تعرقل المرور البريء عندما تطبق الاتفاقية أو أي قانون أو تنظيم متبنى طبقا للاتفاقية، فالدولة الساحلية يجب أن لا :

<sup>1</sup> قارن أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص ص 219 – 220

<sup>2</sup> Luchini et Voelckel opcit p p 274 et S .

<sup>3</sup> Ibid. p 275

أ) تفرض على السفن الأجنبية التزامات يكون أثرها منع أو تقييد ممارسة حق المرور البريء لهذه السفن.

ب) ممارسة تمييز قانوني أو واقعي تجاه سفن دولة معينة أو سفن ناقلة لسلع قدوماً أو باتجاه دولة معينة أو لصالح دولة معينة المادة 24 من الاتفاقية.<sup>1</sup>

إذا سبق وجود الفقرة أ) في اتفاقية البحر الإقليمي فلا وجود للفقرة ب) فيها.

كما أن الدولة الساحلية يجب أن لا تفرض قيود على الملاحة ، "فالقوانين و الأنظمة لا تطبق على مفهوم ، صناعة أو تسليح السفن الأجنبية إلا إذا كانت لم تحترم قواعد أو معايير مقبولة عموماً". (المادة 21 فقرة 2)، مثل اتفاقية لندن المؤرخة في 02 نوفمبر 1973 حول منع التلوث يمكن أن تعتبر ضمن هذه القواعد و المعايير.<sup>2</sup>

### سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري:

تعتبر التدخلات الانفرادية للدول ضرورية و حتمية لتكريس في القوانين الداخلية مضمون الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم ، أما أنها ضرورية لسن أنظمة السلامة في المياه الوطنية وتنسيقها مع قواعد القانون الدولي المقررة، ولضمان إشهار كافي للإجراءات المتعلقة بالملاحة و سلامتها ( وجود منشآت متعددة مثلاً أو عراقيل و مخاطر الملاحة في المياه الوطنية).<sup>3</sup>

فالقاعدة الداخلية تتدخل لتطبيق القاعدة الدولية ،لتقدم لها مكملات ، تدقيق أو لضمان شهرها بواسطة المعلومات و الأوامر البحرية التي تسمح للملاحين بمعرفتها.<sup>4</sup>

هذه القوانين ليست خاضعة لتقدير الدولة الساحلية بل يجب أن تتسق مع قواعد القانون الدولي أو عند المصادقة على بعضها أن تقبل بأن تطبق في مياهها ، مثل

التنظيم الدولي لعام 1972 لمنع التصادم البحري (الملحق لاتفاقية لندن لعام 1972) " يطبق على كل السفن في أعالي البحار و في كل المياه المجاورة التي تدخلها سفن البحر "، كما أن الأحكام الخاصة التي تسنها الدول الساحلية فيما يتعلق بالملاحة في المراسي والموانئ (أي في المياه الداخلية) يجب أن تكون مطابقة لهذه الأحكام أكثر ما يمكن، و كذا اتفاقية حماية الحياة البشرية في البحر لعام 1974 تطبق على الممارسة لرحلة دولية

<sup>1</sup> Ibid p 277

<sup>2</sup> Ibid pp 277 – 278 .

<sup>3</sup> Ibid. p 329

<sup>4</sup> Ibid. p 330



المعرفة " آل رحلة بين دولة التي تطبق عليها هذه الاتفاقية و ميناء يقع خارج هذه الدولة و العكس صحيح" (المادة 2/د)<sup>1</sup>، أما أن السلامة تلزم الدولة الساحلية بالتزام باليقظة بدفعها لاتخاذ إجراءات تشديد السلامة بالإعلان عن أي عراقيل أو خطر يهدد الملاحة التي يكون لها علم بها ، و إلا ترتبت مسؤوليتها الدولية.<sup>2</sup>

فسلامة الملاحة في المياه الإقليمية تعطي للدولة الساحلية حقوقا و ترتب عليها التزامات.<sup>3</sup>

- حق تبني القوانين و الأنظمة المتعلقة بالمرور البريء... (المادة 21 من الاتفاقية) التي يمكن أن تتعلق بسلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري.

- حق تحديد الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور (المادة 22 من الاتفاقية).

- حق تلقي مقابل عن الخدمات الخاصة التي يمكن أن يتعلق بعضها بالسلامة مثل القيادة (المادة 26 من الاتفاقية )

أما الالتزامات:

- احترام تنظيم المرور البريء للقواعد الدولية.

- الأخذ بعين الاعتبار توصيات المنظمات الدولية المختصة (OMI) عند تحديد الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور .

