



جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية



القيود الواردة على أنظمة المرور التقليدية في البحار

أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: قانون

تحت إشراف الأستاذ:

د/ بركاني أحمد

إعداد الطالبة:

لغيمة فضيلة

لجنة المناقشة:

- أ.د/ تاجر محمد، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....رئيسا
- د/ بركاني أحمد، أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية...مشرفا ومقررا
- أ.د/ حدوم كمال، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، بومرداس.....ممتحنا
- د/ لعمامري عصاد، أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا
- د/ زايدي حميد، أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا
- د/ معزیز عبد السلام، أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية...ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2022/03/21

قَالَ اللَّهُ تَعَالَى:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

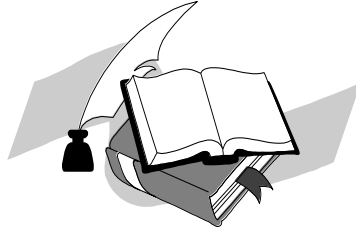
﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا

وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا ^{صَل}وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ

وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۚ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٤﴾

النحل الآية 14.

إهداء



إلى روح أمي الطاهرة رحمها الله وأسكنها فسيح جناته
إلى أبي حفظه الله لي ورعاه وأطال في عمره
إلى سندي ومُعْضِي ومن شد أزري، أخي العزيز إدير
إلى أخواتي هبيرة وراكية ورشيدة وليديا
إلى جميع أفراد العائلة أهدي ثمرة جهدي هذا.

لغيمة فضيلة. 

الشكر والتقدير

أتقدم بخالص الشكر ومعظيم الامتنان لأستاذي
الفاضل، "بركاني أحمد"

لقبوله الإشراف على هذا العمل

وإلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذا العمل

لغية فضيلة.

قائمة أهم المختصرات

ج.ر.ج.ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ق.ب.ج : القانون البحري الجزائري.

ص. : الصفحة.

د.ت.ن : دون تاريخ النشر.

د.م.ن : دون مكان النشر.

د.ب.ن : دون بلد النشر.

د.د.ن : دون دار النشر.

Liste des abréviations

1-Liste des abréviations en Français

P : Page.

PP : De page...à page.

N : Numéro.

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

R.J.E.S.O : Revue Juridique et Economique du Sud- Ouest

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

R.E.D.S : Revue Européenne du Droit Social.

L.G.D.J : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

R.B.D.I : Revue Belge de Droit International.

Par : Paragraphe.

C.P.A : Cour Permanente d'arbitrage.

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

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

A.D.M : Annuaire de Droit de la Mer.

C.D.I : Commission du Droit International.

R.C.D.S.P : Revue Critique de Droit et Sciences Politique.

R.E.D.S : Revue Européenne du Droit International Public.

R.B.D.I : Revue Belge de Droit International

SUA : La convention de la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

OMI : Organisation Maritime Internationale.

Code ISPS : Code International pour la Sûreté des navires et des Installations Portuaires.

2-Liste des abréviations en Anglais

SOLAS : Safety Of Life At Sea.

IMDG : International Maritime Dangerous Goods.

MARPOL : Marine Pollution.

SUA: Suppression of Unlawful Acts against the safety of Navigation.

STCW: Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers.

تشغل البحار ما يقرب ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية ويعتبر الطريق الأول للمواصلات الدولية وأهم وسائل الاتصال بين الشعوب نظرًا لتجانسها في العنصر والاتصال باليابسة، إذ عرفت الحضارات القديمة في مسالكها البحرية أهمية البحار لاسيما في مجال التجارة البحرية، حيث إهتمت في بادئ أمرها بمعرفة سبيل الملاحة البحرية، ثم إهتمت بعد ذلك بتأمين قوافلها من السفن والأساطيل البحرية.

كانت النظرة الأولى إلى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال والمرور، غير أنه ومنذ أن أدركت الشعوب أهمية البحار نظرا للتطور العلمي الذي شهدته البشرية، تزايد معها تسابق الدول فيما بينها لاستغلال الثروات البحرية، حيث سعت الدول في بداية العصور الوسطى إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أهميتها بالنسبة إليها، وقد كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول استغلال ثروات هذه المساحات البحرية، وخاصة في مجال الصيد وكذلك الرقابة على كافة المظاهر الأخرى للملاحة، ما أدى في كثير من الحالات إلى صراعات طاحنة خلفت خسائر فادحة للأطراف المتنازعة.

انتقل هذا الصراع في شكل خلاف فقهي إلى فقهاء القانون الدولي الذين انقسموا إلى اتجاهين متباينين، ينادى الاتجاه الأول الذي كان يتزعمه الفقيه الهولندي (جروسيوس) بحرية البحار وجعلها مفتوحة لكل الشعوب، وعدم جعلها حكرا على دولة أو دول بعينها والتي ينتج عنها حق الجميع في استغلال ثروات البحار الحية منها وغير الحية، في أي منطقة كانت في عرض البحر، الأمر الذي عارضه الاتجاه الثاني الذي تزعمه الفقه الانجليزي (سلدن)، الذي يقر بحق الدول الساحلية في احتكار المساحات البحرية القريبة من شواطئها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها.

مهدت كتابات فقهاء الاتجاهين المتباينين إلى تغير الدول لمواقفها التقليدية اتجاه البحر، حيث أبدت رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها

البحري إلى مسافات متفاوتة واضحة بذلك حد للمبدأ القاضي بحرية الملاحة البحرية وذلك عن طريق إعلانات فردية اختلفت في مضامينها وتعارضت فيها المصالح، وهو ما لم يرق للكثير من الدول التي عارضت فكرة السيادة على البحار، ودعت إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة البحرية، ما أدى إلى حالة من الفوضى الدولية في المواقف الوضع الذي هدد الأمن والسلم الدوليين وجعل الأطراف المتنازعة تقتنع تدريجياً بضرورة الاتفاق على بعض القواعد القانونية التي يجب أن تحكم البحار وتحكم وتنظم مسألة سيادة الدول على مناطق بحرية مجاورة لإقليمها البري.

فجاء القانون الدولي الكلاسيكي بتقسيم البحر إلى مساحتين بحريتين وهما البحر الإقليمي وأعالي البحار، وجسد مبدأ حرية الملاحة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي بحق المرور البري، وفي أعالي البحار بحق المرور الحر هذين الحقين اللذين تعتبرن نظامين تقليديين للمرور في البحار نادى إليهما كل من الاتجاهين المتباينين في مسألة حرية وتقييد البحار.

ففكرة المرور الحر والمرور البري كانت سابقة لظهور فكرة احتكار البحار وعرقلة مرور السفن التجارية فيها، وهذا راجع لوجود صلة وثيقة جداً بين فكرة المرور في البحار وبين التجارة الدولية والمبادلات عن طريق البحار، وهي ممارسات لم يكن بإمكان أحد أن يقطع طريقها أو سبلها ولا أن توجه المبادلات والتجارة البحرية التي تقودها السفن ولا حتى فرض رسوم مالية عليها، فحرية المرور بالبحار كانت الأسبق إلى أن ظهرت فكرة السيطرة عليها وإخضاعها للسيادة، فكان لزام أن يوجد مبرر قانوني وسند شرعي يبرر قطع الطريق وعرقلة سير وحركة هذه المبادلات التجارية الدولية⁽¹⁾.

قامت المجموعة الدولية منذ بداية القرن العشرين بتكريس وبلورة قواعد تحكم مجرى العلاقات الدولية البحرية وتدوين أعرافها، وصياغة مختلف النصوص المنظمة لها في شكل

¹ - عوض محمد المر، حق المرور البري في البحار، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1980، ص 39.

اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، اثبت التاريخ القانوني لها محطات هامة حاسمة منها مؤتمر لاهاي لعام 1930، واتفاقيات جنيف لعام 1958⁽¹⁾ التي أعادت تقسيم البحر إلى خمسة مناطق بحرية، حيث قامت باستحداث ثلاثة مناطق بحرية جديدة لم تكن معروفة قبل هذه الاتفاقيات، والتي تتمثل في كل من المياه الداخلية، المنطقة المتاخمة والجرف القاري، غير أن هذا التقسيم الذي أتت به هذه الاتفاقيات غير دقيق، مما استدعى إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽²⁾ والتي تعتبر آخر ما وصل إليه الفكر القانوني الدولي، وأكبر نتاج توصلت المجموعة الدولية إلى تحقيقه، فهي بحق، أكبر وأضخم معاهدة "شارعة"، وهي «تمثل إنجازا عظيما حققه المجتمع الدولي، لا يتفوق عليه إلا ميثاق الأمم المتحدة»، بل هي «... أول معاهدة شاملة تعالج تقريبا كل جانب من جوانب استخدام البحار والمحيطات ومواردها، وقد نجحت في أن توفق بين المصالح التنافسية للأمم جميعا»⁽³⁾. كانت نتاج مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار التي قامت على أساس «الصفة الشاملة» والتي اتسمت بالصعوبة والتعقيد⁽⁴⁾.

¹ - اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958، الوثيقة الختامية لمؤتمر للأمم المتحدة لقانون البحار في 29 نيسان/ أبريل 1958.

www.un.org/law/avl,A/conf.13/L.58,1958,UNCLOS,off.Rec.Vol.2,146

² - اتفاقية قانون البحار لعام 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث لقانون البحار UNCLOSIII، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جمايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

www.un.org/convention_agreement

- صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج ر، ج، ج، العدد 06، الصادرة في 24 جانفي 1996. (لم ينشر مضمون الاتفاقية).

³ - مقتطف من الملاحظات التي أدلى بها السيد: "ت.ب.كو" من سنغافورة رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بعنوان "دستور للمحيطات" ووردت في بيانين أدلى بهما في 6 و 11 ديسمبر 1982. أنظر: قانون البحار، النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الأمم المتحدة، نيويورك، 1988، ص 1.

⁴ - تناولت هذه الاتفاقية أغلب المواضيع المتصلة بالبحار، وذلك في 320 مادة وتسعة مرافق، بحيث تطرقت لعدة مواضيع من بينها: البحر الإقليمي ونظام المرور البريء والقيود الواردة عليه، أعالي البحار ونظام المرور الحر والقيود الواردة عليه، المنطقة الاقتصادية الخالصة، المطاردة الحديثة... إلخ، للمزيد من التفاصيل راجع:

TRAVES Tullio, "Convention des Nation Unies sur le droit de la Mer", United Nations 2009, in: <http://www.un.org/law/avl.,> P.1-7.

والتي شملت جميع مواضيع اتفاقيات جنيف لقانون البحار مع عدة تعديلات وإضافات والتي من بينها إضافة ثلاثة مناطق بحرية جديدة والمتمثلة في المياه الأرخبيلية، المنطقة الاقتصادية الخالصة، والمنطقة الدولية أو تسمى منطقة التراث المشترك للإنسانية، وبهذا تكون هذه الاتفاقية قد قسمت البحر إلى ثمانية مناطق بحرية، وجعلت لكل منطقة نظام قانوني خاص بها.

كما قامت بتعين الحدود بينها بدقة، وحددت وضعيات السفن أثناء مرورها عبر مختلف المناطق البحرية، فوضع على عاتق الدول الساحلية واجب منح حق ممارسة المرور البريء لسفن الدول الأجنبية في بحرها الإقليمي، وذلك تطبيقاً لمبدأ حرية الملاحة الذي جسده القانون الدولي للبحار بنظام المرور البريء في البحر الإقليمي، والمياه الداخلية وهذا طبقاً للفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهذه المادة قامت بإلحاق المياه الداخلية البحرية التي حصرتها الطريقة المبينة في إتفاقية قانون البحار بالمادة 07 "تقرير خط الأساس المستقيم" إذا أدت هذه الطريقة إلى حصر مسطحات مائية وجعلها مياهها داخلية بحرية بعد إن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، فإنه يطبق عليها حق المرور البريء. وأضافت المادة 1/52 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أن السفن التابعة لجميع الدول تتمتع بحق المرور البريء في المياه الأرخبيلية، دون الإخلال بما قرره المادة (50) من الاتفاقية، والتي تعطي للدولة الأرخبيلية الحق في تحديد مياهها الداخلية، في مسطح المياه الأرخبيلية.

غير أن هذا المرور مرهون بشروط، ووضع عليه قيود حفاظاً على سيادة وأمن الدول الساحلية في هذه المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، على أن حق المرور لا يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ التدابير الضرورية التي تحمي نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها وسياستها العامة أو بمصالحها المالية، وللدولة الساحلية، كذلك بالنسبة للسفن المتقدمة

إلى مياهها الداخلية ذات الطبيعة الخاصة والاصطناعية الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة أي إخلال بالشروط التي يخضع لها النفاذ لهذه المياه⁽¹⁾.

وإذا كان مبدأ حرية الملاحة تم تجسيده بنظام المرور البريء في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والمتمثلة في البحر الإقليمي والمياه الداخلية، فإن مبدأ حرية الملاحة تجسد بالمرور الحر في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية والمتمثلة في المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة نظام استغلال الجرف القاري كامتداد لحق المرور الحر المجسد في أعالي البحار على أساس أن المساحات البحرية التي تعتبر كمناطق خاضعة لولاية الدولة الساحلية تم اقتطاعها من المساحات المائية التي كانت سابقا من أعالي البحار، وتخضع السفن الأجنبية المارة مرورا حر في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية لقيود احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

فيما يخص التحدث عن مبدأ حرية أعالي البحار فإنه يحيلنا إلى مبدأ عدم التدخل في هذه المساحة البحرية الشاسعة والتي تعتبر مساحة حرة، وليس لأي دولة الحق في تملكها أو السيطرة عليها، ففكرة التدخل ذات استعمال خطير في القانون والسياسة لما قد ينشأ عنه من نزاع دولي.

لكن كون مبدأ حرية أعالي البحار قاعدة عامة وثابتة، هذا لا يعني أن تعم الفوضى والجرائم في هذه المنطقة، فحماية حقوق ومصالح الدولة الساحلية والجماعة الدولية في المنطقة تقع على عاتق كل دولة تمارس الملاحة البحرية في أعالي البحار، وذلك بالاستناد إلى مجموعة من القيود التي تسمح بتدخل الدول في أعالي البحار، كاستثناءات على اختصاص دولة العلم، المنظمة في اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبعض الاتفاقيات الخاصة بمكافحة ارتكاب الجرائم فيه والمحافظة على البيئة البحرية، مع مراعاة الأهمية البالغة للمبادئ التي ينظمها القانون

¹ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 525.

الدولي كالسيادة والاستقلال واختصاصات الدولة الساحلية، ودور الأمم المتحدة والتنظيمات الإقليمية في الحفاظ على الأمن والسلم الدوليين، وحسن استخدام منطقة أعالي البحار مع مراعاة النظام القانوني الذي يحكم المنطقة الدولية.

ولقد احتلت السفن مكانة معتبرة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فقد بينت وضعها وأنواع مرورها والاختصاص عليها وتجاذبه بين دولة العلم والدولة الساحلية فالاتفاقية لا تنظر إلى السفينة باعتبارها أداة ملاحية صرفة يتم تصنيفها ضمن فئة "الأموال" فذلك شأن القوانين البحرية الداخلية، وإنما تنظر عند بحثها هذه المواضيع، إلى العلم الذي تحمله هذه السفينة والذي يعبر عن وجود دولة ذات سيادة من ورائها تتمتع هذه السفينة بحمايتها كما تخضع لاختصاصها. فنجد أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد أوردت التزامات على السفن وتدابير وضوابط يتعين على هذه الأخيرة التقيد بها أثناء مرورها مرورا حرا أو مرورا بريئا، والحقيقة أن هذه النصوص التي تبدو موجهة إلى السفن، إنما هي موجهة إلى دولة علمها.

وباعتبار القيود الواردة على أنظمة المرور التقليدية في البحار، المرور الحر والمرور البريء من أهم المواضيع التي تفصل بين تعارض مصالح الدولة الساحلية في المحافظة على سيادتها ومصالح الجماعة الدولية في ضمان حق المرور التقليدي، سعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الخاصة المرتبطة بارتكاب الجرائم في المناطق البحرية إلى إقامة موازنة وتسوية بين دولتين أو أكثر، دولة علم السفينة الأجنبية أثناء مرورها مرورا بريئا في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وبين سفن تحمل أعلام دول مختلفة فيما بينها، أو بينها وبين الدولة الساحلية أثناء مرورها مرورا حرا في المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، لأن الأمر قد يؤدي إلى مواجهة قانونين أو سيادتين معا لاسيما في مجال الاختصاص عند خرق السفينة لقوانين ونظم الدولة الساحلية أثناء مرورها مرور بريء أو خرق السفينة لشروط المرور الحر في أعالي البحار.

طبقا للقاعدة الأصلية في أنظمة المرور التقليدية في البحار، هناك نظام المرور البريء ونظام المرور الحر، وكليهما لا تمارسهما السفن الأجنبية بصفة مطلقة، بل هناك قيود لممارستهما لغرض التوفيق بين احترام مبدأ سيادة الدولة الساحلية وبين حق المرور التقليدي للسفن الأجنبية في الملاحة الدولية، هل وفقت القيود التي تواجه نظامي المرور الحر والمرور البريء في تحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية؟

بالعودة إلى أحكام اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958 ولاتفاقية قانون البحار لعام 1982، وإلى الاتفاقيات الخاصة بمكافحة الجرائم والانتهاكات الواقعة في أعالي البحار وكذا القانون البحري الجزائري نجدها قد خصت تنظيم القيود الواردة على المرور الحر والمرور البريء بأحكام قانونية تباينت فيما بينها.

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة لابد من دراسة الموضوع كما ورد في اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الخاصة بمكافحة الجرائم والانتهاكات الواقعة في أعالي البحار، وكذا القانون الجزائري باعتماد المنهج التحليلي والمقارن، الذي يتناول أهم المواضيع التي فصلت فيها هذه الاتفاقيات الدولية في مجال القيود على المرور الحر والمرور البريء مع عرض بعض الأحكام القضائية في بعض المواضيع في هذا المجال.

سننتبع في هذه الدراسة خطة مقسمة إلى بابين، وذلك على المنوال الآتي:

الباب الأول: القيود الواردة على نظام المرور البريء في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور البريء في البحر الإقليمي.

المبحث الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في البحر الإقليمي في ظل تقييدها باحترام عنصر براءة المرور للسفن الأجنبية.

المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة خلال مرورها بالبحر الإقليمي.

الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور البريء في المياه الداخلية.
المبحث الأول: تقيد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية ذات الطبيعة الخاصة.

المبحث الثاني: تقيد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية الاصطناعية.
الباب الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية.

الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

المبحث الأول: تقيد ممارسة المرور الحر للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة.
المبحث الثاني: امتداد صلاحيات الدولة الساحلية من الإقليم البحري الخاضع لسيادة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.

المبحث الأول: الاستثناءات ذات المصدر العرفي على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار.

المبحث الثاني: الاستثناءات ذات المصدر الاتفاقي على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار.

الباب الأول

القيود الواردة على نظام المرور البريء في المناطق البحرية

الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

حينما تأكد النظام الذي يقوم على مبدأ حرية البحار وتقيد سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي أصبح المرور البريء le passage inoffensif نظاما معترفا به على ذلك المبدأ، وكان سابقا عبارة عن فكرة وجدت ضالتها في القانون الدولي العرفي إلا أنها تطورت شيئا فشيئا مع تطور قانون البحار، ففكرة المرور البريء قديمة في الفقه الدولي تعود إلى زمن الحرب الفقهية بين أنصار ومعارض حرية البحار، فقد تحدث عنها كل من الفقهاء Gentlis و Selden وبعدهما الفقيه Vattel ليأخذ بها معهد القانون الدولي في دورة باريس عام 1894، ويتجسد هذا المبدأ رسميا في معاهدة فرساي لعام 1919 واتفاقية برشلونة لترانزيت الحر عام 1921 وجمعية القانون الدولي عام 1926. ثم أخذ بها مجدداً من طرف معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928، واتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وأخيرا نجدها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ويكون على هذا الأساس نظام المرور البريء قد استقر في العرف الدولي قبل أن يدخل ويستقر في القانون الدولي المكتوب وتبقى محاولات تنظيم المرور البريء متواصلة في خلق توازن بين مصالح الجماعة الدولية لتوفير أكبر قدر من حرية الملاحة وعنصر عدم الإعاقة هو الذي يحمي هذه المصالح بينما مصالح الدولة الساحلية التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر تحميها بعض القيود على هذا المرور، سواء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية (الفصل الأول) أو في مياهها الداخلية (الفصل الثاني).

الفصل الأول

القيود الواردة على نظام المرور البريء في البحر الإقليمي

يعتبر حق المرور البريء للسفن الأجنبية قيد يرد على سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري، والمرور البريء هو حق تتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، أكدته اتفاقية جينيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 وكذا اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نظمتها بطريقة محكمة لتحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية، ولكن أوردت على هذا الحق مجموعة من القيود القانونية حماية لأمن ومصالح الدولة الساحلية، إذ سمحت للدولة الساحلية أن تقوم بتنظيم ممارسته طبقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وقواعد القانون الدولي ضماناً لملاحة حرة وأمنة في ظل ما للدولة الساحلية من حق في تقييد مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي (المبحث الأول)، وكذا ما لها من سلطات أو اختصاصات في مواجهة السفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة في بحرها الإقليمي (المبحث الثاني).

المبحث الأول

صلاحيات الدولة الساحلية في البحر الإقليمي في ظل احترامها عنصر براءة المرور للسفن الأجنبية

كون المرور البريء قيد على سيادة الدولة الساحلية أقره القانون الدولي من أجل الموازنة بين مصالح الجماعة الدولية من ناحية وبين مصالح وحقوق الدولة الساحلية من ناحية أخرى، هذا ليس معناه أن تتجرد الدولة الساحلية من أية سلطة أو اختصاص تجاهه ذلك لأن سيادتها على بحرها الإقليمي هي سيادة شبه مطلقة، كما يعتبر عنصر "براءة" المرور هو الضمان الوحيد لشرعيته (المطلب الأول)، ويكون للدولة الساحلية حق وضع قوانين وأنظمة يكون الغرض منها تنظيم مرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي حفاظاً على مصالحها الجديرة بالحماية (المطلب الثاني)، كما للدولة الساحلية الاختصاص المدني والجزائي على السفن الأجنبية الخاصة عند تواجدها في مياهها الإقليمية (المطلب الثالث).

المطلب الأول

شرط البراءة كأساس لمرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي

يعتبر المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية (الفرع الأول) حق مستقراً عليه في العرف والفقه الدوليين، وليس رخصة لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقيات دولية، ولكن ألزمت كل من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 السفن الأجنبية أن تتقيد بمجموعة من الضوابط أثناء وجودها في البحر الإقليمي حتى يكتسب هذا المرور صفة البراءة⁽¹⁾ (الفرع الثاني)، إلا أنه قد لا تتقيد بعض السفن بهذه الضوابط مما يسقط عنها براءة مرورها

¹ - أنظر الفقرة 2 من المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وعندها يعود للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات المناسبة لمنع مرور السفن غير البريء⁽¹⁾ في بحرهما الإقليمي (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مفهوم المرور البريء

ينبغي الإشارة إلى تعريف المرور البريء (أولا) قبل التطرق إلى ميدان تطبيقه (ثانيا).

أولا - تعريف المرور البريء:

بينت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضوح المقصود "بالمرور"، وكيف يتم "بالبراءة" خوفا من تعسف السفن الأجنبية في استعمال حقها في المرور البريء. جاء في المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 توضيح لمعنى المرور، وهو نفس ما جاءت به المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 مع بعض الإضافات، فبموجب الفقرة الأولى من المادة 18 نجد أن المرور يتم في ثلاث حالات هي: اجتياز البحر دون دخول المياه الداخلية، ثم دخول المياه الداخلية والرسو بأحد المراسي أو المرافق المينائية ثم الخروج من هذه المراسي ومغادرتها كلية، كما تضيف الفقرة (ب) من المادة نفسها أنه يحق للدول دخول الموانئ، وهي حالة تفرض وجود اتفاق دولي يسمح بالدخول إليها بسبب غياب قاعدة عرفية في الوقت الحاضر تقضي بذلك، وإلا لما أمكن الحديث عن مرور إلى المياه الداخلية أو الموانئ⁽²⁾.

¹ - أنظر الفقرة 1 من المادة 25 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - تنص المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى أنه:

« 1 - المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى.

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

ينبغي أن تتوفر في المرور شروط حتى يكون بريئاً، وهذه الشروط تتمثل فيما يلي:

1- السرعة والحركة المتواصلة:

أضافت الفقرة 02 من المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 عبارة «أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً...»، والتي لم تكن موجودة في نص المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وجاءت هذه الإضافة بناءً على طلب من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1974 حيث كان الغرض منها هو توضيح فكرة المرور وتجنب تفسيرها بسوء نية كما تفعل بعض الدول التي تمارس هذا الحق⁽¹⁾.

المرور يجب أن يكون سريعاً ومتواصلاً دون توقف إلا إذا اضطرت مقتضيات الملاحة العادية عكس ذلك أو كانت هناك قوة قاهرة أو حالة شدة "cas de force majeure ou une nécessité"، أو فرضت الظروف تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات تعرضت لأخطار بحرية، كما بينته الفقرة 02 من المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ حيث يقع على عاتق الريان التزام تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحر معرضاً لخطر الضياع أو كان هناك حدوث تصادم Abordage بين السفن، فتوجب الاتفاقية أيضاً تقديم المساعدة للسفينة وطاقمها وركابها في حدود السرعة والصورة المعقولة والممكنة⁽³⁾.

2- شرط صفة البراءة:

يعتبر المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها هذا الضرر يتحقق إذا قامت السفينة الأجنبية أثناء وجودها في الإقليم البحري للدولة

¹ - عبد القادر شريال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 77.

² - تنص الفقرة 02 من المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «يكون المرور متواصلاً وسريعاً ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة».

³ - OCONNEL. D. P, International law, Stevenes and Sons, London, 1970, P. 269.

الساحلية بأي من الأنشطة التي ذكرتها المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ فيجب أن تتوفر الصفة المشروعة وغير العدائية.

وقد أغفلت إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ذكر الحالات التي يعتبر فيها المرور ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها باستثناء إشارتها لسفن الصيد إذا لم تراعى القوانين والأنظمة التي تضعها دولة الساحل وتعلنها لأجل منع الصيد في البحر الإقليمي لذلك فكل الأمر متروك للتفسير، كما يجب على الدولة أيضا الأخذ بالعوامل الشخصية المتعلقة بالنية في التعامل مع مثل هذه الحالات لعدم وجود إجماع يذكر حول الاكتفاء بالعوامل الموضوعية⁽²⁾.

ثانيا - ميدان تطبيق المرور البريء :

لا تنطبق قواعد المرور البريء إلا على الملاحة البحرية ولا تتعلق بالملاحة الجوية وهو ما جاءت به إتفاقية شيكاغو في 07 ديسمبر 1944، التي تعترف بسيادة الدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها بما في ذلك البحر الإقليمي وقد خولته المادة 15 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، والمادة 17 من إتفاقية قانون البحار 1982⁽³⁾ **حقا من الحقوق وليس رخصة** تتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، **ولا تحتاج السفن الأجنبية الحصول إلى موافقة الدولة الساحلية.**

سابقا كان الميدان الرئيسي لتطبيق نظام المرور البريء هو البحر الإقليمي لدولة الساحلية إلا أن التطورات الحديثة التي عرفها قانون البحار سمحت بتطبيق هذا النظام في أجزاء من المياه الداخلية رغم أن هذه المياه تخضع عموما إلى سيادة الدولة الساحلية، حسب

¹ - تنص الفقرة الأولى من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «يكون المرور بريء ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الإتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى».

² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 130.

³ - المادة 17 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، تنص على أنه: «**هنا بمراعاة هذه الإتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي.**».

نص الفقرة 02 من المادة 08 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على غرار ما جاء في نص الفقرة 02 من المادة 05 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كما ينطبق أيضا على أجزاء أعالي البحار التي تصبح مياهها داخلية لنفس السبب⁽¹⁾.

يطبق كذلك نظام المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط جزئين من أعالي البحار أو جزءا من أعالي البحار بالبحر الإقليمي للدولة الأجنبية، أو المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي، وهذا ما ورد في البند ب من الفقرة 01 من المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، والفرق بين نظامي المرور البريء هو أن المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، لا يمكن لدولة الساحلية أن تمارس حق وقف السفن الأجنبية الذي تمارسه في البحر الإقليمي الاعتيادي⁽³⁾ إذا توفرت الشروط المنصوصة عليها في المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982. كما ينطبق المرور البريء على المياه الأرخبيلية التي تمتد إليها سيادة الدولة.

¹ - تنص الفقرة 2 من المادة 8 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا لطريقة 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 الإتفاقية».

² - تنص الفقرة 01 من المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «1- ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع 02 من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ - المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 01 من المادة 38.

ب - أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية».

³ - تنص الفقرة 02 من المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا يوقف المرور خلال هذه المضائق».

الفرع الثاني

براءة المرور في إتفاقية قانون البحار لعام 1982

نظرًا للنقد الموجه إلى نص المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 بسبب عدم تضمنها أي ضوابط موضوعية تبين متى يكون المرور ضارًا بسلم الدولة وأمنها وحسن النظام فيها، جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار ووضع حد لهذا النقد والخلاف من خلال وضعه قائمة حصرية تقلل قدر الإمكان من التقديرات الشخصية للدولة الساحلية. تقدمت مجموعة من الدول⁽¹⁾، إقتراحات خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، أقر هذا المؤتمر نص المادة 18 التي أصبحت الرقم 19 في إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تنص المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه:

«1- يكون المرور بريئًا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها

أو بأمنها ويتم هذا المرور طبقًا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى⁽²⁾.

2- يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارًا 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 إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي

المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة؛

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع؛

¹ - هذه الدول هي: بريطانيا (A/Conf.62/C.2/L.3, Art.16)، وماليزيا، المغرب، عمان، اليمن، (A/Conf.62/C.2/L.16)

(Art.3)، وكذا فيجي (A/Conf.62/C.2/L.16, Art.3)، وبلغاريا، بولندا، ألمانيا الديمقراطية والاتحاد السوفياتي

(A/Conf.62/C.2/L.26, Art 16).

Voir : LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, Droit de la mer, Tome II. Délimitation Navigation Pêche Edition : A. Pédone, Paris, 1996, P. 244.

² - تعتبر هذه الفقرة مطابقة للفقرة 04 من المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

- 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؛
- 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 وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛
- ح- أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية؛
- ط- أي من أنشطة صيد الأسماك؛
- ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح؛
- ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المواقف أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية؛
- ل- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور»⁽¹⁾.

نلاحظ أنّ نص هذه المادة 19 قد استطعت تجنب الانتقادات التي وجهت إلى المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 من خلال وضع

¹ - للإشارة فإنّ عددا من التشريعات قد نصت على المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وجاءت مجسدة في نصوصها الداخلية، نذكر منها: المرسوم الفرنسي رقم 185/85 المؤرخ في 06 فيفري 1985، وقانون غينيا الساحلية لـ 12 نوفمبر 1984 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والقانون السنغالي لـ 25 فيفري 1985 المتعلق بتحديد البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري، وقانون 04 نوفمبر 1986 لتريني وتوباكو وكذا القانون البلغاري الصادر في 08 جويلية 1987، والتصريح الأمريكي بخصوص البحر الإقليمي في 27 ديسمبر 1988، وكذا الإعلان المشترك الأمريكي السوفياتي في 23 سبتمبر 1989، القانون الإجمالي الصادر في 02 ماي 1993، لمزيد من التفاصيل راجع:

Nations Unies, Le droit de la mer, «Evolution récente de la pratique des Etats», New York, 1987, PP. 19-13.

قائمة بمختلف النشاطات التي يؤدي القيام بها إلى الإخلال بأمن الدولة الساحلية وسلمها⁽¹⁾ وهذه القائمة تضمنت ضوابط براءة المرور⁽²⁾.

ولكن السؤال المطروح هنا هل هذه القائمة كلها حصرية؟ وهل جاءت هذه المادة 19 لصالح الدول الساحلية فقط؟

مدى حصرية القائمة المنصوص عليها في المادة 19: بالرجوع إلى الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نجد أنه إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية: فإن قائمة النشاطات المذكورة سابقا يؤدي القيام بها إلى نفي البراءة عن مرور السفينة، فلا يجب أن تتجاوز بنودها الإثني عشر المنصوص عليها في الفقرة 02 من المادة 19 السالفة الذكر.

مما يدل أن القائمة حصرية لا يجب أن تتجاوز بنودها الإثني عشر، لكن بالرجوع إلى البند (ل) من الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، نجد أن القائمة غير حصرية بل جاءت على سبيل المثال فقط، كما أنها توسع من السلطة التقديرية للدولة الساحلية، حيث جاء البند (ل) ينص على أنه: «أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور».

هذا البند يخول للدولة الساحلية أن تقرر أي نشاط آخر من غير المذكورين في البنود الأخرى المنصوص عليها في المادة 19 السالفة الذكر أن تقرر إنعدام البراءة على مرور

¹ - معظم إقتراحات الدول في مؤتمر قانون البحار الثالث جاءت تساند الصورة التي وضعت فيها المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ما عاد "غيانا" التي رفضت ما ورد في نص المادة 19، ورأت أن الإبقاء على نص المادة 14 من إتفاقية جنيف لعام 1958. وقد جاء تعليق مندوب غيانا بقوله:

«L'appréciation du passage inoffensif est de nature purement subjective et seul l'Etat doit avoir compétence en la matière».

- Voir : LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, Droit de la mer, Op.cit, P. 243.

² - جاء في المادتين 18 و19 مضامين هامة وأكثر دقة وتقصيلا في هذا الشأن مقارنة بمضامين إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والتي اعتبرها بعض الأساتذة غامضة، لمزيد من التفاصيل راجع: محمد محي الدين، الإقليم ومجالاته، ملخص في القانون الدولي المعاصر، الجزء الثاني، دار الخلدونية، الجزائر، 2003، ص 38.

السفينة على أساس أنّ هذا النشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور، وهذا يؤدي بنا إلى اعتبار البند (ل)⁽¹⁾، هو عودة إلى الاعتبارات ذات الشخصية التي وجهت في صور إنتقادات إلى كل من مشروع لاهاي وإتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 وحاولوا تقاديها بوضع قائمة موضوعية في نص المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولكن بالرجوع إلى البند (ل) نجد أنه هدمها كلية⁽²⁾.

عندما نعود إلى صيغة الفقرة 02 من المادة 19 سالفه الذكر والتي نصت بأنه: «يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية...» ونقارنها بنص البند (ل)، فإن هذا الأخير لم ينص على عنصر الضرر ولا على براءة المرور، ونص فقط على النشاط الذي ليس له علاقة مباشرة بالمرور، ومفهوم المرور نصت عليه المادة 18 من إتفاقية البحار لعام 1982، حيث ورد في مضمونها بأن: «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 المراسي أو المواقف المينائية أو مغادرته؛

¹ - TREVES Tullio, La navigation, Chapitre 15, Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica, Paris-Bruylant-Bruxelles, 1985, P. 756.

² - وللإشارة، فإن الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي قاما بتاريخ 23 سبتمبر 1989 بإعلان مشترك يتضمن تفسيراً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمرور غير البريء، وقد جاء في الإعلان أنه: «جميع السفن، بما فيها السفن البحرية أياً يكن نوع حمولتها أو تسليحها أو محركاتها، تتمتع بحق المرور غير الضار في البحر الإقليمي وفقاً لقواعد القانون الدولي، وأن الفقرة الثانية من المادة 19 من إتفاقية 1982 تتضمن لائحة كاملة للنشاطات التي لا تتلاءم مع المرور غير الضار، وأن مرور أي سفينة في البحر الإقليمي تعتبر غير ضار عندما لا تقدم السفينة على أي من هذه النشاطات، وفي حال راودت الدولة الساحلية الشكوك حول الصفة غير الضارة بمرور السفينة في بحرها الإقليمي، عليها إعلام السفينة بأسباب شكوكها وإعطاء قبطان السفينة إماكن تحديد نواياه أو إنهاء نشاطاته».

راجع: سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994، ص 44.

ج- يكون المرور متواصلًا وسريعًا، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة».

عند تفحص نص هذه المادة بصفة منفردة، نجد أنها لم تشر إلى أن توقف السفينة أو رسوها من دون أن يستلزم ذلك في مقتضيات الملاحة أو القوة القاهرة أو حالة الشدة أو واجب تقديم المساعدة تعتبر حالة تنفي البراءة عن هذا المرور، لأن المادة 19 هي التي حددت حالات حصرية لنفي البراءة للمرور، حيث أن المادة 18 لم تتضمن هذا الحكم، ولكن بالرجوع إلى نص البند (ل) من الفقرة الثانية من المادة 19 الذي ينص على أنه: «أي نشاط المادة آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور». وهنا تصبح المادة 19 حصرية لأن البند (ل) يحيل إلى المادة 18، وبالتالي تضع حدًا للانتقادات الموجهة للمادة 19 على أساس أنها أوردت قائمة من النشاطات على سبيل المثال⁽¹⁾.

كما يجب الإشارة إلى أن نص المادة 300 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص على أنه: «تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق».

فانطلاقًا من نص هذه المادة فإنه ولو جاء نص البند (ل) من الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لصالح الدول الساحلية، فإن هذه الأخيرة لا يمكن لها

¹ - قامت دولة غرينادا بتأويل وصياغة البند (ل) من الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار بطريقة غير ما ورد عليه في هذا البند (ل)، مما أدى بها إلى الوقوع في تعارض مع أحكام القانون الدولي ومن شأنه أن يثير مسؤوليتها الدولية. وقد جاء في قانون رقم 17 لعام 1978 لغرينادا في مادته 11 على:

«Toute autre activité que peuvent prescrire les autorités compétentes»

لمزيد من التفاصيل راجع:

-TREVES Tullio, La navigation, Op.cit, P. 756.

أن تستخدمه خارج البنود الإحدى عشر السابقة للبند (ل)، ولا أن تتعسف في استعماله بطريقة يظهر فيها هذا البند غير منسجم مع غيره من البنود الأخرى⁽¹⁾.

وتعتبر نصوص إتفاقية قانون البحار لعام 1982 منسجمة، فلا يمكن فصل نص عن آخر خاصة إن تعلق الأمر بنفس الغرض لأن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 جاءت في إطار "صفقة شاملة Package deal" فكل حكم في نص يقابله حكم متمم في نص آخر⁽²⁾. وأذكر من بين الأنشطة التي يمكن أن تضر بأمن الدولة الساحلية والتي تقوم بها السفينة الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، حيث يمكن للدولة الساحلية أن تمنع هذه السفن من المرور إذا استعملت أجهزة الإرسال أو أجهزة "الأصداء الصوتية" لغير الأغراض الملاحية الصرفية، لأن بعض الأجهزة الحديثة الإلكترونية قد تؤدي في حال إتمام السفينة التي يتم ضبط على متنها هذه الأجهزة بالتجسس⁽³⁾.

¹ - LUCCHINI Laurent, VOECKEL Michel, Droit de la mer, Op.cit, P. 247.

² - مثال ذلك: نص البند أ من الفقرة 02 من المادة 19 الذي ورد فيه أنه: «أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة». وهذا النص مصدره هو الواجب الذي فرضته المادة 301 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي قضت بأن: «تمنع الدول الأطراف في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الإتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها من السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأية صورة أخرى تتنافي ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة».

كما يجب الإشارة إلى نص الفقرة 01 من المادة 19 التي جاء فيها « ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الإتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى ». ويظهر جلياً إحالتها إلى باقي النصوص الأخرى المتممة، مما يؤكد إنسجام جميع نصوص الإتفاقية فيما سنها وحتى مع أحكام القانون الدولي الأخرى، لمزيد من التفاصيل راجع: زارة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 340.

³ - يتم جمع المعلومات بالوسائل الإلكترونية بواسطة إما التحديد الكهرومغناطيسي وهو استعمال الرادار أو بواسطة التعرف الإلكتروني وهو الذي يسمح بالتعرف البصري بواسطة التعرف الإلكتروني وكذا يسمح بالتعرف البصري الليلي والنهاري والبعيد المدى في جميع الأحوال، وإما بواسطة البحث الكهرومغناطيسي المعتمد على جمع وتحليل الإشعاعات الكهرومغناطيسية الذي يسمح بتقديم معطيات تقنية تخص خصائص أجهزة الطرف الآخر، وهي تقنية تستخدم في مواضيع أبعد مما سبق ذكره، كالعمليات التكتيكية إذ تمكن من التعرف وتحديد مواقع القوات الموجهة وتحديد سلوكها ونشاطها والتتصت عليها، بخلاف الطرفين الأولى والثانية اللتين يمكن تحديدهما وإبطالهما، فإن الطريقة الأخيرة تعتبر =

وأشير إلى أهم الحوادث الدبلوماسية ذات الصلة بهذا الموضوع والأكثر شيوعاً، قيام البحرية العسكرية البرازيلية عام 1968 باحتجاز السفينة السوفياتية "Kegvxtrov" في مياهها الإقليمية بتهمة التجسس والمراقبة الإلكترونية، وفي السنة نفسها (1968) ضبطت القوات البحرية لكوريا الشمالية في مياهها الإقليمية السفينة الأمريكية "Pueblo" بالتهمة نفسها، وقد كان احتجاج الولايات المتحدة الأمريكية مبني على عدم وجود السفينة في المياه الإقليمية الكورية من جهة، ومن جهة أخرى فإن هذه السفينة سفينة حربية تتمتع بالحصانة السيادية ويكون القبض عليها غير مشروع، إلا إذا وجد تهديد بالقوة مباشر ضد الدولة الساحلية، أما عن كوريا فقد ورد في مذكراتها أنها لجأت إلى هذا الإجراء من أجل الدفاع عن نفسها، ولقد نجم عن هذه الحادثة أزمة عنيفة بين الولايات المتحدة وكوريا الشمالية، ولم يتم الإفراج عن طاقم السفينة "Pueblo"، إلا بناء على وثيقة مسلمة من قبل ممثل الرئيس الأمريكي يعترف فيها بأن استعمال أجهزة الرقابة الإلكترونية يحيل المرور إلى مرور غير بريء.

أضيف حادث دبلوماسي آخر حدث بسبب تهمة التجسس، وتكمن وقائع هذا الحادث في أنه في عام 1975 ألقت البحرية الكمبودية القبض على الناقلة الأمريكية "Mayaguez" واحتجزتها أثناء مرورها على بعد 06 أميال من ساحل جزيرة "بولو كندور" "Polo Candor" الكمبودية، وكانت كمبوديا تمد بحرهما الإقليمي إلى مسافة 12 ميل بحري، الأمر الذي لم تعترف به الولايات المتحدة الأمريكية، التي كانت تستند في ذلك على حدود 03 أميال كعرض للبحر الإقليمي بناء على العرف الدولي، وإتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958⁽¹⁾.

= أكثر تطوراً وهي تتسم بالإخفاء غير أنها تبقى هي الأخرى قابلة للتأثر بعملية لكن حفاءها يبقيا عملية جمع معلومات ناجحة.

- لمزيد من التفاصيل راجع:

LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Droit de la mer, Op.cit, P. 243

¹ - غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مطبعة التوفيق، عمان، 1992، ص 33.

ويمكن للدولة الساحلية أن تسمح بموجب لوائحها تدمير السفن الأجنبية الحربية التي ترفض الانصياع لإشارة تدعوها إلى مغادرة هذه المناطق ومن دون أية مسؤولية من مخالفة لوائحها بالمرور من دون ترخيص مسبق.

لكن يجب الإشارة إلى أن التدابير الأمنية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في بحرها الإقليمي أخذت في التقلص النسبي أمام بعض الأحكام الدولية⁽¹⁾، فمثلا إخطار الدولة الساحلية بمرور السفن الحربية الأجنبية مسبقا تم حذفه من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على الرغم من أهميته، وإن ترك للدولة الساحلية حرية في إقراره بموجب تشريعها الداخلي بالإضافة إلى أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تركز حرية الدولة الساحلية وسلطتها في مواجهة السفن الحربية الأجنبية المخالفة لنظمها وقوانينها أثناء مرورها في بحرها الإقليمي، وهذا ما قضت به المادة 32 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على: **«ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي "الف" وفي المادتين**

¹ - لقد أدى الحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية بتاريخ 09 أبريل 1949 في قضية مضيق كورفو إلى إنشاء سابقة قضائية خطيرة كان له تأثير على المحاولات الدولية لتقنين قانون البحار وعلى تكريس أحكام قلصت من تدابير الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ولو كان ذلك على الصعيد الأمني والدفاعي.

فقد رفضت المحكمة إدعاء ألبانيا من أن مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي يعتبر ترخيص مسبق بعد انتهاك لسيادتها، ورأت بأن العرف الدولي لقو بوجه عام، أن لكل السفن زمن السلم أن تستخدم المضائق الدولية بين جزأين من أعالي البحار دون حاجة إلى ترخيص مسبق، كما برأت كذلك ساحة بريطانيا بالرغم من أن سفنها الحربية قصفت الساحل الألباني أثناء عملية المرور بحجة أنها تريد اختبار مسلك ألبانيا التي «تريد أن تفرض بقوة النيران وجهة نظرها في مجال المرور بمياهها الإقليمية»، كما ناقشت المحكمة أيضا، مشروعية زرع الألغام بالمياه الإقليمية الألبانية وأدانت هذه الأخيرة لعدم إعلانها عن ذلك.

وعند التأمل الواقعي في وقائع القضية نجد أن حكم المحكمة يعد غريبا وهنا يأتي إلى ذهننا التساؤل حول كيف يمكن تقبل وضع دولة في حالة حرب مع جارتها تعلن عن غلق قطاع من بحرها الإقليمي فقط، ويقوم بزعره بالألغام تحسسا للعبور منه وتطلب من السفن الحربية إخطارها مسبقا بمرورها للدواعي الأمنية، فتقوم سفن حربية أجنبية بالمرور دون إخطار ولا ترخيص بالمرور في ذلك القطاع المحظور وتطلق النيران على ساحلها، ولما تتعرض لحادث من جراء تلك الألغام المزروعة في ذلك القطاع، تقوم بتطهير القطاع بأكمله من دون موافقة الدولة صاحبة البحر الإقليمي ثم تدان الدولة صاحبة القطاع والبحر الإقليمي.

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

30 و31 ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية».

كما تضيف المادة 30 من نفس الاتفاقية السابقة أنه: «إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها الامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور». ودولة علمها هي التي تتحمل «المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية... لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي...»⁽¹⁾.

الفرع الثالث

وقف المرور غير البريء كتدبير لحماية أمن الدولة الساحلية

يحق للدولة الساحلية أن تمنع المرور إذا فقد شرط براءته في بحرها الإقليمي وذلك بكل التدابير الملائمة⁽²⁾، لأن شرط براءة المرور تعتبر نقطة توازن بين مصالح الدولة الساحلية الخاصة في بحرها الإقليمي، وبين مصالح الجماعة الدولية في الملاحة البحرية الهادئة⁽³⁾. يتفرع حق وقف المرور غير البريء ومنعه عن حق الدولة الساحلية في حماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها، فهو حق طبيعي ناتج عن سيادتها، تم تجسيد هذا الحق في نص المادة 05 من مشروع تقنين لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي على أن حق المرور لا يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ التدابير الضرورية التي تحمي بها نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها وسياستها العامة أو بمصالحها المالية⁽⁴⁾. وللدولة الساحلية الحق

¹ - المادة 31 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1969، ص 404.

³ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة

الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص ص 9-10.

⁴ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 524=.

في اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة أي إخلال بالشروط التي يخضع لها النفاذ إلى مياهها الداخلية. ثم قامت بعد ذلك لجنة القانون الدولي بإدراج نص المادة 05 من مشروع لاهاي في المادة 20 من مشروعها حول البحر الإقليمي خلال دورتها السادسة عام 1954 مع إضافة بعض التفاصيل، حيث جاء نص المادة 20 سالفه الذكر على أنه:

«1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لتحمي نفسها في البحر الإقليمي ضد أي عمل يضر بأمنها أو سياستها العامة أو بأية مصلحة أخرى يكون البحر الإقليمي معدا لحمايتها أولها الحق كذلك أن تتخذ في مواجهة السفن الأجنبية المتقدمة لمياهها الداخلية، التدابير الضرورية لتلزمها بمراعاة الشروط المفروضة عليها في مجال النفاذ لهذه المياه.

2- وللدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، في مناطق محددة من بحرها الإقليمي مباشرة المرور البريء إذا كان هذا الإجراء ضروريا لحماية نظامها العام أو أمنها، وفي هذه الحالة يجب أن تعلن الدولة الساحلية بطريقة كافية عن هذا الإيقاف».

تحولت المادة 20 سالفه الذكر إلى المادة 17 في مشروع لجنة القانون الدولي المقدم في دورتها السابعة عام 1955، حيث ورد في فقرتها الأولى على أنه: «للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقاً لأحكام هذا المشروع»⁽¹⁾. إنطلاقاً من نص هذه الفقرة نلاحظ أن لجنة القانون الدولي قد استعنت عن عبارة "سياستها العامة" التي وردت في المادة 20 سالفه الذكر، ويرجع السبب في ذلك إلى الغموض الذي إتفقت به عبارة

= - GIDEL Gilbert, « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Tome III, « La mer territoriale et la zone contigüe » Topos verlag vaduz, Liechtenstein, Librairie Edouard duchemain, Paris, 1981, P. 125.

¹ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص ص 524 - 525.

"سياستها العامة"، لذا فضلت اللجنة استبدالها بعبارة «*أية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقاً لأحكام هذا المشروع*»⁽¹⁾.

ويعتبر هدف لجنة القانون الدولي من وضع نص المادة 17 في مشروعها النهائي حول إتفاقية البحر الإقليمي هو تحديد المصالح الجديرة بالحماية، فلم تترك تقديرها للدول بل قيدتها بمشروع إتفاقية البحر الإقليمي، ثم قيدتها بقواعد القانون الدولي⁽²⁾، وهذا لكي لا تتعسف الدولة الساحلية في الإدعاء بمصالحها المختلفة، فتقوم بمنع المرور البريء في كل مرة يتبين لها فيها أن السفينة الأجنبية قد عرفت أنظمتها المقررة لهذه المصالح، حتى ولو كان هذا المبرر غير مشروع أو مبالغاً فيها أو غير معترف بها وفق أحكام القانون الدولي⁽³⁾.

ثم استقرت مناقشات مؤتمر جنيف لعام 1958 حول معيار براءة المرور على وضع المادة 14 التي تضمنها بعد ذلك إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. جاءت المادة 14 سالفة الذكر مطابقة للمادة 15 من مشروع لجنة القانون الدولي النهائي، وتنص المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 في فقرتها 4

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 594.

² - أضافت لجنة القانون الدولي في دورتها الثامنة المنعقدة عام 1956 لمشروعها النهائي حول إتفاقية البحر الإقليمي عبارة «*وفقاً لأحكام مواد هذا المشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي*» في المادة 17 منه لقد لقيت عملية التعديل الذي بادرت إليه لجنة القانون الدولي عام 1955 لنص المادة 17 لعدة انتقادات. كان "جورج سال" من مؤيدي إدراج عبارة القانون الدولي أما "Zourik"، فقد رأى الإبقاء على الفقرة 02 من المادة 17 على حالها، ويعود الفضل في اقتراح الصيغة الجديدة التي وردت في نص المادة 15 من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي إلى الفقيه "ساند ستروم"، وبذلك تكون هولندا هي أول من ساهم في إعادة الصياغة من جهة، وفي التقليل من شأن مصالح الدولة الساحلية بربطها بمواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي من بعد أن كانت خاضعة لتقدير الدولة الساحلية، لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 161.

³ - كما نصت المادة 15 من المشروع النهائي حول إتفاقية البحر الإقليمي المقدم من طرف لجنة القانون الدولي على أنه: «*يكون المرور بريئاً طالما أن السفينة لا تقوم باستعمال البحر الإقليمي من أجل ارتكاب أية أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو تناقض أحكام من المشروع أو غيرها من قواعد القانون الدولي*». لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 161.

و5 و6 على أنه: «4- يكون المرور بريئا طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية وهذا المرور يجب أن يتم طبقا لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى.

5- لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريئا إذا لم تراعى هذه السفن القوانين والأنظمة التي تصنعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في بحرهما الإقليمي.

6- على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها».

يعتبر الشيء المميز الذي ورد في المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 هو رفعها لمعيار "القصد"، فإنه ينفي صفة البراءة عن المرور إذا ما إنطوى على الإضرار بمصالح الدولة الساحلية دون النظر إلى توفر القصد من عدمه لدى السفينة الأجنبية، فلا يقبل هنا أن تنفي السفينة الأجنبية أو دولة علمها قصد الإضرار، فما دام قد حدث الإضرار فالمرور غير بريء يثير المسؤولية التي لا يمكن التخلص من نتائجها إلاّ بإثبات توفر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية⁽¹⁾.

¹ - إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 137.

تعتبر المادة 17 السالفة الذكر موازية للمادة 14 وسابقة لها وتشكل تدريجيا في الجزء الذي توقعه الدولة الساحلية إلى أن تصل إلى مرحلة نفي براءة مرور السفينة الذي نصت عليه المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958، فهذه الاتفاقية تمنع السفن الأجنبية من التذرع ببراءة مرورها في البحر الإقليمي كل تخل للقوانين واللوائح التي تطبقها الدولة الساحلية فيه، فأخضعتها للقوانين واللوائح المذكورة وألزمته بمراعاتها، وإلاّ حق للدولة الساحلية أن توقع عليها الجزاء المقرر فيها بشرط ألا يصل إلى حد إنكار المرور البريء كالغرامة المالية مثلا، لأن نفي البراءة موجود في المادة 14 حصريا وفقط، وليس في المادة 17، لذلك فإن المرور مقصور في براءته على عدم الإخلال بأمن الدولة الساحلية، أما باقي المصالح الأخرى، فهي مغيبة عن قصد، وتبدو واضحة صناعة مندوبي الدول البحرية الكبرى التي تعنيها المرور فكان سعيها حثيثا إلى أقصى حد لتحض سلطة الدولة الساحلية وقصر تحركها على المساس بأمنها أو نظامها العام أو على أنشطة الصيد كذا ورد في الفقرة 5 من المادة 14، فكيف يمكن القول بعد كل هذا، أن نص جنيف قد أولى مراعاة أكثر للدولة الساحلية على حساب الدول التي يعينها المرور.

لمزيد من التفاصيل راجع:

- QUENEUDEC Jean Pierre, « La France et le droit de la mer », The Law of the Sea. The European Union and its Member States. Published by kluwer law international and Martinus Nijhoff publishers, 1997, The Hague, The Netherlands, P. 156.

حاولت المادة 14 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 تجنب الأخذ بالقرائن الشخصية أو "القصد" الذي إحتوته المادة 03 من مشروع لاهاي⁽¹⁾، وهذا حين يكون للمرور ضوابط موضوعية يمكن من خلالها تقدير براءته.

غير أنّ تأثير الولايات المتحدة، كان واضحا إذا تمكنت من قصر إنعدام البراءة على المساس بأمن وسلم الدولة الساحلية⁽²⁾، إهمالها لباقي المصالح الأخرى التي وجد البحر

¹⁻ وقد ثار التساؤل حول ما تعنيه براءة المرور والمقصود بكلمة بريء وما إذا كان يراد به الفعل (Act) أم النية أو القصد (Intention)، وفي مؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي سنة 1940 نوقشت هذه المسألة، وتم تحديد المقصود ببراءة المرور بأنه مرور السفن في البحر الإقليمي للدولة الساحلية دون هدف (Pur pose) القيام بأي عمل ضار بأمن الدولة الشاطئية أو نظامها العام أو مصالحها المالية.

وقد أضافت اللجنة الثانية للمؤتمر ملاحظات على هذه المادة بأنه لا يهم ما إذا كان قصد القيام بأي فعل من هذه الأفعال قد وجد حين دخول السفينة في البحر الإقليمي، وإنما المهم هو اشتراط أن يكون الفعل قد تم في البحر الإقليمي.

وهذا يعني أن المراد بالمرور البريء - وفقا لرأى اللجنة - هو عدم الإتيان بفعل ضار في البحر الإقليمي سواء وجد القصد لإتيانه أم لا.

وهو في رأينا رأى سديد وعملي، إذ أن النية أو القصد أمر خفي لا يمكن معرفته إلا بالقيام بعمل معين بالتالي فإنه ليس بالإمكان معرفة قصد السفينة قبل أن تسيء إستعمال المرور البريء بالقيام بعمل ضار بالدولة الساحلية. بينما ذهب رستناد "Restad" إلى القول بأن المرور يكون بريئا طالما أنه لا يتم بهدف الاعتداء على أمن الدولة الساحلية وسلامتها ونظامها ومصلحتها المالية.

ويرى "أنوشيروان خوشسكيش" أن براءة المرور تعني حالتي: 1- السفينة - عند مرورها -2- وعدم القيام بفعل ضار، أي أن السفينة - عند مرورها في البحر الإقليمي - لا تنوي الإضرار بالدولة الساحلية، ولا تقوم بعمل فيه ضرر عليها. وهذا ما ذهب إليه الأستاذ محمد طلعت الغنيمي في بيان المقصود ببراءة المرور، فقد جمع بين الغرض أو الهدف أو القصد وبين فعل الضرر الصادر من السفينة أثناء مرورها في المياه الإقليمية، حيث قرر ما يلي: «ويقصد بوصف المرور، أنه (سلمي) أو (بريء) معنى ألا يضر بمصالح الدولة الشاطئية، ذلك أن حق المرور ذاته يعتبر قيذا على سيادة الدولة في مياهها الساحلية، ولذا يجب ألا يكون غرض الرحلة غير بريء أي يهدف لانتهاك حقوق الدولة، فالسفينة التي تصيد في المياه الإقليمية أثناء مرورها مخالفة بذلك قوانين الدولة الشاطئية تمس بفعلها هذا مصلحة مشروعة للدولة، وتبعا يكون مرورها غير سلمي وغير بريء، ومثلها أيضا السفينة التي تعمل في التهريب أو التي تقوم بأبحاث دون إذن الدولة».

2- جاء الاقتراح الأمريكي محاولا لتعديل نص المادة 15 من مشروع لجنة القانون الدولي في الاتجاه الذي يضيق سلطة الدولة الساحلية إلى أبعد ما يكون أن تسنه هذه الدولة من لوائح وقوانين بغية تنظيم بحرها الإقليمي في نواحي غير الأمن كالمصالح المالية والجمركية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة، وهي المصالح التي شملتها عبارة "السياسة العامة" الوارد في المادة 17 من مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة لعام 1954. وقد قبل الموقف الأمريكي هذا=

الإقليمي من أجل حمايتها، غير أن المؤتمرين أغفلوا حقيقة جوهرية هي حرية الدولة الساحلية ومدى سلطتها التقديرية في الإدعاء بأن ضرراً قد أصاب أو سيصيب سلامتها وأمنها بما يتيح لها إمكانية التعرض للمرور واعتباره غير بريء، فلا توجد في إتفاقية جنيف لعام 1958، أي ضوابط موضوعية تبين متى يكون المرور ضاراً بالسلم وأمن هذه الدولة الساحلية.

المطلب الثاني

حق الدولة الساحلية في حماية مصالحها في بحرها الإقليمي

استطاعت اتفاقية قانون البحار أن تنظم المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، بطريقة وازنت بها بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، وبالرغم من أن حق المرور البريء كان معروفاً ومنظماً حتى قبل هذه الاتفاقية، إلا أنها توصلت إلى أن تفصل في بعض المسائل العالقة والمرتبطة بهذا الحق، والتي كانت تشكل في مرحلة سابقة عقبة لتحقيق توافقات بين الدول المعنية حول هذا الموضوع⁽¹⁾.

=برد فعل من قبل بعض دول العالم الثالث وهي مجموعة الثمانية (وهي المكسيك، الشيلي، إكوادور، ماياي، بنما، بيرو، أورغواي وفنزويلا)، التي رأت أن مشروع اللجنة يقيد السفن الأجنبية بالقوانين واللوائح السارية أثناء مباشرة المرور ويجعل خضوعها لهذه القوانين واللوائح شرطاً لبراءة مرورها، وهو من هذه الرواية أفضل من الاقتراح الأمريكي، كما رأت مجموعة الثمانية أن المرور يكون بريئاً «إذا كان لا يضر بأمن الدولة الساحلية أو بأية مصلحة من مصالحها»، وقد فسرت هذه المجموعة إقتراحها الأخير هذا بأن الإحالة لمصالح الأمن وحدها غير كافية، وتجعل الدولة الساحلية مكثوفة اليدين في مواجهة مرور قد لا يكون بريئاً كما لو أضر بمصالح الصيد أو المصالح الأخرى غير الأمن، وهي المصالح التي حددتها لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة 15 من مشروعها النهائي.

لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 164.

¹ - عصاد لعمامري، "القيود الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المرور البريء السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 08، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص ص 567 - 568.

ويتضح من خلال إستقراء نص المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنها أوردت مجالات ثمانية⁽¹⁾، يحق فيها للدولة الساحلية على السفن⁽²⁾ الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء أن تمتثل لها، وهي كلها مجالات تضاف إلى مجالات أخرى وردت في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

والمجالات التي تعتبر مصالح جديرة بالحماية يحق لدولة الساحلية أن تكفلها بموجب قوانينها هي: القوانين واللوائح المتعلقة بتنظيم أمن وسير الملاحة البحرية (الفرع الأول) القوانين واللوائح المتعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب وبالبحوث العلمية (الفرع الثاني)، حماية مصالح الصيد (الفرع الثالث).

الفرع الأول

القوانين واللوائح المتعلقة بتنظيم أمن وسير الملاحة البحرية

تنص البنود (أ) و(ب) من الفقرة 01 من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «**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،

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص ص 139 - 140.

² - لقد تساءل الفقه الدولي عن حصريّة هذه القائمة، نظراً لاختلاف صيغ الفقرة الأولى من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1980 بناءً على ترجمتها إلى اللغات الرسمية المعتمدة في الأمم المتحدة لاتفاقية قانون البحار لعام 1982. فالنص العربي لا يثير مشكلة بخصوص اعتبار المجالات حصريّة حين نص على أن «**الدولة الساحلية أن تعتمد...**» **قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء...**، **تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها**». وكذلك النص الإنجليزي لا لبس فيه إذ يعتبر القائمة حصريّة حيث وردت فيه عبارة "In respect of ablor any of the folowing"، وكذلك النص الإسباني إذ وردت فيه عبارة "Sobre tadas algunas de las siguientes materias"، ومع ذلك فإن النص الفرنسي قد أورد عبارة "Peuvent Porter sur les questions suivantes"، وهو نص لا تظهر منه بالفعل حصريّة القائمة، وإنما جاء كما لو كان يشير بالفعل إلى تلك المجالات على سبيل المثال أنظر:

- TREVES Tullio, «La navigation », Op.cit., P.760.

(ب) حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت».

نلاحظ أن هذه المادة قد منحت للدولة الساحلية الحق في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بسير الملاحة البحرية، كما أضافت الفقرة الثانية من المادة نفسها أنه: «لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو معداتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً».

أما الفقرة الرابعة من المادة نفسها تنص على أن «السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر»⁽¹⁾.

تعتبر التدخلات الانفرادية للدول ضرورية وحتمية لتكريس مضمون الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها في قوانينها الداخلية، كما أنها ضرورية لسن أنظمة السلامة في المياه التي تخضع لسيادتها الوطنية وتنسيقها مع قواعد القانون الدولي المقررة، ولضمان تجسيد كافي للإجراءات المتعلقة بالملاحة وسلامتها وأمنها. فهذه القوانين ليست خاضعة لتقدير الدولة الساحلية بل يجب أن تتسق مع قواعد القانون الدولي، فالقاعدة الداخلية توضع لتطبيق القاعدة الدولية ولتقدم لها مكملات وتدقيق أو لضمان شهرها بواسطة المعلومات والأوامر البحرية التي تسمح للملاحين بمعرفتها⁽²⁾.

يعتبر موضوع الأمن والسلامة البحرية ومنع التصادم وغيرها من المسائل ذات الصلة باختصاص القانون الدولي أكثر مما لو كانت نتائج انفرادية لدولة من الدول، لذلك نجد

¹ - أحكام نص المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تقابلها نص المادة 17 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والتي نص على أنه: «يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء مراعاة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الشاطئية وفقاً لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة».

² - LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, « Droit de la mer, navigation et pêche », Tome 2, Edition: A. Pédone, Paris, 1996, PP. 329 - 330.

أن المادة 21 في فقرتها الثانية جاءت بحكم عدم جواز أن يفرض على السفن الأجنبية قوانين داخلية في المسائل سالفة الذكر، إلا إذا كان غرضها هو تنفيذ المعايير الدولية المنطبقة في تلك المجالات، وطبيعي أن هذه المعايير الدولية هي جملة الأحكام الواردة في الاتفاقيات الخاصة بموضوع السلامة البحرية، ونذكر معاهدة 1914 حول تأمين سلامة الأرواح والأمن البحري التي أبرمت بعد حادث اصطدام السفينة "تيتانيك" بالجبل الثلجي عام 1912.

ثم بعد ذلك تم إبرام معاهدة لندن حول سلامة الأرواح في البحار في 31 ماي 1929 والتي عملت على توحيد مقاييس بناء السفن ومعدات وأجهزة اتصالاتها، ثم أبرمت معاهدة لندن حول سلامة الأرواح في البحار لتحل محل معاهدة 1929 وهذا في أوت 1948، ثم جاءت بعد ذلك معاهدة لندن حول سلامة الأرواح في البحار لعام 1960، والتي عدلت عدة مرات⁽¹⁾، أما في نطاق عمل المنظمة البحرية الدولية فقد تم في 2 نوفمبر 1973 تبني اتفاقية Marpol الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن⁽²⁾، إلى أن إعتمدت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "Solas" من طرف المنظمة البحرية الاستشارية الدولية بتاريخ 01 نوفمبر 1974 في لندن والتي نظمت قواعد إلزامية في بناء السفن وتجهيزها وضمان مقاييس السلامة على متنها⁽³⁾.

¹ - محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مطبعة النهضة الجديدة، القاهرة، 1967، ص 461.

² - المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973 (MARPOL) وبروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج، ر، ج، ج، العدد 22، الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.

النسخة الأولى من هذه الاتفاقية كانت تسمى بـ (OILPOL (Oil Pollution) أبرمت سنة 1954، ودخلت حيز النفاذ في 1958 - راجع في ذلك:

- HADDOUM Kamel, "Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin", Revue de Droit et Sciences Politiques, N°03, Center Universitaire de Naama, Algérie, Janvier 2016, P. 548.

³ - صادقت الجزائر على معاهدة سولاس "Solas 1974" بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 المتضمن المصادقة على اتفاقية سولاس 1974 والبروتوكول الملحق بها المؤرخ في 17 فيفري 1978، =

بالإضافة إلى اعتماد القواعد الدولية بشأن تأمين سلامة السفن والموانئ "Code ISPS" من طرف المنظمة البحرية الدولية خلال مؤتمر ديسمبر 2002 كتعديل وتعزيز لمعاهدة "سولاس"، وتم تخصيص معاهدة خاصة بالمعايير الدولية بخصوص أطقم السفن، في 1978/07/07، وهي معاهدة لندن المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين (STCW)⁽¹⁾.

حيث تنص المادة 10 من إتفاقية (STCW) على أنه: «تخضع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط مفوضين أصلا من قبل تلك الحكومة إلى الحد الذي يكفل التحقيق من أن الشهادات الصادرة بموجب القاعدة رقم (12) والقاعدة رقم (13) صحيحة وسارية المفعول».

=ج،ر،ج،ج، العدد 36، الصادرة سنة 1983، كما صادقت الجزائر كذلك على البروتوكول الملحق بها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أبريل 1966، ج،ر،ج،ج، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

¹ - إتفاقية (STCW) إنعقدت على أثر غرق الناقل "أموكو كاديز" على السواحل الفرنسية في 16 مارس 1987، حيث وقعت كارثة بيئية التي سببها جنوح وفتح سفينة البترول العملاقة "أموكو كاديز" بسبب إرهاب الطاقم، وقد كان لهذه الحادثة أثر ضخم على موضوع كفاءة الطواقم ورقابة دولة الميناء، حيث دعت الحكومة الفرنسية 13 حكومة أوروبية زيادة على المنظمة الدولية البحرية الاستشارية ومنظمة العمل الدولية لعقد مؤتمر دولي تبحث أسباب هذه الكارثة، وقد انتهى هذا المؤتمر إلى وضع توصية بضرورة زيادة الكفاءة في التحكم والإشراف ثم تلاه وضع مذكرة تفاهم خاصة بنظام رقابة الدولة على الميناء، إلى أن يتم تكفل التنظيم الدولي بالموضوع بوضع إتفاقية في هذا الخصوص، وهي إتفاقية لندن لعام 1978 المعروفة بمختصر "STCW"، اعتمدت الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للفلاحين (STCW) في لندن بتاريخ 1978/07/07، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/04/24 صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 19 نوفمبر 1983 المؤرخ في 26 أبريل 1988 المتضمن مصادقة الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين لعام 1978 المختصرة ب(STCW.78)، ج،ر،ج،ج، العدد 22، الصادرة سنة 1988.

لمزيد من التفاصيل راجع: صالح عطية سليمان الغرجومي، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1982، ص 608.

كما يجب الإشارة إلى أن حكم الفقرة الثانية من المادة 21 سألقة الذكر، تم إقراره في نص المادة 93 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت بأن: «تتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

(أ) بناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار؛

(ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدرسهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛

(ج) استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات».

كما تضمن البند (ج) من الفقرة الرابعة من المادة 94 نفس حكم الفقرة 02 من المادة 21 سألقة الذكر، حيث ينص البند (ج) سالف الذكر على: «أن يكون الريان والضباط وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه المحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة»، إذ منحت المادة 22 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الحق للدولة الساحلية في تنظيم حركة المرور في بحرها الإقليمي، بموجب أنظمتها الخاصة بها لما تقتضيه مصلحتها وكذا تأمين سلامة الملاحة وذلك بأن: «تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن».

ف نجد في هذا المقام أن معظم الدول قد إهتمت بكل ميادين السلامة البحرية في بحرها الإقليمي، وذلك بالنص عليها بموجب تشريعاتها ولوائحها حيث تضمنت الجزائر في تشريعاتها الوطنية الأحكام المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ ومنع المصادمات في البحر وحماية

وسائط المساعدة البحرية، إما بإدراج الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة أو العمل على تنفيذها باتخاذ مجموعة من التدابير وفرض العقوبات على مخالفتها.

وتماشيا مع ما تم ذكره نجد أنّ المادة 02 من الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جويلية 1971⁽¹⁾ تنص على أنه: «**يكون الإرشاد إلزاميا لجميع السفن الجزائرية والأجنبية**».

فالإرشاد البحري في القانون الجزائري إجباري ويدخل ضمن نشاطات الدولة التي تتقاضى مستحقات مقابلة عنه، فأكدت على ما جاء في المادة 02 من الأمر رقم 71-39 سائلة الذكر أحكام المادتين 172 و 173 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾، نظام المشرع الجزائري بعد ذلك الإرشاد البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ، حيث إستبدل مصطلح الإرشاد الذي عرفه في المادة 90 من هذا المرسوم التنفيذي على أنه: «**عملية إمساك جبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض في مباني الإرساء**» بمصطلح القيادة الذي عرفته المادة 88 من المرسوم سالف الذكر، بأنها: «**المساعدة التي تمنح للربانية لقيادة سفنهم عن الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها، وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية وتكون القيادة إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية**».

¹ - الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جويلية 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري، ج.ر، ج.ج، العدد 52، الصادرة سنة 1971.

² - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر، ج.ج، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر، ج.ج، العدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

- تنص المادة 172 من القانون البحري الجزائري على أن: «**الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية، باستثناء السفن المنكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء**».

أما المادة 173 من القانون البحري الجزائري على أنه: «**تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنظمة التي فيها الإرشاد إجباري برفع إشارة النداء للمرشد، وأن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإرشادات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، وعند الخروج من المنطقة المنكورة يجب أيضا إعلام المحطة بذلك**».

وبخصوص مهام تنظيم الملاحة وأمنها وتقسيم حركة المرور، فقد كلف المشرع الجزائري بها السلطة المينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية⁽¹⁾، وجاء في هذا المرسوم أحكام تمنح للسلطة المينائية صلاحيات أمنية وتنظيمية تتعلق بالملاحة والأمن في الموانئ.

ولكن تقع على عاتق السلطة المينائية الجزائرية أن تقوم بتنفيذ أحكامها الرامية إلى إحلال الرقابة على السفن الأجنبية، التي تتردد على الموانئ الجزائرية لمباشرة إجراءات التفتيش وإستكمال أوجه القصور والاحتجاز والتوقيف إذا استلزم الأمر ذلك، وهذا يكون في ظل أحكام المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000، الذي صادقت به الجزائر على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997⁽²⁾.

الفرع الثاني

القوانين واللوائح المتعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب والبحوث العلمية

للدولة الساحلية الحق في وضع قوانين ولوائح متعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب (أولا)، وقوانين ولوائح متعلقة بالبحوث العلمية لحماية مصالحها في بحرها الإقليمي (ثانيا).

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج، ر، ج، ج، السنة 36، العدد 57، المؤرخ في 22 أوت 1999.

² - مرسوم رئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000، يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج. ر، ج، ج، العدد 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000.

أولاً- القوانين واللوائح المتعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب:

تعتبر إتفاقية باريس حول حماية الكابلات المغمورة الموقع عليها في 14 مارس 1884 مصدر كل الالتزامات المترتبة عن واجب حماية هذه الخطوط، سواء ما تعلق منها بالتشريع الداخلي للدول، أو ما أبرم فيما بينها من معاهدات⁽¹⁾.

ثم قام مؤتمر جنيف لعام 1958 باعتماد أحكام إتفاقية باريس حول حماية الكابلات المغمورة، حيث تنص المادة 26 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958⁽²⁾ على حق كل الدول في إرساء كابلات بحرية وأنابيب⁽³⁾ في قاع البحار العالية، ثم ألزمت الدول

¹ - أصدرت بعض الدول كبلجيكا لوائح محلية تفرض بها داخل إقليمها نصوص الإتفاقية الدولية، الموقعة في 14 مارس 1884 سالفة الذكر، وتوقع اللوائح عقوبة السجن التي لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على خمس سنين على كل شخص يتعمد الاعتداء على الكوابل البحرية سواء بإتلافها أو قطعها بصفة كلية أو جزئية، إذا أدى هذا العمل لعرقلة الاتصالات التلغرافية أو قطعها كذلك تنص لوائح البرازيل على أنه لا يجوز أن ترسو السفن في مكان يؤدي الرسو فيه لعرقلة المرور في الميناء أو الطرق المائية، أو لإحداث تلف في الكوابل أو الأنابيب البحرية الموضوعة تحت الماء، فضلاً عن إصلاح الضرر أو أداء التعويض المناسب (مادة 112).

كما أجازت اللوائح الصادرة في نيوزيلندا في شأن حماية الكوابل والأنابيب المغمورة، أن يقرر الحاكم العام بأمر يتخذه في المجلس، اعتبار أي منطقة في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية، أو داخل منطقة الصيد لنيوزيلندا منطقة مخصصة لأغراض هذه اللوائح.

لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص ص 603 - 604.

² - تنص المادة 26 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 على أنه : «1- يحق لجميع الدول مد الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة في قاع أعالي البحار.

2- مع مراعاة حقها في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال مواردها الطبيعية، لا يجوز للدولة الساحلية أن تعرقل مد هذه الكابلات أو صيانتها أو خطوط الأنابيب.

3- عند مد هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب، يجب على الدولة المعنية أن تولى الاعتبار الواجب للكابلات أو خطوط الأنابيب بالفعل في قاع البحر، على وجه الخصوص، يجب ألا تكون إمكانيات إصلاح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة متحامل».

³ - تنص المادة 27 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 على أنه: «تتخذ كل دولة التدابير التشريعية اللازمة لضمان تحطيم السفينة أو من قبل شخص خاضع لولايتها القضائية من كابل بحري تحت أعالي البحار يتم عمداً أو من خلال الإهمال المسؤول، بطريقة تكون عرضية لمقاطعة أو إعاقة التلغراف أو الهاتف الاتصالات، وكذلك كسر أو إصابة خط الأنابيب البحري أو كابل الطاقة عالي الجهد يكون جريمة يعاقب عليها، لا ينطبق هذا الحكم على أي كسر أو إصابة يتسبب فيها الأشخاص الذين تصرفوا لمجرد غرض مشروع هو إنقاذ أرواحهم أو سفنهم، بعد اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب هذا الكسر أو الإصابة».

الساحلية بموجب المادة 27 من نفس الاتفاقية السابقة بأن لا يشكل إستغلال جرفها القاري عائقاً أمام حرية الدول الأخرى في مدّ هذه الخطوط والأنابيب، وأن تلزم كل الدول بأن تصدر من التشريعات الداخلية ما يكفل معاقبة رعاياها أو السفن التي تحمل علمها، الذين يتسببون عن قصد أو إهمال في إتلاف هذه الكابلات والأنابيب المغمورة⁽¹⁾.

ونجد أنّ المادة 79 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت تحت عنوان الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري قد تضمنت نفس أحكام المادة 27 سالفة الذكر، ولقد جاء نص المادة 79 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على الصيغة التالية:

«1- يحق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، وفقاً لأحكام هذه المادة.

2- مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري وإستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.

3- يخضع تعيين المسار لوضع خطوط الأنابيب هذه على الجرف القاري لموافقة الدولة الساحلية.

4- ليس في هذا الجزء ما يسمى حق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل في إقليمها البري أو بحرهما الإقليمي، أو ما يمس ولايتها على الكابلات وخطوط الأنابيب التي يتم وضعها أو إستخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري

¹- تم وضع أول خط برقي سلكي على قاع البحار في 25 سبتمبر 1851 ليصل من "دوفر" و"كاليف"، ثم تم وضع خطان آخران بين فولكستون وبولونيا وبين "أوستاند" ببلجيكا و"رامسجيت" ببريطانيا، وقد أنشئ أول خط برقي سلكي عبر المحيط الأطلسي في 27 جويلية 1866 يربط بريطانيا بالولايات المتحدة الأمريكية للمزيد من التفاصيل راجع: حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 613.

أو إستغلال مواردها، أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات».

كما جاء نص البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 صريحة وواضحة في أحقية الدولة الساحلية في « أن تعتمد.... قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي... تتناول... (ج) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب».

أما الجزائر فقد إنضمت إلى إتفاقية باريس لعام 1984 السالفة الذكر⁽¹⁾، نصت المادة 126 من القانون رقم 03-2000 المؤرخ في 05 أوت 2000 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد وبالمواصلات السلكية واللاسلكية⁽²⁾، على وجوب أن يخطر السلطات بمجرد وصوله لأول ميناء، كل قائد سفينة أو شخص على متن السفينة يقطع أحد الكوابل عمدا أو بسبب إهمال أو عدم مراعاة للقوانين، ويحدث له تلفا قد يترتب عنه التوقف أو تعطل المواصلات السلكية واللاسلكية.

وأوردت المادة 140 من القانون رقم 03-2000 السالف الذكر مجموعة من العقوبات والمتمثلة في الحبس من شهرين إلى سنة، أو بغرامة مالية من 5000 دج إلى 2000 دج، كل من يقوم بقطع كابل بحري تهاونا أو خطأ أو خرقا للتنظيمات.

كما تضيف المادة 142 من القانون السالف الذكر أنه يعاقب كل من: « قائد السفينة القائم بتصليح أو مدّ كابل بحري الذي لا يراعي قواعد الإشارة المعتمدة لاتقاء الاصطدام. قائد أية سفينة لا ينسحب أولا يبتعد بميل ملاحي على الأقل عن السفينة القائمة يمدّ أو تصلح كابل بحري عندما يلاحظ أو يكون بوسعه ملاحظة هذه الإشارات.

¹ - وهذا بموجب الأمر رقم 76-13 المؤرخ في 20 فيفري 1976، ج. ر، ج، ج، العدد 23، لسنة 1976.

² - القانون رقم 03-2000 المؤرخ في 5 أوت 2000، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد وبالمواصلات السلكية واللاسلكية، المؤرخ في 05 أوت 2000، ج. ر، ج، ج، العدد 48، الصادرة بتاريخ 6 أوت 2000.

قائد أية سفينة لا يبتعد عن خط الطوافي بربع ميل ملاحي على الأقل عندما يرى أو يكون بوسعه أن يرى الطوافي الدالة على موقع الكوابل، يعاقب بغرامة مالية من 2000 إلى 100.000 دج».

ثانيا - القوانين واللوائح المتعلقة بالبحوث العلمية.

بدأ اهتمام الدولة الساحلية بنشاطات البحث العلمي الموجه لاستغلال البحار من الستينات، وذلك لزيادة معرفة البيئة البحرية بشكل عام ولتأكيد المعلومات المتعلقة بجيولوجيا قاع البحار والمحيطات ومعرفة إنتاج الثروات غير الحية والمعادن، وفي معرفة التركيب الكيميائي للمساحات المائية، فضلا عن معرفة توزيع درجات الحرارة والتيارات الضرورية لمعرفة توزيع الثروة السمكية ومناطق هجرتها قصد إستغلالها أفضل ما يكون الاستغلال، دون إغفال إستغلال التيارات البحرية لتوليد الطاقة.

والظاهر أن إجراء البحوث العلمية البحرية في المياه الخاضعة للولاية الإقليمية للدول الساحلية نظر لما تعرفه الأجهزة والأبحاث المعاصرة من تكنولوجيات قد قوبل بتحفظ كبير من قبل الدول لما يشكله من خطورة على المسائل الأمنية والدفاعية لهذه الدول⁽¹⁾.

فكثير من الدول تجعل إجراء البحوث العلمية في المياه الخاضعة لولاية الدولة الساحلية حقا لهذه الأخيرة، ولا يعتبر حقا لجماعة الدول، بل تمنح الدولة الساحلية حق إجرائها للغير أو تحجبه عنها في حدود سلطتها التقديرية وأكدت تلك الدول موقفها هذا في مؤتمر قانون البحار، ذلك أن مشروعاتها ومناقشتها المتعلقة بتطوير التكنولوجيا ونقلها وإجراء البحوث العلمية، تدل على أن الاختصاص بإجراء البحوث العلمية، وبتنظيمها والترخيص بها في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية حق ممنوح لها وحدها⁽²⁾.

¹ - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص ص 161-162.

² - تنص المادة 21 من مشروع النص الوحيد لرئيس اللجنة الثالثة للمؤتمر على أنه إذا وافقت الدولة الساحلية صراحة على مشروع بحث في منطقتها الاقتصادية أو جرفها القاري، وكان هذا المشروع يتعلق بموارد الثروة الحية والمعدنية=

وعند وضع إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تم النص في البند (ي) من المادة 19 على أن: «القيام بأنشطة بحث أو مسح داخل البحر الإقليمي ينفي عن السفينة صفة البراءة عن مرورها»، لأن هذه البحوث عند إجرائها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية من طرف سفن دول أجنبية قد يؤدي إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية وبأمنها، لذلك فإن من واجب الحيلة والحذر قامت الدولة الساحلية بحظرها لمثل هذه البحوث في بحرها الإقليمي⁽¹⁾، وهو ما دفع الدول ولاسيما العربية إلى أن تدافع خلال مؤتمر الثالث لقانون البحار عن فكرة إخضاع إجراء البحث العلمي البحري إلى الموافقة الصريحة للدولة الساحلية وبشروط تحددها هي إذا تعلق الأمر ببحرها الإقليمي⁽²⁾.

=الموجودة فيها، كان للدولة الساحلية حق التفتيش عليها في المناطق الخاضعة لولايتها، كي تتحقق من استعمالها في نطاق الأغراض ووفقا للشروط المتفق عليها في مشروع البحث.

كما تنص الفقرتين (04) و(05) من المادة 06 من مشروع فيجي المقدم إلى لجنة قيعان البحار على أنهما تخولان الدولة الساحلية حق مطالبة السفينة الأجنبية، التي تقوم بأعمال البحوث العلمية أو أعمال المسح الهيدروغرافية، بأن تقدم إلى الدولة الساحلية، إخطارا مسبقا عن مرورها في بحرها الإقليمي، ولها كذلك أن تلزمها بمباشرة هذا المرور من خلال الطرق التي تعبرها، أو ألا تمارس في بحرها الإقليمي بحوثها العلمية أو أعمال المسح الهيدروغرافية بدون تصريح مسبق منها.

كما تنص المادة 04 من المشروع المشترك لبيرو وإكوادور وبنا إلى هذه اللجنة على أنه في المياه البحرية الخاضعة لولاية أو سيادة الدولة الساحلية، تباشر السفن الأجنبية الملاحة الحرة بغير قيود عليها، عدا تلك التي تفرضها عليها واجبات التعايش السلمي، أو يتطلبها الخضوع لقوانين الدولة الساحلية ولوائحها المتعلقة بتطوير مصادر الثروة فيها، والمحافظة عليها وإستغلالها، وكذلك القيود المتصلة بصيانة البيئة البحرية أو إجراء البحوث العلمية.

لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص ص 607 - 610.

¹ - إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 114.

² - يتضمن مشروع هولندا والنمسا وبلجيكا وبوليفيا وبوتسوانا ولاوس وليبيريا وتيبال وسنغافورة وواغدة وفولتا العليا ولوسوتو وزامبيا المقدم إلى اللجنة الثالث لمؤتمر قانون البحار، بأن البحوث العلمية هي الدراسات والأعمال التجريبية المتصلة بما في مجال البيئة البحرية، والموجهة لزيادة المعرفة الإنسانية، بشرط استخدامها في الأغراض السلمية وحدها، وألا تنطوي على أية أعمال يكون هدفها الاستغلال المباشر لموارد البيئة البحرية.

لمزيد من التفاصيل راجع: محمد عوض المر، مرجع سابق، ص 609.

وقد جاء الجزء الثالث عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحت عنوان البحث العلمي البحري فيه 27 مادة حددت فيها مفهوم البحث العلمي البحري وأحكامه ومن له الحق فيه، إذ تنص المادة 245 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت بعنوان "البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي" : «على أنه للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي والترخيص به وإجرائه، ولا يجري البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها».

من خلال نص هذه المادة فإن إجراء البحث العلمي في البحر الإقليمي أمر محظور قطعياً تتناوله الدولة الساحلية وحدها بالتنظيم، وأن القيام به بدون تصريح منها هو مخالفة للوائحها وقوانينها وهذا ما يؤدي إلى إنعدام براءة السفينة المخالفة وهو ما تم تجسيده في البند (ي) من المادة 19 الذي ينفي البراءة عن مرور السفينة إذا كان هذا المرور مقترن بـ "القيام بأنشطة البحث أو المسح" وهو ما أكدته كذلك المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها أن: «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: ... (ز) البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي».

كما جاءت أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 توافقية وهذا في جزئها الخامس حيث أعطت الدولة الساحلية في المادة 246 الحق في تنظيم البحث العلمي وصلاحيه الترخيص به للدول الأخرى وأن الأمر لا يتم إلا برضاها مع إمكانية رفض منح الرخصة في المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾. وميزت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين البحث العلمي البحري في المياه الإقليمية وبين البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية

¹ - الفقرة 05 من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الخالصة والجرف القاري، حيث أن للدولة الساحلية السلطة المطلقة في مياهها الإقليمية بشأن ممارسة البحث العلمي البحري، كما أن قيام السفينة الأجنبية بذلك يرفع عنها دون شك براءة مرورها طبقاً للبند (ى) من الفقرة 02 من المادة 19 السالفة الذكر.

فحين أنه في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري يكون للدولة الساحلية ولاية وحقوقاً سيادية، لذا نجد أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخذت بعين الاعتبار في جزئها الثالث طبيعة هذه المنطقة، حيث سعت إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية، وحقوق الدول الأخرى، ووضعت لعملية البحث العلمي مجموعة من القيود تهدف إلى حماية البيئة البحرية وتحقيق مصلحة الجماعة الدولية في مجملها⁽¹⁾.

كما أنه طبقاً للمادة 1/253 يحق للدولة الساحلية أن تتراجع وتلتزم بوقف مشروع بحث علمي سبق وأن أعطت الموافقة عليه في حالة القيام بأشغال غير مطابقة للمعلومات المقدمة مسبقاً أو في حالة عدم احترام الدولة أخرى أو المنظمة الدولية المتخصصة لالتزاماتها في مواجهة الدولة الساحلية المشار لها في المادة 290⁽²⁾ من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، كما يحق للدولة الساحلية حسب الفقرة 02 من المادة 253 أن تعلق البحث مؤقتاً بموجب قرار "décision" تتخذه بطريقة انفرادية، وأحكام هذه المواد بين سلطة الدولة الساحلية في البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة غير أن إتفاقية قانون البحار لعام

¹ - تنص المادة 240 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تنطبق في إجراء البحث العلمي البحري المبادئ

التالية: (أ) يجري البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها؛

(ب) يجري البحث العلمي بوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية؛

(ج) لا يتعرض البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفق مع

هذه الاتفاقية أو يولي الاحترام الواجب في سياق أوجه الاستخدام هذه؛

(د) يجري البحث العلمي البحري وفقاً لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمدة طبقاً لهذه الاتفاقية بما فيها الأنظمة

المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها».

² - راجع: نص المادة 249 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

1982، عملت على إحداث التوازن للطرف الثاني من حيث إعطاء الصيغة التوفيقية لكل أحكام الجزء الثالث عشر⁽¹⁾.

فبالرغم من الصلاحيات الواسعة للدولة الساحلية إلا أنه وبالمقابل نجد أن الاتفاقية ألزمت الدولة الساحلية في الظروف العادية بتقديم موافقتها على مشاريع البحوث العلمية البحرية التي تقدمها المنظمات الدولية المتخصصة أو الدول الأخرى الراغبة في ذلك، والتي تهدف إلى تدعيم وتعميق البحث العلمي في المجال البحري عموماً، بشرط أن تلتزم هذه الأخيرة بالشروط والمقتضيات المحددة في المادة 248 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وذلك بتقديم ملف وصفي شامل "descriptif complet" بستة أشهر قبل تاريخ بداية مشروع البحث إلى الدولة الساحلية⁽²⁾.

وبالعودة إلى حكم البند (ي) من الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فإن الإشكال المطروح هو: هل تعتبر مخالفة السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن البحث أو المسح نافيا لمعيار البراءة عن مرور السفينة حتى ولم يصدر عنه مثل هذه المخالفة؟

للإجابة عن هذا الإشكال نجد أن نص المادة 21 جاءت منفصلة عن المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نصت على نشاطات موضوعية، يؤدي القيام بها إلى نفي صفة البراءة عن مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ويمكن تمديد حكم البند (ي) من الفقرة 02 من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، التي يتعين أن تراعيها السفينة الأجنبية وأن تمتثل إليها فعلاً وهو ما جاء في الفقرة 04 من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على أنه: **«تمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرهما الإقليمي لجميع هذه**

¹- A.DE MARFFY Mantvano, La recherche scientifique le nouveau Droit de la mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985, P. 966.

²- راجع: نص المادة 248 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر».

ولكن يمكن أن ترد حالة تخالف فيها السفينة الأجنبية هذه القوانين وقد يكون ذلك دون قصد منها، وما دام أنها لم يصدر منها أي نشاط من الأنشطة المحظورة في الفقرة 02 من المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فلا يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بالحكم بنفي طابع براءة المرور عن هذه السفينة، أو أن تقوم بإحتجازها أو اقتيادها إلى المياه وتوقيع الجزاء عليها، إلا بعد إثبات إصرارها على المخالفة، مما لا يدع مجالاً للشك لدى الدولة الساحلية أن السفينة تهدف إلى القيام بعمل من الأعمال المحظورة في الفقرة 02 من المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الفرع الثالث

حماية مصالح الصيد

يعتبر الصيد البحري من المواضيع الهامة التي تنفرد الدولة الساحلية لتنظيمها وحمايتها على بحرها الإقليمي، باعتباره من المصالح العامة لهذه الدول، حيث احتل الصيد مكانة بارزة في النشاط البشري منذ العصور القديمة، أين قام القانون الرماني بتنظيم موضوع الصيد البحري، واعتبره حقاً خالصاً للدولة الرومانية⁽¹⁾.

ونظراً للتطور التقني الهائل الحديث الذي يستخدم لاستغلال الموارد الحية للبحار الثروة السمكية، تم وضع معاهدة خاصة بالصيد البحري والحفاظ على الموارد الحية في مؤتمر جنيف لعام 1958، حيث تضمنت الفقرة 04 من المادة 14 أنه: «لا تعتبر مرور سفن

¹ - وضعت الدولة الرومانية قواعد تنظيم بموجبها عملية الصيد، حيث منعت بعض الأفراد من الصيد وهذا في فترات

معينة، حيث نجد أن HALLE Michel يقول بأن:

« L'Etat Romain exerçait donc une juridiction, un droit de contrôle, celui-ci, aussi bien pour assurer le bien public que le droit de pêcheurs, disposant d'inspecteurs de plage... ainsi, il était interdit de vendre un poisson qui se serait échappé de vivions appartenant à l'état Romain et qu'on aurait pêché... » voir : HALLE Michel, La pêche dans le droit Romain, Les cahiers de droit, Vol 21, 1980, P. 988.

الصيد الأجنبية برياً، إذا لم تراخ هذه السفن القوانين والأنظمة التي تصنعها الدولة الساحلية، وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي».

ولقد ورد في البند (ط) من المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نفس ما جاء في الفقرة 04 من المادة 14 السالفة الذكر.

كما جاء في البند (هـ) من الفقرة 01 من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على أن: «**للدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية طلبها أو بعضها: ... (هـ) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك**»، وعليه لدولة الساحلية بمقتضى سيادتها على بحرها الإقليمي، أن تضع التنظيم الملائم لممارسة الصيد⁽¹⁾ والاحتفاظ به لرعاياها وحدهم، والتي تؤدي المساس بها إلى نفي براءة عن مرور السفن الأجنبية⁽²⁾.

¹ - وفي هذا الصدد اعتبر تقرير المرصد الأورو متوسطي لحقوق الإنسان، انتهاكات السلطات الإسرائيلية لحق المدنيين الفلسطينية في قطاع غزة تتنافى مع القانون الدولي، حيث قلص الاحتلال الإسرائيلي اتساع البحر الإقليمي ومن ثم حق الصيد البحري في الشاطئ الشرقي للبحر الأبيض المتوسط سنة 2000 إلى 10 أميال، ثم إلى 06 أميال مع أسر الجندي الإسرائيلي (شالط)، ثم المنع التام أثناء الحرب الأخيرة على غزة نهاية 2008، وبعد الحرب حددت إسرائيل المسافة بـ 03 أميال فقط، مع العلم أن المناطق الغنية بالأسماك تبدأ من مسافة 10 أميال بحرية حسبما يشير الصيادون الفلسطينيون والخبراء في هذا المجال.

للمزيد من التفاصيل راجع:

- تقرير المرصد الأورو متوسطي لحقوق الإنسان حول إنتهاكات السلطات الإسرائيلية لحق الصيادين الفلسطينيين في قطاع غزة، الصادرة في 27 ماي 2012، ص 09، والمنشور على الموقع:

www.aleyatona.net/arabic/data/attachement/2012/gaza-fishermed-euromid-euromid5-12.pdf.

² - هناك طائفتين من الدول، طائفة الأولى التي تعرض الحق الانفرادي لرعاياها دون غيرهم في الصيد في مياهها الإقليمية مثل فرنسا وإيطاليا اللتان أبرمتا معاهدة في 18 جانفي 1908 لتحديد مناطق الصيد الخاصة برعاياهما وكذا معاهدة إيطاليا ويوغوسلافيا في 14 سبتمبر 1921 تتعلق بالصيد في الأدرياتيك، وكذا معاهدة 31 ديسمبر 1932 بين الدنمارك والسويد، ومعاهدة روسيا ورومانيا في 25 فيفري 1901 الخاصة بالصيد بالدانوب.

أما الطائفة الثانية من الدول، وهي التي تسمح بالصيد في مياهها الإقليمية الأجانب بشروط معينة أو بدون شروط ومنها نذكر الاتحاد السوفياتي أصدر مرسوم في 02 مارس 1923 الذي يسمح للأجانب بممارسة الصيد إلى جانب=

اللوائح الجزائرية التي تهدف إلى حماية مصالح الصيد، نجد أن قبل الاستقلال حددت المادة 01 من المرسوم 01 مارس 1988 الفرنسي أنه حُظِرَ على الأجانب ممارسة الصيد في مسافة 03 أميال بحرية من السواحل الفرنسية والجزائرية⁽¹⁾، وبعد الاستقلال تم تطبيق القوانين الفرنسية ما عدا تلك المتعارضة مع السيادة الوطنية إلى أن تم صدور المرسوم الذي يحدد عرض البحر الإقليمي الجزائري لـ 12 ميلا بحريا الذي صدر بتاريخ 12 أكتوبر 1963⁽²⁾، والأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري السالف الذكر، متبوعا بالأمر رقم 76-84 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتعلق بتنظيم العام للصيد البحري⁽³⁾، وحددت المادة الأولى منه مفهوم الصيد البحري بنصها أن: «**الصيد البحري كل عمل ترمي إلى قنص أو استخراج حيوانات أو نباتات من ماء البحر تكون البيئة العادية للحياة أو تكونها في أغلب الأحيان**». وحصرت المادة 06 منه ممارسة الصيد في المياه الإقليمية الجزائرية على السفن الجزائرية دون غيرها من السفن الأجنبية التي يمكن أن يمنح لها إستثناء ترخيص مؤقت للقيام بعمليات الصيد العلمي⁽⁴⁾، ثم جاءت المادة 11 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994 الذي يحدد القواعد

=الوطنيين وعلى أطول ما يكون الساحل إلى المياه المتاخمة لليابان وفي بحر بهرينج باستثناء الخلجان المغلقة، وكذلك كوبا التي تسمح للأجانب بالصيد في مياهها الإقليمية شريطة إقامتهم في كوبا وكذلك الأمر بالنسبة للشليبي.

للمزيد من التفاصيل راجع:

- GIDEL Gilbert, «Le droit international public de la mer, le temps de paix», Tome III, Op.cit, P. 305.

- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 141.

¹- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 592.

²- المرسوم رقم 63-403 مؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، ج، ر، ج، ج، العدد 76، الصادرة في 15 أكتوبر 1963.

³- أمر رقم 76-84 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن التنظيم العام للصيد البحري، ج. ر، ج، ج، العدد 30، الصادرة بتاريخ 13 أبريل 1977.

⁴- كما حددت الفقرة 01 من المادة 03 من الأمر رقم 76-84 مرجع سابق، المقصود بالصيد البحري العلمي على أنه: «**كل ممارسة للصيد البحري بغرض الدراسة والبحث**».

العامة المتعلقة بالصيد البحري⁽¹⁾، بنصها على إمكانية منح ترخيص للسفن الأجنبية لممارسة الصيد التجاري⁽²⁾، المخصص لأنواع الأسماك الكثيرة الترحال فقط، مقابل تسديد حقوق للصيد البحري، غير أن هذه الأحكام لا يمكن أن تخل بأي شكل من الأشكال بحق المرور البريء المعترف به لسفن الصيد الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة الجزائرية شرط أن تمتثل هذه السفن للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به⁽³⁾.

كما قام المشرع الجزائري بعد ذلك بإصدار القانون رقم 01-11 والمتعلق بالصيد وتربية المائيات⁽⁴⁾، ويعتبر هذا القانون منظومة جد وافية من الأحكام القانونية التي هدف إلى المحافظة على الموارد البحرية الجزائرية وحظر الصيد وتنظيمه ومعاقبة المخالفين⁽⁵⁾.