- الأخذ بعين الاعتبار بعض إجراءات الإعلان: الإعلان عن أي خطر للملاحة في بحرهما الإقليمي<sup>4</sup> (المادة 24 من الاتفاقية) وتوضيح على خرائط بحرية الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور التي تعطيها الإعلان اللازم (المادة 22 من الاتفاقية)

كما تجدر الإشارة إلى إمكانية التمييز بين الأحكام المتعلقة بالسلامة وتصنيفها حسب هدفها إلى:

1- إجراءات الاحتياط: أي السلامة الأولية أو السلامة الفعلية التي تهدف إلى تجنب الحوادث، من بينها:

اتفاقية حماية الحياة البشرية في البحر SOLAS (Softy of life at sea)، اتفاقيات منع التصادم

في البحر CORLEG (Collision regulation) واتفاقيات طرق الشحن:

<sup>1</sup> Ibid. p 330

<sup>2</sup> Ibid. p 331

<sup>3</sup> Ibid. p 333-332

<sup>4</sup> - أنظر قضية كورفو سابقا

-الاتفاقية الدولية لحماية الحياة البشرية في البحر اتفاقية لندن 1974/11/01 (128 دولة طرف) SOLAS

- اتفاقية حول التنظيم الدولي لمنع التصادم في البحر لندن 1972/10/20 (125 دولة طرف).ش

- اتفاقية لندن 05/04/1966 حول طرق الشحن Lignes de charge (137 دولة طرف)

- الاتفاقية الدولية للعمل رقم 147 في 1976/10/29 المتعلقة بالمعايير الدنيا التي يجب مراعاتها في السفن التجارية... إلخ<sup>1</sup>.

2- إجراءات المساعدة و الإنقاذ: أي السلامة الثانوية التي تهدف إلى تقليص آثار الحوادث و التي هي موضوع اتفاقات خاصة:

اتفاقية بروكسل 1910/09/23 لتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة و الإنقاذ البحري، الاتفاقية الدولية للمساعدة في 1989/04/28 من جهة ولتوحيد بعض القواعد في التصادم من جهة أخرى<sup>2</sup>، اتفاقية هامبورغ في 1979/04/27 حول البحث و الإنقاذ البحري، اتفاقية بروكسل حول التدخل في أعالي البحار في حالة حادث يسبب أو يمكن أن يسبب تلوث بالمحروقات في 1969/11/29 ،اتفاقية لندن 28/04/1989 حول المساعدة ( SOLAS )،والمساعدة تشكل في نفس الوقت طابع خاص تعاقد بين المنقذ و المنقوذ، و طابع عام لأنها تهدف لضمان سلامة الملاحة و الحفاظ على الوسط البحري من أخطار التلوث . اتفاقية لندن لعام 1989/04/28 حول المساعدة عندما يقوم المساعد بأعمال من أجل منع أو تقليص الأضرار البيئية فإنه يستحق لتعويض خاص و هذا خروج عن القاعدة الأساسية في المساعدة "لا حماية لا دفع (no cure no pay) و هذا تدعيما لحماية الوسط البحري<sup>3</sup> .

3- إجراءات التعويض: التي تعمل المسؤولية كاتفاقية بروكسل 1924 و 1968، قواعد

هامبورغ 1978... إلخ، أو الاتفاقيات حول مسؤولية النقل البحري لمواد

خطيرة: النقل النووي- بروتوكول بروكسل في 1971/12/17 -نقل البترول- اتفاقية بروكسل

عام 1969 و 1971 و بروتوكول 1984... إلخ<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Ibid. p 308

<sup>2</sup> Ibid. p 308

<sup>3</sup> Ibid. p 309

<sup>4</sup> Ibid p p 309 – 310 .

يجب أن نشير بأنه توجد حركة اتجاه تقييد دخول السفن فبالإضافة للتقييدات الانفرادية التي يمكن أن تكون مخالفة لحق المرور البري، توجد تقييدات ذات طابع اتفاقي: مثل معاهدة بال في 1989/03/22 المتعلقة بالرقابة على الحركة العابرة للحدود للنفايات الخطيرة و القضاء عليها تعترف بالحق السيد لكل دولة في منع دخول أو القضاء على نفايات خطيرة و نفايات أخرى ذات طابع أجنبي على إقليمها، اتفاقية فيينا 1988/12/20 ضد المرور غير الشرعي للمخدرات و المواد المخدرة التي تحدد إطار عام للتعاون بين الدول على أساس المادة 108 من اتفاقية قانون البحار وتؤكد المسؤولية الجماعية لكل الدول في قمع هذا المرور.<sup>1</sup>

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق والمنشآت: أنظر الممارسة الدولية في الملحق رقم 4

ج - حماية الكابلات و خطوط الأنابيب:

### 1) الكابلات:

يجدر التمييز بين:

- يوجد كابلات للاتصالات ( الهاتف، التلغراف) فرغم ظهور الأقمار الصناعية إلا أنها مازالت تحظى باهتمام كبير و ظهور الكابلات المصنوعة من الألياف البصرية التي تصل بين دولتين أو بين قارتين. ويوجد كابلات لنقل الطاقة الكهربائية<sup>2</sup>.

و سيادة الدولة الساحلية تقتضي رخصة لتمرير كابل في مياهها الإقليمية ، بينما في أعالي البحار توجد حرية وضع الكابلات.

و يجدر التذكير أن المرور البريء هو حالة مؤقتة و يتعلق بالسفن و لا يمس وسائل المواصلات الأخرى كالكابلات

<sup>1</sup> Ibid p 238

<sup>2</sup> Luchini et Voelckel opcit p p 356 – 357

## (2) خطوط الأنابيب:

تستعمل خطوط الأنابيب لنقل المحروقات السائلة أو الغازية، و النظام القانوني لخطوط الأنابيب مشابه للكابلات مثلما هو محدد في اتفاقيات جنيف و اتفاقية قانون البحار سواء ما تعلق بوضعها أو حمايتها، أما أن بعض الدول ترى ضرورة التمييز بين نظام الكابلات ونظام خطوط الأنابيب، مثلا الدانمرك ترى أن وضع خطوط الأنابيب لا يتم إلا بموافقة الدولة الساحلية

هذا يعني انه إذا السفن الأجنبية لم تحترم القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما فيمكن للدولة الساحلية أن تمنع مرورها ، هذا يعني أن الدولة الساحلية يمكن أن تضع شروطا قبلية أي سابقة على مرور السفينة الأجنبية خاصة لمنع التلوث الذي قد تسببه السفن الأجنبية ، و هذا ما يعني منع المرور البريء لبعض أصناف السفن<sup>1</sup>

## المطلب الثاني: تعليق حق المرور البريء:

تنص المادة 3/25 من اتفاقية قانون البحار:

"للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة ، بما في ذلك المناورات بالأسلحة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب".

إن تعليق حق المرور البريء، هو ظاهرة سيادية لأنها تعني منع الدخول إلى البحر الإقليمي، و المادة 25 فقرة 3 من اتفاقية قانون البحار تعيد شروط المادة 16 فقرة 3 و 4 من اتفاقية البحر الإقليمي: غياب التمييز بين السفن الأجنبية، المدة محددة، المناطق محددة، ظاهرة ضرورية من أجل حماية الأمن، إشهار مسبق وعدم إمكانية التعليق في المضائق المستعملة للملاحة الدولية و الرابطة بين جزء من أعالي البحار من جهة وجزء آخر من أعالي البحار أو مع بحر إقليمي لدولة أجنبية من جهة ثانية، مع ملاحظة أن اتفاقية قانون البحار أضافت جملة هي: "من بين أمور أخرى، للسماح للدولة الساحلية بالقيام بتدريبات للأسلحة"، أما تجدر الإشارة إلى أن لجنة القانون الدولي توسع الحماية لمصالح أخرى من غير الأمن.

<sup>1</sup> Jacques Yvan Morin « La pollution des mers à l'égard du droit international in la protection de l'environnement et le droit international Académie de droit international colloque 1973 Sijthoff Leiden 1975 .p 278 et

فالتعليق يرمي لمنع مرور يكون غير بريء إذا لم يتم تعليقه، فهو إجراء مسبق للانتهاك المفترض للقواعد المنظمة للمرور، و السبب في ذلك هو مقتضيات أمن الدولة الساحلية.<sup>1</sup>

أما أن التعليق لا يكون له أثر إلا بعد الإعلان المسبق عنه<sup>2</sup>

و يشير Aleth Manin إلى وجود مناطق أمنية La zone de sécurité militaire التي تجده مبرراتها في حماية المصالح الأمنية للدولة الساحلية<sup>3</sup>

و الفرق الذي يميز هذه المناطق عن حالة تعليق ممارسة حق المرور البريء هو كونها دائمة، بينما خروج هذه المناطق عن المياه الداخلية هو محل نظر<sup>4</sup>

### المطلب الثالث: الاختصاص القضائي الجنائي و المدني على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي:

يمكن للدولة الساحلية ممارسة ولاية قضائية على السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء، في البحر الإقليمي، فتمارس اختصاصا على السفن المدنية أي

التجارية أو المستخدمة لأغراض تجارية، فمن جهة تمارس اختصاصا مدنيا ومن جهة أخرى تمارس اختصاصا جنائيا. (قارن المواد 19 و 20 من اتفاقية البحر الإقليمي لعام 1958<sup>5</sup>)

### أ – الولاية الجنائية على السفن الأجنبية:

تنص المادة 27 من اتفاقية قانون البحار على شروط معينة يجب توفرها لممارسة الولاية الجنائية من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها و هي:

1/ أن تكون الجريمة لها آثارها المباشرة في الدولة الساحلية أو طلب ذلك ريان السفينة أو القنصل : فيجوز للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي للقبض على أي شخص و تنفيذ أعمال التحقيق بصدد جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها و لكن بشروط:

أ – إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

<sup>1</sup> – Luchini et Voelckel opcit p p 270- 272

<sup>2</sup> أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص 222

<sup>3</sup> L'échouement du Whiskey 137 in AFDI 1981 P P 689 et S .

<sup>4</sup> – حول التطور التاريخي لهذه المناطق انظر GIDEL في الجزء الثالث من قانون الدولي العام للبحار. المرجع السابق ص 694.

<sup>5</sup> D.J.Harris opcit p p 412 et S

- ب- أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي .
- ج- أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية .
- د- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.<sup>1</sup>

## 2/ حالة أن ترتكب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية:

إن ارتكاب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية يشكل اعتداء مباشرا على نظامها القانوني الأمر الذي يحتم إعطاء سلطات الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات التي ينص عليها قانونها في الشروع في أعمال القبض أو التحقيق على متن السفينة الأجنبية حتى ولو تركت هذه السفينة المياه الداخلية بشرط أن تكون مازالت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ، ففي هذه الحالة الأخيرة يمكن للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات المنصوص عليها في قوانينها الوطنية<sup>2</sup>

## 3/ شروط تتعلق ببعض اعتبارات الملائمة:

تتمثل هذه الشروط في نقطتين:

-على الدولة الساحلية إذا طلب ربان السفينة ذلك أن تخطر مسبقا ممثلا دبلوماسيا أو موظفا قنصليا من دولة العلم بكل إجراء تتخذه و أن تسهل كل اتصال بين هذا الممثل و طاقم السفينة ، على أن في حالة الاستعجال ، يمكن إرسال هذا الإخطار أثناء تنفيذ هذه الإجراءات .