وإن كانت النصوص القانونية الموضوعية من طرف الدولة الساحلية ومنها الدولة الجزائرية لتقضي بحقهما في إدارة مصائدّها والإشراف عليها وإصدار اللوائح المتعلقة بها وإحتكار الصيد البحري والاحتفاظ به لرعاياها وحدهم، إلا أنه بإمكان الدولة الساحلية إستثناء أن تسمح للأجانب بممارسة الصيد في بحرّها الإقليمي في حدود معينة ووقف ضوابط معينة يتفق عليها، على أن هذه الإمكانية تأخذ عدّة أشكال، فتتجسد إما بموجب إتفاق دولي ثنائي، أو في إطار إتفاقية جماعية إقليمية، ومن أمثلة الاتفاقيات الثنائية ويمكن ذكر هنا إتفاقية الشراكة بين المغرب والاتحاد الأوروبي في مجال الصيد البحري، والذي

¹ - مرسوم تشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 17 28 يونيو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، ج. ر، ج، ج، العدد 40، الصادرة بتاريخ 22 يونيو 1994.

² - تنص الفقرة 03 من المادة 03 من المرسوم التشريعي رقم 94-13، مرجع نفسه، أن الصيد البحري التجاري هو: «كل ممارسة للصيد البحري بغرض الربح».

³ - وهو ما تضمنته المادة 08 من القانون البحري الجزائري والمادة 12 من المرسوم التشريعي رقم 94-13، مرجع سابق.

⁴ - قانون رقم 01-11 مؤرخ في 03 يوليو سنة 2001، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج. ر، ج، ج، العدد 36، الصادرة بتاريخ 08 يوليو 2001.

⁵ - تنص المادة 07 من القانون رقم 01-11 مرجع نفسه، على أنّ المواد البيولوجية المتواجدة في المياه الإقليمية الجزائرية تشكل ملكا وطنيا، تقوم السلطة المكلفة بالصيد البحري بتحديد شروط وكيفيات الحفاظ عليها والوصول إليها وإستغلالها وتسييرها، وعلى كل سفينة تحمل الراية الأجنبية والمرخص لها بممارسة نشاط الصيد التجاري في المياه الإقليمية أن تمتثل للتشريع الجاري به العمل في مجال المحافظة على الموارد البيولوجية وحماية البيئة البحرية.

خصص بداخلها فصلا لتنظيم الصيد في المياه الإقليمية المغربية⁽¹⁾، مقابل إمتثال وخضوع هذه السفن للقوانين واللوائح المعمول بها في المغرب، بالإضافة إلى التعاون في المجال التقني كالتدوين المهني والبحث العلمي البحري، علما أن المغرب يتعامل في هذا الأساس مع إقليم الصحراء الغربية كأنها جزء لا يتجزأ من ترابه الوطني، ففي منشور لوزارة الصيد البحري بالمملكة المغربية لسنة 2008، إستراتيجية التنمية على طول الساحل من طنجة شمال المغرب إلى الداخلية جنوب الصحراء الغربية، بهدف الرفع من المنتج السمكي بالإقليم عبر إستثمارات ضخمة في البنية التحتية، وهو ما يخالف موقف الأمم المتحدة الصريح، حيث تعتبر أنه لا يمكن أن تتم أي أنشطة إقتصادية بشكل قانون في إقليم لا يزال ينتظر تصفية الاستعمار، إلا عن طريق إحترام رغبات ومصالح شعب هذا الإقليم⁽²⁾.

أبرمت الجزائر كذلك بدورها العديد من الاتفاقيات الثنائية في هذا المجال، نذكر منها الاتفاقية المبرمة بين الجزائر وموريتانيا في ميدان الصيد البحري في 18 أفريل 2003⁽³⁾ والتي تهدف إلى تعزيز التعاون بين البلدين في مجال إستغلال الموارد البحرية، وبناء وتصليح سفن الصيد والتكوين والبحث العلمي البحري مع إمكانية توسيع التعاون ليشمل ومؤسسات عمومية عربية أو إفريقية إذا رغبت في ذلك، مع إمكانية توسيع التعاون ليشمل بلدان ومؤسسات عمومية عربية أو إفريقية إذا رغبت في ذلك، ويعتبر التعاون مع موريتانيا

¹ - تنص الفقرة 01 من المادة 05 من الاتفاقية على:

« Le Maroc s'engage à autoriser des navires communautaires à exercer des activités de pêche dans sa zone de pêche conformément au présent accord protocole et annexe compris ». Voir accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la communauté européenne et le royaume de Maroc, journal officiel de l'union européenne, L 141/4, 29-05-2006.

² - CATZEFLIS François, Pêche abusives en Afrique de l'ouest, un pillage organisé, 09 octobre 2011.

www.greenpeace.org/africa/global/africa/publications/pillage_poissons_maroc_sahara_occid.pdf

³ - المرسوم الرئاسي رقم 05-190 مؤرخ في 28 مايو 2005، يتضمن التصديق على الاتفاق الإطاري في ميدان الصيد

البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الموقع

بنواكشوط في 18 أبريل 2003، ج.ر.ج، ج.ر.ج، العدد 37، الصادرة بتاريخ 29 ماي 2005.

في هذا المجال قديم جدا، تم التوقيع على الاتفاقية الأولى عام 1975 في مجال النقل والصيد⁽¹⁾.

المطلب الثالث

نطاق تطبيق الاختصاص القانوني للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي

يقصد بالسفن الخاصة تلك السفن التجارية التي تقوم بأنشطة النقل بالمعنى الواسع سواء في نقل البضائع أو الأشخاص، أو استخدمت في عمليات السياحة والنزهة، أو لإجراء أبحاث خاصة لصالح بعض الشركات، أي أن يكون الغرض من نشاطها هو تحقيق الربح والمكسب، وليس لأداء خدمة عامة لصالح الدولة⁽²⁾، أو بصيغة أخرى هي تلك السفن المملوكة للأفراد أو الحكومات وتكون مخصصة لأغراض تجارية أو لأغراض خاصة أخرى⁽³⁾، ولمعرفة مدى خضوع السفن الأجنبية الخاصة للولاية القانونية للدولة الساحلية، فإن العمل الدولي قد قام بالتفرقة بين الاختصاص المدني (الفرع الأول)، والاختصاص الجنائي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي

أول من أثار موضوع الاختصاص المدني هو معهد القانون الدولي في دورته بباريس عام 1894 بموجب لائحته المتعلقة بالاختصاص في البحر الإقليمي، ورغم أن المعهد ركز

¹- BOUCHABA Abdelmadjid, L'Algérie et le droit des pêches maritimes, Thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université Mentouri Constantine, Décembre 2008, P. 17.

²- علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الشخصية الدولية، الإقليم البري والبحري والجوي، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 384.

³- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الإصدار الثالث القانون الدولي المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 91.

أكثر على موضوع الاختصاص الجزائي في جملة مواد التي تضمنتها لائحته تلك، غير أنه أورد مادة مستقلة نوعاً ما عن الاختصاص الجزائي وهي تتضمن حكماً يقضي بشمولية الاختصاص. بينما لم يثر موضوع الاختصاص المدني على السفن التجارية في البحر الإقليمي إلا خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، ثم تم وضع القواعد العامة للاختصاص المدني (أولاً)، وقامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضع أحكاماً خاصة بممارسة الاختصاص المدني على السفن الأجنبية من قبل الدولة الساحلية في البحر الإقليمي (ثانياً)، مع تحديد قواعد الاختصاص في حالة تصادم السفن (ثالثاً).

أولاً- القواعد العامة للاختصاص المدني:

تناول المعهد الأمريكي للقانون الدولي هذا الموضوع في المواد 08 و 09 من مشروعه رقم 12 لعام 1925، فقد نصت المادة 08 منه بأنه: «تخضع السفن التجارية في البحر الإقليمي لدولة ما إلى جميع القوانين الإدارية والجنائية والإجرائية لهذه الدولة»، وتنص المادة 09 أن: «السفن التجارية لجميع الدول أن تمر بكل حرية خلال البحر الإقليمي شريطة مراعاتها لقوانين وتنظيمات الدولة التي يعود إليها البحر الإقليمي».

لم تنص المادتين السابقتين 08 و 09 على الاختصاص المدني للدولة الساحلية، ولكن المادة 08 قامت باستبعاد الاختصاص المدني، ولم تشر إلى مدى خضوع السفينة الأجنبية الخاضعة إليه.

كما لم يشر إلى موضوع الاختصاص المدني على السفن التجارية في البحر الإقليمي إلا خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر لاهاي لعام 1930، فجاءت المادة 09 من البيان الختامي للأعمال التحضيرية لهذا المؤتمر مجسدة أغلب أطروحات الدول المنبثقة من إجابتها المختلفة حول جملة من المواضيع المختلفة ذات الصلة بموضوع الاختصاص المدني، حيث نصت هذه المادة 09 على أنه: «لا يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بتوقيف سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي ولا أن تغير مسارها من أجل مباشرة اختصاصها

المدني على شخص يوجد على ظهرها، كما لا يمكن لهذه الدولة أن تبشر في مواجهة هذه السفينة أي تدابير تنفيذية في المجال المدني إلا في مقابل التزامات تكون هذه السفينة قد تحملها أو مقابل مسؤوليات ترتبت عليها بسبب ملاحتها»⁽¹⁾.

ولقد تأثرت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بنص المادة 09 من مشروع اتفاقية لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي، وهذا ما يظهر في نص المادة 20 من الاتفاقية السالفة الذكر والتي تنص على أنه:

«1- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف أو تحول اتجاه سفينة تمر في البحر الإقليمي من أجل ممارسة الاختصاص القضائي المدني بالنسبة لشخص موجود على ظهر السفينة.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات تنفيذية أو تحفظية ضد السفينة من أجل إجراء مدني، إلا إذا كانت هذه الإجراءات تتخذ بسبب التزامات تحملتها أو مسؤوليات تعرضت لها تلك السفينة، أثناء أو لغرض الملاحة عند المرور في مياه الدولة الشاطئية.

3- لا تخل أحكام الفقرة السابقة في حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات التنفيذية أو التحفظية، في المجال المدني في مواجهة سفينة أجنبية راسية أو عابرة في البحر الإقليمي بعد مغادر المياه الداخلية».

وقامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنقل نص المادة 20 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 السالفة الذكر، وأوردتها مادتها 28 التي تنص على أنه: «1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرهما

¹- راجع في شأن مختلف إجابات الدول وما جاء فيها وفي شأن محتوى المادة 09 من البيان الختامي السالف الذكر كل من:

- GIDEL Gilbert, «Le droit international public de la mer», Tome III, Op.cit, PP. 268 - 269.

- زازة لخضر، مرجع سابق، ص ص 905 - 906.

الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3- لا تخل الفقرة 02 بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوة مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية».

ثانيا- الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي حسب اتفاقية قانون البحار لعام 182:

يتضح من استقراء نص المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مدلولها العام أنها أوردت أحكاما يجب أن يفرق بينها عند ممارسة الاختصاص المدني على السفينة الأجنبية من قبل الدولة الساحلية وهي حالة الاختصاص المدني على الأشخاص والاختصاص مدني على السفينة.

1- الاختصاص المدني على الأشخاص:

لقد فرقت الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ بين حكم الشخص الموجود على ظهر السفينة، وبين حكم السفينة التي يوجد على ظهرها هذا الشخص، بحيث لا يحق للدولة الساحلية أن تعطل السفينة أو تعرقل مسارها وملاحقتها خلال البحر الإقليمي بحجة أن هناك التزامات واقعة على عاتق هذا الشخص، وهو موجود على

¹- تنص الفقرة 01 من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة».

ظهرها حتى ولو ترتبت عن هذه الالتزامات آثار قانونية امتدت إلى الدولة الساحلية أو إلى رعاياها، إذ يجدر في هذه الحالة تسبيق مصالح الملاحة البحرية وحق المرور البريء لهذه السفينة على ممارسة الاختصاص في المسائل المدنية، ومن غير المنطقي أن تقوم الدولة الساحلية بإيقاف السفينة الأجنبية الخاصة إذا كانت فقط، مرة خلال بحرها الإقليمي وأن تُحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

وبالتالي فإن هذه الفقرة حسمت الخلاف الناجم عن تنازع القوانين بين الدولتين: الدولة الساحلية ودولة العلم بحيث تقضي بتنازل قانون الدولة الساحلية أمام قانون دولة علم السفينة الذي يتولى بدوره حكم كافة التصرفات التي تقع على ظهرها.

وإذا سلّمنا بأن قانون العلم هو الذي ينصرف إلى حكم التصرفات والوقائع القانونية التي تحدث على ظهر السفينة، وأن تكيفها يخضع له أيضا كقاعدة أساسية، فإن قانون البحار لم يعد يبحث المسائل الجزئية ولا الحالات التي يمكن أن ترد في هذه التصرفات أو تشكل فحوى الوقائع التي أحييت إلى قواعد القانون الدولي الخاص لكل دولة ليتعامل وفق ما تقتضي به أحكامه مع كل حالة على حدة.

فإذا كانت القاعدة العامة تقضي بخضوع عقود الزواج والهبة والوصية... الخ إلى قانون العلم، فإن موضوع الجنسية يمكن أن يعرف بعض الإشكالات إذا ما تعلق الأمر بميلاد طفل على ظهر هذه السفينة إما بازدواجيتها أو بانعدامها.

ونجد أن معهد القانون الدولي في دورته بستوكهولم عام 1928 قد أولى اهتمام بهذا الموضوع، حيث قضت المادة 18 بأن: «ميلاد طفل على ظهر سفينة تجارية مرة خلال البحر الإقليمي يجب أن يعتبر كما لو تم على ظهر هذه السفينة في أعالي البحار»، اعتبر أنه من خلال التطبيق إلى مختلف إجابات الحكومات خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930، نجد

¹ - محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999، ص 393.

أن العمل الدولي غير موحد في شأن التعامل مع منح الجنسية لهذا الطفل، فبريطانيا اعتبرت أن: « ميلاد طفل على ظهر سفينة أجنبية على المياه الإقليمية البريطانية لا يعني ولادته على إقليمها »، وترفض منحه جنسيتها وفي مقابل ذلك تمنح جنسيتها لطفل يولد على ظهر سفينة بريطانية موجودة على مياه إقليمية أجنبية، وفي المقابل نجد أن أجابت الدانمارك مناقضة للمبدأ الذي سارت عليه بريطانيا، حيث كانت إجابتها بأن « ميلاد طفل على سفينة تجارية دانماركية في مياه إقليمية أجنبية تعتبر كما لو تم في الخارج ».

أما الولايات المتحدة الأمريكية فقد استندت إلى نص الفقرة الأولى من المادة 14 من الدستور الأمريكي، وكانت إجابتها « أن ميلاد طفل على سفينة أمريكية في أعالي البحار لا يعني ذلك أنه ولد في الإقليم الأمريكي »⁽¹⁾، ولكن المؤتمر لم يقر قاعدة موحدة بهذا الخصوص، فبقي الأمر متروكا لما تقضي به قوانين الجنسية في كل دولة على حدة، وهو الموقف نفسه الذي اتخذته الاتفاقيات التي تلت مؤتمر لاهاي لعام 1930، فقد ظلت صامته عن إقرار أي نص في شأن هذا الموضوع تاركة حسمه للدول بموجب تشريعاتها، ووفقا لما تمليه عليها مقتضيات مصالحها الاجتماعية والسياسية.

غير أن ترك هذه المسألة إلى التشريعات الداخلية من شأنه أن يربط آثارا قانونية غير مرغوب فيها لعل أهمها أن يكون للطفل جنسيتان أو أكثر أو أن تنعدم جنسية بالمرة⁽²⁾.

2- الاختصاص المدني على السفينة:

حاولت اتفاقية قانون البحار أن تحقق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية وعدم إعاقة الملاحة الدولية، عندما منعت الدولة الساحلية من أن توقع إجراءات التنفيذ ضد سفينة أجنبية مارة في إقليمها البحري أو أن تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا في حالة الالتزامات

¹ - راجع بخصوص إجابات الدول خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930.

- GIDEL Gilbert, "Le droit international public de la mer. Le temps de paix", Tome III, Op.cit., P. 263.

² - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 911.

التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة، أو في حالة الالتزامات المدنية المترتبة على ذمة السفينة أثناء رسوها في البحر الإقليمي أو أثناء عبورها للبحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية⁽¹⁾.

حيث يجوز توقيع الحجز التحفظي⁽²⁾ أو التنفيذي⁽³⁾ عليها من قبل الدولة الساحلية للوفاء بديونها عند مرورها في بحرها الإقليمي، وهو ما قضت به الفقرة الثانية والثالثة من المادة 28 من اتفاقية البحار لعام 1982.

ويتضح من هنا أنّ الأصل العام هو عدم جواز توقيع الحجز على السفينة إلا في حالتين وهما:

الحالة الأولى: أن تقوم الدولة الساحلية بتوقيع الحجز ضد السفينة مقابل الالتزامات التي تمّ التعاقد عليها أثناء مرورها في البحر الإقليمي، كأن تمتنع عن دفع مصاريف التفرغ أو الشحن.

الحالة الثانية: إذا كانت السفينة قد تحصلت على خدمات أثناء وجودها بالمياه الداخلية، ثم تحركت باتجاه البحر الإقليمي دون دفع ثمن هذه الخدمات.

ويشترط في كلتا الحالتين لحجز السفينة أن يكون قد صدر قرار بتوقيع إجراءات التنفيذ من جهة معينة، سواء من محكمة أو جهة إدارية مختصة، وعلى ذلك الأساس حاز للدولة

¹ - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 116.

² - يقصد بالحجز التحفظي منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتفريغها للمزيد من التفاصيل راجع: محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 172.

³ - يعد الحجز التنفيذي على السفينة امتداد الحجز التحفظي بحيث إذا لم يتم المجهز بدفع ما عليه من ديون، ثم توقيع الحجز التنفيذي على السفينة بغرض التمهيد لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها للمزيد من التفاصيل راجع: محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005، ص 129.

الساحلية توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، أو الحراسة القضائية عن طريق وضع السفينة تحت حراسة تمنع خروجها⁽¹⁾.

تقضي كل من الفقرة 2 و 3 من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3- لا تخل الفقرة 02 حق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية».

من استقراءها بين الفقرتين، يظهر أن للسفينة مركزين قانونيين وهما:

المركز القانوني الأول: الذي تضمنته الفقرة 03 من المادة 28 السالفة الذكر، وهو مركز السفينة الأجنبية الراسية في البحر الإقليمي أو التي تمر به بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية، فالاختصاص المدني ثابت للدولة الساحلية على مثل هذه السفن حيث يحق للدولة الساحلية وفقا لقوانينها، أن تبشر إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية، كما يحق لها حجزها لمباشرة الدعوى المدنية في مواجهتها مع كافة الإجراءات المترتبة عنه وهو ما تضمنت الفقرة 3 من المادة 20 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽²⁾.

وتكون ممارسة الاختصاص المدني ومباشرة إجراءات التنفيذ عليها حين إلقاء القبض عليها في البحر الإقليمي من قبل **حق التتبع أو المطاردة الحثيثة**، وهذه الأخيرة مشروعة لا لبس فيها، حيث تم النص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في العديد من

¹ - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، 2009، ص 120.

² - LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, Droit de la mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes, Tome I, Edition : A, Pedone, 1985, P. 194.

نصوصها، بل ويمكن الذهاب إلى أكثر من ذلك أنه يجوز متابعة السفينة والقبض عليها حتى في أعالي البحار نتيجة التزامات واقعة عليها، حينما كانت في مياه الدولة الساحلية الداخلية أو في موانئها وغادرت هذه الأخيرة بدون ترخيص ولم تمتثل لأي طلب بالإذعان وجه إليها⁽¹⁾.

أما المركز الثاني: فهو مركز السفينة الأجنبية الخاصة المارة فقط مروراً بريئاً عرضياً خلال البحر الإقليمي من دون أن تكون مغادرة للمياه الداخلية لدولة الساحلية، بحيث لا يجوز لهذه الدولة أن توقع إجراءات التنفيذ ضد هذه السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع على عاتقها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية الإقليمية أو لغرض تلك الرحلة⁽²⁾.

والعبرة من نص المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، هي اعتبار السفينة الراسية في البحر الإقليمي أو المارة خلاله بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية في مركز الأجنبي الموجود على إقليم الدولة، الذي يخضع خلال وجود هذا لكافة القوانين النافذة في الدولة ولجميع سلطاتها لاسيما ما تعلق منها بالاختصاص المدني، ثم إن الدولة الساحلية إذ تعتمد إلى مباشرة اختصاصها المدني على هذه السفينة رغم وجودها في المياه الإقليمية، إنما يستند اختصاصها هذا على ما تقرر على هذه السفينة من التزامات ومسؤوليات وجبت عليها حينما كانت في مياهها الداخلية وموانئها، ولا عبرة هنا بوجودها بالبحر الإقليمي و إنما العبرة بما نتج عن هذه السفينة قبل مغادرتها مياهها الداخلية⁽³⁾.

وبالإضافة إلى ذلك، لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمي، ولا تفرض الرسوم إلاّ مقابل ما قد يقدم إلى هذه السفن من خدمات ودون أن تتطوي على أي تمييز، وهذا ما نصت عليه المادة 26 من اتفاقية

¹ - حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 530.

² - راجع نص الفقرة 02 من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار العام 1982.

³ - حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 514.

قانون البحار لعام 1982، والتي يقابلها المادة 18 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958⁽¹⁾.

وإذا لم تلتزم أية سفينة أجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة، فإن هذه السفينة تتحمل تبعية الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية، بما في ذلك بينتها أو أي من مرافقها أو منشأتها أو ممتلكاتها الأخرى أو بأي من السفن التي ترفع علمها، وفي مقابل ذلك، وفي معرض تطبيقها لقوانينها ونظمها، إذا اتخذت الدولة الساحلية تصرفا وأدى إلى إلحاق الضرر أو الخسارة بأية سفينة أجنبية خلال مرورها البري عبر البحر الإقليمي، فإنه يقع على عاتق هذه الدولة مسؤولية تعويض هذا الضرر والخسارة⁽²⁾.

جاء في فقرة 01 من المادة 159 من القانون البحري الجزائري ترخيص بإمكانية القبض على السفينة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني حتى ولو كانت أجنبية، وتقتاد إلى ميناء جزائري إذا كانت موضوع الحجز، وهذا الحكم يطبق بصفة مؤكدة إذا كانت السفينة مغادرة للمياه الداخلية الجزائرية أو متوجه إليها، حيث تنص المادة 159 من القانون البحري الجزائري على أنه: «**يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني، تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري. وفي هذه الحالة، توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.**

إذا رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار وإذا تمادت السفينة في رفضها، تطلق الشرطة البحرية طلقات

¹ - تنص المادة 26 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه:

«1- لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

2- لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة، وتجنبي هذه الرسوم من غير تمييز».

² - إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 116.

بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، ويمكنها فضلا عن ذلك استخدام الوسائل التي تراها ضرورية.

ويمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه غير أن المطاردة تتوقف، عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى»⁽¹⁾.

والإشكال المطروح فيما يخص أحكام هذه المادة يكون بالنسبة إلى السفينة المارة فقط مروراً بريئاً عرضياً في المياه الخاضعة للقضاء الوطني من دون نية التوجه إلى المياه الداخلية وهي ليست خارجة منها، كما هو مذكور صراحة في هذه الفقرة إذ جاء فيها «أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني».

حكم هذه المادة يمتد أيضاً ليشمل جواز القبض عليها وهو حكم يتعارض ظاهرياً مع ما أورده المادة 28 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، خاصة الفقرة 02 منها التي تقضي على أنه: «2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو نحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة».

أوردت هذه المادة أحكام فيما يخص وضعية السفينة التي تمر مروراً عرضياً في البحر الإقليمي من دون نية التوجه إلى المياه الداخلية، ولا يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتوقيفها إلا من أجل إجبارها على الوفاء بالالتزامات الواقعة عليها لغرض تلك الرحلة أو أثناءها، مما يظهر جلياً أن الحكم الذي تضمنته المادة 159 السالف الذكر يتعارض مع هذه المادة⁽²⁾.

¹- جاء نص المادة 159 من القانون البحري متسايراً لما جاءت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من أحكام وشروط تم إدراج المادة 159 في القانون البحري في التعديل الذي تضمنه القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتمم للقانون البحري الجزائري لسنة 1976.

²- زازة لخضر، مرجع سابق، ص 924.

لكن بالعودة إلى نص الفقرة 03 من المادة 28 من اتفاقية البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه: «3- لا تخل الفقرة 02 بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية».

بهذا تكون اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد منحت للدولة الساحلية الأجنبية المرور في بحرها الإقليمي، وبناء عليه فإنه إذا ارتكبت السفينة الأجنبية أثناء مرورها فعلا يخل في اختصاص الدولة الساحلية، وحاولت الهرب جاز للسلطات الوطنية مطاردة تلك السفينة وتتبعها في أعالي البحار بموجب حق المطاردة التي أقرها العرف الدولي، ونصت عليه صراحة المادة 23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 والمادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

ثالثا- قواعد الاختصاص في مادة التصادم البحري:

إن موضوع تنازع القوانين لا يعتبر المشكلة الوحيدة التي يثيرها التصادم البحري إذ البحث عن قانون واجب التطبيق يسبقه بدون شك البحث عن الجهات القضائية المختصة في الفصل في النزاع، وهنا أيضا نجد في كل دولة قواعد خاصة بذلك ما يطرح مرة أخرى مشكلة التنازع، وهو هذه المرة تنازع للاختصاص القضائي، وهذا موضوع حظي بدوره باهتمام دولي أثمر عن وضع معاهدين دولتين كلاهما تم إبرامهما في Bruxelles بتاريخ 10/5/1952، الأولى هي المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائي في مجال التصادم وحوادث الملاحة الأخرى، والثانية هي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري.

¹ - المادة 23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، والمادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

1- الاختصاص الجزائي في مادة التصادم البحري:

هناك خلاف حول الجهات القضائية المختصة للبت في حادث التصادم البحري خاصة عندما يتعلق الأمر بتصادم سفن أجنبية في المياه الإقليمية أو الداخلية، ومن أجل وضع حد لهذا الخلاف تم إبرام اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بتوحيد قواعد التصادم البحري⁽¹⁾.

لم تتضمن بروكسيل (Bruxelles) لعام 1910 المتعلقة بتوحيد قواعد التصادم البحري أي حكم يتعلق بالاختصاص الجنائي في حادث التصادم البحري، وتركت للقوانين الوطنية لحل مسألة الاختصاص في حالة إذا كانت السفن المتصادمة تابعة لنفس الدولة، ولكن أغلبية التصادمات تقع بين سفن تنتمي لدول مختلفة، لذا كان يجب البحث عن المحكمة المختصة⁽²⁾.

¹ - يرجع تاريخ إعداد هذه الاتفاقية إلى سنة 1897، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها قامت فيه بدراسة أحكام التصادم البحري في عدة مؤتمرات بدءا بمؤتمر Anvers سنة 1989 ومرورا بمؤتمر لندن 1889، ثم باريس 1900 هامبورغ 1902 Amsterdam 1904 إلى أن عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل بمبادرة من الحكومة البلجيكية من أجل التوصل توحيد أحكام التصادم والإنقاذ البحريين، وبعد عدة دورات تم التوقيع على اتفاقيتي Bruxelles والمتعلقتين بالتصادم والإنقاذ البحريين في 23 سبتمبر 1910، وقد قامت كل من: فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا، الدانمارك، النرويج، السويد، المكسيك، اليابان، الأرجنتين، الولايات المتحدة الأمريكية، وروسيا بالتوقيع عليهما.

للمزيد من التفاصيل راجع: جمال بن عصمان، "التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 04.

² - سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا لقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 203.

تم التوقيع على اتفاقية Bruxelles بتاريخ 10 ماي 1952، الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في قضايا التصادم البحري وغيره من الحوادث البحرية الأخرى والواقعة في أعالي البحار⁽¹⁾.

يكون الاختصاص الجنائي والتأديبي للسلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي ترفع السفينة رايتها، بالنسبة للصدامات التي تنشأ عنها مسؤولية الریان، أو الضابط أو كل شخص آخر يعمل في خدمة السفينة⁽²⁾.

كما أضافت اتفاقية بروكسل (Bruxelles) لعام 1952 قاعدة عدم جواز حجز السفينة التي تسبب في وقوع التصادم أو منعها من السفر، من قبل سلطات غير السلطات دولة العلم⁽³⁾.

كما تطرق المشرع الجزائري في القانون البحري لمجال الاختصاص الجنائي في الفقرة الرابعة من القسم الأول من الفصل الرابع بعنوان "الاختصاص الجزائري"، ففي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب عليه مسؤولية الریان الجزائرية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم⁽⁴⁾.

هذه القاعدة تضمنتها المادة 01 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952، سواء في تحديد الاختصاص الجزائري أو في تحديد القانون الواجب التطبيق وهو قانون علم السفينة.

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 64-172 المؤرخ في 04 يونيو 1964 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، ج، ج، ج، ج، العدد 12، الصادرة بتاريخ 7 يونيو 1964.

² - راجع نص المادة 01 من اتفاقية (Bruxelles) لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

³ - المادة 02 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952.

⁴ - تنص المادة 294 من القانون البحري الجزائري على أنه: « في حالة وقوع تصادم بين السفن في البحار والذي تترتب في مسؤولية الریان الجزائرية، أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم ».

كما يكون للسلطات الجزائرية القضائية أو الإدارية للنظر للمخالفات الجنائية أو التأديبية المقترحة في عرض البحر، والتي أدت لوقوع التصادم على متن السفن التي تحمل الرواية الجزائرية مهما كانت جنسية مقترف المخالفات⁽¹⁾.

وسع المشرع الجزائري من نطاق اختصاص السلطات القضائية أو الإدارية الجزائرية وهذا ما نصت عليه المادة 297 من القانون البحري الجزائري على أنه: « تختص السلطات القضائية والإدارية الجزائرية في كل ملاحقة عند وقوع تصادم في المياه الداخلية وفي المياه الإقليمية الجزائرية والتي تترتب فيها المسؤولية الجزائرية للريان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة تحمل راية دولية أخرى. وفي حالة كهذه تستطيع السلطات الجزائرية الأمر بحجز أو توقيف سفينة أجنبية إذا برزت ظروف التصادم هذه الإجراءات ». ولعل السبب في امتداد هذا الاختصاص يعود لكون أن المياه الداخلية والمياه الإقليمية تعد جزءا من إقليم الدولة الجزائرية، وبالتالي فإن ارتكاب المخالفات والتي نجم عنها التصادم البحري يعد خرقا للتنظيمات الجزائرية حتى لو كانت السفينتان المتصادمتان أجنبيتان. إن السؤال الذي يثار هنا هو حول الجهة التي يخول لها الاختصاص هل المحاكم العادية أم المحاكم البحرية؟

قامت الجزائر بإلغاء المحاكم البحرية نظرا للتطور الذي عرفه التنظيم البحري الجزائري منذ عام 1962، حيث حاولت مختلف المراسيم التنفيذية صياغته بطريقة مخالفة للنموذج الفرنسي⁽²⁾.

¹ - تنص المادة 295 من القانون البحري الجزائري على أنه: « في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة (294)، لا يمكن الأمر بأي حجز أو توقيف السفينة حتى ولو للقيام بإجراءات التحقيق من طرف السلطات غير السلطات البلد الذي كانت السفينة تحمل رايته ».

² - خصصت فرنسا محاكم بحرية تجارية للنظر في مادة التصادم البحري، حيث تسعى أول محكمة بحرية متخصصة للنظر في الجرائم البحرية هي (Gimes Nautiques) معروفة في فرنسا بـ Le Tribunal Maritime de commerce، ثم تم إلغاؤها بسبب معارضة شديدة من قبل مجموعة من القانونيين ورجال الفقه آنذاك، إلا أنه تمت إعادة تأسيسها =

2- الاختصاص المدني في حوادث التصادم البحري:

تطبيق أحكام اتفاقية Bruxelles لعام 1952 على جميع الدول المتعاقدة على أن يكون أحد أطراف التصادم أجنبيا، وإذا كان أطراف التصادم من الدولة نفسها تكون في هذه الحالة خاضعة للقانون الوطني⁽¹⁾، وتطبق أحكام الاتفاقية السالفة الذكر على دعاوي طلب تعويض الأضرار التي سببتها سفينة أخرى أو الأشياء أو الأشخاص في عرض البحر وإن لم يكن ذلك ناجما عن التصادم، بل نتيجة لتنفيذ أو لسهو في المناورة أو عدم مراعاة القواعد وقد حددت الاتفاقية المحاكم المختصة لنظر في الدعوى المدنية المترتبة عن التصادم البحري وذلك حسب اختيار المدعى وهذه المحاكم تتمثل في محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله، ويعني أن للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه⁽²⁾.

قد يكون الأخذ بهذا المبدأ ضد مصلحة المدعى الذي قد يتحمل نفقات باهظة عند رفعه الدعوى، ويجعل من المتعذر عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وخاصة عندما تكون المحكمة بعيدة عن مكان وقوع الحادث⁽³⁾.

أو محكمة المكان الذي يتم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على أي سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه إذا كان الحجز جائزا، أو أمام محكمة المكان الذي كان

=سنة 1939 بموجب المرسوم الصادر في 02 نوفمبر سنة 1939 الذي أنشأ 20 محكمة في الموانئ البحرية الهامة

بفرنسا وبعض مستعمراتها، كعاصمة الجزائر، وولاية وهران. للمزيد من التفاصيل راجع:

- مالك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص ص 384 - 385.

¹- سعاد حسان، مرجع سابق، ص 206.

²- الفقرة 01 من المادة 01 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952.

³- أغفلت اتفاقية Bruxelles لعام 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري، في توحيد مسألتين قواعدا الاختصاص الجنائي والاختصاص المدني للتصادم البحري، واكتفت بتنظيم موضوعي موجه لبعض أحكام المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الذي يتضمن طرفا أجنبيا دون أن تتطلب من الدول المتعاقدة تطبيق هذه الأحكام في إطار علاقات المسؤولية بين الوطنيين.

من الممكن أن يوقع الحجز فيه، إلا أن المدعى عليه دفع ذلك الحجز بتقديمه كفالة أو أي ضمان آخر. أو محكمة مكان وقوع التصادم إذ وقع هذا التصادم في الموانئ أو المرافق أو في المياه الداخلية.

كما يحق للخصوم دفع الدعوى أمام أية محكمة يتفقون عليها، أو عرضها على التحكيم⁽¹⁾، كما قامت الاتفاقية بتحديد المحكمة التي يستطيع المدعي عليه رفع دعواه، وهي نفس المحكمة الأصلية التي رفع أمامها المدعي⁽²⁾، وفي حالة تعدد المدعين فيجوز لكل واحد منهم رفع دعوات أمام المحكمة التي سبق لها أن نظرت في الدعوى نفسها التي نشأت عن ذات التصادم بحق الخصم⁽³⁾.

كما نصت الاتفاقية على حالات استبعاد الاختصاص في أربع حالات وهي:

- حالة الإلغاء ألتفاقي، فالطرفين يمكنهما الاتفاق على عرض النزاع أمام أية محكمة أو على التحكم⁽⁴⁾.

- حالة تعدد المدعون، فإنه يجوز لكل منهم أن يرفع دعواه للمحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه⁽⁵⁾.

- حالة تعدد السفن المشتركة في التصادم، فإن القاضي المختص بالنزاع في حدود الاختصاص الوارد في المادة الأولى، يمكنه إذا كانت قواعد الاختصاص في قانونه الوطني تخوله ذلك أن يقرر اختصاصه بنظر كل الدعاوي المرفوعة عن الحادث نفسه⁽⁶⁾.

¹ - المادة 02 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

² - المادة 03 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

³ - زينب فؤاد كامل أبو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري، رسالة جامعية مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2010، ص 122.

⁴ - المادة 02 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

⁵ - المادة 03 فقرة 02 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

⁶ - المادة 03 فقرة 03 من اتفاقية Bruxelles لعام 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني.

الفرع الثالث

الاختصاص الجنائي على السفينة الأجنبية الخاصة

تعد مسألة تحديد الاختصاص الجزائي فيما لو ارتكبت جرائم على متن السفن الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو كانت هذه السفن راسية في ميناء أجنبي، ذات أهمية بالغة بحيث تكون أمام تنازع للاختصاص بين قضاء دولة جنسية السفينة وهنا يجب الإشارة إلى الأسس العامة لاكتساب الجنسية (أولاً)، وبين قضاء الدولة التي وقعت الجريمة على مياهها الإقليمية أو في مينائها لتحديد الاختصاص الجنائي على السفينة الأجنبية الخاصة (ثانياً).

أولاً- الأسس العامة لاكتساب الجنسية:

تعد الجنسية رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص معين ودولة معينة⁽¹⁾ ويستأثر بها الأشخاص كقاعدة عامة، وبما أنّ السفينة تعتبر من الأموال فليست لها جنسية، ولكن لضرورة التعامل أجازت التشريعات منحها لها، وذلك لما لها من أهمية كبرى في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية وكذا لطبيعتها الخاصة والبيئة التي تعمل بها⁽²⁾، حيث نجد المادة 90 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص على أنه: «لكل دولة ساحلية أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها في أعالي البحار»، ويجب على هذه السفن أن تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وأن تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحبة العلم، وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية

¹- كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 47.

²- حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 37.

فهي طالما تكون في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة⁽¹⁾، وجب إلحاق كل سفينة بدولتها، لبسط حمايتها لها، وحتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطبق على ما يحدث فيها من وقائع وتصرفات⁽²⁾، ولكن لا يجوز أن تتمتع بأكثر من جنسية، كما لا يجوز أن تبحر السفينة بعلمين وتدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما لأنها في هذه الحالة تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون يجوز ضبطها ومصادرتها، وهذا ما نصت عليه المادة 02 فقرة 02 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982:

«السفينة تبحر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملها وفقا لمشيئتها لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما، وتعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية»⁽³⁾.

تعتبر جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية لغرض تعيينها ذاتيا وتميزها عن غيرها من السفن، فهي في الأساس رابطة ولاء قانونية سياسية بين الشخص ودولة معينة⁽⁴⁾.

لقد نصت المادة 91 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمستوحاة من نص المادة 05 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على أنه: «1- تحدد كل دولة شروط منع جنسيتها للسفن وتسجيلها في إقليمها وللحق في رفع علمها، ويكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقة بين الدولة والسفينة. 2- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك».

ويؤكد هذا النص مبدأ أساسي يتمثل في خضوع السفن لشروط تسجيلها بإقليمها وإعطائها الحق في رفع ما هو متوافر من معطيات اقتصادية، سياسية أو اجتماعية.

¹ - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 52.

² - RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 01, N° 309, Librairie, Dalloz, 1950, P. 320.

³ - جلال وفاء محمين، قانون التجارة البحرية، المكتبة القانونية، القاهرة، 1997، ص 59.

⁴ - FAY François-Michel, "La nationalité des navires en temps de paix", Revue Générale de Droit International Public, Tome 77, éd. A. Pédone, Paris, Octobre- Novembre 1973, P.1073.

إن شروط منح الجنسية تحددها كل دولة بحرية وهي تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية، فمنها من يشترط أن يكون العاملون في السفينة أي أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من الوطنيين وهو شرط الطاقم الوطني⁽¹⁾.

ومنها من يشترط أن تكون السفينة مصنوعة في أرض الدولة وهو شرط البناء الوطني ومنها أن تكون مملوكة كلها أو جزء منها لمواطنين وهو شرط الملكية الوطنية⁽²⁾ وضابط الطاقم الوطني، وكذا قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.

1- ضابط البناء الوطني:

مضمون هذا الضابط أن الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، أي أن تكون هذه الدولة قد أحرزت تقدما في مجال صناعة السفن⁽³⁾.

إن هذا المعيار أو الضبط لا تشترطه سوى الدول التي تقدمت فيها صناعة السفن إلى درجة تغطية حاجاتها فعمدت بذلك إلى حماية تلك الصناعات وجعلها بعيدة عن المنافسة الخارجية، ومن ثم فإن هذا المعيار لا علاقة له بالجوانب القانونية المترتبة عن الجنسية، فهو معيار ذو بعد اقتصادي يهدف إلى تعزيز الحماية لاقتصادها وتجاريتها وتتفاوت الدول بالأخذ بهذا المعيار حسب حاجاتها لأساطيل بحرية، فنجد أن المشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني، فهو يقبل السفن التي بنيت خارج إقليمه البحري التجاري، غير أن المادة 46 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه.

¹ - علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 61.

² - وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2008، ص ص 37 - 38.

³ - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 14.

نذكر من بين أهم التشريعات التي كانت تأخذ بشرط البناء الوطني؛ التشريع الإنجليزي عام 1660 إلى غاية صدور قانون الملاحة البحرية سنة 1894، وكذلك التشريع الفرنسي سنة 1793 حتى سنة 1866⁽¹⁾.

ومن مزايا شرط البناء الوطني كأساس لمنح الجنسية أنه يساعد على تشغيل عدد كبير من العمال الوطنيين والقضاء على البطالة. بل إن بعض الدول البحرية كانت تفرض على ترسانتها البحرية عدم مساعدة الأجانب في بناء السفن رغبة منها في الحفاظ على الأسرار وإضعافا للمنافسة الأجنبية في ميدان الملاحة البحرية، وفي العصر الحديث نجد أن الكثير من الدول وحتى الصناعية منها قامت بالعدول عن هذا الشرط، فنلاحظ أن الدول البحرية تقوم بتشجيع شراء السفن الأجنبية، لكي يتسع نطاق أسطولها التجاري بما يسمح بزيادة نفوذها التجاري⁽²⁾.

تعتبر بناء السفينة إحدى الطرق المألوفة لاكتساب ملكيتها، ولكن القانون البحري الجزائري لم يتضمن أحكاما خاصة بعقد بناء السفينة، ولذلك فإن بناء السفينة في هذه الحالة يخضع للقواعد العامة في عقود العمل.

بالرغم من مساعي الجزائر نحو إقامة صناعة بناء السفن، إلا أنه لا زالت هذه الصناعة مشروعا مستقبليا ربما سيسمح للدولة الوفاء بكل إحتياجاتها من السفن لتحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال النقل عبر البحر.

يفرق الفقه عادة بين أسلوبين لبناء السفن، الأول يسمى البناء المباشر أو الاقتصادي أما الثاني فيسمى البناء غير المباشر أو بثمان جزافي⁽³⁾.

¹ - علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1988، ص 74.

² - جلال وفاء محبين، مرجع سابق، ص 58.

³ - فتح الدين بن حمو، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، من منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 164.

أ- البناء المباشر:

يقصد بأسلوب البناء المباشر هو أن يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة فيقوم بشراء المواد، ويتعاقد باسمه مع العمال والفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه، فيتعاقد هذا الأخير (المقاول) مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه، وهذا الأسلوب لا يثير أي صعوبات قانونية، لأن الباني والمالك هو الشخص نفسه، وعليه أن تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء إلى الانتهاء منه، حيث نصت المادة 53 من القانون البحري الجزائري عن ذلك أنه: « تبقى السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها... ».

ولكن هذا الأسلوب في البناء أصبح نادرا في الوقت الحاضر إلا بالنسبة للسفن الصغيرة المعقدة كسفن الصيد، حيث أصبحت الشركات المتخصصة لبناء السفن تقوم بالبناء بشكل متطور يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها.

ب- البناء غير المباشر:

الأسلوب الثاني البناء غير المباشر أو بتمن جزافي، ويقصد به قيام طالب البناء التعاقد مع شركة متخصصة ببناء السفن على بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد تمامها لقاء ثمن معين، وهنا نجد أن هناك إشكال حول تكييف هذا العقد، فاتجاه يرى أنه عقد مقاوله ولكن في عقد المقاوله تعهد المقاول بالقيام بعمل بناء على طلب رب العمل ولحسابه، وبمواد مملوكة لهذا الأخير، كما أن عقد المقاوله يكون بإشراف وتوجيه صاحب العمل، ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاوله على الرغم من إطلاعه على مراحل الإنجاز وأحيانا يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة، ويترتب منا على تكييف العقد بأنه مقاوله أن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء، لذلك يرى اتجاه آخر وهو الراجح أن عقد بناء السفينة ليس إلا

عقد بيع، ولأن محل البيع هو السفينة الجاهزة الصالحة للملاحة، فهو عقد بيع الأشياء المستقبلية أو بيعاً تحت التسليم⁽¹⁾.

لتجنب مثل هذه المخاطر قام الفقهاء بتكييف عقد البناء بأنه عقد بيع معلق على شرط واقف وهو تسليم السفينة، ونتيجة لذلك يكون المشتري مالكا للسفينة بأثر رجعي، أي من تاريخ انعقاد العقد، ولا يسأل المشتري عن الهلاك ما دام البيع مرهون بالتسليم الذي لا يتحقق إلا بعد تمام العقد، لكن وجد لهذا التكييف انتقاد بأنه جعل تسليم السفينة هو الشرط الواقف والتسليم التزام رئيسي للعقد ولا يمكن أن يكون الالتزام شرط⁽²⁾.

يعتبر عقد بناء السفينة في هذه الحالة عملاً تجارياً بالنسبة للبنائي الذي يشتري الأدوات والمواد ويتعاقد قمع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها، أما بالنسبة للمجهز فإن العقد يكون تجارياً إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية، ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للنزهة مثلاً⁽³⁾.

2 - ضابط الملكية الوطنية:

يقصد بالملكية السلطة الحقيقية التي تباشر على السفينة وتحدد مصيرها وكيفية استغلالها، لذا نجد الكثير من الدول تشترط لمنح السفينة جنسيتها أن تكون مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها، وذلك حتى تضمن رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية⁽⁴⁾.
يضمن شرط الملكية الوطنية التبعية الاقتصادية لسفينة لدولة الجنسية، فالسفينة تشكل ثروة قومية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها⁽⁵⁾.

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 78.

² - لطيف جبر كرمانى، القانون البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 101.

³ - لطيف جبر كرمانى، مرجع سابق، ص 101.

⁴ - علي البارودي، مرجع سابق، ص 75.

⁵ - جلال وفاء محيين، مرجع سابق، ص 59.

وتضع الدول عادة نصوص دقيقة لتحديد ملكية السفينة لرعاياها حتى تمنحها جنسيتها وهي في تشريعها تفرق بين حصص المالكين الطبيعيين وبين نسبة مساهمة الشركات أو الأشخاص الطبيعية، والمشرع الجزائري قد تعرض لهذا الموضوع في المادة 28 من القانون البحري الجزائري فتقضي بالنسبة لملكية الأشخاص الطبيعيين بأنه: «لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية...»، أما بالنسبة للأشخاص الاعتباريين، فقد استطردت المادة 28 اشتراطها لملكية السفينة بصورة كاملة أوردت تفاصيل بخصوص الشخص الاعتباري تبعا لطبيعة ملكية الجزائريين له، وهي تفاصيل تحمل استثناءات على قاعدة الملكية الكاملة التي ذكرتها صراحة⁽¹⁾.

ونجد أن غالبية الدول في قوانينها الحديثة تشترط الملكية الوطنية للسفينة كأساس لمنح الجنسية، فعلى سبيل المثال القانون الفرنسي الصادر سنة 1948 تشترط أن تكون السفن الفرنسية مملوكة نصفها على الأقل لفرنسيين، وإذا تعلق الأمر بشراكة تضامن وجب أن يكون 50 من رأس مالها مملوكا لفرنسيين.

أما الأنواع الأخرى من الشركات، فيشترط أن يكون مجلس الإدارة أو المراقبة مكونا أغلبيته من فرنسيين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة أو المدير العام إن وجد من الفرنسيين. أما في بريطانيا فقد اشترط قانون الملاحة لعام 1894م أن تكون السفينة البريطانية مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد أو بالتجنيس، وإذا كان المالك شركة يجب أن يكون مركزها الرئيسي داخلا في نطاق الممتلكات البريطانية⁽²⁾.

¹ - تنص المادة 28 قبل تعديلها بموجب المادة السابعة من القانون البحري الجزائري على أنه: «للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51 من قبل أشخاص طبيعيين أو مغنويين من جنسية جزائرية».

² - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص ص 11 - 12.

3 - ضابط الطاقم الوطني:

ويقصد به أن يكون أفراد طاقم السفينة "L'équipage" كلهم أو بعضهم من رعايا الدولة حتى تمنح هذه الأخيرة جنسيتها للسفينة، وأخذ المشرع الجزائري بهذا الضابط أو الشرط وذلك بموجب الفقرة الثانية من المادة 28 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: «كما ينبع لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر»⁽¹⁾.

غير أن هذا الشرط أو النمط غير وارد في كل التشريعات.

نجد أن هذا الشرط غير مدرج في قانون التجارة البحرية الأردني، ولم يتعرض له القانون البحري العراقي، أما في لبنان فإنه: «لم يشترط المشرع وجوب إنتقاء الریان والبحارة من اللبنانيين لأن لا يتوفر العدد الكافي من رجال البحر من المواطنين».

4 - قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة:

لقد أوجبت المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تقوم رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها⁽²⁾.

=- مثل قضية جنسية شركة العربي الصناعي الذي صدر بموجبها حكم عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1928/02/24 ذكرت فيه أن الشركة إذا كان مقر إدارتها الرئيسي بفرنسا لها الجنسية الفرنسية، ولم تشير المحكمة لمعيار الرقابة.

أنظر: علي على سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 179.

¹- تنص المادة 413 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية».

²- تنص المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة».

2- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك».

والراجع أن فكرة الرابطة الحقيقية أو الفعلية في موضوع الجنسية قد دخل إلى قانون البحار بصفة عامة من القانون الدولي نفسه، كما أن هناك من الإشارات ما يدفع إلى القول بأن القانون الدولي في عمومياته اعتمد على هذه مقتبسا إياه من العمل الدولي عموما، ومن العمل الدولي في مجال قانون البحار كذلك⁽¹⁾.

تعتبر فكرة الرابطة الحقيقية بين السفينة والدولة الأسبق في الظهور مقارنة برابطة الشخص الطبيعي والاعتباري بدولته التي تحمل جنسيتها، والتي ظهرت بشكل متأخر نسبيا مقارنة مع الأولى، ونذكر قرار محكمة العدل الدولية قضية "نيتبوهم"⁽²⁾.

¹ - تعود البوادر الأولى للإشارة إلى موضوع الرابطة الفعلية بين السفينة ودولة علمها في ما تضمنته مراسلة وزارة البحرية الفرنسية المؤرخة في 1854/12/29 التي أنكرت فيها فرنسا على سويسرا حق امتلاك سفن ترفع علمها بالنظر إلى وضعيتها الجغرافية التي لا تسمح لها بمراقبة هذه السفن ولا بحمايتها وقد احتوى معاهدة القانون الدولي هذه الفكرة في دورته لعام 1895م والبنديقية عام 1896 ليؤكد بدوره على ضرورة أن تقوم رابطة قوية بين الدولة والسفينة ويجب أن يعتد بها عند منح الجنسية لهذه الأخيرة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- LUCCHINI Laurent, VEOLCKEL Michel, "Droit de la mer, la mer et son droit le espaces maritimes", Tome1, Op.cit., P. 61.

² - لقد عرف القضاء الدولي أهم قضيتين في هذا المجال طبعتا جميع أوجه التعامل الدولي مع موضوع الجنسية بالنسبة للشخص الطبيعي والشخص الاعتباري.

القضية الأولى فهي تتمثل في قضية "نيتبوهم" Nettebohn، وهو مواطن ألماني الجنسية تزوج إلى غواتيمالا عام 1905 بدوافع تجارية ليقم فيها مشروعات استثمارية ومركز أعماله وغير موطنه بين الآونة والأخرى لمدة 34 سنة، وفي عام 1939 تحصل نيتبوهم على جنسية إمارة "لختنتشناين" ثم عاد بعدها إلى غواتيمالا، وفي سنة 1943، وبسبب قيام الحرب العالمية الثانية، عمدت غواتيمالا إلى ترحيله من أراضيها إلى الولايات المتحدة الأمريكية بحجة أنه ينتمي بجنسية إلى دولة محاربة (ألمانيا) وكانت غواتيمالا في حالة حياد، ولم تسمح له أيضا بالدخول إلى أراضيها لممارسة إجراءات التقاضي بخصوص طلب التعويض عن أملاكه التي قامت غواتيمالا بمصادرتها، فاعتضت "لختنتشناين" على تصرف غواتيمالا وعمدت إلى حماية نيتبوهم دبلوماسيا، وبالفعل فقد لجأت إمارة "لختنتشناين" إلى التصدي للموضوع ورفعت إلى محكمة العدل الدولية دعوى بالحماية الدبلوماسية ضد غواتيمالا، وعند بحثها النزاع المعروض أمامها، ظهر للمحكمة أن "نيتبوهم" يحمل جنسيتين كل من ألمانيا و"لختنتشناين" وهو الدفع الذي تمسكت به غواتيمالا، فرأت المحكمة ضرورة البحث عن معيار للترجيح بين الجنسيتين، وقد صدر قرارها في 16 أفريل 1955 مبينا على معيار الترجيح بين الجنسيتين عن طريق إثبات وجود الرابطة الفعلية بين إحدى الدولتين اللتين ينتمي إليهما بجنسيته، واعتبرت المحكمة أن "نيتبوهم" ينتمي إلى ألمانيا فعليا أكثر من ارتباطه بجنسية "لختنتشناين" لمزيد من التفاصيل حول هذه القضية راجع:

- بن عامر تونسي، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998، ص 283.

بالإضافة إلى قضية "نيتبوهم" الشخص الطبيعي، عرف القضاء الدولي قضية مشابهة تتعلق بالشخص الاعتباري، وتتمثل في قضية "برشلونة تراكشن Barcelon Traction"⁽¹⁾.

كقاعدة عامة يجوز للشخص الطبيعي اكتساب أكثر من جنسية وجاءت قضية "نيتبوهم" لتبين معيار الترجيح بين مختلف الجنسيات التي يحملها هذا الشخص، وفيما

¹ - تلخص وقائع "ترشلونة تراكشن" في أن هذه الأخيرة شركة تأسست في كندا عام 1911 بموجب قوانينها واتخذت فيها مركزا رئيسيا لإدارتها فاكسبت بذلك الجنسية الكندية وفقا للمعيار المتبع في القانون الكندي، بينما تركز نشاطها في إسبانيا بمقتضى إمتياز ممنوح لها من طرف الحكومة الإسبانية مع الإشارة إلى أن ما يقارب نسبة 90% من أسهمها تعود لرعايا بلجيكيين، مما جعل الشركة تحمل جنسية كندا صوريا ومرتبطة فعليا ببلجيكا من خلال المساهمين البلجيكيين.

وأمام ما اتخذته الحكومة الإسبانية من إجراءات أدت إلى شهر إفلاس الشركة بمقتضى حكم صادر عن القضاء الإسباني، ورفضت الحكومة الكندية التصدي لحماية الشركة دبلوماسيا بحجة أن الشركة لا ترتبط بكندا إلا شكليا بموجب الجنسية التي حصلت عليها وفقا لقواعد القانون الكندي، في حين، أن غالبية أسهمها تعود إلى غير الرعايا الكنديين.

وبما أن الشركة ترتبط ببلجيكا إقتصاديا أكثر من كندا لأن غالبية حاملي أسهم الشركة من رعاياها، فقد عمدت إلى التصدي للموضوع ورفع دعوى الحماية الدبلوماسية ضد إسبانيا بعد فشل كل المساعي الدبلوماسية بينهما، وقد تمسكت بلجيكا في ردها على الدفع الذي أثارته إسبانيا بعدم قبول الدعوى لانعدام صفة بلجيكا لأن الشركة تحمل الجنسية الكندية، فردت بلجيكا بأن الشركة ليست سوى شركة قابضة يمتلك رأسمالها رعايا وشركات بلجيكية، وخضوع الشركة الأم للقانون الكندي واكتسابها الجنسية الكندية بوصفها تأسست في كندا، واتخذت فيها مركز إدارتها الرئيسي لا يمنع القول بتبعيتها السياسية للسيادة البلجيكية لارتباط المصالح الاقتصادية التي تقف وراءها بلجيكا وفقا لنظرية الجنسية الفعلية التي تعتقها محكمة العدل الدولية، مما يجعل الشركة تتمتع بالجنسية البلجيكية ضمنا بناء على معيار الرقابة والتبعية الاقتصادية ما دامت خاضعة لإشراف ورقابة الرعايا البلجيكيين، وقد اعتقد الفقه بأن المحكمة ستعتمد إدعاء بلجيكا مستلزمة إياه من معيار الترجيح والرابطة الفعلية الذي أخذت به المحكمة من قبل في قضية "نيتبوهم" غير أن محكمة العدل الدولية ذهبت إلى عدم قبول دعوى بلجيكا ضد إسبانيا، فقضت في حكمها الصادر في 05 فيفري 1970 بأنه: «لا يجوز التمسك بحق دولة جنسية حملة الأسهم في حماية مواطنيها عند عدم ممارسة دولة جنسية الشركة لحقها، على أساس أن حق الدولة الأولى ثانوي بالنسبة لحق الدولة الثانية، والحق الثانوي لا يظهر إلى الوجود إلا عند إختفاء الحق الأصلي».

وبما أن الحق الذي تملكه دولة جنسية الشركة لا ينتمي لمجرد عدم استعماله، فلا يمكن الإدعاء بأن عدم استعمال الحق الأصلي يمكن دول جنسية حملة للأسهم من ممارسة حقها الثانوي، فدولة جنسية الشركة حرة تماما في أن تقرر ما إذا كان من المناسب أن تحمي الشركة أم لا، وهي غير ملزمة بإعلان أسباب قرارها».

- هشام علي صادق، الحماية الدولية لحماية المال الأجنبي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1981،

يخص الشخص الاعتباري، فإنه لا تعتبر جنسية الشركة على ارتباطها بالدولة التي تحمل جنسيتها بالرغم من جواز تعدد جنسيات فروع الشركة بالنظر إلى مختلف المعايير التي تنتهجها الدول في تعاملها مع هذا الموضوع، وهذا ما أخذ به في قضية "برشلونة تراكشن" وهنا يطرح إشكال فيما يخص جواز تعدد الجنسيات بالنسبة للسفينة وانعدامها؟

لم يسو القانون الدولي بين الشخص الطبيعي والاعتباري وبين السفينة في مجال تعدد الجنسيات، فبالنسبة للسفينة فإن قانون البحار حظر مسألة تعدد الجنسيات أو إنعدامها، كما لا يحق للسفينة أن تحمل جنسيتين أو أكثر، ولعلمين أو أكثر، يجعلها في حكم السفينة عديمة الجنسية، وهذه لا يمكن لهذه السفينة أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى⁽¹⁾، مما يجعلها في حكم سفن القرصنة⁽²⁾.

ثانياً - الحالات التي يكون فيها الاختصاص الجنائي لدولة الساحلية على السفينة الأجنبية الخاصة أثناء مرورها في بحرها الإقليمي:

قد يحدث أن ترتكب على ظهر السفينة جريمة ما من قبل أحد الأفراد المتواجدين على متنها خلال مرورها عبر البحر الإقليمي، وهو ما يثير التساؤل عن الجهة المختصة بمتابعة الجاني ومعاقبته، فهل ينعقد الاختصاص في هذه الحالة للدولة الساحلية، أم أن الجاني يعاقب وفقاً لدولة العلم؟

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 164.

² - سفن القرصنة تخضع لاختصاص أية دولة قمت بالقبض عليها في منطقة أعالي البحار، فنجد قضية معروفة أخذ القضاء بأحكام نص المادة 92 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهي قضية السفينة "آزيا" "Asia" التي كانت تنقل إلى فلسطين عام 1948 ما يقارب 732 يهودياً بدون جوازات سفر ولا تأشيرة دخول إلى فلسطين، وقد كانت هذه السفينة تحمل العلم التركي في أعالي البحار من دون أن تكون مسجلة بتركيا، فاعترضها سفينة حربية بريطانية على بعد 100 ميل من حيفا وقدمت إلى المحاكمة، وقد أورد القاضي البريطاني في حكمه المؤرخ في 20 أبريل 1948، بأن السفينة لا تملك الحق في الحماية من أية دولة، ولا يمكن لأية دولة أن تدعي بأن احتجاز السفينة قد انتهك مبدأ من مبادئ القانون الدولي.

لمزيد من التفاصيل حول القضية راجع:

- غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مرجع سابق، ص 15.

لقد أثير هذا التساؤل في أواخر القرن 19 في قضية السفينة "Franconia"، وتتلخص وقائعها في أن صداما بحريا وقع في حدود عام 1976 في البحر الإقليمي البريطاني على بعد ميلين ونصف من ميناء "دوفر" Douvre بين السفينة الألمانية "فرانكونيا" Franconia⁽¹⁾ والسفينة البريطانية "Strathclyde"، ترتب عنه مقتل أحد الركاب البريطانيين وثبوت المسؤولية على قائد السفينة الألمانية فرانكونيا وهو القائد "كين Keyn"، وإزاء هذه الحالة اقتضت المحكمة الأولى بثبوت الاختصاص للقضاء البريطاني في مثل هذه الحالات، غير أن المحكمة العليا قضت بعدم اختصاص القضاء البريطاني بأغلبية صوت واحد، رافضة بذلك ما قيل بأن سلطان الدولة على البحر الإقليمي يتماثل مع سلطانها على إقليمها وموانئها، وذهبت المحكمة إلى أن: «اختصاصات الدولة على البحر الإقليمي تقتصر فحسب على اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تنظيم الصيد فيما يعتبر بحرا إقليميا وفي مكافحة التهريب»⁽²⁾.

والظاهر أن حادثة السفينة فرانكونيا ومن بعدها قانون 1878 البريطاني المتعلق بالاختصاص القضائي في البحر الإقليمي، وما نجم عنهما من آثار على صعيد الفقه والعمل الدوليين أنها كانت حافزا لأن يأخذ معهد القانون الدولي بزمam المبادرة حتى لا يسري القانون البريطاني كصورة من صور العمل الدولي، فيؤدي إلى مماثلة البحر الإقليمي بالمياه الداخلية من حيث الاختصاص.

وقد تدارك المعهد هذه المشكلة فعلا بموجب المادة 06 من قراره الصادر في دورة باريس عام 1894 حول البحر الإقليمي ومما جاء فيها: «أنّ الجرائم والمخالفات المرتكبة على متن السفن الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي من قبل أشخاص موجودين على ظهر هذه السفن، تكون خارجة على اختصاص الدولة الساحلية ما لم تتضمن خرقا

¹ - وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008، ص 337.

² - محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي، الأشخاص - قانون البحار)، الدار الجامعية، القاهرة، 1993، ص 314.

لقوانين ومصالح هذه الدولة أو برعاية من غير أفراد الطاقم أو ركاب السفينة». ثم أعاد معهد القانون الدولي دراسته لهذا الموضوع في دورته بستوكهولم عام 1928، حيث قرر في الفقرة الأولى من المادة 07 من قراره بأن: «1- الجرائم والمخالفات المرتكبة على متن السفينة التجارية المارة في البحر الإقليمي لا تكون خاضعة - كما هي - لاختصاص الدولة الساحلية»، ثم أضاف استثناءات على القاعدة السابقة وذلك في الفقرة الثانية من المادة ذاتها، حيث نصت على أنه: «2- وتخضع استثناءا، الجرائم والمخالفات التي يتجاوز أثرها نطاق السفينة إلى الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية إذا كان من شأن طبيعتها أن تعكر الهدوء العام لهذا البلد، وكان معاقبا عليها بموجب قوانينه...»⁽¹⁾.

وعند انعقاد مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 مفردا مشروع اتفاقية كاملة حول البحر الإقليمي، أما بخصوص الاختصاص في البحر الإقليمي، فقد خصصت اللجنة التحضيرية له المادة 08 من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي، حيث قضت بأنه: «لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أية إجراءات تتعلق بالقبض على أي شخص أو القيام بإجراء أي تحقيق بسبب أية جريمة ترتكب على ظهر سفينة أجنبية أثناء مرورها في بحرها الإقليمي إلا في الحالات التالية:

1- إذا امتدت آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية، أو

2- أن يكون من شأن الجريمة تعكير السلم في البلاد أو النظام الحسن في البحر

الإقليمي، أو

3- إذا وقع طلب بالمساعدة من جانب قائد السفينة أو من قنصل الدولة التي ترفع

علمه»⁽²⁾.

¹- GIDEL Gilbert, « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Tome III, Op.cit, PP. 246 - 248.

²- زهير الزبيدي، الاختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي، الجريمة ذات العنصر الأجنبي، رسالة دكتوراه، جامعة بغداد، 1980، ص 169.

ثم جاءت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بدورها لتطرق إلى موضوع الاختصاص الجنائي في البحر الإقليمي، حيث نصت المادة 19 منها على أنه:

«1- لا يجوز ممارسة القضاء الجنائي للدولة الشاطئية على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي- للقبض على أي شخص- أو للقيام بأي تحريات تتصل بأية جريمة جنائية، ارتكبت على ظهر هذه السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:
أ- إذا امتدت آثار الجريمة ونتائجها إلى الدولة الشاطئية.

ب- إذا كانت طبيعة الجريمة تخل بالسلام العام للبلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

ج- إذا طلب قبطان السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع علمها مساعدة السلطات المحلية.

د- إذا كان ذلك ضروريا من أجل القضاء على تجارة المخدرات غير المشروعة.
2- لا تخل الأحكام السابقة بحق الدولة الساحلية في اتخاذ كافة الإجراءات التي تخولها إياها قوانينها لغرض القبض أو القيام بالتحري على ظهر سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي بعد مبارحتها المياه الداخلية.

3- في الحالات الواردة في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة فإن للدولة الساحلية، إذا طلب قبطان السفينة أن تخطر السلطة القنصلية لدولة العلم عن الإجراءات المزعم اتخاذها وتسهيل الاتصال فيما بين تلك السلطات وبجارية السفينة وفي حالة الضرورة العاجلة المحلة، فإن الإخطار يمكن أن يتم أثناء تنفيذ تلك الإجراءات.

4- عند النظر في اتخاذ إجراء القبض وكيفية على السلطة المحلية مراعاة مصالح الملاحة.

5- لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أي إجراء على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي، لأجل القبض على أي شخص أو القيام بأعمال التحقيق بسبب جريمة جنائية ارتكبت قبل دخول السفينة في البحر الإقليمي، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط في البحر الإقليمي دون أن تدخل في المياه الداخلية».

ونلاحظ من استقراء نص المادة 19 سالفه الذكر أن هذه الأخيرة تكون قد أضافت عنصرا جديدا، وحالة رابعة لما تثيرها المادة 08 من اتفاقية لاهاي لعام 1930 ألا وهي حالة التدخل لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات⁽¹⁾.

وقامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بدورها بنقل الحكم الذي أورده المادة 19 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، ومن قبلها المادة 08 من اتفاقية لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي أيضا، وضمنته المادة 27 منها والتي تنص على أنه:

«1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها في الحالات التالية فقط:

أ- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية؛

ب- أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي؛

ج- أو إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية؛

¹ - تم اقتراح الحالة الواردة في البند (د) من الفقرة الأولى من المادة 19 سالفه الذكر من طرف الوفد الباكستاني، أنظر: زهير الزبيدي، مرجع سابق، ص 164.

د- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

2- 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 بحرها الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية.

3- في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و2 تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب منها الريان ذلك ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ تدابير، وتسهل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة، ويجوز في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير.

4- تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

5- باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حال انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدور أية جريمة ارتكبت قبل دخول سفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية».

يفهم من نص الفقرة 02 من المادة 27 سالف الذكر أن للدولة الساحلية اختصاصاً جنائياً أوسع بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة، التي تمر ببحرها الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية، بحيث يجوز للدولة الساحلية في ذلك أن تعتمد في اختصاصها هذا على ما تقرره تشريعاتها.

المبحث الثاني

الوضع القانوني للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة

خلال مرورها بالبحر الإقليمي

أقرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بحق المرور البريء لجميع السفن الأجنبية دون استثناء، وهذا ما أكدت عليه المادة 17 من الاتفاقية السالفة الذكر بنصها على أنه: « **رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي.**».

إلا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من أجل حماية أمن ومصالح الدول الساحلية خصت سفنًا معينة، بحكم طبيعتها أو حمولتها، بقواعد تقيد من حريتها في المرور خلال المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية خاصة في البحر الإقليمي، وتتمثل هذه السفن في السفن ذات الطبيعة الخاصة وتدخل ضمن هذه الأخيرة، السفن الحربية (**المطلب الأول**)، السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة والغواصات (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

الوضع القانوني للسفن الحربية الأجنبية خلال مرورها بالبحر الإقليمي

الغالب على السفن العامة أنها سفن حربية ولا شك أن السفن الحربية بمجرد وجودها في مياه الدولة الساحلية يهدد بحدوث سوء فهم، لذا كان من الطبيعي إعطاء الدولة الساحلية سلطة تنظيم مرورها في مياهها الإقليمية، إلا أنه من الملاحظ أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المواد 30، 31، 32 قللت إلى حد كبير من هيمنة الدولة الساحلية على تلك السفن الحربية وكذلك السفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية والتي تميزت بمدلول قانوني خاص بها (**الفرع الأول**)، وكذا تمتعها بحصانة كاملة (**الفرع الثاني**) ضد

الاختصاص القضائي للدولة الساحلية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لهذه الدولة الساحلية حيث لا يجوز للدولة الساحلية مباشرة أي إجراء من حجز، أو قبض أو تحقيق، بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهرها، وعند عدم احترام هذه السفينة لقوانين ولوائح الدولة الساحلية ليس لهذه الأخيرة سوى أن تطلب من السفينة الحربية المغادرة فوراً من بحرها الإقليمي مع تحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أي ضرر يلحق بالدولة الساحلية من جراء المخالفة التي ارتكبتها السفينة⁽¹⁾ (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المدلول القانوني للسفن الحربية

قامت اتفاقية العمل الموقعة بجنيف في 29 أكتوبر 1976 المتعلقة بالمقاييس الدنيا الضرورية في السفن التجارية بتعريف السفن الحربية في المادة الأولى في فقرتها الثانية بأنه: «الأغراض هذه الاتفاقية، يحدد التشريع الوطني متى ينطبق على السفينة وصف سفينة حربية»⁽²⁾.

فهذه المادة قامت بإحالة تعريف السفن الحربية إلى التشريعات الوطنية، فإن مردّ ذلك هو طبيعة وأحكام هذه الاتفاقية فقط، وما تهدف إليه من توحيد لقواعد تشريعات العمل في الدول بما يضمن مقاييس الأمن على مستوى السفن التجارية تاركة لهذه الدول حرية وضع الشروط التي ينطبق على السفن الحربية مقصية إياها من نطاق هذه الاتفاقية، ولا يمكن تعميم هذا الحكم على نطاق القانون الدولي بأسره، ثم إن هذا الأخير قد تعرض في العديد من المناسبات لتعريف السفن الحربية⁽³⁾.

¹ - نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، "الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية والدولية (دراسة فقهية مقارنة)"، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، المجلد 31، العدد 02، قطر، 2013، ص 291.

² - LUCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, « Droit de la mer, navigation et pêche », Tome 2, Op.cit, P. 27.

³ - LUCCHINI Laurent, Le navire et les navires. Rapport général. Colloque de Toulon: (Le navire en droit international), Edition: A. Pedone, Paris, 1992, P. 14.

فوجد أن اتفاقية لاهاي السابعة لـ 18 أكتوبر 1907، والخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، قد جاء في مادتها الثانية بأنه: «على السفن التجارية المحولة إلى سفن حربية أن تحمل من العلامات الخارجية ما يميزها عن غيرها من السفن التي تحمل نفس جنسيتها»، وأضافت المادة الثالثة منها بأن: «ضابط هذه السفينة يجب أن يكون في خدمة الدولة وخاضعها للسلطات فيها، كما أن اسمه يجب أن يكون مدرجا في قائمة ضباط البحرية العسكرية»⁽¹⁾.

وانطلاقا من هذه المواد الثلاث، فإن السفن التجارية المحولة إلى سفن عسكرية لا ينطبق عليها وصف السفن الحربية ما لم ينطبق عليها الشروط التي أوردتها المواد (2)، (3) و(4) من هذه الاتفاقية سابقة الذكر مضافا إليها وجوب أن تخصص لذلك فعلا، وأن تكون معدة من طريقة بنائها وتصنعها لأن تحمل ذخائر وأسلحة عسكرية.

وهذا الشرط قاد البعض من فقهاء القانون الدولي إلى رفض إطلاق صفة السفن الحربية على تلك السفن الإيرانية التي شهدتها حرب الخليج الأولى خاصة لعام 1987 والتي كانت تطلق عليها تسمية "بازدران Pasdarans" ويقصد به "حراس الثورة" وهي سفن لمتطوعين يمارسون حرب عصابات خلال الحرب الإيرانية العراقية وغير مسجلين ضمن القوات المسلحة الإيرانية، كما لم تكن سفنهم تحمل إشارات خارجية تميزها ضمن السفن الحربية الإيرانية، ولا يعتبر قائدها ضباط ضمن البحرية العسكرية الإيرانية، وقد قادت هذه الممارسات إلى احتجاج وزير الدفاع الإيطالي في مذكرة بتاريخ 09 أكتوبر 1987 رافضا أن تمارس هذه السفن "حق الزيارة Droit de visite" على السفن التجارية الإيطالية⁽²⁾.

¹- LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, « Droit de la mer », Tome II, Op.cit, P. 86.

²- راجع:

- De FERRON Olivier, "Le droit international de la mer", Tom I, Librairie : E. Droz (Genève) ; Librairie : Minard, Paris, 1958, P. 94.

كما أورد في حكم محكمة التحكيم الفرنسية- اليونانية الصادر في 27 جويلية 1956 تعريفا للسفن الحربية على أنها «تلك المميزة قبل كل شيء بتخصيصها الفعلي للأغراض العسكرية الحربية...، وهي قابلة بفضل تجهزها للمشاركة فعلا في العمليات العسكرية»⁽¹⁾.

كما قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف السفينة الحربية في المادة 29 التي تقضي بأنه: «لأغراض هذه الاتفاقية، تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية، التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية»⁽²⁾.

وبالتالي فإن القانون الدولي للبحار ممثلا باتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد سحب موضوع تعريف السفن الحربية عن إختصاص التشريعات الوطنية، وقرر لها التعريف المنصوص عليه في المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهذا نظرا لأهميتها وحصانتها وما يمكن أن ترتبه من نتائج في حالة التعرض لها، وتقاديا لتضارب التعريفات

¹ - LAKHDAR Abid, "Eléments de droit international public", Tome I, O.P.U, 1986, P. 252.

² - وتجدر الإشارة هنا إلى أنه على الرغم من أن كلا من مشروع المواد المتعلق بالنظام القانوني للبحر الإقليمي المعد في إطار مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي سنة 1930، واتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم يتضمنا أي تعريف للسفينة الحربية، فإن هذا التعريف للسفن الحربية يتميز باستقرار وثبات كل العناصر التي يتكون منها، لأنه استعاد أو استرجاع في الحقيقة التعريف الذي أخذ شابه اتفاقية لاهاي السابعة المبرمة في 18 أكتوبر 1907 الخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، الذي يتطابق تقريبا مع التعريف الذي انطوت عليه المادة 08 فقرة 02 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، ومع ذلك، فإن هذا التعريف لم يكن محل رضا تام، لأن السفينة الحربية، في الواقع لا تعرف فقط بصلاحياتها أو أهليتها للقتال، أو التجهيز العسكري أو الطواقم الخاصة أو بتخصيصها أو إعدادها للقتال، أعني بكل ما يجعلها سفينة تعمل للحرب بدون تبسيط أو اختزال، حيث لا يجب أن يقتصر التعريف على شكل السفينة وإنما يجب أن يأخذ في الاعتبار أغراض السفينة للمزيد من التفاصيل راجع:

LUCCHINI Laurent, Le navire et les navires, Op.cit., P.16.

المقدمة من قبل الدول وما يمكن أن يعترئها من تناقض أو غموض أو خلفيات معينة، تجعل من سفينة ما عرضة لاختصاص دولة من الدول لا ترى فيها أنها سفينة حربية⁽¹⁾.

الفرع الثاني

اختصاص الدولة الساحلية في مواجهة حصانة السفن العامة والحربية

أثناء مرورها في بحرها الإقليمي

تتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية بحصانة سيادية تامة، فالدولة الساحلية لا يمكن لها أن تمارس اختصاصها على هذه السفن حتى لو صدر عنها ما يخالف أنظمة وقوانين الدولة الساحلية المقررة لتنظيم المرور في البحر الإقليمي، فالدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور فقط وهو ما تضمنته المادة 30 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، وهنا ينبغي الإشارة إلى أن المادة 30 سألغة الذكر تضمنت مصطلح الفور أي المغادرة الفورية⁽³⁾، وهذا ما يمنح الدولة الساحلية سلطة تقدير المدة التي يجب للسفينة الحربية أن تغادر خلالها بحرها الإقليمي، وهو ما قد ينجر عنه نزاع بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة الحربية وفي الأساس يمكن القول أنه يترك للدولة الساحلية أن تقوم بتحديد المدة التي يتوفر فيها عنصر "فورية المغادرة"، ولكن على الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار عند تقديرها

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 790.

² - المادة 30 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص على أنه: «إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور».

³ - هو مصطلح مستحدث في إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولم تتضمنه المادة 23 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

لهذه المادة درجة المخالفة والظروف الطبيعية الجوية وبالبحرية لمنطقة البحر الإقليمي التي توجد فيها السفينة الحربية المخالفة⁽¹⁾.

كما جاءت المادة 32 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بعنوان "حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" والتي تنص على أنه: «ليس في هذه الاتفاقية عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" ⁽²⁾، وفي المادتين 30 و31، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية»⁽³⁾.

وجاءت المادة 31 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لتبين مسؤولية دولة العلم على ما يمكن أن تحدثه هذه السفن من أضرار، بنصها على أنه: «تتحمل دولة 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 وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي».

كما تشير المادة 93 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية أو التي ترفع علم المنظمة»⁽⁴⁾.

¹ - يقنضي المرسوم رقم 72-194 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج.ر، ج.ح، العدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972، في المادة 44 أنه لا يجوز للسفن الحربية أن تقيم أكثر من المدة الممنوحة لها، إلا إذا أصدرت رخصة بذلك ويجب عليها أن تنهي للرحيل في ظرف 06 ساعات الموالية لكل أمر بالرحيل يصدر إليها من طرف السلطات الجزائرية المختصة.

² - الحالات التي تؤدي إلى إنعدام البراءة عن السفن والوارد في المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - تقابلها المادة 22 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

⁴ - تقابلها المادة 07 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

والملاحظ من نص هذه المادة أن سفن المنظمات ووكالاتها المتخصصة تتمتع بنفس الحصانة السيادية التي تتمتع بها السفن العامة والحربية، غير أنه هناك اختلاف في عنصر واحد، ذلك أنه تتمتع السفن العامة والحربية بحصانة تجعلها بمنأى عن اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، بحيث يطبق الاختصاص المانع للدولة التي ترفع هذه السفن علمها بالنظر في جميع ما يقع على ظهرها من وقائع خاصة في المجال الجزائي، غير أنه بالنسبة للسفن التي ترفع علم المنظمة الأممية، فإن هذا الأمر غير وارد بالنظر إلى عدم اعتبار هذه المنظمة دولة سيادية لها جملة من القوانين التي تستوجب تطبيقها في مثل هذه الحالة.

كما يظهر لنا سؤال يتعلق بمدى إمكانية الدولة الساحلية بممارسة اختصاصها على السفن العامة التي تملكها الدولة، وتستخدمها لأغراض تجارية أثناء مرورها ببحرها الإقليمي أم أنها تتمتع بحصانة سيادية على غرار السفن العامة الأخرى؟ وللإجابة على هذا السؤال نجد أن إتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات سفن الدول في 10 أبريل 1962 قامت بالنص في مادتها 03 على أن: **«المادتين الأولى والثانية لا تنطبق على السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن المراقبة وسفن المستشفى وسفن المساعدة وسفن التموين وغيرها مما يستخدم على سبيل الحصر في خدمة الحكومة لغير النشاط التجاري»** والملاحظ من نص هذه المادة أنه يستبعد السفن العامة المستخدمة لأغراض تجارية من نطاق تطبيقية⁽¹⁾.

¹- ولكن هناك من السوابق القضائية التي سبقت إتفاقية بروكسل ما يذهب إلى غير هذا المفهوم، وهذا بالرجوع إلى القضايا التي أثير فيها موضوع الاختصاص على هذا النوع من السفن في المياه الإقليمية، وجاءت أحكام المحاكم فيها مختلفة لا تدل على وجود قاعدة عرفية ثابتة في الاختصاص على هذا النوع من السفن، ويمكن ذكر من بين السوابق القضائية قضية السفينة البلجيكية "Parlement Belge"، التي كانت تستخدمها الحكومة البلجيكية في نقل البريد وتستخدمها أحيانا في نقل الركاب والبضائع، حيث تم إقتيادها إلى الموانئ البرلمانية في 14 فيفري 1879 بسبب حادثة بحرية في مياهها الإقليمية، وقد رفضت محكمة الاستئناف إخضاع السفينة للقضاء البريطاني، ومما جاء منطوق حكمها أنه «كنتيجة الاستقلال المطلق لكل دولة سيادية...، لكل دولة أن ترفض ممارسة اختصاصها الإقليمي على=

ولكن يجب الإشارة إلى أن مشروع لجنة القانون الدولي المقدم عام 1956 بخصوص قواعد قانون البحار تضمن المادة 33، التي نصت على منح السفن العامة المستخدمة للأغراض التجارية حصانة سيادية، وقصر ذلك على منطقة أعالي البحار دون البحر الإقليمي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي، وأضافت تعليقا على هذه المادة، وقضت أن ما جاءت به المادة 33 «لا يعني أن يمنح لهذه السفن التي ليست سفنا حربية، حق ممارسة الاختصاصات البوليسية في مواجهة غيرها من السفن وهو الحق الذي تمارسه فقط السفن الحربية بموجب القانون الدولي». وذلك لوضع حد لانتقادات الموجهة للمادة 33 سالفه الذكر، ثم تم إقتراح⁽¹⁾ نص مغاير للمادة 33، وكان مأخوذا من إتفاقية بروكسل لعام 1926، وقد تم قبوله وإعتماده من قبل المؤتمرين، وهو ما جاء في نص المادة 06 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958⁽²⁾.

=ملكية دولة أخرى لو كانت هذه الملكية موجودة على إقليمها» وبالتالي الإقرار بعدم جواز التعرض للسفن التي تملكها الدولة مخصصة إياها لأغراض تجارية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية. بالإضافة إلى قضية السفينة Parlement Belge نجد قضية السفينة "Porto Alexandre"، حيث قامت محكمة الاستئناف البريطانية برفض دعوى تطلب بمكافأة إنقاذ السفينة "Porto Alexandre"، رغم أنها كانت تقوم بنشاط تجاري خالصا لصالح الحكومة البرتغالية، حيث اعتباراتها المحكمة ضمن نطاق ملكية الدولة ورأت عدم إختصاصها، كما نذكر قضية "Hexico. V. Hoffman"، رفضت المحكمة العليا الأمريكية الإدعاء بالحصانة لسفينة مملوكة للحكومة المكسيكية وتعمل في نشاط تجاري، مع ذلك فإن هذه المحكمة العليا نفسها قد ذهبت في حكمها عام 1926 في قضية "The Persaro" التي تقتضي تطبيق كذلك بالنسبة لكل السفن التي تقرر إستعمالها من قبل الحكومة لأغراض عامة، فعندما تخصص الدولة سفينة من أجل تقديم وإنعاش تجارتها أو الحصول على موارد لخزانتها، فإنها هذه السفن التي تحوزها الحكومة لهذه الغاية تعد سفنا عامة وتتعامل بمثل ما تتعامل به السفن الحربية، لذلك فإنه لا يمكن اعتبار السوابق القضائية قد شكلت قاعدة عرفية إستقرت على منح السفن العامة المستخدمة للأغراض التجارية حصانة تجعلها بمنأى عن إختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي على غرار السفن العامة الأخرى. ونأخذ بما أورده إتفاقية بروكسل كصورة من صور العمل الدولي.

لمزيد من التفاصيل راجع: زهير الزبيدي، مرجع سابق، ص 123.

- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 32 - 35.

¹- تم إقتراحه من طرف الولايات المتحدة، فحسب أيد الاتحاد السوفياتي والدول الاشتراكية حصانة هذه السفن.

²- المادة 06 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

ثم جاءت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تستبعد السفن الحكومية المستخدمة في الأغراض التجارية من نطاق الحصانة السيادية، وهذا ما قضت به المادة 32 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الفرع الثالث

نطاق اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي على السفن الحربية

اعتبر الفقه الدولي الذي ساد في القرن 19 السفينة الحربية امتداد وجزءاً من إقليم دولة علمها، كما قد أورد في ذلك عدة تسميات منها "الجزيرة العائمة" "Floating Island"، كما أن القضاء الدولي قد أشار إليها في بعض القضايا⁽¹⁾.

غير أن الفقه الحديث لم يعد يأخذ هذا الموقف، وفي هذا المجال يرى "جيدل Gilbert Gidel" بأن «قصر حصانة السفينة الحربية على اعتبار أن هذه الأخيرة قطعة من إقليم دولة علمها قول بعيد عن الحقيقة...، وإذا تصورنا أن قائد السفينة الحربية قام بتسليم مجرم ارتكب على ظهر هذه السفينة عملاً إجرامياً ولم يكن ينتمي بجنسية إلى الدولة الساحلية، كما أنّ هذه الجريمة تمس بهذه الدولة وفق مفهوم إقليمية القوانين سنجد أن اختصاص الدولة الساحلية في هذه الحالة منعدم، إذ هذا لا يجب أن ينسبنا بأنه قبل أن تكون هذه الجريمة مرتكبة على ظهر هذه السفينة، هي مرتكبة أصلاً في إقليم هذه الدولة، ومن ثم جاز لمحاكم هذه الأخيرة أن تختص بالنظر في هذه الجريمة بناء على تسليم قائد السفينة لهذا المجرم»⁽²⁾.

¹ - صلاح محمد مقدم، تنازع القوانين، سندات الشحن ومشارطات إيجار سفينة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980، ص 62.

² - GIDEL Gilbert, "Le droit international public de la mer, le temps de paix", Tome II, Topos Verlag Vadus, Liechtenstein, Librairie Edouard de chemain, Paris, 1981, P. 258.

ولقد قام "جيدل" بالتفرقة بين نوعين من الحصانة المقررة للسفن الحربية في حصانة هذه السفن نفسها وحصانة طاقمها، ويرى بأن هذه الأخيرة واجبة الافتراض وأنها وليدة الحصانة الأولى، إذ لا يمكن للسفينة الحربية أن تمارس مهامها من دون طاقمها. يرى بأن الوضع يختلف بالنسبة لحصانة الطاقم، إذ يمكن لبعض أفرادها أن يفقد حصانة خاصة إذا تعلق الأمر بنزوله إلى البر وارتكابه جريمة ماسة بأمن وسلامة الدولة الساحلية، وفي جميع الحالات فإنه لا يمكن انتهاك حصانة السفينة الحربية التي يرى بأنها تشمل حصانة ضد احتجازها وضد ممارسة وسائل الإكراه والبوليس عليها، وكذا حصانة حصرية عن كل قوانين الدولة الساحلية لاسيما في المجالين الضريبي والجمركي⁽¹⁾.

ولقد تعامل الفقه الدولي مع موضوع الحصانة والاختصاص على أساس التفرقة بين حصانة السفينة وحصانة طاقمها من جهة، ومن جهة أخرى، بين ما يرتكب على ظهرها من جرائم وبين ما يقع منها على البر، وقد سار العمل الدولي في معظمه بالأخذ بما يقترب مع هذه الفكرة⁽²⁾.

¹ - GIDEL Gilbert, « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Tome III, Op.cit, P. 269.

² - من القضايا ذات الصلة والتي يمكن ذكرها لتوضيح هذا الموقف، يمكن استعراض وقائع الحادث الذي وقع عام 1842 بمناسبة إقامة أسطول حربي فرنسي بميناء بريطاني، حيث عمد بحاران فرنسيان إلى أسلوب المقاتلة الثنائية بحضور بعض الشهود وكان ذلك على اليابسة.

وإذا أسفرت المقاتلة عن قتل أحدهما، ألقت السلطات البريطانية القبض على القاتل وعلى الشهود وتمت إدانتهم بالرغم من مساعي الأدميرال والسفير الفرنسي التي لم تثمر عن شيء يذكر ولم يطلق سراح المتورطين إلا بناء على عفو ملكي. وكتعليق على هذا الحادث الدبلوماسي، فإن بريطانيا لم تمارس اختصاصها الجزائي على السفينة الحربية الفرنسية أو عمدت إلى اقتحامها، وإنما مارست هذا الاختصاص على البحارة الذين وقعت منهم هذه المخالفات على يابستها على اعتبار أن قوانينها كانت تجرم مثل هذه الأفعال رغم أن العرف الذي كان سائدا آنذاك، ينصرف إلى أن السفينة آنذاك لا يمكنها الاستغناء عن بحارتها، وأن ما ينصرف إليها ينصرف إليهم، مما كرّست حينها فكرة الفصل بين حصانة السفينة الحربية وحصانة الطاقم خاصة إذا كان على يابسة دولة الميناء.

بالإضافة إلى الحادث السابق جاءت وقائع حادث آخر مشابه للحادث السابق وفي نفس سياقه ومدلوله، إنه الحادث الدبلوماسي الشهير بين البرازيل وبريطانيا، أو ما يعرف بقضية "La forte" وتتلخص وقائعه في أن بحارة بريطانيين تابعين لسفينة بريطانية حربية راسية في ميناء "ري ودي جانيريو" "Rio de Janeiro" البرازيلي نزلوا في حدود شهر =

وكما قامت الجزائر بدورها بالنص على إخضاع البحارة إلى تنظيم محكم يسهل عليها الإطلاع على وضعية هؤلاء من خلال تحديد ساعات نزولهم وعودتهم، وهذا للتقليص قدر الإمكان مما يمكن أن يترتب من مشاكل يقع على موضوع الاختصاص فيها لو أرتكب البحارة أي عمل مخالف لقوانين الدولة الجزائرية، فإذا تم هذا الأمر فعلا وكان خارج حدود التنظيم كأن يصدر عنهم عمل خارج مواقيت النزول أو العودة أو كحملهم أسلحة، فإن مخالفتهم هذه تقع على نص المادة 47 من المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 الصادر عن وزارة الدفاع الوطني، المتعلق بدخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية، مما يُعقد للجزائر اختصاصها الأكيد على كل ما يصدر عنهم من مخالفات وجرائم على اليابسة، وتمكنت حينها السلطات الجزائرية من إلقاء القبض عليهم على اليابسة ولا حاجة ولا احتجاج للدولة التي ترفع السفينة الحربية علمها، لأن البحارة هم الذين أوقعوا أنفسهم في اختصاص الدولة الجزائرية بمخالفتهم نص المادة 47 التي تحدد لهم

=جوان 1862 إلى اليابسة بالزي المدني، ووقعوا في شجار مع بعض الحراس وأفراد الشرطة المينائية ما أدى إلى إلقاء القبض عليهم من دون أن تعلم طبيعة عملهم، وتم بالفعل اقتيادهم إلى السجن لتطلق سراحهم بعد ذلك بناءً على تدخل نائب القنصل البريطاني الذي أوضح انتمائهم للطاقم العسكري للبحرية البريطانية، ومع ذلك فإن وقائع من الحادث أثرت على مجرى العلاقات بين الدولتين، إذ عمدت بعض السفن الحربية في 30 ديسمبر 1862 إلى احتجاز عدد من السفن التجارية البرازيلية في أعالي البحار، الأمر الذي أدى إلى تصعيد في موقف الدولتين اللتين رأتا اللجوء إلى التحكيم الدولي.

وبالفعل فقد عرض النزاع إلى التحكيم الدولي في 05 جانفي 1863، الذي تولاه ملك بلجيكا "ليو بولد الأول" Léopold 1er، حيث بحث هذا الأخير في مسألة لم تكن مشاركة فيها قبل هذا الحادث، وتتمثل في مدى اختصاص دولة الساحل على الأفعال التي يرتكبها البحارة خارج نطاق خدمتهم وتكون واقعة على البر، وقد استنتج المحكم الدولي أن صفة البحارة في هذه الحالة «لا تساهم بأي حال من الأحوال في حصانة السفينة الحربية» من جهة، ومن جهة أخرى فإن «القوانين التي طبقتها السلطات البرازيلية على هؤلاء البحارة لم تتضمن أي تجاوز أو استفزاز للبحرية البريطانية»، وقد بدا واضحا أن المحكم الدولي من بين الحصانة السيادية المقررة للسفينة الحربية قد بين وضعية هؤلاء البحارة الذين ارتكبوا تلك المخالفات على البر بالزي المدني وخارج حدود مهامهم.

للمزيد من التفاصيل راجع:

- زهير الزبيدي، مرجع سابق، ص 124.

- زازة لخضر، مرجع سابق، ص ص 808 - 809.

أوقات النزول والعودة فضلا أن يكونوا قد ارتكبوا خلال ذلك جريمة أو مخالفة على الإقليم الجزائري⁽¹⁾.

إنّ جواز اختصاص الدولة الساحلية على ما يرتكبه البحارة إنما يكون فقط في الحالة التي يكون فيها البحارة خارج السفينة ووقعت جرائمهم على البر، وكانوا قد ارتكبوها بغير مناسبة عملهم، أما إذا غادر هؤلاء ميناء الدولة الساحلية عند تواجد السفينة في البحر الإقليمي لهذه الدولة حتى ولو أنها غادرت ميناءها، إذ لا يمكن لهذه الدولة أن تتعرض بسببها أو أن تحتجزها أو أن تصعد على ظهرها بحجة التحقيق أو القبض على البحارة الذين ارتكبوا على اليابسة، لأن حصانة هؤلاء البحارة تكون مقرونة بحصانة السفينة الحربية، ولا يمكن لهذه الأخيرة مباشرة مهمتها من دون هؤلاء البحارة، هذا فضلا عن اقتحام السفينة، فهو أمر محظور قطعيا ومستقر في عرف وعمل الدول كقاعدة آمرة من قواعد القانون الدولي وللدولة الساحلية أن تسلك في ذلك سلوك المسؤولية الدولية⁽²⁾.

وقد حسم معهد القانون الدولي في هذا الموضوع، فقد نص في المادة 20 من قرار المعهد لدورة ستوكهولم لعام 1928 بأنه: «إذا تواجد رجال الطاقم على اليابسة وارتكبوا مخالفات لقوانين هذا البلد، جاز لأعوان السلطة الإقليمية اعتقالهم، فإن قرار التوقيف يجب أن يعرض على قائد السفينة الذي لا يمكنه طلب استردادهم»، «وإذا لم يتم القبض على المجرمين الذين استطاعوا اللجوء إلى ظهر السفينة، لا يمكن للسلطة الإقليمية الشروع في القبض عليهم في هذه الحالة، ولكن لها فقط أن تطلب أن يمثل هؤلاء أمام المحاكم المختصة طبقا لقانون العلم وأن تخطر نتائج المتابعة المتخذة في حقهم» «وإذا تواجد الطاقم على اليابسة وكانوا خلال ذلك بمناسبة خدمة مطلوبة سواء بصورة فردية

¹ - تنص المادة 47 من المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972، سالف الذكر على أنه: «يحدد عدد المأذون لهم من طاقم السفينة الحربية الأجنبية بالنزول إلى البر وكذا ساعات العودة إلى متن السفينة، كما يمنع عليهم حمل السلاح لدى نزولهم».

² - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 811.

أو جماعية وكانوا متورطين في مخالفات أو جرائم ارتكب على اليابسة، جاز للسلطة الإقليمية أن تشرع في القبض عليهم، ومع ذلك وجب عليها تسليمهم إلى قائد السفينة إذا طلب ذلك إليها» «والسلطة الإقليمية الحق في متابعة محاضر معاينة الوقائع، ولها الحق في أن تطلب متابعة هؤلاء البحارة أمام السلطات المختصة وأن تخطر بنتائج هذه المتابعات»⁽¹⁾.

وهنا يجب الإشارة إلى حالة قيام السفينة الحربية بمخالفة القوانين الداخلية للدولة الساحلية بما أن هذه السفينة تتمتع بالحصانة، فهل يحق للدولة الساحلية إجبار هذه السفينة الحربية على مغادرة بحرها الإقليمي؟

لقد أقرت محكمة العدل الدولية بمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في حكمها الصادر في قضية مضيق كورفو عام 1949، ففي هذا الحكم أقر القاضيان "إيكر" و"كولوف" عند تعرضهما لمسألة ممارسة السفن الحربية البريطانية لحق المرور البريء عبر مضيق كورفو بأن عبور أربع سفن حربية بريطانية بمضيق كورفو، داخل المياه الألبانية يعطي المرور البريء مظهرًا حربيًا ينطوي على نحو من التهديد والتخويف، مما يشكل نوعًا من التعسف في استعمال حق المرور البريء⁽²⁾.

كما اقترحت لجنة القانون الدولي في سنة 1956 مشروع مواد بشأن قانون البحار وكانت المادة 25 من هذا المشروع تنص على أنه «في حالة عدم امتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية الخاصة بالمرور في البحر الإقليمي، وتجاهلت الدعوة التي توجه إليها للامتثال لهذه القواعد، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها الخروج من البحر

¹ - « Si des gens du bord, se trouvant à terre, commettent des infractions aux lois du pays, ils peuvent être arrêtés par les gents de l'autorité territoriale et déférés à la justice locale. Avis de l'arrestation doit être donné au commandant du navire, quissene».

² - سفيان البراهمي، "فعالية المبادئ العامة التي تحكم إستغلال البحر الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية من التلوث"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، عدد 01، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 143.

الإقليمي، وقد أكدت اللجنة في تعقيها على أن هذه المادة توضح للدولة الساحلية الطريق المتبع في حالة عدم امتثال لقوانينها»⁽¹⁾.

وأثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف لعام 1958، لم يكن النص المقترح من لجنة القانون الدولي محل مناقشات كبيرة، وأقره المؤتمر دون أي تعديل واستقر في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽²⁾.

وفي الواقع فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد توقعت إمكانية ألا تحترم السفن الحربية الأجنبية القواعد الداخلية التي تفرضها الدولة الساحلية بشأن المرور البريء طبقاً للمادتين 21 و 22 منها⁽³⁾.

¹ - فقد جاء نص المادة 25 من مشروع لجنة القانون الدولي سنة 1956 بالصيغة التالية:

« En cas d'inobservation par le navire de guerre des règles de l'Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressé de s'y conformer, l'Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale ».

- Annuaire de la commission du droit international, 1956, Vol II, P. 277.

² - المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

³ - تنص المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على: «1- للدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، نتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

أ - سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري؛

ب - حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق والمنشآت؛

ج - حماية الكابلات الحية للبحر؛

د - حفظ الموارد الحية للبحر؛

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

و - الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفظه 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 والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معدتها أو تكوين طاقمها إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد ومعايير دولية مقبولة عموماً.

(3) تغلب الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة=

فاتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد سارت على نهج اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في هذا الشأن، وأجازت الدولة الساحلية أن تلجأ إلى الإجراءات نفسها في هذه الحالة، تنص المادة 30 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه «إذا لم تتمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها الامتثال لتلك القوانين والأنظمة، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور».

انطلاقاً من نص هذه المادة فإنه يجوز للدولة الساحلية في حالة مخالفة السفينة الحربية لقوانينها ونظمها الداخلية الخاصة بالمرور في بحرها الإقليمي، وتجاهلها التحذير أو التنبيه الذي توجهه لها سلطات الدولة الساحلية للامتثال لهذه القوانين والنظم ومنع مرور هذه السفينة وإلزامها بمغادرة البحر الإقليمي فوراً.

وفي هذه الحالة، إذا لم تمتثل السفينة الحربية لأمر الدولة الساحلية لها بمغادرة بحرها الإقليمي، ينتهي بذلك مرورها البريء ويتحول إلى مرور غير بريء وبذلك تملك الدولة الساحلية الحق في اتخاذ أي إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 25⁽¹⁾، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مثل: منع مرورها بالقوة، أو اعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمي أو حتى استخدام القوة ضدها تطبيقاً لحق الدفاع الشرعي إذا كان سلوكها يندرج تحت تعريف العدوان.