-و النقطة الثانية هي انه على الدولة الساحلية أخذ بعين الاعتبار مصالح الملاحة البحرية عند استعدادها في الشروع في القبض على شخص ما.<sup>3</sup>

## 4/ مكان ارتكاب الجريمة:

لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل القبض على شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا أنت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية، باستثناء بعض

<sup>1</sup> أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص ص 225- 226 . c f: D.J.Harris p p 413 et S .

<sup>2</sup> المرجع السابق ص 226

<sup>3</sup> المرجع السابق ص 227.

الحالات التي نصت عليها الاتفاقية عن أفعال ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو بخصوص حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها

كما تجدر الإشارة إلى انه ما يحدث على ظهر السفينة ليس بالضرورة مرتبط بحركة السفينة

### ب - الولاية المدنية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية :

إن الاختصاص المدني يتعلق إما بالأشخاص و إما بالأشياء:

#### I/الولاية المدنية تجاه الأشخاص:

حسب القاعدة العامة فإن الدولة الساحلية لا يجوز لها أن تحتجز أو تغير اتجاه السفينة الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي لممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص يوجد على متنها . و الغرض من ذلك هو تفضيل عنصر استمرار الملاحة الدولية و رحلة السفينة على أية التزامات مبنية تجاه الأشخاص.

#### II/الولاية المدنية على الأشياء (السفينة):

يجوز ممارسة الولاية المدنية على السفينة في حالتين:

1- أن يكون ذلك مترتباً على التزامات تم التعاقد عليها أو مسؤوليات تحملتها السفينة أثناء أو من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية.

2- أن ينص القانون الداخلي للدولة الساحلية على إجراءات يجب اتخاذها ضد السفينة الأجنبية التي تتوقف في البحر الإقليمي أو التي تمر في البحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص ص228-229

## المبحث الثاني : سلطة الإكراه:

يتعلق الأمر بالإمكانية المعترف بها للدولة للتصرف انفراديا بممارسة سلطة للتوفيق بين مصالح متعارضة، أي عملية تسيير انفرادية لوظيفة ذات طابع عام. فيتعلق الأمر بعلاقة قانونية حيث يمتلك احد الأشخاص سلطة تقديرية لتوازن مقبول بين مصالح متعارضة ، بينما تملك الأطراف الأخرى سلطة الرقابة على عملياته . لذلك يجب البحث عن معيار لمنع التعسف من استعمال هذه السلطة ، المعيار هو التناسب كمحدد للسلطة الوظيفية للدولة.

## المطلب الأول: النسبية و حق الملاحة في البحر الإقليمي:

إن الدولة الساحلية تمتلك سلطة قهرية دورها فرض احترام القوانين و الأنظمة المتباينة طبقا للقانون الدولي<sup>1</sup>

عموما يبدو أن الممارسة توضح بأن تقدير شرعية ممارسة أنشطة قهرية يعتمد على تقدير عن طريق المقارنة بين النشاط القهري للدولة على ضوء الهدف المنشود من جهة، و بين الأضرار التي يمكن أن يسببها نشاطها إلى أشياء أو قيم قانونية أخرى

من بين أول حالات الممارسة التي تظهر استعمالا للتناسب ، يجب أولا الإشارة إلى قرار المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية في قضية Hubbard . V Church في 1804 ، في هذا الصدد أاد القاضي Madison عدم شرعية أي شكل من التدخل غير المبرر أو التعسفي في الملاحة ، مع أنه لم يعلن عن معايير أثر دقة، فيتعلق الأمر هنا بمفهوم سلمي للتناسب.

في القرن 19 تطور و تحدد مفهوم ايجابي للتناسب ، الفكرة تتجسد في أن متابعة هدف مشروع آقمع المخالفات البسيطة مثلا ، لا يمكن أن تبرر في حد ذاتها شرعية أي تدخل متبع بوسائل تعسفية أو غير متناسبة (مثل قضية Valencia )

كما أن الدولة الساحلية تمتلك في البحر الإقليمي سلطة مراقبة و تنظيم المرور:

- (1) إما لتحقيق مصالحها الخاصة مثل الأمن أو استغلال موارد البحر الإقليمي .
- (2) و إما لضمان اعتبارات ذات طابع جماعي أو عالمي مثل سلامة الملاحة أو حماية البيئة البحرية.

هذه السلطة مؤكدة في قرار قضية كورفو و كذلك من خلال الممارسة الدولية<sup>1</sup>

<sup>1</sup> cf :D.J.Harris (Enforcement powers in respect of non –innocent passage ) opcit p p 409 – 410



كما أن مقتضيات الملاحة الدولية محمية بالاعتراف بحق المرور لكل دول الجماعة الدولية.

و كما سبق الإشارة إليه فان الفقيه Cannizzaro.E يرى بأنه من غير المؤكد أن تكون العلاقة القانونية بين الملاحة و البحر الإقليمي هي حق بأتم معنى الكلمة، فهو حق ولكن تحدد الدولة الساحلية شروط ممارسته. أي هناك علاقة قانونية جد متطورة: الدولة الساحلية تملك سلطة ضمنية في تنظيم المرور ، و لا يبقى للدول الأخرى سوى سلطة رقابة ملائمة هذا التنظيم مقارنة مع الأهداف التي يقصدها.

أي أن مضمون و طرق الملاحة يخضعان لممارسة سلطة تقديرية من طرف الدولة الساحلية التي تبقى بالمقابل موضوع رقابة التناسب<sup>2</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن تطبيق معيار التناسب يسمح بتحقيق توازن في نطاق نظام تعليق المرور (المادة 3/25) الذي يسمح بمنع المرور بشرط أن يكون ذلك من مقتضيات الأمن و الشرط الثاني هو في مناطق محددة و لمدة معينة ، و يمكن ذلك حسب اتفاقية قانون البحار بغرض القيام بتجارب عسكرية ، أما الممارسة الدولي فتذهب إلى أبعد من ذلك إذ نلاحظ وجود الميل إلى إباحة إمكانية منع غير مقيد بوقت في بعض المناطق من البحر الإقليمي بشرط أن يكون المنع يحقق مصلحة فردية أو جماعية و أن لا يؤدي بمساس جسيم للملاحة الدولية. مثل إمكانية إنشاء مناطق منع في الأماكن المقابلة لقواعد عسكرية أو في المناطق الممنوحة للمحميات البحرية.

### موقف القانون الدولي تجاه هذه المناطق:

بالنسبة للمياه الداخلية يوجد مبدأ في القانون العربي مفاده أن الدول لها حق منع السفن فيما يتعلق بالموانئ العسكرية المحضة أو مقرات الأسلحة والمنشآت المعدة لصناعة وتسليح القوات البحرية وهذا دون التمييز بين أعلام السفن ودون التمييز حول نوعها.

أما في البحر الإقليمي فإن شرعية إنشاء هذه المناطق هو محل نقاش، فاتفاقية قانون البحار تجيز منع حق المرور البريء لأجل المصالح الأمنية للدولة الساحلية ولكن بصفة مؤقتة حسب المادة 3/25، فهذه الفقرة لا تتعلق بهذه المناطق التي هي دائمة.

أما فيما يتعلق بمكان وجود الغواصة فهو المياه الداخلية وبالضبط في منطقة Blekinge.

<sup>1</sup> Ibid p 248

<sup>2</sup> Ibid p 248

كما أن وجود ونظام هذه المناطق الأمنية يجب أن يتم إعلامه لرجال البحر خاصة عن طريق السفارات.<sup>1</sup>

وفيما يتعلق بسفن الحرب الأجنبية فإن دخولها لهذه المناطق الأمنية ممنوع على الإطلاق

وزير الشؤون الخارجية السوفياتي بعث بوثيقة إلى الحكومة السويدية ردا على الاحتجاج السويدي المؤرخ في

28 أكتوبر يتذرع فيها بنقطتين:

القوة القاهرة من جهة، وأن دخول الغواصة هو حادث عارض وأنه بريء من جهة ثانية

بالنسبة للقوة القاهرة فإن سلوك الغواصة سببه خلل تقني أصابه عندما كانت تقوم بمهمة روتينية في منطقة

البلطيق أدى إلى انحراف الغواصة عن مسارها.

مع العلم أن حالة الشدة تعفي السفن من شروط الدخول إلى المناطق البحرية الاتفاقات الدولية تقر بذلك

وكذلك التشريعات الداخلية للدول ، غير أن الخلل الذي يصيب جهازين أو ثلاثة من أجهزة الملاحة في غواصة

تحتوي على الأقل على خمسة منها، فهو غير مبرر

كما أن الخطأ البشري لا يمكن أن يكون السبب الوحيد لتواجد الغواصة في إقليم السويد.

وقد تذرع الطرف السوفياتي بأن الغواصة كانت تبخر ليلا وكانت الرؤية غير واضحة، وكثيرا ما تكون

الظروف الجوية سببا للرسو الاضطراري

وقد قام المختصون من البحرية السويدية ومصلحة معهد البحث للدفاع السويدي بتفتيش خارجي لهيكل

الغواصة وهذا ثلاث مرات بين 29 أكتوبر و 2 نوفمبر، وقد أخبروا حكومتهم بوجود احتمالات قوية لوجود

أسلحة نووية على متن الغواصة

ولم تتم الإشارة إلى المبدأ الذي مفاده أن "ولا سلاح يمكن إدخاله إلى إقليم دولة دون موافقتها".<sup>2</sup>

لهذا تمسك الاتحاد السوفياتي بقاعدة عرفية مقننة في اتفاقية جنيف مفادها:

<sup>1</sup> Ibid p 694

<sup>2</sup> Ibid p 701

" في حالة عدم احترام سفينة حربية لقواعد الدولة الساحلية حول المرور عبر البحر الإقليمي، وعند عدم مراعاة هذه السفينة للطلبات الموجهة إليها في الاحترام، فإن الدولة الساحلية يمكن أن تفرض على هذه السفينة الخروج من البحر الإقليمي "

فبعدما قدم الاتحاد السوفييتي اعتذاراته تمسك بحصانة الغواصة وأقرت السويد بهذه الحصانة.