=4) تتمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر».

وتنص المادة 22 من الاتفاقية نفسها على ما يلي: «1/ للدولة الساحلية كما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن».

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

¹ - تنص الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن: «للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً».

ولا يمكن الدفع هنا بحصانة السفينة الحربية لأن الحصانة لا يعني انتهاكها لقواعد القانون رغم التنبيه عليها بذلك، بالإضافة إلى ذلك فإن المادة 32 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عندما قررت هذه الحصانة للسفن الحربية، قد استثنت تمتع السفينة الحربية بها في حالة عدم امتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء⁽¹⁾.

علاوة على ذلك، يجوز للدولة الساحلية، في جميع الأحوال، أن تطالب دولة علم السفينة الحربية بتعويض أيا كان نوعه، عن الأضرار التي تنتج عن انتهاك هذه السفينة ومخالفتها لتشريعاتها ونظمها الداخلية، تنص المادة 31 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية على أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي».

ويجب الإشارة إلى نص المادة 236⁽²⁾ من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي جعلت السفن الحربية بمنأى تام عن كل الأحكام التي تضمنها الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لاسيما ما ورد في الفرع السادس منه والمتعلق بالتنفيذ في مجال التلوث من مختلف مصادره وكذا الفرع السابع المتعلق بسير الدعاوي⁽³⁾، وممارسة صلاحيات التنفيذ⁽⁴⁾، وإخضاع السفن للتحقيق⁽⁵⁾، إلى

¹ - تنص المادة 32 اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" وفي المادتين 30 و31 ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية».

² - تنص المادة 236 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بأنه: «لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية...».

³ - المادة 223 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - المادة 224 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - المادة 226 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

غير ذلك من الأحكام التي تنطبق فقط على السفن الخاصة، وكل ما قرره اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إزاء هذه السفن أمام البيئة البحرية لاسيما في البحر الإقليمي أن استطردت المادة 236 منها بنصها على أن: «تضمن كل دولة بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانيات تشغيل تلك السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها وأن تصرف هذه السفن أو الطائرات على نحو يتماشى إلى الحد المعقول والعملي، مع هذه الاتفاقية».

وانطلاقا من نص هذه المادة فإن الدولة الساحلية لا تملك في مواجهة السفن الحربية أي شيء في حالة خرق نظمها وقوانينها المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية، وكل ما لها هو أن تسلك طريق المسؤولية الدولية أمام دولة علم هذه السفن، وأن تطلب إلى هذه الأخيرة مغادرة بحرها الإقليمي على الفور في الحين، فإن أمر المحافظة على هذه البيئة البحرية حتى في البحر الإقليمي لدولة أجنبية متروك للدولة التي تحمل هذه السفن علمها على أن «تضمن... أن تتصرف هذه السفن... على نحو يتماشى إلى الحد المعقول والعملي» مع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ذات الصلة بالبيئة البحرية.

ولا يتوقف نطاق حصانة السفن الحربية على مجال البيئة فحسب، بل يمتد حتى إلى أحكام أخرى مدرجة خارج اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولها صلة بقانون البحار ككل إنها تلك الأحكام التي وردت في بعض الاتفاقيات المكملة لاتفاقية قانون البحار، والتي وردت في العديد منها عبارة «عدا في نصوص مخالفة لا تنطبق أحكام هذه على السفن البحرية»، فهذه العبارة قد وردت في كل من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 "Solas"، وكذا الاتفاقية الدولية لعام 1966 بخصوص خطوط الشحن التي تقتضي مادتها الأولى صراحة على استثناء السفن الحربية⁽¹⁾. هذا فضلا عن المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لـ 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حوادث

¹ - LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, «Droit de la mer», Op.cit, P.124.

التلوث بالمحروقات، والتي تضمنت نفس العبارة التي وردت في المادة 236 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي قضت بعدم انطباق هذه الاتفاقية على «السفن الحربية وعلى السفن التي تملكها الدولة أو تشغيلها وتكون وقتئذ غير مستعملة لأغراض تجارية»⁽¹⁾.

ويجب الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد حاولت أن تنظم مسألة استعمال البحار في النشاطات العسكرية، وفي إطار الحلول التوفيقية استطاعت الدول الكبرى أن تفرض وجهة نظرها في جعل المنازعات المتعلقة بهذا النوع من النشاط خارج منظومة التسوية الإلزامية للمنازعات، فالنزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية تختلف حدتها حسب المنطقة المتواجدة بها.

فمصطلح الأنشطة العسكرية لم يرد إلا في المادة 298 من اتفاقية قانون البحار، مما يجعل مسألة القياس صعبة⁽²⁾، وإن كنا نعتقد أنها تشمل كل ما له جانب عسكري سواء ما تعلق منها بالسفن الحربية، وحق المرور البحري.

والسؤال المطروح هو مدى جواز إستثناء المنازعات المتعلقة بالمرور البحري للسفن الحربية الأجنبية من التسوية الإلزامية طبقاً للمادة 298 فقرة (1، ب)؟

احتجت الدول البحرية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، بأن أنشطة السفن البحرية على أنه يجب أن لا تخضع للدعاوي القضائية التي قد تقضي بعض الأسرار العسكرية.

لذا يظهر لنا جلياً أن إرادة من صاغ المادة، كانت متجهة في كل الحالات لضمان إمكانية إستثناء النزاعات المرتبطة بالأنشطة العسكرية بما فيها النزاعات الخاصة بالسفن

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 799.

² - محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البحري للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، منشورات الحلبي، بيروت، 2012، ص 249.

الحربية أثناء مرورها البريء في كل المناطق البحرية، من الإجراءات القضائية الإلزامية أو الإجبارية.

فوجد أنه هناك عدة دول قامت باستبعاد تطبيق القسم 02 من الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المنصوص عليها في الفقرة 01 من المادة 298 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمتعلق بالأنشطة العسكرية، ومن بين هذه الدول نجد الجزائر وبريطانيا وفرنسا وأوكرانيا والبرتغال، ومعظمها استخدمت الصيغة نفسها التي جاء بها البند ب من الفقرة 01 من المادة 298⁽¹⁾.

بالعودة إلى الأعمال التحضيرية والمفاوضات خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار نجد وفود الدول قد إهتمت بضمان الحصانة التقليدية التي تتمتع بها السفن الحربية. حيث تدخل هذه النشاطات العسكرية للسفن الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية فيما يسمى بالاستثناءات الاختيارية، إلا أنه إذا لم تتفق الدول المتنازعة على تسوية النزاع طبقا لإحدى وسائل تسوية النزاعات المقررة في القانون الدولي العام، أو إتفقت على طريقة ما للتسوية السلمية، دون أن تصل إلى حل النزاع، فإنه يجب تطبيق الإجراءات القضائية المنصوص عليها في القسم 02 من الجزء الخامس عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، تحت عنوان الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة.

¹ - الفقرة 1 من المادة 298 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - تقدمت الجزائر بتاريخ 11/06/1996 عند تصديقها على إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بإعلانين، الإعلان الأول يتضمن اشتراطها الحصول على ترخيص مسبق بـ 15 يوما للسماح بالمرور للسفن الأجنبية في مياهها الإقليمية، وهو موقف لازمها منذ الاستقلال والذي يمكن أن يدخلها بمشاكل مع الدول الأطراف، وخاصة وأن المادة 309 من إتفاقية قانون البحار تحظر التحفظات، مع السماح بإبداء إعلانات طبقا للمادة 310 منها، والمتعلقة بأمر نظمها المادة 21 من نفس الاتفاقية، والإعلان الجزائري المذكور لا علاقة له بأي من الأمور المذكورة في المادة 21. أما الإعلان الثاني فلقد تعلق بموقفها من التسوية الإلزامية للمنازعات البحرية. لمزيد من التفاصيل راجع: مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في وقت السلم، المكتبة الأنجلو - المصرية، القاهرة، 1962، ص 128.

المطلب الثاني

القواعد المتعلقة بمرور السفن النووية وذات الحمولة الخطرة

والغواصات في البحر الإقليمي

أثارت السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة والغواصات اهتماما خاصا في المؤتمر الثالث لقانون البحار، خاصة في دوراته الأخيرة، حيث عبرت الدولة الساحلية عن مخاوفها من الأخطار التي يمكن أن تتجم عن ممارسة مثل هذه السفن لحق المرور البريء بينما حرصت الدول البحرية الكبرى على تأكيد حق هذه السفن في المرور البريء⁽¹⁾.

ولقد توصل المؤتمر بعد مناقشات إلى حلول توفيقية تقضي بحق هذه السفن والغواصات في المرور البريء، في مقابل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على هذه السفن ممارسة هذا الحق فقط في الممرات البحرية التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرورها⁽²⁾ (الفرع الأول)، وكذا تقيد الغواصات بالشروط التي وضعتها الدولة الساحلية لإضفاء طابع البراءة على مرورها في مياهها الإقليمية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المركز القانوني للسفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة

أثناء مرورها في البحر الإقليمي

حظيت هذه المسألة بكثير من الاهتمام خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث عبرت كثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تتجم عن مرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، سواء لخشية وقوع حوادث لتلك السفن، أو لاعتبارات المحافظة على البيئة

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة

الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص ص 119 - 120.

² - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 512.

البحرية وإمكانية حدوث تلويث أو مساس بالبيئة، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على وجوب الإخطار المسبق بمرور تلك السفن التي عليها أن تلتزم بالمرات الملاحية التي حددتها الدولة الساحلية لعبورها.

وقد انتهت المناقشات إلى التوصل إلى صياغة المادة 23 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تقرض على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية (أولاً)، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تقوم بتنفيذ التزامات معينة تتطلب تدخلا من الدولة الساحلية من أجل لحماية بيئتها البحرية من التلوث النووي (ثانياً).

أولاً - تعريف السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة:

سننتقل إلى تعريف السفن النووية⁽¹⁾، والسفن ذات الحمولة الخطرة.

1- تعريف السفن العاملة بمحركات نووية:

كانت الباخرة الروسية "لنين" أول باخرة تعمل بالطاقة النووية، وكانت ذا قدرة على تحطيم طبقة من الجليد سمكها 1.8 مترا ثم تبعتها الولايات المتحدة الأمريكية بتسيير "سافات" كأول باخرة تجارية بطول 183 متر وبحمولة 60 مسافرا و160 ملاحا، حيث كانت تعمل بمفاعل نووي مضغوط.

ثم توالي تصنيع السفن النووية بكل من الولايات المتحدة وروسيا، ثم تبعتهما في الميدان بعد ذلك كل من فرنسا وبريطانيا.

¹ - LUCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Les Etats et la mer, la documentation française, Paris, 1977, P. 778.

كما تم استخدام السفن النووية في الأغراض المدنية مثل السفينة الألمانية "أتوهان" وكاسحات الجليد الروسية "أركتيكا وسيير" بالإضافة إلى سفينة "موتسو" اليابانية. واستخدمت المحركات التي تعمل بالطاقة النووية لأول مرة في الغواصات عام 1954 بتسيير الغواصة الأمريكية "توتلوس"، ثم تليها بعد ذلك بوقت قصير ست غواصات أخرى وصلت سرعة إحداها إلى 37 كلم/ساعة ومنها من عملت بمفاعلين. ويتم في الغواصات النووية ضخ سائل تبريد يمر في دائرة مغلقة بين المفاعل النووي حيث تمتص الحرارة المتولدة في القلب المشيع وبين مبادل حراري للمراحل، تعطي هذه الحرارة المياه تتم تغذيتها بهدف توليد بخار الماء، ويمر بخار الماء خلال صمامات إلى توزيعات الدفع المروحي الرئيسية، وتوزيعات أخرى مساعدة تقوم بتزويده⁽¹⁾.

2- تعريف البضائع الخطرة:

هناك عدة اتجاهات في تعريف البضائع الخطرة، وقد استندت بعض الاتفاقيات الدولية وبعض تشريعات الدول في تعريف البضائع الخطرة على التركيب المادي والفيزيائي لهذه البضائع⁽²⁾، وذلك حتى تكون الاتفاقيات الدولية أكثر مرونة للدول التي رغب في المصادفة عليها والسماح لها بإضافة ما تشاء من وصف أو تعريف أو تصنيف للبضائع الخطرة، كما جاء في عدة اتفاقيات مثل اتفاقية (Morpol و Solas).

¹ - محمود بركات، بدوي محمود الشيخ، الموسوعة النووية، دار المعارف، القاهرة، 2004، ص ص 88 - 104.

² - وليد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة)، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2015، ص 13.

وتم تعريف البضائع الخطرة بأنها: «أي مكون أو مادة تم تعريفها أو الإشارة إليها أو تصنيفها على أنها مادة خطرة بموجب قانون الصحة والسلامة، الصادر عن مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة والمتضمنة المواد المذكورة في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) وأي مواد كيميائية أو مكونات أكسيد الكربون وأي مواد هيدروكربونية أو بترولية أو منتجات أو نفايات بترولية وأي منتجات ناتجة عن عملية استقلاب أو تفاعل أو تفكك كيميائي أو أي مشتقات من أي من المواد المذكورة أعلاه أو أي مادة أو نفايات كيميائية أخرى والمصنفة أو التي تم تصنيفها بناء على أسس المسؤولية بموجب قوانين البيئة».

لقد اعتمد القانون الإنجليزي على المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) في نقل توصيات المدونات وتطبيقها على نقل المواد الخطرة.

لكن جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار مراعيًا للتخوفات التي أبدتها الدول الساحلية بشأن مرور هذا النوع من السفن في بحرهما الإقليمي أمام الحاجة الملحة للتجارة الدولية، التي يكفلها حق المرور البريء ومن ورائه حرية الملاحة البحرية⁽¹⁾.

¹ - جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 291.

ثانيا- شروط ممارسة السفن النووية للمرور البريء في البحر الإقليمي⁽¹⁾:

لم تتعرض اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لمرور السفن النووية وما في حكمها داخل البحر الإقليمي، ولم يكن هذا النوع من السفن قد برزت أهميتها آنذاك⁽²⁾.

ثم قامت اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار تحضيراً لأشغال المؤتمر الثالث للقانون البحار، أن هذا الأخير وإن عالج موضوع السفن الحربية وما تقدمت به الدول من

¹- بادرت عدة دول إلى إبرام عدد من الاتفاقيات الدولية التي كان يسمح بناء عليها للسفن النووية بالمرور في مياهها الإقليمية، كالاتفاقيات التي عقدتها الولايات المتحدة الأمريكية مع بريطانيا وإيرلندا وألمانيا حول دخول السفينة الذرية Savannah إلى المياه الإقليمية في بحرها الإقليمي، وتنظيم إلقاء المواد الذرية في مياهها. وفي هذا الشأن يقول Kovar:

(C'est ce qui apparut clairement lorsque le gouvernement américain envisage de faire effectuer un périple maritime européen au navire marchand nucléaire « savannah » pendant l'été et l'automne 1964, il était prévue que le « savannah » devait faire escale en Juin 1964 en Allemagne et au Canada – Bretagne, en été dans les pays scandinaves et en Irlande...) voir : KOVAR Robert, les accords conclus au sujet du savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires, Annuaire Français de Droit International, 1965, P. 787.

كما تحفظ العمل الدولي على حالة السفينة النووية الناقلة الألمانية "Ottohahn" التي أدخلت إلى مجال النقل البحري لنقل المعدات أولاً، بين الموانئ النرويجية والنيرلندية والبلجيكية، وقد عرف أول اتفاق يشترط الترخيص المسبق لمرور ودخول هذه السفينة بين ألمانيا وهولندا في 1968/10/28، كما عالج صور المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار هذه السفينة، وقد عمدت ألمانيا الفيدرالية بعد هذا الاتفاق، إلى اتفاقيات ثنائية مماثلة لتمكين سفينتها من المرور والدخول، تمت بينها وبين كل من البرتغال، ليبيريا، الأرجنتين والبرازيل في الفترة الممتدة بين 1969 و 1971 ودخلت كلها حيز التنفيذ عام 1974، كما تمكنت ألمانيا أيضاً من تسهيل مرور ودخول سفينتها هذه بإجراءات أقل تعقيداً لا تصل إلى درجة للاتفاقات بل بمجرد تبادل المذكرات الدبلوماسية، وهو ما حصل فعلاً بينها وبين المغرب حيث وصلت "Ottohahn" إلى الدار البيضاء وميناء الصافي لنقل الفوسفات عام 1970، وفي السنة نفسها وبالطريقة نفسها كذلك، دخلت ميناء "بندر عباس" الإيراني، ثم تتالت هذه التراخيص بالاكتفاء فقط بتبادل المذكرات الدبلوماسية بين ألمانيا وبين عدد من الدول من قبل أن تدخل الاتفاقات الأولى السالف ذكرها حيز التنفيذ:

Voir : BEGKECHI Abdelwahab, "Droit international public avec référence à la politique algérienne", O.U.P, 86/87, P. 44.

للمزيد من التفاصيل راجع:

- علي إبراهيم، مرجع سابق، ص 384.

²- محمد إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 54.

اقتراحات ومشاريع تقضي بوجوب الحصول على ترخيص مسبق كشرط لمرور هذه السفن قد صرف حكمها كذلك إلى السفن الحربية النووية⁽¹⁾.

فألزمت المادة 3 من اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية⁽²⁾ أن: «تتخذ كل دولة طرف الخطوات المناسبة في إطار قانونها الوطني وبما يتمشى مع القانون الدولي، لكي تكفل بالقدر الممكن عقليا أثناء النقل النووي الدولي، توفير الحماية على المستويات المشروحة في المرفق الأول للمواد النووية الموجودة داخل إقليمها، أو على متن سفينة أو طائرة خاضعة لولاياتها ما دامت تلك السفينة أو الطائرة تضطلع بعملية النقل من تلك الدولة أو إليها»⁽³⁾.

كما نصت المادة 4 من نفس الاتفاقية السالفة الذكر على عدة إجراءات تكفل حماية تلك المواد أثناء النقل النووي الدولي ومن تلك الإجراءات ما يلي:

1- على كل دولة طرف أن لا تصدر أو تأذن بتصدير مواد نووية ما لم تكن قد تلقت تأكيدا بأن الحماية ستوفر تلك المواد أثناء النقل النووي الدولي، على المستويات المشروحة في المرفق الأول.

¹ - إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 112.

² - اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية اعتمدت في 26 أكتوبر 1979 في فيينا بالنمسا، جرى حفل التوقيع الأولي في فيينا ونيويورك في 03 مارس 1980، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 08 فبراير 1987 تودع الاتفاقية مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية. وفي يوليو 2005 تم عقد مؤتمر دبلوماسي لتعديل الاتفاقية وتعزيز أحكامها، ونتيجة لذلك تم تسميتها باتفاقية الحماية المادية للمواد النووية والمرافق النووية، اعتبارا من عام 2014، فقد وقعت 149 دولة على الاتفاقية بالإضافة إلى الجماعة الأوروبية للطاقة النووية. أما بلغاريا والمجر ومنغوليا وبولندا وروسيا انسحبت من الاتفاقية بعد أن صادقت عليها.

1. صادقت الجزائر على تعديل اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية، وهو التعديل الذي تم اعتماده في فيينا شهر جويلية 2005 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 07-16 مؤرخ في 14 جانفي 2007، ج، ج، ج، العدد 06، الصادرة في 21 يناير سنة 2007.

³ - المادة 03 من اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية.

- 2- على كل دولة طرف أن لا تستورد أو تأذن باستيراد مواد نووية من دولة ليست طرفا في هذه الاتفاقية ما لم تكن الدولة الطرف قد تلقت تأكيدات بأن الحماية ستوفر لتلك المواد، أثناء النقل النووي الدولي، على المستويات المشروحة في الموقف الأول.
- 3- لا تسمح أية دولة طرف بالمرور العابر في إقليمها لمواد نووية منقولة بين دولتين ليست طرفين في هذه الاتفاقية، سواء بطرق البر أو في الممرات المائية الداخلية أو عبر مطاراتها أو موانئها، ما لم تكن قد نقلت بالقدر الممكن عمليا.
- تأكيدات بأن الحماية ستوفر لهذه المواد النووية أثناء النقل النووي الدولي على المستويات المشروحة في المرفق الأول.
- 4- تطبيق كل دولة طرف، في إطار قانونها الوطني، مستويات الحماية المادية المشروحة في المرفق الأول على المواد النووية التي يجري نقلها من جزء تلك الدولة إلى جزء آخر من نفس الدولة عبر المياه الدولية أو المجال الجوي الدولي.
- 5- تقوم الدولة المسؤولة عن تلقي التأكيدات بأن الحماية ستوفر للمواد النووية على المستويات المشروحة في المرفق الأول، وفقا للفقرات 01 إلى 03 بتحديد الدول التي يتوقع أن تمر المواد النووية مرورا عابرا في أقاليمها برا أو بواسطة الممرات المائية الداخلية أو التي يتوقع أن تدخل مطاراتها وموانئها، وتعلم تلك الدول مسبقا بذلك.
- 6- يجوز بالاتفاق المتبادل، أن تتقل مسؤولية الحصول على التأكيدات المشار إليها في الفقرة 01 إلى الدولة الطرف المضطلة بالنقل بوصفها الدولة المستوردة.
- 7- ليس في هذه المادة ما يفسر بأنه يمس بأي نحو كان، السيادة والولاية الإقليميتين لأية دولة، بما في ذلك سيادتها وولايتها على مجالها الجوي وبحرها الإقليمي⁽¹⁾.

¹ - المادة 04 من اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية.

وبالإضافة إلى ذلك قد ألزمت الاتفاقية أن تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من تدابير لتثبيت ولايتها القضائية على الجرائم الموضحة في المادة 07.

كما أسهمت العديد من المنظمات الدولية في إبرام إتفاقيات ومعاهدات دولية خاصة بحماية البيئة، وتحظى الطاقة النووية باهتمام كبير من جانب الدول المختلفة، لذا فقد كان التنظيم الدولي في هذا المجال متميزاً بطابع خاص، وتمثل ذلك في عدد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطاقة النووية والوقاية من أضرارها.

ومما لا شك فيه أن تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية على الأضرار الناتجة عن المواد المشعة التي تستلزم الخطأ، ومن شأنه أن يضع أمام المضرور عدة عقبات قد تحرمه أو تؤخر حقه في الحصول على التعويض، فمن الصعوبة بمكان إثبات خطأ المتسبب في الضرر الناشئ عن الحوادث الإشعاعية، إذ الخطأ في هذا المجال له طبيعة فنية عالية أكثر مما يظهر تشغيل بعض المواد.

وأهم هذه الاتفاقيات هي تلك التي وقعت خلال الفترة من 1960 إلى 1963 وهي أربع إتفاقيات دولية تتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية⁽¹⁾. ونتناول هذه الاتفاقيات الدولية التي تنظم المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية فيما يلي:

1- إتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960⁽²⁾:

أبرمت هذه الاتفاقية لوضع القواعد الأساسية للمسؤولية المدنية والتي يجب تطبيقها في الدول - أطراف الاتفاقية- لضمان تعويض عادل للأشخاص ضحايا الأضرار التي تسببها الحوادث النووية مع تجنب العوائق أمام تنمية استخدام الطاقة في الأغراض السلمية وهي تنطبق على الحوادث التي تقع في المنشآت النووية والأضرار التي تترتب عليها.

¹ - سمير محمد فاضل، تطوير قواعد المسؤولية الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 36، مصر، 1980، ص 344.

² - Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 Janvier 1964, par le protocole du 16 novembre 1982 et par le protocole du 12 février 2004.

وقد تم تطبيق هذه الاتفاقية في فرنسا بموجب القانون رقم (155) الصادر في نوفمبر 1965 حيث أصبحت المسؤولية عن الأضرار النووية ينظمها في فرنسا إتفاقية باريس الموقعة في 28 يوليو 1960 وملحق الاتفاقية الخاص بها الموقع في يناير 1964 والقانون الصادر في فرنسا في أكتوبر 1968⁽¹⁾. وقد حددت هذه الاتفاقية المنشآت النووية بأنها:⁽²⁾

أ. المفاعلات النووية غير تلك التي تزود بها أية وسيلة للنقل.

ب. مصانع تجهيز أو إنتاج المواد النووية.

ج. مصانع فصل عناصر الوقود النووي.

د. مصانع تجهيز عناصر الوقود النووي المشع.

هـ. تجهيزات تخزين المواد النووية غير التخزين اللازم لنقل هذه المواد.

و. أية منشآت أخرى يوجد بها وقود نووي أو نواتج أو نفايات مشعة والتي تحددها

من وقت لآخر لجنة الإدارة التابعة للوكالة الأوروبية للطاقة النووية.

ولم تستبعد إتفاقية باريس المنشآت العسكرية إذا كانت هذه الأخيرة تخضع لأحكام هذه

الاتفاقية، ثم ما لبثت أن استبعدت بمقتضى إتفاقية بروكسل الموقعة في 31 يناير 1963

المكملة لاتفاقية باريس 1960 حيث تخرج إتفاقية بروكسل هذه نطاق تطبيقها على المنشآت

ذات الأغراض السلمية، على أن تتعهد الحكومات الموقعة على هذه الاتفاقية بأن تطبق

نظاما مساويا على الأضرار التي قد تسببها المنشآت النووية ذات الأغراض العسكرية⁽³⁾.

¹ - Le régime juridique institué par la convention de Paris et reprise par la loi du 30 octobre 1968 introduit en droit français le principe de la responsabilité « objective » (c'est-à-dire sans faute) de l'exploitation nucléaire, en dispensant la victime d'apporter la preuve de la responsabilité de ce dernier, qui est responsable objectivement ou de plein droit des accidents nucléaires survenus dans son installation ou au cours d'un transport effectué pour son compte.

- عبد القادر غيتاوي، "المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في ظل الاتفاقيات الدولية"، مجلة الأفاق للعلوم، المجلد 03، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عشور، الجلفة، 2018، ص 317.

² - نعمات محمد صفوت محمد، فعالية الحماية الدولية من أضرار الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق عين شمس، مصر، 2009، ص 407.

³ - محمد شكري سرور، التأمين ضد أخطار التكنولوجيا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987، ص 148.

وحرصت المذكرة الإيضاحية لاتفاقية باريس على أن الاتفاقية تقرر نظاما استثنائيا يتحدد نطاقه بالمخاطر ذات الطبيعة الاستثنائية التي لا يمكن بالنسبة لها تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية، بحيث تستبعد من مجال تطبيق الاتفاقية المخاطر التي يمكن إخضاعها عادة لهذه القواعد حتى ولو كانت مرتبطة بالأنشطة النووية.

2- إتفاقية بروكسل الخاصة بمشغلي السفن النووية 1963:

وقعها أعضاء إتفاقية باريس أنفسهم كما تم إدخال تعديل على هذه الاتفاقية التكميلية ببرتوكول ملحق ثم توثيقه من نفس أطرف الاتفاقية أيضًا في باريس في يناير 1964⁽¹⁾. يرجع الفضل في إعداد هاتين الاتفاقيتين إلى منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية ويهدفان إلى ضمان تعويض مناسب وعادل للأشخاص الذين يصابون بضرر من جراء الحوادث النووية، وفي نفس الوقت ضمان عدم إعاقة تطوير الطاقة للأغراض السلمية وتوحيد القواعد الأساسية الخاصة بالمسؤولية عن مثل هذا الضرر في مختلف البلدان المعنية.

وطبقا لأحكام الاتفاقية يكون القائم بتشغيل المنشأة النووية مسؤولا عن إصابة أو وفاة أي شخص وعن تلف أو ضياع أية ممتلكات⁽²⁾، إذا ثبت أن هذه الإصابة أو الوفاة أو التلف أو الضياع قد نتج عن حادث نووي تسبب فيه الوقود أو المنتجات أو النفايات المشعة أو المواد النووية المنبعثة من هذه المنشأة. كما تنص الاتفاقية على واجب القائم بالتشغيل⁽³⁾ بالاحتفاظ بتأمين يغطي مسؤوليته، وقد رسخت إتفاقية بروكسل التكميلية 1961 حالات التدخل الإجباري للدولة في المادة 03 التي تنص على أنه تلتزم الدول الأطراف بتعويض الأضرار النووية الموضحة بالمادة 02 وتحدد هذه المادة الأضرار النووية التي تدخل في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية وفقا للشروط المحددة في هذه الاتفاقية.

¹ - سمير محمد فاضل، مرجع سابق، ص 346.

² - المادة الثالثة من اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963.

³ - المادة العاشرة من اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، 1963.

3- إتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963:

أبرمت هذه الاتفاقية من خلال مؤتمر دولي دعت وأشرفت عليه الوكالة الدولية للطاقة الذرية في 21 مايو عام 1963 بمقرها بفيينا وبدأ نفاذها في 12 نوفمبر عام 1977، انضم لهذه الاتفاقية 32 دولة من بينهم مصر التي صادقت عليها في 05 نوفمبر 1965. وأطرافها من الدول العربية لبنان صادقت عليها في 17 أبريل 1977، المغرب وقعت عليها في نوفمبر 1984⁽¹⁾.

في فبراير عام 1990 أنشأ مجلس المحافظين بالوكالة لجنة دائمة لدراسة المسائل المتعلقة بهذه الاتفاقية واتخاذ ما يلزم من أجل عقد مؤتمر تنقيحي وفقا للمادة 26 من هذه الاتفاقية. وفي أبريل عام 1997 أحالت هذه اللجنة لمجلس المحافظين مشروع بروتوكول لتعديل بعض نصوص الاتفاقية ومشروع اتفاقية التمويل التكميلي لعرضها على المؤتمر الدبلوماسي، وتم فتح باب التوقيع على كل من البروتوكول التكميلي لاتفاقية فيينا واتفاقية التمويل التكميلي في 29 سبتمبر عام 1997⁽²⁾.

ووقعت على كل من البروتوكول التكميلي واتفاقية التمويل التكميلي عدد من الدول وهي 14 دولة ولكن لم تصدق عليها أية دولة بعد، ولم يدخل حيز النفاذ بعد. تهدف الاتفاقية إلى وضع نظام عالمي يتضمن قواعد للمسؤولية عن الأضرار التي تحدث من بعض الاستخدامات السلمية للطاقة النووية.

بالإضافة إلى الاتفاقيات السالف ذكرها، يجب الإشارة إلى المادة 22 اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي قامت بتحديد الشروط الواجب مراعاتها من قبل السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل مواد خطرة عند ممارستها لحق المرور البريء، والتي تنص على أنه: «للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على

¹ - نعمات محمد صفوت، مرجع سابق، ص 380.

² - عبد القادر لعدي، "المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 342 - 348.

السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرهما الإقليمي استخدام الممرات البحرية، وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن»⁽¹⁾، كما أن للدولة الساحلية أن تفرض: «على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقتصر مرورها على تلك الممرات البحرية»⁽²⁾.

وانطلاقاً من نص المادة السابقة فإنه يتعين على هذه السفن أن تمتثل لطلب الدولة الساحلية، لأن تحترم التعليمات القاضية بخضوعها لتنظيم المرور خلال هذه الممرات البحرية ومراعاة الإشارات الضوئية والصوتية والتقيد بنظام الإرشاد والتشوير البحري، إذ قضت الدولة الساحلية إجبارية المرور في هذه الممرات البحرية، إذا كان ذلك وضعاً إجبارياً من طرف الدولة الساحلية لضرورة تقتضيها طبيعة هذه السفن أو الممرات البحرية أو كثافة المرور⁽³⁾ وعادة ما تكون ممارسته عند الدخول إلى الموانئ.

كما خولت المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 «للدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لأحكام...» اتفاقية قانون البحار «وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي»⁽⁴⁾، في مجالات عديدة منها «سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري»⁽⁵⁾، وأيضاً «الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية

¹ - الفقرة 1 من المادة 22 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 2 من المادة 22 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - ولقد جارت العادة على ممارسة الإرشاد البحري في المياه الداخلية قصد تمكين السفينة من الرسو بإحدى المحطات المينائية، ونجد أن الجزائر قد نصت عليه في القانون البحري، وكذا المواد 64 و65 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 2001/01/06، يحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج، ج.ر.ج، العدد 01، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002.

⁴ - الفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - البند أ من الفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ومنع تلوثها وحفظه والسيطرة عليه»⁽¹⁾، ويقع على عاتق السفن التي تمارس المرور البريء أن «تمثل.... لجميع القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر»⁽²⁾.

وبالحديث عن التلوث البحري بفعل المواد الخطرة أشير إلى ضرر التلوث في إطار إتفاقية المواد الخطرة 1996/2010 (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة 1996).

عملاً على توحيد الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن عملية النقل البحري للمواد الخطرة عقدت المنظمة البحرية الدولية في 03 ماي 1996 بلندن مؤتمر دولي تم من خلاله اعتماد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة، والتي عرفت باسم اتفاقية HNS عرفت الفقرة 06 من المادة الأولى من إتفاقية 1996 المعدلة سنة 2010 بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة والضارة بحرا الضرر بأنه: «الضرر»⁽³⁾ هو: أ- وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المذكورة.

¹ - البند ب من الفقرة الأولى من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 4 من المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

كما نصت المادة 493 من القانون البحري الجزائري على أنه «يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين، وبأن أية سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية:

- أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية...».

³ - عرفت لجنة القانون الدولي الضرر على أنه «الضرر الذي يلحق بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يشمل:

- فقدان الحياة أو الإصابة الجسدية.

- فقدان الممتلكات أو الإضرار بها، بما في ذلك الممتلكات التي تشكل جزءاً من التراث الثقافي.

- الضرر الذي يحدث إفساد للبيئة.

- تكاليف اتخاذ التدابير المعقولة لاستعادة وضع الممتلكات أو البيئة بما في ذلك الموارد الطبيعية.»

ب- تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المذكورة.

ج- التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطرة وضارة شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلف، على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق.

د- تكاليف التدابير الوقائية والخسائر أو الأضرار الإضافية المنجزة عن التدابير الوقائية»⁽¹⁾.

لقد حددت المادة 01 فقرة 06 من اتفاقية 1996-2010 السالفة الذكر، الشروط أو العناصر الواجب توافرها في الضرر حتى يدخل في نطاق تطبيقها، وقد إتخذت في ذلك منهاجا مقاربا لباقي الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري وعلى رأسها إتفاقية 1969 وبروتوكولها لسنة 1992⁽²⁾، حيث إتفقت معها في بعض الشروط وإختلفت في البعض الآخر وذلك نظرا لطبيعة الضرر التي تغطيه كل منهما، ونذكر من هذه العناصر عنصرين: **العنصر الأول: مكان وقوع الضرر بالنسبة للسفينة.**

يثور التساؤل في هذا المجال حول النطاق المكاني لوقوع الضرر، فهل يقصد به ذلك الضرر الواقع على ظهر السفينة، أم أنه يقتصر فقط على أضرار التلوث الواقعة خارج

= تكاليف التدابير المعقولة، قرار لجنة القانون الدولي، الجلسة 2910 المنعقدة بتاريخ 2006/08/08، المتعلق بتوزيع الخسارة في حالة الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة، الفصل الخامس، الأمم المتحدة، 2006، ص 90-91.

¹ - المادة 01 فقرة 06 من إتفاقية المواد الخطرة HNS 1996-2010.

² - عرفت المادة 02 فقرة 02 من بروتوكول 1992 المعدلة للمادة 01 فقرة 06 من إتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ضرر التلوث بأنه: «أ- الضرر أو التلف الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت مع السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة غير خسارة الريح الناجمة عن هذه الأضرار، سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه.

ب- تكاليف التدابير الوقائية، والتلف أو الأضرار الإضافية الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية».

السفينة الناقلة للبضائع الخطرة، إتفاقية 1996- 2010 في هذه المسألة حددت مكان وقوع الضرر حسب نوع الأضرار وهي:

أ- الأضرار البشرية:

نصت المادة 01 من إتفاقية 1996- 2010 في فقرتها 06 الجزء "أ" على أن الضرر هو: «وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة وضارة...». وبالتالي إذا تعلق الأمر بالأضرار البشرية التي تصيب الشخص في حياته أو جسده، كالوفاة أو الإصابات الجسدية، الناتجة عن انفجار أو تسرب للمواد الخطرة أثناء عملية النقل، فإن التعويض هنا يشمل جميع الأضرار سواء تلك الواقعة على ظهر السفينة أو خارجها.

ب- الأضرار المادية:

أما الجزء "ب" من نفس المادة السابقة الذكر فقد نص على أن «تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة»، ومعنى ذلك أن الضرر الذي يعطي الحق للمضرورين في طلب التعويض هو الضرر الواقع خارج السفينة، فحسب هذا الشريط يتم إستبعاد كافة الأضرار غير البشرية التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، الأمر الذي ينحصر معه الحق في طلب التعويض على المضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة⁽¹⁾. ومثال لذلك إذا كانت هناك سفينة تنقل نوعين مختلفين من البضائع إحداها خطيرة، وتسببت هذه الأخيرة نظرا لطبيعتها الضارة والخطرة في الإضرار بالنوع الثاني للبضائع نتيجة تسرب مثلاً فإن هذا الضرر يخرج من نطاق تطبيق إتفاقية 1996- 2010، والتي تشترط أن يكون تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة.

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 52.

تعتبر حادثة الناقل اليابانية (TSUBANE MARU) الذي وقع في اليابان بتاريخ 18 ماي 1989 خير مثال على تلف الممتلكات خارج السفينة، وترجع تفاصيل الحادثة إلى قيام الناقل اليابانية بتزويد أحد السفن الصيد بزيوت الديازل الثقيل إلا أنه بخطأ من أحد أفراد الطاقم الذي قام بإدخال خرطوم التزويد في حوض البضاعة بدلا من عنابر الوقود، مما أدى إلى تلوث حوالي 140 طن من الأسماك، فهذه الحالة تدخل في مفهوم الضرر وتستحق التعويض باعتباره ضررا واقع خارج السفينة⁽¹⁾.

العنصر الثاني: مدى ارتباط الضرر بالتلوث في مجال نقل البضائع الخطرة.

بالرجوع إلى الجزء "ج" من الفقرة 06 من المادة 01 من إتفاقية 1996-2010 نجد أنه عرفت الضرر أيضا بأنه: «**التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطيرة وضارة...**»، لكن هذه الاتفاقية لم تحصر نطاق تطبيقها على الأضرار الناشئة عن التلوث فقط، مثلما فعلت إتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات⁽²⁾، وإنما امتدت الاتفاقية لكافة أنواع الضرر الأخرى كالوفاة والإصابة البدنية الناجمة عن انفجار أو إحترق البضائع الخطرة التي تحملها السفينة.

تكون إتفاقية 1996-2010 بعدم حصرها للأضرار الناشئة عن البضائع الخطرة في أضرار التلوث البيئي فقط، قد تداركت مساوئ ونقائص إتفاقية 1969، لأنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة مضرورين التلوث معاملة أفضل من مضرورين الانفجار أو الحريق، لاسيما وأن الظاهرتين مرتبطتين بشدة في غالب الأحوال، لهذا كان واجبا على واضعي معاهدة 1969 أن يضمنوا أيضا التعويض عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب

¹ - سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، 2019، ص ص 108-110.

² - يرى البعض أن سبب حصر إتفاقية 1969 للأضرار الناشئة عن المحروقات في أضرار التلوث فقط دون الأضرار الأخرى كالوفاة مثلا سيؤدي إلى عدم وجود حدود معينة، الأمر الذي سيقود إلى إعادة النظر ومراجعة القانون البحري بأكمله.

أو استعمال أو انفجار المحروقات، خاصة وأن هذه الأخيرة تعتبر من البضائع الخطرة التي تمتاز بسرعة قابليتها للاشتعال أو الانفجار، مما يؤدي إلى وقوع أضرار وخيمة، لذا فليس عدلاً أن لا تساوي المعاهدة بين أضرار التلوث وأضرار الانفجار والاحتراق⁽¹⁾.

الفرع الثاني

المرور البريء للغواصات في البحر الإقليمي

يقع على عاتق الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى التزام بأن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي، وهذا الالتزام يعتبر قيد على مرورها في البحر الإقليمي، وهذا القيد تم التطرق إليه قبل إبرام المؤتمر الثالث لقانون البحار (أولاً)، وتم التأكيد عليه من طرف المؤتمر الثالث لقانون البحار (ثانياً)، وتم تجسيده في نصوص اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (ثالثاً).

أولاً - التطرق إلى تقييد مرور الغواصات قبل المؤتمر الثالث لقانون البحار:

يعتبر غطس الغواصات واختفاؤها في أعماق البحار عن الأنظار وقيامها بعمليات هجوم مفاجئة أشبه ما تكون بحرب عصابات من دون تحديد هويتها⁽²⁾، حيث ترجع بوادر هذه العملية إلى تلك الهجمات المباغطة التي كانت تقوم بها الغواصات الألمانية خلال الحرب العالمية الأولى، وبقي بعضها مجهولاً لم تتمكن الدول حتى من معرفة هويتها بالنظر إلى غطسها واختفاؤها السريع⁽³⁾، الأمر الذي دفع المجموعة الدولية آنذاك إلى إبرام معاهدة

¹ - رضا محمود الشرقاوي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 72.

² - عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار، دار واسط للدارسات والنشر والتوزيع، بغداد، 1982، ص 36.

³ - يقول "بيغاري" "H.C. Begarie" بأن استخدام الغواصات الذي كان خلال الحرب العالمية الثانية يعتبر سلاح الضعفاء، قد تحول إلى سلاح فعال بعد أن تمكنت الغواصات من العمل واستخدام الأسلحة النووية، ولم يعد بإمكان غير الأقوياء امتلاك نوع الغواصات النووية (SNA)، كما أن نظم مراقبة مركزها أصبح عاجزاً أمام تكنولوجياتها في الاختفاء الأمر الذي قاد إلى تعزيز برامج أقوى للتتبع والاستطلاع عليها عرفت بمختصر (SOSUS - ASM) سواء في الجانب =

واشنطن في 06 فيفري 1922 بين كل من الولايات المتحدة، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا واليابان، وهي معاهدة تتعلق بالغواصات وبالغازات السامة، قضت في المادة الثالثة منها أنه: **«يعتبر في حكم القرصان، الضابط المسؤول عن إحدى الغواصات المحايدة متى هاجم دون سابق إنذار السفن التجارية أيا كانت جنسيتها»**، وقد اتبعت معاهدة واشنطن بمعاهدة أخرى هي معاهدة "تسوية نيون Arrangement de Nyon"، المبرمة خلال الحرب الأهلية في إسبانيا عام 1973 لمواجهة تكرار هجوم بعض الغواصات المجهولة كذلك على السفن⁽¹⁾.

كما تطرق إلى موضوع مرور الغواصات في عملية تدوين القانون الدولي التي عمد إليها مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، ورد ضمن الفقرة الأولى من قاعدة المناقشات رقم عشرون التي تقدمت بها اللجنة التحضيرية للمؤتمر إلى حكومات الدول قصد إبداء الرأي فيها، والتي ورد فيها بأن **«تعترف الدولة بحق المرور البريء في مياهها الإقليمية للسفن الحربية الأجنبية بما فيها الغواصات الطافية أثناء ملاحتها»**، ويتم اعتمادها هذا الاقتراح بالإجماع من طرف الدول بشرط الطفو والملاحة العائمة على سطح البحر أثناء عملية المرور البريء، وتم تجسيد هذا الاقتراح ضمن نص الفقرة 03 من المادة 12 من مشروع إتفاقية البحر الإقليمي، التي نصت على أنه: **«3- يعين على الغواصات أن تمر طافية على البحر الإقليمي»**⁽²⁾.

=التكنولوجي أو في الجانب التوقيعي، وهذا بإرسال محطات وسفن راصدة تلتقط تحركات هذه الغواصات، لمزيد من التفاصيل:

- V. Hervé - Cautau-Beagarie, "Les stratégies, le problème du sorte d'avion". www.stratix.org/P.A.HTM.

¹ - بالإضافة إلى معاهدة "تسوية نيون Arrangement de Nyon" لعام 1977، فإن هذه الفكرة اعتنقها العمل الدولي كما هي حال الولايات المتحدة التي أعلنت في 1939/11/04 بأنها: «سوف تعتبر دخول الغواصات العائدة للدول المتحاربة إلى مياهها الداخلية أو موانئها أمرا غير مشروع باستثناء الحالات التي يكون فيها هذا الدخول بسبب قوة قاهرة، ويشترط أن تكون الغواصة عائمة على السطح ورافعة علمها».

لمزيد من التفاصيل راجع: عادل أحمد الطائي، مرجع سابق، ص 34.

VOELCKEL Michel, "La piraterie est-elle un génie de droit des gens". *Annuaire du Droit de la Mer*, Tome V, Institut du Droit Economique de la Mer, Pedone, Paris, 2000, P. 105.

² - صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 404.

ثم جاء مؤتمر جنيف لعام 1958 والذي تبني مشروع النص المقترح من قبل لجنة القانون الدولي، هذا الأخير الذي نص في الفقرة 05 من المادة 15 من مشروع هذه اللجنة لعام 1955 أنه: «يجب أن يكون إبحار الغواصات على السطح».

مع إضافة عبارة و"رافعة عالمها" المقترح من الوفد الفرنسي بأغلبية 69 صوتاً ضد صوت واحد فقط، حيث نصت الفقرة 06 من المادة 14 من إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على أن: «6- على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها».

بعد إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 فإنّ المرور البريء للغواصات خلال البحر الإقليمي أصبح محكوماً بقيدين وهما أن تطفو فوق سطح الماء، وكذا أن تظهر علمها لتدل على جنسيتها، فإذا لم تحترم أحد هذين القيدتين يفترض أن يكون مرورها غير بريء وللدولة الساحلية أن تمنعه بما أتيح لها من وسائل ممكنة⁽¹⁾.

¹ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 201.

ويجب الإشارة هنا إلى أنّ هناك من الفقهاء مثل الفقيه "لورنس" من يرى أنه لا يوجد فرق بين مرور الغواصة في البحر الإقليمي طافية على سطحه أو بين مرورها مغمورة تحت مائه، طالما أن شرط العوم لا يحمي فعلاً أمن وسلامة الدولة الساحلية، ولأن المدى الذي تصله أسلحة هذه الغواصة وقذائفها يفوق مساحة 12 ميل المأخوذة بها كعرض للبحر الإقليمي، هذا فضلاً عن مدى أهمية إلزام هذه الغواصة بالطفو إذا كان الغرض من رحلتها أو مرورها هو الهجوم العدائي المفاجئ. وهذا الرأي أدرجه تعليقه على تقرير الحكومة الأرجنتينية في 21/05/1958 حول إغراقها لغواصة لم تعرف هويتها، وكانت مغمورة تحت مياهها الإقليمية بسبب عدم الالتزام بشرطي الطفو ورفع العلم، وبعد أن ظهر أن المعلومات بخصوص هذه الغواصة لم تكن صحيحة، شكك "لورنس Lawrence" في أهمية وضروية هذه القاعدة في حيث كتب مقال عام 1965 تحت عنوان: "Military legal consideration in the extension of territorial seas, in military review" ذكر لورنس في هذا المقال أنه: «في ظل الظروف المعاصرة للمياه الدولية، فإن اشتراط طفو الغواصة فوق سطح البحر الإقليمي لا يحقق أمن الدولة الساحلية، فالفارق الوحيد بين طفو الغواصة وغوصها هو أنها في الحالة الأولى تكشف عن وجودها وجنسيتها، وهي في الحالة الثانية لن تهدد أمن الدولة الساحلية إذا كانت أهدافها من اجتيازها البحر الإقليمي بريئة. أما إذا كان الغرض من وجودها مهاجمة الدولة الساحلية، فإن حزام البحر الإقليمي بأكمله لمن يمنعها من ذلك بسبب الصواريخ التي تحملها والتي يمتد مداها إلى أبعد من اثني عشر ميلاً بحرياً. وإذا قيل بأن اقترابها من سواحل الدولة قد يحقق نتائج أفضل في الهجوم، فإن بوسعها أن تفعل ذلك وهي طافية. كذلك فإنه إذا=

وما أجمع عليه الفقه الدولي في هذا الموضوع أنه يحق للدولة الساحلية في حالة مواجهة غواصة غاطسة في البحر الإقليمي أن تطلب إليها تحديد هويتها عن طريق ملاحقتها، ولها أن تطلب منها ضرورة طفوها على سطح البحر وإظهار علمها مراعية في ذلك الظروف الجوية وتضاريس المنطقة فيما إذا كانت تسمح بذلك أو لا تسمح، ثم إن الدولة الساحلية الحق في أن تتخذ خطوات معقولة لحمل الغواصة على الطفو بما فيها استعمال متفجرات قريبة منها، كوسيلة إنذار لإعلامها بضرورة طفوها على السطح في حالة رفض الغواصة الامتثال لطلبات هذه الدولة، وفي حالة إذا لم تتجح هذه التدابير في جعل الغواصة تمتثل لطلبات الدولة الساحلية، فإنه يصبح من السهل الإقرار بعدم براءة هذه المرور من أساسه، ويتم الرجوع بعد ذلك إلى ما جاءت به التشريعات الوطنية المتعلقة بالبحرية العسكرية القاضية باستعمال القوة ضد هذه الغواصة من بعد ما يتم تصنيفها ضمن حكم الدّخلاء Intrus⁽¹⁾.

بعد مؤتمر جنيف لعام 1958، تطرقت التشريعات الوطنية إلى قيدي طفو الغواصات ورفع العلم كشرط لبراءة المرور، حظرت المادة 10 من المرسوم البلغاري الصادر في 10 أكتوبر 1951، في شأن المياه الإقليمية والداخلية لجمهورية بلغاريا الشعبية على كل غواصة أجنبية أيا كان نوعها أن تبحر أو تتوقف أو تستقر فوق القاع أو ترسو في المياه الإقليمية أو الداخلية أثناء غوصها فيها، وكل غواصة توجد غاطسة في المياه الإقليمية أو الداخلية يجوز تتبعها ومطاردتها وتدميرها دون إنذار ودون أية مسؤولية من جراء النتائج المترتبة عن هذا العمل.

=كان الغرض من وجود الغواصة في البحر الإقليمي هو الهجوم، فإنها لن تطفو على سطحه سيما أن الدولة الساحلية لا تملك عادة وسائل فعالة للكشف عن موقعها ولن تستطيع، بالتالي أن تحدد موقع الغواصة التي تخفي نفسها عنها».

- لمزيد من التفاصيل: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 528.

¹- زازة لخضر، مرجع سابق، ص 526.

- LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, « Droit de ma mer », Op.cit, P. 259.

كما ورد هذا الحظر في المادة 09 من اللوائح الترويجية المتعلقة بقبول السفن الحربية الأجنبية في إقليم النرويج الصادرة بالمرسوم الملكي في 19 جانفي 1951، حيث نصت على أن كلّ غواصة توجد في المياه البحرية النرويجية ملزمة بأن تظهر بكاملها على السطح بحيث يكون برج المراقبة فيها، وكذلك سطحها والأجزاء الطافية منها التي تغمرها المياه عادة بأكملها فوق سطح البحر، وعليها أن ترفع أعلامها الوطنية إذا لم تكن راسية في إحدى موانئ الزيارة التي أذن لها بدخولها، وللدولة الحق في استعمال القوة لحمل الغواصة الأجنبية التي تغوص في المياه النرويجية على الظهور فوق السطح⁽¹⁾.

كما نصت المادة 02 من المرسوم البرتغالي في 22/08/1966 على أن دولة البرتغال بحق المرور البريء لسفن كل الدول بمراعاة القيود التي يفرضها القانون الدولي ويكون المرور غير بريء إذا أضر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بالسلم أو حسن النظام في الدولة أو أمنها وبوجه خاص في الأحوال الأمنية: «أ- إذا لم تعرف السفينة باسمها وعلمها رغم طلب ذلك منها.

ب- كانت السفينة غواصة ولكنها لم تبصر على السطح وتظهر علمها.

ج- إذا كان توقف السفينة أو رسوها في البحر الإقليمي ليس جزءا من سير الملاحة المعتادة أو لا تحتملها القوة القاهرة أو المحنة.

د- إذا كانت السفينة بسبب تحركاتها أو الأغراض المقصودة منها أو بسبب طبيعة الحمولة أو الأشخاص الموجودين على ظهرها، قد إنتهكت القوانين البرتغالية التي تحدد النظام القانوني للبحر الإقليمي»⁽²⁾.

جاءت الجزائر مجسدة للقيد السابقين لمرور الغواصات في البحر الإقليمي، وذلك فيما تضمنه المرسوم رقم 72-194 الصادر في 05/10/1972 عن وزارة الدفاع الوطني

¹- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 135.

- TREVES Tullio, "La navigation", Op.cit, P. 768.

²- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 202.

السالف الذكر، حيث تنص المادة 02 منه على أنه: «يجب على السفن الأجنبية أن تمتنع عن القيام في المياه الإقليمية والمياه الداخلية والموانئ الجزائرية بأعمال مخالفة للسيادة الوطنية وبعمليات تتعلق بالكشف أو الغوص أو السير».

ثم جاءت الفقرة 02 من المادة 41 من المرسوم السالف الذكر ولكن هذه الفقرة يشوبها الغموض وكان من الأفضل لو كانت صيغتها أكثر وضوحا، وجاء نص الفقرة كما يلي: «... لا يمكن للغواصات أن تدخل المياه الإقليمية الجزائرية إلا طافية، ويمنع عليها القيام بعمليات غطس طويلة مدة إقامته في الميناء».

فالغموض الذي يشوب هذه الفقرة يكمن في أن شرط منع الغواصات من القيام بعمليات الغطس إنما يكون حسب هذه الفقرة طويلة مدة إقامتها في الميناء، كما لو أن هذا الحكم لا ينطبق في حالة المرور البريء في المياه الإقليمية رغم اشتراط هذه الفقرة لضرورة الطفو عند دخول المياه الإقليمية، بالإضافة إلى عدم إشارة هذه الفقرة إلى شرط رفع العلم، فلذلك كان من المستحسن لو جاءت صيغة هذه الفقرة كما يلي: «لا يمكن للغواصات أن تدخل المياه الإقليمية إلا طافية ورافعة علمها، ويمنع عليها القيام بأي عمليات غطس خلال مرورها بالمياه الإقليمية الجزائرية أو طيلة مدة إقامتها في الميناء».

ثانيا- التطرق إلى تقييد مرور الغواصات في أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار:

جاء في المشروع الذي قدمته إلى اللجنة الثانية كل من عمان واليمن وماليزيا والمغرب في شأن الملاحة عبر البحر الإقليمي: «تطلب من كل غواصة أن تبشر الملاحة على سطح البحر الإقليمي وأن تظهر علمها»⁽¹⁾.

كما تنص الفقرة 04 من المادة 16 من المشروع المشترك لكل من بلغاريا، وألمانيا الديمقراطية، بولونيا، الاتحاد السوفياتي والمقدم إلى اللجنة الثانية للمؤتمر ابتداء من دورته

¹ - الوثيقة: (A/conf.62/C.2/L.16) المقدمة بتاريخ 16 جويلية 1974، أنظر: عوض محمد المر، مرجع سابق،

الثانية بكاركس لعام 1974 على ضرورة التزام الغواصات بالطفو أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية⁽¹⁾.

كما تقدمت فيجي بمشروع أمام اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار بتاريخ 19/07/1973، ونصت المادة 06 منه على أنه: «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبجر (في البحر الإقليمي) طافية ورافعة علمها باستثناء حالتين:

أ- عندما تكون الغواصات... قد أعطت إشعار سابقا عن مرورها إلى الدولة الساحلية.

ب- عندما تكون الدولة الساحلية قد حددت طرقا بحرية مخصصة لمرور مثل تلك السفن»⁽²⁾.

تقدمت بعد ذلك بريطانيا بمشروع إلى اللجنة الثانية للمؤتمر بتاريخ 03/07/1974 في المادة 20 منه، والتي تقضي بجواز مطالبة الغواصة أو المركبة الغاطسة المباشرة للمرور البريء بالملاحة فوق سطح البحر الإقليمي وإظهار علمها⁽³⁾، وهذا المشروع المقدم من طرف بريطانيا يقترب من مشروع فيجي سالف الذكر، والملاحظ عن المشروعين الذين تقدمت بهما كل من فيجي وبريطانيا أنهما يخالفان كل المشاريع المقدمة من طرف الدول بالإضافة إلى مخالفتها القواعد القائمة في القانون الدولي، ذلك أن مشروع بريطانيا لا يعتبر الغوص نافيا لبراءة المرور، أو عنصرا في تقدير هذه البراءة، بل أمرا مستقلا عن شروطها. فمباشرة الغواصة للملاحة السطحية ليس التزاما مفروضا عليها باستمرار، وإنما هو حق يجوز أن تطلبه الدولة الساحلية أو تتراخى في طلبه، فإذا طلبته الدولة الساحلية وأهملته الغواصة بامتناعها عن تنفيذه، فإن إنكار المرور عليها يعتبر جزءا على غوصها في البحر الإقليمي. كذلك فإن مشروع فيجي يعفي الغواصة والمركبة تحت المائية من الملاحة

¹ - الوثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.26) المقدمة بتاريخ 1974/7/29. أنظر: عادل أحمد الطائي، مرجع سابق، ص 64.

² - الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.42).

³ - الوثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.3) انظر: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 203.

السطحية، ويشترط أن يكون غوصها في البحر الإقليمي مسبقاً بإخطار عن مرورها فيه وأن تبشر هذا المرور في الممرات التي تعينها الدولة الساحلية لهذا الغرض⁽¹⁾.

ثالثاً- التطرق إلى تقييد مرور الغواصات في اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

تجسد المبدأ الذي ظهر في كل من مشروع فيجي وبريطانيا السالف ذكرهما في صيغة المادة 17 من مشروع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المتعلق بمرور الغواصات وهي المادة التي تحولت فيها بعد ذلك إلى رقم 20 عند إقرار الصيغة النهائية لاتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾. ويجب الإشارة إلى أن مناقشة صيغة المادة 17 سألغة الذكر خلال الدورة الرابعة للمؤتمر الثالث أسفرت عن وجود اتجاه قوي يرى أن عبارة «ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك» هي عبارة عميقة لا معنى لها، وقد فضلت الغالبية من المؤتمرين الإبقاء على الصيغة التقليدية الواردة في الفقرة 06 من المادة 14 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958، كما ظهرت على إثر ذلك المجموعة العربية كقوة ضاغطة مقترحة تعديل مشروع المادة 17 ليصبح «في البحر الإقليمي على الغواصات وسفن الملاحه الغاطسة الأخرى أن تبجر طافية ورافعة علمها ومراعية للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية»، وهو نص يبدو اقتراحه كبديل عن عبارة «ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك»، والتي أسقطتها مناقشات الدورة الرابعة للمؤتمر عن صياغة المادة 17 من مشروع اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾.

جاءت صيغة هذه الأخيرة كما يلي: «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبجر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك».

¹ - TREVES Tullio, "La navigation", Op.cit, P. 768.

² - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 203.

³ - TREVES Tullio, "La navigation", Op.cit, P. 768.

استقر المؤتمر الثالث لقانون البحار بخصوص مرور الغواصات على القاعدة التقليدية فلم يأخذ بأي مشروع تعديل، فتحوّلت المادة 17 من مشروع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى المادة 20 من الصيغة النهائية للاتفاقية، والتي أقرها المؤتمر نظراً للخطورة التي تشكلها الغواصات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور البريء، جاء نص المادة 20 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ على أنه: «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبجر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي».

الملاحظة المهمة والتي يجب الإشارة إليها والتي تطرق إليها كل الشراح تكمن في أنه إذا كانت المادة 19 في فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد حددت شروطاً حصرية إذا أقدمت السفينة على ارتكاب أي منها اعتبر مرورها غير بريء، وهذه الشروط هي التي ذكرت في البنود الـ 12 من الفقرة الثانية من المادة 19 والتي ليس من بينها شرط الطفو ورفع الغواصات، وإنما ورد هذا الشرط في مادة مستقلة هي المادة 20 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهل يمكن القول بأن حكم هذه المادة الأخيرة متمم لنص الفقرة 02 من المادة 19، وأن غطس الغواصات أثناء مرورها بالبحر الإقليمي يؤدي إلى نفي البراءة عن مرورها؟

وهو التساؤل الذي طرحه الفقهاء وهو تساؤل في محله ومؤسس، وهذا ما يظهر جلياً عند القيام بالمقارنة بين أحكام اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 ذات الصلة بالمرور البريء وأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في هذا الصدد⁽²⁾.

عالجت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 براءة المرور في مادة واحدة وهي المادة 14، إذ تعرضت الفقرة 06 والأخيرة من هذه المادة إلى مرور الغواصات حيث

¹ - كميّة أعراب، "النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 02، العدد 02، منشورات مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، 2017، ص 233.

² - LUCCHINI Laurant, VOELCKEL Michel, "Droit de la mer", Op.cit, P. 259.

تقضي بأنّه: «على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها»، فعند استقراء نص المادة 14 بكل فقراتها بما فيها الفقرة 06، فإنه لا نجد صعوبة في استخلاص أن مرور الغواصات تحت الماء ينفي عنها براءة مرورها بشأنه في ذلك شأن باقي الشروط الواردة في الفقرات الأخرى لهذه المادة. أما عن اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فإنّ الوضع مختلف فإن شروط البراءة قد وردت في الفقرة 02 من المادة 19 بصفة حصرية وليس من بينها شرط الطفو ورفع العلم عند مرورها، فهل من المنطقي القول بأن المادة 20 تتضمن شروطاً إضافية لبراءة المرور يمكن إلحاقها بالمادة 19؟ وإذا كان هذا صحيح فلماذا فصلهما؟

يبرر بعض الفقهاء ضم شرطي الطفو ورفع العلم المنصوص عليها في المادة 20 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى شروط براءة المرور في مدلولها العام بالحادث الدبلوماسي بين السويد والاتحاد السوفياتي والذي حصل في عام 1981، ذلك أن السويد قد تعرضت لانتهاكات متواصلة لمياهها الإقليمية من طرف الغواصات السوفياتية منذ عام 1976 إلى درجة أن سلطاتها حذرت أنها أعطت أوامرها لقواتها المسلحة بضرب أية غواصة تمر غطسا دون سابق إنذار، وفي 27 أكتوبر من عام 1981 قامت الغواصة السوفياتية "Wiskey 137" بعملية توقف ورسو تام على حافة جرف على قاع البحر على مقربة 5 كيلو مترات من الساحل السويدي، وقد استتكرت السويد هذا التصرف بشدة إلى درجة اشتراطها الإخطار المسبق الإلزامي والرسمي على مرور السفن الحربية مبررة ذلك على أساس أنها ستكون دولية حيادية. كما وقد عمدت السويد إلى إرسال مذكرة إلى الحكومة السوفياتية تعبر فيها أن ما أقدمت عليه هذه الأخيرة هو إخلال خطير بالقواعد على الإقليم السويدي، فضلاً عن اعتباره "ممارسة لنشاط غير مشروع وفقاً للقانون الدولي"، وأن هذه الغواصة إذ وصلت

إلى المياه الداخلية السويدية، فإنها تكون قد قطعت بحرهما الإقليمي غطسا. وقد قدمت الحكومة السوفيتية إزاء هذا الاحتجاج اعتذارها رسمياً⁽¹⁾.

ويجب الإشارة هنا إلى أنه بالعودة إلى تاريخ هذا الحادث فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم يتم اعتمادها بعد، وبالنظر إلى وقائع الحادث فإن الغواصات قد تجاوزت مجرد الغطس في البحر الإقليمي، بل قامت بالتوقف التام والرسو فوق قاع المياه الداخلية، وهذا الأخير هو الذي أوصل السويد إلى تلك الدرجة من الاحتجاج⁽²⁾، ولكن جاء اتجاه آخر يخالف ما جاء في حكم الحادث الدبلوماسي السابق⁽³⁾.

لقد سار الفقه على أعقاب مقولة "فيتز موريس" "Fitz Maurice"⁽⁴⁾ التي أوردها عند تعليقه على الفقرة 06 من المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958، حيث قال بأن «الغواصة التي تقطع البحر الإقليمي غاطسة ولا تظهر علمها يمكن أن تكون على غير حالة المرور البريء، ولكن ذلك لا يستقيم لمجرد كونها غاطسة أو أنها لم تظهر علمها». كما سارت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أعقاب هذه المقولة، حيث فصلت المادة 20 عن المادة 19، وجعلت مرور الغواصة غطسا عبر البحر الإقليمي ومن دون أن

¹ - أنظر: وقائع هذه القضية في: غسان هشام الجندي، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 34.

² - زارة لخضر، مرجع سابق، ص 524.

³ - هناك حادث دبلوماسي آخر قرر حكما مخالفا لما ورد في الحادث الدبلوماسي سالف الذكر، وتكمن وقائعه في أنه قد حدث وأن تغلغت بعض الغواصات المجهولة الهوية عام 1982 مغمورة تحت سطح مياه خليج "ترونت Tarente"، وهو خليج يقع منذ عام 1977 داخل خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية الإيطالية، مما يجعل من هذا الخليج مياه إقليمية وداخلية لهذه الدولة، وإزاء هذا المرور الغامض، لم تعتمد الحكومة الإيطالية في مواجهة هذه الغواصات إلى أي تدابير عسكرية أو قسرية، وفي مساءلة لوزير الدفاع الإيطالي من قبل البرلمان عن هذا المسلك، كانت إجابة الوزير بأنه لا يمكن اللجوء إلى استعمال القوة ضد هذه الغواصات، إلا إذا صدر عنها نشاط عدواني غير قابل للشك أو ظهر من نشاطها بشكل قاطع، أنها تقصد بالإضرار بالدفاع الإيطالي، غير أن ما ظهر هو أن هذه الغواصات لم تشكل أي تهديد حقيقي لإيطاليا. وهذه الإجابة تتسجم تماما مع المقولة المشهورة للفقيه

"فيتز موريس" "Fitz Maurice"، لمزيد من التفاصيل راجع: TREVES Tullio, "La navigation", Op.cit, P. 769.

⁴ - « Le sous-marin qui traverse la mer territoriale en immersion ou sans montrer son pavillon peut ne pas être en passage inoffensif, mais cela ne s'avèrera pas du fait qu'il en immersion ou qu'il ne montre pas son pavillon ».

تظهر علمها لا يشكل في حد ذاته نفيا لبراءة المرور، إلا إذا اقترن ذلك بنشاط من النشاطات المحظورة التي تضمنتها بنود الفقرة الثانية حصريا من المادة 19، وفي غير هذه الحالة يكون للدولة الساحلية الحق في أن تطلب من الغواصة أن تطفو على السطح، وأن تتغافل عن ذلك إذا قدرت هذه الدولة أن هذا المرور لا ينطوي على أي تهديد لأمنها، ولا يقترن بأحد النشاطات الواردة في المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 525.

الفصل الثاني

القيود الواردة على نظام المرور البريء في المياه الداخلية

تعتبر المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها الكاملة كتلك التي تمارسها على إقليمها البري، وتجري القاعدة العامة على أنه لا يجوز للسفن الأجنبية ممارسة المرور في المياه الداخلية، إلا بإذن من الدولة الساحلية، فالمياه الداخلية باعتبارها جزءاً من إقليم الدولة الساحلية لا يجوز دخوله إلا بناء على إذن منها، غير أن هذه القاعدة ليست على إطلاقها حيث تتحمل المياه الداخلية بحق المرور البريء للسفن الأجنبية، وهذا طبقاً للفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهذه المادة قامت بإلحاق المياه الداخلية البحرية التي حصرتها الطريقة المبينة في إتفاقية قانون البحار بالمادة 07 "تقرير خط الأساس المستقيم" إذا أدت هذه الطريقة إلى حصر مسطحات مائية وجعلها مياهها داخلية بحرية بعد إن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، فإنه يطبق عليها حق المرور البريء. وأضافت المادة 1/52 من اتفاقية قانون البحار، أن السفن التابعة لجميع الدول تتمتع بحق المرور البريء في المياه الأرخبيلية، دون الإخلال بما قرره المادة (50) من الاتفاقية، والتي تعطي للدولة الأرخبيلية الحق في تحديد مياهها الداخلية، في مسطح المياه الأرخبيلية.

وبالنظر إلى أهمية مسألة النفاذ إلى المياه الداخلية ومدى تأثيرها على مبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية، تم منح الدولة الساحلية الحق في أن تخضع مرور السفن الأجنبية إلى شروط وقيود أثناء دخولها إلى مياهها الداخلية البحرية ذات الطبيعة الخاصة (المبحث الأول)، وإلى مياهها الداخلية البحرية الاصطناعية حماية لمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية

ذات الطبيعة الخاصة

تعتبر المياه الداخلية منطقة خاضعة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، ولهذه الأخيرة أن تصدر القوانين واللوائح في حدود سلطتها التقديرية، التي تستعمل في تنظيم هذه المياه والتي تعتبر جزءاً من إقليمها وتمثل طبيعتها طبيعة الجزء القاري من الإقليم، إذ يحق للدولة الساحلية أن تقيّد نفاذ السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية الموجود قبل تطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة (المطلب الأول)، وعند رسم هذه الخطوط التي تؤدي إلى حصر مسطحات مائية خلفها وجعلها مياه داخلية بحرية⁽¹⁾، والتي لم تكن تعتبر كذلك من قبل، وفي هذه المياه تخضع لتقييد المرور البريء على مستواها، وهذه المياه تسمى المسطحات البحرية ذات الطبيعة الخاصة والتي تتضمن كل من المضائق (المطلب الثاني) والمياه الأرخبيلية حيث نصت المادة الفقرة 01 من المادة 52 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أن السفن التابعة لجميع الدول تتمتع بحق المرور البريء في المياه الأرخبيلية، دون الإخلال بما قرره المادة 50 من الاتفاقية والتي تعطي للدولة الأرخبيلية الحق في تحديد مياهها الداخلية، في مسطح المياه الأرخبيلية (المطلب الثالث).

¹ - لأن المياه الداخلية البحرية وعلى خلاف نصيرتها ينطبق عليها حق المرور البريء في الحالة المبينة في الفقرة 2 من المادة 8 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- CAFLISCH Lucius, « La délimitation des espaces entre Etats dont les cotes se fond face ou sont adjacentes », in : Le nouveau droit de la mer, in : Traité du nouveau droit de la mer. Editeur : Economica et Bruylant, collection Droit international, Bruxelles-Paris, 1979, P.37.

المطلب الأول

تقيد الدولة الساحلية لمرور السفن الأجنبية في مياهها الداخلية قبل رسم

خطوط الأساس المستقيمة

يعد أمراً مسلماً به أن الدولة الساحلية لها السيادة الكاملة على مياهها الداخلية وعلى قاع هذه المياه وما تحتها وما فوقها جواً، هذا ما أقر به وأجمع عليه الفقه والقضاء الدولي وأن هذه السيادة الكاملة أصل عام، بحكم أنها ملاصقة للإقليم البري للدولة الشاطئية. تمارس هذه الدولة اختصاصها الكامل عليها كمارستها لسيادتها على الإقليم البري تماماً والذي أكدته كل من الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وقرار محكمة العدل الدولية في قضية النشاطات العسكرية والشبه عسكرية بنيكاراغوا المؤرخ في 27 جوان 1986⁽¹⁾، وكذلك اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نصت في فقرتها الأولى من المادة الثانية على أنه: «تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية ومياهها الأرخبية إن كانت دولة أرخبيلية...»، وتتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وهذا ما حددته المادة الخامسة من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽²⁾ والمادة الثامنة من اتفاقية قانون

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، مكتب المصرية للصف والإخراج الفني، مصر، 2019، ص 39.

² - تنص المادة 05 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على: «1- المياه الواقعة في الجهة المواجهة للأرض من خط قياس البحر الإقليمي تكون جزء من المياه الداخلية للدولة.

2- عندما ينجم عن رسم خط القياس المستقيم طبقاً للمادة الرابعة ضم مياه داخلية من مناطق كانت معتبرة سابقاً جزءاً من البحر الإقليمي أو البحر العالي، فإن حق المرور البريء الوارد في المواد من (14-23) ينطبق على هذه المياه».

البحار لعام 1982، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من المرافئ⁽¹⁾ والمراسي⁽²⁾، والموانئ، المياه الأرخبيلية، والمضايق والخلجان⁽³⁾ والأنهار والبحار المغلقة والشبه المغلقة، وبالنسبة

¹ - المرافئ: «فهي أقرب إلى الخليج الصغير، تحتمي فيه السفن من العواصف ويكون طبيعياً أو صناعياً أو مزدوجاً بين هذا وذلك»، وقد وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظاماً خاصاً بتعيين خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي في مواجهة الموانئ في المادة 11 منها حيث نصت بقولها: «لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي تعتبر جزء من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزء أصيلاً من النظام المرفئي، ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة»، فتعتبر المرافئ جزء من إقليم الدولة البري، وهي توجد داخل الدولة وتقاس اعتباراً من الخط الذي يصل بين أقصى امتداد منشآت الميناء الثابتة، كما نصت عليه المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. من هنا لا تعتبر الموانئ تلك المنشآت التي تقام بعيداً عن الشواطئ والجزر الاصطناعية.

لمزيد من التفاصيل راجع: جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة البري والبحري والجوي، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 190.

- محسن إفكيرين، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 53.

² - تعتبر المراسي في حكم الميناء حتى لا تنشئ نوعاً جديداً من المياه الداخلية، كما اعتبرت اللجنة الفرعية الثانية لمؤتمر لاهاي 1930، و«هي منطقة تستخدم على الرغم من أنها قد تبعد عن الشاطئ لرسو السفن التي تقترب من الشاطئ». و«تدخل في حدود البحر الإقليمي (...) التي تستخدم جزئياً أو كلياً خارج حدود الحد الخارجي للبحر الإقليمي»، وهي أيضاً «مساحات بحرية محمية بصفة طبيعية أو اصطناعية، وتشكل محطة أولية للسفن المتجهة نحو الموانئ أو فتحات الأنهار الدولية، عندما يتعذر دخول السفن إليها بصفة مباشرة، تستعمل المراسي لرسو السفن بصورة مؤقتة أو لتحميل وتفريغ حمولاتها المتنوعة».

- لمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، مرجع سابق، ص ص 26 - 28.

- المادة 12 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 189.

³ - قامت المادة (2/10) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف الخليج: «يراد بالخليج، انبعاث واضح المعالم، يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله، على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث». يوضح هذا النص أن تغلغل البحر في الشاطئ يعد خليجاً إذا كان قدر تغلغله في إقليم الدولة البري بالنسبة لسعة فتحة التغلغل، يساوي أو يزيد عن مساحة نصف دائرة قطرها عبارة عن خط مرسوم عبر فتحة المدخل الطبيعي لهذا التغلغل، وبحيث تكون مياهه محصورة بالأرض، ويكون التغلغل أكثر من الإنحاء العادي للساحل، ولا يعتبر من قبيل الخلجان - تعرجات مساوية أو تزيد عن نصف دائرة ترسم في مدخل ذلك التعرج، وتتقسم الخلجان إلى خلجان تعود سواحلها لدولة واحدة وخلجان تحدها سواحل أكثر من دولة وأخيراً دولة خلجان تاريخية، الخلجان التي تشاطئها سواحل دولة واحدة: يطلق عليها الخلجان الوطنية، وعرف الخليج الوطني، بأنه هو الذي يقع في إقليم دولة واحدة، وتكون الفتحة التي تصله بأعالي البحار لا تزيد عن اتساع معين، ولقد ثار خلاف في الفقه حول=

لهذه المساحات البحرية التي تكوين المياه الداخلية للدولة الساحلية، فإنها تخضع لسيادتها الإقليمية كقاعدة عامة، ولدولة الساحلية حق فرض شروط النفاذ إليها (الفرع الأول)، وكذا

=اتساع فتحة الخليج الوطني، وقد حسمت هذا الأمر إتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 4/10، والتي قررت أنه إذا كانت المسافة بين حدى أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز 4-9 ميلاً بحرياً، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدى أدنى الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط ميهاً داخلية، وإذا كان للخليج فتحات بسبب وجود جزيرة أو جزر في مدخله تحتسب مساحة الجزر ضمن مساحة الخليج، كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية (المادة 3/10) جاءت إتفاقية قانون البحار، لتحدد متى تعد مياه الخليج ميهاً داخلية، ومتى تدخل في نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ومتى يطلق عليها وصف أعالي البحار، أما الخلجان الدولية: لم ينطوي القانون الدولي للبحار، على أحكام تتعلق بهذا النوع من الخلجان، حيث جاء حكم المادة (1/10) من إتفاقية قانون البحار بأنه «لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة».

وقد ذهب الفقه إلى أن الخلجان الدولية هي التي تقع في أراضي دولة واحدة، ولكن تزيد فتحها الموصلة بأعالي البحار عن أربعة وعشرين ميلاً بحرياً. وأما بالنسبة للخلجان التي تقع في أراضي أكثر من دولة فلا توجد قاعدة مستقرة، ويدل العرف الدولي على إمكان خضوع بعض الخلجان التي تشاطئها أكثر من دولة للسيادة المشتركة للدول المحيطة بها. بيد أنه في ضوء أحكام القانون الدولي للبحار، يمكن القول أن الخلجان الدولية، هي التي تشاطئها أكثر من دولة وتزيد الفتحة التي تصلها بأعالي البحار عن 25 ميلاً بحرياً، ويزيد مسطحها المائي عن 25 ميلاً بحرياً، حيث يخضع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الشاطئية، وتأتي بعده المسطحات البحرية الأخرى التي تتمتع فيها جميع الدول البحرية ملاحاً. وكانت المادة (8) من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة، قد نصت على أن أحكامها تنصرف فقط إلى الخلجان التي توجد في أراضي دولة واحدة، أما الخلجان التاريخية: جرت قواعد القانون الدولي العرفية، على الاعتراف بسيادة الدولة، على بعض الخلجان التي تزيد الفتحة التي تصلها بالبحار العامة عن أربعة وعشرين ميلاً بحرياً، وهذه هي الخلجان التاريخية أو الحيوية، وهي عبارة عن خلجان إستر وضع يد الدولة الساحلية عليها، وإختصاصها بها مدة طويلة دون إعتراض من جانب الدول الأخرى، ويتجه العرف الدولي، إلى إطلاق وصف الخليج التاريخي كذلك على بعض الخلجان، التي تقرر الدولة الساحلية إخضاعها لسيادتها إذا كانت هناك مصالح حيوية وإقتصادية أو دفاعية تدعو إلى ذلك. ومن أمثلة الخلجان التاريخية التي تخضع للسيادة الإقليمية: خليج كانكال في فرنسا، وخليج ميراكيتشي في كندا، وخليج دلاوار في الولايات المتحدة الأمريكية، وخليج بريستول في إنجلترا. أنظر: محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 35

من الناحية الجغرافية يعتبر خليجاً: مسطح البحر الذي يتغلغل في الشاطئ نتيجة للتعرجات الطبيعية للساحل، وكانت إتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، قد عرفت الخليج في المادة 2/8 مقررته أنه «يعتبر خليجاً في مفهوم هذه المواد ذلك الانحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحه في نسبة تجعله يحتوي ميهاً محبوسة بالأرض، وبحيث يعتبر أكثر من إنحاء عادي للشاطئ، ولا بعد الانحراف خليجاً ما لم تكن مساحته مساوية أو تزيد على شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحته هذا الانحراف، محمد حافظ غانم، الوجيز في القانون الدولي العام».

تحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة بالمياه الداخلية للدولة الساحلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حق الدولة الساحلية في فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية

أثير أهمية التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي وما يترتب عن هذه التفرقة من خطورة انتباه إليها معهد القانون الدولي خلال دورته بأستردام بهولندا عام 1957، حيث يمكن أن يؤدي التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي إلى أن تعتقد الدول بأنه لا يوجد في مياهها الداخلية سوى مصالحها الخاصة التي تكون محلا للرعاية دون مصالح الجماعة الدولية الأمر الذي قد يدعوا هذه الدول التي حظر النفاذ أو المرور خلال المياه الداخلية على السفن الأجنبية، ولقد أوصى المعهد بعدم اللجوء إلى حظر النفاذ هذا، إلا في حالات الضرورة القصوى⁽¹⁾.

ف نجد أن الفقهاء اختلفوا بخصوص البحث عن حق السفن الأجنبية في النفاذ إلى المياه الداخلية، حيث قام بعض الفقهاء بتفسير السلطة الكاملة للدولة الساحلية في مجال تحديد شروط النفاذ على مياهها الداخلية، إلى أنّ هذه الأخيرة مشتبهة بإقليمها البري من كل الوجوه، حيث ورد عن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد البريطانية النرويجية، بأن: «الأصل في المياه الداخلية هو ارتباطها بالتكوين القاري للدولة لدرجة كافية تسوغ إخضاعها لنظام المياه الداخلية وتطبيق أحكامها عليها»⁽²⁾.

¹ - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 108.

² - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 539.

ثم جاءت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 صريحة في إخضاع هذا النفاذ إلى الشروط التي تضعها الدولة الساحلية، قضت الفقرة 02 من المادة 16 منها⁽¹⁾.

على أنه: «فيما يتعلق بالسفن المتجهة إلى المياه الداخلية فإن الدولة الساحلية الحق في إتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع أي إخلال بالشروط التي بمقتضاها يكون دخول هذه السفن إلى تلك المياه خاضعا لها».

كما تم تقرير إخضاع هذا النفاذ للشروط التي تضعها الدولة الساحلية في العمل الدولي، وقضت العديد من التشريعات الدولية بإفراد الدولة الساحلية بحق فتح المياه الداخلية وإخضاع الدخول إليها بشروط لاسيما بعد انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958، حيث قضت اللوائح النرويجية لعام 1968 في شأن قبول السفن الأجنبية غير الحربية في المياه النرويجية، وكذا اللوائح السودانية في 1970/11/28 في شأن المياه الداخلية، ولوائح جمهورية اليمن الصادرة في 09 فيفري 1970 المادة 12 منها، بالإضافة إلى الصين التي أصدرت قانونها القاضي بالمبدأ نفسه منذ 27 جوان 1933، والقانون المصري رقم 280 لعام 1960 حول القواعد والنظم المعمول بها في الموانئ المصرية، كما أنه من الدول من تتعامل مع هذا الموضوع على أساس تعاهدي مثل معاهدة 1971/12/03 بين كل من الاتحاد السوفياتي، تشيكوسلوفاكيا، المجر، ألمانيا الديمقراطية، بولونيا، رومانيا وبلغاريا حول التعاون في مجال الملاحة التجارية⁽²⁾.

¹ - لا يعتبر النفاذ إلى المياه الداخلية امتداد لحق المرور البريء في البحر الإقليمي بل اقرنه مؤتمر جنيف لعام 1958 بشروط واضحة تضعها الدولة الساحلية، وهذا ما نصت عليه الفقرة 02 المادة 16 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

² - للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 540.

كما جاءت عدة مشاريع مقدمة من طرف الدول إما إنفرادية أو بصورة مشتركة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار مجسدة للقاعدة التي تقضي بأن النفاذ إلى المياه الداخلية للسفن الأجنبية يخضع للشروط التي تحددها الدولة الساحلية، فلقد ورد في مشروع فيجي إلى لجنة قيعان البحار في الفقرة 07 من المادة 03 إنفراد الدولة الساحلية بحق فتح المياه الداخلية وإخضاع الدخول إليها بشروط⁽¹⁾، وكذلك الفقرة 02 من المادة 05 من المشروع المشترك المقدم إلى لجنة قيعان البحار من طرف كل من قبرص، اندونيسيا، ماليزيا المغرب، إسبانيا، اليمن والفلبين⁽²⁾، وهو ما نصت عليه كذلك الفقرة 07 من المادة 16 من مشروع المملكة المتحدة إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار⁽³⁾. وكذلك الفقرة 02 من المادة 19 من المشروع المشترك لكل من بلغاريا، بولونيا، ألمانيا، الديمقراطية، والاتحاد السوفياتي⁽⁴⁾.

ثم قام مؤتمر قانون البحار الثالث باعتماد القاعدة سالفه الذكر الخاصة بالنفاذ إلى المياه الداخلية، وجسدها في الفقرة 02 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص 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».

كما نصت المادة 255 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تسعى الدول إلى اعتماد قواعد وأنظمة وإجراءات معقولة لتشجيع وتسهيل البحث العلمي البحري الذي يجري وفقا لهذه الاتفاقية خارج بحرها الإقليمي، وتيسر حسب الاقتضاء، ومع مراعاة

¹ - وثيقة: A/AC.138/C.II/L.42 and cor.1

² - وثيقة: A/AC.138/SC.1/L.18

³ - وثيقة: A/CONF.62/C.2/L.3

⁴ - وثيقة: A/CONF.62/C.2/L.26

قوانينها وأنظمتها، الوصول إلى موانئها وتشجيع تقديم المساعدة إلى سفن البحث العلمي البحري التي تمثل الأحكام ذات الصلة من هذا الجزء».

وملاحظ أن هذا النص لا يفرض على عاتق الدولة الساحلية قبول دخول السفن الأجنبية في مياهها الداخلية⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الوضع القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة بالمياه الداخلية للدولة الساحلية

يتسم الوضع القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة بالمياه الداخلية للدولة الساحلية وفقاً لما انطوت عليه أحكام القانون الدولي للبحار على حصول السفينة الأجنبية على إذن الدولة الساحلية (أولاً)، وكذا إختصاص الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية (ثانياً).

أولاً- حصول السفينة الأجنبية على إذن الدولة الساحلية:

اعتبر القانون الدولي للبحار المياه الداخلية جزءاً من إقليم الدولة، مثل الإقليم البري فقد جاء حكم المادة 1/2 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالنص على أنه: «تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية...».

وتتجلى سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية، في ضرورة حصول السفن الأجنبية على إذنهما قبل الدخول للمياه الداخلية، وتحديد شروط دخول السفن الأجنبية لتلك المياه. فوفقاً لحكم المادة الفقرة 02 من المادة 25 السالفة الذكر للدولة الساحلية الحق في

¹- خلال الدورة الثالثة للمؤتمر عام 1975 قامت كل من الاتحاد السوفياتي ومجموعة من الدول الاشتراكية بتقديم اقتراح مفاده إلزام تسهيل إجراءات الدخول إلى المياه الداخلية وإلى الموانئ من قبل سفن البحث العلمي الأجنبية، لكن معظم الدول قابلت هذا الاقتراح بالمعارضة من طرف معظم الدول المؤتمرة التي رأت بأن إلزام الدول بتسهيل إجراءات الدخول معناه الإقرار بحق النفاذ إلى المياه الداخلية للمزيد من التفاصيل راجع:

وثيقة: A/CONF.62/C.3/C.26 du 03 Avril 1975.

منع أي إخلال بشروط الدخول والملاحة في المياه الداخلية⁽¹⁾، فقد قرر هذا النص حق الدولة الساحلية في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية، أو توقفها في المرافق المينائية. كما لها الحق في تنفيذ قانون الدولة الساحلية، على متن سفينة أجنبية بعد مغادرتها مياهها الداخلية وما زالت تبحر في البحر الإقليمي لتلك الدولة وهذا ما نصت عليه المادة 1/27⁽²⁾.

ثانيا - إختصاص الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية:

تقضى القاعدة العامة بخضوع السفينة لاختصاص دولة العلم، ولما كانت المياه الداخلية جزءًا من إقليم الدولة، فإن القاعدة العامة في هذا الصدد، هي خضوع السفن الأجنبية المتواجدة بالمياه الداخلية لاختصاص الدولة الساحلية وسلطانها، وتقيد إختصاص دولة العلم، فإن تواجدت السفينة الأجنبية في المياه الداخلية فإنه يتعين أن تطبق عليها القوانين والتشريعات الداخلية للدولة الساحلية، التي تنظم حركة الملاحة والتشريعات المتعلقة بالجمارك والصحة وقوانين ونظم الأمن، غير أنه يتعين التفرقة بين السفن الخاصة والسفن العامة.

1- السفن الخاصة:

بالنسبة للوقائع المدنية التي تحدث على متنها، فإنه يقتصر تدخل الدولة الساحلية على تلك الوقائع التي تهمها مباشرة، فإذا امتنعت السفينة عن سداد قيمة أشياء أو خدمات قدمت

¹ - المادة الفقرة 02 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - وقد جاء حكم المادة 1/27 من اتفاقية 1982 ببيان الحالات التي يجوز فيها للدولة الساحلية، أن تمارس الولاية الجنائية على السفن الأجنبية المارة خلال بحرها الإقليمي، وأضافت الفقرة الثانية من ذات المادة أن ذلك لا يمس حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن لها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية.

لها، فينعتد الاختصاص للقضاء المدني بالنظر في الموضوع، أما إذا ثار خلاف حول عقد العمل بين قائد السفينة وطاقها يظل هذا الأمر من اختصاص دولة العلم.

أما بالنسبة للجرائم الجنائية، ومن بينها الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، فيكون الاختصاص للدولة الساحلية، بضبط هذه الجرائم - اختصاصها كاملاً. فسلطات هذه الدولة لها حق ضبط الجرائم الجنائية التي تقع على السفينة الأجنبية المتواجدة في مياهها الداخلية، وضبط مرتكبيها ومحاكمتهم⁽¹⁾، وإذا ما ارتكبت الجريمة بين من يتواجدون على متن السفينة، أو إذا أحدثت الجريمة اضطرابات تمس أمن الميناء، أو إذا طلب ريان السفينة أو القنصل التابع لدولة العلم، تدخلت سلطات الدولة الساحلية وقامت بالضبط، ويتعين أن تراعي سلطات الدولة الساحلية لدى مباشرتها لحقها في ضبط الجرائم ومرتكبيها سلامة الأبرياء وأوالهم مستقلي السفينة، وأن تعلم أو تخطر دولة العلم بالإجراءات التي تتخذها حرصاً على تعزيز العلاقات الدولية وإعمالاً لمبدأ حسن النية في العلاقات الدولية.

2- السفن العامة:

ومن بينها السفن الحربية، ويجوز للدولة الساحلية أن تمنع دخولها إلى مياهها الداخلية وموانئها، وإذا ما سمحت بذلك وأعطتها الإذن بالدخول، فإن السفينة الحربية باعتبارها مظهرًا من مظاهر السلطة العامة لدولة أجنبية، فإنها تتمتع بحصانة كاملة ضد الحجز عليها أو تفشيها أو الخضوع لقضاء الدولة الساحلية.

بيد أنه يتم الاختصاص بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفينة وفقاً للآتي:

- يظل الاختصاص لدولة العلم إذا وقعت الجريمة بين أعضاء طاقم السفينة.
- ينعتد الاختصاص لدولة العلم والدولة الساحلية، إذا كان المجني عليه أحد أفراد طاقم السفينة والجاني شخص ليس من طاقمها.

¹ - سمير محمد عبد الغني طه، المكافحة الأولية للمخدرات عبر البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 294.

- يكون الاختصاص للدولة الساحلية إذا كان الجاني والمجني عليه من غير طاقم السفينة.

بيد أن في جميع الأحوال لا يجوز تدخل سلطات الدولة الساحلية في السفن الحربية الأجنبية حتى للقبض على الجاني، إلا إذا طلبت ذلك سلطات دولة العلم وهذا نادر الحدوث⁽¹⁾.

وقد نشور صعوبة في هذا المقام إذا ما لجأ شخص إلى سفينة حربية (باعتبارها مكان لجوء كالسفارة الأجنبية) فإن قائد السفينة الحربية ملزم بتسليم المجرمين العاديين، أما المجرمين السياسيين، فإنه لا التزام بتسليمهم فضلاً عن أنه ليس هناك التزام بإوائهم والخلاف ما زال قائماً حول هذا الأمر⁽²⁾.

المطلب الثاني

تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق الدولية

لم يحظ موضوع من مواضيع قانون البحار بما حظيت به المضائق الدولية من أهمية واختلاف، مرجعها ما لعبته هذه المناطق من أدوار بالغة الأهمية سواء على الصعيد الأمني أو على الصعيد التجاري الدولي، باعتبارها طرقاً دولية للمواصلات البحرية من الواجب كفالتها واستغلالها من قبل الجماعة الدولية ككل، وحظر استئثارها من طرف طائفة دون أخرى.

لذا سمحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بممارسة سيادتها أو ولايتها على المياه، التي تتشكل منها هذه المضائق بمفهومها التقليدي (الفرع الأول)، وحيزها الجوي وباطن أرضيها، إلا أنها اشترطت

¹ - أحمد أبو الوفا، الوسيط في قانون المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 275.

² - مرجع نفسه، ص 193.

أن تمارس السيادة أو الولاية⁽¹⁾ رهانا بمراعاة الجزء الثالث بعنوان "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية" من الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، حيث منحت الاتفاقية للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء (الفرع الثاني)، والمرور العابر في المضائق الدولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المفهوم التقليدي للمضايق الدولية

المقصود من عبارة المفهوم التقليدي للمضايق الدولية، هي تلك التعاريف التي أعطيت للمضايق الدولية قبل إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وتشمل تعاريف الفقه الدولي (أولاً) ومحاولة القضاء الدولي تعريف المضائق الدولية من خلال حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949 (ثانياً)، والتعريف الذي تقدّمت به إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 (ثالثاً)، وأخيراً تعريف المضائق الدولية في إتفاقية قانون البحار لعام 1982 (رابعاً).

أولاً- تعريف الفقه الدولي التقليدي للمضيق الدولي:

يعرّف المضيق Détroit بمفهومه الفقهي بأنه: «ممر بحري مضائق بين أرضين»⁽²⁾. في الحقيقة «المضايق هي ممرات مائية طبيعية بين بحرين وتفصل بين اليابسة وهي فتحات طبيعية لا يتجاوز اتساعها عرض المياه الإقليمية، ولعل أهم ما يميز المضيق هو أنه ممر طبيعي، فهو يختلف عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية، ويتميز

¹- مفيد شهاب، "قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 500 - 510.

²- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ص ص 150-151.

المضيق بذلك بطبيعة المياه التي يصل بينها، إذ أنه يصل بين بحرين عاليتين، أو بين بحر عال وبحر إقليمي»⁽¹⁾.

لذا يعتبر المضيق «ممرًا بحريًا ضيقًا يصل بين جزأين من البحر العالي "البحر العام" تستخدمه الدول في الملاحة الدولية»⁽²⁾.

كما عرّف جيدل المضيق الدولي تعريفًا جغرافيًا بقوله: «المضيق هو الممر البحري المحصور بين أرضين مهما كانت تلك الأراضي، ومهما كان اتساع الممر ومهما كان الاسم الذي يُطلق عليه، سواء أُطلق عليه مصطلح المضيق أو الممر البحري أو القناة»⁽³⁾. ويعرّف الفقه المضيق من الناحية الجغرافية، بأنه مياه تفصل بين إقليمين وتصل بين بحرين⁽⁴⁾. وقد عرّفه جيدل تعريفًا قانونيًا بقوله: «المضيق هو كل ممر طبيعي⁽⁵⁾ بين شاطئين، لا يتجاوز عرضًا معينًا ويربط بين جزأين من المناطق البحرية»⁽⁶⁾. ومن هذا التعريف الأخير يمكن استخلاص عناصر المضيق الدولي، وهي:

أ- أن يكون قد تكوّن بطريقة طبيعية.

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

ج- أن يوصل بين جزأين من أعالي البحار.

د- أن يستخدم في الملاحة الدولية لجميع سفن دول العالم⁽⁷⁾.

¹ - جمال سلامة علي، قانون البحار في عالم متغير، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 101.

² - عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 408.

³ - GIDEL Gilbert, « Le droit international de la mer », Tome II, Op.cit., P. 730.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص 731.

⁵ - أي أن المضيق يجب أن يكون طبيعيًا، مع ملاحظة أن تهيئة الممر ليكون صالحًا للملاحة لا ينفي عنه وصف المضيق، طالما أن تلك التهيئة لم تنطو على إنشاء مبتدأ للممر، بحيث يُعتبر قناة، للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 150.

⁶ - مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، دار روائع مجدلاوي، الخرطوم، 2002، ص 117.

⁷ - عمرو عبد الفتاح خليل، المركز القانوني لمضيق تيران في ضوء الأحكام العامة للمضايق، رسالة دكتوراه، الإسكندرية، 1985، ص 226.

ثانيا- تعريف محكمة العدل الدولية للمضايق الدولية:

عندما عُرضت قضية مضيق كورفو لعام 1949 بين بريطانيا وألبانيا⁽¹⁾ على محكمة العدل الدولية، وجدت هذه الأخيرة نفسها أمام إشكالية عدم وجود تعريف دقيق وقانوني للمضايق الدولية، والذي يمكن لها الاعتماد عليه في إصدار حكمها.

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

أما وجهة النظر الألبانية، فقد تمثلت في: «أنّ المضيق يُعد من الممرات ذات الأهمية المحدودة في الملاحة الدولية، وليس طريقا كبيرا، ولكنه مجرد ممر ثانوي صغير ومن ثم فقد احتفظت به لأغراض الملاحة المحلية لها، ولم يُستخدم في المرور الدولي»⁽²⁾.

رأت المحكمة بأن الاهتمام يجب أن ينصبّ على مسألتين اثنتين هما:

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

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

- C.I.J., Rec.P.04

² - نقلا عن: جعفر عبد السلام، "النظام القانوني للمضايق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 37، القاهرة، 1981، ص 125.

ب- بالإضافة إلى كون المضيق مستعمل لأجل الملاحة الدولية⁽¹⁾، فمن خلال هذا التعريف يظهر جليا أن محكمة العدل الدولية أسست تعريفها للمضيق الدولي على معيارين اثنين هما:

1- المعيار الجغرافي: المتمثل في أن المضيق يكون موصلا بين جزأين من أعالي البحار، ومن ثم تكون محكمة العدل الدولية قد وضعت حدا للفوضى التي كانت تتميز بها التعريفات التقليدية للمضايق، والتي لم تتفق مع طبيعة البحار التي يربط بينها المضيق الدولي.

2- معيار الاستخدام: يُعدّ الممر المائي مضيقا دوليا، إذا كان مستخدما للملاحة الدولية، والاستخدام هنا يكفي بأن يكون فعليا، ولو لم يكن المضيق موجودا على طريق للعبور بين جزأين من البحار العالية، إلا أن إستخدامه الفعلي للملاحة الدولية يكفي لتحقيق هذا المعيار، كما نبّهت إليه محكمة العدل الدولية في هذا الحكم⁽²⁾.

فمحكمة العدل الدولية وجدت نفسها أمام اختيارين اثنين:

إما إيلاء الاعتبار للموقع الجغرافي للمضيق لوجوده على طريق ضروري للملاحة الدولية أو إيلاء الاعتبار للاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية، واختارت المحكمة المعيار الثاني، هذا الاختيار اعتبره كثير من فقهاء القانون الدولي لا يرتكز على أسس ثابتة وأكيدة، ولكن على متغيرات عديدة، تجعل إقحامه ضمن تعريف المضايق الدولية أمرا غير مقبول⁽³⁾.

¹ - LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse pour le Doctorat d'Etat, Institut de Droit et des Sciences Administratives, Université d'Alger, 1985, P. 04.

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

² - راجع:

³ - « Le choix de la cour est critiquable dans la mesure où il introduit dans la définition des détroits internationaux, un facteur d'incertitude et d'instabilité. En effet, le choix d'un itinéraire par les armateurs internationaux peut varier d'un jour à l'autre selon de multiples facteurs géographique, géologique, politiques, économiques et même fiscaux... ».

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

ثالثاً - تعريف المضائق الدولية في إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958:

لقد أعادت إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 طرح مسألة تعريف المضيق الدولي، حيث نجد أن المؤتمر الأول لقانون البحار قد إعتد الفقرة 04 من المادة 17 من مشروع لجنة القانون الدولي التي تنصّ على أنه: «يجب أن لا يوقف المرور البريء لسفن الدول الأجنبية في المضائق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار».

أثار هذا التعريف جدالا حادا بين الدول في المؤتمر⁽¹⁾، وبعد مناقشات طويلة تمّ التصويت على الفقرة 04 بصيغتها الواردة في المادة 16 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، إذ جاءت بالتعريف التالي للمضائق الدولية بأنها: «تشكل ممرات بحرية تربط جزءا من البحر العالي مع جزء آخر من البحر العالي أو جزءا من البحر العالي من البحر الإقليمي لدولة أجنبية»⁽²⁾.

وما يمكن ملاحظته أن إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 قد أحدثت تعديلا في المعيار الجغرافي للمضيق بأن أدّت إلى توسيعه⁽³⁾.

¹ - الجدير بالذكر أن مجلس الجامعة العربية قرر تأجيل انضمام الدول العربية إلى إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 بموجب القرار رقم 7759 المؤرخ في 1959/02/26.

وقد بررت ذلك الكويت بالنيابة عن العراق والإمارات وليبيا والسعودية وقطر وبالأصالة عن نفسها قائلة: «أن تعبير المضائق المستخدمة للملاحة يجب أن يقتصر فقط على المضائق التي تصل بين جزأين من البحار العالية». وقد كان عدم انضمام الدول العربية لهذه الاتفاقية راجعا إلى أن النص جاء لفتح مضيق تيران أمام الملاحة الدولية خدمة للمصالح الإسرائيلية في هذه المنطقة، للمزيد من التفاصيل راجع: عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، مرجع سابق، ص 103.

² - نقلا عن: أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني للمضائق العربية، دار الحداثة، بيروت، 2009، ص 18.

³ - LARABA Ahmed, Op.cit, P. 94.

رابعا- تعريف المضايق الدولية في إتفاقية قانون البحار لعام 1982:

لقد جاءت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 خالية من أي نص يتضمن تعريفا للمضيق الدولي، وهذا رغم الاهتمام البالغ الذي أُعطي لهذا الموضوع خلال المناقشات التي دارت حوله، وكل ما ورد من أحكام بشأن نظامها القانوني⁽¹⁾. وما يمكن ملاحظته هو أنه لأول مرة في تاريخ قانون البحار نجد أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد خصصت الجزء الثالث منها للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية⁽²⁾. ومن خلال قراءتنا للمادة 37 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه: «يُطبق هذا الفرع على المضايق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة إقتصادي خالصة». وقراءتنا للمادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه: «ينطبق نظام المرور البريء وفقا للفقرة الثالثة من الجزء الثاني في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ- المستثناءة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 01 من المادة 38.

ب- أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية»⁽³⁾.

يتضح لنا أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد تبنت التعريف المجرد للمضايق الدولية، وهو موقف الدول الكبرى، والذي كان مؤداه اعتبار كل أنواع المضايق دولية تخضع للتنظيم الدولي، وهو ما جاءت به المادة 16 فقرة 04 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي

¹ - Ibid, P. 109.

² - خليل إسماعيل الحديثي، "قانون البحار والمصالح العربية دراسات لمجموعة من الباحثين"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 394.

³ - SEMMAR Saad Eddine, Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, Edition Dahlab, Alger, 1990, PP. 151 - 154.

والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽¹⁾. ويمكن استنتاج أيضا من خلال المواد 35، 37 و 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الخصائص الأساسية للمضيق الدولي والمتمثلة فيما يلي:

1- أن يكون المضيق مستعملا للملاحة الدولية:

عنصر الاستخدام قد تبنته إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهو نفسه حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949، وكذلك تعريف الفقرة 04 من المادة 16 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وتجدر الإشارة إلى أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تحدد وصف الاستعمال، بل تركت المجال للتفسيرات الواسعة، وهذا رغم محاولات بعض الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار للحد من التوسع في تفسير هذا العنصر كما هو الشأن بالنسبة لموقف الدول العربية باقتراحها إستعمال لفظ "عادة"⁽²⁾.

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

نجد هنا أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخذت بالمعيار الجغرافي الذي جاءت به إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1982 تحقيقا لمصالحها الإستراتيجية، وما يمكن ملاحظته في هذا الإطار أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أقحمت منطقة بحرية جديدة ضمن المناطق التي يربط بينها المضيق الدولي وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تعتبر من مستحدثات إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تقع وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له⁽³⁾.

¹ - محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 389.

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

- بالنسبة للجزائر: A/CONF.62/C.2/L20.

- بالنسبة للدول العربية: A/CONF.62/C.2/L44.

³ - المادة 55 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

فهذه المنطقة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، ولا تخضع أيضا لبعض حريات أعالي البحار ولكن للدولة الساحلية حقوقا سيادية عليها⁽¹⁾. غير أن استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم يغير في الأصل شيئا، لأن تعريف المضيق الدولي وفقا لهذه الاتفاقية قد أخذ نفس موقف اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 فيما يتعلق بالعنصر الجغرافي.

3- أن يتكون المضيق من المياه الإقليمية للدولة أو عدة دول مجاورة للمضيق:

تنص المادة 53 فقرة (01) و(02) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي:

«ليس في هذا الجزء ما يمس:

أ- أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 07 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن كذلك من قبل.

ب- النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدولة المشاطئة للمضيق بوصف تلك مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار...».

يتضح من خلال نص هذه المادة أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أقرت بوجود مياه داخلية ضمن المضيق، ومياه أخرى سواها، وهذا حسب اتساعها، وعليه فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تكون قد أحدثت إستثناء خاصا بالمياه الداخلية، وهو الاستثناء الوارد في المادة 35 فقرة (أ) والذي أكدت أنه يخضع لأحكام المضائق الدولية، الجزء من المياه الإقليمية الذي أصبح جزءا من المياه الداخلية⁽²⁾ بفعل تطبيق حساب خط الأساس

¹ - المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة أ من المادة 35 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المستقيم المنصوص عليه في المادة 07 من الاتفاقية نفسها⁽¹⁾، وهذا بالرغم من أنها أصبحت جزءا من المياه الداخلية المشاطئة للمضيق.

تضيف الفقرة ب من المادة 35 المذكورة أعلاه أنه المضيق الدولي يكون الجزء المكون من البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهو الجزء الذي يخضع للتنظيم من قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهي تخضع للأنظمة المقررة قانونا لكل حالة⁽²⁾.

4- أن يكون المضيق منظما جزئيا أو كليا باتفاقيات دولية نافذة وقائمة منذ زمن طويل:

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

الفرع الثاني

تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية في المضايق الدولية

تباينت مواقف الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار من النظام القانوني للملاحة في المضايق البحرية⁽³⁾، حيث يبرز اتجاهين رئيسيين، الاتجاه الأول الذي ينادي إلى

¹ - المادة 07 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة ب من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - LASSERRE Frédéric, "Les détroits maritimes, Réflexion sur des stratégies majeurs", in : cahiers de géographie du Québec, Vol 48, N° 135, 2004, PP. 280 - 284.

ضرورة تطبيق نظام المرور الحر على جميع المضائق دون تمييز⁽¹⁾، والاتجاه الثاني يشدد على ضرورة تطبيق نظام المرور البريء عليها⁽²⁾.

ولقد توصل المؤتمر بعد مناقشات مطولة إلى صيغة توفيقية تخدم مصالح كل من الدول المشاطئة للمضيق والدول البحرية الكبرى، جاءت أحكامها في الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾.

بينت المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نطاق تطبيق المرور البريء حيث أشارت إلى المضائق التي يطبق فيها المرور البريء، وهي:

(أ) **المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 01 من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982**⁽⁴⁾، وهي المضائق⁽⁵⁾ التي وإن كانت تصل رقعة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة إلا أنها مشكلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق⁽⁶⁾، وتنص الفقرة 01

¹ - أكد مندوب الولايات المتحدة هذا الموقف في لجنة قاع البحار، راجع الوثيقة رقم: A/AC.1385C.II/S.R.42,P.67.

² - قدمت كل من اليمن وعمان، وماليزيا والمغرب مشروع يؤيد الاتجاه الثاني في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.16, P. 195, art.20 et 21.

كما أيدت كل من اليونان، تايلاند، باكستان، غينيا، إسبانيا، قبرص، تونس، ألبانيا، سيريلانكا وسيراليون، تنزانيا، نيجيريا، غانا، مصر والسويد من الاتجاه، وقد تبنت منظمة الوحدة الإفريقية هذا الوقف في دورتها الحادية والعشرون في أديس أبابا عام 1973. ولقد قدمت فيجي مشروع في هذا الموضوع إلى لجنة قاع البحار في الوثيقة:

A/AC.138/SC.II/L.42

³ - جاء عنوان الجزء الثالث المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المواد من 34 إلى 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع البند (أ) من الفقرة 01 من المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - عرّفت كل من الجزائر والبحرين والعراق والكويت وليبيا والسعودية وسوريا وتونس والإمارات العربية المتحدة في مشروعها المشترك المضائق المستخدمة للملاحة الدولية على أنها: «كل مضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار جرى العرف على استعماله في الملاحة الدولية»، انظر الوثيقة رقم. A/CONF.62/C.2/L.44, P. 221.

لمزيد من التفاصيل راجع:

LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, Op.cit., PP. 91-100.

⁶ - يطلق على هذا النوع من المضائق إسم استثناء مسينا Mission Exception وذلك نسبة إلى المضيق المشكل بين ساحل إيطاليا وجزيرة صقليا Sicily التي تقابله وتتبع إيطاليا أيضا، ولا يزيد عرضه على ميلين بحريين ويشترط=

من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب، إلا أنَّ المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية».

لكن هذه المادة تثير نوعا من اللبس والغموض، فتعبير ملائما للملاحة ومماثلا في مدى صلاحيته يعد مصطلحا غامضا، فهل يؤخذ مثلا بظروف الضباب أو الجليد في الطريق البديل ليعتبر غير ملائم وهو في الأصل ملائم للملاحة؟ كما أنَّ هناك عاملا مهما ألا وهو المسافة، ففي حال كان الطريق البديل طويلا، فهل يعد بديل جيد عن المرور بالمضيق المشكل بين الجزيرة وياستها، ونذكر على سبيل المثال مضيق مسينا، حيث أن المرور بمضيق مسينا المشكل بين الجزيرة واليابسة يوفر على السفينة ستين ميلا من المسافة، لأن الدوران حول جزيرة مسينا يطل طريق السفينة مسافة ستين ميلا، كما أنَّ المادة لم تحدد طبيعة اليابسة التي تقابلها الجزيرة، ففي حال كانت اليابسة المقابلة للجزيرة هي جزيرة أيضا هل يتم إعمال البند (أ) من الفقرة 01 من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982؟

نذكر حالة مضيق شيخو Chejusrait الواقع بين مقاطعة جيولي Jeolle وبين مقاطعة شيجو Jeju في كوريا الجنوبية، هل تستطيع أن تدفع كوريا بهذا الاستثناء مع أن المضيق مشكل بين مجموعة من الجزر، كذلك في مضيق كايس Keas strait التابع لليونان الواقع بين جزيرة ميكرونيوس وجزيرة إيكاريا، فإن اليونان تدفع بهذا الاستثناء من أجل جعل المرور

= الفقهاء أن لا تبعد الجزيرة عن ساحل الدولة أكثر من مسافة البحر الإقليمي للدولة أي 12 ميلا بحريا كحد أقصى،

لاعتبار المضيق من مضائق استثناء مسينا ويطبق عليه نظام المرور البريء.

- LEWIS Alexander, International starts, international law studies, the law of naval operation, Volume 64, PP. 99 - 101.

بالمضيق مرورا بريء، بالرغم من أن اليابسة المقابلة للجزيرة هي جزيرة أيضا وهي جزيرة Mikronisos ويبعد حوالي ميل واحد عن اليابسة اليونانية.

ويمكن إرجاع إغفال المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لذكر طبيعة اليابسة يجعل من أي مضيق يحمل الصفات المذكورة بالمادة قابلا لتطبيق الاستثناء عليه بغض النظر عن كون اليابسة أراضي الدولة الأم أم جزيرة أخرى تابعة لها⁽¹⁾.

(ب) المضائق التي تصل بحرا عاليا أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي⁽²⁾ ويطلق على هذا النوع المضائق ذات النهاية الميتة The Dead End Straits⁽³⁾.

ويجب الإشارة إلى أن نص البند (ب) من الفقرة 01 من المادة 45 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد جاء من أجل استبعاد مضيق "تيران" من تطبيق نظام المرور العابر فيه، والإبقاء على النظام المعمول به من قبل والمتمثل في معاهدة السلام في 26 مارس 1979 بين مصر وإسرائيل، والتي تتضمن تنظيما لمرور السفن فيه أكثر حرية مع الاعتراف بحرية الملاحة فيه لسفن جميع الدول⁽⁴⁾.

¹ - عامر ماجد العجمي، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 01، دمشق، 2019، ص 71.

² - البند ب من الفقرة 01 من المادة 45 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص: «أو الموجود بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية».

³ - SCHACHTE William, J, International straits and navigation freedoms, Remarks prepared for presentation to the 26th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22-26, 1992), PP. 22 - 23.

⁴ - واجه المؤتمر الثالث لقانون البحار حالة الصراع الإسرائيلي العربي الذي كان أكبر عائق للخروج بالحكم النهائي فيما يتعلق بوضعية المضائق الواصلة بين بحر عال وبحر إقليمي، وصلة ذلك بمضيق تيران، حيث طالب المندوب الإسرائيلي منذ الدورة الثالثة للمؤتمر عام 1975 بأن يسري النظام القانوني لحرية المرور العابر على المضائق جميعها، بما في ذلك التي تصل بين بحر عالي وبحر إقليمي، وقد رفضت اللجنة الثانية للمؤتمر هذا الطرح على أساس أن المضائق جميعها لا يمكن أن يحكمها نظام قانوني واحد، وأن الملامح القانونية لأي نظام تحدد في ضوء المصالح الغالبة في المنطقة البحرية. وبالرغم من قبول بعض الأنظمة العربية لقرار مجلس الأمن رقم 242 الذي يقضي بحرية الملاحة لسفن الكيان العنصري الإسرائيلي في بحار المنطقة، فإن هذا القبول من جانبها قد سهل على المؤتمر الثالث جانبا مهما من أعماله المتعلقة بموضوع المضائق الدولية ذات الصلة بالمرور البريء، وسهل له العمل أكثر معاهدة السلام المبرمة بين إسرائيل يخرج عن دائرة المناقشات، بحيث كلفت المادة 05 منها حرية المرور العابر =

تقضي المادة 45 في فقرتها الثانية على أنه: «لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق»، يفهم من نص هذه الفقرة الأخيرة من المادة 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه لا يجوز وقف المرور البريء عبر المضائق المكونة بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وأرض هذه الدولة، المنصوص عليه في البند (أ) من الفقرة 01 من المادة 45 والمضائق التي تصل بحرا عاليا أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي المنصوص عليه في البند (ب) من الفقرة 01 من المادة 45.

الحالة الأولى: المضائق التي تنظم المرور فيها إتفاقات دولية خاصة.

نافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بها، أقرت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن ما تضمنته من أحكام خاصة بالمضائق والمدرجة في الجزء الثالث لا تمس: «النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها كليا أو جزئيا، إتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق»⁽¹⁾. والحقيقة أن أغلب هذه المضائق المنظمة بالاتفاقيات الدولية مضائقا ذات أهمية كبيرة على الصعيد الإستراتيجي والاقتصادي، وهذا بسبب اهتمام الدول بها منذ زمن بعيد، وتنظيم وضعها القانوني بإتفاقيات من أجل ضمان وسلامة الملاحة فيها وعدم إغلاقها⁽²⁾.

ولكن لكي يعتبر المضيق مضيقاً منظماً باتفاق خاص، وبالتالي لا تسري عليه أحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 المتعلقة بالمضائق، يجب أن يكون الاتفاق منظماً للمرور في المضيق بأكمله، أو جزء منه، وأن يكون هذا الاتفاق قائماً ونافاذاً منذ زمن طويل، بما

=من وإلى ميناء إيلات الإسرائيلي، مما جعل مضيق تيران يندرج وفق إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ضمن المضائق المنظمة بموجب إتفاقيات دولية سارية.

لمزيد من التفاصيل راجع:

- GUILLAME Gilbert, "La mer. Homme. Richesse. Enjeux", Tome I. Institut Français de Recherche pour l'exploration de mer, Paris, 1989, P. 26.

¹ - الفقرة (ج) من المادة 35 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، المملكة العربية السعودية، 1995، ص 281.

يقيد سريان العمل وفق هذا التنظيم بصورة مستمرة وعلى مدار من الوقت، بحيث أصبح مقبولا ومألوا بصورة عامة من الدول المعنية والدول المشاطئة للمضيق على وجه الخصوص⁽¹⁾.

ويدخل ضمن هذه المضايق، المضايق التركية وهما مضيقا البوسفور والدردينيل⁽²⁾ وهما يقعان ضمن البحر الإقليمي التركي، ويشكلان نقطة التحكم في الدخول والخروج من وإلى البحر الأسود، ومنذ عام 1453 كانت تركيا تسيطر على هذين المضيقين، ولكن يضغط من روسيا ثم عقد إتفاقية Kuchk- Ihainardji عام 1774 وبموجبها أصبح المضيقان مفتوحين للملاحة الدولية، وتلتها عدد من المعاهدات لضمان حرية الملاحة في هذين المضيقين، وظل هذا ساريا حتى عام 1936، حيث وقعت في العشرين من تموز إتفاقية مونتريكس Montreux Convention⁽³⁾، والتي نصت في مادتها الأولى على حرية الملاحة مع ملاحظة أن هذه الحرية مقيدة بالقيود الواردة في الاتفاقية، كما أن الاتفاقية أعلنت أن الميزات المعطاة للدول المشاطئة للمضيق هي لمصلحة المجتمع الدولي وليس لمصلحة هذه الدول⁽⁴⁾، وقد قامت هذه الاتفاقية بحظر تسليح المضايق، وقامت بالتفريق مع المرور وقت السلم وبين المرور وقت الحرب.

¹ - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 165.

² - يقع مضيق البوسفور في تركيا ويسمى مضيق إسطنبول، وهو يصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، أما ممر الدردنيل فهو ممر مائي دولي يربط بحر إيجه ببحر مرمرة، وهو يصل القارة الأوروبية مع القارة الآسيوية.

³ - عامر ماجد العجمي، رنا عبود، مرجع سابق، ص 73.

⁴ - بعد الحرب العالمية الأولى تم وضع نظام قانون خاص لها من طرف الحلفاء في معاهدة سيفر Sévres، المبرمة في الثاني من أغسطس 1920 والتي استبدلت فيما بعد بمعاهدة لوزان Lausanne Convention الخاصة بالمضايق المبرمة في 24 يوليو 1923 والتي منحت كافة السفن حرية العبور خلال المضيقين في وقت السلم وفي وقت الحرب، ليخضع المضيقين بعدها لمعاهدة مونترو The Montreux Convention المبرمة في 20 يوليو 1936، وقد تم التوقيع عليها من طرف مجموعة من الدول ألا وهي: (بلغاريا، فرنسا، بريطانيا، اليونان، اليابان، ورومانيا الاتحاد السوفياتي، يوغوسلافية، وتركيا)، وتضمنت هذه المعاهدة ثلاثة مبادئ تعلق بإنهاء تدويل المضايق إذ ألغت وجود اللجنة الدولية التي أنشأتها معاهدة لوزان الخاصة بالإشراف على المضيقين وتم ثانيا إعادة تسليح المضايق واستعدت تركيا حقها في تحصين هذه المضايق وثم ثالثا التأكيد على ضمان الحرية الكاملة لعبور السفن التجارية في زمن السلم والحرب.=

كما تضمنت إتفاقية مونترو أحكام بخصوص الملاحة في المضائق لعل أهمها: حرية المرور لكافة السفن التجارية والسفن الحربية الصغيرة⁽¹⁾، حيث ميزت الاتفاقية بين السفن الحربية الكبيرة التابعة للدول الواقعة على سواحل البحر الأسود وتلك التابعة لغيرها من الدول، بحيث تتمتع السفن التابعة للطائفة الأولى بحرية المرور بعد إخطار السلطات التركية بالطرق الدبلوماسية قبل ثمانية أيام من تاريخ العبور وبشرط ألا تزيد حمولتها عن 15 ألف طن، كما سمحت الاتفاقية لغواصات هذه الدول بالمرور عبر المضائق بشرط أن يتم ذلك بطريقة منفردة خلال النهار وهي طافية على سطح البحر⁽²⁾. أما بالنسبة للسفن التابع للدول الأخرى، فتشترط الاتفاقية الإشعار المسبق لمرورها وأن لا يزيد عددها عن تسع سفن في وقت واحد أو حمولتها عن 10 آلاف طن، والمدة المحددة لبقائها في البحر الأسود 21 يوما وحمولتها الإجمالية 30 ألف طن على أن يتصاعد هذا الرقم مع تضخم الأسطول السوفياتي⁽³⁾.

أما في وقت الحرب فإن الاتفاقية ميزت بين حالة ما إذا كانت تركيا طرفا في الحرب أم لا، ففي الحالة الأولى حرية المرور تكون قاصرة على السفن التجارية التابعة للدول المحايدة شريطة ألا تقدم أية مساعدة للدول الأعداء، ويحق للحكومة التركية إتخاذ الإجراءات التي تراها ملائمة مع مصالحها الدفاعية بالنسبة لمرور السفن الحربية⁽⁴⁾، أما في الحالة الثانية، فالأصل هو خطر مرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة⁽⁵⁾، بإستثناء فرضيتين وهما: حالة قيام السفن الحربية بتوقيع عقوبة ضد دولة معتدية وفقا لأحكام المادة 16 من

= لمزيد من التفاصيل راجع: عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2013، ص 147.

¹ - المادة 20 و 10 من إتفاقية مونترو.

² - المادة 14 و 12 من الاتفاقية نفسها.

³ - المادة 18 و 19 من الاتفاقية نفسها.

⁴ - المادة 20 من الاتفاقية نفسها.

⁵ - الفقرة 02 من المادة 19 من الاتفاقية نفسها.

عهد عصبة الأمم. وحالة أخرى وهي حالة تبعية السفن لدول ترتبط بتركيا بمعاهدة للمساعدة المتبادلة.

وقد احتفظت تركيا بالحق في إتخاذ ما تراه مناسباً إبان الأزمات الدولية التي تهدد باندلاع الحرب، على أن تكون خاضعة في ذلك لرقابة مجلس عصبة الأمم⁽¹⁾.

بالنظر إلى نص المادة 36، فإن عبارة «وتنطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق»، نجد أنها تقضي بتطبيق الحريات الممارسة في أعالي البحار على الطريق المتواجد في أعالي بحار المضيق على أساس أن له نفس الخاصية، وهي الحريات التي تشمل كل من الصيد، وضع الكابلات والأنابيب المغمورة (التحليق، بناء الجزر الصناعية) البحث العلمي، وعلى وجه الخصوص الملاحة البحرية التي هي محل الدراسة⁽²⁾ فحسب المادة 36 السالفة الذكر يجوز ممارسة حرية الملاحة في أعالي بحار المضيق من قبل السفن الحربية بما يترتب عن ذلك من مناورات وقيام بدوريات بالأسلحة وعمليات إرساء... الخ.

كما يدخل ضمن المضائق المنظمة باتفاقات خاصة، مضيق (الاند Aland) المتواجد بين الجزر الفنلندية والسويد، المنظم باتفاق جنيف في 20 أكتوبر 1921، وكذا المضائق الدانماركية "بالت Belt" المنظمة باتفاق كوبنهاغن في 14 مارس 1857 الذي يكفل حق المرور للسفن التجارية والسفن الحربية على السواء، مع الاحتفاظ بحق الدانمارك في إغلاق المضائق وقت الحرب، مضيق "ماجلان Magellan" المنظم بموجب معاهدة "بوينس أيرس"

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ص 162 - 163.

² - المادة 87 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

في 23 جويلية 1881 بين الشيلي والأرجنتين، والتي تضمنت حياد المضيق وكفالة حرية المرور فيه لجميع السفن التجارية أو الحربية وفي كل الأوقات⁽¹⁾.

الحالة الثانية: المضائق التي تحوي بين طرفيها طريقا من طرق أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

وهي المضائق التي نظمتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 36 منها جاءت تحت عنوان "طرق أعالي البحار أو الطرق التي تمر بمناطق اقتصادية خالصة عبر مضائق مستخدمة للملاحة الدولية"، التي تنص على أنه: «لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق كل هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق». وهذه المضائق على نوعين وهما: نوع يزيد عرضه على 24 ميل بحري، فيشكل الطريق بين طرفي المضيق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما هو الشأن بالنسبة لمضيق "بيرين Bering" أو قنال "موزمبيق"، والنوع الآخر أقل من 24 ميل بحري، ويوجد بها مع ذلك طريق في أعالي البحار لكون الدولة أو الدول المضائق لم تمتد بحرهما الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا كما هو الشأن بالنسبة للمضائق اليابانية (لابيروس Laperouse)، (تسوجارو Tsugaru)، (تسوشيما Tsushima)، (شوزن Chosen) و(أوسيمي Osumi)⁽²⁾.

وبعض الشراح يعتبرون هذا النوع من المضائق ليس من المضائق، بل هو جزء أساسي من طرف أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، والنظام المطبق على هذا النوع من المضائق هو نظام المرور الحر المطبق في أعالي البحار، ولكن هذه المادة 36

¹ - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 165.

² - GUILLAME Gilbert, Op.cit, P. 26.

السالفة الذكر وجهت لها عدة إنتقادات، أهمها أنها لم تحدد عرض الجزء المتشكل كطريق من طرق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، ونذكر كمثال الباهاما Bahamas في مضيق برومنديس، حيث إنّ تحديد بحر إقليمي من قبل الدول المشاطئة للمضيق مسافته 12 ميل بحري يجعل طريق أعالي البحار المتبقي داخل المضيق عرضه ربع ميل بحري فقط، وفي حال أراد أسطول كامل العبور في هذا الحيز الضيق في أعالي البحار، فهل يستطيع ذلك؟ ويحدد الفقهاء حلا لهذا الأمر تحديد جزء أو عرض الحيز من الماء المعتبر بحر عالي أو منطقة إقتصادية خالصة ليعتبر كحد أدنى، ويذكرون كمثال أن أقل عرض يجب أن لا يقل عن ثلاثة أميال بحرية من أجل إعتباره بحر عالي أو منطقة إقتصادية خالصة، وهو المعيار الذي تبنته منظمة الملاحة الدولية (I.M.O)⁽¹⁾.

الفرع الثالث

نظام المرور العابر في المضائق الدولية كنظام موازٍ للمرور البريء

في البحار الإقليمية

بعدما كان نظام المرور البريء هو المطبق في كل المضائق باستثناء المضائق المنظمة باتفاقيات خاصة، ونظرا للتطورات الحاصلة في مجال صناعة السفن أصبحت هناك السفن النووية والحربية والتجارية وغيرها أصبح من الضروري إعادة النظر في القواعد التي تحكم مرورها في المضائق، فجاءت قواعد المرور العابر بعد صراع كبير بين الدول الساحلية والدول الملاحية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار⁽²⁾ (أولا)، حيث أنّ

¹- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، مرجع سابق، ص ص 72 - 73.

²- هناك إتجاهين معارضين في المواقف خلال المناقشات في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكان الاتجاه الغالب في المؤتمر هو الذي سعى إلى تأمين المرور العابر في المضائق الدولية التي اختنقت نتيجة من الدول لبحارها الإقليمية إلى مسافة 12 ميلا بحريا، فلم يعد بالإمكان إعمال نظام المرور البحر الممارس في أعالي البحار بعد إختفاء هذه الأخيرة من هذه المضائق، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية من هذا الاتجاه الذي إنتصر، وبالتالي ضمنت الولايات المتحدة الأمريكية لسفنها الحربية والتجارية المرور في هذه المضائق بتسمية المرور العابر أو الحر، لأن الفارق بينهما طفيف. فحين نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تؤمن المرور العابر للسفن الإسرائيلية في مضيق تيران، بل أمنت =

مصطلح المرور العابر **transit passage** (ثانيا) لم يكن معروف من قبل، سواء في الفقه أو العمل الدوليين، فهو من الأنظمة المستحدثة من طرف إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ويمارس في قطاع المياه الإقليمية (ثالثا) لحافتي مضيق دولي يصل بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، مما يجعله نظاما موازيا للمرور البري كونهما يمارسون في بحرين إقليميين وتقررت بشأنها جملة من الأحكام التي أوردتها إتفاقية قانون البحار كالحقوق التي تتمتع بها الدولة المضائقية (رابعا) ومن أهمها حقها في توقيف المرور غير العابر (خامسا)، والحقوق والالتزامات الملقة على عاتق السفن الممارسة للعبور (سادسا).

أولا- موقف مختلف الدول من نظام المرور العابر خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار:
إنطلاقا من المفاوضات التي سبقت الموافقة على إتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث تباينت وتشعبت فيه مواقف الدول من النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية لتتبلور تدريجيا خلال دوراته المتعاقبة ثلاث مواقف رئيسية وهي:

الموقف الأول: يؤكد هذا الموقف حرية الملاحة في جميع المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية وتدافع عنه بعض الدول من بينها اليابان وإسرائيل وجمهورية ألمانيا الفيدرالية والولايات المتحدة الأمريكية⁽¹⁾.

= المرور الحر، فقد جعلت هذا المطلب في مؤخرة المطالب وهدفها من هذا هو السعي إلى إقرار مطالبها الإستراتيجية عن طريق إستمالة المجموعة العربية وغيرها من الدول، ويجب الإشارة إلى أن المرور الحر الذي أمنتته الولايات المتحدة الأمريكية لإسرائيل في مضيق تيران عن طريق إبرام معاهدة السلام بين إسرائيل ومصر عام 1979، ونجد أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد كرست هذا الحكم عن طريق نصبها على عدم مساس أحكامها بالمضائق الدولية التي تنظمها باتفاقيات دولية في مادتها 35.

لمزيد من التفاصيل راجع: أسامة الغزال حرب، "البعد البحري للصراع العربي الإسرائيلي، قانون البحار الجديد والمصالح العربية"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 165.

¹ - راجع أقوال مندوب اليابان في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/SR.41, P. 182, Par.46. وأكد مندوب الولايات المتحدة هذا الموقف في لجنة قاع البحار، انظر الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/SR.42, P. 67.

فقد أيد وفد اليابان حرية المرور الدولي وبوجه خاص في المضائق المستخدمة المستعملة في الملاحة الدولية، وقرر أنه من الضروري تأكيد هذه الحرية في أبعد حدودها على أن يضع المؤتمر في إعتباره المصالح المشروعة للدولة الساحلية في مجال حماية أمنها، ومنع التلوث وتأمين سلامة الملاحة البحرية وتقول الولايات المتحدة الأمريكية بأنها تؤيد بعض الدول وتتفهمها نظرا لأهمية الملاحة الحرة عبر المضائق، ذلك أن هذه الحرية تكفل التدفق التجاري بصفة شاملة، وتؤمن للدول مواصلتها البحرية، وتمهد لنظام عالمي يكون ثابتا ومستقرا، تعتبر كذلك هذا تمهيدا لمعاهدة ناجحة لقانون البحار⁽¹⁾.

الموقف الثاني: تمسكت به بشدة جميع الدول المضائقية حيث ينطلق هذا الموقف من مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى أي مضيق يكون جزءا من بحرها الإقليمي، ويسري فيه حق المرور البريء، وقد ظل هذا الحق مطبق في المضائق دون أن يعرقل سير وتدفق حركة الملاحة التجارية الدولية مع المحافظة على المصالح الأمنية للدولة المشاطئة للمضيق، وليس صحيحا أن تقييم براءة المرور يخضع لاعتبارات ذاتية تعسفية لا ضابطة لها، لكنه خضع دائما لاعتبارات موضوعية، حيث أن براءة المرور تفرض دائما على السفن التجارية دون تمييز بالنظر إلى جنسيتها أو جهتها.

أما الاقتراح الذي يدعو إلى تطبيق مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار على المضائق الدولية، فهو يهدف في الحقيقة إلى استخدام تلك المضائق كأداة لتحركات القوات البحرية والجوية في جزء من المياه الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بما في ذلك من تهديد لأمنها وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي⁽²⁾.

¹ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 385.

² - صلاح الدين بودريالة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، تونس، 1989، ص 399.

الموقف الثالث: أصحاب هذا الموقف هي الدول النامية ذات المصالح الحيوية عبر المضائق الدولية ومنها مجموعة من الدول العربية وجدت نفسها في موقف حرج، بين دعم مواقف الدول العربية المجاورة للمضيق، فمثلا مضيق تيران الذي يستوجب عرقلة حرية إبحار السفن الإسرائيلية عبره، وبين النظر إلى مصالحها الحيوية في ضمان حركة السفن من وإلى موانئها عبر مضائق إستراتيجية كمضيق هرمز ومضيق جبل طارق، هذه الثنائية في نظرة الدول العربية إلى المضائق الدولية أدت إلى عدم بروز موقف عربي موحد من مسألة المرور عبر المضائق الدولية⁽¹⁾.

الموقف الجزائري في هذه الحالة لا يمكن بأي حال من الأحوال ربطه بموقف الدول الملاحية الكبرى الداعية إلى إقرار المرور العابر عبر جميع أنواع المضائق الدولية، لجميع السفن والطائرات لأنّ الاهتمامات الاقتصادية الجزائرية قد تضررت كثيراً من الموقع الجغرافي للجزائر والمطل على بحر شبه مغلق فقير من حيث الثروات البحرية سواء السمكية أو المعدنية، والمرتبطة بالمحيط عن طريق مضيق جبل طارق⁽²⁾.

وبعد مناقشات حادة ومطولة تمكن المؤتمرين من أن يتوصلوا إلى صيغة توفيقية تخدم مصالح كل من الدول المشاطئة للمضيق والدول البحرية الكبرى، جاءت أحكامها في الجزء الثالث من إتفاقية قانون البحار⁽³⁾.

ثانيا- مدلول المرور العابر:

إنّ اشتراط تواصل العبور لا يستبعد المرور عبر المضيق لغرض دخول أو ترك أو العودة من دولة مضائقية مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة تماما كما هو الشأن بالنسبة إلى الصور الثلاث للمرور البريء التي قررت أحكامها المادة 18 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

¹ - جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، منشورات جامعة بغداد، بغداد، 1989، ص 97.

² - LARABA Ahmed, Op.cit, P. 103.

³ - المواد من 34 إلى 45 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ولقد تم استخدام تعبير "المرور العابر" في المشاريع التي تم مناقشتها في المؤتمر الثالث لقانون البحار، كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي ميزت مناقشات موضوع المرور بصفة عامة في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، فهذا النظام قد جاء لإقامة نوع من التوافق بين حرية الملاحة الممارسة في أعالي البحار التي تتمسك بها القوى البحرية الكبرى، وبين أعمال نظام المرور البريء كما هو ممارس في البحر الإقليمي والذي تطالب به الدول المضائقية⁽¹⁾.

حددت الفقرة 02 من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 معنى المرور العابر بأنه: «حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال مضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة». غير أن المرور العابر في المضائق الدولية يختلف عن حرية الملاحة المعترف بها في أعالي البحار⁽²⁾.

يختلف المرور الحر المجسد في أعالي البحار عن المرور العابر المجسد في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في النقاط التالية:

1- المرور الحر يسمح للسفن والطائرات بالمرور بحرية كاملة دون أن يكون مقيد بقيد السرعة أو الاستمرارية أو عدم التوقف، أما المرور العابر فهو يلزم أن يكون مرور السفن بطريقة متواصلة وسريعة دون توقف.

¹ - أسامة الغزالي حرب، مرجع سابق، ص 165.

² - DUPUY René Jean et VGNES Daniel, Traité du nouveau droit de la mer, Paris, Bruxelles : Economica, Bruylant, 1985, P. 787.

- 2- يحق للسفينة أو للطائرة في المرور الحر القيام بكافة التصرفات اللازمة في ممارسة حرية البحار، في حين أنها ملزمة في المرور العابر في الامتناع عن أي نشاطات غير تلك التي تتمتع بالأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع.
- 3- لا تتقيد السفن أثناء المرور الحر إلا بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث. في حين أن عند ممارستها للمرور العابر تخضع إضافة للأنظمة الدولية والقوانين الدولية تخضع للأنظمة التي تضعها الدولة المشاطئة للمضيق.
- 4- يجوز للسفن أثناء ممارسة المرور الحر إجراء البحوث العلمية البحرية، في حين أنها لا تستطيع القيام بأي بحث علمي بحري أثناء مرورها مرورا عابرا.
- 5- تنفيذ السفن في المرور بالخطوط الملاحية التي تضعها المنظمة الدولية المختصة فقط، في حين أنها في المرور العابر تتقيد بالخطوط الملاحية التي تضعها الدول الواقعة على المضيق بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة⁽¹⁾.
- إذا كان التوقف والرسو مسموح به في حالة المرور العابر في ظروف معينة مثل حالة القوة القاهرة، وهو ما جسده الفقرة 01 من المادة 39 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه يجب على السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر أن تمتنع عن أية نشاطات غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة القاهرة، كما يمكن للسفن في حالات المساعدة، وهي الحالة التي يمكن لها أن تتوقف خلال مرورها مرورا عابرا في المضائق عملا بنص المادة 84 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

¹ - محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 196 - 197.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 96.

ثالثا- نطاق تطبيق نظام المرور العابر:

المضيق الدولي إذا كان يربط بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، وكان اتساعه يتجاوز 24 ميلا بحريا كعرض مزدوج للبحرين الإقليميين للدولتين المطلتين عليه بما يفسح حيزا وسطا من المياه، فإنّ هذا الحيز يعتبر جزءا من أعالي البحار ويكون نظام المرور المطبق فيه هو نظام المرور الحر، وهذا ما نصت عليه المادة 36 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

إما إذا كان اتساع المضيق لا يتعدى هذه المسافة بأن أصبحت المياه الواقعة فيه مياهها إقليمية للدولة أو للدولتين المطلتين عليه مع ربطه دائما بين جزئين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، فإن النظام المطبق هنا هو نظام المرور العابر الذي نصت عليه المادة 37 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

وتتمتع كل السفن والطائرات دون أي تميز بنظام المرور العابر سواء كانت تجارية أو غير تجارية أو حربية، وهو ما قضت به الفقرة 01 من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على أنه: «**تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب**» ومع ذلك، فإن تمتع جميع السفن بحق المرور العابر لا يعني عدم وجود قيود أو واجبات تقع على عاتقها.

رابعا- حقوق الدولة المضائقية:

اعترفت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدول المضائقية بمجموعة من الحقوق في إطار تنظيمها للمرور العابر للسفن وهو ما قضت به كل من المادتان 41 و42 منها.

¹ - المادة 36 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 37 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أول حق منح للدول المضائقية هو حق تعيين ممرات بحرية للملاحة في المضائق التي تعود إليها، كما لها أن تقسم حركة المرور بموجب نظم تقررها إذا كان ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن⁽¹⁾.

كما تتمتع الدولة المضائقية بحق تعيين ممرات بحرية ونظام لتقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات أو النظم التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل، وذلك عندما تقتضي الظروف وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، مع ضرورة تطابق هذه الممرات والنظم مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وهي الأنظمة المتعلقة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية⁽²⁾.

ويجب الإشارة إلى أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد قيدت الحقوق الممنوحة للدولة المضائقية فيما يخص تعيين الممرات وتقرير نظم تقسيم المرور ببعض القيود والمتمثلة في وجوب إحالة مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة قبل تعيين الممرات البحرية أو إستبدالها أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو إستبدالها⁽³⁾ من أجل اعتمادها ولكن لا يمكن للمنظمة أن تعتمد من هذه الممرات أو من هذه النظم إلا ما تم الاتفاق عليه مع الدول المضائقية، ويجوز لهذه الدولة بعد ذلك تعيينها أو تقريرها أو إستبدالها⁽⁴⁾.

وفيما يتعلق بالمضيق الذي تقترح فيه ممرات بحرية أو نظم من هذا القبيل عبر مياه دولتين أو أكثر من الدول المضائقية، فإنه يتعين على هذه الدول المعنية أن تتعاون في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة⁽⁵⁾.

¹ - الفقرة 01 من المادة 41 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 02 من المادة 41 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - من المنظمات المختصة نذكر منظمة الطيران المدني الدولية والمنظمة البحرية الدولية OMI.

⁴ - الفقرة 04 من المادة 41 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - الفقرة 05 من المادة 41 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

إضافة إلى ما سبق، فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد منحت للدولة المضائقية حقوقاً أخرى تتمثل في اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر، وهذا ما نصت عليه المادة 42، والتي حصرتها في حالات محددة وذلك في فقرتها الأولى والمتمثلة في «سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري»، «منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه»، وهذا عن طريق «إعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق»، وكذا «منع الصيد»، وأخيراً منع «تحميل أو إنزال أي سلع أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة».

خامساً- واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها عبر المضائق الدولية:

يفرض مجموعة من القيود على مرور السفن والطائرات الأجنبية في المضائق الدولية واذكر البعض منها والمتمثلة في:

أ- لقد بينت الفقرة 02 من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار سالف الذكر أن المرور العابر يكون لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار، أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة إقتصادية خالصة غير أن ذلك يتطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع خلال المضيق لغرض الدخول إلى الدولة المضائقية أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة. فهذه المادة جسدت القيد المتمثل في وجوب أن تمضي السفن والطائرات دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه⁽¹⁾.

¹ - الفقرة 02 من المادة 38 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ب- يعتبر مرور الأسطول الحربي لدولة أجنبية عبر المضائق الدولية وإن كان مرفقا بطائرات حربية غير معارض مع نظام المرور العابر، ولا يمكن بأي شكل من الأشكال أن يعتبر في حد ذاته تهديدا لأمن وسلامة الدول المضائقية⁽¹⁾.

ج- يجب أن يتم المرور العابر فوق الأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع ويبدو أن كلمة المعتادة المنصوص عليها في الفقرة 01 (ج) من المادة 39 من إتفاقية قانون البحار، قد جاءت من أجل منع السفن المارة في المضيق أن تقوم بأي نشاط من النشاطات الأخرى التي تتضمنها حرية الملاحة في أعالي البحار، مثل القيام بالتمارين العسكرية وتجارب السلاح والمراقبة وجمع المعلومات وإعادة التزويد بالوقود، لأن النص سالف الذكر جاء بالصيغة السلبية التي تلزم السفن بأن تمتنع عن النشاطات غير تلك الملازمة للعبور المتواصل والسريع، أما فيما يخص الغواصات خاصة الذرية منها فإن المرور غطسًا هو الشكل المعتاد أصلا لها، وبالتالي فهي تكون على السطح أقل قدرة على المناورة وتجنب التصادم، لذا نجد أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تنص على وجوب مرورها طافية⁽²⁾.

سادسا- حق الدول المضائقية في مواجهة المرور غير عابر:

تنص المادة 44 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق...المرور العابر، ولا ويوقف المرور العابر».

فحسب هذه المادة فإن الدولة المضائقية لا يمكنها أن تعيق المرور العابر ولا أن توقفه هذا من جهة، ومن جهة ثانية بالعودة إلى ما سلفت الإشارة إليه فيما يخص ما جاءت به إتفاقية قانون البحار لعام 1982 من حقوق وواجبات السفن الأجنبية إزاء الدولة الساحلية أثناء مرورها مروراً بريئاً، وتعريف المرور البريء جاء في نص المادة 19 منها، فحين جاء

¹ - TREVES Tullio, "La navigation", Op.cit, P. 800.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 195 - 198.

تعريف المرور العابر بطريقة منفصلة بطريقة مستقلة عن حقوق وواجبات كل من الدولة المضائقية والسفن الأجنبية، وهذا ما يمنح صلاحية تقدير مدى طابع براءة مرور السفن من عدمه من طرف الدولة الساحلية، ولها أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً⁽¹⁾.

أما فيما يخص وضع الدولة المضائقية هو وضع غير مستقر في حالة نظام المرور العابر، عكس وضع الدولة الساحلية في نظام المرور البريء، وهنا يطرح السؤال حول ماذا ينبغي أن تفعل الدولة المضائقية إذا كان مرور السفينة الأجنبية في مضيقها غير عابر ولم تمتثل لقوانين وأنظمة الدولة المضائقية بشأن تقسيم حركة المرور؟ بالعودة إلى نص المادة 38 في فقرتها 03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تقضي بأن: «يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعاً لما في هذه الاتفاقية من أحكام أخرى منطبقة».

لقد قام نص هذه المادة بإحالة الدولة المضائقية إلى تطبيق الأحكام السارية على السفن القائمة بالمرور غير البريء في البحر الإقليمي.

أما فيما يخص مدى حق الدولة المضائقية في توقيف مرور السفن الأجنبية عند ثبوت إنعدام صفة العبور؟

وللإجابة على هذا التساؤل نعود إلى نص الفقرة 05 من المادة 42 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه: «عند تصرف سفينة... تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف» كل من أنظمة وقوانين الدولة المضائقية أو غيرها من نصوص الاتفاقية المنظمة للمرور العابر فإنه «تتحمل علم السفينة... المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضيق نتيجة ذلك».

¹ - الفقرة 01 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

نلاحظ أنّ نص هذه المادة لم تشير إلى إعطاء الدولة المضائقية سلطة تقدير بإرادة منفردة لتصرف السفينة هذا، والجزم بمخالفتها للأحكام والأنظمة إزاء هذه السفن عند إثبات انعدام صفة العبور في مرورها، بحيث يمكنها توقيف هذا المرور أو إعاقته أو على الأقل طلب مغادرة المضيق على الفور⁽¹⁾.

وكل ما تتمتع به الدولة المضائقية في هذه الحالة هو إتباع الإجراءات الدبلوماسية أو القانونية المتعامل بها عادة لحل النزاعات، التي يمكن أن تنشأ من جراء خرق الالتزامات المتعلقة بالمرور العابر، ولكن يجب الإشارة إلى وجود حالة واحدة مستثناة في البند (ب) من الفقرة 01 من المادة 39 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهي الحالة التي يكون مرور السفينة فيها غير عابر بسبب «تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي...».

يجسد نص هذه المادة السالفة الذكر الحالة التي يكون فيها للدولة المضائقية الحق أن تتدخل باستعمال القوة بناء على مبدأ الدفاع الشرعي المنصوص عليه في ميثاق الأمم المتحدة.

كما نضيف إلى نص المادة السابقة مادة أخرى تدخل في لب هذا الموضوع، وهي المادة 233 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تنص على أنه: «ليس في الفروع 05 و06 و07 ما يمس النظام القانوني للمضاييق المستخدمة للملاحة الدولية. على أنه إذا انتهكت سفينة أجنبية من غير السفن المشار إليها في الفرع 10 القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين (أ) و(ب) من الفقرة 01 من المادة 42⁽²⁾ مسببة بذلك ضرارا

¹ - على غرار ما قرره المادة 30 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالنسبة للدولة الساحلية في مواجهة مرور السفن الحربية غير البريء.

² - الفروع 05 و06 و07 متعلقة بحماية ووقاية البيئة البحرية. أما الفرع 10 المتعلق بالحصانة السيادية إما للسفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة لها أو غيرها من السفن التي تملكها أو تستعملها دولة ما وتكون مستعملة في ذلك الوقت في خدمة حكومية غير تجارية، أما المادة 42 فهي متعلقة بقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق فيما يخص =

جسيما للبيئة البحرية في المضائق أو مهددة بإلحاق هذا الضرر جاز للدول المشاطئة للمضائق أن تتخذ تدابير تنفيذية مناسبة، وعليها في هذه الحالة، أن تحترم أحكام هذا الفرع مع ما يقتضيه إختلاف الحال»⁽¹⁾.

يُلاحظ بالعودة إلى نص المادة 42 من إتفاقية قانون البحار المشار إليها في المادة 223 سالفة الذكر أنها تنص في الفقرة 01 منها على أنه: «... يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق...»، وتضيف الفقرة 02 من المادة نفسها أنه «لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر... أو إعاقته أو الإخلال به».

فبعد تفحص كل من المادة 42 التي أحالت إليها المادة 223 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 يطرح التساؤل التالي: ما جدوى "تدابير تنفيذ مناسبة" المنصوص عليها في المادة 223 سالفة الذكر أمام المادة 42 القاضية بعدم جواز إعاقة المرور العابر أو الإخلال به؟

لا يمكن إعطاء إجابة لهذا التساؤل، إلا إذا كان نص المادة 223 يحيل ضمنا إلى نص المادة 220 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ليصبح عندئذ لنص المادة 223 معني، فنجد أن المادة 220 تقضي بأنه «عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في البحر الإقليمي لدولة، قد إنتهكت أثناء مرورها فيه، قوانين تلك الدولة وأنظمتها...».

=المرور العابر حيث تضمنت الفقرة الفرعية (أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البريء، أما الفقرة الفرعية (ب) فتضمنت منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

¹ - جاءت المادة 223 بعنوان "الضمانات المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية"، ولقد نصت عليها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نتيجة رفض بعض الدول المضايقة بقبول نظام المرور العابر، لأنها قلقة بشأن الأخطار الناجمة عن التلوث خاصة في مضائق "مالاكا Malaka" و"سنغافورة Singapour"، فجاءت هذه المادة لإقناعها بتطبيق نظام المرور العابر في مضايقتها.

يرى الأستاذ زازة لخضر إمكانية إسقاط ما جاءت به هذه المادة 220 على المادة 223 ليصبح إتخاذ الدولة المضائقية لـ "تدابير تنفيذ مناسبة" ضد السفينة المخالفة ذا معنى، بإستثناء إقامة دعوى وفق قوانين الدولة المضائقية تشمل "إحتجاز السفينة" ويضيف أن هذا طبيعي لعدم تشابه المرور البريء في البحر الإقليمي بالمرور العابر في المضيق من جهة، ومن جهة أخرى لأن في ذلك إعاقة للمرور العابر وإخلال به⁽¹⁾.

المطلب الثالث

تقيد حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية

يمثل ظهور مفهوم الدولة الأرخبيلية الظاهرة الأكثر وضوحا لانفجار السيادة وغزوها البحار والمحيطات، فارتكزت مطالب الدولة الأرخبيلية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار على مسألتين أساسيتين وهما: سيادتها الإقليمية على جميع المياه المحصورة بين خطوط الأساس الأرخبيلية والاعتراف بنظام قانوني للملاحة محدد لا يخرج عن نظام المرور البريء المعروف في مجال البحر الإقليمي، الأمر الذي عرضته بشدة الدول المجاورة لها والدول البحرية الكبرى نظرا لما يترتب من تبعات وخيمة على مصالحها الجوهريّة في المنطقة. حيث يضمن النظام الجديد للدولة الأرخبيلية اتساعا مدهشا في مجالاتها البحرية، فهي بالإضافة إلى ما تملكه من حقوق على المناطق الخاضعة لسيادتها والمناطق الخاضعة لولايتها، كغيرها من الدول البحرية تمارس أيضا السيادة على المياه الواقعة داخل الخطوط الأساس الأرخبيلية.

وبعد مناقشات حادة ومطولة تبين للمؤتمرين أن الصفقة الشاملة للاتفاقية الجديدة تقضي ضرورة تقديم تنازلات من الجانبين، وذلك من أجل الوصول إلى حلول توفيقية ترضي الطرفين. حيث تضمنت بعد ذلك اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إقرار مفهوم قانوني

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص ص 727 - 728.

خاص بالأرخبيلات (الفرع الأول)، كما جاءت هذه الاتفاقية خالية من أي نص يشير إلى إعمال نظام جديد للمرور لتمارسه السفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية، وكل ما في الأمر أن الاتفاقية حاولت إسقاط أنظمة المرور المقررة في المضائق على هاته المياه وهي نظام المرور البري، والذي قيدته بحقوق الدولة الأرخبيلية عن طريق فرض التزامات على السفن الأجنبية (الفرع الثاني)، ونظام المرور العابر أو الأرخبيلي مع اختلاف بسيط حسب ما يقتضيه اختلاف الحال، عند إسقاط هذين النظامين على المياه الأرخبيلية⁽¹⁾، كحلول توفيقية ترضي الطرفين (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المدلول القانوني للأرخبيلات

كان الاعتراف بالدولة الأرخبيلية نتيجة نضالها وتضامنها فيما بينها، وقد تميز النظام القانوني لها بتطوره المتدرج حيث لم يكون للأرخبيلات نظام قانوني واحد ينظم شؤونها جميعا، وإنما كانت تخضع لجملة من القواعد التي تخص الجزر أو المضائق الدولية أو أجزاء البحر المختلفة إلا أن هذا النظام أخذ يتبلور بصورة تدريجية⁽²⁾. حيث طالبت العديد من الدول بأن تعترف بها كدول أرخبيلية⁽³⁾، وتم رفض طلبها هذا، وجادلت دون

¹ - زارة لخضر، مرجع سابق، ص 741.

² - رشيد بشار، يسين سي لاختزر غربي، "الحقوق الاقتصادية للدول في البحر العالي في ضوء القانون الدولي للبحار"،

مجلة التراث، المجلد 04، العدد 18، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2015، ص 139.

³ - أول مطالبة دولية بالاعتراف بها كدولة أرخبيلية جاء في إعلان ملك هاواي سنة 1854 بمناسبة إعلان حياد بلاده بإخضاع جميع الممرات المائية الواقعة بين جزر هاواي للسيادة الوطنية، وأتبعه في ذلك ملوك كل من فيجي وتونجا، أما المرحلة الثانية فبدأت من إعلان الدانمارك فيما يتعلق بجزر غرينلاند، والسويد والنرويج والدانمارك وفنلندا وكوبا ما بين سنتي 1912 - 1938 كلها أعلنت أن المياه الأرخبيلية التابعة لها هي مياه داخلية. ومن بين أهم المتطلبات التاريخية التي كان وراء الاعتراف الدولي بالدول الأرخبيلية نجد الفلبين التي يتكون أرخبيلها من 7104 جزيرة، وتتبع مطالباتها بوضع الأرخبيل من معاهدتين أبرمتا بين إسبانيا والولايات المتحدة عن الأرخبيل المعروف باسم جزر الفلبين، واستيعاب الجزر ضمن "خط محدد"، استمرت الولايات المتحدة في استخدام مبدأ الأرخبيل لتحديد أراضي الفلبين خلال سنوات سيطرتها عليها، بدأت الفلبين حملتها ابتداء من 1950 من أجل الاعتراف الدولي بطورها الجغرافية الخاصة،=

جدوى في مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار الأولى والثانية للاعتراف بمفهوم الأرخبيل كانت لجنة القانون الدولي أول من اهتمت ببحث مسألة الأرخبيلات منذ سنة 1953، إلا أنها لم تصل إلى نتيجة لصالح الدول المطالبة بالاعتراف بمفهوم الأرخبيل، إلى أن قدمت الدول الأرخبيلية مشروعا بشأن المبادئ المتعلقة بالمياه الأرخبيلية وعرضته على المؤتمر سنة 1973، ثم أقرته إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

قامت المادة 46 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف الأرخبيل (Archipel)⁽¹⁾ على أنه: «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

=وأعلنت موقفها بوضوح في مذكرة مؤرخة في 12 ديسمبر 1955 موجهة إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة، ردا على مشاريع مواد لجنة القانون الدولي بشأن أعالي البحار والبحر الإقليمي جاء فيها أن: « موقف الحكومة الفلبينية... هو أن جميع المياه المحيطة بالجزر... تشكل جزءا لا يتجزأ من المياه الوطنية وتخضع لسيادة للفلبين» قبل طالبها بالرفض وبعد استقلال الفلبين سنة 1945، قررت الحكومة الجديدة أن القوانين الاستعمارية الهولندية القائمة تبقى سارية المفعول من بين قوانين جديدة بما فيها قانون البحار التي نصت على أن عرض البحر الإقليمي هو ثلاثة أميال حول كل جزيرة، مما أدى إلى تقطيع أندونيسيا إلى أجزاء، لأن أعالي البحار بين الجزر لم تخضع للولاية الأندونيسية. لذا قامت أندونيسيا سنة 1957 بالإعلان على سياسة وحدة الأرخبيل، كما انتقدت عدم استجابة القانون الدولي لخصوصيتها.

وفي 18 فيفري 1960، سنت أندونيسيا تشريعا محليا أعلنت بموجبه أنها دولة أرخبيلية وحددت خطوط الأساس حول جميع جزرها، وأغلقت المياه داخل سلاسل الجزر وطالبت ببحر إقليمي يبلغ 12 ميلا بحريا، وادعت أن جميع المياه داخل خطوط الأساس المعنية في مياه داخلية، وطالبت بأن تعتبر جميع السفن مياهها الداخلية في احترام نظام "المرور البريء". فشل أندونيسيا في تنفيذ الإعلان جعلها حريصة على المشاركة في إتفاقية جنيف لعام 1958. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 304.

CHRIS Forward, Archipelagic Sea, Lanes in Indonesia: The legality in international law, Australian and New Zealand, PP. 149 - 150.

- محي الدين محمد قاسم، "أندونيسيا من الاستقلال إلى مخاطر التفكك"، في حولية أمتي في العالم، العدد 3-4، مصر، 2002، ص ص 308 - 309.

¹- ترجع كلمة أرخبيل (Archipelgo) أو (Archipel) إلى التعبير اليوناني (Aegon Pelagos) الذي يعبر عن الوضع الخاص ببحر إيجه الذي تنتشر فيه عدد من الجزر. للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 578.

والمعالم الأخرى كيانا جغرافيا وإقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا».

يتم التمييز من الناحية القانونية بين نوعين من الأرخبيلات: الأولى، وهي الأرخبيلات الساحلية التي تكون في نطاق دولة قارية أو بالقرب منها ولكنها تابعة لها، فهي تعتبر ضمن نطاق إقليمها البري وتعتبر مياهها داخلية باعتبارها مجموعة من الجزر يجري قياسها وفق خطوط الأساس المستقيمة.

أما النوع الثاني، فهي الأرخبيلات المحيطة⁽¹⁾، وهي مجموعة من الجزر المتناثرة والمترابطة بينها والمهيأة للاستمرار السكاني البشرية والحياة الاقتصادية، وتشكل في مجموعها إقليما لدولة غير قارية⁽²⁾.

الفرع الثاني

سلطة الدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور البري للسفن الأجنبية

في مياهها الأرخبيلية

حرصت الدولة الأرخبيلية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار على إقرار نظام المرور البري في المياه الأرخبيلية⁽³⁾، نظرا للسلطة الواسعة التي يمنحها لها في تنظيم

¹ - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، 2006، ص ص 203 - 204.

² - وينطبق النوع الثاني وهو الأرخبيلات المحيطية على كل من: الفلبين، أندونيسيا، فيجي، جزر هاواي، موريشيوس، باهاما، جلاياجوس، وبالنسبة للدول العربية، فهو ينطبق على دولة البحرين فقط، باعتبارها تشكل أرخبيلًا يتكون من 30 جزيرة في منطقة الخليج.

أما النوع الأول وهو الأرخبيل الساحلي، فهو الذي يقع مباشرة إلى جوار الإقليم الرئيسي للدولة التي ينتمي إليها الأرخبيل ويكون قريبا منها بدرجة كبيرة وكافية تؤهل ربطهما والنظر إليهما كوحدة جغرافية واحدة، ويمكن ذكر مثال عن هذا النوع: مجموعة الصخور والجزر النرويجية "Skjaergaard" التي تمتد تقريبا بطول السواحل النرويجية، وكذلك الأرخبيل الساحلي السعودي في منطقة البحر الأحمر والمعروف بأرخبيل فرسان.

للمزيد من التفاصيل راجع: عمر سعد الله، "القانون الدولي للحدود، الأسس والتطبيقات"، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 169.

- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 304.

³ - أنظر: المادة 04 من المشروع الذي تقدمت به كل من: فيجي واندونيسيا وموريس والفلبين، في الوثيقة رقم: =

المرور⁽¹⁾ وكانت تركز في مطالبها هذا على جملة من الدواعي الأمنية والاقتصادية، خاصة وأنها تنادي إلى اعتبار المياه المحصورة بين خطوط الأساس الأرخيبيلية⁽²⁾، مياهها داخلية تخضع لسيادتها الإقليمية.

وبالمقابل رفضت الدول البحرية الكبرى أي نظام يحد أو يقيد من حرية الملاحة خلال هذه المنطقة البحرية التي أرادت أن تكون مفتوحة أمام الملاحة الدولية بإقرار نظام المرور الحر⁽³⁾، ونتيجة لهذه المطالب المتعارضة جاء نظام المرور الأرخيبيلي في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وسطا بين نظام المرور البريء والمرور الحر⁽⁴⁾.

لم تتضمن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نصا يشير إلى إعمال نظام جديد للمرور تمارسه السفن الأجنبية في المياه الأرخيبيلية، وكل ما في الأمر، أن الاتفاقية حاولت إسقاط أنظمة المرور المقررة في المضائق على هذه المياه، وهي نظام المرور البريء ونظام المرور العابر مع اختلاف بسيط حسب ما تقتضيه إختلاف الحال، عند إسقاط هذين النظامين على المياه الأرخيبيلية.

أكدت الفقرة 04 من المادة 46 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁵⁾، على مبدأ عام يخص نظام المرور في الممرات الأرخيبيلية المقررة في الجزء الرابع⁽⁶⁾، وهذا لخصوصية هذا المياه وتحديدها حفاظا على سيادة الدولة الأرخيبيلية، وهذا المبدأ لم تتضمنه اتفاقية قانون

=- A/CONF.62/C.2/L.49.

¹- VINCENT Philippe, Droit de la mer, Larcier, Paris, 2008, PP. 53 - 54.

²- أنظر: المشروع الذي تقدمت به Equateur في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.51, P. 227.

³- أنظر: المشروع الذي تقدمت به كل من بلغاريا وألمانيا وبولندا في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.52, P.228

والذي يعدل المشروع الذي تقدمت به كل من: فيجي وأندونيسيا وموليس والفلبين في الوثيقة رقم:

A/CONF.62/C.2/L.49, PP. 226 - 227.

⁴- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 457.

⁵- تنص الفقرة 04 من المادة 49 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا يمس نظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية المقررة في هذا الجزء، في نواح أخرى، وضع المياه الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه والموارد الموجودة فيها».

⁶- المواد من 46 إلى 54 من الجزء الرابع من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحت عنوان الدول الأرخيبيلية.

البحار لعام 1982 بخصوص المضائق الدولية، والسبب يعود إلى حساسية المياه الأرخيبيلية ومسألة تحديدها مقارنة مع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

تنص الفقرة 01 من المادة 52 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «**ر هنا بمراعاة المادة 53 وبدون الإخلال بالمادة 50، تتمتع جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، وفقا للفرع 03 من الجزء الثاني.**».

إنطلاقا من نص هذه المادة فإن المرور الممارس عبر المياه الأرخيبيلية المحددة بخطوط الأساس الأرخيبيلية المنصوص عليها في المادة 48⁽¹⁾ من إتفاقية قانون البحار لعام

¹- تنص المادة 48 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «**يقاس عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاجتماعية الخالصة والجرف القاري من خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقا للمادة 47**»، وتنص المادة 47 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «**1-** يجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الأنهار في الأرخبيل على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1.

2- لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها 3 في المائة (3%) من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيل ما، وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلا بحريا.

3- لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل.

4- لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بينت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح الحبر أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

5- لا تطبق الدولة الأرخيبيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

6- إذا كان جزء من المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزأين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها إتفاقا بين هاتين الدولتين تبقى وتحترم.

7- لغرض حساب نسبة المياه إلى اليابسة وفقا للفقرة 01، يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياها واقعة داخل الأكر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجببر والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة.

1982⁽¹⁾، هو المرور البريء الذي تتمتع به سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، ولكن هذا المرور مرهونا بمراعاة المادة 53 ودون الإخلال بالمادة 50 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

= (8)- تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة لتثبت من موقعها، ويجوز كبديل الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية للنقاط تعين المسند الجيوديسي».

سوت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين تطبيق نظام المرور البريء في كل من المضائق والأرخبيلات من حيث أن تطبيق نظام المرور البريء يجب أن يكون عند استبعاد نظام المرور العابر من التطبيق، وهذا ما جاءت به أحكام خاصة بتنظيم المرور العابر عبر المياه الأرخبيلية وكذا الشروط التي إذا توفرت، يكون ضروريا معها تطبيق نظام المرور العابر وهي وجود ممرات بحرية عبر المياه الأرخبيلية تحددها الدولة الأرخبيلية.

تنص المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: « 1) الدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقا جوية فرقةا ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.

(2)- تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية».

فحسب نص هذه المادة فإن تطبيق نظام المرور البريء في المياه الأرخبيلية يكون في غير الممرات البحرية المخصصة للمرور العابر والمحددة من قبل الدولة الأرخبيلية والتي تجتاز المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق وتشتمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق الملاحة.

¹- لم يكن هناك حتى الآن سوى القليل من السوابق القضائية التي تفسر المادة 47، أو حتى الجزء الرابع من الاتفاقية، ولكن في قضية تحديد الحدود البرية والبحرية بين قطر والبحرين لعام 2001 أبدت محكمة العدل الدولية بعض الملاحظات فيما يتعلق بتفسير المادة المعنية، فقد زعمت دولة البحرين أنها دولة أرخبيلية بحكم الواقع defacto، وأنه يحق لها أن تعلن نفسها دولة أرخبيلية بموجب الجزء الرابع للاتفاقية، وبالتالي رسم خطوط أساسا مستقيمة وفقا للمادة 47، في حين رأت المحكمة أنه ليس من المطلوب اتخاذ موقف بشأن مسألة الوضع القانوني للبحرين كدولة أرخبيلية لأنها لم تقدم مثل الإدعاء رسميا بذلك، إذ لاحظت المحكمة أنه: « لا تنطبق طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلا إذا كانت الدولة قد أعلنت أنها دولة أرخبيلية بموجب الجزء الرابع من إتفاقية قانون البحار، وهو ما لا ينطبق على البحرين...».

كما نضيف قضية بحر الصين الجنوبي المعروضة على المحكمة الدولية لقانون البحار، إذ كان هناك نقاش بشأن المادة 47 فيما يتعلق باستخدام خطوط الأساس الأرخبيلية فيما يتعلق بالأرخبيل البحري، لأن المحكمة رأت أن البيانات التي أدلت بها الصين يمكن أن تفسر على أنها توحى بأن جزر سبراتلي Les Spratleys المتنازع حولها في بحر الصين دولة عادية فلا يمكن لها إستخدامها، وعلى الرغم من أن الغالبين دولة أرخبيلية، فقد توصلت المحكمة إلى أن الغالبين لم تستطيع إستعمال خطوط الأساس الأرخبيلية حول جزر سبراتلي، حيث أن نسبة المياه إلى الأرض "ستتجاوز 9 إلى 1 بشكل كبير". لمزيد من التفاصيل راجع: =

نصت الفقرة 01 من المادة 52 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على تمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء في المياه الأرخبيلية، ولكن بشرط عدم الإخلال بما جاءت به المادة 50 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تنص على أنه: «يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطها فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقا للمواد 09 و10 و11»⁽¹⁾.

حسب هذه المادة يتعين على السفن الممارسة لحق المرور البريء في المياه الأرخبيلية أن تراعي الخطوط الفاصلة التي تحدد المياه الداخلية للدولة الأرخبيلية، خاصة تلك المتعلقة بخطوط الأساس المرسومة في حالة مصاب الأنهار الخلجان والموانئ، ولأن الاعتراف بحق المرور للسفن لا يقرر الاعتراف بحق المرور أو الدخول إلى المياه الداخلية.

كما يتضح من هذه المادة أنه في حالة الدول الأرخبيلية، وجود منطقة المياه الداخلية متوقف على رغبة وإرادة الدولة الأرخبيلية المعنية، فقد تضم (مياه داخلية ومياه أرخبيلية وبحر إقليمي) أو (مياه أرخبيلية وبحر إقليمي دون المياه الداخلية)، فإذا أردت الدولة الأرخبيلية أن تكون لها مياه داخلية، فما عليها إلا أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطا فاصلة لتعين حدود مياهها الداخلية وفقا للمواد 9 و10 و11، أي في حالة مصاب الأنهار والخلجان والموانئ⁽²⁾، وإحالة المادة 50 إلى المواد 9 و10 و11، ترتب عنها حصر حق الدولة الأرخبيلية في تحديد مياه داخلية في ثلاث حالات فقط والمتمثلة في حالة ما إذا كان لها نهر يصب في البحر، حالة ما إذا كان لها خلجان محاطة بإقليمها البري، وحالة الموانئ.

= - BAUMERT Kevin and MELCHIOR Brian, The practice of Archipelagic States : a study of studies, in ocean development and international law review, 2015, P. 71.

¹- هذا النص غير وارد في مسألة تنظيم المرور البريء في المضائق الدولية، وهذا منطقي لأن فيه مراعاة لما يقتضيه اختلاف الحال بين المضيق والأرخبيل من حيث خصوصية الأرخبيل الجغرافية.

²- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 312.

وتجدر الإشارة إلى أن لكل دولة مياه داخلية تخضع للسيادة المطلقة للدولة وهي تختلف عن المياه الأرخبيلية التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية، ولذا ففي هذه الحالة يجوز للدولة الأرخبيلية رسم خطوط إقفال لتحديد المياه الداخلية الخاصة بها في حالات أفواه الأنهار، الخلجان والموانئ، فإذا وجد خليج على جزيرة محاطة بخطوط أساس أرخبيلية، فقد يتم رسم خط إغلاق عبر مصب الخليج، وبالتالي يحيط بالمياه الداخلية داخل المياه الأرخبيلية وقد استعملت ستة دول من أصل عشرين دولة أرخبيلية هذا الحق⁽¹⁾.

نظمت كذلك الفقرة الثانية من المادة 52 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 منح الدولة الأرخبيلية حق وقف المؤقت لمرور السفن الأجنبية مروراً بريئاً في مياهها الأرخبيلية حيث نصت هذه المادة على أنه: «للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتاً دون التمييز قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب».

نفهم من نص الفقرة 02 من المادة 52 سالفه الذكر أن توقف الدولة الأرخبيلية مؤقتاً ودون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، وكذا العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية يعتبر ضرورياً لحماية أمن الدولة الأرخبيلية، لكن لا يبتدئ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

يجب الإشارة إلى أن تنظيم المرور البريء في المياه الأرخبيلية وكذا الالتزامات الملقاة على عاتق السفن أثناء مرورها بهذه المياه هي نفسها المتعلقة بالمرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهذا ما جسده الفقرة الأولى من المادة 52 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه

¹ - مريم لوكال، "الدول الأرخبيلية بين إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والممارسات الدولية: إقرار للسيادة الوطنية أم غزو لأعالي البحار"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 12، العدد 03، جامعة زيان عشور، الجلفة، 2020، ص 649.

الأرخبيلية، وفقا للفرع الثالث من الجزء الثاني، وهذا الفرع متعلق بتنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، فاتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تفرق بين الدولة الأرخبيلية والدولة الساحلية من حيث تنظيم المرور البريء.

الفرع الثالث

نظام المرور الأرخبيلي في الأرخبيلات مقارنة مع نظام المرور العابر

الموازي للمرور البريء

تعتبر المياه المحصورة داخل نطاق الأرخبيل مياها أو منطقة بحرية جديدة تستأثر بنظام خاص يفرقها عن باقي المناطق الأخرى التي إستقرت أحكامها في القانون الدولي فمياه الأرخبيل عموما لا تعدو كونها مياها داخلية أو بحرا إقليميا للدولة الأرخبيلية، إلا أن بعثرة الجزر في تلك المياه، وتغلغل هذه الأخيرة بين أطراف هذا الإقليم ووجود الحاجة إلى إستخدام هذه الممرات المائية على الصعيد الدولي، كل هذا جعل من الأرخبيلات موضوعا يحظى بالتقنين الخاص الذي يكفل من جهة ضمان إستخدام الطرق المائية الواصلة بين هذه الجزر كممرات للملاحة الدولية، ومن جهة أخرى يكفل أيضا حماية حقوق الدولة الأرخبيلية ويحفظ لها أمنها ومصالحها، ومن ثم كان من الضروري التفكير في إيجاد نظام للمرور فيها ليس خاصا، لأنه لا يخرج عن نطاق المرور البريء والمرور العابر، إلا أنه نظام معدل ومحور بما يتناسب وتحقيق فكرة التوازن بين مصلحة الدولة الأرخبيلية ومصالح المجموعة الدولية ككل⁽¹⁾.

أكدت الفقرة 4 من المادة 49 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن ممارسة نظام المرور البريء أو نظام المرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية يجب أن لا يمس بوضع هذه المياه «بما في ذلك من الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخبيلية لسيادتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها والموارد الموجودة فيها»، فحيث أن إتفاقية

¹ - زازة لخضر، مرجع سابق، ص 730.

قانون البحار لعام 1982 لم تنص على هذا المبدأ فيما يخص المرور في المضائق الدولية والسبب يعود إلى حساسية المياه الأرخبيلية ومسألة تحديدها بالمقارنة مع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽¹⁾.

كمبدأ عام يكون المرور في المياه الأرخبيلية بإعمال نظام المرور البري، إلا أنه يجوز للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية لمرور السفن الأجنبية مروراً "متواصلاً" و"سريعاً" خلال المياه الأرخبيلية، وهو المرور الذي تتمتع به كل من السفن التجارية وغير تجارية والحربية⁽²⁾.

يفرق الفقهاء بين المرور العابر في المضائق الدولية وبين المرور في المياه الأرخبيلية بحيث يطلق على هذا الأخير مصطلح "المرور الأرخبيلي"، في حين فإنه من الفقهاء من يسلم بنفس المرور في المنطقتين، وحججهم في هذا إستعراضهم لمجموعة من الإلتزامات الملقة على عاتق السفن وعلى الدول سواء المضائقية أو الأرخبيلية⁽³⁾.

نظراً لما تتمتع به الدولة الأرخبيلية من سيادة على مياهها الأرخبيلية⁽⁴⁾، لها الحق في أن تلزم السفن والطائرات الأجنبية بالمرور عبر ممرات بحرية وطرق جوية تحددها وفقاً لمعايير تهدف إلى ملاحة دولية خالية من أية عراقيل⁽⁵⁾، وهذا أثناء ممارستها للمرور الأرخبيلي الذي يلزم هذه السفن والطائرات بالمرور المتواصل والسريع لأغراض الملاحة البحرية والجوية خلال الطرق المستخدمة للملاحة الدولية عبر المياه الأرخبيلية⁽⁶⁾.

تنص الفقرة 03 من المادة 53 على أن «المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية هو أن تمارس وفقاً لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية لغرض وحيد

¹ - الفقرة 04 من المادة 49 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرات 01 و 02 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - إبراهيم محمد العناني، مرجع سابق، ص 181.

⁴ - الفقرة 01 من المادة 49 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - الفقرة 02 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁶ - الفقرة 02 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة».

بمقارنة بين ما جاء في هذه الفقرة من شروط لإضفاء صفة "العبور" على المرور في المياه الأرخبيلية وذلك عن طريق اجتياز مياهها الأرخبيلية بحرهما الإقليمي الملاصق بكيفية تشمل جميع الطرق العادية المستخدمة للملاحة أو التحليق الدوليين، كما تشمل داخل هذه الطرق فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العادية، شريطة أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج⁽¹⁾.

مع تلك المتعلقة بالمضايق، نجد أن هذه الشروط متماثلة في كلتا المنطقتين، فالمرور لكي يعتبر مرورا عابرا، يجب أن يكون متوصلا وسريعا من جهة، ولا يجوز إعاقته من طرف الدولتين المضائقية والأرخبيلية على السواء، وهو يتم في ممرات بحرية بالنسبة للدولة الأرخبيلية ويتم هذا المرور في الطرق وهذا في الدولة المضائقية، بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة مما يدفع إلى القول بأن المرور العابر للسفن الحربية عبر المياه الأرخبيلية، يتم مثله مثل المرور في المضائق دون اشتراط إذن أو ترخيص مسبق، وهذا ما أكدته الفقرة 02 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

كما تضيف الفقرة 03 من المادة 53 تأكيدها على أن المرور هو ممارسة حقوق الملاحة "بالطريقة العادية"، ولذا يمكن القول أن الطريقة العادية لمرور الغواصات هو الغطس، لذا فإنه يحق للغواصات أن تمر في الممرات الأرخبيلية غاطسة تماما مثلما هو شأنها في المرور العابر عبر المضائق.

¹ - الفقرة 04 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - تنص الفقرة 02 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه تتمتع: «جميع السفن... في الممرات البحرية... يحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية».

لكن أضافت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بعض الإضافات والتفاصيل فيما يتعلق بالممرات البحرية الأرخبيلية مقارنة بالمضايق نظرا لخصوصية المياه الأرخبيلية من الناحية الجغرافية، وتكمن هذه الإضافات في أنه ينبغي أن تتجاوز ممرات المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة الدولية خلال المياه الأرخبيلية، وتشمل هذه الطرق جميع القنوات الملاحية العادية شريطة ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول أو الخروج⁽¹⁾. تلزم كذلك نفس المادة 53 في فقرتها 05 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الأرخبيلية أن تحدد هذه الممرات البحرية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها، وعلى السفن المارة في هذه الممرات أن لا تنحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها، بشرط ألا تسير هذه السفن على مسافة يزيد قربها إلى الشاطئ على 10 في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري⁽²⁾.

ويجوز للدولة الأرخبيلية أن تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور في ممراتها البحرية لتأمين سلامة السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات⁽³⁾.

كما يجوز لها أن تحل عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن من قرارها الإعلان الواجب، ممرات أخرى ونظاما أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل⁽⁴⁾.

¹ - الفقرة 04 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 05 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - الفقرة 06 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - الفقرة 07 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

كما أن ما قيل عن الدولة المضائقية حول مدى الحق الذي منحها له إتفاقية قانون البحار لعام 1982 عند تعيينها ممرات بحرية أو تقريرها نظم تقسيم حركة المرور، يقال أيضا عن الدولة الأرخيبيلية⁽¹⁾.

وفيما يتعلق بواجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وكذا أنشطة البحث والمسح وواجبات الدولة الأرخيبيلية وقوانينها وأنظمتها بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية مقارنة بما ورد في هذه المسائل بالنسبة للمضايق ونظام المرور العابر فيها، فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تأت بأي جديد، بل كل ما في الأمر أن المادة 54 منها نصت على أنه: «تنطبق المواد 39 و40 و42 و44 مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية».

فحسب هذا النص، فإنّ جميع النصوص المنظمة للمرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية هي نفسها المنظمة لهذا المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية سواء تلك المتعلقة بالواجبات الملقاة على عاتق السفن أثناء مرورها مروراً عابراً، والتي تضمنتها المادة 39 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، وما تضمنته المادة 40 من نفس الإتفاقية السالفة الذكر بعدم جواز ممارسة السفينة الأجنبية أثناء مرورها العابر لأي من أنشطة البحث العلمي أو المسح الهيدروغرافي⁽³⁾، أما المادة 42 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد تضمنت واجبات الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق بشأن تنظيم المرور

¹ - حيث قيدت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الأرخيبيلية عند تعيينها أو تقريرها هذه الممرات البحرية أو النظم أو إستبدالها، بوجوب إحالة مقترحاتها إلى منظمة الدولة المختصة بغية اعتمادها، ولكن تلتزم المنظمة الدولية المختصة أن تعتمد من هذه الممرات البحرية أو هذه النظم التي سبقت الإشارة إليها إلّا ما يتم الإتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية أو يجوز بعد ذلك لهذه الدولة أن تعينها أو تقرها أو تستبدلها. وهو ما تضمنته الفقرة 09 من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 39 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - المادة 40 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

العابر⁽¹⁾، أما المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد حددت واجبات الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق من حيث عدم إعاقة المرور العابر، مع ما يقتضيه إختلاف الحال بين المضيق والأرخبيل⁽²⁾.

المبحث الثاني

تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية الاصطناعية

يقصد بالمياه البحرية الداخلية الاصطناعية الممرات البحرية أو الفتحات التي توصل بين بحرين، والتي تكون من صناعة البشر فيطلق عليها قنوات، كما تعتبر الموانئ من صنع الإنسان.

تعتبر كل من الموانئ والقنوات مناطق بحرية حظيت في محاولات تقنين المؤتمر الثالث لقانون البحار بنصيب وافر من الدراسة والتقنين، نظرا لما لهذه المناطق من أدوار بالغة الأهمية إما على الصعيد الأمني أو الصعيد التجاري الدولي باعتبارها طرقا دولية للمواصلات البحرية يجب كفالتها واستغلالها من قبل الجماعة الدولية ككل، ومنع استئثارها من طرف طائفة دون آخر. ما جعلها تستأثر بنصوص مستقلة عن غيرها من المناطق البحرية الأخرى لاسيما تلك المتعلقة بالبحر الإقليمي، كما جعلها تحظى بنصوص تنظم عملية المرور فيها بطريقة تختلف نوعا ما عن النصوص التي نظمت المرور البريء في البحر الإقليمي، وتحدد كذلك مختلف الواجبات على السفن الممارسة للدخول والخروج من وإلى الموانئ (المطلب الأول)، والممارسة للمرور في القنوات البحرية (المطلب الثاني).

¹ - المادة 42 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 44 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المطلب الأول

تقييد دخول السفن إلى الموانئ التابعة للدولة الساحلية

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الخارجية، فهي البوابة الرئيسية على العالم الخارجي والعمود الفقري لصناعة النقل البحري، وبما أن الموانئ تدخل ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية فإن الدولة الساحلية لها السيادة الكاملة على موانئها وبمقتضى هذه السيادة فإن ممارسة حق المرور فيها تقتصر على الدولة الساحلية ورعاياها فقط، ولكن لضرورات الملاحة تستدعي فتح موانئها لصالح السفن الأجنبية، فالقاعدة العامة تؤكد حق السفن التجارية في الدخول لموانئ الدول الأجنبية، وليس للدولة الساحلية أن تغلق موانئها في وجه هذه السفن إلا في حالات استثنائية، قد يكون مرجعها بعض التدابير الصحية كالاختياط من انتشار أوبئة معينة أو لمقتضيات النظام العام واستقرار الدولة وأمنها أو أمن السفينة ذاتها إلى غيرها من الأسباب الوجيهة⁽¹⁾، لكن بالمقابل يجب على السفن الموجودة في ميناء الدولة الساحلية، أن تخضع وتحترم اللوائح الخاصة بالمرور والصحة والجمارك التي تضعها تلك الدولة الساحلية أثناء نفاذها إلى موانئها⁽²⁾ (الفرع الأول). فنجد أن كل من المشرع الجزائري واتفاقية قانون البحار لعام 1982 قاما بوضع مجموعة من الشروط التي يجب أن تخضع لها كل سفينة تدخل الموانئ، وتخصيص مراكزها في الرصيف أو تلك المتعلقة بدخولها وخروجها ومكوئها في الموانئ وشروط تفتيش السفينة (الفرع الثاني)، وكذا دور المدونة المينائية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) في تكريس السلامة في مجال النقل البحري (الفرع الثالث).

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن، ص 116.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 46-47.

الفرع الأول

شروط النفاذ إلى الموانئ

الموانئ كلمة الميناء "port" يقصد بها عموما مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستقلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي:

«السكك الحديدية، النقل البري كالشاحنات، النقل المائي الداخلي»⁽¹⁾.

والميناء عبارة عن نقطة إرساء وعبور وإبحار البواخر والسفن، كما أنه نقطة التقاء اليابسة بالإقليم البحري، يخضع لإجراءات وقواعد تنظيمية لا يمكن تجاوزها جعلت منه منطقة جغرافية محدودة المعالم بينه وبين المدينة سور منيع صامد في وجه المتسللين باختلاف غاياتهم، كما تقسم الموانئ إلى أرصفة مضبوطة المقاييس عمقا وطولا لتمكن السفن من الإرساء بكل سهولة وحرية.

كما تم تعريف الميناء «بأنه مكان ساحلي مخصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية»⁽²⁾.

أما المشرع الجزائري فقد قامت المادة 888 من القانون البحري الجزائري بتعريف الميناء بأنه: «نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة»⁽³⁾.

هذا ما يفيد أن الميناء يجمع بين ثلاث عوامل أساسية كل منها يكمل الآخر، عامل جغرافي متمثل في المساحة الجغرافية التي يشغلها الميناء، ثانيا عامل إداري يخص الهيئة الإدارية القائمة على تسيير شؤون الميناء باعتباره مرفق عام، أما ثالثا وأخيرا عامل

¹- BANDELAIN Jean George, Administration et exploitation portuaire, Editions Eyrolles, Collection du BCEOM, Louis, 1990.

²- DE NATOUS J. Gos Didier, Les régions administratives et financier des parts maritimes, R. Pichon et R. Rurand Auzia, Paris, 1965, P. 20.

³- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 46.

اقتصادي يعبر عن الدور الاقتصادي للميناء باعتباره منفذ العمليات التجارية والبحرية ومأوى السفن والبضائع⁽¹⁾.

كما نجد أن اتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية لعام 1923، قد قامت بتعريف الموانئ البحرية في مادتها الأولى بأنها: «هي التي تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية»⁽²⁾.

بينما اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تقوما بتعريف الميناء بل قامت الاتفاقية الأولى في مادتها الخامسة والاتفاقية الثانية في مادتها الثامنة بتحديد المياه الداخلية والتي تتكون من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية التي يعلن عنها⁽³⁾.

ويجب الإشارة إلى أن الميناء يعتبر أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري لذلك فإن التشريع الدولي والمحلي يوليان أهمية كبيرة لهذا المكسب الاستراتيجي الهام، فكلما كان تطور الميناء متواكبا مع المواصفات العالمية، كلما كانت خدماته تنافسية من حيث الجودة والسعر وزمن أدائها كلما زاد الإقبال على الميناء خاصة السفن العملاقة، مما يزيد نصيب الميناء في حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا.

¹- خديجة بلحاج، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04،

العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2017، ص 21.

²- قانون الموانئ الفرنسي لم يقدم بتعريف الموانئ بل اكتفى بتحديد الحدود الإدارية للموانئ التي تخضع لسلطة المادة، للمزيد من التفاصيل راجع:

- HADDOUM Kamel, "Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports", Annuaire du Droit Maritime et Océanique, T.XII, de Nantes, 1999, P. 123.

³- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 86.

ونظرا لأهمية الميناء كونه يعتبر أهم مقومات الاقتصاد الوطني، فيجب على كل دولة أن تعمل على تطوير وتحديث موانئها وتحسين الخدمات التي تقدمها⁽¹⁾.

تم تصنيف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها، فنص المادة 889 من القانون البحري الجزائري صنفها إلى ثلاثة أنواع وهي:

الموانئ التجارية: وهي الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتقلين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري والعكس، وكذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية⁽²⁾، وبما أن السفن مَرَد عليها بانتظام واعتبار سواء من أجل الشحن أو التفريغ فلا بد أن تكون هذه الموانئ على طرق الملاحة البحرية التي تمر بها السفن، كما يجب أن تتميز ببنية تحتية سليمة ومتجددة وخطوط مواصلات متشعبة تجعلها قادرة على المنافسة لجذب السفن الكبيرة، إلى جانب ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية وأوناش عملاقة سواء على الأرصفة أو داخل الساحات للمناولة⁽³⁾.

موانئ الصيد البحري: وهي الموانئ المهيأة ومتخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمركز توقيف، سفن الصيد، تجهيزات تبريد، ومصانع للتدخين والتعليب ومعالجة بقايا السمك... الخ⁽⁴⁾.

¹- HADDOUM Kamel, "Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien", *Revue de la cour suprême*, N°01, Algérie, 2007, P. 145.

²- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحلويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 50.

³- حياة عيسى، "تطور الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)"، *مجلة الدراسات القانونية والسياسة*، المجلد 01، العدد 01، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 2015، ص 115.

⁴- هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري، إضارة خاصة لمشاكل الدول النامية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، جامعة الدول العربية، 1981، ص 246.

- ويجب الإشارة هنا إلى أن التطورات الحديثة التي جاء بها قانون الجمارك الجزائري تنظم منشآت مينائية تسمى بـ"الميناء الجاف"، كمنشأة مجهزة داخل البلاد التي تبعد الموانئ البحرية إتماما للنقل متعدد الوسائط ليمثل نوعا ما مع المناطق التي تنشأ خارج الموانئ، لكنه يخضع لنظام خاص يعرف بالميناء الداخلي كميناء أو محطة لاستقبال البضائع يتموقع على اليابسة دون البحر، فيشكل مركز تجميع البضائع القادمة من البحر لأجل توزيعها إلى الجهات الموردة=

موانئ النزهة: تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحية النزهة وتطوير هذا النشاط⁽¹⁾.

تخضع الموانئ عموماً لنظام قانوني أقر بموجب اتفاقية جنيف المؤرخة في 09 ديسمبر 1923 بهدف تسيير الملاحة الدولية⁽²⁾، فضلاً عن اتفاقيات دولية أخرى قمت بتحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية فيها، مثل الاتفاقية الدولية الخاصة بتسيير الملاحة البحرية الموقعة في لندن في 09 أبريل 1965⁽³⁾.

وتقرض سلطة الدولة وسيادتها على مياهها الداخلية وموانئها الهدوء والنظام، ويتفرع عن ذلك أيضاً اختصاصها بغلق بعض موانئها أو فتحها في وجه الملاحة الأجنبية بناء على شروط تحددها هي، ولا يجوز لجهة أجنبية أن تراجعها في لوائحها المتعلقة بتحديد شروط النفاذ إلى هذه المياه، حتى ولو كان تطبيقها ينطوي على تمرير السفن الأجنبية تبعاً للأعلام التي تحملها في إطار معاملة تفضيلية⁽⁴⁾.

=بهدف تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية. لمزيد من التفاصيل راجع: أمينة بورطال، "تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 06، العدد 01، منشورات مخبر السيادة والعولمة، جامعة يحي فارس بالمدينة، 2020، ص 57.

¹ - المادة 889 من القانون البحري الجزائري.

² - Il n'existe pas une réglementation internationale spécifique aux ports, exception faite de la convention de Genève du 09/12/1923 sur le régime juridique du statut international des ports maritimes.

Cependant, il conviendrait de préciser que les principales conventions et les instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime traitent de certains aspects qui influent sur l'exploitation et la sécurité portuaire.

A titre d'exemple, les ports sont visés, particulièrement par les conventions :

- La convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) 1982 ;
 - La convention de Barcelone du 16 Février 1976 relative à la protection de la mer méditerranée contre la pollution ;
 - La convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, particulièrement les dispositions concernant les installations de réception portuaires et la gestion des eaux de ballast.
- HADDOUM Kamel, « La pollution dans les ports de commerce Algériens », Revue Droit des Transports et des Activités Portuaires, N°02, 2015, Université d'Oran, PP.31-32.

³ - إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 109.

⁴ - قامت الأرجنتين بغلق موانئها عام 1854 في وجه السفن الأجنبية وبدون سابق إشعار مسببة بذلك خسارة معتبرة لبعض السفن الأجنبية لاسيما البريطانية منها، مما دفع بهذه الأخيرة إلى المطالبة بالتعويض عن هذه الخسارة التي رأت =

كما جاءت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 صريحة في إخضاع هذا النفاذ إلى المياه الداخلية أو الموانئ إلى شروط تضعها الدولة الساحلية، إذ نصت المادة 16 منها في فقرتها الثانية على أنه: « فيما يتعلق بالسفن المتجهة إلى المياه الداخلية فإن الدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع أي إخلال بالشروط بمقتضاها يكون دخول هذه السفن إلى تلك المياه خاضعا لها »⁽¹⁾.

كما قامت الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بتقديم عدد من المشاريع إما انفرادية أو مشتركة، أكدت فيها استئثار الدولة الساحلية بحق فرض شروط النفاذ إلى مياهها

بريطانيا أنها ناجمة عن الغلق المفاجئ للموانئ دون سابق إنذار وليس عن عدم حق الأرجنتين في غلق موانئها. وقد علق الفقيه "جيدل" على هذه القضية بقوله بأنه إذا دعت الضرورة أو ظروف استثنائية إلى غلق الموانئ، فإن هذا الإجراء لا يمكن القيام به بصورة تعسفية، ودون أخذ بعض الاحتياطات المتمثلة على الأقل في إشعار الدول المستعملة للموانئ بضرورة القيام بهذا الإجراء، ولا يمكن التهرب من دفع التعويضات عن كل الخسائر التي نجمت عن اللجوء إلى هذا الإجراء وبهذه الصورة.

ومثال آخر لدينا: حالة الولايات المتحدة الأمريكية عام 1923، التي منعت الدخول على أي سفينة جالية إلى موانئها مواد كحولية سائلة.

ومن الأمثلة الأخرى لدينا اتفاقية 19 جوان لعام 1964 المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة والمتعلقة باستعمال موانئ هذه الأخيرة ومياهها الإقليمية من طرف السفينة النووية الأمريكية والمملكة المتحدة والمتعلقة باستعمال موانئ هذه الأخيرة ومياهها الإقليمية من طرف السفينة النووية الأمريكية "سافانا Savana"، بحيث تقرر بموجب هذه الاتفاقية وجوب إخضاع دخول السفينة "سافانا" إلى موافقة مسبقة من طرف المملكة المتحدة، وقد اعتبرت هذه الاتفاقية كمثال لحق رفض دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة الساحلية، دفعت ألمانيا الفيدرالية لأن تبرم عددا من الاتفاقات المشابهة لتمكين ناقلتها النووية "Otta hahn" من الدخول إلى الموانئ. وأزيد مثالا آخر وهو مثال السفينة التسمية "Lady Sarah"، التي تعرضت لحادث حريق عند اقترابها من ميناء الجزائر العاصمة في 27 ماي 1984، وقد كانت تحمل كميات ضخمة من المنتجات والسوائل الكيماوية متسببة بذلك في إلحاق أضرار بالبيئة البحرية الجزائرية، مما استدعى تدخل المصالح المينائية المختصة للتقليل من التلوث وحفظه والسيطرة عليه وإبعاد السفينة إلى خارج الميناء حيث تحطمت وغرقت بعيدا عنه، وقد استنكرت السلطات الجزائرية المختصة هذه الحادثة التي تسبب فيها السفينة المذكورة أنفا بسبب عدم احترامها، وأخذها بالمقاييس الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، مصرحة بأن السفن التي لا تتوفر فيها المقاييس المتعلقة بالسلامة يمكن أن ترفض دخولها إلى الموانئ الجزائرية.

للمزيد من التفاصيل راجع: غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مرجع سابق، ص 20 - 22.

1- لقد أقر مؤتمر جنيف لعام 1958 هذه القاعدة الواردة في المادة (16) (فقرة 2) بعد أن تقدمت بها لجنة القانون الدولي في المادة (17) من مشروعها النهائي حول قانون البحار وبدون أية معارضة، للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 541.

الداخلية⁽¹⁾، وهي القاعدة نفسها التي جسديتها الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص 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 في المياه الداخلية أو توقفها في المرفق المينائية».

كما تنص المادة 255 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على: «تسعى الدول إلى اعتماد قواعد وأنظمة وإجراءات معقولة لتشجيع وتسهيل البحث العلمي البحري الذي يجري وفقا لهذه الاتفاقية خارج بحرها الإقليمي، وتسير حسب الاقتضاء، ومع مراعاة قوانينها وأنظمتها الوصول إلى موانئها وتشجيع تقديم المساعدة إلى سفن البحث العلمي البحري التي تمثل للأحكام ذات الصلة من هذا الجزء».

رغم وجود السيادة الكاملة على المياه الداخلية، فإن طبيعة تلك المياه ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها، تفرض مبدأ دوليا في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة، إلا عند الضرورة الملحة يؤيد هذا المبدأ قرار المحكم سوزر - هول Hal - Sauser عام 1958 في قضية أرامكو⁽²⁾ Aramcou. يقول الأستاذ حافظ غانم «أن عددا

¹ - وردت هذه القاعدة في كل من الفقرة 7 من المادة 16 من مشروع المملكة المتحدة إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.3)، والفقرة الثانية من المادة 05 من مشروع عمان إلى هذه اللجنة وثيقة (A/Conf.62/C.2/L.16)، والفقرة الثانية في المادة 19 من المشروع المشترك لكل من بلغاريا، بولونيا، ألمانيا الديمقراطية، والاتحاد السوفياتي، وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.26) للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 540.

² - تتمثل وقائع هذا النزاع في أن أرامكو - وهي شركة أمريكية كانت تتمتع بامتياز منحت لها السعودية لمدة سنين اعتبارا من 1933 في المناطق المحددة فيه حقوقا مانعة تتعلق باستغلال ونقل نفطها بعد استخراجه.

وقد منحت أرامكو بعض عملاتها حق اختبار ناقلاتهم التي ينقلون فيها ذلك النفط من نقاط الخروج المختلفة التي عتبها. غير أن السعودية أبرمت في 1954 اتفاقا مع "أوناسيس" من أجل تشييد أسطول بحري برفع علمها على أن يكون للشركة التي تملك هذا الأسطول أولية نقل النفط المستخرج من السعودية كذلك بأن تحمل شركات الامتياز القائمة في إقليمها، والتي أنشأتها أوناسيد، غير أن محكمة التحكيم انتهت إلى القول أن حقوق الامتياز التي خولتها السعودية إلى شركة أرامكو في مجال نقل النفط تمتد إلى توزيعه فيما وراء البحار، ولا تقتصر على نقله في حدود=

من القضاة ينكرون وجود التزام بالسماح للسفن الأجنبية باستعمال موانئ الدولة إلا في حالة تعرضها لمنحة تهددها بالغرق، وقد اتجه العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين إلى السماح كقاعدة عامة، للسفن الخاصة الأجنبية بالتردد على موانئ الدولة وذلك سواء كانت تجارية أم سفن صيد أو نزهة، ولكن بعض الدول تستطيع أن تغلق بعض موانئها بصفة دائمة أو مؤقتة ويكون الإغلاق الدائم في حالة ما إذا كان الميناء مخصصاً للأغراض الحربية فقط»⁽¹⁾.

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

وبالتالي فإن القاعدة العامة تؤكد حق السفن التجارية في الدخول لموانئ الدول الأجنبية، وليس للدولة الساحلية أن تغلق موانئها في وجه هذه السفن إلا في حالات استثنائية قد يكون مرجعها بعض التدابير الصحية كالاختياط من انتشار أوبئة معينة، أو لمقتضيات النظام العام واستقرار الدولة وأمنها أو أمن السفينة ذاتها في غيرها من الأسباب الوجيهة⁽²⁾.

ولا يفوتني الإشارة إلى ما يشكله فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد في الوقت الحاضر من تهديد خطير للبشرية جمعاء والاقتصاد العالمي على حد سواء، الأمر الذي أدى إلى إعلان حالة طوارئ صحية في كل دول العالم، تتبعها عدة تدابير احترازية صارمة

=منطقة الامتياز وتقول المحكمة كذلك بعض النظر عن شروط الامتياز، فإن الدولة الساحلية لا تملك التمييز بين السفن الأجنبية في مجال النفاذ إلى موانئها. ذلك أن الدولة الساحلية وإن كانت تملك حق مراقبة موانئها والإشراف عليها باعتبارها جزءا من مواصلاتها البحرية، إلا أن السيادة الإقليمية التي تباشرها الدولة على وسائل مواصلاتها البحرية لا تتطلب على حقوق مطلقة، بل نجد من هذه السيادة قواعد العرف الدولي والمعاهدات التي أبرمتها، للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص ص 258 - 259.

¹ - محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 376 - 377.

² - محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 319.

محلية إقليمية وقائية للحد من انتشار الوباء ومكافحته، حيث أصدرت معظم دول العالم قرارات بغلق كل من حدودها البرية الجوية والبحرية وتعليق الرحلات الجوية والملاحة البحرية. ولقد سارعت الجزائر على غرار بقية دول العالم بتطبيق تدابير استثنائية ضمن خطة وقائية وضوابط صحية، خاصة بمواجهة فيروس كورونا كوفيد -19 المستجد تم تعميمها عبر كافة التراب الوطني والتي تضمنها المرسومان التنفيذي رقم 20-69⁽¹⁾ المؤرخ في 2020/03/21 المتعلق بالتدابير الوقائية من أجل عدم تفشي وباء كورونا كوفيد 19 المستجد، وكذا المرسوم رقم 20-127⁽²⁾ المؤرخ في 2020/05/20 يتعلق بالتدابير التكميلية الوقائية.