وقد جرت المحادثات بين سفير الاتحاد السوفييتي في السويد ووزير خارجية السويد، وتمحورت حول النقاط

التالية:

- الاعتراف من طرف الاتحاد السوفييتي بمسؤوليته.
- تحمل الاتحاد السوفييتي لنفقات عمليات إعادة إبحار الغواصة من طرف فرق تقنية سويدية.
- مبدأ سماع قبطان الغواصة من طرف لجنة تحقيق بحرية.
- فقد اتفق الطرفان على وسيلة خاصة للتسوية السلمية للنزاعات الدولية التي هي التحقيق الدولي.

### المطلب الثاني: المرور غير البريء:

من بين أمثلة المرور الغير بريء يوجد مراكب اللاجئين التي تبحث عن ساحل مضيف - les boat " people من الأکید أن هذه السفن في بعض الأحيان تقوم بنشاط يكيف بأنه "يمس بسلم، حسن النظام أو أمن الدولة الساحلية" خاصة "شحن أو إنزال لسلع، أموال أو أشخاص بمخالفة القوانين والأنظمة الجمركية، المالية الصحية أو الهجرة للدولة الساحلية المحافظة السامية للاجئين ( HCR ) تدعو لتجنب.<sup>1</sup>

إلقاء الدول الساحلية لهذه المراكب نحو عرض البحر، الدول الساحلية تجد نفسها أمام اعتبارين متناقضين: من جهة حماية نظامها القانوني ومن جهة أخرى القيام بمساعدة أشخاص تكون حياتهم في خطر.

وتجدر الإشارة إلى أن المرور الغير بريء قد يصدر عن نشاط مشروع هذا من جهة كما أنه من جهة أخرى قد تكون مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الداخلية لا تؤدي بالضرورة إلى مرور غير بريء.

كما يثور التساؤل حول حالة السفن الحربية التي تؤدي إلى تلوث مضر بالبيئة البحرية للدولة الساحلية لأن المادة 236 تستثني السفن الحربية من أن يطبق عليها الأحكام المتعلقة بحماية وحفظ الوسط البحري.

<sup>1</sup> - Luchini et Voelckel opcit p 265

تنص المادة 16 من اتفاقية البحر الإقليمي والمادة 25 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار على أن الدولة الساحلية يمكن أن تتخذ في بحرها الإقليمي الإجراءات الضرورية لمنع كل مرور ليس بريء، وتعتبر هذه المادة كمانعة أيضا لكل ملاحه ليست مرورا.

فالدولة الساحلية يمكن أن تمارس ولايتها الجنائية، لطرد السفينة، اللجوء إلى إجراءات مضادة (Contre-mesures) وكذلك اللجوء إلى استعمال القوة طبقا لميثاق الأمم المتحدة ويجب احترام النسبية بين شدة الإجراءات المتخذة من طرف الدولة الساحلية وبين النشاط الغير بريء.<sup>1</sup>

يمكن للدولة الساحلية أن تواجه مرور غواصة تحت الماء في بحرها الإقليمي -هناك من يرى أن هذا المرور ليس غير بريء في حد ذاته- يمكن استعمال القوة إذا ظهر أن المرور ليس بريئا، في مؤتمر صحفي بتاريخ 26 أكتوبر 1961 السلطات السوفياتية أبدت نيتها في تدمير الغواصات التي تقتحم بحرها الإقليمي.

بسبب وجود غواصات نووية اللجوء إلى القوة بشكل منطقي يتمثل في تفجير شحنات تحت مائة بجانب الغواصة لكي تفرض عليها الطفو على السطح والتعريف بها، هذه الوسيلة مستعملة من البحرية السويدية والنرويجية، ولا يوجد أحكام منظمة على المستوى الدولي في هذا المجال بحرية الولايات المتحدة تلجأ إلى الإجراء الذي يتمثل في تفجير شحنات TNT بخمسة إشارات صوتية بين الواحدة والأخرى مدة زمنية قدرها ثانيتين، رغم تبني الحلف الأطلسي (OTAN) لهذا الإجراء إلا أن الدول الأعضاء فيه لا تستعمل دوما هذه الطريقة

حدث تصادم لغواصتين إحداهما أمريكية والأخرى سوفياتية بتاريخ 11/02/1992 في خليج Kola في المياه الإقليمية الروسية. ثم في 25 مارس 1992 تم اكتشاف مركبة غاطسة من طرف سفن حربية روسية في المياه الإقليمية الروسية في خليج Kola ، السفن الروسية طلبت من الغواصة الطفو على السطح بواسطة غواصتها وبواسطة تفجير شحنات منتظمة.

كما تجدر الإشارة إلى القبض على سفينة أمريكية Pueblo من طرف السلطات الكورية في 23/01/1968 حيث احتجت الولايات المتحدة الأمريكية عن هذا الإجراء.