في إطار التدابير الوقائية لمواجهة الوضع الاستثنائي المتعلق بخطر تفشي وباء كورونا المستجد ومكافحته في الجزائر، ثم إتخاذ كافة الاحتياطات الوقائية على مستوى موانئ الجزائر وتسخير كافة الوسائل الضرورية لحماية العمال في ميدان العمل، وكذلك بشأن التعامل مع أطقم السفن المحملة بالبضائع القادمة من الخارج. تتمثل هذه الإجراءات الوقائية الميدانية للحد من انتشار فيروس كورونا المستجد على مستخدمي الموانئ فيما يلي:

1- تزويد مختلف العاملين داخل الميناء بوسائل الوقاية اللازمة من بدلات وأقنعة وقفازات ونظارات واقية، إضافة إلى أدوات التعقيم.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار فيروس كورونا كوفيد 19 ومكافحته، ج.ر.ج، ج.ج، العدد 15، الصادرة بتاريخ 20 ماي 2020.

² - مرسوم تنفيذي رقم 20-127 مؤرخ في 20 ماي 2020، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 20-70، المؤرخ في 24 مارس 2020، الذي يحدد التدابير التكميلية الوقائية من انتشار فيروس كورونا يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار فيروس كورونا كوفيد 19 ومكافحته، ج.ر.ج، ج.ج، العدد 30، الصادرة بتاريخ 20 ماي 2020.

2- التكفل بنقل العمال من وإلى موقع العمل باستخدام وسائل نقل المؤسسة أو كراء وسائل نقل الثامنة صباحًا إلى غاية الساعة الواحدة ظهرا، مما يسمح بانتظام عمليات الشحن والتفريغ دون توقف.

3- يسهر المسؤولون على مستوى الموانئ الجزائرية وبشكل دوري على تطهير وتعقيم المباني والمعدات والوحدات البحرية، وذلك على مساحة مبنية تفوق ثمانين هكتار للتصدي لفيروس كورونا المستجد والحفاظ على سلامة عمالها ومختلف الوافدين إلى الميناء.

4- ومن ناحية أخرى لا يسمح للبواخر التجارية القادمة من الخارج أن ترسو في الميناء إلا بعد تقديم الشهادة الصحية للباخرة وقائمة بأعضاء طاقم الباخرة وأخرى للموانئ التي مرّت بها، ثم يخضع مرة أخرى أعضاء طاقمها للمراقبة الصحية، كما أن السفن المغادرة لا يسمح لها بذلك إلا بعد خضوع أعضاء طواقمها إلى المراقبة الطبية من قبل الفريق الطبي للميناء المتشكل من طبيب وتقنين اثنين في الصحة.

5- وبهدف التقليل من الحركة داخل الميناء قامت اللجنة الأمنية للميناء بالتنسيق مع مصالح الشرطة بتقليص 50 بالمئة من رخص الدخول إلى الميناء لمختلف المتدخلين الذين لهم علاقة بالميناء، كالمتعلمين الاقتصاديين والخبراء البحريين⁽¹⁾.

لكن بالمقابل يجب على السفن الموجودة في ميناء الدولة الساحلية أن تخضع وتحترم اللوائح الخاصة بالملاحة والصحة والجمارك التي تضعها تلك الدولة الساحلية⁽²⁾.

¹ - إلهام عزيز، "انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية"، مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد 05، العدد 04، منشورات مخبر قانون العمل والتشغيل، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة ابن باديس، مستغانم، ص ص 158-159.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص ص 46 - 47.

وضع المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02-01⁽¹⁾ المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجموعة من الشروط، التي يجب أن تخضع لها كل سفينة تدخل الميناء سواء تلك المتعلقة بقبولها داخل الموانئ، وتخصص مراكز لها في الرصيف أو تلك المتعلقة بدخولها وخروجها ومكوئها في الموانئ (أولاً)، وشروط قبول السفن وملاحقتها في الموانئ (ثانياً).

أولاً- شروط دخول وخروج السفن من الموانئ والمكوئ فيها:

يعتبر ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية مسئولين عن تنظيم دخول السفن وخروجها وفقاً للبرنامج المحدد من طرف اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن⁽²⁾، وكذا مكوئها في الموانئ⁽³⁾.

ومن هذه الشروط ما يلي:

- وجوب تقديم تصريح عن طريق كل ربان سفينة يدخل الميناء عند الوصول.
- يجب أن يكون التصريح مكتوباً طبقاً لأحكام نموذج التصريح الساري العمل به.
- يخصص رقم الإرساء لهذا التصريح بعد تسجيله من المصالح المعنية للسلطة المسائية.
- يجب أن يتم إعداد تصريح على نفس الشكل قبل الخروج.

¹- مرسوم التنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر، ج.ج، العدد 01، الصادرة في 06 جانفي 2002.

²- المادة 73 من المرسوم التنفيذي 02-01، مرجع نفسه.

- ويجب الإشارة هنا إلى أن التطورات الحديثة التي جاء بها قانون الجمارك الجزائري تنظم منشآت مينائية تسمى بـ"الميناء الجاف"، كمنشأة مجهزة داخل البلاد التي تبعد الموانئ البحرية إتماماً للنقل متعدد الوسائط ليمثل نوعاً ما مع المناطق التي تنشأ خارج الموانئ، لكنه يخضع لنظام خاص يعرف بالميناء الداخلي كميناء أو محطة لاستقبال البضائع يتموقع على اليابسة دون البحر، فيشكل مركز تجميع البضائع القادمة من البحر لأجل توزيعها إلى الجهات الموردة بهدف تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية. لمزيد من التفاصيل راجع: أمينة بورطال، مرجع سابق، ص 57.

³- هشام بوريش، "تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 19، العدد 02، جامعة باجي مختار، عنابة، 2013، ص 28.

- كما يجب على الريان أن يسلم نسخة من البيان عندما يقرر تفريغ جزء من الحمولة فقط⁽¹⁾.

- يجب أن يكون قائد السفينة أو مساعده موجودا دائما على متن السفينة أثناء إرسائها وكذا المستخدمون الضروريون للقيام بأي مناورة في الحالات الاستعجالية⁽²⁾.

- يجب تقديم إشعار بانطلاق السفينة ثلاث ساعات قبل موعد خروجها المقرر⁽³⁾.

أما فيما يخص الشريط والإجراءات الخاصة بالرقابة الصحية فهي:

- منع الصعود على متن السفينة إلاّ بموجب إشارة حرية التصرف التي منحها السلطة الصحية البحرية⁽⁴⁾.

- عند مرض عضو أو عدة أعضاء من طاقم السفينة تطالب السلطة الصحية البحرية بأن ترسى السفينة في نقطة تسمح بضمان مغادرة المرضى للسفينة بسهولة مع عزلهم الفعال، وتخضع القيام بأي عملية على متن السفينة لموافقة السلطة الصحية البحرية⁽⁵⁾.

ثانيا - شروط قبول السفن وملاحتها في الموانئ:

يجب إشعار السلطة المينائية 48 ساعة على الأقل قبل وصول السفينة للميناء أو عند انطلاقها من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الميناء على مسافة تقل مدة قطعها عن 24 ساعة، وذلك من أجل حجز مركز في الرصيف.

¹ - المادة 79 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، مرجع سابق.

² - المادة 83 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، مرجع نفسه.

³ - المادة 84 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، مرجع نفسه.

⁴ - المادة 81 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، مرجع نفسه.

⁵ - المادة 82 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، مرجع نفسه.

يقدم إشعار الوصول من طرف مجهز السفينة أو السمسار البحري أو كليهما متضمنا المعلومات التالية:

- اسم السفينة وراتبها وتاريخ وساعة وصولها ومدة التوقف المتوقعة.
 - الخاصيات الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها ومسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء.
 - حمولة وطبيعة البضائع المنقولة خاصة المواد الخطيرة.
- وفي حالة تغير المعلومات المقدمة يجب إرسال برقية تصحيحية، وإلا فيجب تأكيد المعلومات المقدمة 24 ساعة قبل وصولها⁽¹⁾.
- أما فيما يخص الملاحة في الموانئ فيجب أن تتم جميع حركات السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول طبقا للتشريع البحري وقواعد الملاحة المعمول بها⁽²⁾.
- إلزام السفينة التي تدخل الميناء برفع راية جنسيتها والراية الجزائرية زيادة على الرايات التشوير التنظيمية، راية جنسيتها والراية الجزائرية⁽³⁾.
 - يجب على الربان أو مساعده للسفينة أن يتواجد على جسر قيادة السفينة خلال أية حركة، وأن تتم جميع تحركات السفينة بسرعة لا تسبب الإضرار بالسفن الأخرى ودراسات الأشغال البحرية والمنشآت المينائية⁽⁴⁾.
 - يمكن للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أن تلزم الربان في أي وقت بنقل سفينته وتحرير المكان الذي يشغله، لضرورات الاستغلال وانجاز الأشغال أو لأسباب متعلقة بأمن البيانات الأساسية والمنشآت المينائية. وتوكل هذه المصالح أيضا عند

¹ - المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

² - المادة 64 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع نفسه.

³ - المادة 65 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع نفسه.

⁴ - المادة 66 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

عدم تنفيذ الأوامر باتخاذ على نفقة مرتكبي المخالفات جميع الإجراءات اللازمة لنقل السفينة إذا لم تنفذ الأوامر التي أعطتها⁽¹⁾.

الفرع الثاني

شروط تفتيش السفن في الموانئ

لكي تكون عملية التفتيش صحيحة، ويتحقق التوازن بين مصالح دولة الميناء باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها البحري أو بين مصالح دولة علم السفينة محل المراقبة باعتبارها صاحبة السيادة على السفينة المراد تفتيشها، يجب أن تتوفر بعض الشروط منها ما يتعلق بالسفينة محل التفتيش، ولكي تكون عملية التفتيش صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية يجب:

1- أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية:

تظهر أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، ومصلحة دولة الميناء من جهة أخرى، ذلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من السفن المخالفة لقواعد قانون البحار لأنها تعتبر بذلك سفينة قرصنة، وعلم السفينة دليل على جنسيتها⁽²⁾.

2- أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو:

لكي يكون تفتيش السفينة الأجنبية مشروعاً يجب أن يتم دخول السفينة إلى الميناء، فلا يحق للدولة الساحلية أن تتعرض لأي سفينة تمر عبر بحرها الإقليمي مروراً بريئاً⁽³⁾ إن لم تقصد الدخول إلى الميناء للرسو⁽⁴⁾، بحيث تنهي دولة الميناء من ممارسة رقابتها بتسليم شهادة لريان السفينة⁽⁵⁾.

¹ - المادة 67 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

² - BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, Thèse de doctorat, Montpellier I, Juin 1991, P. 222.

³ - نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 165.

⁴ - المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - نور الدين بلغازي، مرجع سابق، ص 165.

وهنا نجد حالتين إما: تسبب صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر وبالتالي تسمح لها بالمغادرة، وإما يتأكد من انتهاك السفينة القواعد والمعايير الدولية، مما يجعلها غير صالحة للإبحار وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها، ثم يسمح لها بمواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك⁽¹⁾.

3- أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي:

حسب نص المادة 216 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فإن دولة الميناء ليس لها الحق في أن تؤخر سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش، إلا في حالة عدم تطابق الحالة الحقيقية للسفينة مع ما تحتويه الشهادات والوثائق التي تحملها، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد من انتهاك مشتبه فيه، أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة⁽²⁾.

¹- تنص المادة 219 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: «على الدول التي تتأكد، بناءً على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عملياً، تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار ولا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك».

²- تنص المادة 226 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا تؤخر الدول سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزم أغراض التحقيق المنصوص عليه في المواد 2016 و 218 و 220، ويقتصر إلى تفتيش مادي لسفينة أجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحملها من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا عندما:

- 1/ تتوفر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع التفاصيل تلك الوثائق؛
- 2/ أولاً لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه؛
- 3/ أولاً تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة، إذا اتضح من التحقيق أن هناك انتهاك للقوانين والأنظمة المنطبقة أو القواعد أو المعايير الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يتم الإفراج عن السفينة فوراً رهناً بإجراءات معقولة مثل تقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر».

أما بالنسبة لقواعد تفتيش السفن في الجزائر، فنجد أن الجزائر قد انضمت إلى عدة اتفاقيات دولية تنظم البحر فكان لزاما عليها أن تبين أن العلاقة الجوهرية بينها وبين السفن التي تسمح لها برفع علمها حقيقية وذلك من خلال سلسلة من الإجراءات والنصوص من بينها المرسوم التنفيذي رقم 02-149⁽¹⁾ الذي يحدد قواعد تفتيش السفن، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418⁽²⁾، الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع المنشآت المينائية⁽³⁾، وفيما يخص سفن الصيد فقد صدر قرار وزاري مشترك بتاريخ 27 جانفي 2004، يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة⁽⁴⁾.

الفرع الثالث

دور المدونة المينائية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS)

في تكريس السلامة في مجال النقل البحري

يعتبر أمن الموانئ والسفن واحدا من أهم المعطيات ذات الأولوية التي ينبغي أخذها بعين الاعتبار لضمان السلامة في البحار في جميع مناطقه. وبما أن الميناء يعتبر نقطة الانطلاق والممر الإلزامي لجميع السفن، ومنطقة نشاطات متعددة متنوعة في أي وقت ومن قبل الأشخاص في كل مكان، فإن ضمان أمن الموانئ يسمح بتعزيز السلامة على السفن

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 09 ماي 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج، ج، ج، ج، العدد 33، الصادرة بتاريخ 12 ماي 2002.

² - مرسوم تنفيذي رقم 04-418 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج. ر، ج، ج، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

³ - BOUTOUCHENT Abdenour, "Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port", R.C.D.S.P., Faculté de droit, Université Mouloud MAMMERI, Tizi- Ouzou, N°1, 2008, P. 47.

⁴ - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004، يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحرية القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج، ج، ج، ج، العدد 23، الصادرة بتاريخ 14 أبريل 2004.

وكذا السلامة في البحر. لذا ظهرت الحاجة إلى اعتماد تشريعات لتعزيز أجهزة أمن الموانئ والمرافق المينائية، بعدما كان التنظيم المينائي ولوقت طويل شأنًا داخليًا لا تستدعي اهتمامات جهود التوحيد الدولي للتشريعات الوطنية، ونظرًا للتهديدات الأمنية التي تحق بالتجارة البحرية الدولية.

وبعد تكرار حدوث العديد من الحوادث الأمنية البحرية دفعت إلى ترتيب التزامات على الموانئ بمقتضى المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) التي قامت المنظمة البحرية الدولية OMI باعتمادها (أولاً)، والمتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن السفن (ثانياً) وكذلك نصت على حماية أمن الموانئ في ضوء المتغيرات الحديثة (ثالثاً)، كما تبنت الجزائر قواعد المدونة في تشريعاتها (رابعاً).

أولاً- مضمون المدونة المينائية لأمن السفن والمرافق المينائية:

يعتبر النقل البحري عنصر حيوي في مجال التجارة الدولية لذلك نجده أصبح هدفاً للأنشطة البحرية الإجرامية، لكن رغم ذلك لم يحظَ هذا الموضوع باهتمام كبير على المستوى العالمي، إلا بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية، والتي استعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبني التجارة العالمي نيويورك، وكذا الاعتداء على مبنى وزارة الدفاع الأمريكية، ومحاولة الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن فتبين للمجتمع الدولي بأسره أنه بإمكان مجموعة صغيرة من الأشخاص ترهيب دولة، وأنه لا يوجد بلد في العالم بعيد عن الإرهاب سواء باستخدام وسائل جوية أو أرضية أو بحرية خاصة إذا تم استعمال السفن البترولية أو الغازية كقنابل لتحقيق أهداف إرهابية، فهذه الهجمات حركت عزيمة الحكومة الأمريكية لإجراء الحوارات حول المشاكل المرتبطة بالسلامة على مستوى المنظمات الدولية كالمنظمة الدولية البحرية (OMI)، أين ظهر مفهوم السلامة في المجال البحري⁽¹⁾. ونظرًا لتهديدات الأمنية التي تحق بالتجارة البحرية الدولية

¹ - DERARDJA Djamel, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, Mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007, P. 117.

وبعد تكرار حدوث العديد من الحوادث الأمنية البحرية⁽¹⁾ قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية (OMI) في دورتها الثانية والعشرين، التي عقدت في نوفمبر 2001 ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) "code international pour la sûreté des navires des installations portuaires (international and port security code) التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية (OMI) بتاريخ 12 ديسمبر 2002⁽²⁾، في مؤتمر لندن المنعقد من 9 إلى 12 خلال الفترة نفسها، كتعديلات للفصل 11 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، على أن تسري ابتداء من الأول جويلية 2004⁽³⁾، ولأن

¹ - من أهم الحوادث الأمنية البحرية نجد: حادثة السفينة أكيلي لاورو The Achille Lauro وهي سفينة ركاب إيطالية تم اختطافها في 07 أكتوبر 1985 في ميناء بورسعيد بمصر. حادثة العبارة أور ليديميتركس Our Lady Mediatrix وهي سفينة فلبينية تم تفجير 2 أتوبيس على متنها مما أدى إلى قتل 45 راكب. كما نضيف حادثة The Christian Ferry وهي عبارة اندونيسية تم تفجيرها مما أدى إلى قتل 10 وإصابة 46 راكبا وذلك في 11 سبتمبر 2001. ومن الحوادث الأكثر دموية الهجوم على العبارة الفلبينية The Supper Feny في 14 فبراير 2004 بخليج ماتيللا، والذي أدى إلى مقتل 116 راكب عن طرق تفجير عبوة متفجرة كانت موضوعة بداخل جهاز تلفزيون على متن العبارة مشار.

للمزيد من التفاصيل راجع: محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي، قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، 2012، ص 05. موجود في الموقع الإلكتروني:

<http://nauss.edu.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act 06032012/Documents/001.pdf>

² - Code ISPS, Adapté le 12 Décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/conf.s/34, Annexe 1, P. 02.

³ - ولقد خضعت المدونة في 2006/04/07 على مس العنصر 14 منها، وترتكز على تكوين وتأهيل أعوان الأمن المنصوص عليهم في المدونة، انظر في قرارات المنظمة الدولية البحرية (OMI) رقم: (A124/22)، (MSG/17/1)، (MSG75/ISWG/WP.1) أيضا:

MARIONNET Pierre, "Sûreté maritime et portuaire, Vade Meun thématique ISPS", Bibliothèque de l'Institut Français de l'aide à la Format Professionnel Maritime, ZI Rennes (Paris), France 2006, P. 67.

الجزائر طرفا في اتفاقية (SOLAS) المعدلة، فقد نفذت تلقائيا في حقها التعديلات المقتضية لمدونة (ISPS) اعتبارا من أول يوليو 2004 عملا بنص المادة 8 من الاتفاقية⁽¹⁾.

تتكون مدونة (ISPS) من جزأين (A) و (B) فيعتبر الجزء (A) إجباريا، ويشمل الأحكام العامة والتعريفات ومسؤولية الأطراف المتعاقدة في العمل بمتطلبات الجزء الثاني من الفصل الحادي عشر من اتفاقية (SOLAS)، كإعداد السفن والموانئ للخطط الأمنية وتقسيمها وتعين الأشخاص المكلفين بذلك، أما الجزء (B) فهو استشاري.

أبرزت المدونة وبصورة واضحة الثغرة الكبيرة والمتمثلة في عدم توضيح الفرق بين الأمن البحري والمفهوم الجديد للسلامة البحرية، وذلك بشرحها لمفهوم السلامة البحرية بأنها مجموعة من الإجراءات الوقائية ضد الأفعال غير مشروعة في البحر، لكن هذا الفرق لا يمنع من تقارب هدف المفهومين المشترك والمتمثل في حماية الأرواح البشرية والسفن والبضائع والبيئة البحرية، بالإضافة إلى سلامة الموانئ⁽²⁾.

وضعت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لضمان أمن النقل البحري وإنشاء إطار دولي يتم داخل التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعات الشحن البحري والموانئ، للكشف عن التهديدات واتخاذ تدابير وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر على السفن أو المرافق المينائية⁽³⁾.

ثانيا - المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن الميناء والمرافق المينائية:

تضمنت المدونة ISPS إلزامية وضع خطة أمن للموانئ، لمنع التهديدات ضد الأشخاص، والسفن، والبضائع، والغرض منها هو حماية المرافق المينائية، أي بمعنى واجهة بين السفن والموانئ والمواقف من التوقعات والنهج والمناطق، الفصل 11-2

¹ - مرسوم رقم 510/83 مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974 وبروتوكولها المبرم بلندن بتاريخ 17 فبراير 1978، ج. ر، ج، ج، العدد 36، الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983.

² - DERARDJA Djamel, Op. cit, PP. 117 - 118.

³ - Code ISPS, (Partie A), Op. cit, P. 05.

من اتفاقية (SOLAS) أضيفت من قبل (ISPS) وينبغي تحديد هذه الخطط وتنفيذها من قبل ضباط الأمن المخصصة لهذا الغرض؛ فهناك واحد لكل مرفق من مرافق الميناء لتقييم أمن هذه المرافق، وكذا تشغيل الخطة الأمنية ومراجعتها لتثبيتها أو لإعادة النظر فيها، ويعمل على ربطها بين عون أمن السفينة وضابط أمن شركة⁽¹⁾.

1- تقييم أمن المرفق المينائي:

توضع هذه الخطة ويتم اعتمادها بعد تقييم سلامة مرافق الميناء، وتنفذ إما من قبل الإدارات المعنية في الدولة أو من قبل الأجهزة الأمنية المخولة بها، والمشغلة لمرافق الميناء⁽²⁾، ثم يتم وضع تقرير عن كيفية إجراء عملية التقييم مع استخراج لنقاط الضعف والإجراءات المضادة لعلاج نقاط الضعف مع الاحتفاظ بالسرية التامة لهذا التقرير، ويجب وفقا للمدونة (ISPS)، إنشاء مستويات الأمان⁽³⁾، محددة من قبل الدولة وهي ثلاثة مستويات، وهذا يتوقف على مدى خطورة الوضع. ومستويات الأمان الثلاث تتمثل في: المستوى الأول ويشير إلى أي تهديد، المستوى الثاني إلى تهديدات محددة غير دقيقة أو معقولة، المستوى الثالث إلى تهديدات محتملة أو وشيكة محددة بوضوح⁽⁴⁾.

وتتضمن عملية التقييم للمرفق المينائي ما يلي:

- تقييم للأصول والبنى الأساسية والممتلكات الهامة والمهددة.
- تحديد طبيعة هذه التهديدات واحتمال حدوثها.
- تحديد وترتيب التدابير الأمنية التي سوف تتخذ.

¹ - الفصل 11-2 من اتفاقية SOLAS التي أضافتها مدونة ISPS.

² - الجهة المكلفة فيما يخص الدولة الجزائرية هو وزير النقل الذي يسهر على وضع المخطط الوطني للأمن المينائي والبحري.

أنظر: المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 64-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج. ر، ج، ج، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

³ - Point 4.1, Partie A du code ISPS.

⁴ - Partie A du code ISPS.

- تحديد وترتيب التدابير المضادة ومستوى فعاليتها للحد من التهديدات.
- تحديد نقاط الضعف للسياسات والإجراءات المتخذة وكذلك العناصر البشرية.

2- خطة أمن المرفق المينائي:

عند وضع الخطة يجب مراعاة ما يلي:

- وضع تدابير مانعة لجلب الأسلحة والمواد الخطرة وغيرها من مواد وأدوات غير مرخص بها إلى الميناء أو المرفق المينائي.
- وضع تدابير مانعة لدخول الأشخاص غير المسموح لهم بدخول الميناء أو السفن المتواجدة فيه.
- وضع تدابير للتدخل السريع من أجل إحباط أي محاولة تهديهم دون الإضرار بالنشاط المينائي.
- تنفيذ التدابير الضرورية لإخلاء المرفق المينائي في حالة وجود تهديدات.
- الاستجابة السريعة للتعليمات الصادرة من المستوى الأمني الثالث.
- تنفيذ إجراءات حمائية للبضائع وللأجهزة وللأفراد من عمال، بحارة، وزوار بالمرفق المينائي وتقديم التسهيلات الضرورية لهم.
- تطبيق إجراءات الاستجابة عند تشغيل نظام الإنذار الأمني في سفينة متوقفة بالميناء⁽¹⁾.

ثالثا- حماية أمن الموانئ في ضوء المتغيرات الحديثة:

تعمل الدول على إعادة تهيئة مستمرة للميناء بما يناسب التغيرات السريعة⁽²⁾ التي تحدث في أنماط بناء السفن وطرق مناولة البضاعة على سطح السفينة أو رصيف

¹ - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسة المينائية (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر)، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008، ص 147.

² - Les ports à l'échelle internationale, ont dû s'adapter afin d'assumer le traitement des échanges commerciaux internationaux particulièrement massifiés au cours de ce début de siècle.=

الميناء⁽¹⁾، فإن الميناء البحري يحتاج إلى تأمين المصالح المتداولة به، وتأمين سلامة العامة والمتعاملين معه من المجتمع المباشر وغير مباشر للميناء، الذي يضم أطراف متعددة، منها الخطوط الملاحية الوطنية والأجنبية من سفن وأطقمها والبضائع المستوردة والمصدرة والعابرة التي تمثل شريان الحياة المعيشية للدولة، والتجهيزات المرفئية عالية التكلفة من نظم ملاحية وأرصعة ومعدات ومخازن وطرق وساحات ومشتلات البنية الأساسية والفوقية، والتزويد وإصلاح السفن والمعدات ومراكز الاتصالات وشبكات المعلومات والخدمات اللوجستية وغيرها.

ويسعى أمن الموانئ إلى "حماية الناس والممتلكات ضد الأعمال الإجرامية"⁽²⁾، ويكون هدفها هو ضمان سلامة وصولها، وسلامة مرافقها، ولكن أيضا سلامة الركاب والبضائع وتحدد خطة الترتيبات اللازمة لضمان أمن الميناء والدولة هي وحدها المسؤولة عن أمن الموانئ، سواء فيما يتعلق بتعريف مضمونه أو مراقبة تنفيذها⁽³⁾، والذي يبدو أكثر أهمية في سياق سياسة أمنية شاملة وفعالة لأمن الموانئ، ويستند أمن الموانئ على خطة أمن الموانئ من قبل هيئة الميناء أعدت بعد إجراء تقييم أمن الموانئ، تجري إما من قبل الدولة أو من قبل الخدمة المعتمد لهذا الغرض والذي يجب أن يكون متوافقا مع الخطة الأمنية لمرافق

=Cette intensification du commerce international ayant entraîné le portuaires et une lourde infrastructure portuaire a mise en place des outils techniques et informatiques performants conteneurisation, multi modalisme et plateformes logistiques, échanges des données informatisées (EDI), ces éléments ayant révolutionné le passage maritime et portuaire et celui du transport d'une façon générale.

- BOUKHATMI Fatima, « La nécessaire adaptation des ports Algériens : Les outils juridiques », *Revue droit des transports et des activités portuaires*, Volume V, N° 02, 2018, PP. 19-20.

¹ - هشام بوريش، "أسس استخدام مؤشرات الإنتاجية في قياس أداء الموانئ الجزائرية"، *مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية*، المجلد 13، العدد 03، جامعة باجي مختار، عنابة، 2007، ص 83.

² - JEAN Pierre Beurier, *Droit maritime*, Dalloz, 2^{ème} édition, Paris, 2010, P. 883.

³ - المادة 911 من القانون البحري الجزائري.

الميناء⁽¹⁾، كما يستند على احترام الخطوات التنفيذية لتطبيق قواعد تأمين الموانئ⁽²⁾ وعلى الأنظمة الأمنية الإلزامية المستحدثة بموجب المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

1- الخطوات التنفيذية لتطبيق قواعد تأمين الموانئ:

حددت المنظمة البحرية الخطوات التنفيذية لتطبيق قواعد تأمين سلامة الموانئ كالآتي:

أ- اختيار الأفراد المسؤولين عن تأمين الميناء ومحطات بضائعه المختلفة.

¹- أنظر: الفصل الأول من المرسوم التنفيذي رقم 64-418، مرجع سابق.

²- Les principaux événements de pollution portuaire en Algérie sur les 12 ports de commerce dont dispose l'Algérie, trois sont destinés à l'exportation des hydrocarbures.

Etant également un pays producteur d'hydrocarbures et transporteur d'hydrocarbures, et du fait également que les exportations algériennes sont essentiellement constituées d'hydrocarbures, ainsi, sur nombre de 10 000 navires/ an 1300 navires citernes touchent les ports algériens ;

En outre, la proximité des côtes algériennes (20 milles marins) de la principale route maritime de navires citernes en mer méditerranée par laquelle transitent environ 2000 navires/ an et 150 Millions de tonnes de pétrole, fait que notre pays n'est pas à l'abri des risques majeurs de pollution marine.

Plusieurs événements de mer ont été enregistrés, dans un passé relativement récent, l'Algérie à elle seule a vécu l'expérience d'au moins cinq pollution majeurs :

- En 1976, le navire Ellen Conway échoua au Port d'Arzew avec une cargaison de trente-deux mille (32.000) tonnes de brut à bord et causant un déversement majeur le long des côtes algériennes.
- En 1980, incendie et explosion au large de la côte Est du pétrolier « Kaptanamar Cos » avec une cargaison de 71000 T de pétrole Brut ;
- En 1980, le navire Juan Antonio Lavaleja déversa environ onze (11) millions de gallons de Condensât dans le port d'Arzew ;
- En 1986, le navire Oued Guetrini déversa quelques vingt-cinq (25) tonnes de bitume au port d'Alger.
- Incendie et explosion du « Southern Crossé » à Skikda avec déversement de 7500 T de Gas-oil ;
- En 1989, rupture de la pipe de fuel au port d'Arzew.
- Incendie et explosion du « Delaware » avec une cargaison de condensât, causant une pollution du plan d'eau d'Arzew ;
- En 1989, naufrage en rade de Skikda du pétrolier « Mass Luis » avec déversement du Fuel-oil des soutes.
- En 1989, menaces d'échouement du pétrolier « Zephir » avec 73000 T de pétrole brut, après incendie au Nord Est de Bejaia.
- En 1992, le navire Acina, suite à un incendie à bord, déversa du condensât au port d'Arzew.
- Le 01/02/2002 échouement des navires « Vallebruna » Battant pavillon Italien, « Alliance Spirit » battant pavillon du Bahamas et Keymar battant pavillon Chypriote.
- Le 18/05/2006, Le navire Lng Tellier a heurté un quai du port de Skikda, ce qui a entraîné une déchirure dans sa coupe et a laissé partir dans le bassin du port une importante de l'eau de Ballast polluante qui a été vite maîtrisée.
- Le 26/06/2006, déversement de 63 Tonnes de pétrole brut, provoqué lors du chargement du navire Iran Abadeh au port de Skikda.

Plus récemment, une fuite dans les installations de la plateforme pétrochimique a provoqué l'apparition d'une nappe de brut à quelques mètres des plages de Skikda.

-HADDOUM Kamel, « La pollution dans les ports de commerce Algériens », Op.cit., PP.31-32.

ب- إجراءات تقييم أمني للمرفق المينائي المطلوب حمايته Port Facility Safety Assessment (PFSA).

ج- تطوير خطط تأمين الميناء Port Facility Safety Plans (PFSP).

د- وضع برنامج تدريبي على تأمين الميناء.

هـ- توفير المعدات والأجهزة الخاصة بالتأمين.

و- البدء في اتخاذ الخطوات التنفيذية لتصحيح الأخطاء أو نقاط الضعف.

ز- تسليم خطط تأمين المنشآت المرفئية للحكومة المتعاقد معها للمراجعة والاعتماد.

وتشمل خطط تأمين الميناء بصفة عامة:

- التسهيلات المرفئية المختلفة شاملة لمنطقة الانتظار للرسو والجانب المائي من

الميناء Waiting or Anchorage area.

- تقوم إدارة أو سلطة الميناء بتطوير خطط التأمين للمنشآت المرفئية، كل حسب

طبيعتها وخصائصها، ويعتبر التنسيق بين القواعد العامة والخاصة بكل هدف تأميني شيئاً

ضرورياً لتحقيق التوافق الأمني المطلوب على مستوى الميناء، والقدرة على أفضل استغلال

للموارد المتاحة. وتشمل تأمين التسهيلات المرفئية كل من التسهيلات البحرية، مثل

المساعدات الملاحية، والممرات الملاحية، والإرشاد، والقطر، كما يشمل التأمين الأرضي

مثل الأرصفة وأجزاء البنية الفوقية من طرق وإنارة ومخازن مختلفة ومعدات مناولة، ونظم

الاتصالات والمعلومات وأماكن انتظار وساحات المعدات الورش ومحطات القوى، ومحطات

التزويد بالوقود، وخطوط النقل بالسكك الحديدية والطرق البرية والقنوات المتصلة بالميناء

ومنافذ الميناء والمحطات بداخله لاختبار مدى فعالية الإجراءات، وقدرة تلك الموارد على

التصدي للخطر وتداعياته. وتحدد خطط تأمين الميناء على وجه دقيق خطط تأمين كل

مرفق وهدف ومستويات الخطر المحتمل حدوثه، كما يجب إجراء تدريبات عملية من وقت

لآخر وافترض تحقق خطر ما، وقياس درجته.

2- الأنظمة الأمنية الإلزامية المستحدثة بموجب المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية:

الأنظمة الأمنية الإلزامية المستحدثة بموجب المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية والتي يجب أن تتوفر في السفن التجارية الخاصة بنقل المسافرين نجد:

أ- منظومة التعاريف الألية للسفينة Ship Automatic Identifications Système (AIS).

وهي منظومة تتكون من جهاز اتصال ذي تردد عالي جدا (VHF)، ويمكن لأية سفينة أخرى أو محطة أرضية أو طائرات التعرف على السفينة عن طريق هذا الجهاز والحصول على بيانات أوتوماتيكية⁽¹⁾.

ألزمت مدونة ISPS جميع السفن بأن تقوم بتطبيقه ضمانا لأمنها وسلامتها، حيث يفرض من النظام إنسيابية عالية في عملية المرور الأمن وتجنباً لمناطق الخطر أو تحديد الموقع ومعرفة تفاصيل السفن وكشف مخالفاتها⁽²⁾.

ب- نظام الإنذار الأمني للسفينة Ship Security Alert System (SSAS):

يجب أن تزود جميع السفن بنظام الإنذار الأمني للسفينة وعندما يعمل هذا النظام فإنه يرسل تحذيراً أمنياً من السفينة إلى البر للهيئة المختصة التي خصتها الإدارة البحرية لاستقبال هذا الإنذار وعند ظهوره عند الهيئة المختصة يعني ذلك أن السفن المستغيثة مهددة أو معرضة للخطر ويتضمن التحذير تحديد السفينة وموقعها، كما يتعين أن يكون نظام التحذير الأمني قادراً على أن يعمل من غرفة القيادة وأماكن آخر على الأقل.

¹ - محمد أبي حجر البشير، "التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية Code ISPS"، مجلة المسلح، متوفر على مستوى الموقع الإلكتروني: <http://almusallah.ly/on/navy/113-vol-36-80> تاريخ زيارة الموقع 2018/05/15.

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 333.

ج- نظام التعاون والتتبع بعيد المدى (LRIT): A lang Range Identification and Tracking of Ships

يوفر هذا النظام معلومات عن السفن لأغراض تحسين أمن البحري وحماية البيئة البحرية. وقد دخل هذا النظام حيز التنفيذ في الأول من يناير 2008، تقوم السفن بإرسال معلومات آليا متضمنة هوية السفينة، هوية السفينة مع موقع السفينة (خط العرض وخط الطول)، ووقت وتاريخ ذلك الموقع، وترسل هذه المعلومات عادة أربع مرات في اليوم⁽¹⁾.

رابعاً - التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق الميناء:

اتخذت الجزائر إجراءات وقائية في مجال أمن السفن والمرافق المينائية⁽²⁾، في نصوصها الداخلية قبل دخول Code ISPS حيز التنفيذ، وهذا لإقناعها بضرورة محاربة أفعال غير مشروعة في البحر⁽³⁾، فوضع المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10 جويلية 1995، والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار تكون تابعة

¹ - محمد أبي الحجر البشير، مرجع سابق.

² - شهدت الجزائر أحداثا مأسوية في تخريب المنشآت القاعدية للدولة سنوات التسعينات، فقد تعرض مطار الجزائر العاصمة إلى هجوم إرهابي عام 1990، كما تم اختطاف طائرة Airbus التابعة للخطوط الجوية الفرنسية في ديسمبر 1994، أضف إلى ذلك عملية القتل التي تمت في ميناء جيجل وأدت إلى مقتل 7 بحارة إيطاليين للسفينة Lucina لذلك لم تكن المعايير الأمنية الصارمة الخاصة بحركة السفن البحرية وأمن الموانئ، بالشيء الجديد على الجزائر ونتيجة هذه الأحداث اعتمدت الجزائر منذ 1990 مخططا آمنا واضح للتصدي للهجمات الإرهابية، وذلك مواجهتها بالوسائل والإمكانات المتاحة، فقد أنشأت مخططا آمنا لحماية أملكها وحماية الأشخاص، وعمم هذا المخطط على نطاق واسع لحماية الأماكن العمومية، من بينها الموانئ والمطارات التي كانت هدفا مسطرا للإرهابيين. واتخذت ترتيبات وقائية قبل دخول حيز التنفيذ في مجال أمن السفن والمرافق المينائية، من خلال تشريعاتها الوطنية، وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة الأفعال غير المشروعة في البحر.

³ - DERARDJA Djamel, Op.cit, P. 136.

للأمن الوطني وتسير بمحافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني⁽¹⁾، كما تم تحديد مهام محافظة الميناء⁽²⁾.

أصدر المشرع الجزائري نصا قانونيا يتماشى مع التعديلات التي جاء بها Code ISPS وهو المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية، وإنشاء الهيئات التابعة لها الذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 25 جويلية 1994، والمتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية. كما أتبعه بعد سنتين بقرار وزارة النقل المؤرخ في 14 يناير 2006، والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، إذ ضمن هذه النصوص الداخلية حل أحكام مدونة (ISPS)⁽³⁾.

أوجبت القاعدة 13 من مدونة ISPS أن يعين كل طرف السلطة الوطنية المسؤولة عن الاتصال مع المنظمة البحرية الدولية، وقد قام القانون بتحديد وزارة النقل كجهة مركزية لتنفيذ متطلبات مدونة "ISPS" كونها السلطة الرئاسية الوصية عن الموانئ، يساعدها في ذلك كل من اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي⁽⁴⁾ والمركز العملي للأمن والسلامة البحريين.

¹- راجع نص المواد 02 و 03 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 01 جويلية 1995، والمتضمن إنشاء محافظة الأمن الميناء أو المطار ج. ر، ج، ج، العدد 38، لسنة 1995.

²- تتولى محافظة الميناء ترأس وتنشيط أعمال اللجان المحلية، الأمن الميناء، كما تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة والسلطات الأخرى المسؤولة في المكان وتسهر على تنفيذه، وتبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغير على الميناء أو تهيئته، وتتأكد بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة والتدابير الأمنية وتلمي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير. للمزيد من التفاصيل راجع: المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192، المتضمن إنشاء محافظة الأمن من الميناء والمطار، مرجع سابق.

³- ج. ر، ج، ج، ج، الصادرة في 22 ديسمبر 2004، مرجع سابق.

⁴- تشير إلى أن المرسوم التنفيذي رقم 94/340 المؤرخ في 25 أكتوبر 1994، أنشأ "اللجنة الوطنية للأمن المينائي"، ثم ألغيت بمقتضى المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 04/418 وحلت محلها "اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي".

تنص المادة 03 من المرسوم رقم 418-04 على أن وزير النقل مسئول عن تنظيم وتنسيق علاقات وأدوار المتدخلين في تطبيق مدونة ISPS، وفق ما يرسمه المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي، حيث تعتبر وزارة النقل سلطة سليمة مباشرة للموانئ، ومن بين المهام التي كلف بها وزير النقل:

- إعداد واقتراح النصوص التنظيمية المتعلقة بتطبيق الموانئ لمدونة ISPS، ومطابقة المستويات الأمنية الخاصة بالموانئ وكذا إصدار توصيات حول تدابير الوقاية من الوحدات الأمنية.

- مراقبة التعليمات المطبقة على الإعلان الأمني وتنفيذ المؤسسات المينائية للمخطط الوطني للأمن البحري والمينائي أو الموافقة على الخطط الأمنية وتقييمها وتعديلها، وكذا ضمان التواصل مع المنظمة البحرية الدولية لتبليغ وتلقي المعلومات المتعلقة بالأمن البحري والمينائي.

كما تضمنت أحكام المرسوم رقم 418-04 سالف الذكر هيئات الأمن البحري والمينائي، وهي:

- اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي.
- المركز العملي للأمن والسلامة البحريين.
- اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي.
- المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة⁽¹⁾.

اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي فتكلف بالمهام التالية:

- متابعة التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري والمينائي وتدقيق مستويات الأمن المنصوص عليها في مدونة ISPS من أجل تكييفها مع التطبيقات الوطنية، وإعداد برنامج وطني في هذا المجال.

¹ - DERARDJA Djamel, Op.cit, PP. 144 – 148.

- متابعة تنفيذ مخططات أمن السفن والموانئ، وبرامج التجهيز والتكوين وتكوين مستخدمي الأمن البحري والثائي⁽¹⁾.

أما المركز العملي للأمن والسلامة البحريين فإن مهامها تكمن في:

- إعلام الحكومات الأجنبية بتدابير الأمن والسلامة البحريين الخاصة بسفنها، وكذا المنظمة البحرية الدولية بكل تغيير يطرأ على التدابير الأمنية بالجزائر، كما يستخدم كنقطة لاستقبال الإخطارات المرسله من المنظمة البحرية الدولية والإخطارات المتعلقة بمستويات الأمن، وتقارير مراقبة السفن من دولة الميناء في الموانئ الأجنبية.

- جمع المعلومات المرتبطة بالسلامة والأمن البحريين لحساب السلطة المؤهلة، حيث يهتم بإعداد بنك معلومات وإمساك سجلات خاصة بالحوادث الأمنية وسلامتها على المستوى الوطني والدولي.

- تسليم الرخص الأمنية والسلامة البحرية الضرورية⁽²⁾.

المطلب الثاني

تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في القنوات الدولية

لم تتمتع القنوات البحرية بهذا الاهتمام الذي هي عليه الآن، فقد اختلف الأمر بازدياد الرحلات التجارية، وبما أن القنوات همزة وصل بين البحار ومنطقة ربط بينها، أصبحت تحظى بهذه الأهمية كما تلعب دورا كبيرا مثلها مثل المضائق. وعلى أساس أن القناة تقع في إقليم دولة معينة فهي خاضعة لسيادة تلك الدولة، وكون موقع القناة داخل إقليم الدولة الواحدة (الفرع الأول) يجعل من الصعب تحقيق قاعدة حرية المرور، كما أن خصوصية كل قناة يصعب وضع اتفاقية موحدة لها (الفرع الثاني). ومع تطور التجارة نشطت هذه القنوات

¹ - المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 418/04، مرجع سابق.

- المادة 13، 18، 19 من المرسوم التنفيذي رقم 418/04، مرجع نفسه.

² - راجع: المواد 32، 33، 34، من المرسوم التنفيذي رقم 418/04، مرجع نفسه.

كطريق هام لهذه السفن، إلى أن أصبحت ممرا للسفن العملاقة وناقلات النفط والسفن الحربية، مما جعل هذا الأمر مهم وخطير في الوقت نفسه، لما يحمله من تهديد لأمن وسلامة الإقليم امنيا وبيئيا من حيث التلوث، لذلك وجب على المجتمع الدولي إيجاد نظام قانوني ينظم المرور في القناة.

وإذا كانت المياه الداخلية جزءا لا يتجزأ من إقليم الدولة، والقناة من هذه المياه فللدولة أن تمنع السفن الأجنبية من الدخول إليها وتحتكر لنفسها الملاحة، ولا يقيدتها سوى الاتفاقيات المبرمة بشأنها⁽¹⁾، وهذه القنوات في مجملها تخضع لنظام المرور البريء الذي يضمن حق مرور السفن الأجنبية. وإذا كانت القناة خاضعة لسيادة الدولة، فلهذه الدولة أن تمارس جميع اختصاصاتها التشريعية والقضائية والتنفيذية، والأخذ بالتدابير العقابية للسفن المخالفة وكذلك الأشخاص الموجودين على متنها على خلاف المضايق التي تطالب فيها هذه الدولة بالتعويض فقط دون تطبيق سلطة العقاب (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف القنوات البحرية

تعرف القناة بأنها مضيق اصطناعي⁽²⁾ يسهل المواصلات البحرية بين مساحتين بحريتين، حفرت لغرض الملاحة دعت الحاجة إليها ويعرفها الغربيون (الفقه الغربي) على أنها طرق مائية اصطناعية تم حفرها في إقليم دولة أو أكثر، وذلك إيصالا لبحر بآخر تسهيلا للملاحة الدولية⁽³⁾، وتختلف باختلاف موقعها الجغرافي، فهناك قنوات تصل في ما بين أنهار وطنية (أولا)، ثم القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية (ثانيا)، وبعد ذلك

¹- SIEGFRIED (A), "Les Canaux Internationaux et les grandes voies, Maritimes, mondiales", R.C.A.D.I., volume 74, Paris, 1949, PP. 19 - 20.

²- HENERY (J) et FRANCOIS (X.B), Manuel de droit International public (droit des gens) A, Dousseau, Belgique, 1912, P. 317.

³- جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 192.

القنوات التي تصل بين بحار عامة (ثالثاً)، ثم القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة (رابعاً)، وأخيراً القنوات التي تصل ما بين البحار (خامساً).

أولاً- القنوات التي تصل بين أنهار وطنية:

هذه القنوات هي مياه داخلية خالصة تنطبق في حقها أحكام الأنهار الوطنية التي بدورها تنطبق عليها السيادة للدولة الإقليمية، وعدم ضمان الملاحة المائية ولو البريئة منها لأي حال من الأحوال للسفن الأجنبية داخلها مثل: قناة الفولجا.

ثانياً- القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية:

تعد هذه القنوات مياهها داخلية خالصة في حق الدول المتاخمة لها، إلا أنه يجب الإشارة إلى أن هذه القنوات قد تنطبق عليها أحكام الأنهار الدولية على أساس أحكام اتفاقية برشلونة، إلا إذا كان النهر الدولي منظم باتفاق دولي خاص في هذه الحالة نطبق الأحكام الخاصة بذلك النهر، ويمكن ذكر على سبيل المثال قناة الإيزل.

ثالثاً- القنوات التي تصل بين بحار عامة:

لهذه القنوات أهمية كبيرة لأنها تعد طرقاً للمواصلات الدولية⁽¹⁾، بين أجزاء البحار العامة المشمولة بحرية الملاحة الدولية، فهي تتشابه جزئياً مع المضائق الوطنية التي تصل بين أجزاء من البحار العامة والتي تضمن حق المرور للسفن الأجنبية.

هذا النوع من القنوات وضع لها قاعدة عامة أنها تعد من قبيل المياه الداخلية، حيث يمكن لدولة إنكار ضمان الملاحة داخلها حتى ولو كانت بريئة، أما فيما يخص الملكية الإقليمية للقناة فهذه الملكية تعود إلى الدولة التي اخترقت أراضيها وتخضع لسيادتها⁽²⁾.

¹ - زهرة منصرة، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية

الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2015، ص 104.

² - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 105.

رابعاً - القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة:

تصل هذه القنوات بين أنهار دولية وبحر عام، لذا فإنه يطبق عليها الأحكام الخاصة بالأنهار الدولية ويطبق هذا التعريف على قناة اللونجودوك.

خامساً - القنوات الدولية:

من الناحية الجغرافية تعتبر أنها مضائق صناعية، لأن هذه قنوات تصل ما بين البحر لذا فإن القنوات التي تدخل ضمن نظام نهر الدولي مثل الراين، فهي عادة تعتبر في حكم النهر الدولي، أما من الناحية القانونية فالإشكالية تثور بصدد مسألة حرية الملاحة فيها بعبارة أخرى ما هو الغرض من شقها⁽¹⁾، وهنا نجد التعريف الوظيفي يجيب على التساؤل الغرض من شقها هو تسهيل شؤون الملاحة الدولية واختصار المسافات والتكاليف، فهذا يستدعي السماح لجميع السفن بالمرور فيها⁽²⁾.

انطلاقاً من التعاريف المقدمة للأنواع الخمسة للقنوات السالفة الذكر نستنتج الخصائص

التالية:

أ- قناة تكونت بطريقة صناعية أي الإنسان هو الذي تدخل في شقها⁽³⁾.

ب- تقع في إقليم دولة واحدة فلا توجد قناة تمر بدول متعددة، ومع ذلك توصف على أنها دولية.

ج- تربط بين بحرين لتعتبر قناة دولية، أو إذا كانت تربط بين نهريين داخليين أو نهر داخلي وبحر تعتبر قناة وطنية.

د- حفرة لتسهيل الملاحة، وخفض تكاليفها.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديد، مرجع سابق، ص 107.

² - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 105.

³ - سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار الثقافة لنشر والتوزيع، 2009، ص 144.

هـ- تكون صالحة للملاحة الدولية، غير محدودة بزمان ولا اعتبرت قناة داخلية مثلما هو الحال لقناة البحر البلطي التي تصلح للملاحة القصير خلال 165⁽¹⁾، يوم فقط في السنة تبقى المياه القناة داخلية إلى أن تدول⁽²⁾.

وعلى الرغم من أن عدد القنوات قليل بالمقارنة مع المضائق، فإن القنوات الدولية تحتل مكانة هامة في حركة الملاحة الدولية⁽³⁾.

الفرع الثاني

خصائص القنوات البحرية

لا يختلف اثنان على أن القناة والمضيق يصلان بحرين، أو مساحتين من المياه وغالبا ما تكون القنوات اصطناعية، بينما تكون المضائق طبيعية لا يتدخل فيها الإنسان، لا عن طرق الشق ولا الحفر كما يفعل في القناة، إلا أنهما يحققان تواسلا بين هذين الجزأين لتسهيل الملاحة البحرية، واختصارا للطرق البعيدة التي كانت تسلك من قبل وخاصة بين تلك الأجزاء بين القارات.

تختلف القناة عن المضيق في الأحكام القانونية التي تطبق عليها، وقد يرجع ذلك إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي لم تضع نظاما قانونيا للقنوات الدولية⁽⁴⁾، وإنما تركت ذلك لقواعد القانون الدولي، ولم تنظمها كما نظمت المضيق.

لكن فيما يخص المرور البريء فإنها تشترك مع المضيق بالنسبة للسفن التجارية دون الحربية والطائرات، في حين يسمح المضيق بذلك بمقتضى أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، لأن السفن الحربية والطائرات تحتاج إلى إذن الدولة صاحبة الإقليم على أساس أن

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 107.

² - مسلم الدويك محمد سلامة، مرجع سابق، ص 148.

³ - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 192.

⁴ - VINCENT Philipe, Droit de la mer, Larcier, Paris, 2008, P. 68.

القناة واقعة في إقليمها، فيستوجب عليها أن تخضع لرخصة من الدولة إلا إذا كانت هناك اتفاقية في هذا الشأن.

تعد القناة جزءا من إقليم الدولة التي شقت على أرضها فهي خاضعة لجميع أشكال السيادة إلى حين تدويل هذه القناة، ومن ثم خضوع الدولة للالتزامات والقواعد التي من شأنها تسمح بالمرور البري فيها.

ونظرا لإستراتيجية بعض القنوات وجب تنظيم الملاحة فيها، فأبرمت اتفاقيات دولية بخصوص هذا الشأن، بحيث تستفيد الدول من المرور في القناة مع منح الدولة صاحبة الإقليم بعض الاختصاصات من أجل حماية أمن وسلامة إقليمها⁽¹⁾، وذلك باتخاذ الإجراءات التي تخولها إياها الاتفاقية الخاصة بالقناة، بحيث تعمل هذه الاتفاقية على إيجاد توازن بين حرية المرور ومبدأ السيادة.

وقد حاول القانون الدولي إيجاد نظام عام يحكم به كل القنوات، ولكن لم يوفق في ذلك نظرا لاختلاف النظم القانونية لكل دولة، لذلك بقيت الاتفاقيات تتسم بالخصوصية.

وبما أن القنوات الدولية تعتبر طرقا اصطناعية للمواصلات⁽²⁾، و«هي مضائق صناعية حفرت لتوصيل بحرين تسهيلا للملاحة والمواصلات الدولية»⁽³⁾، فهي، إذن «طريق مائي صناعي يصل بين بحرين بغرض تيسير أعمال الملاحة الدولية»⁽⁴⁾، ومن أهم الأمثلة لأهم القنوات، والاتفاقيات المبرمة في شأنها: قناة السويس (أولا)، وقناة بنما (ثانيا) وقناة كييل (ثالثا).

¹- NYS (E), Le droit international, Les Principes, les théories, les faits, M, weissenbruch, Brithane, 1921, P. 516.

²- شارل روسو، القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة، عبد المحسن سعد الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1987، ص 215.

³- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 77.

⁴- جمال سلامة علي، مرجع سابق، ص 137.

أولاً- قناة السويس:

يبلغ طولها 160 كلم الموجودة بمصر، حيث أنه حينما كانت مصر خاضعة للسيادة التركية حفرتها شركة خاصة، وهي تمتد من بور سعيد حتى السويس وتصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، وينص عقد الامتياز لسنة 1854 لمدة 99 سنة على وجوب فتح القناة في وجه سفن جميع الدول على قدم المساواة، وقد فتحت القناة سنة 1869 ثم نظمت بموجب اتفاقية القسطنطينية سنة 1888 التي نصت على:

- حرية الملاحة التجارية.
- حرية مرور السفن الحربية بشرط عدم التوقف وعدم إنزال الجيوش.
- حيادية القناة فلا يجوز محاصرتها أو مهاجمتها أثناء الحرب⁽¹⁾، وعلى:

أ- حرية الملاحة في قناة السويس.

تفتح القناة لمرور السفن التجارية والحربية للدول جميعها في وقت السلم والحرب على أن تتعهد الدول بأن لا تقوم بأي عمل من شأنه عرقلة الملاحة في القناة⁽²⁾.

ب- ضمان سلامة الملاحة وقت الحرب في قناة السويس.

تمتتع الدول المتحاربة بالقيام بأي عمل عدواني في القناة، أو إتيان أي عمل من شأنه أن يعرقل الملاحة فيها، أو إحدى فتحيتها حتى مسافة 03 أميال بحرية. ويمنع على الدول المتحاربة أخذ أو إنزال أي ذخائر أو القيام بمهمة حربية، أو إنزال الجنود في القناة أو في أحد موانئها أو منها إلا في حالة الضرورة الملاحية، وكذلك على السفن المرور في القناة في مدة قصيرة وفي وقت ممكن دون أن تمكث في مينائي بور سعيد أو السويس أكثر من 24 ساعة، إلا في حالة ضرورة الملاحة⁽³⁾.

¹- شارل روسو، مرجع سابق، ص ص 215 - 216.

²- المادة 01 من اتفاقية القسطنطينية.

³- المواد 04 و 05 من اتفاقية القسطنطينية.

- عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 443.

ج- حق المساواة في المرور في قناة السويس.

جميع الدول متساوية في حقوق فيما يتعلق بالمرور في القناة، لا يجوز التمييز في المعاهدة بين دولة أو أخرى، كما لا يحق للدول المتعاهدة في الحصول على أية مزايا إقليمية أو إمتيازات أخرى تتعلق بالقناة وفق للمادتين 11 و 12 منها⁽¹⁾.

د- قناة السويس جزاء لا يتجزأ من مصر.

وهذا على اعتبار أنها موجود بأكملها في الإقليم المصري، وقد اعترفت المعاهدات الدولية من بينها معاهدة التحالف البريطانية المصرية لسنة 1932، بأن القناة جزاء من مصر وهي صاحبة السيادة عليها، وقد إحترمت الدول بصورة عامة هذه المبادئ.

أثناء الحرب الروسية اليابانية مرت السفن الحربية الروسية عبر القناة لسنة 1905 وكذلك عبرتها السفن الحربية الإيطالية في الحرب- الليبية الإيطالية سنتي (1911-1912)، فلم يعترض النظام القانوني للقناة لمخالفة إلا أثناء الحرب العالمية الأولى، وفي 03 فيفري 1915 هاجم الألمان والأتراك قناة السويس فقامت بريطانيا بغلقها في وجه الأعداء، وفرضت التفتيش على جميع السفن على بعد 03 أميال من القناة، وبعد الحرب عاد العمل بنظام الدولي.

جدد نظامها بفضل معاهدة فرساي ولوزان ومعاهدة التحالف البريطانية المصرية سنة 1932 منحت هذه المعاهدة بريطانيا حق الاحتفاظ بالقوات العسكرية في جوار القناة بحيث يمكن أن تبلغ في وقت السلم 10 آلاف جندي وذلك لمدة 20 عام لحماية القناة، والتعاون مع الجيش المصري إلى أن يصبح هذا الأخير قادرًا على حماية القناة وحده خلال الحرب العالمية الثانية، قبل أن تعلن مصر الحرب على الدول المحور، وفي 24 فيفري 1945 تعرضت القناة لعشر غارات جوية قامت بها دول المحور، وقد تميزت فترة ما بعد الحرب الممتدة من سنة 1945 إلى 1956 بثلاثة عوامل وهي:

¹ - المواد 11 و 12 من اتفاقية القسطنطينية.

- طالبت مصر بإجلاء الجيوش البريطانية عن القناة، وفي سنة 1951 أصدرت مصر عدة قوانين أبطلت بموجبها معاهدة 1932، وبعد الثورة المصرية جرت مفاوضات بين طرفين بتوقيع إتفاقية الإجلاء في 19 نوفمبر 1954 التي نصت على إتمام إجلاء خلال فترة 20 شهر، وفعلاً أجلي آخر جندي في 13 ماي 1956.

- طالبت مصر شركة القناة بمنحها مركزاً ممتازاً في إدارة الشركة، وتم ذلك فعلاً بإتفاق سنة 1946.

- أثارت مشكلة تتعلق بمفهوم حرية الملاحة في القناة، وقد أثرتها إسرائيل لتجبر مصر على فتح القناة في وجه سفنها في سنة 1951، رفعت إسرائيل الأمر إلى مجلس الأمن واحتجت على القيود التي فرضتها مصر على الملاحة في القناة، ومنع السفن الإسرائيلية من عبور القناة البحرية واحتجت على ممارسة حق الزيارة والتفتيش للتأكد من عدم قيام السفن المحايدة بتهريب مواد حربية إلى إسرائيل.

وقد أكدت إسرائيل أن الهدنة الموقعة بينها وبين مصر بتاريخ 24 فيفري 1949 قد أنهت الحرب ولكن مصر أكدت أن الهدنة لم تنهي الحرب، وأضافت أن إتفاقية 1888 منحت لها حق الدفاع عن نفسها، برغم من أن الأمن أصدر قراراً دعا فيه إلى رفع القيود عن السفن الإسرائيلية، فقد أصرت مصر على إقفال القناة في وجه سفن العدو معتبرة نفسها في حالة الحرب مع إسرائيل، وقد بررت إمتناعها عن تنفيذ القرار بحجة أن إسرائيل لم تقم بتنفيذ قرارات الأمم المتحدة المتعلقة بفلسطين⁽¹⁾.

¹ - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي، بيروت، 2003، ص ص 340 - 341.

أُمتت القناة سنة 1956 التي رجع تنظيمها إلى الحكومة المصرية لوحدها. وبعد اتفاقية كامب ديفيد سنة 1979 أكدت على حرية المواصلات في قناة السويس بما فيها الإسرائيلية⁽¹⁾.

ثانيا - قناة بنما:

يبلغ طولها 81 كلم التي حفرت في منطقة من الأرض كانت حكومة بنما قد منحتها إلى الولايات المتحدة الأمريكية بعقد تنازل لمدة مائة عام، باشر حفرها شركة فرنسية خاصة (1882 إلى 1888) وبعد إفلاس الشركة الفرنسية استخلفتها الحكومة الأمريكية بإدارة عسكرية للحفر، حيث باشرت الحفر من سنة 1904 إلى 1914، وهي تصل القناة المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي ما بين كولون Colon وبالباوا Balboa، دشنت في بدء الحرب العالمية الأولى 1914. وتباشر الولايات المتحدة الأمريكية كل السلطات على القناة بموجب معاهدة سنة 1903.

تخضع القناة فيما يخص السيادة عليها إلى معاهدة بونسيفوت Hay-Pauncefote المبرمة سنة 1901 بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، التي تلزم الدولتين باحترام القناة عند فتحها وعدم احتكارها وعدم إنشاء تحصينات عسكرية فيها، وبمعاهدة كلايتون بوموير Clayton- Bumwer سنة 1850 بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، والتي اعترفت فيها بريطانيا لأمريكا بحق إدارة القناة والدفاع عنها بشرط وضع نظام حر فيها وبمعاهدة هاي. بانو، فاريللا Hay- Banau- Varilla المبرمة سنة 1903 بين الولايات المتحدة الأمريكية ودولة باناما، بعد ثورة مقاطعة باناما الكولومبية على حكومة كولومبيا المركزية التي لعبت فيها الولايات المتحدة الأمريكية دورا كبيرا للانفصال والاستقلال عنها.

¹ - لتفاصيل أكثر عن قناة السويس يمكن الرجوع إلى: صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسات القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص ص 507 - 513.

وأياضا: غازي حسن صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص ص 192 - 196.

فهذه المعاهدة الأخيرة تمنح الولايات المتحدة الأمريكية قطعة من الأرض تشق فيها قناة مقابل مبلغ 10 ملايين دولار مضاف إليها مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار على شرط بقاء القناة ملك للولايات المتحدة وشرط حرية الملاحة فيها⁽¹⁾، ويتميز النظام الموضوع لقناة بالأمور التالية:⁽²⁾

1- إن نظامها لم يتفق عليه في وثيقة دولية كما هو الحال لقناة السويس، فهو نظام وضعته واتفقت عليه ثلاث دول (الولايات المتحدة وبريطانيا وبنما)، وقد استنتج البعض أن من حق الولايات المتحدة غلق القناة في وجه سفن الدول غير الموقعة على المعاهدتين على أساس أن هذه المعاهدة لا تلزم إلا هذه الدول الثلاث، إلا أن هذا يتعارض ومبادئ القانون الدولي العام.

2- حرمت بنما من كل مظاهر السيادة على القناة، وكان كل ذلك لصالح الولايات المتحدة الأمريكية لأنها تتولى وحدها إدارة القناة، والدفاع عنها وإقامة التحصينات على ضفتيها من دون مراقبة بنما لذلك⁽³⁾.

ولم يتوقف هذا الأمر إلى هذا الحد، بل إن السلطات الأمريكية تمارس بعض الصلاحيات الأمنية في الأراضي البنمية خارج القناة، بحجة حماية القناة وقد أدى ذلك إلى بعض الاضطرابات التي نظمها الوطنيون في بنما⁽⁴⁾، وفي سنة 1962 قامت واشنطن برفع العلم البنامي إلى جانب العلم الأمريكي في منطقة القناة⁽⁵⁾.

إن المعاهدتين اللتين سبق ذكرهما لم تتضمننا نصًا يقضي بحرية المرور في زمن السلم والحرب، كما هو الحال في اتفاقية لسنة 1888 المتعلقة بقناة السويس، وهذا ما أدى

¹ - جمال محي الدين ، مرجع سابق، ص 112.

² - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 345.

³ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 112.

⁴ - أنظر:

SLACK (B), et MCCALLAR (R), «Le Canal de Panama à un Carrefour Géographique, Réalités Commerciales et Environnement », Etudes Internationales, Volume 36, N° 2, Juin 2003, P. 256.

⁵ - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 345 - 346.

بالولايات المتحدة إلى إستغلال الوضع، ففرضت بعض القيود على حرية المرور في القناة في فترة الحرب، بسبب العلاقات المتردية بين الولايات المتحدة الأمريكية كانت هذه الأخيرة تسارع لاسترضاء حكومة بنما، وذلك بالتنازل عن بعض الامتيازات وزيادة التعويض الذي يدفع لحكومة بنما⁽¹⁾.

وقد عقدت الدولتان معاهدة جديدة بتاريخ 02 مارس 1936 ألغت بموجبها معاهدة 1903، وهذه المعاهدة الجديدة تتعلق بضمان إستقلال بنما عن الولايات المتحدة الأمريكية. وقد تعهدت الدولتان في المادة 10 من إتفاقية 1936 بإتخاذ التدابير الاحترازية والدفاعية عن القناة في حالة نشوب حرب، أو في حالة تهديد بالاعتداء يمسان بسلامة الجمهورية أو القناة⁽²⁾.

وقد عقدت في 25 جانفي 1955، معاهدة جديدة سميت بمعاهدة الوفاق والتعاون المتبادل التي زادت التعويضات السنوية من ربع مليون دولار إلى 430 ألف⁽³⁾.

ثالثا - قناة كييل:

المعروفة في ألمانيا بقناة الإمبراطور غيوم والذي يبلغ طولها 98 كلم، حفرتها ألمانيا بداية ما بين 1887 و 1895 لأغراض إستراتيجية، ثم إستعملت للملاحة البحرية لكونها تعتبر أقصر ممر بين 1887 و 1895 وبحر الشمال. وقد تم تدويلها بموجب معاهدة فرساي 1919، فتحت على قدم المساواة بين البلدان لغرض الملاحة التجارية والحربية بنظام حر وبموجب حكم محكمة العدل الدولية الدائمة سنة 1923 في قضية ويمبلدون، ليعاد مرة أخرى النظام نفسه بعد الحرب العالمية الثانية⁽⁴⁾.

¹ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 113.

² - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 346.

3 - شارل روسو، مرجع سابق، ص ص 219 - 221.

4 - جمال سلامة علي، مرجع سابق، ص 138.

ويجب الإشارة إلى أنه تكمن وقائع قضية ويمبلدون (Wimbledon)⁽¹⁾ في أن ألمانيا قد أصدرت قانون داخلي سنة 1920 يجعل ألمانيا في حالة حياد دائم اتجاه الحرب التي اندلعت بين روسيا وبولندا، وبمقتضى هذا القانون لن تسمح بمرور السفن والشحنات المحمولة بالعتاد لكلا الدولتين روسيا وبولندا عبر إقليمها، وبتاريخ 21 مارس 1921 جاءت السفينة "ويمبلدون"، وهي سفينة مملوكة لبريطانيا ومستأجرة من طرف شركة فرنسية لنقل الأسلحة والذخائر في طريقها إلى بولندا عبر قناة كييل الألمانية، فرفضت السلطات الألمانية السماح لها بالمرور واحتجزتها لمدة 06 أشهر، وبعد ذلك سمحت لها بالعودة إلى بولندا بمرورها عبر المضائق الدانماركية وقد لحقت بهذه السفينة خسائر فادحة جراء الاحتجاز الألماني لها وكذا طول الرحلة، وهذا بسبب أن هذه السفينة لم تستفيد من تدويل قناة كييل بموجب نص المادة 380 من معاهدة فرساي المبرمة سنة 1919، والتي نصت على أن قناة كييل والممرات المؤدية إليها تعد حرة دائما ومفتوحة أمام السفن التجارية والسفن الحربية على قدم المساواة لجميع الدول والتي هي في سلام مع ألمانيا⁽²⁾.

إثر ذلك تقدمت فرنسا وبريطانيا حيث تضافرت معها كل من إيطاليا واليابان يطلب إلى محكمة العدل الدولية الدائمة يتضمن اتهامها لألمانيا بأن احتجازها لسفينة ومنعها من المرور يعد مخالفا لمبدأ الملاحة الحرة في القناة إستنادا إلى نص المادة 380 من إتفاقية فرساي سالفة الذكر، وبالتالي على ألمانيا أن تدفع تعويض مناسب، وأن تعود لمثل هذا الفعل مستقبلا بأن تقوم باللجوء إلى قوانينها الداخلية لتتحلل من التزاماتها الدولية.

أيدت المحكمة هذا الطلب مقرر أن الدولة لا يمكنها الحد من نطاق التزاماتها الدولية إستنادا إلى تشريعاتها الداخلية⁽³⁾، ورفضت المحكمة إدعاء ألمانيا بخصوص منع المرور في

¹ - حسينة شروان، "موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي"، مجلة المفكر، المجلد 03، العدد

01، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2008، ص ص 187 - 188.

² - C.P.J.I, Affaire de Wimbledon, Arrêt du 17 Aout 1923, Série A.N°01, P. 24.

³ - حسينة شروان، مرجع سابق، ص 188.

القناة على أساس نصوص فرساي، حيث فسرت المحكمة بأن هذه النصوص لا تبيح لألمانيا مع مرور السفن الأجنبية في القناة إلا في حالتين وهما حالة إذا كانت السفينة التابعة لدولة في حالة حرب مع ألمانيا، أو في الحالة التي يكون فيها المنع لضرورة أمنية جمركية وصحية.

وحكمت على ألمانيا بالتعويض للشركة الفرنسية التي قامت بإستئجار السفينة. تكمن أهمية هذا الاجتهاد الصادر عن محكمة العدل الدولية الدائمة في عملية التقارب التي أقرها بين القواعد المطبقة على القنوات الدولية خصوصا على قناة السويس وقناة بنما فهنا المحكمة أقرت ولو بصورة ضمنية بوجود نظام دولي يتضمن قانونا عاما للقنوات الدولية مبنيا على حرية المرور فيها وإستخدامها⁽¹⁾.

ورغم أن قناة كييل لا تعتبر مضيقا دوليا من الناحية القانونية إلا أنها تشبه بالمضايق الطبيعية، لذلك يمكن إعتبار قرار المحكمة في قضية السفينة Wimbledon تأكيداً على حرية الملاحة في المضائق⁽²⁾.

الفرع الثالث

تنظيم حق المرور في القنوات البحرية

تخضع القنوات الدولية لسيادة الدولة التي تخترق إقليمها، المفروض عليها فتحها للملاحة البحرية لجميع السفن التجارية والعامة مع أحقيتها في فرض رسوم للعبور فيها كونها هي التي تكلفت بحفرها والقيام بها وصيانتها. أما فيما يخص السفن الحربية، فللدولة صاحبة القناة الحق في منع مرورها فيها حتى في وقت السلم للحفاظ على سلامة أراضيها وتجنباً لأي اعتداء طارئ⁽³⁾.

¹ - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 348 - 349.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 177.

³ - محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 77.

تعود ملكية القناة في الأصل للدولة التي تخترق أراضيها، ولكنها من الناحية القانونية تثير مسألة حرية المرور داخلها، باعتبار أن القناة تخضع لسيادة هذه الدولة، وينظر كذلك إلى الغرض التي شقت من أجله، فإن كانت من أجل تسهيل الملاحة واختصار المسافات فهنا بطبيعة الحال يسمح للسفن بالمرور مع دفع الرسوم لهذه الدولة أو الشركة القائمة عليها وتتولى إدارتها وصيانتها.

ومن المعلوم أن القناة تقع في إقليم دولة واحدة ما يجعل حق المرور في إقليمها صعبا لوجود قاعدة ثابتة تتادي بالسيادة، كما أن حرية الملاحة مبدأ عرفي ثابت، أدى حتما إلى الصراع بين الدول التي تمارس المرور والدولة التي هي صاحبة القناة، ومن ثم وجب إيجاد الحلول التي ترضي الطرفين وتعطي توازنا بين المبدأين من خلال تنظيم المرور.

فحق المرور في الإقليم يستند إلى قاعدة عامة أصلها عرفي ثم أصبح نظاما تستعمله السفن الأجنبية لعبور البحر الإقليمي، دون قصد الإتيان بأعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو سياستها العامة أو مصالحها المالية، كما جاء في تعريفه في مؤتمر التقنين بـ "لاهاي". وبعد الحرب العالمية الثانية سارعت الدول المنتصرة إلى إبرام اتفاقيات ثنائية من أجل السماح لسفنها بالمرور، ومثالها اتفاقية "سافر" - sévères - في 10 أوت 1920، واتفاقية السلام مع تركيا، واتفاقية "فرساي" مع ألمانيا، واتفاقية "برشلونة" المبرمة في 20 أفريل 1921 والتي نصت على مرور السفن التجارية دون الحربية، وبعدها اتفاقية "لاهاي" 1930 التي نظمت المرور في المياه الإقليمية والثانية منها 1970، والتي أشارت إلى الدول المشاطئة بأن لا يجوز لها أن تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية⁽¹⁾.

وأنت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة لمتاخمة لعام 1958 والتي تتحدث عن حق المرور في المادة 14 التي نصت على أن: «سفن كل الدول الساحلية كانت أم

¹ - حميدة بهلول، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة نهاية السنة الدراسية، المدرسة الوطنية العليا للقضاء، الجزائر، 2009، ص 23.

غير ساحلية تتمتع بحق المرور عبر البحر الإقليمي» وأن يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة أو بحسن نظامها أو بأمن الدولة الساحلية، كما حددت الفقرة الثانية من المادة 19 الأفعال الضارة، وبذلك يكون المرور حقاً لا امتيازاً، كما أنه قيد سيادة الدولة الشاطئية على البحر الإقليمي، كما ينصرف هذا المفهوم إلى القنوات باعتبارها مياهها داخلية، وأنها شقت في إقليمها، وبالتالي تطبق عليها نفس القواعد الممارسة على الإقليم البري، مثل قناة السويس التي تقع في إقليم واحد لدولة مصر، وكذلك القنوات التي تصل بين البحار العامة تخضع لنفس القواعد.

هذه القاعدة العامة لا يحق لأي دولة أن تنازعها فيها بحجة المرور البريء في هذه المياه الإقليمية للسفن الأجنبية⁽¹⁾، زد على ذلك عدم وجود اتفاقية عامة شرعت لضمان حق المرور البريء، وهذا يترتب عنه إنكار الملاحة داخل القناة ولو كان بريئاً، إلا أن هناك استثناءً فيما يخص القنوات الدولية وهي حرية المرور للسفن التجارية لجميع الدول زمن السلم مثلها مثل المضيق⁽²⁾، نظراً لأهمية القناة في الاقتصاد الدولي لذلك يستلزم فتحها. تخضع قناة بنما وقناة السويس للأنظمة المقررة في الاتفاقيات الدولية التي وقعت بشأنها إلى مبدأ حرية المرور لجميع السفن التجارية لدول العالم وقت السلم، أما في حالة الحرب فيجوز إغلاق القناة في وجه هذه السفن لأنها تتعارض مع مبدأ السيادة⁽³⁾. أما السفن الحربية فيرجع القرار إلى الدولة صاحبة الحق في منع المرور فيها للمحافظة على سلامتها، أو تسمح بالمرور على أن تلتزم السفن الحربية بعدم القيام بأي نشاط حربي في القناة، أو على ضفتيها واتخاذ القناة قاعدة لتنفيذ عملياتها العسكرية.

¹ - محمد حازم عتلم، أصول القانون الدولي العام، القسم الثاني، أشخاص القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص ص 182 - 183.

² - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 108.

³ - أحمد اسكندر، محاضرات في القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998، ص 58.

أما بالنسبة للغواصات فهي ملزمة بالإبحار في الإقليم طافية على سطح الماء رافعة علمها وفقا للمادة 06/14 من اتفاقية جنيف لعام 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي تعتبر الغطس قرينة لعدم البراءة في المرور وان كانت لا تعتبر خرقا لصفة البراءة، وعلى الدول الساحلية منع المرور غير البري، وفقا للمادة 30 من اتفاقية 1982⁽¹⁾. وإذا كان حق المرور عبارة عن قاعدة عرفية فان الدول المنتصرة في الحرب العالمية الثانية سعت بكل جهودها إلى إبرام الاتفاقيات الثنائية للسماح لسفنها بالمرور عبر هذه القنوات، بل أكثر من ذلك فقد سارعت إلى محاولة السيطرة على هذه المنافذ البحرية بحجة أن حفر هذه القنوات كان لتسهيل الملاحة البحرية والانتقال من جزء إلى آخر من البحار خدمة لمصالح جميع الدول. ومن هذا المنطلق ولتنظيم المرور أبرمت اتفاقيات في هذا الشأن حسب حالة كل قناة فإن لم تكن هناك اتفاقية بشأن القناة، فتبقى خاضعة لسيادة الدولة صاحبة الإقليم وتسمح بالملاحة أو تمنعها، لأنها صاحبة السيادة المطلقة⁽²⁾، كما يمكنها أن تمنح مبدأ الأفضلية لمن تحب في زمن الحرب وتتخذ ما تراه مناسبا من التدابير العسكرية الدفاعية⁽³⁾ مثل قناة "كورنيث" باليونان التي تصل بين بحر ايجه والبحر الأيوني فهي جزء من الإقليم اليوناني ولم توقع اليونان أية معاهدة بشأنها، وأنها تقتصر على السفن اليونانية فقط⁽⁴⁾ ومادامت هذه القناة وطنية فهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة من حيث تطبيق التشريعات والاختصاصات على السفن الأجنبية العابرة للقناة أو الراسية فيها بنفس الأوضاع المطبقة على السفن الأجنبية الموجودة في موانئها وكذلك نظام الملاحة الخاص بالمياه الداخلية⁽⁵⁾. وفيما يخص القناة الخاضعة لاتفاق دولي تبقى السيادة خاضعة لدولة الإقليم، إلا أنها تلتزم

¹ - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 145.

² - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 337.

³ - محمد أبو الخير السيد مصطفى، الدولة في القانون الدولي العام، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2009، ص 351.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 10.

⁵ - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 507.

ببعض القيود، بهدف ضمان الملاحة البحرية، وهذا ينطبق على جميع القنوات التي ساهمت الدول في إنشائها لأنها تعود بالمنفعة لجميع الدول، وهذا لا يعني حرمان الدولة صاحبة الإقليم من صلاحياتها، وإنما الالتزام بتسهيل الملاحة الدولية⁽¹⁾.

يحاول النظام القانوني في القناة التوفيق بين مبدئين احترام المرور في القناة، واحترام مبدأ السيادة الإقليمية للدولة التي تمر فيها وهي السبب الأصلي لوجود هذه الممرات والتي قد تميل يوما إلى تأميمها مادامت هي صاحبة السيادة. وفي حالة الحرب التي تكون الدولة صاحبة الإقليم طرفا فيها فيجوز لها أن تغلق القناة في وجه السفن التابعة للعدو مثلما حدث في قناة "ويمبلدون" التي أغلقها ألمانيا في وجه الدول التي كانت في حرب معها.

وفي حالة عبور السفن الحربية التي تتمتع بحرية المرور فيبقى الالتزام قائما على عانتها بأن لا تقوم بأي عمل عدائي ضد هذه الدولة، وأن تقوم الدولة بعدم عرقلة المرور فيها⁽²⁾. وإن كانت هذه القواعد المنظمة للمرور قواعد عرفية، فإن الاتفاقيات الدولية ساهمت بشكل كبير في تطوير القانون الدولي، فبعد الحرب العالمية الثانية اعتمدت أسلوبا آخر يتمثل في إبرام الاتفاقيات حماية لمصالحها.

¹ - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 129.

² - وليد بيطار، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 289.

الباب الثاني

القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية

سمح التطور التكنولوجي الذي وصلت إليه الدول باستغلال الموارد الطبيعية التي تزخر بها البحار في أي منطقة كانت، ما دفع الدول النامية لتطالب ببسط سيادتها على المناطق البحرية القريبة من سواحلها فيما وراء بحرها الإقليمي بهدف الاستحواذ على ثروات تلك المناطق، لكنها اصطدمت بمعارضة شديدة من الدول البحرية الكبرى التي تدعم حرية الملاحة الدولية وترفع شعار الثروة لمن يقدر على استغلالها.

أمام هذا التضارب في المصالح جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بأحكام توفيقية، إذ لم تسمح للدولة الساحلية أن تمت سيادتها إلى أبعد من بحرها الإقليمي، لكنها بالمقابل منحت لها حقوقا سيادية لغرض استكشاف الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المناطق البحرية الواقعة وراء البحر الإقليمي وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري، وهذه المناطق تخضع لولاية الدولة الساحلية، أما المناطق الخارجة عن ولاية هذه الأخيرة فهي منطقة أعالي البحار والمنطقة الدولية أو منطقة التراث المشترك للإنسانية.

تؤكد مبدأ حرية الملاحة في كل من المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية وفي المناطق الخارجة عن ولايتها، بحيث يسمح للسفن بالمرور الحر في هذه المناطق، مع ضرورة مراعاة القيود التي فرضت على هذا المرور سواء في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية (الفصل الأول)، أو في المناطق الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية (الفصل الثاني).

الفصل الأول

القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

أثرت الدول الساحلية المستقلة حديثاً في أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي استجابت للكثير من مطالب هذه الدول، وهذا يظهر واضحاً من خلال النظام القانوني الخاص بالمناطق البحرية الخاضعة لسيادة هذه الدول.

وخدمة لمصالح الدولة الساحلية دائماً ألحقت اتفاقية قانون البحار بالإقليم البحري للدولة الساحلية نطاقاً بحرياً متاخماً مقسم إلى ثلاث مناطق بحرية وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والتي تم اقتطاعها من أعالي البحار، ويكون للدولة الساحلية على هذه المناطق الولاية دون السيادة، وإن كانت جميع السفن تتمتع بحق ممارسة حرية المرور في المناطق ذات الولاية المحدودة للدولة الساحلية، إلا أن هذه الحرية نسبية مرهونة باحترام قيود ترد على المرور الحر في المنطقة المتاخمة (المبحث الأول) وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تقيد ممارسة المرور الحر للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة

لما تبين للدول بأن امتداد مساحة ومسافة البحر الإقليمي لا تكفي لضمان أمن الدولة الساحلية، ومواكبة التطور الحاصل آنذاك، حاولت التوسيع منه واقتطاع جزء من أعالي البحار ما وراء حدود اثني عشر ميلا بحريا التي لم تعد تؤمن مصالح الدولة الساحلية فنادت بفكرة المنطقة المتاخمة، تمكنت الدول الساحلية بفضل توحيد جهودها إلى توسيع نطاق ولايتها إلى مسافة تزيد بكثير عن نطاق عرض البحر الإقليمي، وإنشاء هذه المنطقة لم يغير من طبيعة المياه التي تتكون منها، إذ بقيت جزءا من مياه البحر العالي، وقد تطور وضع هذه المياه في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لتصبح جزءا من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ورغم أن المنطقة المتاخمة تعد من المناطق البحرية التي ينطبق فيها مبدأ حرية الملاحة البحرية لجميع السفن، إلا أنه ومراعاة لبعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية منح القانون الدولي للبحار لهذه الدولة ولاية رقابة على السفن الأجنبية (المطلب الأول) التي يجب عليها أن تحترم قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها الجمركية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة خلال مرورها بالمنطقة المتاخمة تحت طائلة العقاب في حالة خرق هذه القوانين والأنظمة، وهذا ما يعطي لها أيضا حق تتبع السفينة المخالفة عملا بنظام المطاردة الحثيثة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في ممارسة

رقابتها على السفن الأجنبية

اتفق الفقه الحديث حول إبقاء السيادة عند حدود البحر الإقليمي، أما المناطق التي تليها تبقى سوى اقتطاع من أعالي البحار، ونتيجة لذلك، فإن الدولة الساحلية ليس لها سيادة على المنطقة المتاخمة⁽¹⁾، هذه الأخيرة التي ظهرت كفكرة فرضتها بعض الحقائق التاريخية (الفرع الأول)، وتجسد نظامها القانوني (الفرع الثاني) كحل توفيق يرضي الطرفين الدول الساحلية والجماعة الدولية في ظل ما جاءت به أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 واتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، مع مراعاة منع تهريب السفن ذات أعلام المجاملة من رقابة الدولة الساحلية في هذه المنطقة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

ظهور فكرة المنطقة المتاخمة

تعني فكرة المنطقة المتاخمة⁽²⁾ التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم بجزرها الإقليمي وهذه الفكرة ليست جديدة، فمنذ زمن طويل بحثت الدول عن ممارسة بعض السلطات أو الرقابة على منطقة تفوق مسافة البحر الإقليمي لاسيما في المسائل الجمركية والصحية⁽³⁾.

¹ - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 232.

² - يعرف الفقه العربي إصطلاحات عديدة في إشارته إلى هذا المعنى مثل منطقة الحماية، منطقة الاختصاص، المنطقة المجاورة، المنطقة اللاصقة، المنطقة التكميلية وقد أخذ مؤتمر الخبراء العرب في قانون البحار الذي عقد في تونس سنة 1976 بهذه التسمية.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 212.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وهو ما أدركته الدول الساحلية التي رأت بأنه في الحالة التي تضيف جزء من البحر العام سيمكنها ذلك من ممارسة بعض حقوق الرقابة الضرورية عليها مع الإبقاء على هذه المنطقة البحرية جزء من البحر العام تخضع من حيث نظامها القانوني لنظام البحر العام⁽¹⁾. من هنا ظهرت فكرة "المنطقة المتاخمة" أو المنطقة الملاصقة لبحرها الإقليمي⁽²⁾. يرى البعض بأن الأخذ بنظرية المنطقة الملاصقة هو إختلاف الدول حول عرض البحر الإقليمي واعتبار قاعدة الثلاثة أميال غير كافية لتحقيق مصالح الدولة الساحلية، لذا قيل بإيجاد منطقة تقتطع من البحر العام تكمل البحر الإقليمي لحماية مصالح الدولة الساحلية⁽³⁾.

حيث يمنح لكل دولة ساحلية الحق في القيام على حماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاوز حدود ما كان يعرف بالبحر الإقليمي، وخاصة بالنسبة للمسائل الجمركية والمالية والصحية⁽⁴⁾، التي لا تتوافر لها حماية فعالة إذا اقتصر نشاط الدولة الساحلية بصدد حمايتها على إمتداد البحر الإقليمي (إذا ما لوحظ أنّ إمتداد البحر الإقليمي كان ثلاثة أميال وهو ما يمكن أن يؤدي إلى بقاء التشريعات الوطنية في المجالات المشار إليها حبرا على ورق)⁽⁵⁾.

ويرى البعض أنّ فكرة المنطقة المتاخمة قد ظهرت في العمل الدولي سنة 1703 للتوفيق بين المعيارين اللذين قام "بنكرشوك" و"جالاني" بوضعهما لتحديد مسافة البحر الإقليمي، وبعد أن حدد بنكرشوك مسافة البحر الإقليمي بالمدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع

¹ - محسن افكيرين، مرجع سابق، ص 85.

² - محمد بوسلطان، مرجع سابق، ص 231.

³ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، مرجع سابق، ص 170.

⁴ - أحمد إسكندر، مرجع سابق، ص 96.

⁵ - حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976، ص ص

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

المنصوب على شاطئ الدولة مسافة الأميال الثلاثة، وعندما تجاوز المدى الذي قد تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على شاطئ الدولة مسافة الأميال الثلاثة بدأ التعارض بين المعيارين، فظهرت فكرة المنطقة الإضافية التي تمتد بعد نهاية مسافة البحر الإقليمي والتي تمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية، للتوفيق بين فكرة إمتداد السلطان الفعلي للدولة على المسافة البحرية، التي تصل إليها قذائف المدافع المنصوبة على شاطئ الدولة من جهة وفكرة وجوب بقاء البحار العالية حرة طليقة من جهة أخرى⁽¹⁾.

وكان التوفيق بين هاتين الفكرتين بأخذ صورة عملية، هي إضافة منطقة من البحر العالي لتمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية، مع بقاء هذه المنطقة قسمًا من البحر العالي، تخضع من حيث مركزها القانوني لنظام البحر العالي.

وقد شهد القرن الثامن عشر سلسلة من القوانين البريطانية⁽²⁾ التي أطلق عليها قوانين الذئاب البحرية Hoverig Acts⁽³⁾ وبمقتضى تلك القوانين التي صدرت عام 1718-1736 تأكد حق السلطات البريطانية في القيام بممارسة بعض الاختصاصات على طول الشواطئ البريطانية، في مسافات تتجاوز نطاق البحر الإقليمي⁽⁴⁾ الذي كان محددًا بثلاثة أميال، فقد كان مسموحًا لتلك السلطات بمباشرة نشاطها في مسافات تصل إلى 17 ميلًا بحريًا، وقد ظلت تلك القوانين سارية المفعول حتى عام 1876⁽⁵⁾.

وقد كان المقصود بقوانين الذئاب البحرية فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن الوطنية والأجنبية التي لا تقصد ميناء الرسو بطريق طبيعي، بل تتربص بالشاطئ

¹ - سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع: قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص ص 140 - 141.

² - جمال عبد الناصر، مرجع سابق، ص 352.

³ - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 128.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 212.

⁵ - محسن افكيرين، مرجع سابق، ص 86.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي، وتتصرف بطريقة مشبوهة- تحاكي طريقة الذئب- وذلك كي تغافل سلطات الدولة الساحلية فتقرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة وهكذا أقامت المملكة المتحدة منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي بإرادتها المنفردة⁽¹⁾.

ورغم عدول بريطانيا عن ذلك الاتجاه الذي كان يؤدي إلى امتداد نشاط سلطاتها إلى ما يجاوز نطاق البحر الإقليمي بإرادتها المنفردة طبقاً لقوانين الذئب البحرية، فإنّ الفكرة سرعان ما إنتقلت إلى غيرها من الدول، ولقد لقيت في الولايات المتحدة الأمريكية بوجه خاص اهتماماً كبيراً وأهمية فريدة، ويعد القانون الأمريكي الصادر في 02 مارس عام 1799 نقطة الانطلاق لسلسلة من القوانين، التي إستهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني الذي سبقت الإشارة إليه، وقد ألقى قانون مارس سنة 1799⁽²⁾ بعض الالتزامات على عاتق السفن التي توجد في مدى أربعة فراسخ 12 ميلاً من الشاطئ الأمريكي، والتي تقصد أحد الموانئ الأمريكية.

على أنّ تحريم إنتاج وتعاطي المشروبات الكحولية في الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1920، قد أدى إلى إبراز أهمية السلطات الأمريكية في مكافحة تهريب تلك المشروبات من الخارج إلى الولايات المتحدة. وهو ما أثار أهمية تحديد النطاق الذي تمارس منه السلطات الأمريكية نشاطها في مكافحة تهريب المشروبات الكحولية، وخاصة بعد أن برزت في التطبيق ثغرات القانون الذي كان سائداً في ذلك الحين، والذي كانت أحكامه تقرض الرقابة الجمركية في مسافة إثني عشر ميلاً الممتدة من الشاطئ نحو البحر على السفن التي تتجه إلى أحد الموانئ الأمريكية فحسب، وهو ما كان يدفع بالسفن التي تعمل في

¹- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977، ص ص 30 - 31.

²- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، السلسلة الثقافية القانونية منشورات المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 1998، ص 43.

تهريب المشروبات الكحولية إلى النظار بأنها تتجه إلى أحد المواقع التي لا تتبع الولايات المتحدة الأمريكية، ثم تعتمد إلى إفراغها بما فيها من المهربات في غفلة من السلطات الأمريكية، وقد أعطى القانون الأمريكي المعروف بـ Act Tarrif، والذي صدر في عام 1922 للسلطات الأمريكية سنداً قانونياً لمواجهة مثل تلك الأحوال، فقد كان من أهم أحكامه فرض رقابة السلطات الجمركية الأمريكية على جميع السفن - مهما يكن العلم الذي ترفعه - التي توجد في المسافة ما بين 03 أميال و12 ميلاً بحرياً من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية. وفرض الجزاءات المختلفة على كل سفينة يثبت أنها تزاول عمليات التهريب وخاصة تهريب المشروبات الكحولية⁽¹⁾.

على أن إختصاص السلطات الأمريكية في مواجهة السفن الأجنبية خارج نطاق الاتني عشرة ميلاً بحرياً لا يطبق إلا في الأحوال الاستثنائية، أبرزها في شكل المطاردة الحارة التي تبدأ من نطاق البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، وبعبارة أخرى من داخل مسافة الاتني عشر ميلاً من الشاطئ الأمريكي.

وقد أثار قيام الولايات المتحدة الأمريكية بتحديد منطقة متاخمة بإرادتها المنفردة بموجب قانون التعريف Act Tarrif صعوبات كثيرة في إطار العلاقات بينها وبين غيرها من الدول وخاصة المملكة المتحدة، وهو ما دفع بالولايات المتحدة إلى تأسيس تلك المنطقة المتاخمة على أساس اتفاقي بواسطة معاهدات المشروبات الكحولية Liquor Treaties، وعقدت أول معاهدة من تلك المعاهدات مع بريطانيا في 23 يناير 1924⁽²⁾، ثم إتبعها بعدد من المعاهدات المماثلة مع بعض الدول الأوروبية والأمريكية، وقد أعطت هذه المعاهدة حق الزيارة والتتبع والمطاردة والقبض خارج حدود المياه الإقليمية، إلى مسافة لا تقاس بالأميال

¹ - جلال فضل محمد العودي، القانون الدولي للبحار وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2020، ص ص 78 - 79.

² - وليد بيطار، مرجع سابق، ص ص 342 - 343.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ولكن بواسطة سرعة السفينة المتهمة، أي لمسافة مداها من الشاطئ يقابل المسافة التي يمكن أن تتخطاها السفينة المريبة في ساعة⁽¹⁾.

وقد سلكت الدول الأوروبية النهج نفسه الذي اتبعته نظريتها الأمريكية، حيث أنشأت فرنسا منطقة رقابة جمركية، تمتد إلى غاية 20 كيلومتر بموجب القانون الجمركي الفرنسي الصادر في سنة 1926، الذي منح الحق لرجال الجمارك الفرنسيين بتفتيش السفن الأجنبية قبل دخولها للبحر الإقليمي الفرنسي، بغرض حماية مصالحها الاقتصادية والأمنية، هذا الموقف الفرنسي شجع الدول الأخرى المطلة على البحر المتوسط كسوريا ولبنان التي أنشأت منطقة جمركية متاخمة لبحرها الإقليمي، على امتداد 20 كيلومتر، وكذلك فعلت إسبانيا وإيطاليا ويوغوسلافيا، حيث مدت هذه الدول منطقتها الجمركية إلى مسافة 12 ميل بحري بينما حددت تركيا مسافة 04 أميال بحرية، كأقصى اتساع لمنطقتها الجمركية⁽²⁾.

نظرا لكثرة الأحداث ومواقف الدول المتسارعة، انعقد مؤتمر ستوكهولم في 28 أوت 1928، وظهر فيه اهتمام الدول بفكرة إنشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي جليا، حيث عبرت الدول المشاركة عن رغبتها الكبيرة في إنشاء منطقة بحرية تلي البحر الإقليمي بغرض حماية مصالحها الاقتصادية والأمنية بصفة عامة، وهو ما تحقق فعلا، إذ أقر مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي في زمن السلم، منطقة بحرية جديدة لا يتجاوز اتساعها بعض الأميال البحرية، تتخذ فيها الدولة الساحلية التدابير اللازمة لسلامتها واحترام حيادها ولضمان عدم خرق قوانينها المتعلقة بالأمن والصحة والجمارك والصيد⁽³⁾.

¹ - حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم، الطبعة الرابعة، القاهرة، 1969، ص ص 702-703.

² - Académie de droit international de la Haye, Recueil des cours 1992, Martinus Nijhoff Publishers, France, 1994, PP. 247 - 249.

³ - نصت المادة 12 من مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم لعام 1928 على أنه:

« Dans une zone supplémentaire contiguës à la mer territoriale, l'Etat côtier peut prendre des mesures nécessaires à sa sécurité au respect de sa neutralité, à la police sanitaire, douanière, et de la pêche, il est compétent pour connaître, dans cette zone supplémentaire, des infractions aux lois et règlements concernant ces matières».=

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ولتحقيق هذه الغاية فقد نصت المادة 13 من مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم على أنه للدولة الساحلية الحق في مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة في منطقتها المتاخمة، بل واعتقالها ومحاكمتها إذا ما تم القبض عليها، قبل دخولها البحر الإقليمي لدولة ثالثة⁽¹⁾.

أدت هذه السوابق الدولية إلى انتشار الإحساس بأهمية فكرة المنطقة المتاخمة وأصبحت تلقى اهتماماً وقبولاً وتسليماً من جانب الفقهاء، ومن جانب عدد كبير من الدول على حد سواء، وبات من المسلم بصفة عامة منذ أوائل هذا القرن أن ثمة منطقة تتاخم البحر الإقليمي، يكون للدولة أن تمارس عليها بعض حقوق الرقابة لحماية مصالحها الجوهريّة، وذلك على الرغم من إدراك أن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، فبينما تعتبر هذا الأخير جزءاً من إقليم الدولة تمارس عليه مظاهر السيادة، عدا الاستثناءات المتعارف عليها والمتعلقة بحق المرور البريء، وما يتعلق بمعاملة السفن الأجنبية فإن المنطقة المتاخمة تعتبر في الأصل قسماً من البحر العالي، وإثماً تمارس الدولة عليها بعض الاختصاصات التي تكفل حماية مصالحها الجوهريّة⁽²⁾.

=Voir session de Stockholm ; 28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix. www.idi-iil.org/idif/resolutionF/1928_Stok_03fr.pdf0

¹ - La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois règlements dans la mer territorial ou dans la zone contigüe supplémentaire visée à l'article précédent, pour être continuée sur la haute mer et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi.

La poursuite et interrompue des que le navire entre dans la mer territorial de son pays ou d'une tierce puissance. En cas de capture en dehors de la mer territoriale ou de la zone contigüe, le fait sera notifié sans délai à l'Etat sont le navire.

² - فقد كتب أوبنهايم في الطبعة الأولى من مطولة في القانون الدولي في عام 1905:

(A customary rule if the law of nations may be said to exist which allows riparian states in the interest of their revenue and sanitary laws to impose certain duties on such foreign vessels bound to their as are approaching although not yet with, their territorial maritime belt).

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ثم تابع عدد كبير من الفقهاء فكرة المنطقة المتاخمة بالدراسة والتحديد، مبرزين أهمية الاعتبارات المتصلة بدفاع الدولة الساحلية عن النفس في تقرير مبدأ السماح لسلطاتها بممارسة بعض السلطات فيما يجاوز نطاق البحر الإقليمي.

وهكذا على الرغم من الخلاف في الفقه الدولي حول السلطات التي يسلم بها للدولة في المنطقة المتاخمة، فإنّ الفقه الدولي قد سلم بصفة عامة بمبدأ المنطقة المتاخمة كنتيجة حتمية للحاجة إلى حماية المصالح المالية والجمركية للدول البحرية. ومن ثم فإنّ المنطقة المتاخمة قد أصبحت نظاماً من أنظمة القانون الدولي على أساس عرفي قبل أن تدخل دائرة القانون المدون بتوقيع إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في جنيف 1958، والواقع أنّ المنطقة المتاخمة قد برزت خلال الجهود والمحاولات التي بذلت منذ نهاية العقد الثالث من هذا القرن، بهدف تقنين القانون الدولي، سواء تلك الجهود الدولية الرسمية، أو تلك الجهود التي بذلتها المؤسسات العلمية.

خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930 نجد أنّ 19 دولة أيدت الاقتراح الذي يقضي بأن يكون إمتداد البحر الإقليمي ثلاثة أميال على أن تكون هناك منطقة متاخمة له تستطيع الدولة أن تمارس فيه بعض الاختصاصات الرقابية، واعتضت على هذا الاقتراح تسع دول من بينها بريطانيا مما حال دون إقرار نظام المنطقة المتاخمة⁽¹⁾. وبعد ذلك جاءت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لتتبنى فكرة المنطقة المتاخمة⁽²⁾، حيث أقرت فكرة المنطقة المتاخمة كنظام قانوني مستقل قائم بذاته، ليكون لدولة الساحلية في هذه المنطقة سلطة الرقابة بالقدر اللازم تكفل به صيانة مصالحها الجوهرية سواء الأمنية

¹ - موسى محمد رضوان حسني، سلسلة الرسائل العلمية (رسالة دكتوراه القانون الدولي للبحار)، دار الفكر للقانون، القاهرة، 2013، ص 70.

² - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص ص 201 - 206.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

والجمركية والصحية⁽¹⁾، كما اعتبرت المنطقة المتاخمة جزء من البحر العالي، لتتفق مع الفقه الدولي⁽²⁾.

أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تنص بأن المنطقة المتاخمة هي جزء من أعالي البحار، فهذا يعني أنها من المحتمل أنها ستقع في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لهذه الاتفاقية، وذلك ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي وهذا يعني أنها جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أما المشرع الجزائري فقد قام بوضع منطقة متاخمة وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 344-04 المؤرخ في 06 نوفمبر 2004⁽³⁾، وهي منطقة متاخمة للبحر الإقليمي على مسافة 24 ميلا بحريا التي يتم قياسها انطلاقا من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي⁽⁴⁾، ويكون للجزائر حق المراقبة في هذه المنطقة⁽⁵⁾.

ويجب الإشارة إلى أن المنطقة المتاخمة تخضع لقاعدة حرية الملاحة البحرية لأنها داخلة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ولقد ثار جدل خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، حول جدوى إبقائها بعد استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمتد كقاعدة إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

¹ - موسى محمد رضوان حسني، مرجع سابق، ص 71.

² - محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 262.

³ - مرسوم رئاسي رقم 344-04 مؤرخ في 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج. ر، ج، ج، العدد 70 الصادرة بتاريخ 07 نوفمبر 2004.

- BOUCHABA Abdelmadjid, Op.cit., P. 49.

⁴ - تنص المادة الأولى من المرسوم الرئاسي 344-04 على ما يلي: «يؤسس منطقة متاخمة امتداد هذه المنطقة 24 ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي».

⁵ - تنص المادة الثانية من المرسوم الرئاسي رقم 344-04 على ما يلي: «يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة طبقا للمادتين 33 و303 من اتفاقية الأمم المتحدة المذكورة أعلاه».

انعكس هذا الجدل على أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت في الحقيقة غير واضحة بخصوص هذه المسألة الخلافية، إذ من ناحية نجدها قد نصت صراحة على المنطقة المتاخمة⁽¹⁾، وخصصت لها المادة 33 لتبيان نظامها القانوني، والتي هي مادة مستقلة عن الجزء الخامس الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن ناحية أخرى قامت بإدخال المنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، وكأن المنطقة المتاخمة لم يعد لها وجود في ظل اتفاقية قانون البحار⁽²⁾، فتحدد المنطقة الاقتصادية من الداخل من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وهذا التحديد منطقي إذا حصرناه في المادة 55 من اتفاقية قانون البحار، ولكن بالعودة إلى مقارنة ما للدولة الساحلية من السلطات على المنطقة المتاخمة، وما لها على المنطقة الاقتصادية نجد أنها ليس نفسها⁽³⁾، بالإضافة إلى ذلك فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1958 خصصت للمنطقة المتاخمة مادة مستقلة عن الجزء المخصص للمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽⁴⁾، والمنطقة المتاخمة هي الأسبق للوجود وهذا ما تجسد في المادة 24 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي اعتبرت المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار⁽⁵⁾، وتم الاحتفاظ بها حتى بعد استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة ووسعت من عرضها إلى 24 ميلا بحريا مقيسا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي⁽⁶⁾.

غير أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 33، وعلى خلاف المادة 24 سالفة الذكر لم تنص على أن المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار لأنها ستقع في حدود

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 174.

² - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 123.

³ - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 68.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 170.

⁵ - محمد سعادي، مرجع سابق، ص 125.

⁶ - المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المنطقة الاقتصادية الخالصة التي حددتها اتفاقية قانون البحار بـ 200 ميلا بحريا، ولأن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تعتبر جزءا من أعالي البحار بل هي ذات طبيعة خاصة⁽¹⁾ فالمنطقة المتاخمة ذات طبيعة متميزة ومنفردة ولذلك يجب أن يأخذ ذلك بالاعتبار عند تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

الفرع الثاني

النظام القانوني للمنطقة المتاخمة المجسد لسلطات الدولة الساحلية

يختلف النظام القانوني للمنطقة المتاخمة عن النظام القانوني للبحر الإقليمي لأن للدولة الساحلية بعض الاختصاصات المحددة، وليست لها حق سيادة على تلك المنطقة أو على الثروات الموجودة فيها⁽³⁾.

وبالرجوع إلى نص المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نجد أنها نصت على أن المنطقة المتاخمة عبارة عن منطقة بحرية واقعة وراء البحر الإقليم وملاصقة له تمتد إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، تمارس خلاله الدولة الساحلية السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي وكذا المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي، ولا تتعدى ميادين الأمن أو الصيد.

¹ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية، مرجع سابق، ص 220.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 72.

³ - بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، دار التأليف، الكويت، 1967 - 1977، ص 19.

يمكن أن يثار منا تساؤل حول نطاق سلطات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة
هل تملك الدولة الساحلية، بالإضافة إلى المنع والمعاقبة، اختصاصا تشريعيا محدودا في
المنطقة المتاخمة؟⁽¹⁾

قامت كلا من المادة 24 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة
لعام 1958، والفقرة الأولى من المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بمنح الحق
للدولة الساحلية لتدخل لمنع ومعاقبة الأفعال المحتملة الوقوع أو الواقعة فعلا في نطاق إقليم
الدولة أو بحرها الإقليمي دون المنطقة المتاخمة⁽²⁾، ولكن إتفاقية قانون البحار لعام 1982
قد أضافت الجديد في مادتها 303 التي تجيز للدولة مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع
الأثري والتاريخي، ويمكن أن تفترض أن من شأن إنتشال هذه الأشياء من قاع البحر في
المنطقة المتاخمة دون موافقتها أن يؤدي إلى خرق قوانينها وأنظمتها⁽³⁾، وبهذا تكون الدولة
الساحلية قد مدت تشريعها إلى المنطقة المتاخمة بموجب هذا الاختصاص الممنوح لها
بمقتضى المادة 303 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالرجوع إلى نص المادة 33
من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، نجد أن السلطات التي منحتها للدولة الساحلية
تكمّن في حماية مصالحها الخاصة بالجمارك (أولا) والضرائب والصحة والهجرة (ثانيا)
والأمن (ثالثا) تمارس على المستوى الوقائي (رابعا)، وعلى المستوى الردعي (خامسا).

¹ - VINCENT Philippe, Op.cit, P.88.

² - راجع المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تقابلها المادة 24 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي
والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

³ - تنص الفقرات 01 و 02 من المادة 303 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «1- على الدول واجب حماية
الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يعثر عليها في البحر، وعليها أن تتعاون تحقيقا لهذه الغاية.

2- بغية السيطرة على الاتجار بهذه الأشياء، يجوز للدولة الساحلية، في تطبيقها للمادة 33، أن تفترض أن من شأن
انتشال هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يسفر عن خرق
للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي».

أولاً- الإجراءات الحمائية الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية:

كانت المصالح المالية والجمركية هي الدافع الأكبر لإنشاء المنطقة، فنجد أن إسبانيا قد قررت في قانونها 15 أكتوبر 1894 إنشاء منطقة متاخمة مداها 06 أميال من أجل حماية مصالحها الجمركية والمالية، ومدت اليونان منطقتها المتاخمة إلى 12 ميل بحري وإيطاليا 20 ميل بحري طبقاً للقانون الصادر في 26 جانفي 1896، ومدت فرنسا منطقتها المتاخمة إلى 10 ميل بحري عملاً بالقانون الصادر في 27 مارس 1817⁽¹⁾.

كما صدر في بريطانيا في سنة 1736 أول قانون الهدف منه تشديد الرقابة على السفن التي تتربص بالشاطئ وتتصرف بطريقة تحاكي كطريقة الذئاب وذلك لكي تغافل السلطات المحلية لتفريغ حمولتها من الشاي، بماء الحياة l'eau de vie، حيث تقوم بخرق القوانين البريطانية المتعلقة بالجمارك، وسمي هذا القانون الصادر في عام 1736 بقوانين الذئاب وسمي هذا القانون الصادر في عام 1736 بقوانين الذئاب البحرية التي تسمح بزيارة السفن التي تكون محملة بأية بضاعة على بعد فرسخين من الشاطئ ومصادرتها⁽²⁾.

كما قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإصدار القانون الأمريكي لسنة 1820 لذات الغرض وهو فرض الرقابة الجمركية والمالية إلى مسافة 12 ميل بحري من الساحل، ويعود السبب لإصدار هذا القانون أن أمريكا آنذاك كانت تعاني من مشكلة تهريب المشروبات الكحولية، ثم جاء بعده قانون التعريف لعام 1922 ليعلن بإرادة منفردة عن فرض الرقابة الجمركية على جميع السفن مهما كان العلم الذي ترفعه في المسافة ما بين 03 أميال و 12 ميل بحري من الساحل الأمريكي⁽³⁾.

¹- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 171.

محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 117.

²- مصطفى الحفناوي، القانون الدولي في وقت السلم والحرب، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1962، ص 178.

³- جلال فيصل محمد العودي، مرجع سابق، ص 78.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وبالرجوع إلى اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في مادتها 24 سائلة الذكر واتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 33، نجد أنهما قد نصتا على إختصاص الدولة الساحلية بمنع خرق قوانينها الجمركية أو الضريبية⁽¹⁾ على مسافة 12 ميل بحري، ومن بين الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة رصد تحرك السفن، وهو ما تضمن دخول السلع والبضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية عن طريق تقديمها إلى الجمارك ودفع الرسوم والضرائب. ويستتبع الاختصاص الجمركي حق الزيارة والتفتيش والقبض وتطبيق القوانين الجنائية⁽²⁾.

وبعدما ما قضت به كل من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، واتفاقية قانون البحار لعام 1982 من صلاحيات الدولة الساحلية من أجل حماية مصالحها الجمركية والمالية، قامت العديد من الدول بإصدار نصوص قانونية قصد تحديد السلطات التي يمكن إتخاذها من جانب الدولة الساحلية لحماية مصالحها الجمركية والمالية وفقا لما قضت به إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ونجد أن المشرع الجزائري قد اعتمد مجموعة من القوانين تأكيداً لهذا الحق منها القانون الجمركي رقم 79-07⁽³⁾ والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت 1998 الذي يحدد مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الجزائرية إتخاذها من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها خاصة الجمركية والمالية منها، إذ يتعين على ريان السفينة فور دخول السفينة إلى المنطقة المتاخمة، وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالسفينة أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان الجمارك

¹ - راجع: المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمادة 24 فقرة 01 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

² - محمد بشير الشافعي، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الطبعة السابعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 357.

³ - القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، ج،ر،ج،ج، العدد 30، الصادرة في 29 جويلية 1979، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 غشت 1998، ج،ر،ج،ج، العدد 61 لسنة 1998.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرتها، وتسليم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها لأعوان الجمارك، لتمكينهم من ممارسة الرقابة⁽¹⁾.

يرمي القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك⁽²⁾، تبني المفاهيم المكرسة من طرف الاتفاقيات الجمركية الدولية التي انضمت إليها الجزائر، حيث يوفر الكثير من الضمانات للمتعاملين الاقتصاديين، والمستثمرين بخصوص توحيد إجراءات التخلص الجمركي طبقا للمعايير الدولية المستعملة من طرف منظمة الجمارك حول تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية⁽³⁾.

كما أقر القانون الجزائري لرجال الجمارك حق تفتيش البضائع والأشخاص والسفن وذلك بصعودهم على متن السفن، من أجل منع كل خرق للقوانين والأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك وتطبيقها والتي ينص عليها هذا القانون على قمعها⁽⁴⁾، كما أورد القسم التاسع من قانون الجمارك الجزائري مجموعة من العقوبات تحت عنوان "أحكام جزائية" تنقسم فيها الجرائم إلى جنح ومخالفات، وتنقسم المخالفات الجمركية بدورها إلى 05 درجات وتنقسم

¹ - تنص المادة 53 من قانون الجمارك الجزائري على ما يلي: «يجب على ريان السفينة أن يكون على استعداد لتقديم يومية السفينة، وبيان الحمولة لإدارة الجمارك، أو للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لتأشيرتها، وذلك فور دخول هذه السفينة المنطقة البحرية من نطاق الجمركي وتسليم نسخة من بيان الحمولة لإدارة الجمارك لتمكينها من ممارسة مراقبتها».

² - قانون رقم 17-04 مؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، يتضمن قانون الجمارك، ج، ر، ج، ج، العدد 11، الصادرة في 19 فبراير سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، والمتضمن قانون الجمارك.

³ - إبراهيم بن عزوز، "إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخلص الجمركي نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، 2018، ص 21.

⁴ - تنص المادة 41 من قانون الجمارك الجزائري على أنه: «يجوز لأعوان الجمارك تفتيش البضائع ووسائل النقل والبحث عن مواطن الغش تطبيق أحكام هذا القانون».

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الجنح الجمركية إلى 04 درجات وتتعدد العقوبات فيها من الغرامة إلى الحبس، على درجة المخالفة أو الجنحة المرتكبة.

ثانيا - الإجراءات الخاصة بحماية الأمن:

إضافة إلى ما إستقر العمل عليه بالاعتراف للدولة الساحلية بحق ممارسة الاختصاصات الجمركية والمالية على مسافة تمتد أكثر من 12 ميل بحري، فقد نصت على هذا الاختصاص اتفاقية جنيف لعام 1958 في الفقرة 01 لبند (أ) و(ب) من المادة 24 على أنه: «يجوز للدولة الساحلية أن تمارس على منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية والمالية والهجرة ... داخل إقليمها الأراضي أو في بحرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على خرق القوانين والنظم السابقة التي ترتكب على إقليمها الأراضي أو بحرها الإقليمي».

حسب نص هذه المادة فإن المنطقة المتاخمة جزء لا يتجزأ من البحر العالي، وهذا يعني أن المنطقة المتاخمة لا تنتمي للبحر الإقليمي⁽¹⁾.

كما أجازت هذه المادة للدولة الساحلية صلاحية مباشرة الرقابة الضرورية لمنع خرق قوانينها الجمركية، المالية، الصحية وكذا المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي والمنطقة المتاخمة، حيث حددت هذه المجالات على سبيل الحصر⁽²⁾.

¹ - LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.cit, P. 195.

² - وهذا ما أكدته لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة 66 من مشروعها النهائي بقولها: « Le droit international reconnaît aux Etats le droit d'exercer à certaines fins un contrôle préventif ou protecteur sur une bande de haute mer contigüe à leur mer territoriale. Il est bien entendu que ce pouvoir de contrôle ne modifie pas le régime juridique des eaux sur lesquelles il est exercé. Ces eaux sont et demeurent parties de la haute mer et ne sont pas soumises à la souveraineté de l'Etat riverain ; celui-ci ne peut y exercer que les droits qui lui sont attribué par le présent projet ou qui découlent des traités internationaux » Annuaire de la C.D.I, 1956, Vol.2, P. 295.

وهو الحكم نفسه الذي تضمنته المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي
تتص على أنه:

«1- الدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة
المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة
أو الصحة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها
أو بجزرها الإقليمي».

نلاحظ من مقارنة النصين السابقين المادة 24 والمادة 33 أنهما نصا على الحكم
نفسه، إلا أن المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أضافت مصطلح جديد لم
تتضمنه إتفاقية جنيف لعام 1958، وهو ذلك المتمثل في "أنظمتها" الذي لم تتضمنه المادة
24 من إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ولا شك أن منح
هذه الاختصاصات للدولة الساحلية بمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية
والمتعلقة بالهجرة والصحة على سبيل الحصر جاء لإرضاء الدول البحرية الكبرى التي ما
كانت أن تسمح، في تلك الفترة الزمنية، باختصاصات للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة
تزيد عما هو منصوص عليه في المادة 24 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة
المتاخمة لعام 1958، ولقد اعتبرت الدول الساحلية النص على هذه الاختصاصات
وتجسيدها في التعامل الدولي نجاحاً "نسبياً" لأنه لم يتم الاستجابة لكل مطالبها.

طالبت عدد كبير من الدول الساحلية خاصة النامية بحقوق خاصة في موضوع الأمن
ولكن عارضت دول أخرى الاعتراف بحقوق خاصة في موضوع الأمن للدولة الساحلية في

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

المنطقة المتاخمة⁽¹⁾، لقد طرح التساؤل حول إمكانية أن تشمل تدابير الرقابة من حقوق خاصة بموضوع الجمارك والضرائب، حقوقاً أخرى خاصة بالأمن عند بحثها لموضوع إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار لعام 1958، وقد أثار الكثير من النقاش داخل اللجنة، ولم يتلق هذا الموضوع إجماعاً من طرف الدول المشاركة، وعلى إثر ذلك رفضت لجنة القانون الدولي الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق خاصة بموضوع الأمن، وذلك بسبب الطبيعة الغامضة جداً لعبارة "الأمن"، لذا جاءت المادة 24 من اتفاقية جنيف لعام 1958 خالية من أي إشارة لموضوع الأمن⁽²⁾.

ونجد أنّ لجنة القانون الدولي رفضت في تقريرها النهائي، تقرير حقوق أمن خاصة في المنطقة المتاخمة، ذلك أنّ مصطلح الأمن غامضاً إلى حد كبير، وقد يمنح هذا الغموض للدول الساحلية فتح طريق لها لإساءة استعمال حقوقها المتصلة بالدفاع عن أمنها وهي حقوق تحميها غالباً لوائحها الصحية والجمركية، فحق الدفاع الذاتي الممنوح لكل دولة يعد كافياً لتحويلها سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحماية أمنها إذا هدده خطر مباشر وحال⁽³⁾.

¹ - تضمنت المذكرة الإيضاحية للمرسوم الصادر عن أمير دولة الكويت في 17 ديسمبر 1967 فيما يتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي ما يلي: «يقر العرف الدولي بوجود منطقة بحرية متاخمة للمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي لا يكون للدول عليها كامل السيادة كما هو الشأن بالنسبة لمياهها الإقليمية أو بحرها الإقليمي بل تمارس عليها فقط بعض الحقوق أو الصلاحيات لاسيما فيما يتعلق بالشؤون الصحية والملاحية والتدابير المتعلقة بالتهريب الجمركي والهجرة (التسلل)، وإن كانت بعض الدول تزيد في هذه الصلاحيات لكي تشمل الأمن وأغراض أخرى مما يقارب بين سلطان الدولة الساحلية على هذه المنطقة المتاخمة، وبين سيادتها على مياهها الإقليمية في بحرها الإقليمي».

نقلاً عن: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 250.

² - La commission n'a pas reconnu, dans la zone contigüe, des droits spéciaux en matière de sécurité. Il lui a paru, d'une part, que le caractère extrêmement vague du terme « sécurité » ouvrirait la voie aux abus ; d'autre part, elle a estimé que l'attribution d'un pareil droit ne serait pas nécessaire. L'exercice de la police douanière et sanitaire suffira dans la plupart des cas à sauvegarder la sécurité de l'Etat. Pour ce qui est des mesures de légitime défense contre une menace imminente et directe à la sécurité de l'Etat, la commission se réfère aux principes généraux du droit international et à la charte des Nations Unies. Annuaire de la C.D.I, 1956, Vol.2, P. 295.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 214.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وبالرجوع إلى المادة 24 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نجد أن هاتان المادتين لم تعترفا بحقوق خاصة بالأمن للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة غير أن الممارسة الدولية في هذا المجال جاء على نحو يختلف تماما عما ذهبت إليه كل من الاتفاقيتين السالفتي الذكر حيث نجد موقف غالبية الدول الكبرى خلال الفترة الزمنية التي سبقت إبرام اتفاقية جنيف لعام 1958، وقد اعترفت لنفسها بحق اتخاذ الإجراءات الضرورية القسرية لحماية مصالحها الأمنية والعسكرية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي أطلق عليها تسمية "منطقة أمنية" فنجد أن إيطاليا أنشأتها بموجب قانون 1912 وهو حال الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1918.

أقرت معظم الدول هذه المنطقة الأمنية حيث وجدت أن مسافة الأميال الثلاثة التقليدية للبحر الإقليمي لا تكفي لحماية الدولة ضد العمليات العسكرية المعادية لها، وعليه فلا يمكن للدول أن تبقى بدون أخذ الاحتياطات لمنع اقتراب الخطر من سواحلها، ونصت المادة 22 من المشروع غير الرسمي لاتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أنه للدولة الساحلية في إقامة مناطق أمنية، ولكن وضعت شرط على ذلك بأن يكون وضع هذه المنطقة من طرف الدول الساحلية بصفة مؤقتة⁽¹⁾.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 172.

اعترفت مصر لنفسها بموجب القرار الجمهوري رقم 180 المؤرخ في 17 فبراير 1958 بحقها في حماية مصالحها الأمنية في منطقتها المتاخمة، والملاحة والأغراض المالية والصحية، يتناول الإشراف البحري منطقة تالية للبحر الساحلي وملاصقة له، تمتد إلى مسافة 06 أميال بحرية أخرى وتضاف إلى 12 ميلا المقيسة من خطوط القاعدة للبحر الساحلي، ولا يسري هذا الحكم على حقوق جمهورية مصر في شؤون الصيد.

صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 199.

كما أشرت سابقا أن المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم تشير إلى مصالح الأمن في المنطقة المتاخمة، بعد ذلك جاءت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في المادة 24 فقرة 02 بتحدد امتداد المنطقة المتاخمة بنصها على أنه: «لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة أبعد من إثني عشر ميلا بحريا من خط القياس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي».

وحسب نص هذه المادة فإذا أرادت الدولة الساحلية أن يكون لها منطقة متاخمة يجب عليها أن لا تمتد بحرهما الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا بحريا⁽¹⁾، ولا يتطابق البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة من خط الأساس المستخدم لقياس عرض المياه الإقليمية، واعتبرت هذه المنطقة دوما كجزء تابع لأعالي البحار، والتي يستتبع بالضرورة اعتبارها غير خاضعة لسيادة الدولة الساحلية والملاحة فيها حرة، وهذا ما دفع ببعض الفقهاء للشك في وجود المنطقة المتاخمة في ظل اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽²⁾، ولكن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد تداركت هذا الأمر فتقضي الفقرة 01 من المادة 33 منها على أنه: «للدولة الشاطئية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة...».

ولا يجوز للدولة الساحلية منعها أو إعاقتها، وسلطات الدولة عليها محدودة بحدود الغرض الذي خلقت من أجله، والمتمثل في المحافظة على أمنها بمعناه الواسع، وهي سلطات وضعت على سبيل الحصر⁽³⁾.

¹ - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 67.

² - BEKCHI Mohamed Abdelwahab, Op.cit. , P. 68.

³ - SCOVAZZI Tullio, "La liberté de mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable!", Annuaire du droit de la mer, Tome 3, Pédone, Paris, 1998, PP. 13 -29.

ثالثا - منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصالح الصحة والهجرة:

تهدف الدولة الساحلية من الناحية الصحية إلى تنقية البلاد من الأمراض المعدية والمتواصلة، التي قد تنتقل إليها من الخارج عبر هذه المنافذ الساحلية بحيث لا يسمح بالدخول لأية بضائع أو أفراد، إلا إذا كان الفرد حاملا لشهادة طبية تفيد تحصينه من الأمراض، بحيث إذا ثبت مخالفة سفينة لأنظمة الحجز أو الأنظمة القانونية الداخلية اقتادتها لمياهاها الساحلية وتولت محاكمة طاقمها على أرضها⁽¹⁾، ونجد أنها وضعت منطقة للإشراف الصحي يختلف مداها واتساعها باختلاف نظرة كل دولة أقرت بإنشائها، فإنجلترا مثلا قررت سنة 1758 إنشاء منطقة بحرية متاخمة مداها 04 أميال بحرية للإشراف الصحي بقصد حماية البلاد من مرض الطاعون، وقد أنقصت هذه المنطقة بعد ذلك إلى ميلين، ثم أصبح مداها ثلاثة أميال بحرية، كما مدت إيطاليا منطقة الإشراف الصحي إلى 05 أميال⁽²⁾.

قامت بعد ذلك كل المادة 24 فقرة 01 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، والمادة 33 فقرة 01 من إتفاقية قانون البحار 1982 بمنح للدولة الساحلية حق حماية مصالحها المتعلقة بالصحة في منطقتها المتاخمة، فالدولة الساحلية أن تمارس السيطرة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالصحة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي⁽³⁾.

¹ - جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 151.

² - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 172.

³ - تنص الفقرة 01 من المادة 33 على أنه: «للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية.... أو الصحة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي».

رابعاً - الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية على المستوى الوقائي:

تمارس الدولة الساحلية صلاحيات البوليس في منطقتها المتاخمة، من أجل مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامة، وهو ما أشار إليه المستشار البريطاني في منازعة بهرنغ على أن الدولة يمكن أن تعمل شيئاً قبل أن تصل السفينة إلى الأميال الثلاثة، إذا كان لازماً لصالح الدولة، ولا يكون للسفينة ذات النية السيئة أن تثبر مسألة أنها لم تدخل بعد في البحر الإقليمي⁽¹⁾.

فالدولة الساحلية الحق في أن توقف السفن الأجنبية الخاصة وأن تخضعها لحق الزيارة وأن تضطلع على أوراقها ومستنداتها وكذا حمولتها⁽²⁾.

وإذا تأكدت الدولة الساحلية أن السفينة الأجنبية المارة في منطقتها المتاخمة قد قامت بخرق لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، جاز للدولة الساحلية في هذه الحالة أن تفرض عليها جزاءات مناسبة لمخالفاتها والتي تنص عليها قوانينها وهو ما جرى عليه العمل الدولي⁽³⁾.

تعتبر المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار اقتضت الضرورة أن تمنح فيه الدولة الساحلية بعض الحقوق التي تعتبر استثناءاً على حرية أعالي البحار ولذا فإنه لا يجوز التوسع في هذا الاستثناء⁽⁴⁾، لأنَّ الضرورة تقدر بقدرها فقد، حيث أوضحت إتفاقية قانون

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 173.

² - المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - لقد فسرت هيئة الجمارك البريطانية سنة 1875 قانون الجمارك البريطاني على أنه يسمح بالاستيلاء والقبض على السفن الأجنبية فيما بعد ثلاثة أميال، أي فيما وراء البحر الإقليمي للمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 220.

⁴ - موسى محمد رضوان حسني، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، القاهرة، 2013، ص 71.

البحار لعام 1982 سلطات الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة على سبيل الحصر في
المادة 33 فقرة 01⁽¹⁾.

خامسا - الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية على المستوى الردعي:

جاءت الفقرة الأولى من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بعبارة
السيطرة اللازمة، والتي يقصد بها حق الدولة الساحلية في مد سلطتها التشريعية والإدارية
والعقابية إلى المنطقة المتاخمة، حيث لها الحق في إلزام الغير باحترامها سواء بالاستيلاء
أو القبض وتوقيع الجزاء على المخالف⁽²⁾.

وبما أن المنطقة المتاخمة تم إدخالها ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو بعبارة
أخرى تعد المنطقة المتاخمة جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن مضمون المادة 73
من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يسري حتى على المنطقة المتاخمة، حيث جاءت المادة
73 متضمنة حق تنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة عند
مخالفة سفن الصيد لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، فالفقرة الأولى من المادة 73 سألقة
الذكر قد منحت للدولة الساحلية حق اتخاذ مجموعة من التدابير ومن بينها تفقد السفن
وتفتيشها واحتجازها، وإقامة دعوى قضائية ضدها وفقا لما تقتضيهما الضرورة، لضمان
الامتثال لقوانينها وأنظمتها ومنع خرقها⁽³⁾.

¹ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982،
مرجع سابق، ص 234.

² - PANCRACIO Jean Paul, Droit international des espaces, Armand Colin, France, 1997, P. 137.

³ - تنص الفقرة 01 من المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «للدولة الساحلية في ممارسة حقوقها
السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من
بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعوى قضائية ضدها، وفقا لما قد تقتضيهما الضرورة، لضمان الامتثال
للقوانين والأنظمة التي اعتمدتها طبقا لهذه الاتفاقية».

ولكن مقابل هذا الحق الممنوح للدولة الساحلية في الفقرة 01 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار، أعطت الفقرة 02 و 03 من المادة 73 سائلة الذكر ضمانات محددة للسفن الأجنبية منها إخلاء سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها عندما تقوم بتقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر، كما أكدت على عدم جواز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها، عقوبة السجن إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك⁽¹⁾.

كما أضافت الفقرة 04 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ضمان آخر، والمتمثل في ضرورة أن تسارع الدولة الساحلية في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتسابها إلى إبلاغ دولة العلم بالوسائل المناسبة والإجراءات المتخذة وبالعقوبات، التي يتم فرضها على السفينة المخالفة لكي تتمكن دولة العلم من متابعة تلك الإجراءات والتأكد من مدى ملائمتها من عدمه⁽²⁾.

الفرع الثالث

منع تهريب السفن ذات أعلام المجاملة من رقابة الدولة الساحلية

يُعتبر موضوع أعلام المجاملة من المواضيع الهامة التي يشرف موضوع علم السفينة ومدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه، وعلم المجاملة هو العلم الذي تمنحه

¹ - تنص الفقرة 02 و 03 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «2- يخلي من غير تأجيل سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر.

3- لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصادم الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية».

² - تنص الفقرة 04 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتسابها، على الدولة الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض بعد ذلك».

الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية⁽¹⁾ (أولاً)، ويلجأ ملاك السفن إلى هذا النوع من العلم نظراً للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بالضرائب وأمن السفن والخدمات الاجتماعية، وهذا ما يفسر التقدم العلمي إذ أكثر من نصف الأسطول العالمي يبحر تحت أعلام المجاملة حسب إحصائيات سنة 2005⁽²⁾، لذلك تم بذل الدول مجهوداتها من أجل وضع حد للسفن التي تحمل أعلام المجاملة (ثانياً).

أولاً - تعريف أعلام المجاملة:

تم تعريف أعلام المجاملة *les pavillon de complaisance* أول مرة عام 1958 من قبل منظمة التعاون الاقتصادي الأوروبية حين ذكرت بأنها: «أعلام لدول مثل بنما، ليبيريا، هندوراس وكوستاريكا تسمح قوانينها وتسهل للسفن التي يملكها أشخاص أجانب أو شركات أجنبية برفع أعلامها، ويختلف هذا الحق عن ذلك الذي يجري عليه العمل في الدول البحرية الأخرى، حيث يخضع حق رفع علم الدولة لشروط أكثر صرامة ويتطلب فرض التزامات مؤثرة وفعالة». ونظراً لكون هذا التعريف لا يتسم بالوضوح بتقديمه أمثلة عن الدول التي تمنح بموجب قوانينها حق رفع علمها للسفن المملوكة من طرف أجانب.

قام الفقيه "Bergstrand" عام 1983 بتعريفها بقوله بأن: «علم الملائمة هو علم الدولة التي لا تنظر حكومتها للتسجيل كوسيلة إجرائية ضرورية لفرض سيادتها وإحكام سيطرتها على سفنها، ولكن كخدمة يمكن تسويقها لملاك السفن الأجانب الذين يرغبون في تفادي التبعيات المالية وغيرها في حالة تسجيل سفنهم تحت أعلام دولهم الأصلية»⁽³⁾.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 78.

² - HABIB Slim, « Les pavillons de complaisance », in : *Le pavillon, Colloque tenu à l'institut océanographique de Paris*, éd.A. Pédone, 2008, PP. 81 - 85.

³ - نجلاء ماضي خليفة، نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، جامعة الدول العربية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التكنولوجي، الإسكندرية، 1999، ص ص 39 - 40.

وعرفها الفقيه Mataxas عام 1971 على أن: «أعلام الملائمة هي أعلام الدول التي يسجل ملاك السفن سفنهم فيها بهدف تفادي الالتزامات المالية وقيود وشروط استخدام عوامل الإنتاج خاصة العمالة، والتي كان يجب تطبيقها فيما إذا تم تسجيل تلك السفن في دولهم الأصلية».

كما تم تعريف علم الملائمة أو المجاملة على أنه «العلم الذي يخول رفعه جنسية السفينة التي تربطها بدولة العلم تلك العلاقة الجوهرية المتطلبية»⁽¹⁾.

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

نجد أنه في مارس 1970 ترأس اللورد LORD Rochdale روشيل اللجنة البريطانية التي استخلصت مميزات الدول المتاحة لعلمها إلى سفن لا تربطها بها أية علاقة وهذه المميزات تتمثل فيما يلي:

– أن دول التسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكيين وأن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.

– أن التسجيل لدى هذه الدول يكون بالسهولة الإجرائية بمكان بحيث يتم تسجيل السفينة لديها في الخارج بواسطة مكاتب تجارية أو البعثات الدبلوماسية.

¹ - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 214.

² - فريد محمد العربي، السيد محمد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 81.

– أن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأية ضرائب محلية.
– أن دول التسجيل في أغلبها ضعيفة تمكن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على
التسجيل.

– أن تجهيز السفن بالطاقم الأجنبي مسموح به بشكل حر⁽¹⁾.

ويجب الإشارة إلى أنه تم تبرير أعلام الملائمة أو المجاملة أحيانا بأنها أعلام "ضرورة"
تسمح بالتهرب من الأعباء المفروضة على السفن الأمريكية والأوروبية وفقا لقوانين هذه
الدول، فتكلفة استثمار السفن التي ترفع (أعلام الملائمة) أقل عموما من تكلفة السفن التي
ترفع أعلام دول المالكين، خاصة في ميدان الأمن والخدمات الاجتماعية والضرائب، إضافة
إلى الاعتبارات السياسية، خاصة في زمن الحرب، وهذه الاعتبارات السياسية هي التي تدفع
الدول التي تعود إليها هذه السفن إلى قبول رفع علم آخر على تلك السفن⁽²⁾.

فبعض الدول تسمح بتسجيل سفن لا تكون لها أية علاقة حقيقية بها، بالنسبة لما هي
مجرد إجراءات شكلية إدارية يمنحونها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طلبا حتى
ولو كانت لم ولن تطأ موانئها⁽³⁾.

لذلك نجد أن معظم التشريعات الوطنية وعددا من الاتفاقيات الدولية تجمع على ضرورة
تسجيل السفن في سجل السفن في الدولة التي تتبعها، بحيث يساعد هذا السجل وشهادة
التسجيل في تحديد جنسية السفينة وإثبات ملكيتها والوقوف على حقيقة الحقوق العينية

¹ – وانطلاقا من هذه المميزات يمكن اعتبار الدول التالية دولا تقدم أعلام الملائمة أو المجاملة وهي ليبيريا، بنما، سنغافورة،
قبرص، الصومال، لبنان، عمان، ويمكن إضافة البهاما وسيشيل إلى هذه الدول اعتبارا من عام 1976، وأن أغلب
السفن المسجلة تحت أعلام الملائمة تعود لمالكين من جنسيات الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان
وألمانيا الاتحادية وإيطاليا وهولندا وروسيا الاتحادية والصين، وأن ثلثي السفن المملوكة لأمريكا ترفع أعلام الملائمة
أو المجاملة، وكذا ضف السفن البريطانية والألمان الغربيين، لمزيد من التفاصيل راجع:

– محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 78 - 79.

² - LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Les Etats et la mer, Op.Cit., PP. 202 - 204.

³ - FAY François Michel, Op.cit., P. 1017.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحربي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

المرتتبة عليها وشهر جميع التصرفات الواردة عليها، بالإضافة إلى أن شهادة التسجيل تعتبر دليلاً على جنسيتها حين الشك في العلم الذي ترفعه مما يستوجب تقديمها إذا طلبت ذلك منها سفينة حربية في أعالي البحار تمارس عليها حق الزيارة، وتكون شهادة التسجيل بذلك هي الوسيلة التي يتم التأكد من خلالها من أن السفينة مسجلة حسب الأصول، ونتيجة لذلك تملك حق رفع علم الدولة المسجلة لديها، وبالرجوع للتشريع الجزائري فإن المشرع يعتمد على التسجيل لإثبات الجنسية للسفينة، حيث نص بوجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة⁽¹⁾، وفي المقابل تشطب السفينة من دفتر التسجيل إذ لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية المطلوبة كما يلعب التسجيل دوراً هاماً في عملية إشهار ما يرد على السفينة من التصرفات وما يثقلها من رهون وحجوز وهذا ما نصت عليه المادة 45 من القانون البحري الجزائري: «**إن كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله**». كما نصت المادة 46 من القانون نفسه أنه: «**لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه**».

كما قامت المادة 37 من القانون البحري الجزائري بحصر الحالات التي قد تتعرض فيها السفينة للشطب من سجل السفن، وذلك حتى تحسم في أي وضعية يمكن أن تشكل لبسا حول جنسية السفينة⁽²⁾.

¹ - تنص المادة 34 من القانون البحري الجزائري على أنه: «**يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة**».

² - تنص المادة 37 من القانون البحري الجزائري على أنه: «**تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:**
أ- إذا كان غرق أو تحطمت أو تلفت، ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة، ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستاهل التصليح، د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة، هـ- إذا فقدت خاصية سفينة، و- إذا بيعت إلى الخارج».

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

كما وضع المشرع الجزائري مجموعة من الضوابط بشأن ملكية السفينة من قبل أشخاص طبيعيين واعتباريين وهذا جسده في نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

وقد ظهر من التقرير الذي أعدته أمانة الأونكتاد UNCTAD عام 1971، أن أعلى معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول أخرى توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، وقد لخص التقرير أسباب عدم التزام سفن أعلام المجاملة بمقياس السلامة الدولية ونذكر منها:

- عدم خضوع ملاك سفن أعلام المجاملة أو الملائمة لمراقبة الإدارة البحرية نتيجة صعوبة تحديدهم بسبب إمكانية تغيير هويتهم لما يتجه سجل دولة العلم من سهولة في تغيير ملكية السفينة، وأيضاً بسبب عدم الرغبة في ذلك من قبل هذه الإدارات.
- إقامة ملاك سفن أعلام المجاملة في دول أخرى غير دولة العلم وخارج نطاق اختصاصها، وبذلك يمكنهم مقاومة دولة العلم وعدم التعاون معها عند التحقيق في مسائل معينة لاسيما في مسائل عدم الامتثال لتنفيذ أدنى مستويات السلامة.
- عدم انتماء الربان وباقي أفراد طاقم السفينة إلى دولة العلم بما يفقدهم الباعث على زيارتهم وتطبيق الإجراءات القانونية التي تتخذها هذه الدولة في إطار رقابتها على السفينة.

¹ - وتنص المادة 28 من القانون البحري الجزائري بأنه: «لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، ويجب في هذه الحالة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص الشركات المتضامنون أو الشركات بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المدرية، وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات: المسكرون ومجلس الأعضاء المنخرطين».

– يمكن لملاك سفن أعلام المجاملة الضغط على الربانة وطاقم السفينة للعمل في ظروف قسرية خطيرة يقبلون فيها بالمخاطرة بالنظر إلى عدم جدية سلطات دولة العلم في إحلال الرقابة الصارمة بما يمكن هؤلاء الربانية أو رجال البحر من تقديم شكاويهم إليها فضلا عن أن باستطاعة ملاك هذه السفن قمع أي مناهضة من قبل رجال الطاقم وتغييرهم بطاقم آخر ومن جنسيات مختلفة.

– عدم وجود إتحاد دولي لسفن أعلام المجاملة بإمكانه أن يسهر على تطبيق متطلبات مستويات السلامة والمستويات الاجتماعية في ظل غياب شبه كلي لدور السلطات الإدارية البحرية لدولة العلم⁽¹⁾.

ثانيا - الجهود المبذولة للقضاء على سفن أعلام الملائمة:

لقد كرست جهودا دولية من أجل القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة، حيث تم إبرام عدة اتفاقيات بالإضافة إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982، واتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958⁽²⁾، ويمكن ذكر أهم اتفاقية جاءت لوضع حد لهذه الظاهرة وهي اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بشروط تسجيل السفن لسنة 1986 التي جاءت مستهدفة بشكل خاص وضع حد لسفن أعلام المجاملة.

تم اعتماد اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD المنعقدة في 27 فيفري 1986، تضمنت هذه الاتفاقية عدد من الأحكام التي يؤدي تطبيقها الصارم إلى القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة، منها ما هو موجه إلى الإدارة البحرية الوطنية كالمادة 05 منها التي أوجبت خضوع هذه الإدارة لاختصاص الدولة ومراقبتها، كما أوجبت أن تضمن هذه الإدارة تنفيذ السفن التي ترفع علم دولتها لمتطلبات التسجيل المقررة

¹ - غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مرجع سابق، ص ص 10 - 11.

² - راجع نص المادة 91 والمادة 94 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمادة 05 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

بموجب قوانينها وتلك المقررة بموجب اتفاقيات دولية لاسيما فيما يتعلق بمقاييس السلامة والأمن والوقاية من تلوث الوسط البحري، كما أوجبت المادة السالفة الذكر قيام الإدارة البحرية بمراقبة مدى حمل السفينة للوثائق الدالة على هويتها وأهليتها لحمل علم الدولة وضرورة اشتراطها على السفينة عند التسجيل تقديم جميع المعلومات الدالة على هويتها وأهليتها لحمل علم الدولة، وضرورة اشتراطها على السفينة عند التسجيل تقديم جميع المعلومات الدالة على هوية مالكيها، فضلا عن إلزامية إخضاع السفن التي ترفع علم الدولة لتفتيشات دورية يقوم بها مفتشون مؤهلون.

وجاءت المادة 06 من الاتفاقية نفسها تتضمن تحديد هوية ومسؤولية مالكي السفن فنصت الفقرة الأولى منها على أن يتضمن سجل السفن في دولة التسجيل المعلومات الخاصة بالسفينة وملاكها، وتلك الخاصة بمستغل السفينة عندما يكون غير المالك، وأن تصدر دولة التسجيل المسوغات الدالة على تسجيل السفينة فيها، فقد أوجبت على دولة التسجيل اتخاذ الإجراءات الضرورية التي تضمن سهولة التعرف على ملاك السفن وتحديد مديريها أو أي شخص يعتبر مسؤولا عن تشغيلها، وأن يكون سجل السفينة متاحا لكل من له مصلحة قانونية في الحصول على معلومات بما يتفق وقوانين دولة العلم، مع ضرورة الاحتفاظ بدفتر اليومية لسفينة لفترة معقولة حتى بعد حدوث تغير في اسم السفينة⁽¹⁾.

لقد تضمنت اتفاقية تسجيل السفن لعام 1986 أحكام مفصلة، وإذا تم احترامها وتطبيقها سيؤدي إلى القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة.

نجد أنّ المشرع الجزائري قد قيد ملكية وتسجيل السفينة بجملة من الضوابط يكاد يستحيل معها أن تتسلل سفن أعلام المجاملة إلى الأسطول الوطني، حيث نصت المادة 46 من القانون البحري الجزائري على أنه: «**لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل**

¹ - Nations Unies, "Le droit de la mer, Evolution récente de la pratique des Etats", Op.cit, PP. 222 -223.

الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه» كما نصت المادة 413 من القانون نفسه بأنه: «يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين»، ونصت كذلك المادة 503 من نفس القانون على أنه: «يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن»، بالإضافة إلى المادة 511 من نفس القانون التي نصت على أنه: «يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 50000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسمى بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها؛

- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم؛

- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغيرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها».

المطلب الثاني

المطاردة الحثيثة

تكريسا لسيادة الدولة الساحلية على مختلف المناطق البحرية الواقعة ضمن نطاق اختصاصها، وفي إطار تأمين الدول لمجالاتها البحرية من كل أشكال الاعتداءات والخروق الأمنية، وكذا من منطلق إستشعار المجتمع الدولي بتنامي بعض الاعتداءات الإجرامية البحرية، كل هذا كان دافعا فعالا إلى خلق مجموعة من التدابير الموجهة بالدرجة الأولى لحفظ الأمن البحري من بين هذه التدابير حق المطاردة الحثيثة الذي كان ولا زال له وقع

في تفعيل العمل الدولي بميدان مكافحة الجرائم البحرية وتكريس أحقية الدول الساحلية في الحفاظ على أنظمتها وقوانينها بمجالاتها البحرية.

ويعتبر حق المطاردة الحثيثة فكرة قديمة استقرت في الفقه وفي عدد من السوابق القضائية (الفرع الأول)، وعند ممارسة الدولة الساحلية لحق المطاردة الحثيثة عن طريق سفنها العامة أو الحربية عليها أن تقوم بمراعاة جملة من الشروط تأسست كلها على هذا الوجود الحكمي للسفينة الأجنبية في أحد مجالاتها البحرية بما فيهم المنطقة المتاخمة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

موقف الفقه الدولي والقضاء الوطني من فكرة المطاردة الحثيثة

تباينت مواقف الدول بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة، وهذا يرجع أساساً إلى تضارب المصالح بين مختلف هذه الدول، فإذا كانت هذه الفكرة تخدم مصالح الدولة الساحلية، لكونها تسمح بتفعيل الولاية الإقليمية لهذه الدول، فإنها بالمقابل تمس بمبدأ حرية أعالي البحار الذي يعتبر الضمان الأساسي لمصالح الجماعة الدولية.

انعكس هذا التباين بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة على الفقه الدولي (أولاً) والقضاء الدولي (ثانياً)، وعلى قواعد اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 (ثالثاً).

أولاً - موقف الفقه من فكرة المطاردة الحثيثة:

طبقاً لنص المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية يعتبر الفقه مصدراً من مصادر القانون الدولي، ففي حق المطاردة الحثيثة نجد أن الفقه الدولي اختلف في

آراءه⁽¹⁾ فهناك تيارين أحدهم معارض لفكرة الحق في المطاردة الحثيثة، والتيار الآخر مؤيد لهذا الحق.

1- الفقه المعارض لفكرة المطاردة الحثيثة:

كان الفقه والقضاء في البداية متحفظين تجاه فكرة المطاردة الحثيثة، بل وحتى رافضين لها ثم أخذت تدخل القانون الدولي تدريجيا منذ القرن التاسع عشر في كتابات العديد من الفقهاء، وحتى قرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية، حتى استقرت مؤخرا في اتفاقيات جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار، ثم جاءت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لتكمل تلك الأحكام وتطورها⁽²⁾.

ومن بين الأوائل الذين أنكروا قانونية حق المطاردة الحثيثة، هناك نكروبونتنس Negropontes مستندا في ذلك إلى قياسه مع حق المطاردة الحثيثة على اليابسة، حيث يرى أن استمرارية المطاردة الحثيثة فوق البحر العالي لسفينة تحمل علم دولة أجنبية وتوقيفها يشكل سلوك يتعارض وحقوق دولة العلم. وهناك أيضا الفقيه الهولندي أسر Asser الذي عبر عن وجهة نظره في حق المطاردة الحثيثة، من خلال قرار التحكيم الذي أصدره في النزاع بين روسيا والولايات المتحدة سنة 1908، والذي اعتبر أن النظام القانوني الذي يسمح

¹ - الفقه الدولي يرجح أولى بؤادر التفكير في هذه الفكرة إلى قضية السفينة الكندية "Araunah" التي أُلقت عليها السلطات الروسية القبض، وقد بررت السلطات الروسية القبض عليها عام 1888 والتي كانت على بعد 16 ميلا عن الشواطئ الروسية. وقد بررت السلطات الروسية تصرفها هذا على أن بعض زوارق هذه السفينة كانت تمارس صيد الفقمات من بحر بهرنج في المياه الإقليمية الروسية وإلى مسافة ميل ونصف من الشاطئ ثم تعود إلى السفينة الأم. وجراء هذه الحادثة، كان رد فعل بريطانيا إقرارها بمشروعية مسلك السلطات الروسية في القبض على السفينة Araunah لأن هذه الأخيرة - في تقدير الحكومة البريطانية - وإن لم تكن موجودة داخل المياه الروسية، إلا أن وجودها تحقق عن طريق اتصالها بهذه المياه بواسطة قواربها لمباشرة الصيد فيها بدون ترخيص الذي تتطلبه القوانين الوطنية للدولة الساحلية، وتبعاً لذلك، تعتبر هذه السفينة في حكم الموجودة في المياه الروسية ويجوز القبض عليها.

لمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 197.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 474.

لسفينة حربية بمطاردة سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي غير متوافق مع القانون الدولي لأن سيادة الدولة لا تمتد فيها وراء حدود البحر الإقليمي، إلا إذا تم النص على ذلك صراحة في معاهدة دولية.

يوجد على رأس مجموعة الفقهاء المعارضين بصفة مطلقة لمبدأ حق المطاردة الحثيثة الفقه الإيطالي فدوزي Fadozzi الذي يرفض قانونية حق المطاردة الحثيثة استناداً إلى التوافق الدولي، ويرى أن اعتبار هذا الحق المزعوم نتيجة حقيقية وضمانة لا بد منها لحقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي هو اعتقاد ليست له قيمة إيجابية، استشهد فدوزي Fadozzi بالأعمال التجهيزية لمعهد القانون الدولي، خلال دورة باريس سنة 1894 لتعزيز رأيه.

كما تحفظ الأستاذ مور Moor على إعطاء المطاردة الحثيثة صفة المشروعية، وقد لخص سير توماس باركلي Sir Thomas Barclay رأي هذا الأخير بقوله، «إن مور Moor مستعد لقبول مبدأ حق المطاردة الحثيثة، لكنه لا يعتقد بأنه يشكل الممارسة الحالية لمطاردة السفن فوق البحر العالي من أجل خرق السفن للقوانين الجمركية، وأن هذا الحق غير مستعمل لا من طرف الولايات المتحدة الأمريكية ولا من طرف كندا حين مطاردة واحتجاز سفن الصيد في البحر العالي، بسبب خرق القوانين المتعلقة بالصيد»⁽¹⁾.

2- الفقه المؤيد لفكرة المطاردة الحثيثة:

تعددت الآراء الفقهية المؤيدة لفكرة المطاردة الحثيثة، واختلفت حول الأساس القانوني المعتمد عليه لتبرير هذه الفكرة. فمن هذه الآراء من أسس شرعية المطاردة الحثيثة على مبدأ فعالية الولاية الإقليمية، الذي يعني أن المطاردة الحثيثة تضمن حماية حقوق الدولة الساحلية

¹ - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي - دراسة على ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، رسالة دكتوراه، ص ص 22- 23.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

في نطاق المياه التي تخضع لولايتها، وذلك من خلال ضمان ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القضائية بطريقة فعالة⁽¹⁾.

ومن بين الفقهاء المدافعين على هذا الرأي نذكر: الفقيه الإنجليزي هال (Hall) الذي يؤيد أن للدولة الساحلية الحق في ممارسة المطاردة الحثيثة، لكونها تشكل استمرارا للولاية التي بدأت داخل الإقليم نفسه في حالة الفرار الفوري للسفينة، وبالتالي فمن الضروري أن تخول الدولة الساحلية إمكانية تطبيق ولايتها القضائية بفعالية، ويعتبر أن المطاردة الحثيثة هي الوحيدة من خلالها تنتج قوانين الدولة الساحلية أثرها في مراجعة السفن الأجنبية في البحر العالي دون موافقة دولة العلم⁽²⁾.

يؤكد كذلك الأستاذ (Gidel) على أن كل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على المجالات البحرية المجاورة يجب أن تكون مقرونة بحق المطاردة الحثيثة⁽³⁾. تقبل الأستاذ (Baty) بحق المطاردة الحثيثة فقط في بعض الحالات الخاصة، التي يكون فيها خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أكثر جدية ويهدد السلامة الوطنية، ويرى الأستاذ (Le Moine) بأنه يجب أن يسمح بالمطاردة الحثيثة إلا في حالات القرصنة وتجارة الرقيق وهو الرأي الذي تبناه كذلك الأستاذ (Nielsen)⁽⁴⁾.

أما الفقهاء (Pheleps) و (Rodick) فيؤسسان حق المطاردة الحثيثة على حق الدفاع الشرعي، أي من حق الدولة الساحلية أن تدافع عن حقوقها في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها ضد أي تهديد يأتيها من سفينة أجنبية، وهذا لا يتسنى إلا من خلال الاعتراف للدولة

¹ - VAN DER MENSBRUGGHE Yves, "Le pouvoir de police des Etats en haute mer", in : R.B.D.I., 1975, P. 66.

² - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 24.

³ - GIDEL Gilbert, "Le droit international public de la mer, le temps de paix", Tome 3, (la mer territoriale et la zone contigüe), Paris, Maillotée -Châteauroux -Sirey, 1934, P. 226.
(Le droit de poursuite a été institué a raison de la nécessité pour l'Etat d'assurer une administration effective de la justice, tout droit que riverain possédé sur les espaces maritimes adjacents droit être assorti du droit de poursuite).

⁴ - للمزيد من التفاصيل راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص ص 23 - 24.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الساحلية بحقها أن تضع قوانين تمكنها من ممارسة الولاية في البحر العالي بهدف حماية أملاكها، ومن خلال ممارسة المطاردة الحثيثة كحق قانوني وليس كسلوك استثنائي يستوجب تبريراً كبينة على الضرورة.

وحاول فقهاء آخرون تأسيس حق المطاردة الحثيثة على الافتراض القانوني، الذي يستند إلى افتراض أن سلوكاً قد حدث في مكان معين، بالرغم من أنه في الواقع قد حدث في مكان آخر.

وهناك تيار فقهي آخر يؤسس حق المطاردة الحثيثة على فكرة حماية المصالح المشتركة للمجتمع الدولي، أي أن فكرة المطاردة الحثيثة توازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، فإن كان من مصلحة الجماعة الدولية أن تضمن حقها في الملاحة الآمنة في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فإنه من حق الدولة الساحلية أن تحمي حقوقها في هذه المناطق.

إضافة إلى الآراء المؤيدة لفكرة المطاردة الحثيثة نجد آراء فقهية أخرى لا تعارض مبدئياً الفكرة إلا أنها تقيدتها، باعتبارها استثناء يرد على هذا مبدأ حرية البحر العالي الذي لا يجب أن يمارس إلا وفق شروط صارمة جداً، هذه الشروط التي تختلف من كاتب إلى آخر⁽¹⁾. على خلاف تبعية السفن للولاية الكاملة لدولة العلم، أثناء إبحارها في البحر العالي. فإنه يمكن ملاحقة هذه السفن ومطاردتها من جانب سفينة دولة أخرى غير دولة العلم ويطلق على هذه الملاحقة بالمطاردة الحثيثة⁽²⁾.

¹ - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 474 - 475.

² - المطاردة الحثيثة أو الحارة، وقد اختلف رجال القانون العرب في استعمال هذه التعابير، كما اختلفت النصوص الأجنبية في استعمالها. فقد ورد تعبير "حق المطاردة" "Droit de poursuite" في النص الفرنسي المتعلق باتفاقية "جنيف" بشأن أعالي البحار لعام 1958، واتفاقية قانون البحار لعام 1982، وورد تعبير "المطاردة الحثيثة" "Hot pursuit" في النص الإنجليزي لهاتين الاتفاقيتين. وقد فضلت مجموعة اللغة العربية في لجنة الصياغة في المؤتمر الثالث لقانون البحار =

ثانياً - موقف القضاء الوطني من المطاردة الحثيثة:

لقد دخلت فكرة المطاردة الحثيثة التشريعات الوطنية للعديد من الدول في فترة زمنية سابقة بكثير، حيث سمح للقضاء الوطني لهذه الدول، بخلاف القضاء الوطني لدول أخرى أن تتبنى الفكرة في العديد من القضايا ونذكر منها القضاء الأمريكي والقضاء الكندي.

1- موقف القضاء الوطني الأمريكي:

ظهر موضوع المطاردة الحثيثة في قضية السفينة Mariana Flora لعام 1826، التي عرضت أمام المحكمة العليا الأمريكية، أين أشارت هذه الأخيرة إلى حق المطاردة الحثيثة وإلقاء القبض على هذه السفينة هو إجراء غير مخالف للقانون، في حالة أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت مخالفة صريحة للقوانين الداخلية للولايات المتحدة⁽¹⁾.

فصل القضاء الأمريكي في العديد من القضايا الخاصة بالمطاردة الحثيثة نذكر منها قضية The Grace and Rubry وهو مركب شرعي بريطاني، كان في طريقه إلى نقل حمولة من المشروبات الكحولية نحو كندا، وبطريقة احتيالية، توقف بالقرب من المياه الإقليمية الأمريكية، وقام بتسليم جزء من حمولته لمواطن أمريكي بهدف نقلها على متن زوارق إلى الأراضي الأمريكية، إلا أن قوات حفر السواحل الأمريكية انتبهت إلى ذلك فقامت بمطاردة المركب البريطاني وتمكنت من توقيفه على مسافة بعيدة من المياه الإقليمية الأمريكية.

=استعمال تعبير "المطاردة الحثيثة"، ولعل الأفضل هو مصطلح "المطاردة المستمرة" لتتطابق هذا المصطلح مع أحكامها.

- الفقه الإنجليزي يستخدم أحيانا المصطلحات التالية "The right of hot pursuit" "In flagrante delicto" "Immedite pursuit"، وجميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة، للمزيد أنظر:

- VERHOEVEN Joe, Droit international publique, Edition larcier, Bruxelles, 2000, PP. 566 -567.

¹- عامر غسان سليمان فاخوري، "حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق"، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، السنة السادسة والعشرون، العدد 49، 2012،

ص 290.

أدانت محكمة مقاطعة Massachusetts هذا المركب مستندة على نظرية الوجود
الحكمي، لكون أن عملية التسليم كانت مستمرة، بالإضافة إلى مساهمة بعض أفراد الطاقم
في عملية نقل هذه المشروبات⁽¹⁾.

ولقد كان لهذه الحادثة تأثير وردود فعل داخل الولايات المتحدة الأمريكية نفسها على
الصعيد القضائي، كان أهمها تحديد وضع السفينة الأجنبية المرتبطة خارج حدود البحر
الإقليمي، ويتصل بها بزورق أو قوارب أخرى لا تعود إليها أو حتى بواسطة سفينة أخرى
من مياه الدولة الساحلية الداخلية أو الإقليمية مثلما كانت حادثة The grace and rubry،
التي اتصلت بها قوارب تعود للرعايا الأمريكيين، فما هو حكم ووضع هذه السفينة؟ وهل كان
القضاء الأمريكي صائبا في حادثة السفينة البريطانية سالفة الذكر؟ وهل تجوز مطاردتها
مطاردة حثيثة على اعتبار أنها موجودة حكما رغم أن اتصالها بالبحر الإقليمي لم يكون
بمعدات تابعة لها ولا بواسطة زورقها أو طاقمها⁽²⁾؟

لقد كان لردود الفعل هذه أثر في بلورة مبدأ الوجود الحكمي على الصعيد الرسمي
للحكومة الأمريكية، حين أصدر وزير الخزانة الأمريكي الأمر المؤرخ في 4 نوفمبر 1922
الذي ينص على أن كل سفينة أجنبية قبض عليها لتفريغها بضاعة ممنوعة وراء حدود الدولة
الإقليمية يتعين الإفراج عنها فوراً، إذا كان الدليل الرسمي على ارتكابها الجريمة داخل المياه
الإقليمية عن طريق قواربها أو أدواتها المادية⁽³⁾.

كإجابة عن الأسئلة السابقة، يمكن القول بأن القضاء الأمريكي بعد أمر وزير الخزانة
لأمريكي لعام 1922 قد تراجع عن الأخذ بما أخذ به في قضية السفينة البريطانية السابقة
وقد ظهر تراجع هذا في قضايا عديدة شاهدها تلك الفترة يمكن سياق أهمها، حيث اخلي

¹ - MOROSOLI Anthony, Les dérogation a la règle de la compétence exclusive de l'état du pavillon en haute mer, Thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon - Sorbonne, le 07 juin 2004, PP. 93 -94.

² - OLIVIER de Ferron, "Le droit international de la mer", Tome I, Op.cit. P. 115.

³ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 197.

القضاء الأمريكي سبيل السفن من منازعة Henry. L. Marshall وفي منازعة Marjorie ضد Bachma لأنه لم يقوم الدليل على أن هذه السفينة قد اتصلت بالمياه الإقليمية بواسطة قواربها أو أفراد طاقمها⁽¹⁾.

2- موقف القضاء الوطني الكندي:

أعلنت صراحة المحكمة العليا الكندية عام 1907، في قضية سفينة الشمال ضد الملك، The Ship North vs The king مبدأ المطاردة الحثيثة، الذي تم تقنينه بعد أن كانت مجرد قواعد عرفية. القضية الأولى التي حملت اسم السفينة الأمريكية التي قامت بتاريخ 08 جوان 1905، باصطياد سمك الهلبوت، في المياه الإقليمية الكندية خارقة بذلك قوانين هذه الدولة. وحين تبين للسفينة الأمريكية أن سفينة خفر السواحل الكندية The Kestrel تتجه نحوها، لاذت بالفرار إلا أن السفينة الكندية طاردها وتمكنت من توقيفها على بعد حوالي 1.75 ميل بحري من المياه الإقليمية الكندية، وعند تفتيش السفينة وجد المراقبون الكنديون على ظهرها سمكا طريا، يثبت خرقها للقوانين المحلية المتعلقة بالصيد⁽²⁾.

عرضت القضية على The British Columbia Admiralty Court التي أدانت السفينة الأمريكية، في 25 أوت 1905، وفرضت عليها غرامة مالية، بالإضافة إلى مصادرة سلعها وزوارقها ومخزونها وحمولتها.

أيدت المحكمة العليا الكندية في عام 1906 حكم المحكمة ورفضت حجج مالكي السفينة الأمريكية المستأنفين، بدعوى أنه ليس على السلطات الكندية أن تستند إلى معاهدة

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 145.

وكذا: زازة لخضر، مرجع سابق، ص 432.

² - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 78.

دولية لفرض احترام قوانينها الداخلية، خاصة وأن ذلك تم في إطار ممارستها لحق مكرس عرفاً ألا وهو حق المطاردة الحثيثة⁽¹⁾.

ثالثاً - الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في الاتفاقيات الدولية:

قبل أن يصبح حق المطاردة الحثيثة حقاً مكرساً قانونياً، كان عبارة عن قاعدة عرفية تواترت الدول على العمل بها إلى أن اكتسب هذا المبدأ الإجماع الدولي من خلال تقنيته في تشريعات دولية فأول تأطير قانوني دولي لهذا الحق كان في إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، والتأطير القانوني الدولي الآخر كان في إتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

1- الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958:

الوجود الحكمي للسفينة في البحر الإقليمي هو إحدى نتائج التحايل للقيام بالنشاطات المحظورة في البحر الإقليمي المقررة لانعدام البراءة، تكون السفينة الأجنبية خارج البحر الإقليمي أو في أعالي البحار، ولكنها تتصل بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية أو بسواحلها بواسطة بعض قواربها أو زوارقها أو بأفراد طاقمها تغافل بذلك الدولة الساحلية، لتقوم هذه الزوارق أو القوارب ببعض الأعمال غير المشروعة في المياه الإقليمية لهذه الدولة بالمخالفة لتشريعاتها المحلية، كالقيام بعمليات صيد أو تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص وما شابه من الأعمال التي تم حظرها، فإذا تم لها ذلك، عادت أدرجها إلى السفينة الأم القابعة في أعالي البحار بعيدة عن المجال الإقليمي للدولة الساحلية، وتكون بذلك بمنأى عن اختصاص هذه الدولة وصلاحياتها في تنظيم المرور البريء⁽²⁾. وفكرة الوجود الحكمي للسفينة في البحر الإقليمي لا تظهر أهميتها فقط في الإخلال بأنظمة وقوانين الدولة الساحلية

¹ - MOROSOLI Anthony, Op.cit., PP. 53 - 54.

² - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 197.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

المنطقة في بحرها الإقليمي، وإنما لها تأثير كذلك على جواز ممارسة حق المطاردة الحثيثة التي تعتبر فكرة قديمة غير مقننة.

ولقد عالجت اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 لأول مرة حق المطاردة الحثيثة وقننته في شكل قاعدة قانونية دولية بعد أن كان قاعدة عرفية، فكان ذلك في أحكام المادة 23 التي تضمنت (07) فقرات متعلقة بشروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة، واعتبرت هذه الاتفاقية حق المطاردة الحثيثة حق مخول للدولة الساحلية في حالة تأكد هذه الأخيرة ممن وجود أسباب وجيهة كون السفينة الأجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، هذه المادة التي كانت بدورها نتيجة للمادة 11 من التعليمات التي تبنتها اللجنة الثانية لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930، والمعروف باسم اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي للتدوين⁽¹⁾.

فجاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لتوطر قانونيا هذا الحق بعد أن كان قاعدة عرفية، إذ ببين العمل الدولي في أوائل القرن العشرين⁽²⁾، بأحقية الدولة الساحلية المنتهكة قوانينها بممارسة حق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار بعد أن تكون قد بدأت المطاردة بمياها الساحلية الإقليمية وهذا ما أكدته العديد من السوابق القضائية والمعاهد العلمية كمعهد القانون الدولي الرائد في هذا الميدان⁽³⁾.

¹ - عامر غسان سليمان فاحوري، مرجع سابق، ص 290.

² - إيناس محمد البهجي، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، بغداد، 2013، ص 78.

³ - معهد القانون الدولي الذي يعد جمعية علمية غير رسمية يعمل على تطوير قواعد القانون الدولي، ففي دورته المنعقدة بلاهاي سنة 1898 أصدر توصية رقم 29 بموجبها يحق للدولة الساحلية مطاردة السفينة الأجنبية عند فرارها حتى البحر العالي وفقا للشروط المنصوص عليها بالمادة 08 من قواعد دورة باريس لمعهد القانون الدولي حول النظام القانوني للبحر الإقليمي سنة 1894، والتي جاء فيها: « للدولة الساحلية الحق في أن تستمر في مطاردة بدأت داخل البحر الإقليمي ولها أن تعتقل أو تحاكم أية سفينة قد ارتكبت خرقا داخل حدود مياها الإقليمية وفي حالة الاعتقال =

2- الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتقنين حق المطاردة الحثيثة بعد اتفاقية جنيف لعام 1958 لأعالي البحار في أحكام⁽¹⁾ مادتها 111، فقد جاءت إتفاقية قانون البحار

=بالبحر العالي يجب إخبار دولة علم السفينة الأجنبية دون تأخير، والمطاردة الحثيثة تتقطع بمجرد دخول السفينة هدف المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، وتتوقف المطاردة عند دخول السفينة ميناء دولتها أو ميناء دولة ثالثة». ¹⁻ نص المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 كما يلي: «يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة ولا يجوز المواصله المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع وليس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة كما هي معرفة بالمادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشأت المنطقة من أجل حمايتها، 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 المقامة في الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجرى مطاردتها بالبحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة، قد إقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك عند القيام بمطاردة حثيثة بواسطة طائرة:

أ- تنطبق الفقرات 01 إلى 04 مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال.

ب- يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليها حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة، ولا يكفي لتبري احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي تركيب الانتهاك أو هي محل شبهيته في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون إنقطاع.=

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

1982 بإضافة جديدة في الفقرة 2 من المادة 111، من الممكن ممارسة حق المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة وبالمطقة الاقتصادية الخالصة ومناطق السلامة المحيطة بالتجهيزات المشيدة فوق الجرف القاري، كما حددت الشروط الواجب توفرها لممارسة حق المطاردة الحثيثة ليتم وصفها على أنها مطاردة شرعية قانونية.

ذكرت المادتين 23 و111 سالفتي الذكر شروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة، ولم تطرقا إلى تعريف هذا الحق، غير أن هذا الأخير معروف بأسماء عديدة حق التتبع، حق المطاردة الحارة، حق مطاردة سفينة دولة أخرى تمهيدا لاستبقائها واقتيادها إلى موانئها لمعاينة المسؤولين عنها إن ارتكبوا أعمالا غير مشروعة في المياه الوطنية أو الإقليمية للدولة الساحلية⁽¹⁾.

وقد وردت عدة تعاريف ومنها من اعتبر حق المطاردة الحثيثة بأنه حق مخول للدولة الساحلية بأعالي البحار، وهناك من عرّفه بأنه حق المتابعة المخولة للدولة الساحلية ضمن بعض الإجراءات للحفاظ على مصالحها وأمنها، وكذا أمن مستعملي مختلف مناطقها البحرية ومحاربة التلوث⁽²⁾.

فكل التعاريف المقدمة حول حق المطاردة الحثيثة تؤكد أنه حق إستثنائي للدولة الساحلية في مد سلطتها على السفن الأجنبية في أعالي البحار، عند وجود أسباب وجيهة

= لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة إحتجزت داخل حدود ولاية دولة وإصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا، في حالة إيقاف أو إحتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أخي خسارة أو ضرر يكون لحق بها نتيجة ذلك».

¹- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 215.

²- وسيلة مبارك، "الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 02، العدد 03، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 15.

للاعتقاد أن السفينة الأجنبية فرضت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، ونجد أن المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد حددت شروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة.

الفرع الثاني

شروط المطاردة الحثيثة حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982

وضعت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مجموعة من الشروط التي يجب توفرها من أجل تحقق مطاردة صحيحة متفقة مع القانون الدولي، وتعتبر هذه الشروط جماعية وليست فردية، فيجب توفرها جميعا وسقوط إحداها يعني سقوط حق المطاردة. لقد ميزت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين نوعين من الشروط، الأولى شكلية (أولا)، والثانية موضوعية (ثانيا)⁽¹⁾ وفي حالة عدم احترام هذه الشروط تترتب المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية (ثالثا).

أولا- الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة:

هذه الشروط منها ما هو مرتبط بالمكان الذي تنطلق منه المطاردة، ومنها ما هو مرتبط بطبيعة السفينة التي تقوم بالمطاردة، ومنها ما هو مرتبط بطبيعة السفينة موضوع المطاردة.

1- يجب أن تنطلق المطاردة الحثيثة من أحد مناطق الولاية:

اشتترطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وجوب بدء المطاردة الحثيثة: «... عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة...» أما الفقرة الثانية من المادة نفسها، فقد أضافت مناطق أخرى إلى المناطق السابقة، فأشارت

¹ - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 295.

إلى أنه: «... ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحل على ما
يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة
المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري...».

يستخلص من نص الفقرتين أعلاه ومن الفقرة الرابعة من المادة السابقة، أنه لكي تعتبر
المطاردة قانونية يجب أن تنطلق عندما تكون السفينة الأجنبية المخالفة أو أحد زوارقها
أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد، وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم في
أحد المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فإذا غادرت السفينة هذه المناطق قبل أن تبدأ
المطاردة سقط حق الدولة الساحلية في مطاردتها⁽¹⁾.

ولقد تأكد هذا عملياً في قضية السفينة (South Tomi)، حيث تعود وقائع القضية إلى
سنة 2001 عندما تم مشاهدة هذه السفينة والمسجلة في دولة توغو، تقوم بالصيد غير
مرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا. فقررت السلطات المختصة أن تطارد
هذه السفينة واستمرت المطاردة لمدة 14 يوماً، تمكنت بعدها من أن توقف هذه السفينة التي
وجدت على متنها ما قيمته 1,4 مليون دولار من السمك (Patagonian Tooth Fish)، حيث
تم مصادرة السفينة وتوقيف طاقمها، استندت سلطات الدولة المطاردة خلال المحاكمة على
هذه الوقائع التي تدين السفينة المطاردة، إلا أن المحكمة قد توصلت بعد تقييم الأدلة التي
تقدم بها ريان السفينة (Leonardo Manuel Awiles)، إلى أن المطاردة كانت غير قانونية
لأن السفينة لم تؤمر بالتوقف والتوجه إلى الميناء (Fremanthe) إلا بعد مطاردتها للمنطقة
الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

¹ - راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص ص 28 - 34.

² - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص ص 296 - 297.

2- المطاردة يجب أن تتم من قبل السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك:

تتص الفقرة 5 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا بسفن حربية⁽¹⁾ أو طائرات عسكرية⁽²⁾ أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك».

ونستخلص من الفقرة أعلاه أن السفن الخاصة أو السفن السياحية أو التجارية لا يحق لها القيام بالمطاردة الحثيثة⁽³⁾. وفيما يخص الإذن الذي تشترطه الاتفاقية غير مطلوب في كل حالة على حدة، ولكن يعطى إذن عام لأنواع معينة من السفن والطائرات، مثل سفن وطائرات خفر السواحل وحماية المصايد والشرطة البحرية⁽⁴⁾.

3- السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون سفينة غير حربية:

يجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة سفينة تجارية خاصة أو سفينة حكومية مستعملة لأغراض تجارية، فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة

¹ - قامت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف السفينة الحربية على أنها: «سفينة تابعة 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 خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية».

² - قامت المادة 31 من اتفاقية باريس للملاحة لعام 1919 بتعريف الطائرة العسكرية، بأنها تلك التي تكون تحت إمرة عسكرية، أما اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالملاحة المدنية الجوية لسنة 1944 فقد نصت في الفقرة (ب) من المادة الثالثة على أن الطائرة العسكرية هي تلك التي تستعمل من طرف مصالح الجمارك أو الشرطة تعتبر طائرة حكومية.

³ - راجع: عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2010، ص 106.

⁴ - راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 181.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحربي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الساحلية لا يعطي هذه الأخيرة الحق بمطاردة السفينة المخالفة إنما يقتصر حقها بمطالبتها بمغادرة المياه الإقليمية على الفور⁽¹⁾، أما بالنسبة للسفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية فإنها لا تكون موضوع المطاردة الحثيثة⁽²⁾.

إن الإشكال والتناقض المطروحين هنا، وهو بين المادة 111 والمادة 88 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث أن هذه الأخيرة نصت على أن أعالي البحار هي منطقة مخصصة للأغراض السلمية، في حين المادة 111 تسمح أولاً بعملية المطاردة من طرف سفينة حربية لسفينة تجارية، وأن تأكيدها على السفن الحربية معناه تعريض منطقة أعالي البحار إلى العمليات العسكرية، وهي المشكلة التي إنتبهت لها الدول فبينت في كامل تطبيقاتها البحرية على أن المطاردة سواء كانت في المياه الإقليمية، وصولاً إلى أعالي البحار لا يجوز أن تؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة، لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الفكرة ليست جديدة تماماً، فقد تم إقرارها منذ الثلاثينات من خلال قضيته، عرفت باسم "I'm Alone" يوم 30 جوان 1933⁽³⁾.

فحق المطاردة الحثيثة لا يشمل حق إغراق السفينة المطاردة بشكل متعمد، ولكن إغراقها عن غير قصد أثناء الملاحقة قد يعتبر جائزاً قانوناً، كما أكدت إتفاقية قانون البحار على واجب التعويض فيما لو حدث هناك تجاوز لاستخدام هذا الحق.

¹ - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 301.

² - لقد تأكد هذا الاستنتاج من خلال المواد 95 و 96 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تنص المادة 95 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة من ولاية أية دولة غير دولة العلم».

تنص المادة 96 من الإتفاقية نفسها على أنه: «يكون للسفن التي تمتلكها أو تسييرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم».

³ - Reports of international Arbitral Awards, Recueil des Sentences Arbitrals, S.S « I'm Alone », Canada VS United States of America, 30 Juin 1933 and 5 July 1933, Volume II, United Nations, 2006, PP. 1609 - 1618.

ولا يجوز بدء المطاردة الحثيثة إلاّ بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها⁽¹⁾.

لقد أكدت على هذا الشرط المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية (M/V Saiga)⁽²⁾.

لم تحدد الفقرة 4 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 طبيعة الإشارة أو عدد المزايا التي يجب استخدامها، فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية أنها يجب عليها أن تتوقف من أجل التحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرتها الخاضعة لسيادتها. كما أنها لم تحدد بعد المسافة بين كلتا السفينتين، وإنما تبني واضعو اتفاقية قانون البحار معياراً تقديرياً تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة⁽³⁾.

كما أثّرت خلال أشغال لجنة القانون الدولي مسألة ما إذا كان من الممكن الاعتداد بالشعار الصادر بواسطة الراديو، وكان هناك إجماع على أن مثل هذا الإشعار لا يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة لأن إصداره يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة على أساس أن إصداره يمكن أن يتم من أية مسافة⁽⁴⁾.

ثانياً - الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة:

تتمحور الشروط الموضوعية حول شرطين اثنين: الأول وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدول الساحلية، والثاني يتعلق بفكرة أن المطاردة يجب أن تكون مستمرة أو غير متقطعة.

¹ - الفقرة 4 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - Affaire de "SAIGA", (Saint -Vincent -et les Grenadines, Guinée), Arrêt du 1 Juillet 1999, Role des Affaires, N° 2, P. 3.

³ - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 304.

⁴ - Annuaire de la C.D.L, 1996, Vol 11, Par 3, P. 285.

1- وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

تنص الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة» إن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد تترجم باللغة الإنجليزية للاتفاقية "good reason to believe"، وباللغة الفرنسية تترجم بـ "bonne raisons de croire". ولقد تم تبني هذه العبارة من قبل لجنة القانون الدولي في عام 1956، وفي هذه العبارة يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن انتهاكا قد حصل في المياه التابعة لها وبين مجرد الشك، وتم الاتفاق أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس الشك⁽¹⁾.

للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن المتوجهة إلى مياهها الداخلية. أما في مياهها الإقليمية لها الحق بالتحكم في الصيد، الملاحة، الشحن البحري، علاوة على استثمار المصادر البحرية واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها⁽²⁾.

¹ - هذا ما ذهبت إليه المحكمة الأسترالية في قضية (Viarsa)، وكذا محكمة قانون البحار في قضية (M/V Saiga)، في 2003 شاهدت السفن المسؤولة عن حراسة السواحل الأسترالية السفينة Viarsa التي ترفع العلم لأوروغواي، وهي في المياه الإقليمية الأسترالية، طلبت السفن الحربية الأسترالية من السفينة Viarsa التوقف بعد أن شكت بأنها تقوم بالصيد غير المصرح به في مياهها الداخلية لكن السفينة السابقة قامت بالهرب وتم المطاردة الحثيثة للسفينة Viarsa وتم القبض عليها، أثناء المرافعات أمام المحكمة، تقدم محامو الدفاع بالطعن بإجراءات السلطات الأسترالية بالقول بأنها لم تشاهد الصيادين يصيدون في منطقة الصيد الأسترالية وأن القضية من أساسها قائمة على دلائل افتراضية غير دقيقة. وقامت المحكمة بعد سنتين بتبرئة البحارة الذين كانوا يقودون السفينة Viarsa على رغم من أنه وجد على متنها ما يزيد عن 97 طن من السمك Tooth fish، للمزيد من التفاصيل راجع: عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 309 - 310.

² - جلال فضل محمد العودي، مرجع سابق، ص 62.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

تتمثل المناطق البحرية الممكن الاعتداء عليها والمشكل حينها مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية فيما يلي: المياه الداخلية التي تكون متصلة مباشرة مع الأرض الإقليمية للدولة، المرفأء، الأحواض والخلجان، وفيما تمارس الدولة صلاحيتها التشريعية الإدارية القضائية والتنفيذية⁽¹⁾.

والبحر الإقليمي La mer territoriale هي مساحة من البحر تتجاوز سواحل الدولة واعتمد على مسافة لا تتجاوز 12 ميلا من المياه الداخلية، أي فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية باتجاه البحر، وهو يخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية فهو جزء من إقليم الدولة الساحلية⁽²⁾.

المنطقة المتاخمة هي جزء من البحر يقع مباشرة بعد البحر الإقليمي للدولة الساحلية تتسع إلى 24 ميلا بحريا تقاس من خطوط الأساس، وهي جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة تمارس فيها حقوقا سيادية جمركية، ضريبية، الهجرة والصحة⁽³⁾، وفي المنطقة المتاخمة تعترف للدولة الساحلية بحقها في العمل على حماية البيئة والثروة البحرية الحية وغير الحي، والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين والمهاجرين بصورة غير شرعية والمتهربين من الجمارك وشؤون الصحة⁽⁴⁾.

أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة فالدولة الساحلية حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر

¹ - حسين سهيل الفتلاوي، وغالب عواد حوامدة، موسوعة القانون الدولي حقوق الدولة وواجباتها، "الإقليم"، الجزء الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2007، ص 120.

² - عبد القادر شربال، تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، كلية الحقوق الجامعة جيلالي الياس، سيدي بلعباس، 2001، ص 32.

³ - في الجزائر أنشأت منطقة متاخمة للبحر الإقليمي يحدد امتدادها بـ 24 ميلا بحريا، انطلاقا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي تمارس فيه الدولة حق الرقابة وفقا لأحكام المادتين 33 و 303 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، ولديها الولاية على: إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات البحث العلمي البحري لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁽¹⁾. رعايا الدول الأخرى لهم الحق في الصيد شريطة أن يحترموا قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، بحيث يجب على الدولة الساحلية أن تصدر تراخيص للصيادين ولسفن الصيد الأجنبية وأن تحدد الأنواع التي يجوز صيدها وكميته وتنظيم مواسم الصيد وأن يتم وضع مراقبين ومتدربين من طرف الدولة الساحلية على متن هذه السفن⁽²⁾.

2- استمرارية المطاردة:

تشرط المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تكون المطاردة غير متقطعة، ولم تحدد الاتفاقية أعلاه زمنا معيناً لاستمرارية المطاردة كما لم تحدد مسافة معينة فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة. وقد حدث عمليا عدة مطاردات حثيثة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب إفريقيا، ففي قضية السفينة استمرت المطاردة 21 يوما، وفي قضية السفينة استمرت المطاردة 14 يوما، وهي تعتبر أطول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ، فطالما أن المطاردة لم تنقطع فهي تبقى صحيحة.

فقد جاء الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالحديث عن عدم الانقطاع للإشارة للاستمرارية كعنصر عام للمطاردة الحثيثة، بأن عدم جواز المطاردة خارج حدود المياه الإقليمية للدولة الساحلية أو المنطقة المتاخمة، إلا عند عدم إنقطاع المطاردة، بمعنى إذا إنقطعت المطاردة بعد بدئها فهنا لا يجوز مواصلة المطاردة

¹ - المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 62 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 563.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحربي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

خارج البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للدولة الساحلية لكون المطاردة فقدت عنصرها الأساسي، ألا وهو الاستمرارية وذلك بانقطاعها.

فالانقطاع قد يتخذ عدة أشكال وهي:

أ- الانقطاع الناتج عن ظروف طبيعية كسوء الأحوال الجوية فقد يتسبب بفقدان الاتصال بين السفينة المطاردة وسفينة المراقبة التابعة للدولة الساحلية.

ب- الانقطاع الناتج عن أسباب تقنية كالسرعة الفائقة للسفينة الأجنبية أو عطب تقني لسفينة الدولة الساحلية ما اضطرها للانقطاع عن المطاردة.

ج- الانقطاع لسبب إجرائي كإيقاف زوارق السفينة الأجنبية وهنا جاء الحل وفقا للقضاء⁽¹⁾ مصرحا بأن اعتقال زوارق السفينة الأجنبية كسر استمرارية المطاردة.

كما أن احتجاز السفينة المطاردة خارج البحر الإقليمي حسب المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والصعود على متنها هو سلوك يفرضه حق المطاردة الحثيثة وهو يختلف عما نصت عليه المادة 110 من الاتفاقية المتعلق بحق الزيارة المحددة بمنطقة أعالي البحار، فالمطاردة الحثيثة تكون باستعمال السفن الحربية أو الطائرات العسكرية للدول الساحلية، فعلى الطائرة العسكرية إرسال أمر بالتوقف للسفينة الأجنبية وأن تطاردها نفسها فعلى قائد الطائرة عند بدأ المطاردة أن تكون له أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود خرق لأنظمة وقوانين الدولة الساحلية، وهذا الأمر بالتوقف يعلن عنه بإشارة ضوئية أو صوتية على مسافة معقولة هذه المسافة تحدد وفقا للسلطة التقديرية لريان الطائرة العسكرية، فيجوز أيضا أن تحل الطائرات أو السفن الحربية محل بعضها البعض باحترام عنصر الاستمرارية⁽²⁾.

¹ - في قضية السفينة I'm alone خلال مطاردة سفينة التهريب الكندية من طرف السفينة الحربية تمكن قائدها من الوصول إلى السفينة الأمريكية واستئناف المطاردة.

² - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، الجزء الأول، دار الغرب للنشر والتوزيع، القاهرة، 2002، ص 178.

أما انتهاء عملية المطاردة فتتخذ أحد الأشكال التالية:

أ- انتهاء المطاردة بدخول السفينة الأجنبية إلى مياهها الإقليمية أو المياه الإقليمية لدولة أخرى.

ب- إنتهاء المطاردة بتوقيف السفينة الأجنبية الفارة.

ج- انتهاء المطاردة إراديا من خلال تخلي الدولة الساحلية وتنازلها عن المطاردة فهنا لا يمكن استئناف المطاردة لتركها إراديا.

نصت عليها المادة 111 من إتفاقية قانون البحار 1982 على إنتهاء المطاردة بدخول السفينة الأجنبية إلى مياهها الإقليمية أو إلى البحر الإقليمي لدولة أخرى⁽¹⁾.

وتجد الإشارة إلى أنه طرحت في هذا الموضوع مسألة مطاردة سفينة ترفع أكثر من علم دولة، فحسب المادة 92 من إتفاقية قانون البحار 1982 لا يجوز لهذه السفينة الإدعاء بأية جنسية من الجنسيتين، بل تعد سفينة عديمة الجنسية. أما مسألة إستئناف المطاردة بعد توقفها عند مغادرة السفينة الأجنبية لمياهها الإقليمية أو للمياه الإقليمية لدولة أخرى، فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 مادتها 111 تنص صراحة على انتهاء حق المطاردة الحثيثة وليس إنقطاعها.

أما فيما يخص المطاردة الناقصة فلم تجب المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بشكل واضح على حالة المطاردة التي لم تتم من خلال السفينة نفسها، ثم سلمت ذلك لسفينة أخرى مختلفة أو على الأقل هي لم تمنع صراحة هذا التصرف، وبالتالي يبدو أن القانون الدولي المعاصر لا يمنع مثل هذا الفعل باعتباره قانونا قائما على عنصر الرضائية والقاعدة معروفة في هذا الصدد، طالما أن الفعل غير ممنوع فهو مباح⁽²⁾.

¹ - الفقرة 01 من المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - حسب الأستاذ Molenaar فإنه: «من غير المنطقي أن نرفض فكرة مفادها أن تقوم سفينة ما بمواصلة عمل سفينة أخرى أثناء مطاردة سفينة مخالفة لاتفاقية قانون البحار»، وكما يبدو أيضا أن القانون الدولي العرفي من جانبه قد=

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

قد تتفق بعض الدول فيما بينها على التعاون في المطاردة، وهذا لا يخالف القانون الدولي، حيث أشارت الاتفاقية الفرنسية الأسترالية إلى هذا صراحة في مادتها 04/04 وسمحت لسفن كل من الدولتين أن يتابعوا سفن بعضهم البعض عند القيام بالمطاردة. وهذا حسب إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لا يعتبر إنقطاعا للمطاردة، بالمفهوم القانوني للاتفاقية، لذلك قد يكون من المقبول أن تقوم سفينة تابعة لدولة ما بنفس العمل التي كانت قد بدأت به سفينة أخرى تابعة لنفس الدولة. وقد يكون من المقبول أيضا أن تقوم سفن دولة ثانية بنفس العمل الذي بدأته سفن الدولة الأولى، إذا كان هناك اتفاق مسبق بذلك، لكن في هذا الخصوص هل يمكن أن تقوم دولة ما بإتمام عمل الدولة الأولى في المطاردة، في ظل عدم وجود اتفاق بذلك؟ وهو ما لم تشير إليه اتفاقية قانون البحار صراحة، لكن لجنة القانون الدولي قد أجابت عليه بطريقة غير مباشرة عندما قالت: «أن أكثر من سفينة يمكن لها أن تقوم بالمطاردة دون أن تحدد جنسية السفن التي تقوم بالمطاردة»⁽¹⁾. وبالتالي إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعا⁽²⁾.

=رسخ هذه الفكرة خاصة في قضية I'm Alone، بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، علما أن هذه القضية تعود إلى ما قبل اتفاقية قانون البحار، حيث بدأت المطاردة من قبل سفينة تختلف عن السفينة التي ألقت القبض عليها. لمزيد من التفاصيل راجع:

- E.J. Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsal and the South Tomi, 19(1) International Journal of Marine and costal Law, 2004, PP. 19 - 30.

¹ - عبد الغفور بوسنة، "قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 30، العدد 02، جامعة منتوري، قسنطينة، 2019، ص 87.

² - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص ص 317 - 318.

ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة الساحلية التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى⁽¹⁾، مع العلم أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أجازت في المادة 111 فقرة 6، بشكل واضح، للسفينة أن تتابع عمل طائرة أخرى أثناء عملية المطاردة الحثيثة، إذا كانت تابعتين لنفس الدولة.

ثالثاً - المسؤولية الدولية عن المطاردة غير قانونية:

تكون الدولة الساحلية مسئولة عن كل مطاردة غير قانونية، فالسلطات التي تمارس حق المطاردة الحثيثة عليها الاتصاف بالحذر في ممارستها لهذا الحق حتى لا تتسبب في مسؤولية، ومواجهة الدولة التي تعمل باسمها، فالمسؤولية الدولية في هذه الحالة دافع أساسي للاعتدال في ممارسة حق المطاردة الحثيثة دون تعسف، ففي حالة استخدام المطاردة الحثيثة بصفة غير قانونية ينجم عنه قيام مسؤولية الدولة التي قامت بعملية المطاردة غير قانونية عن عملها⁽²⁾، فنجد أن المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تكتفِ بوضع شروط صارمة لممارسة حق المطاردة الحثيثة، وإنما رتبت المسؤولية الدولية على عاتق دولة السفينة.

حيث تم طرح مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن مطاردة غير قانونية للتقنين في مؤتمر جنيف لعام 1958، وإقترح مندوب بريطانيا إضافة فقرة جديدة إلى المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956، تقضي بالتعويض على كل الأضرار المطاردة والخسائر التي تقع بسبب ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، على غرار المتعلق بحق الزيارة، ونصت هذه الفقرة على أنه حين يتم توقيف سفينة أو يتم احتجازها في أعالي

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تتفق مع ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة 23 من إتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958.

² - وسيلة مبارك، مرجع سابق، ص 19.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

البحار، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، فإنه يجب تعويضها عن خسارة أو ضرر يمكن أن تتكبده من جراء ذلك⁽¹⁾.

قامت كذلك المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتوقيع المسؤولية الدولية على عاتق دولة السفينة المطاردة في حالة غياب أحد هذه الشروط وهذا في فقرتها الثامنة التي تنص على ما يلي: «في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك».

يحكم على السلوك غير القانوني أو إهمال أعوان الدولة بموجب قواعد القانون الدولي وليس بموجب القانون المحلي لهذه الدولة، وقد ظهر هذا جليا في قضية السفينة الشيلية (The Itata) سنة 1892، حيث أثرت مسؤولية الولايات المتحدة الأمريكية من أجل خرق قواعد القانون الدولي المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة، حيث عمدت سفينة المراقبة الأمريكية إلى توقيف السفينة المذكورة أعلاه في المياه الإقليمية الشيلية وقررت "اللجنة الأمريكية الشيلية" تقديم مطالب التعويض عن الضرر لصالح ملاك السفينة، معتبرة حكومة الولايات المتحدة مسؤولية عن الممارسة غير القانونية لحق المطاردة الحثيثة بموجب قواعد القانون الدولي.

بالإضافة إلى وجود مقرر التحكيم الصادر سنة 1902 عن الفقيه الهولندي في قضية السفن الأمريكية، التي تم احتجازها في بحر بهرينغ من طرف سفن حضر السواحل الروسية والذي أقر فيه مسؤولية روسيا على التوقف غير القانوني للسفن الأمريكية في البحر العالي وقد طالبت الولايات المتحدة الأمريكية بالتعويض عن الضرر الناتج عن احتجاز السفن التي اشتبه في قيامها بصيد الفقمة في المياه الإقليمية الروسية، استنادا إلى أن احتجاز السفينة

¹ - أنظر: وثيقة الأمم المتحدة، رقم A/CONF.13/C.2/Rev1/

واعتقال قائدها وطاقمها كان تصرفا غير قانوني، واستجاب المحكم اسر Asser لمطلبها وحكم بمنح تعويض كامل لمالك وقائد وأفراد طاقم السفينة، وإذا كانت القضيتان المذكورتان لم تثير مشاكل في التعويض عن الأضرار، فإن الأمر مختلف في بعض الحالات التي تحكم فيها محكمة الدرجة الأولى بقانونية المطاردة، ثم تحكم محكمة الدرجة الثانية بعدم قانونية هذه المطاردة، حيث ينتج عن إلغاء الحكم الأول إمكانية المطالبة بالتعويض عن الضرر⁽¹⁾.

المبحث الثاني

امتداد صلاحيات الدولة الساحلية من الإقليم البحري الخاضع للسيادة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة

عانت الدول الساحلية النامية بعد الاستقلال، من صعوبة كبيرة في تلبية الاحتياجات الأولية لشعوبها، ولعل هذا كان الدافع الرئيسي وراء مطالبتها بمنطقة اقتصادية خالصة يكون الصيد فيها حقا خالصا لها، بحيث توفر لها الثروة السمكية جزءا كبيرا من الحلول لمشاكلها التي كان للدول المتقدمة يدا فيها، بسبب احتكارها لمجال الصيد البحري، معتمدة على إمكانياتها المادية والتكنولوجية في ظل مبدأ حرية البحار الذي لا يخدم سوى مصالحها.

¹ - كما هو الحال في قضية السفينة الفرنسية لابروفانس La Provence التي تم توقيفها من طرف السلطات الإسلمندية سنة 1928 لقيامها بنشاط الصيد غير القانوني في المياه الإقليمية الأيسلمندية، وحكمت محكمة جزر ويستمان westman في 21 أبريل 1928 بحجز السفينة ومحصول الصيد الموجود على ظهرها، وفي 10 أكتوبر 1929 ألغيت المحكمة العليا الأيسلمندية الحكم الصادر عن محكمة الدرجة الأولى، وبناءً على هذا الحكم قدم مجهزو السفينة الفرنسيين طلبا بالتعويض على حجز السفينة في عام 1923 وقضت بأن يؤدي على طرف مصاريفه الخاصة، وبررت حكمها بأن توقيف السفينة قد تم من طرف سفينة حفر السواحل أودان The Odinn بموجب قواعد القانون الدولي لمزيد من التفاصيل راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص ص 210 - 211.

تمكنت الدول الساحلية النامية من تحقيق مطلبها بعد دفاعها عن حقوقها خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي دخلت فيه الأطراف المتعارضة المصالح في مناقشات مطولة انتهت بتقديم تنازلات متبادلة انسجمت في أحكام توفيقية تضمنها الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار، حيث أقرت لها اتفاقية قانون البحار حقها في أن يكون لها منطقة اقتصادية خالصة التي اعتبرتها هذه الاتفاقية منطقة من المناطق البحرية التي لا تخضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية كما هو الحال بالنسبة للبحر الإقليمي والمياه الداخلية فالولاية المقررة للدولة الساحلية عليها هي ولاية محددة (المطلب الأول) يغلب عليها الطابع الاقتصادي، وحرصاً على تيسير الملاحة البحرية تم إعمال مبدأ حرية الملاحة فيها، غير أنه بالنظر إلى الطابع الخاص لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة، وحق السفن الأجنبية في المرور الحر عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة كان من الضروري وضع قيود على ممارسة هذا المرور في هذه المنطقة (المطلب الثاني)، مع إلزام مراعاة النظام القانوني الذي يحكم قاع البحر وباطن القاع للعمود المائي للمنطقة الاقتصادية والذي اعتبر منطقة جديدة تسمى منطقة الجرف القاري (المطلب الثالث).

المطلب الأول

حدود ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

يمثل النص على المنطقة الاقتصادية الخالصة بمفهومها الحالي أحد الأمور المستحدثة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بالمقارنة باتفاقيات جنيف لعام 1958 (الفرع الأول) وكما تعتبر حلاً وسطاً أسفر عنه صراع دبلوماسي وقانوني، استمر طيلة ثلاثة عقود⁽¹⁾، ما بين الدول البحرية الكبرى المدافعة عن مبدأ حرية أعالي البحار والرافضة

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 239.

لمحاولات دول العالم الثالث مد سيادتها إلى ما وراء الحدود التقليدية للبحر الإقليمي⁽¹⁾ ودول أمريكا اللاتينية وإفريقيا المتطلعة إلى استئثار بمناطق واسعة من البحار المتاخمة لها والمطالبة ببحور إقليمية خاضعة لسيادتها يصل عرضها إلى المائتين من الأميال البحرية ما دفع إلى إقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة كحزام بحري جديد تمتد إليه ولاية الدولة الساحلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة

لاشك أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي آخر ما توصل إليه الفكر القانوني في قانون البحار، وهي وجه من أوجه التجديد في مجال قانون البحار، رغم أن النواة الأولى لهذه المنطقة أوجدها العرف الدولي بالنظر إلى المتطلبات الدولية السابقة بمناطق بحرية تمتد إلى مسافة تتعدى البحر الإقليمي وتمارس عليها هذه الدول سيادتها، ومن أبرز هذه الدول نجد الشيلي، البييرو والإكوادور التي مدت سيادتها إلى مسافة مائتين ميل بحري من الشاطئ لعام 1974⁽²⁾.

غير أن الاتفاق عن إعطاءها مفهوما محددا لم يكن موجودا لأن هدف هذه الدول هو مد سيادتها على مناطق بحرية للقيام باستغلال مواردها الطبيعية الحية منها وغير الحية. وقامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتكريس المنطقة الاقتصادية الخالصة وخصصت لها الجزء الخامس منها الذي نص على تعريف هذه المنطقة (أولا)، وعلى طبيعتها القانونية (ثانيا)، وسمحت للدول الساحلية بتحديد منطقتها الاقتصادية الخالصة وهذا ما قامت به الجزائر حيث حددت منطقتها الاقتصادية الخالصة (ثالثا).

¹ - QUENEUDEC Jean-Pierre, "La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive de L'Etats -Unis", in : A.F.D.I, Vol 29, 1983, PP. 710 - 714.

² - DUPUY René Jean, VIGNES Daniel, Traite du nouveau droit du la mer, Op.cit., P.321.

أولاً- تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة وجهاً من أهم أوجه التجديد في القانون الدولي للبحار، الذي جاءت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تجسيدا وتقنياً له، فهذه الإتفاقية جاءت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الإدعاءات تعرض السيادة الإقليمية على مسافات مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من دول العالم الثالث إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها كلها لتجد مصدراً جديداً يمكن أن يسهم في تحقيق تنميتها الاقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعوبها، وبعد الحرب العالمية الثانية تم تعزيز فكرة الدولة الوطنية لدى الشعوب التي عانت من إستحواذ الدول القوية على مقدراتها، حيث سعت هذه الشعوب إلى إسترداد سيادتها بكل الوسائل خاصة منها السلمية والعمل على ضمان حقوقها في المنطقة التي تعتبرها مجالها الحيوي وإمتدادها الطبيعي والمقصود هنا منطقة البحر العالي المتاخمة لسواحلها، وهو ما يبرر مطالبة هذه الدول لإنشاء منطقة إقتصادية خالصة⁽¹⁾.

بالإضافة إلى النمو السكاني الهائل الذي دفع إلى تضاعف الاحتياجات الغذائية لسكان العالم، مما دفع الدول المشاطئة للبحار والمحيطات إلى إتباع كل الطرق لاستغلال ثرواتها الحية وغير الحية التي توفرها لها مياه قيعان البحار المحاذية لسواحلها⁽²⁾.

جاء ما سبق ذكره قامت العديد من الدول بالاستحواذ على مساحات بحرية واسعة بدعوى تأمين رقابة فعلية على هذا الجزء من البحر، الذي كان إلى الأمس القريب في حكم أعالي البحار، وهو ما رفضته دول أخرى، ولعل السبب في هذا التباين يرجع في الأساس

¹ - جاء في تصريح الممثل الكيني "يجونجا" أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات في 10 جويلية 1973 مبرراً لمطالبة الدول النامية بمنقطة إقتصادية خالصة بأنها: «وسيلة الدفاع ضد البلدان المستغيدة من حرية المرور الحر والتي تتخذ هذه الحرية مسوغاً لنهب مقدرات البلدان الأخرى ورفض إعطائها جزءاً عادلاً ومنصفاً من الموارد المتواجدة في المياه المتاخمة لإقليمه».