تجدر الملاحظة أن المادة 19 تكيف بالتهديد أو استعمال القوة ضد سيادة، الوحدة الإقليمية أو الاستقلال السياسي للدولة الساحلية أو بأي طريقة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولي الموجودة في ميثاق الأمم

<sup>1</sup> Ibid p. 276

المتحدة بأنه غير بريء، وفي هذه المادة تتعلق بالمبادئ المكرسة في ميثاق الأمم المتحدة وليس بأحكام ميثاق الأمم المتحدة، لكي تشمل حتى الدول الغير مصادقة على ميثاق الأمم المتحدة.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: منازعات حق المرور البريء<sup>2</sup>:

نصت اتفاقية قانون البحار على التزام الأطراف المتنازعة بحل المنازعات بالطرق السلمية مع ترك الحرية للأطراف في اختيار إجراء تسوية النزاع (المواد 282-279) وإن تم ذلك عن التوفيق (المادة 284) أو عن طريق التسوية الودية (المادة 299) ولأطراف النزاع اختيار أي وسيلة من وسائل حل النزاعات سلمياً المنصوص عليها في المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة،

-التوفيق للمساعي الحميدة والوساطة والتفاوض وعرض الأمر على المنظمات الدولية<sup>3</sup>

### حل النزاع بطريقة ملزمة:

في حالة عدم التوصل إلى حل النزاع بطريقة من الوسائل المذكورة أعلاه، نصت اتفاقية قانون البحار على إجراءات إلزامية تؤدي إلى قرارات ملزمة، فنصت المادة 287 على أن الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها لها أو في أي وقت بعد ذلك فالدولة حرة في اختيار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها:

أ- المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقاً للمرفق السادس.

ب- محكمة العدل الدولية.

ج - محكمة تحكيم منشأة وفق المرفق السابع.

د- محكمة تحكيم خاص، مشكلة وفقاً للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه.

هـ- غرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار إذا قبلت الدولة ذلك وفقاً للفرع الخامس من الجزء الحادي عشر<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Ibid p 268

<sup>2</sup> - cf : Luchini & Voelckel opcit p p 272 - 273 .

<sup>3</sup> - أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص ص 160 - 161 .

<sup>4</sup> Ibid p 161

آما نصت الاتفاقية على أن:

- 1- أن تعتبر الدولة الطرف في النزاع الذي لا يغطيه إعلان نافذ، قد قبلت بالتحكيم وفقا للمرفق السابع.
  - 2- إذا كانت الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع، لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى ذلك الإجراء ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك أما إذا لم تكن الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع، لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى التحكيم وفقا للمرفق السابع ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك
  - 3- يظل الإعلان الصادر بقبول حل النزاع بطريقة ملزمة نافذا لمدة ثلاثة أشهر بعد إيداع إشعار الإلغاء لدى الأمين العام للأمم المتحدة. ولذلك لا يؤثر إلغاء إعلان أو انقضاء مفعوله أو إصدار إعلان جديد في الدعوى القائمة أمام محكمة مختصة ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك.<sup>1</sup>
- وتعد منازعات حق المرور البريء من بين المواضيع التي يمكن أن تحل بطريقة ملزمة وهذا حسب نص المادة 297 لأنها تندرج ضمن المنازعات الخاصة بالحقوق سيادية أو ولاية الدولة الساحلية. حيث تنص هذه المادة على أنه تخضع المنازعات الخاصة بتفسير الحقوق السيادية للدولة الشاطئية للتسوية الإلزامية وذلك في الحالات التالية:
- أ- عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية بصدد حريات و حقوق الملاحة أو التحليق أو وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة أو بصدد غير ذلك من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا و المحددة في المادة 58
  - ب- أو عندما يدعى أن دولة قد تصرفت في ممارستها للحريات و الحقوق و أوجه الاستخدام المذكورة أعلاه بما يخالف هذه الاتفاقية أو القوانين أو الأنظمة التي اعتمدها الدولة الساحلية طبقا لهذه الاتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية
  - ج- أو عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف القواعد و المعايير الدولية المحددة لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و التي تكون منطبقة على الدولة.
- الساحلية و تكون قد تقرررت بهذه الاتفاقية أو تكون قد وضعت عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي وفقا لهذه الاتفاقية.

<sup>1</sup> Ibid p 162

أما المنازعات التي لا تخضع للتسوية الإلزامية (المادة 198) فقد نصت الاتفاقية على جواز إعلان الدولة عدم قبولها حل المنازعات بطريقة ملزمة إذا تعلق النزاع بواحد أو أكثر من المنازعات التالية: - من بين أمور أخرى- المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية بما في ذلك الأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية.

- المنازعات التي يمارس بالنسبة لها مجلس الأمن الوظائف والسلطات التي منحها له ميثاق الأمم المتحدة إلا إذا شطبها المجلس من جدول أعماله أو طالب أطراف النزاع حله بالطرق المنصوص عليها في الاتفاقية.