² - سالم الحاج ساسي، قانون البحار الجديد من التقليد والتجديد، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1987، ص 275.

إلى الموقع الجغرافي لكل دولة، لأن الدول تختلف عن بعضها البعض من حيث طول سواحلها، ومن حيث إمتلاكها سواحل بحرية أو عدم وجود تلك السواحل أصلاً⁽¹⁾.

حيث لا يمكن أن تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إلا أنه لم يتم تحديد الحد الأدنى من المسافة البحرية الذي يمكن أن تكون منطقة اقتصادية خالصة، وسواء تعلق الأمر ببحر مغلق أو بحر شبه مغلق مثل البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾.

ثانياً - الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء إتفاقية قانون البحار:

يعود الجدل الذي ثار حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى الوضع الخاص لهذه المنطقة حيث أنها لا تعتبر منطقة يطبق عليها ما يطبق على أعالي البحار ولا يطبق عليها القانون الداخلي للدولة الساحلية لأنها لا تعتبر ولاية وطنية، فهي في الحقيقة منطقة ذات طبيعة مختلفة عن الطرحين السالف ذكرهما، وهذا ما ألزم المجموعة الدولية أن تعترف لها بنظام خاص يحفظ مصالح الجميع.

يجب الإشارة هنا إلى أن المنطقة الاقتصادية جاءت كحل توفيقي بين المطالبين بضم هذه المنطقة إلى أعالي البحار، وبين المنادين لجعلها منطقة خاصة توضع فيها بعض القيود لضبط مجموعة من المزايا والخصائص لصالح الدولة الساحلية، وهذا بمد سيطرتها الاقتصادية إلى مساحات واسعة في المنطقة الملاصقة لبحرها الإقليمي، في مقابل الاحتفاظ

¹ - جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 14.

² - رياض بركات، مسيكة محمد الصغير، مرجع سابق، ص 188.

بالحريات التقليدية في ميدان المواصلات والملاحة والتحليق ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة إلى غير ذلك من الاختصاصات للدول أخرى⁽¹⁾.

قامت المادة 55 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما قامت بتقديم التكيف القانوني لها بإعتبارها ذات طبيعة خاصة، حيث تنص هذه المادة على أن: «**المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له بحكمها النظام القانوني المتميز في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية**». كما نجد أن المادة 86 من الاتفاقية نفسها قد قامت بتحديد أعالي البحار واستبعدت المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق التي ينطبق عليها هذا الوصف، حيث تنص على أنه: «**تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي إنتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58**».

إنطلاقا من نص هذه المادتان فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة قانونية خاصة Sui generis. حيث قال رئيس اللجنة الثانية في المؤتمر أندريه أكيلار أنه: «... مما لاشك فيه أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست من البحر العالي وليست من البحر الإقليمي... إنها منطقة ذات طبيعة خاصة Sui generis. إنها شبه بحر عال Quasi haut

¹ - سليمان زرباني، "حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982"، مجلة الحوار الفكري، المجلد 13، العدد 15، عن منشورات مخبر الدراسات، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2018، ص ص 502 - 503.

*mer أو شبه بحر إقليمي Quasi mer territoriale كالقنينة نصف الفارغة ونصف
المملوءة»⁽¹⁾.*

ويقول الأستاذ صلاح الدين عامر أنه: "على الرغم من تقديرنا لهذا الرأي الأخير بوجه خاص... فإننا نعتقد أن الممارسة الدولية في الأعوام القادمة سوف تؤدي إلى إبراز أبعاد جديدة تسهم ولاشك في الكشف عن التكيف القانوني السليم للمنطقة الاقتصادية الخالصة ونعتقد منذ الآن أن الدول الساحلية سوف تسعى من خلال محاور متعددة إلى الانفراد بالجانب الأعظم من الحقوق المتبقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو، الذي يؤدي إلى تأييد إسباغ ولاية الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، على النحو الذي قد يؤدي إلى القول بأنه: من المتعين النظر إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة بوضعها الحالي، بوصفها الخطوة الأولى نحو فرض الولاية الكاملة للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة"⁽²⁾.

ويجب الإشارة هنا إلى أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد وضعت نظامين قانونيين لكتلة بحرية واحدة، تناول النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في المادة 55 وتطرقت للنظام القانوني للجرف القاري في المادة 78 منها، فهل سوف يطغى أحد النظامين على الآخر؟

للإجابة عن هذا السؤال يجرد بنا الرجوع إلى المادة 56 من الاتفاقية نفسها التي تقضي في الفقرة (1، أ) منها بمنح حقوق سيادية للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة للاستكشاف والاستغلال في المياه التي تعلو الأعماق البحرية وباطنها، وفي المقابل نجد أن المادة 76 تقضي أن الجرف القاري يشمل على الأعماق البحرية وباطنها فيما وراء البحر الإقليمي حتى 200 ميل بحري إذا كانت الحافة القارية أقل إمتدادا من هذا

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 324.

² - لمزيد من التفاصيل راجع: محمد الحاج حمود، مرجع نفسه، ص 359 - 360.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الحد، وبالتالي فإن المنطقة الواقعة بداية من 12 ميل بحري الخاص بالبحر الإقليمي حتى 200 ميلا بحريا يخضعان لنظامين قانونيين مختلفين، لكن تداركت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا الأمر، حيث أحالت في الفقرة 03 من المادة 56 منها، فيما يخص مسألة الحقوق المتعلقة بالأعماق البحرية وباطنها، إلى الجزء السادس المخصص للجرف القاري. ونظرا لكل هذه الأسباب ثار جدال حاد بين أنصار بقاء النظام القانوني للجرف القاري والمعارضين له خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار⁽¹⁾.

ولكن في الأخير فرض الفريق الأول رأيه، مبررا موقفه بالفوارق الموجودة بين النظامين، وأبرزها أن الجرف القاري حقيقة جغرافية موجودة بينما المنطقة الاقتصادية الخالصة بعد وهمي وضع بطريقة قانونية⁽²⁾، كما أن الفقرة 03 من المادة 56 أحالت للجزء السادس الخاص بالجرف القاري ككل، ولم تقتصر إحالتها على مادة بعينها، وفي هذا تأكيد لنظام الجرف القاري، كما أن وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة متوقف على رغبة الدولة الساحلية، على خلاف الجرف القاري الذي تفترضه الإتفاقية لكل دولة ساحلية.

¹ - الاتجاه الأول يرى أن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد قضى على نظام الجرف القاري نهائيا، وبالتالي فإنه من الناحية الفعلية الجرف القاري غير موجود إلا في الحالات التي يمتد فيها إلى مسافات تتجاوز إمتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة، فحسب هذا الاتجاه فالمنطقة الاقتصادية ذات نظام قانون واحد.

أما الاتجاه الثاني: يرى أن تحديد الحقوق الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة فوق وفي باطن قاع البحر، وذلك بالإحالة إلى ما هو منصوص عليه للجرف القاري، ولكن هذا لا يسمح القول أن المنطقتين متطابقتين لأنهما تختلفان في عدة نقاط أهمها أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يمكن أن تمتد أكثر من 200 ميلا بحريا، فحين أن الجرف القاري، وإن كان يتحدد كقاعدة عامة بـ 200 ميلا بحريا، إلا أنه يمكن أن يمتد في بعض الأحوال إلى مسافة 350 ميل بحري. لمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ص 452 - 453.

جلال عبد الله معوض، "الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد، والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 452 - 453.

- DUPUY Pierre - Marie, Droit international public, 3^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1995, PP. 719 - 720.
- SEMMA R Saad Eddine, Op.cit., P. 44.

² - نسيم يخلف، إشكالية المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص ص 86 - 88.

ثالثا - تحديد الجزائر لمنطقتها الاقتصادية الخالصة:

بغية السيطرة على الموارد الوطنية البيولوجية واستردادها والحد من تجول سفن الصيد الأجنبية خاصة الإسبانية التي قد تهدد إعادة تشكيل مخزون الموارد البيولوجية في المياه الجزائرية، قامت الجزائر باللجوء لإنشاء منطقة وظيفة عوض منطقة اقتصادية خالصة ما دام أن القانون الدولي لا يمنع ذلك، أنشأت منطقة الصيد المحفوظة بموجب المرسوم التشريعي رقم 13-94⁽¹⁾ المؤرخ في 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد البحري. أفصحت المادة 06 منه على تأسيس منطقة صيد محفوظة تتراوح عرضها ما بين 32 ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية إلى غاية رأس تنس، وبعرض 52 ميلا بحريا بداية من رأس تنس إلى غاية أقصى الحدود البحرية الشرقية، والملاحظة هنا أن عرض منطقة الصيد المحفوظة جاء ضيق، إذ لم يمتد حتى إلى الخط المنتصف⁽²⁾ الذي يفصل المياه الجزائرية عن المياه الإسبانية والإيطالية.

تم إلغاء المرسوم التشريعي رقم 13-94 بموجب القانون رقم 01-11 المؤرخ في 03 يوليو 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁽³⁾، ولكن احتفظ بنص المادة 06 سالفة الذكر.

ثم تم تعديل القانون رقم 01-11 بموجب القانون رقم 15-08 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁽⁴⁾.

¹ - ج. ر، ج، ج، العدد 40، لسنة 1994.

² - يقصد بخط المنتصف أو خط الوسط من الناحية الجغرافية بأنه خط هندسي متكون من عدة قطعات متصلة بنقاط مختلفة وهذه النقاط ترسم استنادا على خطوط الأساس بتقسيم متساوي بين سواحل دولتين متقابلتين أو متجاورين لمزيد من التفاصيل حول خط المنتصف وموقف الجزائر منه انظر:

LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, Op.cit, PP. 139-150

³ - ج. ر، ج، ج، العدد 36، لسنة 2001.

⁴ - قانون رقم 15-08 مؤرخ في 2 أبريل سنة 2015، ج، ر، ج، ج، العدد 18، الصادرة في 8 أبريل سنة 2015، يعدل ويتم القانون رقم 01-11 المؤرخ في 3 يوليو سنة 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

تتميز منطقة الصيد المحفوظة بخضوعها للقضاء الوطني، الأمر الذي يضفي غموضاً حول الطبيعة القانونية للمنطقة كون اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لا تنص على هذا النوع من المناطق البحرية من جهة، وحيث أن المشرع الجزائري في تنظيمه للصيد البحري في منطقة الصيد المحفوظة أخضعها للقضاء الوطني من جهة أخرى، بل وحصر حق الصيد فيها على السفن التي ترفع العلم الوطني، وإن أجاز للسفن الأجنبية ممارسة الصيد العلمي في المنطقة بناء على ترخيص مقدم من الوزير المكلف بالصيد البحري.

أنشأت المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-18 المؤرخ في 20 مارس 2018⁽¹⁾، الذي يؤسس لمنطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية ويعتبر قرار إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة في الجزائر متأخر مقارنة بدول الجوار.

يجب الإشارة هنا إلى أنه هناك من كان يناهز لجعل البحار المغلقة وشبه المغلقة بما فيها البحر المتوسط منطقة معفية من المناطق الاقتصادية الخالصة، وذلك في مصلحة الدول المطلة على البحر المتوسط وفي مصلحة الحفاظ على البيئة البحرية، ولكن بالرجوع إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والممارسة الدولية نجد أنهما لم تمنعا إقامة مناطق اقتصادية خالصة من طرف الدولة الساحلية في البحار المغلقة وشبه مغلقة⁽²⁾.

يتميز المرسوم الرئاسي رقم 96-18 سالف الذكر في مضمونه بأنه لم يعلن عن مسافة محددة وإنما اكتفى بالنص على 63 نقاط إحداثية تحدد الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، كما أنه لم يشير لمصير منطقة الصيد المحفوظة، وهذا ما يدفع إلى

¹- ج. ر، ج، ج، العدد 18 لسنة 2018.

²- يقول الأستاذ Tullio SCOVAZZI في هذا الصدد «ليس هناك أدنى شك في أن دول البحر المتوسط لها الحق في إنشاء منطقة اقتصادية خالصة إن كانت هناك إرادة سياسية فلا اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولا القانون الدولي العام بمنع الدول الساحلية في المياه ذات الحجم الضيق من إعلان منطقة اقتصادية خالصة، شرط ألا يتم التعدي على حقوق الدول المجاورة».

- SCOVAZZI Tullio, "Les zones côtières en : Méditerranée : évolution et confusion", Annuaire du droit de la mer, Tome 6, 2001, P. 100.

التساؤل، هل منطقة الصيد المحفوظة ألغيت وتم تعويضها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لمفهوم الإلغاء الضمني للنصوص القانونية أي أن النص القانوني اللاحق يلغي السابق، أم تستمر في الوجود وتتعايش مع المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

للإجابة على هذا السؤال نعود إلى المواد الأربعة التي تضمنها المرسوم الرئاسي رقم 96-18 سالف الذكر، ونلاحظ أنه لم يشير إلى المرسوم رقم 94-13 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري والذي أسس منطقة الصيد المحفوظة بموجب المادة 06 منه، ولكن بالعودة إلى القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد والتربية المائية نجد أن المادة 104 منه ألغى أحكام المرسوم التشريعي رقم 94-13 وأبقى على المادة 06 المؤسسة لمنطقة الصيد المحفوظة، كما نظمت الفقرة 02 من المادة 02 منه أن «المياه الخاضعة للقضاء الوطني» تدخل في إطارها منطقة الصيد المحفوظة، وبالتالي يمكن القول أنه هناك إشارة طفيفة للاحتفاظ بمنطقة الصيد المحفوظة.

كما أنه من غير الممكن تطبيق الإلغاء الضمني للنصوص القانونية لتبرير إلغاء منطقة الصيد المحفوظة، لأن الإلغاء الضمني لا يسري مفعوله إلا في حالة دخول التشريع اللاحق في تناقض والتشريع السابق ولا يمكن التوفيق بينهما، بينما الأمر ليس كذلك لأن منطقة الصيد المحفوظة جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة ولا تتعارض معها لا ماديا ولا قانونيا⁽¹⁾.

¹ - يضع الفقه الدولي مناطق الصيد في خانة المناطق الوظيفية (Zones fonctionnelles) فهي مناطق اقتصادية مجزأة أو محددة كما يمكن اعتبارها "أشباه مناطق اقتصادية"، لأن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لا تنص صراحة على منع إقامتها طالما الدول تعلن عن اختصاصات توافق أحكام الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. للمزيد من التفاصيل راجع:

- عبد النور راي، "المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية حتمية طاقوية"، مجلة الفكر القانون والسياسي، المجلد 03، العدد 02، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 2019، ص ص 97 - 98.

يصل عرض منطقة الصيد المحفوظة إلى 32 ميلا بحريا بين الحدود الغربية إلى غاية رأس تنس، وبعرض 52 ميلا بحريا بداية من رأس تنس إلى غاية أقصى الحدود البحرية الغربية إلى غاية رأس خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، أما المنطقة الاقتصادية الخالصة لم يحدد عرضها، حسب الإحداثيات المرفقة بهذا المرسوم لذا فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة تستغرق كل منطقة الصيد المحفوظة وأكثر من هذه المساحة وهذا من الناحية المادية.

أما من الناحية القانونية فإن المادة 03 من القانون رقم 01-11 حددت صلاحيات السلطات المعنية داخل منطقة الصيد المحفوظة في استغلال الموارد البيولوجية وحفظها والمحافظة عليها، بينما صلاحيات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة لها الحق في استغلال الموارد غير الحية وحماية البيئة وإجراء الأبحاث العلمية وغيرها من الحقوق الأخرى، بالإضافة إلى استغلال الموارد البيولوجية⁽¹⁾.

وبالتالي نجد أن منطقة الصيد المحفوظة "ذابت" في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي أن منطقة الصيد المحفوظة ألغيت واقعا، بينما قانونيا لا تزال موجودة كونها لا تتعارض مع المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ويجب الإشارة هنا إلى أن الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظم الأحكام المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في المواد 52 إلى 75، حيث حددت امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بـ 200 ميلا بحريا تقاس من خط الأساس الذي يقاس منها البحر الإقليمي، غير أن مساحة الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط لا تسمح بذلك، فاعتمد المشرع الجزائري حدود المنطقة من خلال نقاط جيوديسية محددة في نص المرسوم، وهو المنهج نفسه الذي اتبعته دول الجوار (إسبانيا وإيطاليا) التي لم يصل امتداد

¹ - راجع نص المادة 560 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

منطقتها الاقتصادية لمسافة 200 ميلا بحريا، غير أنّ عدم التشاور والتفاوض المسبق فيما بينها قبل إنشاء كل دولة منها لمنطقتها الاقتصادية الخالصة تسبب في تداخل المناطق المنشأة⁽¹⁾. ومع اكتشاف النفط على طول الساحل الجزائري وفي مناطق مختلفة من البحر الأبيض المتوسط، أدى لتسارع دول المنطقة لإنشاء مناطق اقتصادية خالصة بغرض استغلال هذا المورد من خلال ممارسة حقوقها السيادية المقررة في المنطقة، إذ يعتبر إلغاء قانون المحروقات رقم 07-05 وصدور القانون رقم 19-13 المنظم لأنشطة المحروقات⁽²⁾ الذي يعتبر أبرز دليل على محاولة المشرع الجزائري مسايرة للمستجدات في المنطقة. قام القانون رقم 19-13 بتعريف المجال البحري على أنه: « المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة كما يحددها التشريع الجزائري ». لذلك فإن استغلال النفط في البحر على طول الساحل الجزائري أصبح ممكنا، سواء من طرف الشركات الوطنية أو بالشراكة بينهما، مع ضرورة احترام قواعد السلامة حول المنصات البحرية العائمة، وكذا أحكام المحافظة على البيئة البحرية بما لا يؤثر سلبا على الموارد البحرية الحية في المنطقة⁽³⁾.

¹ - وناسة بوخميس، "صلاحيات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 06، العدد 02، منشورات عن مخبر القانون الخاص المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2020، ص ص 1249 - 1250.

² - قانون رقم 19-13، مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم أنشطة المحروقات، ج. ر، ج، ج، العدد 79، الصادرة في 22 ديسمبر 2019.

³ - بهدف تجنب أي تنازع بخصوص استغلال المحروقات في البحر يمكن أن تتعاون دول المنطقة في إطار التنمية المشتركة للمحروقات في البحر، حيث نجد أن هناك مبادرات لإبرام هذا النوع من الاتفاقيات بين الدول المجاورة من أمثلة ذلك نجد اتفاق التنمية المشتركة للمحروقات في البحر بين كرواتيا وإيطاليا، الاتفاق بين تونس وليبيا، فيما تسعى مالطا لإبرام اتفاق التنمية المشتركة مع كل من تونس وليبيا وإيطاليا إلا أنها لم تتفق لحد الساعة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- عبد النور راي، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص قانون دولي، بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر 1، 2019، ص ص 134 - 152.

كما تجدر الإشارة هنا إلى أن القانون رقم 19-13 السالف الذكر قد نص على الجرف
القاري في مضمون تعريف المجال البحري، وبالرغم أن المشرع الجزائري لم ينظمه بعد، غير
أن النص عليه هنا يبرز نيته في تحديد حدوده الخارجية مستقبلاً⁽¹⁾.

الفرع الثاني

ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

ميزت الفقرة الأولى من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين الحقوق
السيادية الممنوحة للدولة الساحلية، وبين ولاية هذه الأخيرة على بعض الأنشطة المرتبطة
بالاستغلال الاقتصادي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، والمتصلة بما لها من حقوق سيادية
وهي حقوق متكاملة تباشرها الدولة الساحلية كي تحافظ على موارد هذه المنطقة وتستغلها
بطريقة علمية صحيحة.

قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الفقرة الأولى البند ب من المادة 56
بحصر ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة في ثلاثة مجالات، والمتمثلة
في إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات (أولاً)، وحماية البيئة البحرية والحفاظ
عليها (ثانياً)، والبحث العلمي (ثالثاً).

أولاً- ولاية الدولة الساحلية في إقامة الجزر الاصطناعية:

تنص الفقرة 01 بنذب من المادة 56 إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه:
«للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

ب- ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية

فيما يتعلق بما يلي: إقامة وإستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات».

¹ - المادة 2 من القانون رقم 19-13 المنظم لأنشطة المحروقات، مرجع سابق.

فهذه المادة منحت للدولة الساحلية ولاية فيما يتعلق بإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

ينبغي الإشارة إلى مفهوم كل من الجزر الاصطناعية والجزر الطبيعية، فالجزر الاصطناعية المنصوص عليها في نص المادة 56 سالفه الذكر يقصد بها تلك المنشآت المقامة على قاع البحر وتعلو مياهه، ومخصصة لأغراض التحميل والتفريغ أو لأغراض استكشاف وإستخراج الثروات المعدنية من البحار⁽¹⁾، أما الجزر الطبيعية فهي امتداد طبيعي للأرض محاط بالمياه، والتي تظل غير مغطاة عند المد العالي⁽²⁾. كما تختلف الجزر الاصطناعية عن السفن وعن كل المنشآت التي تشبه السفن من الناحية القانونية كالترتيبات والهياكل الصناعية المتحركة بنفسها والجزر الطافية ذات الطبيعة المتحركة.

قامت المادة 05 من إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 بتقييد حق الدولة الساحلية في إقامة المنشآت في مجال إستكشاف وإستغلال ثروات الجرف القاري فقط، ولكن الفقرة (1، ب) من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد إستخدمت عبارة «وغير ذلك من الأغراض الاقتصادية»، كما قامت هذه المادة بإحالة للأغراض الاقتصادية المنصوص عليها في المادة 56 من المادة نفسها، وهذا ما يمنح للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالإضافة إلى حق إقامة وإستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المستمدة من طبيعة الحقوق السيادية، أن يكون لها الحق في إقامة جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات أخرى متصلة بها التي تستخدم في مجالات إقتصادية أخرى

¹ - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 1998، ص 259.

² - الفقرة 01 من المادة 121 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

مثل إستخدامها لهبوط وإقلاع الطائرات أو لأغراض سياحية⁽¹⁾، وهذا في حالة تطلبت ذلك الدواعي العملية لاستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المنطقة.

وينبغي الإشارة هنا إلى أن إقرار المادتين 56 و 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لحق الدولة الساحلية في إقامة وإستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات لأي هدف أو غرض كان، سواء أكان إقتصاديا أو غير إقتصادي قد تشور إشكالية هنا على إعتبار حق الدولة الساحلية قائما، حتى ولو كان الغرض الأساسي من هذا الإنشاء غير إقتصادي، يدعونا إلى التساؤل فيما إذا كان من حق الدولة الساحلية إقامة هذه المنشآت لأغراض عسكرية؟

يلاحظ بالرجوع إلى إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنها لم تتضمن أي نص صريح يجيبنا على هذا التساؤل، ولكن عند تفحص ديباجة إتفاقية قانون البحار نجد أنها قيدت إستخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية فقط⁽²⁾، وهو الموقف نفسه الذي تبنته غالبية الدول المشاركة في دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث أكدت في أكثر من مناسبة على ضرورة قصر إستخدام المجالات البحرية للأغراض السلمية، وتقدمت 18 دولة إفريقية إلى اللجنة الثانية لمؤتمر كركاس لعام 1974 بمشروع تضمن 10 مواد، من بينها النص على أنه لا يحق لأي دولة أن تبني أو أن تقيم أو تنشئ أو تشغل في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى أية منشآت عسكرية، أو أية منشآت أو أجهزة أخرى لأية أغراض أخرى كانت من غير موافقة الدولة الساحلية⁽³⁾.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 268.

² - فجاء في ديباجة إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: « وإذا تسلم باستحسان العمل عن طريق هذه الاتفاقية، ومع إبلاء المراعاة الواجبة لسيادة كل الدول، على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات في الأغراض السلمية، والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة، وصون مواردها الحية، دراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ».

³ - مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 535.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ونسنتج مما سبق أنه لا يجوز إقامة وإستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات لأغراض عسكرية من طرف الدولة الساحلية أو غيرها من الدول والتشريعات المرخص لها من طرف الدولة الساحلية بذلك.

كما أوردت المادة 06 أيضا أحكاما خاصة لتنظيم هذا الحق، وأقرت الفقرة 01 منها بحق الدولة الساحلية دون غيرها في أن تقيم وفي أن تجيز، وتنظيم إقامة وتشغيل وإستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولها الحق في أن ترخص للدول أو الشركات خاصة كانت أو عامة، وأن تسمح للغير إقامة هذه الجزر والمنشآت والتركيبات في منطقتها الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوصف ولاية الدولة الساحلية على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات بأنها خالصة⁽²⁾، أي تتفرد بها الدولة الساحلية وحدها، كما مدت هذه الولاية إلى القوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة⁽³⁾.

وإذا كان الحق في إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات يتماشى مع ما للدولة الساحلية من حقوق سيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنه بالمقابل

¹ - يتفرع عن الحق الأصلي في إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات أو الترخيص للغير بإقامتها حقوق فرعية كحق التشغيل والاستخدام والتنظيم، ونذكر مثالا على ذلك، أن للدولة الساحلية حق إقامة المنصات البترولية لاستكشاف البترول أو أن تجيز للغير بإقامتها، كما لها أن تقوم بتشغيلها أو إستخدامها أو تسمح لشركات التنقيب بذلك.

لمزيد من التفاصيل راجع: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص 155 - 156.

² - الفقرة 02 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - ولا شك أن هذا الحق يختلف عن ذلك الذي منحه لها المادة 33 منها والمتعلق بالرقابة على هذه القوانين والأنظمة وليس الولاية.

- راجع الفقرة 02 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

يتعارض مع مبدأ حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وهذا لأن إقامة هذه المنشآت في عرض المنطقة يشكل عائقاً أمام الملاحة البحرية نظراً للمساحات المعتبرة التي تقطعها ورغبنا في تحقيق نوع من التوازن بين المصالح الاقتصادية للدولة الساحلية، التي تتطلب إقامة هذه المنشآت من جهة، ومقتضيات ضمان ملاحة بحرية حرة وآمنة في المنطقة في ظل وجود مثل هذه المنشآت من جهة أخرى، قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتقييد حق الدولة الساحلية في هذا المجال، ألزمتها بتقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت، ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها⁽¹⁾.

وإذا أردت الدولة الساحلية، وحيث تقضي الضرورة ذلك أن تقيم مناطق سلامة حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات⁽²⁾. ولا يجوز أن تبعد مناطق السلامة عن هذه المنشآت بمسافة تتجاوز 500 متراً مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموماً أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة، وفي جميع الأحوال يجب أن يقدم الإشعار الواجب عن هذا المدى⁽³⁾.

كما لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية⁽⁴⁾، وأكدت الفقرة 08 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه للجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها

¹ - الفقرة 03 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 04 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - الفقرة 05 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - الفقرة 07 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.

ثانيا - ولاية الدول الساحلية في حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

سعت الدول الساحلية لحماية حقوقها السيادية على الموارد الطبيعية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بينما سعت الدول البحرية الكبرى التي تضيف سلطات الدولة الساحلية في هذا المجال، وإلى وضع النصوص المشددة التي لا تقوي بعض الدول النامية على تطبيقها خاصة فيما يتعلق بمعايير مقاومة التلوث من مصادره المختلفة، فكان الحل التوفيقى الذي إنتهجه إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن منحت للدولة الساحلية في الفقرة 03 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، الولاية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها دون أن تصف هذه الولاية بالخالصة⁽¹⁾. وقيدتها في الوقت نفسه بالأحكام ذات الصلة بالاتفاقية⁽²⁾.

أفردت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 موضوع البيئة البحرية جزءا كاملا، وهو الجزء الثاني عشر، ونجد أن المادة 220 من الاتفاقية سالفة الذكر أكدت على حق الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة في منطقتها الاقتصادية الخالصة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وهو ما يعني تخويلها سلطة تشريعية للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، وتكون السفن الأجنبية ملزمة بإحترامها عند مرورها في هذه المنطقة، غير أن إختصاص الدولة الساحلية في هذا المجال هو إختصاص مقيد⁽³⁾، فيجب أن تتفق هذه

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 275.

² - أحالتنا إتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى الإتفاقيات المبرمة في وقت سابق والتي تتصل بحماية البيئة البحرية، وتكون متماشية مع أهداف الاتفاقية، كما أحالت الفقرة ج من المادة 297 من نفس الاتفاقية المنازعات المتعلقة بتفسير الاتفاقية، وتطبيقها بشأن ممارسة دولة ساحلية لحقوقها السيادية أو ولايتها عندما يدعي بمخالفتها للقواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية إلى الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة.

³ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 69.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

القوانين والأنظمة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعية من قبل المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.

عندما تتوفر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي، قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، أو لقوانين تلك الدولة أو أنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير المنفذة لها⁽¹⁾ أسفر عن تصريح كبير يسبب تلوثاً هاماً أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، يجوز لتلك الدولة أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات، أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش⁽²⁾.

وإن أدت المخالفة إلى تصريح تسبب في إلحاق ضرر جسيم أو التهديد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة يجوز لهذه الدولة أن تقيم دعوى وفقاً لقوانينها، تشمل احتجاز السفينة بشرط أن تقتضي ذلك قرائن القضية مع مراعاة الأحكام ذات الصلة بالاتفاقية⁽³⁾.

كما أجازت المادة 210 من إتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية أن تضع قوانين وأنظمة خاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة، سواء إذا كان مصدر هذا التلوث من مصادر برية أو عن طريق الإغراق من السفن، أو من الجو أو من أي مصدر آخر، ولكن الاتفاقية وضعت شرطين يجب أن يتوافر في هذه القوانين

¹ - الفقرة 03 من المادة 220 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 05 من المادة 220 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - الفقرة 06 من المادة 220 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وهما: ألا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية، وأن تراعي عند وضع القوانين والأنظمة، القواعد والمعايير المتفق عليها بين الدول عن طريق المنظمات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية.

ثالثاً - ولاية الدولة الساحلية في القيام بالبحث العلمي:

بخصوص مدى ولاية الدولة الساحلية في مجال البحث العلمي البحري، حاولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تحقق نوعاً من التوافق بين مختلف المواقف المتضاربة التي أبدتها الدول خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فتراوحت أحكامها بين القاعدة والاستثناء بطريقة وازنت بها إلى حد كبير بين مختلف المصالح.

1- موقف الدول من أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

يلاحظ من المناقشات التي تمت سواء أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات، أو أمام دورات انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار حول مدى ما تتمتع به الدولة الساحلية من حقوق متعلقة بالبحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أنه برز اتجاهين رئيسيين يستحوذان على تلك المناقشات وهما:

أ- الاتجاه الأول: المتشكل من مجموعة الدول البحرية الكبرى والذي ينادي بحرية البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة امتداداً لحريته في أعماق البحار، مع تقيد حق الدولة الساحلية حياله في أضيق حدود ممكنة، ومن أجل تحقيق هذا الهدف يؤكد هذا الاتجاه على أن لكافة الدول والمنظمات الدولية ممارسة حرية البحث العلمي المقررة في أعالي البحار في المناطق الاقتصادية للدول الساحلية، وذلك بمجرد إخطار تلك الدول بالبدء

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

في الأبحاث، ولا يكون لهذه الدول أي حق سوى الإطلاع على نتائج⁽¹⁾ هذه الأبحاث العلمية⁽²⁾.

يؤسس دعاة الاتجاه الأول رأيهم هذا على أنه تم إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة من أجل إستغلال هذه الثروات واكتشافها وإدارتها، ولا تتعداه إلى البحث العلمي الذي يتعلق أساسا بمصالح المجتمع الدولي ككل، بالإضافة إلى القصور المتزايد في المعلومات والحقائق عن البحار التي يجب أن تستكمل بالسماح بحرية البحث العلمي الذي تعود نتائجه على البشرية جمعاء بالمنفعة⁽³⁾.

ب- أما الاتجاه الثاني: تمثله مجموعة من الدول الاشتراكية فقد نادى بضرورة التمييز بين أنواع البحوث العلمية، فالأبحاث العلمية المتعلقة باستكشاف واستغلال موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن يخضع لموافقة الدولة الساحلية قبل إجرائها، أما ما تبقى من الأبحاث فيتم إجرائها بكل حرية⁽⁴⁾.

ج- أما الاتجاه الثالث: فنادى به معظم الدول الساحلية خاصة النامية منها، ويقوم هذا الاتجاه بالدفاع عن فكرة وجوب إخضاع البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة

¹ - إبراهيم محمد الدغمة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، مرجع سابق، ص 114.

² - قام هذا الاتجاه إلى تقسيم البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى نوعين وهما: البحث العلمي الأساسي والذي يقصد به الأبحاث العلمية غير المتعلقة باستكشاف الموارد الحية والمعدنية في المنطقة أو إستغلالها، ويكون لكافة الدول الحرية في إجرائها في المناطق الاقتصادية المختلفة، أما النوع الثاني فهو البحث العلمي المتعلق باستكشاف واستغلال هذه الموارد الذي يخضع لضرورة الحصول على موافقة الدول الساحلية قبل إجرائه في منطقتها الاقتصادية.

لمزيد من التفاصيل راجع: رفعت محمد عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، القاهرة، 1980، ص 274.

³ - محمد سامح عمرو، البحث العلمي البحري في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المركز الأصيل للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2003، ص 126.

⁴ - أنظر: المادتان الأولى والسادسة من المشروع الذي تقدمت به بلغاريا ودول اشتراكية أخرى، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.3/L.26.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

للاختصاص المانع، وللموافقة المسبقة الصريحة من الدول الساحلية قبل إجرائه في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وبعد قبول الجهة القائمة بالبحث العلمي بالشروط والقواعد التي تضعها هذه الدولة في هذا الشأن⁽¹⁾.

ويؤسس أصحاب هذا الاتجاه الثاني رأيهم الذي يقوم على المطالبة بحق الدولة الساحلية في إخضاع البحث العلمي في منطقتها الاقتصادية لموافقتها المسبقة الصريحة على أنه لما كان للدولة الساحلية حق سيادة ثروات هذه المنطقة، فضلا عما عليها من واجب الحفاظ على بيئتها البحرية الخالية من التلوث، فإن ذلك يتطلب بالضرورة إعطاء تلك الدولة الحق بالقدر نفسه لتنظيم البحث العلمي فيها وإخضاعه للوائحها وأنظمتها الوطنية بالإضافة إلى ضرورة المحافظة على أمن الدولة الساحلية وسلامتها في المياه المجاورة لبحرها الإقليمي من أهمية خاصة، لما يقتضي منها مراقبة كل من شأنه أن يؤثر على أمنها وسلامتها، لأن القيام بإجراء أبحاث علمية في هذه المياه يمكن أن يمس بأمن وسلامة الدولة الساحلية⁽²⁾.

2- الأحكام التوفيقية لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 بخصوص ممارسة أنشطة البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

ركزت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أهمية البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة نظرا لأهمية هذه المنطقة من حيث المساحة ومن حيث الثروات الطبيعية الحية وغير الحية، ومنحت الدولة الساحلية بمقتضى البند (ب) من الفقرة 01 من المادة 56 الولاية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري في هذه المنطقة حيث ينص على أنه «ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق

¹ - رفعت محمد عبد المجيد، مرجع سابق، ص 277.

² - قيس إبراهيم البدرى، كنوز البحار الحية ثروة مشتركة للإنسانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976، ص 86.

بما يلي: ... البحث العلمي البحري». كما ينص كذلك البند (أ) من الفقرة 01 من المادة 56 على أنه: «1- للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

(أ) حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح».

يفهم من هذا النص العام أن الدولة الساحلية لها الولاية القانونية دون غيرها للقيام بهذه الأبحاث إلا إذا سمحت للدولة أو دول أخرى أو لمنظمة متخصصة للقيام بها، وتعزيز هذا النص بالمبادئ المقررة في المادة 246 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تنص على أن للدولة الساحلية في ممارستها لولايتها الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في منطقتها الاقتصادية وعلى جرفها القاري، والترخيص به وفقا لأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية⁽¹⁾.

تمنح الدولة الساحلية في الظروف العادية، موافقتها على إجراء هذه البحوث العلمية إذا كانت للأغراض السلمية وحدها، ومن أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء، بل وأكثر من ذلك، تلتزم الدولة الساحلية بأن تضع من القواعد والإجراءات ما يضمن عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة⁽²⁾.

كما يجوز للدولة الساحلية في إطار ممارستها لصلاحياتها التقديرية في هذا المجال أن تحجب موافقتهم إذا كان مشروع البحث العلمي البحري ذا أثر غير مباشر في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، كما ينطوي على حفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية، أو أنه ينطوي على

¹ - الفقرة 01 من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرات 03 و 04 من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، كما قد ينطوي على تقديم معلومات تتعلق بطبيعة وأهداف المشروع، ولكنها غير دقيقة أو لم يوف بها بعد تجاه الدولة الساحلية من مشروع بحث سابق⁽¹⁾. ألزمت المادة 248 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدول والمنظمات الدولية المختصة، التي تعترف القيام ببحث علمي بحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو على الجرف القاري للدولة الساحلية أن تزود هذه الدولة بكل المعلومات الخاصة بالمشروع قبل الموعد المتوقع للبدء بستة أشهر على الأقل⁽²⁾.

وتؤكد المادة 249 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ضرورة إمتثال الدول والمنظمات الدولية المختصة عند إجراء البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري للدولة الساحلية، للشروط التالية:

(أ) ضمان حقوق الدولة الساحلية في أن تشترك، إذا رغبت في مشروع البحث العلمي البحري أو أن تكون ممثلة فيه خاصة على ظهر سفن البحث وغيرها من السفن ومنشآت البحث العلمي، كلما أمكن عمليا، دون دفع أي أجر لعلماء الدولة الساحلية ودون إلزامها بالإسهام في تكاليف المشروع؛

(ب) تزويد الدولة الساحلية بناء على طلبها بالتقارير الأولية بأسرع ما يمكن عمليا وبالنتائج والاستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث؛

(ج) التعهد بتسيير حصول الدولة الساحلية، بناء على طلبها على جميع البيانات والعينات المستمدة من مشروع البحث العلمي البحري وتزويدها كذلك ببيانات يمكن نسخها وبعينات يمكن تقسيمها دون المساس بقيمتها العلمية؛

(د) تزويد الدولة الساحلية، عند الطلب، بتقييم لهذه البيانات والعينات ونتائج البحث أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها؛

¹ - الفقرة 05 من المادة 246 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 248 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(هـ) ضمان إتاحة نتائج البحث على الصعيد الدولي بالطرق الوطنية أو الدولية المناسبة، وبأسرع ما يمكن عمليا؛

(و) إعلام الدولة الساحلية فوراً بأي تغيير رئيسي في برنامج البحث⁽¹⁾.

يتضح لنا من هذه النصوص أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 اتجهت بنصوص صريحة إلى أن إعطاء حق تنظيم البحث العلمي، والترخيص به، والموافقة عليه يكون من اختصاص الدولة الساحلية وحدها⁽²⁾. وأجازت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية في ظروف محددة حق تدخل الدولة الساحلية في تعليق أو إيقاف نشاط البحث العلمي القائم في المناطق التي تخضع لولايتها⁽³⁾.

لقد أثار هذا الموضوع خلافات كبيرة بين الدول حول حق الدولة الساحلية في التعليق أو حقها في الإيقاف، فالدولة النامية كانت تتمسك بحق الدولة الساحلية في التدخل في إيقاف البحث العلمي البحري في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو على جرفها القاري إذا لم تقي الدولة القائمة بأنشطة البحث بالتزاماتها، أما الدول الكبرى والمتقدمة فكانت تطالب بالتعليق فقط حتى تقوم الجهة المعنية بالاستجابة إلى الشروط المطلوبة، وأن يكون البحث يتوافق مع المعلومات التي قدمتها وأن تقي بكل تعهداتها.

وقد جاءت المادة 253 بجل توفيقى تتضمن الحالات التي يجوز فيها تعليق البحث إلى أن يتم الوفاء بكل الالتزامات. والحالات التي يمكن للدولة الساحلية التدخل مباشرة

¹ - المادة 249 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - يرجع الفضل في إعطاء هذا الحق للدولة الساحلية إلى الجهود التي بذلتها الدولة الساحلية، خاصة مجموعة السبعة والسبعون سعياً منها للحفاظ على نظامها الوطني والاقتصادي والسياسي وفرض ولايتها القانونية على المناطق الجديدة والتي أصبحت تمارس عليها حقوقاً سيادية.

³ - راجع المادة 253 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وإيقاف البحث دون المرور بمرحلة الإيقاف، ولذلك يمكن إدراج هذه الحالات على النحو التالي:

1- حالات تعليق البحث العلمي البحري:

تقضي الفقرة الأولى من المادة 253 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «يكون للدول الساحلية الحق في طلب تعليق أية أنشطة بحث علمي بحري جارية داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة أو على جرفها القاري:

(أ) إذا لم تكن أنشطة البحث تجري وفقاً للمعلومات المزودة حسب المنصوص عليه في المادة 248 التي استندت إليها موافقة الدولة الساحلية؛
(ب) أو إذا أحجمت الدولة أو المنظمة الدولية المختصة التي تجري أنشطة البحث عن الامتثال لأحكام المادة 249 بشأن حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق المشروع العلمي البحري».

يستنتج من أحكام هذه المادة أن حالات التعليق ليست جوهرية، لا تؤثر بشكل كبير على حقوق الدولة الساحلية، ولذلك جاء هذا الإجراء كإنداز ابتدائي للجهة الباحثة لكي تفي بالتزاماتها، ففي حالة الوفاء ترفع الدولة الساحلية أمر التعليق الذي أصدرته، لذا يكون التعليق أيسر من الإيقاف⁽¹⁾.

2- حالات إيقاف البحث العلمي البحري:

نصت الفقرة الثانية من المادة 253 على الحالات التي يكون للدولة الساحلية الحق في إيقاف أنشطة البحث دون المرور بمرحلة التعليق، وهذه الحالات تتمثل في أن تقوم الجهة المشرفة على أنشطة البحث العلمي البحري بعدم الامتثال لأحكام الفقرة 02 من المادة 253

¹ - مليكة نواصر، "المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحث العلمي البحري"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 10،

العدد 01، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017، ص 235.

أو أنها غيرت من نشاط البحث العلمي كأن تقوم بأخذ العينات مثلاً، أو أن تقوم بتغيير السفن وحمولتها والتي قد تؤثر على البيئة أو تسبب أضراراً لمنشآت الاستكشاف والاستغلال هذه الحالات تعتبر خطراً على حقوق الدولة الساحلية وتخولها الحق في التدخل مباشرة في إيقاف الأنشطة المتعلقة بالبحث العلمي البحري⁽¹⁾.

بالتالي فإنّ نص المادة 253 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد حصرت حالات الإيقاف والتعليق وقدمتها بشروط، حتى لا يكون هناك نوع من التعسف من شأنه المساس بحقوق الدول والمنظمات المختصة القائمة بالبحث العلمي البحري، وسعت من جهة أخرى إلى خلق التوازن بحيث أعطت الدولة الساحلية أحياناً الحق في طلب التعليق، وأحياناً أخرى الإيقاف، وتركت بينهما مرحلة يمكن أن يحصل طلب الإيقاف مع إمكانية تصحيح الوضع واستمرار البحث العلمي وفقاً للإطار المنظم فيه⁽²⁾.

المطلب الثاني

مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن الأجنبية

في المنطقة الاقتصادية

أقرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حرية المرور للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ورغم الاختلاف الفقهي والدولي حول طبيعة حرية الملاحة الممارسة في المنطقة الاقتصادية الخالصة عن تلك المطبقة في أعالي البحار، إلا أنّ الاتفاقية قد نصت صراحة على تطبيق حرية الملاحة المشار إليها في المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في نظام أعالي البحار، وشمل جزء كبير من الإحالة التي أجرتها اتفاقية

¹ - تنص الفقرة 02 من المادة 253 من اتفاقية قانون البحار على أنه: «2- يكون للدولة الساحلية الحق في أن تطلب إيقاف أية أنشطة بحث علمي بحري في حالة وجود أي عدم امتثال لأحكام المادة 248 يبلغ حد إدخال تغيير رئيسي على مشروع البحث أو أنشطة البحث».

² - سالم الحاج ساسي، مرجع سابق، ص ص 602 - 603.

قانون البحار لعام 1982 بمقتضى الفقرة 02 من المادة 58 منها للمواد من 88 إلى 115 منها، لتنظيم الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويترتب على أعمال مبدأ حرية المرور في هذه المنطقة إخضاع السفينة كمبدأ عام لولاية دولة العلم (الفرع الأول)، غير أنه هناك قيود تحد من إختصاص دولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثاني)، وتنظيم الاختصاص التشريعي والجزائي في هذه المنطقة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مبدأ حرية الملاحة للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة

ذهب كل من ممثل كينيا وبيرو في دورة كاركاس المنعقدة سنة 1974 إلى القول بوجود التميز بين حرية الملاحة التي تجري ممارستها في أعالي البحار، وبين الملاحة التي تمارس في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإذا كان المبدأ الذي يحكم الملاحة في البحر الإقليمي هو المرور البريء، وإذا كان المرور الحر هو أساس الملاحة في أعالي البحار فإن النظام القانوني الذي ينبغي أن يحكم الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن يتوسط كل من نظام المرور البريء في البحر الإقليمي، ونظام المرور الحر في أعالي البحار، بينما نادى ممثل مالطا بنظام مغاير تماماً عن ذلك الذي نادى به كل من بيرو وكينيا، فنجد أن مالطا قد طالبت بأن يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة نظام المرور الذي يطبق على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وهو المرور العابر المبنى على العبور المتواصل والسريع⁽¹⁾.

وأمام هذه المواقف المختلفة، حرصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على تحقيق التوازن بين حرية الملاحة من جهة، وحقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة من جهة أخرى، فأكدت على مبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة

¹ - جلال عبد الله معوض، مرجع سابق، ص 487.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

في عدد من النصوص التي أوردتها، حيث أقرت المادة 58 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لجميع الدول بحرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا الحق يتم منحه لكل السفن بكل أنواعها، حيث جاء نص الفقرة 01 من المادة 58 على أنه: «**في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية، ورهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية بالحريات المشار إليها في المادة 87 والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والمتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية.**».

يتضح من نص هذه المادة أن حرية المرور مكفولة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما هو مكفول في أعالي البحار لأن نص الفقرة 01 من المادة 58 سالف الذكر كان واضحاً في تجسيده لهذا الحق⁽¹⁾ بعبارتها «**رهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية بالحريات المشار إليها في المادة 87 والمتعلقة بالملاحة...**»⁽²⁾.

ضماناً للممارسة الفعلية لحرية المرور للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يتعين على الدولة الساحلية عدم إعاقة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وذلك

¹ - أقرت المادة 58 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الحق في ممارسة تسيير السفن طبقاً لقواعد الملاحة في البحر العالي حسب المادة 87 إلا أنه حق مقتصر على تسيير السفن وإستعمالها فقط أما مواضيع التوقف وممارسة نشاط وضع الكابلات والأنابيب فإنها مسألة يجب أن تتم بالتوافق مع الدولة الساحلية، وتبقى مسألة ممارسة هذا الحق لا تخضع لأي رسم أو ضريبة كونه حق مكفول بقواعد القانون الدولي كحق وليس رخصة، وهو ما يقتضي احترام هذه الدول لقواعد الملاحة الدولية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 184.

² - تنص الفقرة 01 من المادة 87 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «**أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية فيما تشتمل بالبيئة إلى كل الدول الساحلية وغير الساحلية، على: (أ) حرية الملاحة...**».

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

باتخاذ التدابير اللازمة والإجراءات المناسبة، وهذا ما قضت به المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في فقرتها الثالثة بنصها على أنه يجب على الدولة الساحلية أن تقدم الإشعار اللازم عما تقيمه من جزر إصطناعية ومنشآت وتركيبات، وأن تحتفظ بوسائل دائمة للدلالة بوجودها وأن تزيل أية منشآت أو تركيبات، وأن تحتفظ بوسائل دائمة للدلالة بوجودها وعلى أن تزيل أية منشآت أو تركيبات تم هجرها أو يتوقف إستعمالها لضمان سلامة الملاحة، مع مراعاة أية معايير دولية مقبولة عموماً تضعها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة، كما يجب عليها التعريف على نحو مناسب بعمق وموقع وبأبعاد أية منشآت أو تركيبات لا تزال كلياً⁽¹⁾.

كما تضيف الفقرة 07 من المادة نفسها 60 سالفه الذكر أنه تلتزم الدولة الساحلية الامتناع عن إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها، إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية⁽²⁾. تجنب أيضاً لعدم إعاقة المرور في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد ألزمت المادة 226 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الساحلية بأن تقتصر في التفتيش المادي للسفن الأجنبية المارة في منطقتها الاقتصادية الخالصة، بفحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى، بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو على فحص أية وثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً. أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة، وألا تقوم بالمزيد من هذا التفتيش إلا في حالات محددة، كأن تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق والسجلات

¹ - الفقرة 03 من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 07 من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

كافية للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه، وأن تكون الشهادات والسجلات غير صحيحة⁽¹⁾.

تقتضي كذلك الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 01 من المادة 226 سالف الذكر، على التزام الدولة الساحلية بالعمل على الإفراج السريع عن السفن مقابل كفالة، أو أي ضمان مالي مناسب في حالة ثبوت انتهاك للقوانين والأنظمة المطبقة أو للقواعد والمعايير الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

كما يجب الإشارة في الصدد نفسه إلى الضمانات التي نصت عليها المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمتمثلة في إخلاء سبيل السفن الأجنبية التي أخضعت للاحتجاز، وكذا طواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر⁽³⁾.

ولا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها عقوبة السجن المتعلقة بمصادد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إذا إتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، أي شكل آخر من العقوبة المدنية⁽⁴⁾، ويجب على الدولة الساحلية إلى إعلام دولة العلم في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، وذلك باستخدام الوسائل المناسبة بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض ذلك⁽⁵⁾.

¹ - الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 01 من المادة 226 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة الفرعية (ب) من المادة 226 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع نص الفقرة 02 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع نص الفقرة 03 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - راجع الفقرة 04 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، هناك إتفاقية ثنائية بين روسيا واليابان بموجبها يقع على عاتق الجانب الروسي إذا احتجز سفينة يابانية بسبب قيامها بصيد غير مشروع للأسماك، أن تقوم بتسليمها للسلطات اليابانية التي يفترض عليها القيام بالتحقيقات والإجراءات القضائية والإدارية اللازمة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- إ.إ. لوكاشوك، ترجمة محمد حسين، القضاة، القانون الدولي العام، مؤسسة الورق للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 206.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ويجب الإشارة في الأخير إلى أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أقرت إلى جانب حرية المرور للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حرية الملاحة الجوية أو الطيران⁽¹⁾، ولكن بالعودة إلى نص المادة 66 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نجد أنها لم تشترط عدم إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات إذا كان من شأنه أن يعرقل الملاحة الجوية، وإنما جعلت إعاقه استخدام الممرات البحرية سببا لهذا المنع، فلم تأخذ بعين الاعتبار خطوط الملاحة الجوية الضرورية للطيران⁽²⁾.

يرى بعض الفقهاء أنه من أجل تجنب النزاعات الدولية المتعلقة بحقوق الدول الأخرى في استعمال الفضاء الخارجي الذي يعلو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه لا يجب أن تقام هذه الجزر والتركيبات، إذا كان من شأنها عرقلة الملاحة الجوية الدولية، وهذا قياسا على ما ورد في الفقرة 07 من المادة 60 المتعلقة بالملاحة الجوية⁽³⁾.

أما فيما يخص حرية مرور سفن الدول الحبيسة⁽⁴⁾، والدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد حددت تعريف لهذه الدول (أولا) وأساس حقوقها في الوصول إلى البحار وحرية المرور (ثانيا).

¹ - راجع نص المادة 67 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع نص الفقرة 07 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - العربي بوعميان، الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، أطروحة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2004، ص 155.

⁴ - يبلغ عدد الدول الحبيسة في العالم حوالي ثلاثون دولة موزعة على أربع قارات، كان النصيب الأكبر منها لقارة إفريقيا، حيث يبلغ عدد الدول الحبيسة بها أربع عشرة دولة هي: بوتسوانا "Botswana"، بوركينا فاسو "Burkina Faso"، بوروندي "Burundi"، إفريقيا الوسطى "Central Afrique république"، تشاد "Chad"، ليسوتو "Lesotho"، رواندا "Rwanda"، سوازيلاند "Swaziland"، أوغندا "Uganda"، زامبيا "Zambia" وزمبابوي "Zimbabwe"، ثم جاءت أوروبا في المرتبة الثانية من حيث عدد الدول الحبيسة بها.

الدولة الحبيسة لا تملك بحرا يمكنها من القيام بذات النشاطات التي تقوم بها نظيرتها من الدول الساحلية. لمزيد من التفاصيل راجع: علام بن عودة، "تحديد المناطق البحرية على ضوء إتفاقية القانون الدولي للبحار 1982" =

أولاً- تعريف الدول غير الساحلية والدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافياً:

لقد اعتري مفهوم الدول المتضررة جغرافياً غموضاً صعب على المؤتمرين خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار لتحديده، فحين أن مفهوم الدولة الساحلية واضح باعتبار أنها تلك الدولة التي تملك شواطئ على البحر سواء كانت هذه الشواطئ طويلة أو قصيرة، إلا أن القانون الدولي قد بين مفهوم الدولة الحبيسة أنها الدولة التي ليس لها سواحل بحرية أو شواطئ بحرية⁽¹⁾.

كما أشارت المادة 124 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى مفهوم الدولة غير الساحلية "Etat sans littoral" على أنها كل دولة ليس لها ساحل بحري⁽²⁾، وبدلاً من ذلك فإنه تعتمد على الدولة المجاورة لها قصد الوصول إلى البحر.

بعبارة أخرى، تمر الدولة غير الساحلية على دولة العبور التي هي «دولة مع أو بدون ساحل، تقع بين دولة غير ساحلية والبحر»، تمر عبر أراضيها المرور العابر وهو ما نصت عليه المادة 124 (1، ب) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 «تعني دولة المرور العابر كل دولة، سواء أكان لها ساحل بحري أم لا تقع بين دولة غير ساحلية والبحر، وتجري حركة المرور العابر خلال إقليمها».

وبالتالي فإن الدول غير الساحلية هي تلك الدول التي يمكنها الوصول إلى البحر إلا عبر أراضي الدولة المجاورة لها المعروفة باسم دول العبور، وهم يمررون الأشخاص والأمتعة والبضائع وغيرها من الشحنات عبر أراضي دول العبور على سبيل المثال، الهند

=مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2020، ص 29.

¹ - جابر إبراهيم الراوي، الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس، 1989، ص 141.

² - LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel, Droit de la mer les Etats sans littoral et les Etats géographiquement désavantagés, Op.cit., P.222.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وبنغلاديش دول عبور لنيبال والسينغال هي دولة العبور لمالي، والأرجنتين مع دول أمريكا الجنوبية الأخرى هي دولة العبور لبوليفيا⁽¹⁾.

تعتبر العلاقات السياسية بين الدول غير الساحلية والجيران مهمة جداً، فالدول غير الساحلية تعتمد كثيراً على علاقاتها السياسية على دول العبور في ممارسة حقوقها، ويمكن لدولة العبور أن تضع عوائق إذا كانت في صراع (عسكري أو دبلوماسي) مع دول غير ساحلية، وبالرغم من أن الدول غير الساحلية تتمتع بحق الوصول بشكل قانوني، إلا أن المقلق في الأمر هي الشرط المشروط بحاجة دول العبور إلى منح هذا الحق⁽²⁾.

أما فيما يخص مسألة الدول المتضررة جغرافياً انصبت مفاوضات لجنة قاع البحار حول مسألتان جوهريتان، تتعلق المسألة الأولى بالتسمية القانونية التي ستقدم لهذه الدول، أما المسألة الثانية فترتبط بتحديد مفهومها، واستمرت الخلافات حول تحديد مفهوم الدول المتضررة جغرافياً خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وقد تباينت الاقتراحات من خلال تقديم المعايير التي تحدد مفهوم التضرر الجغرافي، ويمكن إجمالها فيما يلي:

- **المعيار الجغرافي:** حيث طرحت بعض الدول في مشروعاتها هذا المعيار للتمييز بين الدول المتضررة من عدمها، باعتبار أن طول الساحل لا بد وأن يتحكم في إمكانية الدولة في الاستفادة منه اقتصادياً⁽³⁾، وانتقد هذا المعيار نظراً لأنه لم يتم الاتفاق على طول الدولة ساحلاً معين يمكن من خلاله اعتباره معياراً لقصر الساحل من عدمه، وإن كان قصيراً ومع ذلك يمكنها الادعاء بمناطق اقتصادية واسعة في اتجاه أعالي البحار، بسبب بعد المسافة بينها وبين الدولة الساحلية المقابلة والعكس صحيح.

¹ - KISHOR Uprety, From Barcelona to Moutego Bay and thereafter : Asearch for landlocked states, Rights to trade through access to the sea - Aretrospective Reciew. Singapore journal of international & Comprative Law, 2003, PP. 201 - 235.

² - نص المادة 125 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - أنظر مشروع هايتي وجامايكا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، المقدم في الوثيقة رقم:

- Doc.A/CONF.62/C.2/L.35.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

- **المعيار الاقتصادي:** يستند هذا المعيار في تعريفه للتضرر الجغرافي إلى أنه هناك من الدول من تستطيع الادعاء بمناطق اقتصادية واسعة، إلا أن هذا المعيار قد انتقد نظراً لأنه معيار نسبي لا يمكن تحديده بشكل دقيق، بالإضافة إلى أن حاجة الدول إلى الموارد الحية يختلف من دولة إلى أخرى⁽¹⁾.

خلال مناقشات لجنة قاع البحار المطولة تم اقتراح عدة تسميات لهذه الدول وقد قدمت عدة مشاريع إلى اللجنة الفرعية الثانية تشير إلى "الدول المتضررة جغرافياً"⁽²⁾.

تشكلت خلال الدورة الخامسة للمؤتمر مجموعة تفاوض حول تحديد مفهوم الدول المتضررة جغرافياً برئاسة السفير Nandan⁽³⁾ من دولة فيجي أطلق عليها مجموعة 21، وبعد مفاوضات حادة أعد رئيس المجموعة نصاً لغرض التفاوض ناقشته المجموعة خلال الدورة السادسة، إلا أنها لم تتوصل إلى اتفاق بشأنه واستمر الخلاف خلال الدورة السابعة، مما دفع رئيس المؤتمر بتكليف مجموعة التفاوض الرابعة التي ترأسها Nandan ببحث الموضوع من جديد خلال الدورة الثامنة، للوصول إلى مقترحات توفيقية بشأن تسمية هذه الدول ومفهومها. وفي الجلسة غير الرسمية الأخيرة التي سبقت التصويت على اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تقدم منسق المجموعة اللغوية العربية في لجنة الصياغة باقتراح استعمال تعبير

¹ - عادل أحمد الطائي، "حق الدول المتضررة جغرافياً في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنطقة العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 361 - 363.

² - المشروع المقترح من أفغانستان ودول أخرى في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.39 والمشروع المقدم من الجزائر ودول أخرى في وثيقة الأمم المتحدة رقم: 2 - A/AC.138/SC.II/L.40 et Corr.1 ومشروع جاميكا في الوثيقة A/AC.138/SC.II/L.60. ومشروع هولندا في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.5.

³ - استخدم السفير Nandan تعبير الدول التي تتفرد بخصائص جغرافية معينة، وعرفها على أنها: «الدول الساحلية بما فيها الدول المحاذية لبحار مغلقة أو شبه مغلقة التي تجعل خصائصها الجغرافية معتمدة في تلبية الحاجات الغذائية لسكانها أو لجزء منهم، على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، والدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها». للمزيد من التفاصيل راجع: محمد رفعت عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، مرجع سابق، ص 331.

"الدول المتضررة جغرافيا" في الجزء الخامس، ليكون منسجما مع باقي الأجزاء من مشروع الاتفاقية، وبعد المناقشات وافق المؤتمر على استعمال تعبير الدول المتضررة جغرافيا في جميع أجزاء الاتفاقية.

ونصت الفقرة الثانية من المادة 70 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه:
«تعني الدول المتضررة جغرافيا الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها علي امتدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها، وعلي استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خاصة بها».

ثانيا - أساس حقوق الدولة الحبيسة في الوصول إلى البحار وحرية المرور:

يمثل حق الوصول إلى البحار ومنه وحرية المرور بالنسبة للدول الحبيسة أهمية كبيرة لها، حيث عملت الدول الحبيسة على إثبات الحقوق التالية في البحار وهي:

1- الحق في أن تكون لها سفينة تحمل علمها **le droit aux pavillon**:

وقد طالبت به الدول الحبيسة من زاوية الحق في أن تكون دولة علم، إضافة إلى مبدأ حرية الوصول إلى البحار وكانت سويسرا قد طالبت بذلك في جنيف 1958، على أن يكون هذا الحق لكل دولة مستقلة وذات سيادة، يكون أن العلم هو رمز السيادة والذي لا يحتاج إلى اعتراف خاص بذلك، وكانت فرنسا قد أقرت مثل هذا الحق لسويسرا التي كانت تسير سفن تحت الراية الألمانية خلال القرن 19 لكن بعد الحرب العالمية الأولى، وفي مؤتمر برشلونة المنعقد بتاريخ 1921/04/21 تحت إطار عصبة الأمم، أقر هذا الحق في شكل إعلان بالنسبة لجميع الدول بما فيها غير الأطراف، ثم اعترفت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958 بهذا الحق في المادة 04، كما أقرت به المادة 90 من اتفاقية قانون

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

البحار لعام 1982، بنصها على أنه لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار، كما ألزمت المواد (91-94) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الحبيسة بنفس التزامات الدولة الساحلية باستثناء سويسرا (حوالي 40 سفينة) والبراغواي، فإنّ غالبيتها تستعمل علم المجاملة في تسيير السفن⁽¹⁾.

يمثل حق الوصول إلى البحار ومنه حرية المرور بالنسبة للدول الحبيسة أهمية كبيرة لها، بصفته أهم الحقوق الممنوحة لها، والذي على أساسه تستطيع هذه الدول أن تمارس حقوقها الأخرى في البحار، فهو أولى خطوات تمتعها بالحرية المقررة لها في البحار والاشتراك في استكشاف واستغلال قاع البحر وثرواته على قدم المساواة، مع الدول الساحلية لأنه يمثل بالنسبة لها أحد المبادئ الأساسية لقانون البحار، ويعد جزءاً لا يتجزأ من مبادئ القانون الدولي.

وقد تناول مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حق الوصول إلى البحر ومنه حرية المرور، وذلك من خلال لجنته الثانية، التي تقدمت إليها مجموعة الدول الحبيسة ببعض الاقتراحات التي تهدف إلى تعزيز هذا الحق والتأكيد عليه، وقد حققت الدول الحبيسة تقدماً لا بأس به أثمر عن إقرار الجزء العاشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والمتعلق بحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحار ومنها حرية المرور عبر أراضي دول المرور العابر، والذي أصبح حقاً ملزماً بمقتضى قانون البحار الدولي الجديد.

¹ - علم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة لسفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية، بحيث أن بعض الدول تسمح بتسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة حقيقية بها، بالنسبة لها هي مجرد إجراءات شكلية إدارية تتخذ في حق كل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طالباً حتى ولو كانت لم ولن تطلّ موانئها. ويلجأ ملاك السفن إلى هذا النوع من العلم نظراً للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بالضرائب وأمن السفن والخدمات الاجتماعية، وهذا ما يفسر التقدم العملي إذ حوالي نصف من الأسطول العالمي يبحر تحت أعلام المجاملة.

للمزيد من التفاصيل راجع:

- FAY François - Michel, "La nationalité des navires en temps de paix", Op.cit., P. 1010.

- HABIB Slina, «Les pavillons de complaisance », Op.cit., PP. 81 - 104.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وقد مثل أساس حقوق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه وحرية المرور نقطة خلاف بينها وبين الدول الساحلية ودول العبور، والتي تجسدت في الاتجاهات التالية: ذهب اتجاه من الفقه الدولي على أن حق الوصول إلى البحار ومنها وحرية المرور هو حق ملزم، نظرا لاعتباره من مبادئ القانون الدولي⁽¹⁾.

بينما ذهب اتجاه آخر إلى أن حق الوصول إلى البحار ومنها وحرية المرور يعد من مقتضى القانون الطبيعي، ويمثل هذا الرأي وجهة نظر الفقيه الهولندي جروسيوس "Grotius"، في حين يشيد اتجاه آخر بحقوق الارتفاق التي نصت عليها الشريعة الإسلامية⁽²⁾.

أما اتفاقية برشلونة "Barcelona" لعام 1921 فقد أشارت إلى أن حق الوصول إلى البحر ومنه وحرية المرور، هو حق تعاقدية، بمعنى أنه حق مبرم بناء على اتفاق بين الدول الحبيسة ودول الترانزيت "state transit"، وقد أكدت الاتفاقية على الاعتراف للدول الحبيسة بحق الوصول إلى البحر ومنه وحرية المرور وضرورة إبرام اتفاقية تعمل على تنظيمه⁽³⁾.

وقد تبنت المبدأ نفسه اتفاقية نيويورك "New York" لعام 1965 لكن بطريقة أوضح من سابقتها، حيث نصت على هذا المبدأ من خلال الديباجة التي تضمنت تلك المبادئ⁽⁴⁾. وبعد المناقشات التي تمت في المؤتمر الثالث لقانون البحار، نجد أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد تبنت المبدأ الذي يرى أن وصول الدول الحبيسة إلى البحار، ومنه

¹ - إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص 350 - 351.

² - محمد مصطفى يونس، حقوق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 276.

³ - الفقرة الثالثة من المادة الثانية للاتفاقية برشلونة لعام 1961.

⁴ - الفقرة "ب" من المادة الأولى، والفقرة الثانية من المادة الثانية لاتفاقية نيويورك 1965.

وحرية المرور ما هو إلا حق لها تستخدمه -بحرية- للمرور عبر أراضي دول العبور، ولكن عن طريق اتفاقات ثنائية أو شبه إقليمية أو إقليمية تبرمها بين دول المرور العابر⁽¹⁾.

2- الحق في الدخول والرسو في الميناء Le droit d'accès au port:

يخول هذا الحق لكل السفن الدخول إلى الميناء والاستفادة من الخدمات المقدمة سواء فيما يتعلق بالملاحة البحرية أو النشاطات التجارية للسلع المحملة عليها وكذا المسافرين⁽²⁾. وهذا الحق مبني على مبدأ المعاملة بالمثل عموماً، وبما أن الدول غير الساحلية لا تستطيع أن تقدم هذا الالتزام فإن اتفاقية جنيف المؤرخة 1923/12/09 المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية الذي أكد هذا الحق على أساس المبدأ نفسه، إلا أنه في الملحق الذي هو جزء من الاتفاقية سألغة الذكر أكد على أن هذا المبدأ لن يؤثر على الدول الأطراف التي ليس لها ساحل.

كما أشارت اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 في المادة 03 لمبدأ المساواة لسفن الدول غير الساحلية في الوصول للموانئ واستعمالها، إلا أنها لا تسند ذلك الحق على مبدأ المعاملة بالمثل وإنما على المبادئ العامة في القانون الدولي القائمة على المساواة. أخذت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الاتجاه نفسه السابق، وهذا ما نصت عليه المادة 131 تحت عنوان المعاملة المتساوية في الموانئ البحرية، ويشمل كل الموانئ البحرية على عكس المادة 03 من اتفاقية 1958 السالفة الذكر التي كانت تخص فقط موانئ دولة العبور، كما أن المادة 131 سألغة الذكر تتكلم عن الحق في معاملة متساوية وليس عن الحق في الدخول إلى الميناء، إلا أن الدولة الحبيسة يمكن أن تلجأ في هذا إما إلى

¹ - صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز في القانون الدولي، مطبعة مكتب الأزهر، دمنهور، 2001، ص 210.

² - هذا الحق لا يتضمن المواني العسكرية، أو الجانب العسكري من الميناء.

الاتفاقيات الثنائية أو إلى قواعد اتفاقية "جنيف" لعام 1923، غير أن هذا الحق بالرغم من التعامل به إلا أنه لم يشكل قاعدة عرفية لحد الآن⁽¹⁾.

3- الحق في العبور من وإلى البحر (المرور العابر) le transit de ou ver la mer :

قبل انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الأول بعدة أسابيع اجتمعت الدول الحبيسة من خلال مؤتمر تمهيدي، توصل فيه إلى تقرير أعدّه مقرر اللجنة الخامسة برئاسة تشيكوسلوفاكيا "Czechoslovakia"، وعضوية تسع عشرة دولة حبيسة، وقد انقسمت هذه اللجنة إلى مجموعتين، تمثل المجموعة الأولى الدول الساحلية، وتمثل المجموعة الثانية للدول الحبيسة ومن خلال المناقشات والمفاوضات انتهى المؤتمر إلى إصدار من المبادئ التي نص على أن تكون محور المناقشات أمام مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، وأهم هذه المبادئ هي:

أ- التأكيد على حق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحار.

ب- حق الدول الحبيسة في رفع علم لها على سفنها المسجلة فيها.

ج- حق الدول الحبيسة في حرية الملاحة.

د- للدول الحبيسة الحق في الوصول إلى الموانئ البحرية بطريقة أولى بالرعاية.

هـ- حق المرور الحر للأشخاص والسلع التابعة للدول الحبيسة والعكس من خلال كافة وسائل المواصلات، دون تحصيل رسوم أو ضرائب باستثناء الخدمات التي تقدمها دولة المرور العابر.

و- حق الدول التي يتقرر على إقليمها ارتفاق بالمرور في الرقابة على وسائل المواصلات، طبقاً لتشريعاتها الداخلية.

¹ - تنص المادة 131 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتمتع السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية».

ي- وجود أن يتضمن هذا القانون الاتفاق التي أبرمت في هذا الخصوص والتي سوف
تبرم مستقبلاً⁽¹⁾.

إلا أن هذه المبادئ السابقة ذكرها كانت محل خلاف بين المجموعتين الساحلية
والحبيسة، والتي من خلالها لم يتم الاعتراف من جانب مجموعة الدول الساحلية إلا بالمبدأين
الثاني والثالث فقط، أما باقي هذه المبادئ وخاصة حق الوصول إلى البحار، فكان محل
اعتراض شديد من جانبها، ولا يتم الاعتراف بهذا الحق إلا من خلال اتفاقيات ثنائية، وما
أن رفع المؤتمر التمهيدي إلى اللجنة الخامسة التابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون
البحار، إلا وطالبت مجموعة الدول الحبيسة بالاعتراف لها بمجموع هذه المبادئ مستندة إلى
اعتراف القانون الدولي لجميع الدول بحرية الملاحة في أعالي البحار وخاصة الدول
الحبيسة، إلا أن هذه الحرية لا تنتج أثرها إلا بالاعتراف لها بحق الوصول إلى البحار أولاً
وحق المرور، وحق استخدام الموانئ البحرية، وحق استخدام الطرق والمواصلات البرية، ولقد
عارضت مجموعة الدول الساحلية أثناء مناقشات أعمال المؤتمر تلك الحقوق، واستندت في
ذلك إلى إقرار مثل تلك الحقوق يتعارض مع مبدأ السيادة الوطنية المقرر لها على إقليمها⁽²⁾.
وقد انعكس هذا الموضوع بالنص عليه في اتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بأعالي
البحار من خلال المادة الثالثة والتي تنص على أنه:

«1- لإمكان الانتفاع بحرية البحار على قدم المساواة مع الدول المطلة على البحر.

أ- حرية المرور عبر إقليمها للدولة المحرومة من البحر على أساس مبدأ المعاملة

بالمثل.

¹ - عبد الله الأشعل، "بعض مشاكل الدول الحبيسة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 38، القاهرة، 1982، ص ص

108 - 109.

² - مصطفى الحنفاوى، قانون البحار الدولي في زمن السلم، مرجع سابق، ص ص 45 - 46.

ب- معاملة السفن التي تحمل أعلام تلك الدولة "المحرومة من البحر" على قدم المساواة مع سفنها أو مع السفن التابعة لأية دولة أخرى، وذلك بالنسبة لدخول الموانئ البحرية واستخدامها.

2- تسوية باتفاق مشترك بين الدول الواقعة على البحر والدولة المحرومة منه جميع المسائل المتصلة بحرية المرور، والمساواة في المعاملة على أن يؤخذ في الاعتبار بحقوق الدولة الساحلية أو بحق المرور والظروف الخاصة بالدولة التي لا بحر لها، وذلك إذا لم تكن تلك الدول مشتركة في اتفاقية دولية قائمة».

وأصبح من خلال هذه المادة حق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحار ومنها حرية المرور؛ مكفول بموافقة الدولة الساحلية التي يمكن لها الدخول في اتفاقية ثنائية أو عدم الدخول في هذه الاتفاقات⁽¹⁾.

مما سبق يتضح أن هذه المادة ليست في مصلحة الدول الحبيسة، لأنها جعلت أمر الاشتراك في اتفاقات ثنائية غير ملزمة لدول المرور العابر والدول الساحلية المجاورة وبالتالي لهم أن يرفضوا مرور الدول الحبيسة المجاورة على إقليمها دون أدنى مسؤولية عليهم، كما أن شرط المعاملة بالمثل الوارد في هذه المادة لا مبرر له بالنسبة للدولة الساحلية؛ لأنها ليست في حاجة إلى المرور عبر إقليم الدولة الحبيسة، لانتفاء السبب الذي من أجله تقرر حق الوصول إلى البحار ومنها حرية المرور، وهو كونها دولة حبيسة تحتاج إلى المرور حتى تصل إلى البحار كي تمارس حقوقها التي قررها لها قانون البحار في المناطق البحرية المختلفة.

¹ - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972، ص ص

الفرع الثاني

القيود الواردة على المرور الحر للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

أوردت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قيود على ممارسة السفن الأجنبية المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذ يجب عليها أثناء مرورها مرورا حرا في المنطقة الاقتصادية الخالصة إحترام القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية في هذه المنطقة (أولا)، وكذا عدم المساس بالبيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة (ثانيا)، وهذه الالتزامات تقع حتى على الدول غير ساحلية والحبيسة وكذا المتضررة جغرافيا (ثالثا).

أولا- إحترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

حرصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على تحقيق التوازن بين حرية الملاحة من جهة، عن طريق ضمان عدم إعاقتها أو عرقلتها في وجه السفن الأجنبية خلال تواجدها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وبين حماية مصالح الدولة الساحلية من جهة أخرى، عن طريق ضمان حقوقها في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وهو الأمر الذي جسده الفقرة 03 من المادة 58 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص على أنه: «تولي الدول في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمثل القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا يتنافى به مع هذا الجزء».

نستنتج من نص هذه المادة أنه يقع على عاتق كافة الدول أثناء ممارسة سفنها المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة إحترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، التي تضعها في هذه المنطقة، وأبرز مثال على ذلك ما تضعه الدولة الساحلية من قواعد وأنظمة لضمان

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

سلامة الملاحة البحرية، والتي يتعين على السفن الأجنبية أن تمتثل لها أثناء تواجدها في هذه المنطقة⁽¹⁾.

كما منحت الفقرة 01 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية الحق في أن تتخذ تدابير تنفيذية ضد السفن المخالفة لقوانينها من بينها؛ تفقد هذه السفن وتفتيشها حتى احتجازها وإقامة الدعاوي القضائية ضدها⁽²⁾، وهي صلاحيات تقترب نوعاً ما من تلك التي تملكها في بحرها الإقليمي.

جاء نص المادة 73 فقرة 01 على ما يلي: «للدولة الساحلية، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوي قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدتها طبقاً لهذه الإتفاقية».

قوبلت هذه المادة بمعارضة شديدة من الدول البحرية الكبرى التي طالبت بإحالة الاختصاص فيما يتعلق بإجراءات التنفيذ إلى دولة العلم دون غيرها⁽³⁾، إلا أن الاتفاقية أقيمت عليها مدعمة بها الحق السيادي للدولة الساحلية على ثرواتها الحية، ومن جهة أخرى لإرضاء الأطراف المعارضة وإقامة نوع من التوازن بين مختلف الآراء والتوفيق بين الاتجاهات، أقرت الاتفاقية في المادة نفسها بضرورة إخلاء سبيل السفن المحتجزة من غير تأخير عند تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر⁽⁴⁾. كما ألزمت الدولة الساحلية في حالة

¹ - الفقرة 04 من المادة 06 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - مفيد شهاب، "تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار المنعقدة في جنيف في الفترة من 17 مارس إلى 10 ماي 1975"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 31، 1975، ص 315.

³ - أنظر: مشروع المواد الذي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.47.

⁴ - الفقرة 02 من المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

احتجاز السفن أو فرض عقوبات عليها الإسراع إلى إبلاغ دولة العلم بذلك⁽¹⁾، كما لا يجب أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها ولوائحها المتعلقة بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا إتفقت الدول على خلاف ذلك ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية⁽²⁾.

غير أن هذه التدابير المشار إليها في الفقرة 01 من المادة 73 لا تنطبق على السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، نظرا للحصانة التي تتمتع بها وفقا للمادتين 95 و 96 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فعلى السفن الأجنبية الخاصة منها والعامّة التي تمر من خلال المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تمتثل للقواعد التي تضعها الدولة الساحلية فيما يتعلق باختصاصاتها في المنطقة⁽³⁾.

تلتزم كذلك الدولة الساحلية أن تتجنب اللجوء إلى استخدام القوة ضد السفن التي تنتهك قوانينها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا بهدف ردع أي هجمات أو عمليات مقاومة مسلحة تهدد سلامة وأمن الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، ويعرضها للخطر، على أن يكون هذا الإجراء مسبقا بتحذيرات واضحة عن نية استخدامها، وذلك بإطلاق النار مثلا بصورة تحذيرية في الهواء⁽⁴⁾.

ثانيا - عدم المساس بالبيئة البحرية:

كما تلتزم الدولة الساحلية بالمحافظة على البيئة البحرية وصيانتها من التلوث في هذه المنطقة، فنجد أن المادة 207 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد ألزمت الدولة الساحلية بإصدار القوانين والأنظمة اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية الصادر من البر.

¹ - الفقرة 04 من المادة 73 من الاتفاقية نفسها.

² - الفقرة 03 من المادة 73 من الاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - MONTAS Arnaud, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, P. 18.

- WOLFRUM Rudiger, "La liberté de navigation : Nouveaux défis", PP. 02 - 12.

Cite : <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom-navigation-080108-fr.pdf>.

⁴ - إ. إ. لوكاشوك، مرجع سابق، ص 208.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

إضافة إلى اتخاذ كل التدابير لمنع هذا التلوث كآلية احتياطية بمفهوم الاحتراز، وإن وقع فلتلزم بالعمل على خفضه والسيطرة عليه من مختلف مصادره⁽¹⁾.

كما جسدت المادة 208 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 المبادئ نفسها، فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن أوجه النشاط الخاصة بقيعان البحار في المناطق التي تقع أو تخضع لولاية الدولة الساحلية وسلطاتها⁽²⁾. وألزمت المادة 211 الدولة الساحلية بمكافحة التلوث الناتج عن السفن⁽³⁾ أو أي تلوث مهما كان مصدره بما فيه الجو⁽⁴⁾، لأنه يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة في البر، بما فيه أيضا الغبار الذري المشع الناتج عن التجارب النووية إلى البحر، وذلك إما عن طريق الرياح أو الأمطار مما يتسبب في تلوث خطير للبيئة البحرية⁽⁵⁾.

¹ - تنص الفقرات (1، 2، 3) من المادة 207 من إتفاقية قانون البحار 1982 على: «1/ تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأنهار ومصايبها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها.

2/ تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3/ تسعى الدول إلى المواءمة بين سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي المناسب».

² - تنص المادة 208 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «1/ تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والتلاشي عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة أو عما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وذلك عملا بالمادتين 80 و60.

2/ تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3/ لا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية ومن الموصى من الممارسات والإجراءات الدولية».

³ - المادة 211 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - راجع نص المادة 212 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- SCALIERIS Frietton, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, Pédone, Paris, 2011, P. 382.

⁵ - والجدير بالذكر أن هناك أسباب أخرى والتي بدورها تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية ونذكر على سبيل المثال: التلوث بفعل سرقة الرمال، التلوث الناتج عن الصيد البحري المفرط، التلوث الناتج عن الاستغلال السياسي، التلوث الإشعاعي الناتج عن التجارب النووية المقامة في عرض البحر، التلوث الناجم عن التجارب النووية المقامة في عرض البحر، التلوث الناجم عن تطهير الموانئ وإعادة تأهيلها. لمزيد من التفاصيل راجع: =

ثالثا- التزام الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا احترام حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

رتبت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على عاتق الدول غير الساحلية وتلك المتضررة جغرافيا مجموعة من الالتزامات مقابل الحقوق التي تتمتع بها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، لأن المنطق يفرض لاستعمال أي حق أو إستغلاله يقابله إلتزام يرتبط بطريقة الممارسة، ونذكر من بين الالتزامات التي تكون على عاتق تلك الدول ما يلي:

أ- يقع على عاتق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا التزام عام يكمن في إتخاذ المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أثناء قيامها بممارستها لحريات الملاحة ومنها مرور سفنها في هذه المنطقة وكذا التحليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه إستخدامات البحر المشروعة دوليا، كما عليها أن تمتثل للقوانين والأنظمة المعتمدة من قبل الدولة الساحلية، وهذا وفقا لأحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وقواعد القانون الدولي العام، بالقدر الذي لا تتعارض به مع أحكام الجزء الخامس من الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

ب- إلتزام سفن الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا باحترام مناطق السلامة المقامة من قبل دولة الساحل حول الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات⁽²⁾.

ج- الإلتزام بتدابير الحفظ والشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية من طرف رعايا الدول الأخرى أثناء قيامهم بالصيد في المنطقة الاقتصادية

= - HADDOUM Kamel, "La pollution dans les ports de commerce Algériens", Op.cit., PP. 21 - 45.

¹- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 620.

²- تنص الفقرة 06 من المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «على جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما فيما يتعلق في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة».

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الخالصة وتكون هذه القوانين والأنظمة متمشية مع أحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قصد حماية الموارد البيولوجية⁽¹⁾.

د- كذلك لا يجوز للدول غير الساحلية وتلك المتضررة جغرافيا أن تتقل حقوق إستغلال الموارد الحية بشكل مباشر أو غير مباشرة إلى دولة ثالثة أو رعاياها، أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل، إلا إذا إتفقت الدول المعنية على خلاف هذا الشرط، غير أنّ الأحكام التي تمنع نقل مثل تلك الحقوق لا تحول دون حصول الدول المعنية على مساعدة فنية أو مالية من دولة ثالثة، أو من منظمات دولية بغرض تيسر ممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادتين 69 و 70 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، شرط ألا تؤدي تلك المساعدة إلى نقل إستغلال الموارد الحية للدول التي قدمت المساعدة⁽²⁾.

كما لا تستطيع الدولة الحبيسة الوصول عبر المشاركة إلا إلى الموارد البيولوجية، بل إنها لا تتمكن من هذا الحق إذا كان إقتصاد دولة الساحل معتمدا كليا أو شبه كلي على إستغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة⁽³⁾.

¹ - تنص الفقرة 04 من المادة 62 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: « يتقيد رعايا الدول الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية. وتكون هذه القوانين والأنظمة متمشية مع هذه الإتفاقية... ».

² - تنص الفقرات (01، 02) من المادة 72 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه:

« 1- لا تنقل حقوق إستغلال الموارد الحية المنصوص عليها بموجب المادتين 69 و 70 وبشكل مباشر أو غير مباشر إلى دولة ثالثة أو رعاياها سواء بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل ما لم تتفق الدول المعنية على غير ذلك. »

2- لا يحول الحكم الآنف الذكر دون الحصول المعنية على مساعدة فنية أو مالية من دولة ثالثة أو من منظمات دولية بغرض تيسر ممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادتين 69 و 70 بشرط أن لا يكون لهذه المساعدة الأثر المشار إليه في الفقرة 01. ».

³ - خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، قانون البحار والجو والفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 99 =

الفرع الثالث

الاختصاص التشريعي والجزائي في المنطقة الاقتصادية الخالصة

يقضي المبدأ العام المتفق عليه في القانون الدولي بأن السفن العامة الحربية تتمتع بالحصانة التامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم، وهذا ما نصت عليه المادة 95 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم»، والحكم نفسه يطبق على السفن العامة المستخدمة في مهمات حكومية غير تجارية، وهو ما أقرته المادة 96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على أنه: «يكون للسفن التي تملكها أو تسييرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار من ولاية أية دولة غير دولة العلم».

وتتطبق هذه المواد حسب نص الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى المناطق البحرية الأخرى، فالسفينة الحربية أو السفينة العامة المستخدمة لأغراض حكومية غير تجارية، لا تخضع إلاّ لتشريع وقضاء الدولة التي تحمل علمها، وذلك مهما تكن الظروف ولا يرد على هذا المبدأ أي قيد أو استثناء⁽¹⁾.

أما بالنسبة للسفن الخاصة فإن المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد منحت الحق للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة أن تتخذ تدابير تنفيذية ضد

== سلميان زرباني، "حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982"، مرجع سابق، ص 507 - 509.

¹ - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 112.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

السفن المخالفة لقوانينها، من بينها تفقد هذه السفن وتفتيشها، وحتى احتجازها وإقامة الدعاوي القضائية ضدها، وهي صلاحيات تقترب نوعاً ما من تلك التي تملكها في بحرها الإقليمي⁽¹⁾.
قوبلت هذه المادة بمعارضة شديدة من الدول البحرية الكبرى التي طالبت إحالة الاختصاص فيما يتعلق بإجراءات التنفيذ إلى دولة العلم دون غيرها⁽²⁾، إلا أن الاتفاقية أقيمت عليها مدعمة بهما الحق السيادي للدولة الساحلية على ثرواتها الحية، ومن جهة أخرى لإرضاء الأطراف المعارضة وإقامة نوع من التوازن بين مختلف الآراء والتوفيق بين الاتجاهات، حيث أقرت نفس المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في فقرتها الثانية ضرورة إخلاء سبيل السفن المحتجزة من غير تأخير عند تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر⁽³⁾.

كما أن أوجبت على الدولة الساحلية في حالة احتجاز السفن أو فرض عقوبات عليها الإسراع إلى إبلاغ دولة العلم بذلك، على أنه لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تعرضها الدولة الساحلية، على مخالفة قوانينها ولوائحها المتعلقة بالصيد في المنطقة الاقتصادية

¹ - مفيد شهاب، "تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار المنعقدة في جنيف في الفترة من 17 مارس إلى 10 ماي 1975"، مرجع سابق، ص 315.

² - أنظر: مشروع المواد التي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية في الوثيقة رقم: A /CONF.62/L.47

³ - تنص المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في فقراتها (1 و 2) على أنه: «1/ الدولة الساحلية، في ممارسة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوي قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية.

2/ يخلو من غير تأثير سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر».

الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول على خلاف ذلك ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية⁽¹⁾.

لكن القاعدة العامة بالنسبة للسفن الخاصة التي تقوم بالملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة تقضي بخضوعها للاختصاص الوطني للدولة التي تحمل علمها، طبقا لما نصت عليه المادة 92 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمنطبقة على المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تنص على أنه: «تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط أو تكون خاضعة لولايتها الخالصة».

فحسب هذه المادة فإنه لا يجوز لأي دولة أن تمارس اختصاصها اتجاه السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا في حالات إستثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.

يترتب على ذلك أن التصرفات القانونية التي تتم على متن السفينة، وهي موجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وخاصة تلك المتعلقة بالأحوال الشخصية تخضع للإجراءات التي يحددها قانون العلم، وكذلك الأمر بالنسبة للعقود، فإذا حصلت ولادة على متن سفينة موجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالدولة التي تحمل هذه السفينة علمها هي التي تحدد جنسية المولود، والجرائم التي ترتكب على متن السفينة مهما كانت طبيعتها والقائم بها وضحيتهما، فإنها تخضع لاختصاص دولة العلم⁽²⁾.

¹ - تنص المادة 73 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 في فقراتها (3 و 4) على أنه: «3- لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدولة المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية.

4- في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، على الدولة الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض بعد ذلك».

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 463.

وقوع كذلك مصادمة أو أية حادثة ملاحية تتعلق بسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بحيث تؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأدية لريان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، فإنه لا تقام أية دعوى ضد الشخص المسئول إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو التي يكون الشخص من رعاياها⁽¹⁾، أما بالنسبة للمسائل التأديبية فإن الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص، تكون وحدها المختصة بالنظر في هذه المخالفات⁽²⁾، كما يمنع على أي دولة غير دولة العلم في حالة وقوع مصادمات أو حوادث ملاحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إصدار أمر احتجاز السفينة، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق⁽³⁾.

المطلب الثالث

مراعاة النظام القانوني الذي يحكم منطقة قاع البحر وباطن القاع للعמוד المائي للمنطقة الاقتصادية

حرصت الدول واندفعت نحو مد ولايتها على الجرف القاري، والاعتراف لنفسها بحقوق سيادية بهدف استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري، كما تقرر في الإعلانات المنفردة لمختلف الدول لعل أبرزها إعلان ترومان لسنة 1945، والذي أكدته فيما بعد كل من اتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958، واتفاقية قانون البحار لعام 1982، ومن المتصور حالياً أن تعلو الجرف القاري مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة أو مياه أعالي البحار أو مياه كل منهما في نطاق معين، كما يمكن أن تعلو الجرف القاري بأكمله مياه أعالي البحار إذا لم تعلن الدولة الساحلية وجود منطقة اقتصادية لها، أو يمكن أن تعلو

¹ - الفقرة 01 من المادة 97 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 02 من المادة 97 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - الفقرة 03 من المادة 97 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الجرف القاري بأكمله مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، وإذا كان للدولة المعنية منطقة اقتصادية خالصة محددة بمأئين ميل بحري ولم يتجاوز جرفها القاري هذه المسافة عينها أو أن يعلو جزء من الجرف القاري مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة والجزء الآخر تعلوه مياه أعالي البحار، وهذا مما يدل على وجود علاقة بين الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الأول)، لقد أكدت الاتفاقيتين السالف ذكرهما بتمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق على جرفها القاري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

علاقة الجرف القاري بالمنطقة الاقتصادية الخالصة

تشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة المحددة بمسافة 200 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، عمود الماء إضافة إلى قاع البحر وباطن القاع لهذه المسافة، مع إحالة الحقوق المتعلقة بقاع وباطن القاع بمقتضى الفقرة 03 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار إلى الجزء السادس المتعلق بالجرف القاري⁽¹⁾، الذي يشمل المنطقة نفسها فيما يخص قاع البحر وباطن القاع، مع جواز إمتداده لمسافة 350 ميلا بحريا كحد أقصى⁽²⁾، وإن كانت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد حافظت على إستقلال نظام

¹ - بدأ التفكير في منطقة الجرف القاري عام 1945، تاريخ صدور إعلان ترومان الذي أكد أن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر الثروات الطبيعية الموجودة في قاع هذه المنطقة البحرية ملكا لها، وخاضعة لولايتها وإدارتها، وقد إتبعته عدة دول هذا الإعلان بإصدار إعلانات مماثلة تطالب بإستثمار ثروات جرفها القاري، ثم جاءت إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958، ثم بعدها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تناولت موضوع الجرف القاري في جزئها السادس. لمزيد من التفاصيل راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 335 - 338.

² - حاولت إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 التوفيق بين مختلف المقترحات المقدمة خلال المؤتمر، حيث إعتمدت المادة الأولى من الإتفاقية السالفة الذكر على ثلاث معايير لتحديد الجرف القاري وهي: الأول هو معيار العمق وهو معيار جيولوجي، والثاني هو معيار القابلية على الاستغلال، والثالث هو معيار القرب وهو المعيار الذي تأكد في قرار محكمة العدل الدولية الصادرة في 20 فيفري 1969 حول الجرف القاري لبحر الشمال الذي اعتبرت فيه أن نظرية الملاصقة تعني القرب. =

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

الجرف القاري⁽¹⁾ عن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة على الرغم من التداخل بينهما، فهل يعني ذلك أن المنطقة الاقتصادية الخالصة على مدى المائتي ميلا بحريا يحكمها نظامان قانونيان في وقت واحد نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للثروات الحية لعمودها المائي، ونظام الجرف القاري بالنسبة للثروات الطبيعية للقاع وما تحت القاع؟

=أما إتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد أكدت في مادتها 76 على أن الحد الداخلي للجرف القاري هو الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وبالتالي فإن الخط الذي يشمل الحد الداخلي للجرف القاري، ما هو إسقاط للخط الوهمي الذي يمثل الحد الخارجي للبحر الإقليمي والمرسوم بإتباع طريقة منحني التماس، وبالتالي فإن المادة 76 سألقة الذكر تتفق مع المادة 01 من إتفاقية الجرف القاري لعام 1958، إلا أنها تختلف عنها جذريا في المعايير التي إعتمدها لتحديد عرض الجرف القاري والمتمثلة في معيار المسافة، ومعيار الطرف الخارجي للحافة القارية. أما فيما يتعلق بتحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة، فإن المادة 06 فقرة 01 من إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 يتم بثلاث طرق الطريقة الأولى هي طريقة الاتفاق الطريقة الثانية طريقة خط الوسيط، الطريقة الثالثة طريقة الظروف الخاصة، كما أشارت الفقرة 02 من المادة نفسها لكيفية تحديد الجرف القاري للدول المجاورة، أما إتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد نصت في المواد 83 و 74 منها إلى كيفية تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة والمجاورة.

للمزيد من التفاصيل راجع: إدريس بوكرا، "تطوير مفهوم الامتداد القاري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 03 و 04، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 1988، ص ص 878 - 886.

- DEVAUX - CHARBONNE Jean, "Le plateau continental du Royaume Uni et la convention internationale de Genève de 1958", in : A.F.D.I., Vol 10, P. 712.
- CAFLISHC Lucius, "Les zones maritimes sous juridiction national, leurs limites et leur d'élimination", in : Le nouveau droit de la mer publication de la R.G.D.I., N° 39, Pédone, Paris, 1983, P. 60.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 340 - 377.

- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 274.

- LARABA Ahmed, "La d'élimination des espaces marins", R.A.S.J.E.P., Vol XV, N° 1978, PP. 284 - 285.

¹- يرى فقهاء القانون الدولي المختصون في قانون البحار أن كل التسميات التي منحت لهذه المنطقة صحيحة من الناحية اللغوية حيث منهم من سماها بالجرف القاري ومنهم من سماها الإفراز القاري، ومنهم من سماها الامتداد القاري. حيث أن الإفراز القاري هو تسمية جيولوجية لأن الجيولوجيون يرون في أن هذه المنطقة هي منطقة جامدة لا تؤثر فيها البحر بتياراته المائية ولهذا سميت جيولوجيا باسم الإفراز القاري. أما الجرف القاري فهو تسمية جغرافية لأن علم الجغرافيا يختص بالشكل المورفولوجي للأرض أي الشكل الخارجي أو الظاهرة للقشرية الأرضية. وبالنسبة لتسمية الامتداد القاري فلأن الدول المطلة على البحر (الساحلية) لها إقليم على اليابسة محدد تمارس عليه سيادتها وأن هذا الإقليم له امتداد داخل البحر مما يجعل سيادة هذه الدولة تمتد إلى هذا الامتداد الواقع داخل البحر.

-محمد الأمين محمي، قوسم الحاج غوثي، "الامتداد القاري على ضوء القانون الدولي الجديد للبحار"، مجلة الدراسات

الحقوقية، المجلد 05، العدد 02، جامعة طاهر مولاي، سعيدة، 2018، ص ص 11-12.

هناك ثلاث اتجاهات فقهية وهذا نظرا لغياب إجماع فقهي فيما يخص هذه المسألة:

- **الاتجاه الأول:** يرى أصحاب هذا الاتجاه أن المنطقة الاقتصادية الخالصة يحكمها نظام قانوني واحد هو نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو استندوا في رأيهم هذا إلى ما جاء في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 01 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي أكدت على أن الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، تشمل الموارد الطبيعية الحية وغير الحية لقاع البحر وباطن القاع ومن ثمة فإنه من غير المنطقي أن يجري الحديث عن نظامين قانونيين منفصلين بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، عمود الماء من جهة، وقاعها وباطن تربتها من جهة أخرى⁽¹⁾.

تؤكد أصحاب هذا الاتجاه أن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد قضي على نظام الجرف القاري نهائيا⁽²⁾، وأضاف أصحاب هذا الاتجاه في تأييدهم لرأيهم أن النقاش حول الجرف القاري خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، قد ركز بصفة أساسية حول تلك الأحوال التي يتجاوز فيها مسافة 200 ميلا بحريا⁽³⁾.

- **الاتجاه الثاني:** يرى أصحاب هذا الاتجاه أن هناك ارتباطا وثيقا بين المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وتأييدا لرأيهم هذا أكدوا على أنه يتم تحديد الحقوق الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة فوق وفي باطن قاع البحر، بالإحالة إلى ما هو منصوص عليه بالنسبة للجرف القاري، ولكن هذا لا يدعو إلى التسليم بأن الفكرتين متطابقتين، وهذا يرجع إلى الاختلاف من حيث الامتداد، فالمنطقة الاقتصادية الخالصة

¹ - محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 97.

² - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص ص 168 - 169.

³ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ص 218 - 219.

لا يمكن أن تمتد إلى أكثر من 200 ميلا بحريا، فحين أن الجرف القاري يمكن أن يمتد في بعض الأحيان إلى 350 ميلا بحريا، وإن كانت القاعدة بتحديد ب 200 ميلا بحريا⁽¹⁾. فحسب أصحاب هذا الاتجاه، فإن المنطقة البحرية الواقعة بين البحر الإقليمي وأعالي البحار، يحكمها نظامان قانونيان هما نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للعمود المائي ونظام الجرف القاري بالنسبة للقاع وباطن القاع، فحسب أصحاب هذا الاتجاه الإحالة التي أجرتها الفقرة 03 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 جاءت لتقادي تكرار نص الأحكام الخاصة بالجرف القاري، نظرا للترابط القانوني الموجود بين النظامين، ولكن هذا لا يعني أن نظام الجرف القاري قد إمتص نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو أن نظام هذه الأخيرة قد إمتص نظام الجرف القاري، فحسب رأيهم فالنظامين هما المطبقان في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

- الاتجاه الثالث: حسب أصحاب هذا الاتجاه أن الجرف القاري هو الذي إستوعب المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽³⁾، وحججهم في ذلك أن الحل الذي أتت به المادة 76 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد أدى إلى إمتصاص قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الجرف القاري⁽⁴⁾، سواء بحكم الواقع defacto أو بحكم القانون de jure، فالإتفاقية طبقت صراحة نظام الجرف القاري على هذا الجزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽⁵⁾.

¹ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية، مرجع سابق، ص 273 - 274.

² - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 216.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 353.

⁴ - الفقرة 01 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - الفقرة 03 من المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ونحن نعتقد أن هذا الاتجاه أقرب إلى المنطق للأسباب التالية:

1- نظام الجرف القاري قد وجب قبل وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو ما جسده إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958، والتي قررت حقوقا مكتسبة للدول ولعل هذا ما حسم الأمر أثناء التفاوض والنقاش حول هذا الموضوع خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث أن الجرف القاري كان عبارة عن أحكام قانونية واضحة سارية المفعول بموجب الإتفاقية الأخيرة، أو كما قال J. Pluvenis هي عبارة عن lex-lata على عكس فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، التي كانت في ذلك الوقت مجموعة من المشاريع لاقت قبول ورضا الدول، أو عبارة عن lex-ferenda هي في طريقها إلى التطلع إلى أن تصبح قاعدة قانونية⁽¹⁾.