ومن بين القواعد التي تحكم عمل المحاكم المختصة بحل النزاع - من بين أمور أخرى- هو ضرورة استنفاد طرق الطعن الداخلية فقد نصت المادة 295 على أنه "لا يجوز إحالة أي نزاع بين دول أطراف يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها إلى الإجراءات المنصوص عليها إلا بعد أن تكون الطرق القانونية الداخلية قد استنفذت"

ويكون الحكم الصادر عن أية محكمة مختصة نهائياً ويجب على آل أطراف النزاع تنفيذه وعدم وضع العراقيل التي تحول دون ذلك. وعملاً بمبدأ نسبية أثر الأحكام القضائية أو أحكام التحكيم قررت الاتفاقية أن الحكم لا يكون ملزماً إلا لأطراف النزاع وبالنسبة لنفس الموضوع.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أحمد أبو الوفاء مرجع سالف الذكر ص168

ختاماً لهذه الدراسة المتواضعة لأحكام حق المرور البريء يمكن القول بعد الاطلاع على جانب من الممارسة الدولية، أن بعض الدول أصدرت قوانين وأنظمة تماثل القواعد الموجودة في اتفاقية قانون البحار حتى أثناء مفاوضات هذه الأخيرة، وبعض الدول تبنت قوانين وأنظمة مماثلة لأحكام اتفاقية 1982 حتى قبل دخول هذه الأخيرة حيز النفاذ وهذا بسبب أن اتفاقية 1982 تعبر عن قواعد عرفية والدليل على ذلك هو الممارسة الدولية والشعور بالإنزامية، وهذا ما نص عليه صراحة الإعلان المشترك من طرف الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي لعام 1989 (السالف الذكر).

غير أن بعض الدول أصدرت قوانين وأنظمة فيها قواعد مخالفة لأحكام اتفاقية 1982 مثل موضوع تعليق حق المرور البريء، كما أن بعض النقاط بقيت غير حاسمة مثل مرور السفن الحربية والسفن النووية حول ماذا إذا كان يشترط مرورها إعلام أو رخصة مسبقة أو لا ، أما من جهة أخرى بعض الأحكام لقيت إجماع الدول فالغواصات يجب أن تمر على السطح وأن ترفع علم دولتها.

ويمكن القول أن تكريس تنظيم حق المرور البريء هو لضمان حرية الملاحة لأغراض سلمية.



المراجع باللغة العربية:

أولا : الكتب:

- 1- أحمد أبو الوفاء "القانون الدولي للبحار" دار النهضة العربية، الطبعة الأولى 1988 - 1989.
- 2- محمد سامي عبد الحميد " القاعدة الدولية " مؤسسة الثقافة الجامعية، ط 1979
- 3- صلاح الدين عامر "قانون البحار الجديد " 1983

ثانيا : الموثائق الدولية الرسمية:

- 1- سولاس الطبعة الجامعة 2009 ، المنظمة البحرية الدولية لندن 2009

المراجع باللغة الأجنبية:

أولا: الكتب:

- 1- Churchill and Lawe, “ The law of the sea “Manchester university press , 1985.
- 2- Luchini et Voelckel ,” Droit de la mer tome 2 navigation et peche “ Ed. A Pedone.
- 3- Gilbert Gidel “ Le droit international public de la mer “ tome 3 Librairie Edouard du chemin Paris 198 .
- 4- A.Pellet , P.Dailler” droit international public “LGDJ Paris 1994.
- 5- D.J.Harris « Cases and materials in international law “5th ed London , sweet and Maxwell 1998 .
- 6- H.Caminos RCADI 1987(5) “ The legal regime of straits “
- 7- Hong Zing Zhong « La mer adjacente » in Bilan et perspectives.
- 8- John R.Stevensen and Bernard H.Oxman AJIL January 1974 Vol 68 N1.

- 9- C.J.Colombos “The international law of the sea“ 3rd revised edition Longmans , Green & co London , New York , Toronto 1954.
- 10- Willem Riphagen “ La navigation dans le droit de la mer “in D.Bardonet et M.Virally 1983.
- 11- R.Bernhardt “ Custom and treaty in the law of the sea “ RCADI 1987(v).
- 12- Willem Riphagen in SFDI Colloque de Rouen ed A Pedone Paris.
- 13- Jean Carroz in D.Bardonet et M.Virally ed A Pedone 1983.
- 14- Jaque Yvan Morin in RCADI Colloque 1973 , Sijthoff Leyden.1975

ثانيا :الرسائل والمذكرات :

- 1- Ahmed LARABA “ L Algérie et le droit de la mer “ Thèse 1985

الصفحة	المحتوى
أ-د	مقدمة
الفصل الأول : مفهوم حق المرور البريء و مرور بعض أصناف السفن	
6	المبحث الأول : المفهوم القانوني لحق المرور البريء
6	المطلب الأول : المرور
16	المطلب الثاني : البراءة
17	المطلب الثالث : واجبات الدولة الساحلية
20	المبحث الثاني : مرور بعض أصناف السفن
20	المطلب الأول : مرور السفن الحربية
25	المطلب الثاني : مرور الغواصات
26	المطلب الثالث : السفن التي تعمل بالطاقة النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة
الفصل الثاني: حماية الدولة الساحلية	
29	المبحث الأول: الاختصاص التشريعي، التنظيمي والقضائي للدولة الساحلية
29	المطلب الأول: تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي
35	المطلب الثاني : تعليق حق المرور البريء
36	المطلب الثالث: الاختصاص القضائي الجنائي و المدني على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي
39	المبحث الثاني : سلطة الإكراه
39	المطلب الأول : النسبية و حق الملاحة في البحر الإقليمي
42	المطلب الثاني: المرور غير البريء
44	المطلب الثالث: منازعات حق المرور البريء
48	خاتمة
50	قائمة المراجع