2 - كون الفقرة 03 من المادة 56 قد أحالت للجزء السادس الخاص بالجرف القاري ككل، ولم تقتصر إحالتها على مادة بعينها، وفي هذا تأكيد لنظام الجرف القاري، أي أن الإحالة إلى أحكام الجزء السادس كانت كلية، ولم تتخللها أية زيادة أو نقصان في أحكام الجرف القاري، وكأن المادة 56 أرادت من خلال هذه الإحالة أن تستبعد القاع باطن القاع من نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، بطريقة ضمنية، ولكن إذا كان الأمر كذلك فلماذا لم تنص على ذلك صراحة؟

يرجع الغموض الذي جاءت به المادة 56 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى الخلاف الذي كان معتمدا بين مختلف الأطراف خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بخصوص النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة الذي تباينت وتضاربت في شأنه الآراء خاصة فيما تعلق بالقاع وباطن القاع، ومن أجل التخفيف من حدة هذا الخلاف بهدف التوفيق بين مختلف هذه الآراء اعتبروا ثروات قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية جزءا

¹ - نسيم يخلف، مرجع سابق، ص 87.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

لا يتجزأ من ثروات المنطقة، وبالمقابل أحالت ممارسة حقوق وواجبات الدولة الساحلية على هذه الثروات لأحكام الجزء السادس الخاص بالجرف القاري.

3- يعتبر أقصى إمتداد للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس، وهذا هو أقل إمتداد للجرف القاري⁽¹⁾، فإذا إمتد الجرف القاري للدولة الساحلية لمسافة تزيد عن 200 ميلا بحريا، وهذه المسافة تمثل أقصى مدى يمكن أن يصل إليه نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، لذلك فإن في هذه الحالة لا يمكن للمنطقة الاقتصادية الخالصة أن تستوعب كل الجرف القاري لأنه يزيد عن 200 ميلا بحريا⁽²⁾.

وإن كان الأخذ برأي استغراق المنطقة الاقتصادية للجرف القاري، يؤدي في بعض الحالات إلى إستغراق جزئي للجرف القاري، ما سيجرب بالنسبة انقطاعا في الامتداد القاري وهذا ما لا يستقيم مع النظام القانوني للجرف القاري، كما جاء في أحكام الجزء السادس من إتفاقية قانون البحار.

4- وجود الجرف القاري تفترضه الإتفاقية لكل دولة ساحلية⁽³⁾، على خلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن وجودها متوقف على رغبة الدولة الساحلية، وبالتالي فإنه لا يمكن للمنطقة الاقتصادية الخالصة أن تستوعب الجرف القاري، لأن هذا الأخير يفترض وجوده حتى في ظل وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة، فوجود هذه الأخيرة لا يمكن أن يغير شيئا من حكم هذه الفرضية التي لا تقبل أي إستثناء⁽⁴⁾. وتعتبر مسألة تحديد الجرف القاري مسألة صعبة، لذا من الضروري أن يحدد عن طريق اتفاق بين البلدان التي تكون سواحلها متجاورة أو متقابلة للوصول إلى حل عادل واللجوء إلى تسوية قضائية فقط في الحالة التي تحدث

¹ - عصاد لعمامي، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 218.

² - DUPUY Pierre-Marie, Op.cit., P. 522.

³ - عصاد لعمامي، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 218.

⁴ - MENSBRUGHIE Yves Vander, "La relation entre le plateau continental et la zone économique exclusive", In : Le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pédone, Paris, 2004, P. 10.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

مشكلة كبرى، وفي هذا السياق فإن الجزائر التي تملك جرفا قاريا جد ضيق يجب عليها أن تتوصل إلى اتفاق مع اسبانيا والمغرب وتونس بسبب تجاور سواحلها، وإيطاليا وفرنسا بسبب سواحلها المتقابلة والتي تبدو المفاوضات جد صعبة بسبب تعقد المصالح⁽¹⁾.

5- جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في جزها السادس بحلول توفيقية أثرت بها على النظام التقليدي والموحد للجرف القاري، حيث خلقت ازدواجية قانونية في تحديد حدود الجرف القاري وفي حقوق دولة الساحلية على الثروات الطبيعية التي يزخر بها هذا الجرف. حيث مس هذا النظام ميدانان قانونيان ترسحا قبل هذه الاتفاقية وهما مبدأ الامتداد الطبيعي كتبرير لفكرة الجرف القاري ومبدأ الحقوق السيادية الخالصة للدولة الساحلية على ثروات الجرف القاري، والذي يبرر بدوره بالمبدأ الأول، حيث تعارض النظام القانوني الجديد مع المبدأ الأول كونه جعل معيار المسافة هو القاعدة في تحديد الحد الخارجي للجرف القاري والطرف الخارجي للحافة القارية هو الاستثناء، وهذا ما يتعارض بطبيعة الحال مع التبرير القانوني لتكريس فكرة الجرف القاري. كما أنه تعارض مع المبدأ الثاني كونه ألزم الدولة الساحلية بأن تقدم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلالها لثروات الجرف القاري غير الحية المتواجدة في المنطقة الخارجة عن 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽²⁾.

¹ - محمد سعادي، "تطور الجرف القاري في القانون الدولي للبحار وإشكالية تحديد الدولة الجزائرية لجرفها القاري"، مجلة القانون، المجلد 06، العدد 01، جامعة أحمد زبانة، غليزان، 2017، ص ص 44-45.

² - عصاد لعمامري، "ازدواجية انظام القانوني للجرف القاري"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 03، العدد 02، 2017، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، ص ص 242-243.

الفرع الثاني

حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري

ارتبطت فكرة الجرف القاري منذ ظهورها في عام 1886 على يد الفقيه Erq paslo Serpi بالثروات البيولوجية للمنطقة، حتى بعد إبرام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بقيت دائما فكرة الجرف القاري ترتبط بثروات المنطقة، ولأن الجرف القاري إمتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية.

إعترفت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية في جرفها القاري بحقوق سيادية لأغراض إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في هذه المنطقة البحرية (أولا)، وذلك عن طريق القيام بالبحث العلمي البحري (ثانيا)، والذي يعتبر وسيلة مهمة للغاية من شأنها الكشف عن هذه الثروات وتقييمها وتقييمها، وكون جميع مراحل الاستكشاف والاستغلال التي تقوم بها الدولة الساحلية في هذا الجزء من البحر، من شأنها أن يترتب عنها بعض الحوادث التي قد ينجم عنها الإضرار بالبيئة البحرية لهذه المنطقة لذلك إعترف للدولة الساحلية بحماية البيئة البحرية لجرفها القاري (ثالثا)، وبحق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة على السفن الاجنبية في جرفها القاري (رابعا).

أولا- الحقوق السيادية للدولة الساحلية:

تم نقل حرفيا نص الفقرة 01 من المادة 02 من إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 إلى نص الفقرة من المادة 77 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تضمنت النص على أنه: « تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض إستكشافه وإستغلال موارده الطبيعية ».

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

وتضيف الفقرة 02 من المادة نفسها إعتبارها **الخالصة** والمقصود بالخالصة أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية بإستكشاف جرفها القاري أو إستغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة منها⁽¹⁾.

ثانيا - حق الدولة الساحلية في إجراء البحث العلمي البحري والترخيص به:

تملك الدولة الساحلية سلطة واسعة في مجال البحث العلمي البحري، حيث يحق لها أن تقوم بنفسها بالأبحاث العلمية في جرفها القاري، كما يحق لها أن تمنح ترخيص بذلك لدولة أخرى أو منظمة دولية مختصة⁽²⁾. وهذه الأخيرة يحق لها بأي حال من الأحوال أن تقوم بإجراء البحث العلمي البحري في الجرف القاري، بدون موافقة صريحة وإذن مسبق من الدولة الساحلية⁽³⁾.

ولكن من جهة أخرى يتعين على الدولة الساحلية أن تمنح موافقتها في الظروف العادية على مشاريع البحث العلمي البحري التي تضطلع بها الدول الأخرى، أو المنظمات الدولية المختصة في جرفها القاري وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 للأغراض السلمية وحدها وتلتزم الدولة الساحلية أن تضع من القواعد والإجراءات ما يضمن عدم تأخير الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة، وفي مقابل هذا الالتزام تتمتع الدولة الساحلية في إطار

¹ - جاء إستخلاص هذا الحكم من قرار محكمة العدل الدولية لعام 1969 والذي تضمن ما يلي: «إن الدولة الساحلية تملك حقا أصليا وطبيعيا ومانعا، وباختصار حقا مكتسبا... الخ».

² - تنص الفقرة على أنه: «للدولة الساحلية في ممارستها لولايتها الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في مناطقها الاقتصادية الخالصة وعلى جرفها القاري، والترخيص به وإجرائه وفقا للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية».

كما تنص الفقرة 08 من المادة 05 من إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958 على أنه: «يجب للحصول على موافقة الدولة الساحلية قبل إجراء أي بحث من الأبحاث الخاصة بالرصيف القاري، حينما تجري هذه الأبحاث في الموقع، ومع ذلك لا ترفض الدولة الساحلية عادة إعطاء موافقتها حينما يقدم الطلب من هيئة متخصصة، ويكون البحث المطلوب بطبيعته علميا بحثا ومتصلا بمعرفة الخصائص الطبيعية والبيولوجية للرصيف القاري وهذا بشرط أن لا يكون للدولة الساحلية إذا ما رغبت في ذلك الحق في الاشتراك في الأبحاث، أو في أن يكون له مندوب يمثلها فيها، ويشترط إعلان نتائج الأبحاث في جميع الأحوال».

³ - الفقرة 02 من المادة 246 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ممارستها لصلاحياتها التقديرية أن تحجب موافقتها على إجراء دولة أخرى أو منظمة دولية مختصة لمشروع بحث علمي بحري على جرفها القاري، إذا كان ذلك المشروع ذو أثر مباشر على إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية الحية منها أو غير الحية، أو ينطوي على حفر في الجرف القاري أو إستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات⁽¹⁾. وإذا كان مشروع البحث العلمي البحري لا يتضمن معلومات دقيقة⁽²⁾، كأن يكون الهدف من إجراء البحث العلمي البحري أو طبيعته، غير مخصصين للأغراض السلمية وأنها تضر بالبيئة البحرية للدولة الساحلية، أو إذا لم توف الدول أو المنظمة الدولية المختصة القائمة بالبحث بالتزاماتها من مشروع بحث سابق إتجاه الدولة الساحلية⁽³⁾.

ويرد إستثناء أين لا يكون للدولة الساحلية أن تمارس صلاحياتها التقديرية لحجب الموافقة فيما يتعلق بمشاريع البحث العلمي البحري، التي سيجري القيام بها الجرف القاري وراء 200 ميلا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽⁴⁾.

ثالثا - حق الدولة الساحلية في المحافظة على البيئة البحرية لجرفها القاري:

إعترفت الفقرة 01 من المادة 05 من إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958 للدولة الساحلية بحقها في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بنصها على أنه: «لا يجوز أن يترتب على إكتشاف الرصيف القاري وإستغلال ثرواته الطبيعية تعويق الملاحة دون مبرر أو تعويق الصيد والمحافظة على الثروات الطبيعية».

¹- راجع نص المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

²- راجع نص المادة 248 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- راجع الفقرات 03 و 05 من المادة 246 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴- راجع الفقرة 06 من المادة 246 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

كما تضمنت الفقرة 07 من المادة نفسها إلزام الدولة أن تتخذ في مناطق الأمن التي تنشئها حول المنشآت والتركيبات في جرفها القاري، جميع الإجراءات التي تكفل المحافظة على ثروات البحر الطبيعية ووقايتها من كل ما يضر بها.

جاءت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنفس ما جاءت به المادة سالفة الذكر إذ ألزمت الدولة الساحلية أن تراعي عند إقامة أو إزالة الجزر الاصطناعية أو المنشآت أو التركيبات، والاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها، وكذا إزالة أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف إستعمالها، لضمان سلامة الملاحة البحرية من جهة، وسلامة البيئة البحرية في الجرف القاري من جهة ثانية⁽¹⁾.

كما منحت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية الحق في أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، المترتب عن ما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، وعما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات⁽²⁾، وذلك عملاً بالمادتين 60 و 80 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

كما حثت وشجعت الدول على التعاون والتنسيق فيما بينها من أجل وضع حد لتلوث البيئة البحرية في الجرف القاري⁽³⁾. وهو ما أكدته عليه أيضا المادة 07 من البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط⁽⁴⁾.

¹ - راجع نص الفقرة 03 المادة 06 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع نص المادة 208 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - تنص الفقرة 04 من المادة 208 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تسعى الدول إلى الموائمة بين سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي المناسب».

⁴ - تنص المادة 07 من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط على أنه: «تتخذ كافة المناسب لمنع التلوث والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن في منطقة البحر المتوسط الناجم عن عمليات إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتيبه التحتية».

رابعاً - حق الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن الأجنبية في جرفها القاري:

تم طرح موضوع النظام القانوني الذي يحكم مرور السفن الأجنبية في الجرف القاري وما تتمتع به من حقوق وواجبات منذ أن طرحت فكرة الجرف القاري في المجال الدولي حيث شدد إعلان ترومان لعام 1945 على حق السفن الأجنبية في المرور والتنقل بحرية خلال الجرف القاري للولايات المتحدة الأمريكية، وهو ما أخذت به لجنة القانون الدولي عند طرحها لمشروعها الأول سنة 1951، فتقدمت المادة 03 منه على أن الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية على الجرف القاري لا يمكن أن يؤثر على الوضع القانوني للمياه التي تعلوه إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958⁽¹⁾، ثم تجسد في إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

فكل السفن الأجنبية تتمتع بحرية الملاحة في العمود المائي للجرف القاري، بنفس القدر الذي تتمتع به في أعالي البحار، هذا الأخير الذي تحكمه قاعدة أساسية مفادها حرية الملاحة⁽³⁾، ولقد تم وضع مجموعة من القواعد التي تضمن ممارسة هذا المبدأ في منطقة الجرف القاري⁽⁴⁾.

¹ - تنص المادة 03 من إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958 على أنه: «لا تخل حقوق الدولة الساحلية على الرصيف القاري، بنظام المياه التي فوقه باعتباره مياه أعالي البحار، أو بالنظام المقرر لطبقة الفضاء الجوي الذي يعلو هذه المياه».

² - تنص المادة 78 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لا تمس حقوق الدول الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه، لا يجب أن تتغذى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية، أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والواجبات».

³ - تنص المادة 90 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار».

4 - راجع نص المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

ولكن لحماية مصالح الدولة الساحلية، ومن أجل تحقيق التوازن بين حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري من جهة، وبين حق السفن الأجنبية في الملاحة خلال الجرف القاري، فقد ألزمت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 السفن الأجنبية بمراعاة حقوق الدولة الساحلية المعترف لها بها في جرفها القاري، وكل ما تضعه الدولة الساحلية من أنظمة وقوانين لتنظيم عملية إستغلال وإستكشاف الموارد الطبيعية في جرفها القاري، وعملية البحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية، إذ قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بإلزام السفن الأجنبية التي تُمارس الحرية في الجرف القاري للدولة الساحلية، أن تحترم مناطق السلامة التي تنشأها الدولة الساحلية في جرفها القاري⁽¹⁾.

ويجب أن تمتنع عن إستكشاف أو إستغلال الموارد الطبيعية كالصيد مثلاً خلال مرورها بالجرف القاري، إلاّ بترخيص من جانب الدولة الساحلية باعتبار هذه الحقوق المشار إليها "خالصة"، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية بإستكشاف الجرف القاري أو إستغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية⁽²⁾.

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تمتنع عن القيام بإجراء البحوث العملية البحرية خلال مرورها بالجرف القاري، بدون موافقة الدولة الساحلية وفقاً للفقرة 02 من المادة 246 التي تنص على أنه: «يجري البحث العلمي البحري... بموافقة الدولة الساحلية»⁽³⁾. وتضيف

¹ - تنص المادة 80 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تطبق المادة 60، مع مراعاة ما يقتضيه إختلاف الحال، على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الجرف القاري».

وتنص الفقرة 06 من المادة 60 على أنه: «على جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جواز الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة».

² - الفقرة 02 من المادة 77 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - وهو ما يتوافق مع ما جاءت به الفقرة 08 من المادة 05 من إتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958 على أنه: «يجب الحصول على موافقة الدولة الساحلية قبل إجراء أي بحث من الأبحاث الخاصة بالجرف القاري».

المادة 208 من إتفاقية قانون البحار إلزام هذه السفن الأجنبية أثناء مرورها باحترام القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية فيما يخص حماية البيئة البحرية في جرفها القاري. ومن أجل ضمان إحترام القواعد والقوانين سألقة الذكر من طرف السفن الأجنبية أثناء مرورها بالجرف القاري، قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضع نظام قانوني يسمح للدولة الساحلية بمتابعة ومطاردة السفن الأجنبية المخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في جرفها القاري⁽¹⁾.

إذ تنص الفقرة 02 من المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه إختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من إنتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة».

تظهر من خلال ما تقدم لنا العلاقة الوطيدة التي تربط المنطقة الاقتصادية الخالصة بكل من البحر الإقليمي وأعالي البحار، حيث حاولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إيجاد حلول توفيقية ترضي من خلالها الدولة الساحلية من جهة والدول الأخرى التي تمر عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة، يظهر من خلالها الوضع القانوني للسفن الأجنبية في هذا المجال البحري المستحدث بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أين أعطت هذه الأخيرة لجميع الدول حرية الملاحة البحرية، من خلال إخضاع السفينة لقانون دولة العلم كمبدأ عام.

¹ - الفقرة 2 من المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الباب الثاني - الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

بالمقابل أوردت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 استثناءات على هذا المبدأ حفاظا على حقوق الدولة الساحلية والتي منحها حق المطاردة الحثيثة التي أشارت إليها سابقا، كما منحت الاتفاقية للسفن الحربية بصفة عامة حق الزيارة والتفتيش (والتي سوف أشير إليها في الفصل الثاني من هذا الباب) في المنطقة الاقتصادية الخالصة بهدف مكافحة بعض الجرائم التي تمس سلامة الملاحة البحرية كالقرصنة والاتجار بالرقيق...، حفاظا على أمن واستقرار الملاحة البحرية في المنطقة⁽¹⁾.

¹ - عبد الكريم بن منصور، سعيدة أعراب، "الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2021، ص 488.

الفصل الثاني

القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

لا تخضع أعالي البحار لسيادة أحد، وهذا المبدأ أقرته اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 في مادتها الثانية، والمبدأ ذاته أقرته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 87 التي حملت عنوان حرية أعالي البحار، والتي تنص على أن «أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى».

كما جسدت المادة 89 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الحكم نفسه الذي ورد في اتفاقية جنيف سالف الذكر، حيث جاء نص المادة 89 على أنه: «لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها». ولضمان احترام مبدأ عدم خضوع أعالي البحار لسيادة أحد تم الاعتراف بقاعدة اختصاص دولة العلم على السفن التابعة لها في أعالي البحار، وهذا الاختصاص مانع من حيث المبدأ ولكن يرد على هذه الصفة المانعة عددا من الاستثناءات، وهو ما أكدته كل من الفقرة الأولى من المادة 92 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والفقرة الأولى من المادة 6 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، وتبرر الاستثناءات هذه إما لحماية مصالح الدول الساحلية التي يمكن أن يهددها قرب البحر العالي منها، أو لحماية مصالح الجماعة الدولية، أو لتوفيق بين هذه المصالح وهذه الاستثناءات تكون، إما استثناءات ذات المصدر العرفي (المبحث الأول) أو استثناءات ذات المصدر الاتفاقي (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الاستثناءات ذات المصدر العرفي على مبدأ اختصاص

دولة العلم في أعالي البحار

تعد أعالي البحار من أهم المناطق الإستراتيجية للنقل البحري وهذا الأخير يعتبر من أهم شرائح النمو الاقتصادي العالمي بين الدول، حيث تتمتع في هذه المنطقة جميع الدول ساحلية أو حبيسة بالحق في مباشرة حريات معينة على أساس مبدأ حرية أعالي البحار، وفي غياب السلطة الدولية يمكن أن يؤخذ المبدأ في ممارسة الجرائم ذات البعد العالمي، وجل الأفعال التي تشكّل خطراً في هذه المنطقة كانت دائماً هاجساً لكل دول العالم مما يستوجب التحرك من أجل محاربة مثل هذه الأفعال.

ومن هذا المنطلق بادر القانون الدولي بوضع ضوابط تكفل ممارسة هذه الحريات في إطار قانوني والالتزام بأحكامه دون الإخلال بالتشريعات الداخلية للدول، بأن أوكلت إلى الدول جميعاً السلطة القانونية والاختصاص العالمي في مكافحة هذه الجرائم الخطيرة التي شهدتها العالم منذ القدم والتي جرت عادة الدول جميعاً على محاربتها حتى استقر ذلك عرفاً دولياً وهي جريمة القرصنة البحرية، وجريمة الاتجار بالرقيق (المطلب الأول)، وكما وضع القانون الدولي للبحار تدابير إجرائية ووقائية التي تسمح بها للسفن الحربية التابعة للدول في أعالي البحار بممارسات التدخل ضد السفن الأجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة التامة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

**الجرائم البحرية التي استقر العرف الدولي منذ القدم على وجوب التدخل لمكافحتها
كاستثناء على مبدأ اختصاص دولة العلم**

يقضي النظام القانوني لأعالي البحار بأن لا يخضع هذا البحر لأي سيادة ولأي قانون وطني، إلا أن ذلك لا يعني أن تترك هذه المنطقة المهمة من البحر لتكون مسرحاً للجرائم وتعمها الفوضى، وإلا كان مؤدى ذلك القضاء على الغرض الذي من أجله تقرر مبدأ حرية أعالي البحار ألا وهو توفير الأمن والسلم لمن يعبرها.

أضفي وصف جرائم بحرية على كل من القرصنة البحرية وتجارة الرقيق، فقد جرت عادة الدول جميعاً على محاربتها، حتى استقر ذلك عرفاً دولياً حيث يعتبر كل من تجار الرقيق والقرصنة من القديم أعداء للجنس البشري لأن أفعالهم في الحقيقة موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها، ولذا فمن الواجب التصدي ومحاربة⁽¹⁾ كل من جريمة القرصنة البحرية (الفرع الأول)، وجريمة التجارة بالرقيق عبر البحر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

قمع جريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي عرفها الإنسان، فقد عرفتھا الشعوب القديمة قبل الميلاد، حيث كانت القرصنة من وسائل إثبات القوة بين الشعوب⁽²⁾.

1- سنان الطالبي القاسمي، "الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها" مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 01، السنة العاشرة، العراق، 2018، ص 373.

2- تعتبر القرصنة ظاهرة تعاطتها الشعوب المطلّة على البحر، مما جعلها قديمة ركوب الإنسان البحر، يرى بعض الباحثين ضرورة استعمال مصطلح الحراية، لما يحمله من قيمة إجرائية بدلاً من استعمال مصطلح القرصنة الذي يدل في كثير من الأحيان على عمليات السطو التي تتعرض لها السفن في البحر ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص، وغالباً ما تورّد هذه الكلمة مرادفة للكلمة الغربية (Coursaire)=

وكانت الدول الكبرى قديما تقوم بممارسة أعمال القرصنة عن طريق السيطرة على جزء أو أجزاء من البحر، ثم ارتبطت جريمة القرصنة بالتجارة فازدادت بانتعاش التجارة ما أدى إلى تعطيل حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وتهديد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم.

فجريمة القرصنة البحرية لا تهدد دولة معينة بالتحديد بل تهدد أمن وسلامة الأسرة الدولية ككل فهي تهدد البشرية جمعاء، لذا نجد أن الفقهاء وضعوا منذ القديم العديد من التعريفات للقرصنة البحرية (أولا) رغم دقة هذا الموضوع وصعوبة وضع تعريف جامع ومانع لهذه الجريمة، ومع تنامي هذه الجريمة وشعور الدول بالخطر المتربص بها أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية لمكافحتها على الصعيد الدولي التي قامت بتعريف الأفعال التي تعد أفعال قرصنة (ثانيا)، وكذا حث الدول للتعاون من أجل وضع حد لهذه الجريمة الخطيرة باعتبارها جريمة دولية تخضع للاختصاص القضائي العالمي (ثالثا).

=أو (Piraterie) هذا المصطلح الأخير مشتق من اللفظ اللاتيني (Pyra) التي تعني معنيين وهما الغش والخداع، أو قد تكون مشتقة من اللفظة اللاتينية واليونانية (Pirates) واللفظ الأصلي هو (Peiran)، ويقابله في الفرنسية لفظ (Essyer) وهي الأكثر منطقاً، وهذه اللفظة تدل على البحارة المغامرين الذين يركبون البحر أيام السلم وأيام النهب واللصوصية، لكن سرعان ما أصبحت لصيقة بالبحارة الذي يقومون بعملية اعتراض السفن ونهبها دون أن يمّون لهم ترخيصاً من دول معينة. أما اللفظ "Corsaire" حسب الأب دان فمنسوبة إلى "Corse" التي تطلق على الشعوب المستقرة بكورسيكا، ويرى أحد الباحثين أنها مشتقة من الأصل اللاتيني "Carsaro" وتدل على السفن التي رخص لها من طرف دولها بأن ترد هجومات الأعداء.

لمزيد من التفاصيل راجع: طاهر قدوري، "مسألة القرصنة أو الجمارك البحري في المغرب الإسلامي، دراسة مقارنة"، مجلة عصور الجديدة، المجلد 10، العدد 02، مخبر تاريخ الجزائر، جامعة وهران 01، الجزائر، 2020، ص ص

أولاً- تعريف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الدولي:

تعددت التعريفات التي قدمها الفقه للقرصنة البحرية وإن كانت تدور في فحواها العام حول مضمون واحد، فقد عرفها محمد طلعت الغنيمي على أنها: «إثبات أعمال إكراه في البحر، دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أية دولة»⁽¹⁾.

كما تم تعريفها بأنها: «ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لزوماً لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها»⁽²⁾، كما عرّفها أشرف لاشين بأنها: «كل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً لها بذلك أو يكون الغرض منه الحصول على مكتب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص».

أما الفقيه LEBRE فيعرّف القرصنة بأنها: «كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة»⁽³⁾.

كما عرّف الفقيه ديبوي DUPUY القرصنة البحرية بأنها «اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة»⁽⁴⁾. وعند النظر إلى مجمل هذه التعاريف نجد أنها تتضمن أهم العناصر الجوهرية لأعمال القرصنة البحرية دون أن تتعرض لعناصر جريمة القرصنة البحرية ذاتها⁽⁵⁾.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 183.

² - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 227.

³ - رقية عواشري، "قمع القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي"، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص 59.

⁴ - DUPUY Pierre - Marie, Droit international public, Dalloz, Paris, 2006, P. 782.

⁵ - كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 410.

ولكن هناك فريق آخر من الفقهاء قاموا ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون أن يقدموا تعريفاً محدداً لها، وهذه العناصر هي:

1- أعمال إكراه: ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للعمال أو الأشخاص⁽¹⁾.

2- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام.

فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية بمعنى الدقيق وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية، وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.

3- ألا تكون بوكالة مشروعة أي لا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته، أو لمن أمر بمباشرتها والبعض يعتبر من قبل أعمال القرصنة البحرية إذا توفرت منه العناصر الكلية:

أ- أن يكون من الأعمال الإجرامية.

ب- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

ج- أن يتم في أعالي البحار أو مكان لا يخضع لسلطة أي دولة⁽²⁾.

ثانياً- تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية:

لم تستطع الاتفاقيات الدولية إعطاء تعريف واضح للقرصنة البحرية، وإنما حددت كل من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، واتفاقية قانون البحار لعام 1982

1- بهجت عبد الله القائد، "مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة"، من كتاب القرصنة البحرية وآمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، ص 17.

2- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2011،

واتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لعام 1988 الأعمال التي تعتبر من قبل أعمال القرصنة البحرية⁽¹⁾.

1- القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958:

تعد اتفاقية جنيف المبرمة في 29 أبريل 1958، والتي دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962 أول اتفاقية دولية تتناول موضوع القرصنة البحرية، وتقدم لها تعريفا دوليا اتفاقي حظي بإقرار 68 دولة⁽²⁾.

وقد جاء تعريف القرصنة في المادة 15 من هذه الاتفاقية كما يلي: «تكون القرصنة أي عمل من الأعمال التالية:

1- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو حجز أشخاص، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاحٍ أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة يكون موجهًا:

أ- في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو طائرة أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها.

ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة.

2- أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة أو طائرة مع العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصنة.

3- أي من أعمال التحريض، أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة 1 و2 من هذه المادة أو يسهل ارتكابها».

¹ - علي إبراهيم، القانون الدولي العام - الجزء الثاني -، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 286.

² - إخلاص بن عبيد، "جريمة القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 05، العدد

02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حاج لخضر، باتنة، 2018، ص 193.

كما أضافت المادتان 16 و 17 من الاتفاقية حالتين هما:

* أعمال القرصنة كما حددتها المادة 15 والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية، تمرد طاقمها والتحكم في السيطرة عليه.

* تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال، التي حددتها المادة 15، وتطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المدنيين.

ويتضح من هذا النص أن جريمة القرصنة لا تتركب إلا في أعالي البحار، أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول، كما يفترض لحدوث هذه الجريمة وقوع أفعال عنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة أخرى.

كما أكدت الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي لقمع هذه الجريمة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج نطاق الاختصاص، وعلى حق كل دولة في ممارسة الاختصاص القضائي ضد المجرمين المنتهكين لحرية الملاحة⁽¹⁾.

2- تعريف جريمة القرصنة البحرية وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982:

لقد عالجت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 القرصنة البحرية في المواد (101)، 107⁽²⁾، فقد بينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين استخدام العنف غير

¹ - رقية عواشيرية، مرجع سابق، ص 51.

² - تنص المادة 101 على أنه: «أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلبا يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ويكون موجها:

1 - في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة. =

المشروع أو احتجاز السفن أو الأشخاص، أو أي عمل من أعمال السلب يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة⁽¹⁾.

كما تنص المادة 102 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن: «القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، إذا ارتكبت أعمال القرصنة الواردة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو طائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة».

أما المادة 103 من نفس الاتفاقية السالفة الذكر تعرف سفينة أو طائرة القرصنة كما يلي: «تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت تحت السيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل»⁽²⁾.

= 2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها».

للمزيد من التفاصيل راجع:

- PERRET Daniel, "Notes sur la piraterie moderne en méditerranée Sud-Est Asiatique", in : Archipel, Vol 56, 1998, P. 127.

- هذه المادة سالفة الذكر تنفي عن الاعتداء الإسرائيلي على سفينة "مرمرة" في 31 ماي 2010 وصف القرصنة لمزيد من التفاصيل عن القضية راجع:

- ABDEMOULEH Maher, "Action humanitaire et agression armée, Marmara face au blocus de gaza", in : R.E.D.S, P. 12.

¹ - حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية بمنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 166.

² - VINCENT Philippe, Op.cit., P. 131.

كما كررت نفس البنود المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958⁽¹⁾ في نص المادة 101.

وهكذا يمكن تحديد شروط قيام جريمة القرصنة بما يلي:

- 1- القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.
 - 2- أن يقترب هذا العمل بالعنف.
 - 3- أن يرتكب لأغراض خاصة.
 - 4- من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة⁽²⁾.
 - 5- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
 - 6- في البحر العالي أو في أي منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة.
- إذ يجب استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف⁽³⁾ ولم يشترط النص وجود دافع الربح، وإنما اكتفى بعبارة "الأغراض الخاصة" ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع منها الربح أو الكراهية أو الأخذ بالتأثر.
- كما تسقط الحصانة عن السفن الحربية والسفن والطائرات الحكومية إذا تمرد طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال القرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن والطائرات معاملة سفن وطائرات القرصنة⁽⁴⁾.

¹ - محمد علي علي الحاج، "الجهود الدولية لمواجهة هجمات القرصنة قبالة سواحل الصومال وبحر العرب، (أسباب الإخفاق وعوامل النجاح، رؤية قانونية وواقعية)"، مجلة الحقوق، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء الجمهورية اليمنية، العدد 04، 2014، ص 679.

² - MOMTAZ Djamchid, La piraterie, in : droit international pénal, 2éd, Pédone, Paris, 2012, P. 367.

³ - LALY CHEVALIER Caroline, "Lutte contre la piraterie et droit de l'homme", in : R.B.D.I., 2009/1, P. 06.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 468.

3- تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لعام 1988:

إثر الاعتداء الذي تعرضت له السفينة الإيطالية "Achille Lauro" عام 1985 على أيدي فلسطينيين والتهديد بإعدام الرهائن في حالة عدم الاستجابة لمطالبهم، وعلى إثر مقتل أحد الرهائن الذي كان يحمل الجنسية الأمريكية، تم في إطار OMI طرح قضية أمن الملاحة البحرية وحمايتها من الأعمال غير المشروعة⁽¹⁾، فأبرمت إتفاقية في 10 مارس 1988 والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1988، وهي إتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية⁽²⁾.

ذكرت هذه الاتفاقية في مادتها 03 الأعمال التي تعد قرصنة أو أعمالا غير مشروعة ضد الملاحة البحرية، والملاحظ أنّ نص هذه المادة لم يحدد مكان ارتكاب الجريمة، وذلك على خلاف نص المادة 15 والمادة 101 من الاتفاقيتين السابقتين، إذ نظمت هذه الاتفاقية الجرائم التي تقع في المياه الإقليمية للدول، والتي تخرج من اختصاص الاتفاقيين، كما استعملت هذه الاتفاقية عبارات غير دقيقة من شأنها منح سلطة تقديرية واسعة السلطة المختصة لتكييف الفعل إذا كان قرصنة من عدمه⁽³⁾.

ونظرا لتزايد أعمال القرصنة البحرية بين عام 2001 و2005، قام المكتب البحري الدولي، والمنظمة الدولية لمكافحة الإرهاب إلى السعي جاهدة لتمديد المساعدة في الحد من الجريمة من خلال إيجاد إطار عملي من الجانب القانوني في مكافحة القرصنة البحرية

¹ - MONTAZ Djamchid, "La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime", Annuaire Français de Droit International, Paris, Vol 1988, PP. 589 - 591.

² - صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج. ر. ج. ج. ج. العدد 65، لسنة 1997.

³ - إخلاص بن عبيد، مرجع سابق، ص 195.

وبناءً على ذلك عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمر لتتقيح الصكين الموقعين عام 1988 وتم عقد هذا المؤتمر بلندن في 10 أكتوبر 2006⁽¹⁾.

تتاولت اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005⁽²⁾ تعريف القرصنة من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة، تنص المادة 03 من هذه الاتفاقية على أنه: «1- يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

2- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد أو استعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

3- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد الشخص على ظهر السفينة إذا كان يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الأمنية بتلك السفينة.

4- أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يمكن أن يعرض في خطر الملاحة الأمنية تلك السفينة.

5- أو الإقدام بأية وسيلة كانت على وضع جهاز تدمير أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يعرض الملاحة الأمنية لتلك السفينة للخطر.

6- أو تدمير المرافق الملاحية أو إلحاق الضرر بها أو عرقلة عملها.

¹- نبيل نوبس، "دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية،

العدد 05، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس بالمدينة، 2018، ص ص 31 - 32.

²- مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 03 نوفمبر 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع

الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، ج. ر، ج، ج، العدد 69، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.

7- ويرتكب أي شخص جرماً إذا قام بالتهديد بارتكاب أي من الأفعال التي نصت عليها الفقرة ب وج وه من الفقرة 01 إذا كان من شأن هذا التمديد تعريض الملاحة الأمنية للسفينة للخطر»⁽¹⁾.

كما أضافت المادة 03 مكرر 02 والمادة 03 مكرر 03 مجموعة من الأفعال التي يعتبر مرتكبها مجرماً⁽²⁾.

ثالثاً- مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في جريمة القرصنة:

استقر العرف الدولي على أن القرصنة البحرية جريمة دولية تستتبع المسؤولية الدولية لمرتكبها حيث تم تحديد الجهة الممارسة لحق القبض على سفن القرصنة، وكذا السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة، وشروط ممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية.

1- الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة:

تنص المادة 100 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع الفرضية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة».

جاء نص هذه المادة بنفس الحكم الذي جاءت به المادة 14 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، أجازت المادتين لمحاكم كل دولة أن تقرر العقوبات التي يجب توقيعها، كما أن نوع ودرجة هذه العقوبات متروك لتشريعاتها الداخلية.

¹- مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 04، 2011، ص 271 - 272.

²- راجع نص المادة 03 مكرر 02 ومكرر 03 من إتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2008.

وجاءت، على هذا الأساس، المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، لتقرر بعض جوانب الاختصاص والجزاء على جريمة القرصنة تفاديا للانتقادات الموجهة إلى اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، ونصت المادة 105 سالفه الذكر على أنه: «يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريقة القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم الدول التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما أن لها أن تتخذ الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية»⁽¹⁾.

ويلاحظ أنّ هذه المادة قد أعطت الاختصاص وتوقيع الجزاء وتقدير العقوبات المسلطة على القراصنة إلى قوانين الدول وبموجب محاكمها الداخلية. كما أوردت المادة 106 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحديدا دقيقا لجوانب الاختصاص، والتي قضت بأنه: «عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط»⁽²⁾.

كما أنه، ونظرا لخطورة وأهمية عملية الضبط وما يمكن أن ترتبه من مسؤولية دولية فاختصاصات الضبط مقررة للسفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات المأذون بذلك⁽³⁾، فقد أوردت المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حكما بشأنه حيث نصت على أنه: «لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا

¹ - تقابلها المادة 19 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

² - تقابلها المادة 20 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

³ - LE HARDY De BEAUVIEU Louis, "La piraterie maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle", R.G.D.I.P., Tome 115, N 3, 2011, P. 660.

سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك».

ويجدر الإشارة إلى أنّ المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد جعلت العنصر أو الشرط العام في تحديد أعمال القرصنة أن يتم القيام بها لتحقيق مصالح شخصية أو "لأغراض خاصة"، كما ورد في صيغة المادة 101 التي نصت على أنه: «أي عمل من الأعمال التالية بشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً...».

فما هو إذن، حكم فئة الأعمال التي تعد في حد ذاتها أعمالاً إجرامية لكنها تتم لغير الأغراض الخاصة وإنما لأغراض سياسية مثلاً؟

نجد أن الفقيه "روديير R. Rodiere" قد مدد صفة القرصنة ويعتبرها عملاً إجرامياً مهماً كان قصد مرتكبها وبواعثهم، وحتى ولو تم القيام بها لأغراض سياسية، وقد أورد الفقيه حكمه هذا عند تعليقه على عدد من الحوادث والحالات التي ارتكب فيها متمرّدون وثوار من فلسطين ومن لبنان أعمال عنف وخطف للسفن واحتجاز رهائن، حيث اعتبر مثل هذه الأعمال قرصنة أكيدة⁽¹⁾.

بالإضافة إلى الجدل الفقهي حول هذه المسألة، هناك عدة أعمال العنف والخطف التي تعرضت لها سفن مختلفة وبحجة الأغراض السياسية، وكانت محلاً لمحاكمات قضائية أثير فيها فعلاً ما إذا كان يمكن اختيار مثل هذه الأفعال قرصته أم لا؟

وتعتبر أهم قضية يتخذها الشراح كبداية لإخراج الأعمال السياسية من نطاق القرصنة قضية السفينة الإيطالية "كونيا Cogne" وهي سفينة إيطالية أبحرت من "جنوه" باتجاه الأرجنتين، إلا أن بعض أنصار عودة "تريستا" إلى إقليم إيطاليا والذين كانوا من بين الركاب

¹ - RODIER René, Droit maritime, le navire, Dalloz, Paris, 1980, P. 40.

استولوا على السفينة وساروا بها إلى هذا الإقليم، وقد أتيحت لمحكمة التحكيم عام 1923 أن تصدر حكماً في هذه القضية، فقررت بأن العرف الدولي قد جرى على إخراج هذه الأعمال عن نطاق القرصنة باعتبارها أعمالاً سياسية⁽¹⁾.

وأيضاً هناك قضية مشهورة يسوقها الفقهاء في هذا الإطار، وهي قضية السفينة "سانتا ماريا" "Santa Maria" التي حصلت عام 1961، وتكمن أحداثها في أن "سانتا ماريا" هذه سفينة تجارية خاصة تحمل العلم البرتغالي، استولى عليها في 23 جانفي 1961 في أعالي البحار مجموعة من المسلحين بقيادة الضابط "كالفا و Henrique Calva"، ويعملون باسم حركة التحرير الوطني التي كان يتزعمها الثائر البرتغالي الجنرال "ديلغادو Delgado" الذي منحه الأرجنتيين حق اللجوء السياسي منذ عام 1959، وقد إقتضت عملية الاستيلاء على السفينة بعض أعمال العنف ذهب ضحيتها أحد ضباط الحراسة، ثم تمكن بعدها المختطفون من توجيه مسار السفينة والسير بها في اتجاهات مختلفة عبر العالم، قصد تنبيه الرأي العام العالمي إلى المعارضة القائمة في البرتغال ضد الدكتاتور "سالازار A. Salazar"، ثم تم تسليم السفينة وركابها المحتجزين في ميناء برازيلي⁽²⁾.

وإزاء هذه الحادثة، عمد القضاء البرتغالي إلى إصدار حكم على الثائر "كالفاو" وعلى معاونيه بتهمة مختلفة (العنف، خطف السفينة، القتل العمدى واحتجاز رهائن) وقضت بسجنه كما عمدت الحكومة البرتغالية إلى إصدار قانون لقمع ومكافحة القرصنة، وقد أثارت هذه القضية ردود أفعال دولية لاسيما من قبل البرازيل التي يتواجد "كالفاو" على أراضيها واعتبرت الحكم الذي أصدرته المحكمة البرتغالية غير مناسب للقضية التي كان الغرض الرئيسي منها سياسياً، ومن ثم، فقد عمدت البرازيل إلى منح "كالفاو" حق اللجوء السياسي استناداً إلى نص المادة 03 من إتفاقية حقوق وواجبات الدول الأمريكية في حالة الحرب

¹ - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 181.

² - غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مرجع سابق، ص 118.

الأهلية المبرمة في 20 فيفري 1928، كما أنه لم يقابل تصرف البرازيل على هذا المنوال أي احتجاج من قبل الدول الأخرى، وقد أجمع الفقه الدولي بحق على استبعاد مثل هذه العملية ذات الهدف السياسي البحث من نطاق أعمال القرصنة⁽¹⁾.

وعلى العموم، فإنّ هذا الموضوع قد حسمته المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ومن قبلها المادة 15 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، فقد قضت المادتان بوجود أن ترتكب القرصنة لأغراض خاصة مستبعدين من صريح العبارة الأعمال التي ترتكب لغير ذلك كالأعمال المستهدفة لتحقيق أهداف سياسية مثلاً⁽²⁾.

وقد تم تكريس المتابعة القضائية لجريمة القرصنة البحرية على أساس مبدأ اختصاص العالمي في المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تنص على ما يلي: **«لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما أن لها**

¹ - TOURET Corinne, "La piraterie au vingtième siècle". Piraterie maritime et aérienne, Bibliothèque de droit international, Tome 106, dirigée par CHARLES Rousseau, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1992, PP. 38 - 39.

² - ويعتبر هذا الموضوع من القانون الدولي العرفي، وفي ذلك قضيت محكمة منطقة نيويورك في الولايات المتحدة باعتبار السفينة "The Ambrose Light" سفينة لصوصية البحر، وكان مرعب حربي أمريكي قد استولى عليها في سنة 1885، في البحر الكاريبي تلك السفينة ترفع علما أجنبيا، ولما اقترب منها المركب الحربي رفعت علم كولومبيا، ودلت أوراقها أنها كانت مكلفة بأعمال حربية من الثوار في كولومبيا ثم أكرهت السفينة المقبوض عليها على الذهاب إلى نيويورك لمحاكمتها، ودل التحقيق أن السفينة لم ترتكب ولم يكن في نيتها أن يرتكب أي عمل عدائي أو سلبي ضد أية جهة غير الحكومة الكولومبية، ومع ذلك قضت المحكمة بمصادرة السفينة باعتبارها من سفن لصوصية البحر. غير أن الحكومية اعترفت بالثورة القائمة في كولومبيا كحالة حرب، كما اعترفت للثوار بصفة المحاربين، وبناء على ذلك تم الإفراج عن السفينة.

وفي هذا السياق يرى الأستاذ "جونسون" أن من الشروط الأساسية والجوهرية لفعل لصوصية البحر هو وجوب ارتكاب هذا الفعل لغرض خاص بدلا من غرض عام، وهو يرى كذلك، أن المراجع القديمة كانت على ما يبدو، تعتبر دوما لصوصية البحر كالسرقة أو الحرب الخاصة التي ترتكب في البحر من غير تفويض قانوني.

لمزيد من التفاصيل راجع: هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولي، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1976، ص 214.

**أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن والطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير
من المصرفيين بحسن نية».**

وبالتالي فليس للقرصان أن يتمسك بمحاكمة⁽¹⁾ وفقا لقانون علم السفينة أو قانون جنسيته لأن القرصنة تجرد السفينة والقرصان من الجنسية، بمعنى أنه يجوز لكل سفينة حربية أية دولة القبض على القرصان ومحاكمته، ولا يقصد بالتجريد من الجنسية فقدتها كاملا بالنسبة إلى جميع آثارها القانونية، وإنما التجريد هنا قاصر على الاختصاص القانوني ينظر إلى الجريمة والحكم فيها⁽²⁾.

وبهذا يتبين أن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية، على الرغم من أنها جريمة دولية لأنها ليست من الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة وعليه فإن جريمة القرصنة البحرية تخضع لاختصاص محاكم الدول التي تطبق قانون العقوبات عليها⁽³⁾.

ونجد أن المادة 519 من القانون البحري الجزائري، تنص على أنه: «يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها».

كما تطرق المشرع الجزائري للمكافأة التي يستحقها القائم بإنقاذ السفينة في القسم الثالث الفقرة الثانية المواد 336 إلى 357 من القانون البحري الجزائري.

¹ - MOMTAZ Djamchid, La piraterie, Un droit international pénal, Op.cit, P. 368.

² - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012، ص 193.

³ - YANAI Shunji, "La coopération régionale contre la piraterie en Asie", in : Annuaire Française de Droit Internationale, Vol 52, 2006, P.396.

2- السلطة المختصة بمحاكمة القرصنة:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم التي تمس بالمصالح المشتركة للدول⁽¹⁾ وهي من أقدم الجرائم التي طبق عليها مبدأ الاختصاص القضائي العالمي، هذا الأخير الذي يعطي أي جهاز قضائي صلاحية محاكمة ومعاقبة من يرتكب جريمة من الجرائم التي لا يقبلها الضمير الإنساني بغض النظر عن جنسية فاعلها⁽²⁾.

ولكي تكون جريمة القرصنة جريمة دولية لابد أن ترتكب في أعالي البحار أما إذا ارتكبت في المياه الإقليمية لأية دولة فتعتبر جريمة داخلية تخضع لاختصاص تلك الدولة. كما أكدت كل الاتفاقيات المجرمة لهذه الجريمة على الطابع العرفي لحق جميع الدول في متابعة ومحاكمة مرتكبي هذه الجريمة استناداً إلى مبدأ الاختصاص القضائي العالمي.

تقوم الجرائم الدولية الخاضعة لمبدأ الاختصاص العالمي على ثلاثة عوامل وهي:

- أ- مساس السلوك الإجرامي بمصلحة دولية تمدد السلم والأمن الدوليين.
- ب- مساس السلوك الإجرامي بالقيم المشتركة للجماعة الدولية باعتباره يهز الضمير الإنساني.

ج- مساس السلوك الإجرامي بمصلحة وقيم أكثر من دولة⁽³⁾.

وبالتالي تخول قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول الحق في التدخل في قضايا القرصنة البحرية طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول وبموجب الإجراءات المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية الضبط.

¹- HENEZLIN Marc, Le principe de droit de punir en droit pénal international, Bruylant, Bruxelles, P. 263.

- GUILLAUME Gilbert, La compétence universelle-forme anciennes et nouvelles, Paris, 1998, P. 31.

²- MONTAS Arnaud, Op.cit., P. 104.

³- حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 591.

3- شروط ممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية:

يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط حتى يتم ممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية منها:

الشرط الأول: يجب أن تكون المطاردة في أعالي البحار أو أي منطقة بحرية أخرى لا تخضع لسيادة أي دولة من الدول خارج ولايتها القضائية.

وهو الشرط الافتراضي لارتكاب جريمة القرصنة البحرية، حيث أنه يجب أن ترتكب جريمة القرصنة البحرية في عرض البحر العام أو إحدى المناطق الموجودة خارج الولاية القضائية لأي دولة ساحلية⁽¹⁾، كما أسلفت الذكر، والذي جاءت به المادة 101 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الشرط الثاني: يجب أن تكون المطاردة من طرف السفن الحربية والسفن العامة لا غير.

يجوز للسفن الحربية العامة فقط مطاردة سفينة القرصنة البحرية⁽²⁾، وهو ما قضت به المادة 107 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، كما لها أيضا حق زيارة السفينة المشكوك فيها للتحقق من صفتها إن كانت تمارس أعمال القرصنة البحرية من عدمها⁽³⁾.

الشرط الثالث: يجب أن تتوفر شبهات قوية لكي يسمح بتفتيش السفينة المشتبه فيها بالقيام بأعمال القرصنة البحرية، فلا يسمح بالتفتيش إلا إذا توفرت شبهات قوية تبرر الاعتقاد بأن السفينة تمارس أعمال القرصنة البحرية⁽⁴⁾، وفي حالة تثبتها من ذلك يحق لها

¹ - إبراهيم السيد أحمد رمضان، المسؤولية الدولية عن القرصنة البحرية في أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2016، ص 157.

² - محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 191.

³ - شارل روسو، مرجع سابق، ص 234.

⁴ - محمد بشير الشافعي، القانون الدولي العام في السلم والحرب، مرجع سابق، ص 371.

تقتيشها وتوقيف من يوجدون على متنها، أما في حالة براءة السفينة التي يشتبه فيها، ويقام بتقتيشها تعرض الدولة التي قامت بهذا الإجراء إلى المسائلة المدنية بمطالبتها من طرف دولة العلم⁽¹⁾ بالتعويض وهذا بإضفاء الحماية الدبلوماسية عليها⁽²⁾، وهذا ما أكدته المادة 106 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 السالفة الذكر.

الشرط الرابع: يجب أن يتم النظر في قضية القرصنة البحرية أمام محاكم الدولة التي قبضت على سفينة القرصنة البحرية بمجرد ثبوت ارتكاب جريمة القرصنة البحرية تجاه سفينة ما، وتصبح محاكم دولة السفينة التي حجزت سفينة القرصنة البحرية هي صاحبة الاختصاص القضائي والاختصاص القانوني بغض النظر عن جنسيتها⁽³⁾، فتنظر فيما يجب عليه من تسليط للعقوبات على القراصنة وسفينة القرصنة البحرية، لأن السفينة التي تمارس القرصنة البحرية تفقد حماية الدولة التي تحمل علمها وتصبح عرضة للحجز والقبض على طاقمها من أي دولة كانت، لأنه بمجرد ارتكاب فعل القرصنة البحرية تفقد السفينة إثر ذلك جنسيتها⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

حظر نقل الرقيق في البحر

كان نظام الرق يشكل أحد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة والوسطى وتعتبر الفترة التي سادت فيها تجارة الرقيق من أسوء فترات في تاريخ البشرية، إذ تمثل فيها أبشع معاملة الإنسان نحو أخيه الإنسان، فكلما ذكرت تجارة الرقيق كلما تداعت أمامنا

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 190.

² - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 233.

³ - شارل روسو، مرجع سابق، ص 234.

⁴ - محمد سعادي، "القرصنة البحرية بين الدفاع الشرعي والفعل الإجرامي"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 04،

العدد 02، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، الجزائر، 2020، ص ص 67 -

الصورة البشعة للإنسانية التي اتخذها الإنسان كي يجعل منها تجارة مربحة⁽¹⁾. ويعد الاتجار في الرقيق من التصرفات غير المشروعة وجريمة دولية في القانون الدولي (أولاً)، ويعد حظر الاتجار به ونقله عبر البحر من القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على ما يغيرها والتي تضمنتها مجموعة من الاتفاقيات الدولية (ثانياً).

أولاً- الأساس العرفي لتجريم نقل الرقيق عبر البحر:

كان الرق أحد النظم القانونية المعترف بها في الحضارات القديمة⁽²⁾، وظل كذلك في العالم الغربي لأنه يقوم كدعامة أساسية من دعائم الاقتصاد. غير أنّ الدول الغربية لما

¹⁻ تم تعريف مصطلح الرق بأنه جعل الإنسان مملوكاً لجماعة أو لفرد معين، فيجرد من معظم الحقوق المدنية وحقوق الإنسان التي يتمتع بها الأحرار ويعامل في كثير من الوجوه معاملة السلطة المملوكة مع بعض الفوارق التي تقتضيها طبيعته الإنسانية مع اختلاف مقوماتها اختلافاً جوهرياً، كما يجدها من الملكيات المتعلقة بالجماد والحيوان والاسترقاق إحدى مظاهر التطور الاجتماعي والاقتصادي ولم يظهر فقط عند الأفارقة، والرق مأخوذ من الكلمة الفرنسية العبد "Esclave" والانجليزية "Slave" وهي مشتقة من كلمة صقلب، أي العبد الصقلي أو الصقالبة يأتون من أوروبا الوسطى ويشكلون فئة ممتازة وثرية من العبيد في الشرق الأوسط في العصور الوسطى ونتج الرق بالدرجة الأولى عن الحرب وما تجره من سيطرة القوى على الضعيف أو تسخير للخدمة ثم يبعه وقد أخذ الرق أشكالاً عديدة حيث وجد رق المنازل والمزارع والمصانع، كما أخذ صورة جديدة، حيث كانت أعداد كبيرة من العبيد تمارس الزراعة.

لمزيد من التفاصيل راجع: عبد الحميد عمران، "تجارة الرقيق الإفريقي بعد الاكتشافات الجغرافية الأوروبية وأثارها"، مجلة المعارف للبحوث والدراسات التاريخية، المجلد 05، العدد 03، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2019، ص 74.

²⁻ إنّ الرق قديم قدم الإنسان وكان أصلاً من نتائج الحروب إذ أنّ الغزاة اعتبروا أسراهم غنائم حرب، فاستعبدهم وباعوهم في أسواق النخاسة كبيع الماشية، إذ كان نظام الرق نظاماً معترفاً به منذ العصور القديمة وموجود في غالبية المجتمعات القديمة، فالفينيقيون أحسنوا إلى عبيدهم وعاملوهم برفق وكثيراً ما كانوا يعتبرونهم أعضاء في أسرهم، وخصوصاً إذا كان هؤلاء العبيد فينيقيين واضطروهم الفقر والعوز إلى بيع أجسادهم أو أبنائهم. فالرق أقدم من أن يمكن تحديد بدايته، حيث ظهر في قوانين حمورابي وكانت صورته وطبيعته تختلف اختلافاً كبيراً في المجتمعات القديمة، ويبدو أنه كان شائعاً في حضارة بلاد الرافدين وبلاد فارس، كما حثت عليه النصوص المقررة ونظم اليونان زمن هوميروس وكان جزءاً كبيراً من سكان المدن اليونانية ينتمون إلى طبقة العبيد، كرقق منازل أو مزارع أو مصانع. أما في روما فلقد ارتفع عدد الأرقاء بعد إمتداد السلطة الرومانية نظراً للحاجة إلى العمل في الأراضي الواسعة والذين كانوا مستفيدين من أسرى الحرب أو من شن حملات عسكرية للحصول على المزيد من الرقيق، وأصبح امتلاك حاشية كبيرة من العبيد في روما من أهم علامات الغنى أو البهجة.

الباب الثاني- الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

استنفذت أغراضها منه بدأت في التفكير في إلغائه⁽¹⁾. وقد جرى العرف منذ القرنين 18 و19 على مكافحة الاتجار بالرقيق وحظر نقلهم بالسفن ومعاقبة السفن التي تقوم بذلك⁽²⁾. ومما عرّفه العمل الدولي في بداية تعامله مع موضوع حظر الرق هو إبرام عدة اتفاقات بشأنها وقد عرفت باسم أسيينتو "ASSIANTO"⁽³⁾ التي حرمت الرق وشددت العقوبة عليه. وقد اعتبر الرق مسألة محظورة تم إلغائه ببريطانيا، كأول دولة تقوم بهذا العمل فوق إقليمها، واستقر القضاء البريطاني على ذلك منذ 1772 ليلغي الرق في جميع المستعمرات⁽⁴⁾.

= أما في إفريقيا فإن أول عملية للممارسة الرق كانت في القرن الخامس قبل الميلاد، إذ قام الرحالة حنون القرطاجي برحلة على سواحل إفريقيا الغربية، بهدف إنشاء مستعمرات قرطاجية والبحث عن أسواق جديدة، ولقد حاول القبض على سكان تلك المناطق التي وصل لها، ولكن لم يتمكن من تحقيق أهدافه نظرا لقوتهم البدنية التي كانوا يتميزون بها، أما أولى اتصالات الأوروبيين بإفريقيا فكانت على يد البرتغاليين الذين ساروا على خطى حنون لإعادة إكتشاف هذه القارة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- يوسف روكز، إفريقيا السوداء سياسة وحضارة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1986، ص ص 49 - 50.

- محمد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، 1965، ص ص 874 - 875.

¹- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 119.

²- صلاح زكريا السباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس للدراسات والنشر والتوزيع، تونس، 1989، ص 46.

³- محمد سلامة الدويك، مرجع سابق، ص 230.

⁴- وقعت الحكومة البريطانية عدة معاهدات من أجل القضاء على تجارة الرقيق، من بينها المعاهدة التي وقعتها مع سلطان عمان في 2 أكتوبر 1845 على أن يبدأ تنفذها في 1 يناير 1847 والتي تضمنت تعهد سلطان عمان بالالتزام بحظر تجارة الرقيق، كما خولت المعاهدة الصلاحية الكاملة لسفن المراقبة البريطانية في اتخاذ الإجراءات المناسبة ضد سفن رعاياه التي تخالف قانون الحظر، ولكن على الرغم من معاهدات حظر تجارة الرقيق، فإن التجار لم يلتزموا بها، فقد ضبقت الطرادات البريطانية خلال سنة 1847 أكثر من 12 سفينة تابعة لمسقط أثناء إبحارها في مياه الخليج وهي تحمل عددا من الرقيق الحبشي بقصد بيعهم في البصرة، وتم احتجازها مع بحارتها في ميناء بوشهر، وعند استجواب ملاحى هذه السفن عن سبب انتهاكهم للحظر، قالوا إنهم كانوا يعتقدون أن الحظر لا يشمل الأحباش. وعند بحث هذه المسألة مع حكومة الهند، وجد المدعى العام في الهند أن معاهدة 1845 مع سلطان عمان لا تتضمن أي بند بمحاكمة قباطنة السفن المخالفة للحظر، ومن ثم أفرج عن السفن المحتجزة وبحارتها، وتم إطلاق حرية من بداخلها من الرقيق. ولكن المدعى العام في الهند أوصى حكومته بضرورة تعديل معاهدة 1845، بحيث تجيز للمحاكم البريطانية اتخاذ اللازمة في مثل هذه القضايا. للمزيد من التفاصيل راجع: =

الباب الثاني- الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحرفي المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

البريطانية 1807⁽¹⁾، والفرنسية 1848⁽²⁾ والهولندية 1863، والولايات المتحدة الأمريكية 1865⁽¹⁾.

= - إشراف صالح محمد سيد، "الموقف البريطاني من تجارة الرقيق في الخليج العربي (1820 - 1890)"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 05، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2014، ص 25.

¹- كان بعض التجار من القواسم يقومون بجلب الرقيق من شرق إفريقيا وبيعه في الخليج والجزيرة العربية والعراق، وفارس والهند، وقدر عدد هؤلاء الرقيق الذي نقلتهم سفن القواسم خلال سنة 1811 بـ (200 ألف)، وتجدر الإشارة إلى أن موسم تجارة الرقيق في الخليج كان متوافقا عادة مع موسم حصاد البلح في البصرة، والذي يبدأ من شهر يوليو فصاعدا، حيث كان التجار القواسم يقومون ببيع ما عندهم من عبيد في البصرة ويشتررون بثمنهم بلحا لبيعهم في إمارات الخليج العربي.

وبعد تزايد نشاط القواسم في شرق إفريقيا رأت الحكومة البريطانية أنه لا بد من وضع حد لنشاطها هذا، وذلك باتخاذ خطوات فعالة للقضاء على هذه التجارة في شرق إفريقيا، وتكون الخطوة الأولى في سبيل تحقيق هذا الهدف، التوقيع على معاهدات مع شيوخ القواسم ورؤساء القبائل في الساحل المتصالح، وكذلك مع سلطان عمان، وفي الخطوة الثانية اللجوء إلى استخدام القوة المسلحة ضد المخالفين لقانون حظر تجارة الرقيق.

وتنفيذا لهذه الخطة تمكن قائد القوات البحرية البريطانية في الخليج العربي من إلزام شيوخ الساحل المتصالح التوقيع على معاهدة حظر تجارة الرقيق في 08 يناير 1820، وقد احتوت المعاهدة على أحد عشر بندا جاء في المادة التاسعة منها: «إن حمل الأرقاء من الرجال، والنساء، والأطفال من سواحل إفريقيا أو سواها يعتبر نهبا وقرصنة».

كما تعهد شيوخ الساحل بعدم نقل الرقيق بسفنهم، وأن تكون كل سفينة حاملة ترخيصا باسمها، ويعدد العاملين عليها، والميناء المتجه إليه⁽¹⁾، ومعاقبة كل من يخالف قانون الحظر من رعاياهم، ومن الملاحظ أن نص هذه المعاهدة لا يشير صراحة إلى حظر تجارة الرقيق، أو شراء وبيع الرقيق بالتعامل التجاري العادي، أو نقلهم بعد إتمام صفقات شرائهم، كما أن الحكومة البريطانية لم تحدد عقوبة ما ضد منتهكي الحظر الذي ورد في البند السابع.

لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- فؤاد سعيد العابد، سياسة بريطانيا في الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، منشورات ذات السلاسل، الكويت، 1981، ص 91.

- عبد العزيز محمد المنصور، التطور السياسي لقطر (1868 - 1916)، منشورات ذات السلاسل، الكويت، 1980، ص 64 - 65.

- أشرف صالح محمد سيد، الموقف البريطاني في تجارة الرقيق في الخليج العربي، (1820 - 1890)، مرجع سابق، ص 06.

2- تعود فكرة إلغاء الرق في فرنسا إلى سنة 1789 بعد نجاح الثورة الفرنسية إذ أصدرت فرنسا بيان يعلن بالمساواة بين جميع الأجناس وإلغاء استغلال الإنسان لأخيه الإنسان، لكن الجمعية الوطنية لم تلبث أن أصدرت في سنة 1793 قرارا بأن مثل هذه القرارات لا تطبق على المستعمرات الفرنسية خارج القارة الأوروبية، وبعد احتلال فرنسا للجزائر عام 1930 وجدت فرنسا أن تجارة الرقيق محتكرة من طرف التجار اليهود خاصة في المدن الشمالية، فأصدرت فرنسا بيان مزولة=

هناك حالات كثيرة يصعب ذكرها وحصرها عن تلك المعاناة والمعاملة القاسية التي كان يواجهها أبناء القارة، ونأخذ مثالا آخر لتلك الأعمال الوحشية لسفينة إنجليزية تدعى (زونج Zong) أبحرت سنة 1781 في رحلتها عبر الأطلنطي، وهي محملة بكامل حمولتها من العبيد، لما اكتشف الربان أن مياه الشرب غير كافية لهذا العدد الذي تحمله السفينة وخوفا من هلاك ركابها، فقد تم إلقاء حوالي 132 عبدا في عرض البحر كي يتمكن من استرداد قيمة الخسارة من شركة التأمين، وبالفعل تم تعويض السفينة بواقع 32 جنيها إسترلينا عن كل عبد، وذلك على اعتبار أن هذا الرقيق عبارة عن ممتلكات أو متاع لا التضحية به لفقدت كل الشحنة، وأيدت المحاكم الأمريكية وأقرت أنه لا تنطبق على أصحاب السفينة أية جريمة من جرائم القتل⁽²⁾.

لقد كانت هناك العديد من المحاولات من طرف العبيد الأفارقة للتخلص من عبوديتهم وأسرههم سواء في مراحل تحويلهم إلى السفن الأوروبية في إفريقيا أو وهم في السفن الإفريقية المتوجهة نحو العالم الجديد، لذا هناك مجموعة من الأمثلة عن تلك المحاولات أذكر:

= هذه التجارة في الجزائر وعلى كل الأراضي التي تترف فيها العلم الفرنسي لأن القوانين الفرنسية تمنع إستغلال الإنسان لأخيه الإنسان، إذا أصدرت في عام 1847 عدة قوانين تمنع المتاجرة بالرقيق تعتمد على عدة نقاط رئيسية منها: إصدار قانون منع تجارة الرقيق في الجزائر ومنع بيع أو استرداد العبيد نحو الجزائر، منع يهود الجزائر بالمتاجرة أو شراء العبيد في الجزائر، كما منعت شحن العبيد في الموانئ الجزائرية الذين يوجهون للبيع خارج الجزائر، وعملت فرنسا على تشجيع تحرير العبيد في الجزائر مقابل بعض المبالغ المالية من الدولة لتحريرهم وعقهم. إن فرنسا بعد احتلالها للجزائر منعت تجارة الرقيق وأصدرت عدة قوانين لمنعها ومعاقبة الذين لم يطبقوا قراراتها. لمزيد من التفاصيل راجع:

- جمعة بن زروال، "الرق في الجنوب الجزائري في بداية الاحتلال من خلال وثائق أرشفية فرنسية"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 06، العدد 16، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2015، ص 36.

¹- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.س.ن، ص ص 247-248.

²- عبد الله الرزاق إبراهيم، شوقي الجمل، دراسات في تاريخ غرب إفريقيا الحديث والمعاصر، القاهرة، 1988، ص ص 18 - 19.

1- قيام قائد سفينة فينيس القادمة من تانت في سنة 1730 أريان فانغورن "Vanvooom Adrien"، وهو تاجر هولندي بالوصول إلى منطقة فولتا في إفريقيا الغربية وأجرى مفاوضات مع ملك المنطقة لشراء العبيد فظهرت مجموعة من الأفارقة، وقامت بحرق السفينة وقتل معظم طاقم السفينة.

2- أما وليام بوتتر "William Potter"، قائد سفينة بروفتك سفينة إنجليزية قدم إلى نهر غامبيا سنة 1758، هوجمت هذه السفينة من طرف سكان مجاورين جاؤوا لحضور عملية البيع كان قائده على وشك إنهاء صفقة شراء 300 عبد والتوجه نحو شارلشون في كارولينا الجنوبية، ففوجئ بجميع طاقمه مقتولا⁽¹⁾.

كما أنه بعد 10 سنوات من هذه الحادثة قام بعض المحاربين الأفارقة بمهاجمة سفينة في منطقة ساحل الذهب، وهي سفينة ضخمة تابعة لرفاييل مانديز "Rafel Mendez" من بوردو على ضفاف نهر بوني، كان الحاربون يحملون بنادق وخناجير وصعدوا السفينة وقاموا بتحرير الرقيق ولم يستطيع طاقم السفينة النجاة، إلا بعد أن لاذ الأفارقة بالهرب بعد رؤيتهم سفينة إنجليزية قادمة⁽²⁾.

وانطلاقاً من هذا اعتبر العرف الدولي الاتجار بالرقيق جريمة دولية يجب القيام بمحاربتها⁽³⁾.

وإذا ما حاولنا إيجاد تعريف لكلمة الرق فإننا نجد أنها تعني لغوياً: الرقة والضعف كما تعني الملك والعبودية، ويقال رق الحر، أي دخل في الرق وجرى عليه ما يجري على

¹ - H.Thomas, The slave trade the story of the Atlantic slave trade 1440 - 1870, Combridge University Press, 1997, P. 297.

² - عبد القادر سلاماني، ومنور صم، "تجارة الرقيق في إفريقيا الغربية"، "السنغال أنموذجاً"، مجلة دراسات، المجلد 05، العدد 01، مخبر الدراسات الصحراوية، جامعة طاهري محمد، بشار، 2016، ص ص 252 - 253.

³ - محمد حافظ غانم، الوجيز في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979، ص 229.

المملوك، من يبيع أو هبة أو عتق أو غير ذلك، وأصل الرق الخضوع والذل⁽¹⁾.
أما اصطلاحاً فتعني كلمة الرق عجز حكمي شرع في البداية، جزاء عن الكفر
الأصلي، والعجز هذا يكمن في أن الرقيق لا يملك ما يملكه الحر من شهادة عدل
والقضاء، والولاية، مالكية المال وغيرها من الحقوق التي نجدها عند الرجل الحر⁽²⁾.
أما تاريخياً فتعني الرق تنفيذ إجتماعي أو فردي، يقرر بصورة خدمة إلزامية على فرد
أو على جماعة من الناس، وجد فيها الإنسان نفسه متحرراً من عناء العمل ومكابدته، بإلزام
الضعيف الذي هو العبد بالعمل لديه، كونه القوي، وهنا يظهر المفهوم الاقتصادي للرق
حيث يقوم على العمل والإنتاج، على أساس إستغلال هذا العبد تحت ظروف معينة⁽³⁾.
كما يعرف الرقيق بأنه: «المركز القانوني للشخص الطبيعي إذ تمارس عليه كل
أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية».
أما الاتجار بالرقيق فهو: «كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في
أسره أو في حيازته أو في التنازل عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل»⁽⁴⁾.

ثانياً - الأساس الاتفاقي لتجريم نقل الرقيق عبر البحر:

كما تم تعريف مصطلح الرق في المادة الأولى من اتفاقية جنيف الخاصة بالرق
المبرمة سنة 1926⁽⁵⁾، وكذا من طرف المادة 07 من الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق

1- جميلة بن موسى، "الإسلام والرقيق ونصوص أوراق البردي العربية"، مجلة الباحث، المجلد 03، العدد 01، منشورات
مختبر اللغة العربية وآدابها، جامعة عمار ثلجي بالأغواط، الجزائر، 2013، ص 149.

2- علي بن محمد الجرجاني، التعريفات، دار الكتاب المصري، القاهرة، 1990، ص 22.

3- فاطمة قدورة الشامي، الرق والرقيق في العصور القديمة والجاهلية وصدر الإسلام، دار النهضة العربية، القاهرة،
2009، ص 24.

4- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحار في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 233.

5- أبرمت اتفاقية جنيف الخاصة بالرق بتاريخ 1926/09/25.

المبرمة في جنيف لسنة 1956⁽¹⁾، على أنه هو وصف لحال أو وضع أي شخص تمارس عليه السلطات الناجمة عن حق الملكية، ويعني الرقيق أي شخص يكون في هذه الحالة أو يكون في هذا الوضع، كما يقصد بمصطلح تجارة الرقيق جميع الأفعال التي ينطوي عليها أسر شخص ما أو احتجازه أو تخلي عنه الغير على قصد تحويله إلى رقيق، وجميع الأفعال التي ينطوي عليها احتجاز رقيق ما بغية بيعه أو مبادلتها، وجميع أفعال التخلي بيعاً أو مبادلة عن رقيق تم احتجازه عن قصد بيعه أو مبادلتها، وكذلك أي اتجار بالأرقاء أو نقل لهم أياً كانت وسيلة النقل المستخدمة⁽²⁾.

لقد نشطت فكرة محاربة تجارة الرقيق مع بداية القرن التاسع عشر في العديد من المواثيق الدولية، فقد جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا عام 1815 أن تجارة الرقيق «...تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية».

ولقد طالبت الدول الموقعة عليها بمحاربة هذه التجارة ومن أهم هذه الاتفاقيات معاهدة باريس للسلام لعام 1814، 1815، وإعلان فيورونا لعام 1822. وفي منتصف القرن التاسع عشر عقدت معاهدات تناولت العمل المشترك في البحار والتفتيش والاستيلاء على السفن المشتبه في قيامها بالاشتراك في عمليات الرقيق، ومن أهم هذه المعاهدات: معاهدة سنة 1831، ثم سنة 1833 بين بريطانيا وفرنسا ومعاهدة لندن لسنة 1841، ومعاهدة 1845 التي تمنح حرية تصرف كل دولة بالأصالة عن نفسها في تفتيش سفينتها⁽³⁾. وقد

¹ - الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق اعتمدت من قبل مؤتمر مفوضين دعى للانعقاد بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي، المؤرخ في 30 أفريل 1956 أبرمت في جنيف في 07 سبتمبر 1956 ودخلت حيز التنفيذ في أبريل 1975.

² - Recueil des traités, volume 855-United Nations Publications, 1973.

³ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحار في القانون الدولي، مرجع سابق، ص ص 233 - 234.

امتنتعت فرنسا عن توقيع هذه المعاهدات نتيجة تمادي بعض الدول، ومنها إنجلترا في نفس السفن وضبطها بحجة الاشتباه في اشتغالها بتجارة الرقيق⁽¹⁾.

وتكرر التأكيد على محاربة تجارة الرقيق في عديد من المواثيق اللاحقة، أهمها ميثاق "برلين" 1885 وصك "بروكسل" لعام 1890⁽²⁾، إلى أن جاءت اتفاقية "سان جرمان" المنعقدة بتاريخ 10 سبتمبر 1919 واكتفت بإلزام الدول التي تباشر السيادة على بعض الأقاليم الإفريقية بمنع تجارة الرقيق، برا وبحرا منعا باتا، وذلك في المادتين 11 و12 ولم تتعرض الاتفاقية لمسألة تفتيش وضبط السفن المشتغلة بنقل الرق⁽³⁾، جاء الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948، ليقرر قاعدة آمرة بخصوص حظر الرقيق ضمتها مادتها الرابعة التي نصت على أنه: «لا يجوز استرقاق أو استبعاد أي شخص، ويحظر الاسترقاق والاتجار بالرقيق بسائر أوضاعهما». ثم أقرت الجمعية العامة لعصبة الأمم في 25 سبتمبر 1926 تعهد جميع الدول باتخاذ الوسائل اللازمة لمنع الاتجار بالرقيق والعقاب عليه، واتخاذ ترتيبات خاصة حسب نص المادة الثالثة الفقرة الثانية من اتفاقية 1926، وذلك بمنح السفن الحربية حقوق خاصة في مناطق معينة لمنع ومعاينة نقل الرقيق⁽⁴⁾، وكذا البروتوكول المعدل لها بتاريخ 1953/12/07⁽⁵⁾.

¹ - محمد سلامة مسلم الديوك، مرجع سابق، ص 230.

² - صك بروكسل انعقد بتاريخ 1890/07/02 ونص على عدم جواز تفتيش وضبط أية سفينة على أساس الاتجار بالرقيق، إلا إذا كانت حمولتها تتجاوز 500 طن ووجدت في إحدى المناطق المشتبه بها (في القسم الشمالي من إفريقيا مثلا). فإذا أثارت شكوك حول السفينة في نقلها للرقيق، فيمكن اتخاذ إجراءات ضدها باقتيادها إلى أقرب ميناء من طرف السلطة المختصة لمقاضاة المجرمين، للمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد المجنوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، ص 135.

³ - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 872.

⁴ - صلاح زكريا السباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، مرجع سابق، ص 47.

⁵ - وقد تم اعتماده بتاريخ 1953/07/07 ودخل حيز التنفيذ في 1955/07/07 وانضمت إليه الجزائر بتاريخ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 340-63 المؤرخ في 1963/09/11، ج.ر، ج، ج، العدد 66، الصادرة بتاريخ 1963/09/14.

ومنذ المراحل الأولى لنشوء فكرة محاربة تجارة الرقيق، منحت السفن الحربية الحق بتفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة. وقد تأكد هذا الحكم بشكل قاطع في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958. كما جعلت المادة 13 من الاتفاقية نفسها من واجب جميع الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاينة تجارة الرقيق في السفن التي تسمح لها برفع علمها، وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة أيا كان علمها يغدو حراً بحكم الواقع.

وهو ما أكدته المادة 99⁽¹⁾ من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ومن المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم في مجال مكافحة نقل الرقيق والاتجار فيه قاصر على اختصاص البوليس دون اختصاص القضاء، ومن ثم تختص محاكم دولة العلم دون غيرها بمحاكمة المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها⁽²⁾. حيث تم منح السفن الحربية الحق في تفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة، ويتأكد هذا الحكم أيضاً في نص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾.

¹ - تنص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها بوقع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع».

² - TRAVES Tullio, "Intervention en haute mer des navires étrangers", A.F.D.I., Vol 41, 1995, P. 652.

³ - تنص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي:

«1- باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستدامة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لدى سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفق المادتين 95 و96، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في:..... ب - أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق؛...
2- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة 1، يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع عليها. ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها. وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق، جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة...».

استنادا إلى هذه الأحكام فإنه إذا ظهرت دلائل قوية على أن سفينة تعمل في تجارة الرقيق، فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لأية دولة أن تتعرض لها في البحار العالية بقصد الصعود إليها للتحقق من ذلك، وإجراء الفحص على ظهرها. على أن إجراء محاكمة السفينة التي تتهم بالاتجار في الرقيق هو اختصاص قضاء الدولة التي تحمل السفينة علمها، ولا يدخل في اختصاص قضاء أي دولة أخرى، حتى تلك الدولة التي تتبعها السفينة الحربية التي قامت بالتفتيش والضبط⁽¹⁾.

وإذا كان الموضوع ليس بذات الأهمية السابقة في الوقت الراهن لاختفاء الظاهرة إلا أنه أصبح اليوم يأخذ صور أكثر حداثة المتمثلة في الاتجار بالبشر، والتي لا يمكن معالجتها وفق المواد السابقة للتدخل في شأن السفن التي تعمل في الاتجار في البشر ولكن قد تعالج في إطار الاتفاقيات الخاصة.

ويجب الإشارة هنا إلى أن نص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تختلف في صياغتها وفي مضمونها عن المواد الأخرى التي تسعى إلى قمع الجرائم الدولية، فنجد أن المادة 100 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قضت بأنه: «**تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة...**»، وكما نصت المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 سالف الذكر أيضا على أنه: «**تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل...**»، وهو شيء غير وارد في المادة 99 سالف الذكر، والتي طلبت فقط من الدول أن تتخذ «**تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق**»، وهذا بالنسبة فقط للسفن التي ترفع أعلامها دون أن تخول هذا الحق لغيرها من الدول لمنع الاتجار بالرقيق، على غرار ما فعلت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بجريمتي القرصنة البحرية والاتجار غير المشروع بالمخدرات.

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة للأمم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 338.

إن عدم النص على عالمية الاختصاص في المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالنسبة لقمع جريمة الرق، نظرا لعدم قيام مصلحة عالمية في قمع الرق إلى حد الاعتراف بتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي بشأنه⁽¹⁾، والسبب في ذلك يكمن في أن الرق قد انقرض تماما مع بداية القرن العشرين، هذا فضلا عن تكريسه ضمن قواعد ومواثيق حقوق الإنسان ذات الصلة بالأمرة التي بقي له فيها طابعه النظري أو التجريدي دون أن يكون موجودا على أرض الواقع. ولكن عدم النص على عالمية الاختصاص فيما يخص قمع جريمة الرقيق لا ينفي اعتباره جريمة دولية تخص أية دولة بقمعها في حالة مصادفتها إياها والدليل على ذلك هو القاعدة الأمرة التي تقضي بأن أي عبد يلجأ إلى ظهر أية السفينة مهما كانت جنسيتها يعتبر حرا بحكم الواقع⁽²⁾.

المطلب الثاني

تدابير التدخل على متن السفينة

وضع القانون الدولي للبحار تدابير إجرائية وقائية التي تسمح للسفن الحربية التابعة للدول في أعالي البحار بممارسات التدخل ضد السفن الأجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة التامة، ومع تطبيق مبدأ حرية المرور في نظام المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية وأعالي البحار بقيت معه هذه التدابير الإجرائية الوقائية التي تحد من اختصاص

¹ - يقول "أوبنهايم" أن الاتجار بالرقيق لا يعتبر جريمة بموجب قانون الشعوب كالصوصية البحر التي يجوز قمعها من قبل أية دولة بصرف النظر عن جنسية الجاني أو علم السفينة التي يستخدمها"، كما يرى المعهد الأمريكي للقانون الدولي: «أن الاتجار بالرقيق بالرغم من أنه محل إدانة عالمية إلا أنه لم تصل به المصلحة العالمية في قمع الرق إلى الاعتراف، سواء في القانون العرفي أو في الاتفاقيات الدولية، بتطبيق مبدأ عالمية الاختصاص الذي يؤخذ به في حالة لصوصية البحر». للمزيد من التفاصيل راجع:

- زهير الزبيدي، الاختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي، الجريمة ذات العنصر الأجنبي، رسالة دكتوراه، جامعة بغداد، 1980، ص 155.

² - Nations Unies, Le droit de la mer, Op.cit., P. 63.

دولة العلم في هذه المناطق، وتتمثل هذه التدابير في حق الاقتراب والتحقق من العلم (الفرع الأول) وكذا حق الزيارة وتحويل السفينة (الفرع الثاني)، وذلك إذا توفرت لدى السفينة الحربية أسباب معقولة تسمح لها بالاشتباه بأن السفينة تعمل في القرصنة أو تقوم بتجارة المخدرات أو تجارة الرقيق، أو في البث الإذاعي غير مرخص به (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حق الاقتراب والتحقق من علم السفينة

Droit d'approche et l'enquête de pavillon

وفقا للجنة القانون الدولي سنة 1950، فإن حق الاقتراب والتحقق من العلم، هو الاستثناء الوحيد لمبدأ عام من مبادئ القانون العرفي الذي يحظر كل تدخل في أعالي البحار ضد سفينة تمارس حرية الملاحة ترفع علم دولة أخرى في وقت السلم. وأعربت (CDI) عن اعتقادها أن أي فعل من أفعال التدخل يجب أن يستند إلى معاهدات محددة⁽¹⁾، إلا فيما يتعلق بالقرصنة البحرية، وهذا الحق تتمتع الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة. فالاقتراب يسمح بالتحقق من هوية وجنسية السفينة⁽²⁾ لكنه لا يعني الاتصال بين السفينة المتدخلة، والسفينة التي يشتبه فيها. والاقتراب ما هو إلا دعوة للسفينة لإظهار علمها لمعرفة إنتمائها القانوني⁽³⁾، وليس أكثر من ذلك ولا يزال هذا الحق يمارس حتى الوقت الحاضر رغم فقدانه للكثير من أهميته بسبب تطور الوسائل الحديثة في التعرف على هوية السفن⁽⁴⁾.

¹- MENSBRUGGHE Yves Vander, "Le pouvoir de police des Etats en haute mer", R.D.B.I., 1975, PP. 58 - 77.

²- VINCENT Philippe, Op.cit., P. 138.

³- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر، مرجع سابق، ص 258.

⁴- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 470.

فالعرف الدولي المعمول به إلى يومنا هذا يلزم السفن الخاصة المارة في أعالي البحار أن ترفع علمها لتعرف بهويتها عند التقاءها بسفينة حربية، وفي حالة إمتناعها عن ذلك حتى بعد أن تنذرها السفينة الحربية بضرورة رفع علمها وذلك عن طريق رفع هذه الأخيرة لعلمها تقوم قرينة لدى السفينة الحربية بكون هذه السفينة سفينة قرصنة أو سفينة تعمل خارج القانون، وبالتالي جاز لها أن تقوم بتفتيشها للتأكد من هويتها⁽¹⁾.

وحق الاقتراب الذي يسميه بعض الفقهاء بحق الاستطلاع هو الذي يخول القانون الدولي العام بمقتضاه للسفن الحربية في أعالي البحار بأن تقترب من السفن الخاصة وتطلب إليها بأن ترفع علمها للتحقق من جنسيتها، وتكون للسفينة الحربية الحق في أن تطلب من السفينة الخاصة الإقرار بجنسيتها عن طريق رفع العلم فحسب، فلا يكون هناك أي إتصال فعلي بين السفينة الحربية والخاصة للسفينة الحق في الامتناع عن أي تحقيق تحاول السفينة الحربية إجراؤه، كما أنها ليست ملزمة بأن تنتظر حتى تقترب منها السفينة الحربية⁽²⁾.

يبدأ حق تفتيش السفينة الخاصة لأسباب معقولة في أن هذه الأخيرة تنتمي في حقيقة الأمر إلى نفس جنسيتها، وأنها قد رفعت علما غير علمها الحقيقي بقصد إخفاء جنسيتها تهربا من الخضوع لاختصاص دولة العلم⁽³⁾.

¹ - عصاد لعمامي، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 295.

² - دفع انتشار جريمة القرصنة البحرية في الماضي السفن التجارية إلى التسلح وإحاطة نفسها بمنطقة بحرية تمنع السفن الأخرى الاقتراب منها، تأخذ حيطتها من سفن القرصنة، فقد حصل أن إقتربت سفينة الحرب الأمريكية (اليكاتور) من السفينة البرتغالية الخاصة (ماريانا فلور) لاعتقادها بأن هذه الأخيرة بحاجة إلى مساعدة، ولكن السفينة البرتغالية فتحت النيران على السفينة الأمريكية تبادلا لإطلاق النار، ثم اقتنبت السفينة البرتغالية إلى بوسطن حيث قررت أمام القضاء بأنها حسبت أن السفينة الأمريكية سفينة قرصنة فقررت المحكمة الإفراج عنها، للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، ص 179 - 180.

³ - محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 578.

ذكرت الفقرة 01 من المادة 22 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 حق الاقتراب والتفتيش والتحقق من العلم، حيث أجازت لقائد السفينة الحربية عند وجود ما يدعوه إلى الشك الجدي بقيام السفينة الخاصة بالقرصنة أو بتجارة الرقيق أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية رغم رفعها لعلم أجنبي أو رفضها لرفع علمها الحقيقي أن ترسل زورقها بقيادة ضابط إلى السفينة المشتبه بها، وإذا استمر الاشتباه بعد مراجعة المستندات فيمكن للسفينة الحربية أن تباشر الفحص على ظهر السفينة مع مراعاة جميع الاعتبارات الممكنة⁽¹⁾.

ويجب التعويض عن جميع الأضرار التي تصيب السفينة المشتبه بها عند ثبوت عدم وجود أساس لذلك الاشتباه وإذا ظهر العكس وصدقت شكوك السفينة الحربية فلها اقتيادها إلى أحد موانئ دولتها لمحاكمتها⁽²⁾.

الحكمة من إقرار حق الاقتراب هي أن أعالي البحار تعتبر طريقاً عالمياً للمواصلات البحرية والتجارية الدولية، لذا يجب تنظيمه والمحافظة على الأمن فيه⁽³⁾.

أما الحق في الزيارة والتفتيش يختلف عن حق الاقتراب والتفتيش، وذلك في أنه يتضمن الحق في فحص أوراق السفينة سواء بإرسال ضابط إلى السفينة الخاصة للقيام بهذه المهمة أو بدعوة ضابط من السفينة المشتبهة مزود بالأوراق اللازمة للاطلاع عليها وإجراء التحقيق اللازم⁽⁴⁾.

لقد وسعت المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من الحالات التي يجوز فيها التفتيش، وذلك بإضافة حالة البث الإذاعي غير المصرح به وحالة الشك في جنسية السفينة.

¹ - راجع نص المادة 22 فقرة 01 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 470.

³ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 259.

⁴ - سنان الطالبي القاسمي، مرجع سابق، ص 382.

يعد العلم القرينة على جنسية السفينة، لأن على السفينة أن تبصر تحت علم دولة واحدة فقط، ولا يجوز لها أن تغيره أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو إذا اعتمد هذا التغير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، بمعنى أن يكون التغير فعليا وليس وهميا وذلك بنقل حقيقي لملكية السفينة أو تغير في تسجيلها وفي الحقيقة الشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه لا يعتبر جريمة دولية، وإنما هي حالة وقائية تعتمد إليها الدولة للتأكد من جنسية السفينة، ومن العلم الذي ترفعه تقاديا وقمعا لجريمة القرصنة⁽¹⁾.

فإذا رفضت السفينة إظهار علمها فذلك يدل على أن السفينة عديمة الجنسية مما يستوجب زيارتهم ويضبطها من قبل السفن الحربية في أعالي البحار⁽²⁾، ومن جهة أخرى فقد ترفع السفينة علما لا يدل على حقيقة جنسيتها وتكون من جنسية السفينة الحربية التي تنوي ممارسة حق الزيارة عليها.

الغرض من التحقق من العلم هو إجراء التحقيق حول جنسية السفينة والحق في رفع العلم الذي تظهره⁽³⁾، والتحقق من العلم مسموح به في المياه الخاضعة للسيادة الوطنية

¹ - المادة 92 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص على أنه: «1- تبصر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية. ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغير في التسجيل، 2- لا يجوز السفينة التي تبصر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم التقنية عديمة الجنسية».

- إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 92.

² - البند ه من الفقرة الأولى من المادة 110 من اتفاقية المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - VALLON Frédérique, La mer et son droit, entre liberté consensualisme, L'impossible gestion, édition publibook université, Droit et sciences politique, 2011, PP. 99-100.

وأيضاً في أعالي البحار⁽¹⁾، غير أن التحقق من العلم وحق الزيارة يطبق على السفينة في البحر الإقليمي، بحيث من رفع السفينة علمها وأن تمارس جميع الصلاحيات التي قررتها الفقرة 02 من المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

لأن منطقة البحر الإقليمي تختلف بطبيعتها عن منطقة أعالي البحار بحيث لا تتقرر ممارسة مثل هذه التدابير في البحر الإقليمي، إلا من قبل الدولة الساحلية صاحبة السيادة فيه، ولا يحق لغيرها أن تمارسه حتى ولو يسر له أن ظروف وملابسات السفينة تدعو إلى ما يقارب اليقين من أن السفينة عديمة الجنسية، أو أنها غيرت علمها أو أنها سفينة قرصنة لأن الاختصاص هنا مانع للدولة الساحلية وحدها، وفي حالة مخالفة ذلك جاز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية التي قامت بعملية التفقد أو الزيارة مغادرة بحرهم الإقليمي على الفور، باعتبار أن مرورها لم يعد بريئاً مع جواز تحميل دولة علمها مسؤولية ما ينجر عن ذلك من تبعات وأضرار حتى ولو كانت معنوية⁽³⁾.

بالتالي يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها وهذا ما جسده المادة 110 في فقراتها 02 و 03، بنصها على أنه «يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة.

¹ - كما إعتبرت به المحاكم الوطنية وذلك في قضية التصادم بين السفينة الحربية الأمريكية "الليغاتور" والسفينة التجارية البرتغالية "ماريانا فلور"، من قبل محكمة النقض الأمريكية. للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 179.

² - راجع: نص الفقرة 02 من المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع: نص المادة 19 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3- إذا ثبت أن الشبهات لم يكن لها أي أساس ويشترط أن تكون السفينة المتفقدة ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، أخرى تعويضات عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها».

كما يجب الإشارة إلى أن حق التحقق من العلم أي التحقق من جنسية السفينة لا يعد في حقيقته من قبيل الاستثناءات، التي ترد على مبدأ إختصاص دولة العلم دون غيرها بقدر ما يعد نتيجة طبيعية من النتائج المترتبة بصورة منطقية على ثبوت المبدأ في ذاته.

لأنه لا يمكن تصور قيام السفن الحربية لأي من الدول بممارسة إختصاصات البوليس والقضاء ممارسة فعلية في مواجهة السفن الخاصة المتمتعة بجنسيتها ذاتها، ما لم تتمكن كل سفينة من السفن الحربية من التحقق من جنسية ما قد تلتقي به من السفن الخاصة في أعالي البحار، وذلك عندما تقوم لديها أسباب جدية تبرر الاعتقاد بأن مثل هذه السفن بالرغم من رفعها لعلم أجنبي إنما تنتمي إلى جنسية دولة السفينة الحربية.

ومن المؤكد أن حجب هذا الاختصاص عن السفن الحربية تمكن للسفن التجارية السيئة النية من الإفلات من مقتضيات الخضوع لمبدأ إختصاص دولة العلم في مجال البوليس والقضاء عن طريق رفعها علما غير العلم الحقيقي لها⁽¹⁾.

الفرع الثاني

حق الزيارة وتحويل السفينة

Droit de visite et le déroutement

يعني حق الزيارة قيام سفينة أو طائرة حربية بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه بها للتدقيق في وثائقها والصعود إلى ظهرها⁽²⁾. والسفينة أو الطائرة التي

¹ - محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 580 - 581.

² - سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 225.

يحق لها الزيارة يجب أن تكون سفينة حربية أو خاصة بالزيارة تعود لدولة وترفع علمها⁽¹⁾ ويشترط أن تكون السفينة المراد زيارتها لا تتمتع بالحصانة الخاصة بالسفن الحربية أو السفن الحكومية⁽²⁾، ويمكن القول أن للسفن العامة جميعها حق الزيارة⁽³⁾.

كرست اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 حق الزيارة وذلك بموجب المادة 22، وهو ما فعلته كذلك إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المادة 110، التي سمحت للسفينة الحربية أن تتفقد سفينة أجنبية غير السفن التي تتمتع بالحصانة التامة في أعالي البحار أو في مناطق خاضعة لولاية الدولة الساحلية، وذلك في حالة ما إذا توفرت لدى هذه السفينة الحربية أسباب معقولة تسمح لها بالاشتباه بأن السفينة تعمل في القرصنة، أو في تجارة الرقيق، أو في البث الإذاعي غير المرخص به، أو أنها بدون جنسية أو من نفس جنسية السفينة الحربية.

يتم هذا الإجراء بأن تقوم السفينة الحربية بإظهار علمها للسفينة التجارية لجلب انتباهها لكي تظهر هي أيضا علمها، أي بمثابة إنذار السفن الخاصة برفع عليها، فإذا لم تقم بإظهاره قامت بتوجيه طلقة تحذيرية للسفن المشتبه فيها بأنها ترفع علمها، وإذا رفضت السفينة أو استغرقت وقتا طويلاً للقيام بذلك، فالسفينة المتدخلة يمكنها أن تتطلق قذيفة أمام مقدمة السفينة، لكي تقلق السفينة المتدخل ضدها، كما تدل على إمكانية اتخاذ المزيد من التدابير ضدها، كما تدل على إمكانية اتخاذ المزيد من التدابير القسرية من قبل السفينة المتدخلة⁽⁴⁾.

وقد قضى المشرع الجزائري بضرورة توفير الحماية القانونية الجنائية من خلال عدم المساس بنظام الملاحة البحرية للعلم الوطني للسفن الوطنية، أو جنسيتها من خلال المواد

¹ - المادة 95 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في السلم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2010، ص 368.

³ - المادة 21 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958.

⁴ - BONFILS Henry, Manuel le droit international public (droit des gens), 3^{ème} édition, Librairie nouvelle, de droit, et de jurisprudence, Paris, 1901, P. 338.

501 إلى 512 من القانون البحري الجزائري، حيث كفل المشرع من خلال هذه المواد الحماية للعلم أو لجنسية السفينة بأن أوجبت ضرورة إظهار العلم الوطني في جميع المساحات البحرية، ومنع حمل علم الدولة الجزائرية من سفينة أجنبية أو عديمة الجنسية إذ قرر عقوبات جنائية في حالة مخالفة شروط رفع العلم الوطني⁽¹⁾.

الهدف من هذا الإجراء هو حماية مصالح الدول وكذا حماية مبدأ حرية الملاحة وبالتالي فإن دولة العلم المتدخلة تقوم بإنجاز مهمة حماية مبررة⁽²⁾.

كما يحق للسفينة الحربية تفقد السفينة التجارية في أعالي البحار أو في مناطق خارج عن ولاية الدولة الساحلية، وذلك من أجل فحص الأوراق التي تجيز السفينة رفع العلم الموجود عليها، إذا توفرت لديها شبهة أنها تقوم بأعمال القرصنة أو تجارة الرقيق أو غيرها من الجرائم البحرية المحددة في نص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولكن إذا ثبت أن السفينة التي فتشت لم ترتكب أي عمل من الأعمال غير المشروعة فيجوز أن تعوض على أية خسارة تلحق بها⁽³⁾.

ولقد قامت المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالنص على حق الزيارة بالصيغة التالية: «**بإستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات**

¹- تنص المادة 501 من القانون البحري الجزائري: «يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج، كل ربان سفينة، يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول.

على الجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر، على ذلك، بمصادرة هذه السفينة».

تنص المادة 502 من القانون البحري الجزائري: «يعاقب بالحبس من سنة واحدة (01) إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دج، كل ربان سفينة أجنبية، ترفع في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري، علما غير علم دولة ميناء الترقيم.

وتصدر الجهة القضائية المختصة، زيادة على ذلك، حكم مصادرة السفينة التي تحمل العلم المزيف».

²- BIAD Abdelwahab, "La lutte contre la prolifération des armes de distribution massive à la croisée des chemins", A.F.R.I, Vols, 2004, P. 772.

³- عامر غسان سليمان فاخوري، "حق المطاردة الحثيثة في البحر أو وضوح في القانون وصعوبات في التطبيق"، مرجع سابق، ص 289.

تمنحها معاهدة ليس لدى سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حضانة تامة وفقا للمادتين 95 و96، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في:

(أ) أن السفينة تعمل في القرصنة؛

(ب) أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق؛

(ج) أو أن السفينة تعمل في البث الإذاعي عبر المصرح به أعلى أن تكون لدولة

علم السفينة الحربية ولاية بموجب المادة 109؛

(د) أو أن السفينة بدون جنسية؛

(هـ) أو أن السفينة على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها، إظهار علمها هي

في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية».

انطلاقا من نص الفقرة 01 من المادة 110 سألقة الذكر نلاحظ أنها حددت نوع السفينة التي يحق لها أن تقوم بعملية التفقد، وهي السفن الحربية والسفن التي تتمتع بالحصانة المنصوص عليهم في المادتين 95 و96 إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وفيما يخص نوع السفينة التي يجوز تفقدها هي السفن التجارية والتي لا تتمتع بالحصانة وهذا في أعالي البحار، ويجب أن تتوفر لدى السفينة الحربية أسباب معقولة وقوية للاشتباه في أن السفينة تعمل في القرصنة أو تجارة الرقيق أو تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أو أن السفينة بدون جنسية أو من نفس الجنسية الحربية ولكنها ترفض إظهار عملها أو رفعها لعلم أجنبي، لكي يكون للسفينة الحربية الحق في تفقد هذه السفينة التجارية كما يكون للسفينة الحربية حق فحص أوراق السفينة الخاصة سواء بإرسال زورق عليها

ضابط إلى السفينة الخاصة للقيام بهذه المهمة، أو يقوم بدعوة ضابط من السفينة المشتبهة مزودا بالأوراق اللازمة للإطلاع عليها وإجراء التحقيق اللازم⁽¹⁾.

وتضيف الفقرة 03 من المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه إذا ثبت أن الشبهات، لم يكن لها أي أساس، ويشترط أن لا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات يجب تعويضها على أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها.

كما تضيف الفقرات 04 و05 من المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنّ حق الزيارة يمكن أن تقوم به إضافة إلى السفن الحربية والسفن ذات الحصانة، الطائرات العسكرية، وكذا أية سفينة أو طائرات أخرى مأذون لها بذلك وفق الأصول، وتحمل عليها علامات واضحة تدل على أنها قائمة بخدمة حكومية.

أما حق تحويل السفينة Le déroulement، فهي عملية تحويل السفينة وهو إجراء يقصد منه تثبيت السفينة في ميناء معين للقيام بإجراءات تفتيش أكثر دقة وصرامة لضبط أدلة الجريمة⁽²⁾.

ويجب أن نفرق بين تحويل السفن كإجراء احتياطي لأجل إنقاذ حياة الإنسان أو كضرورة بسبب عوامل طبيعية أو جغرافية أو بسبب عوامل أمنية تتعلق بسلامة السفينة في ذاتها بسبب القرصنة أو غيره من الأفعال الإجرامية، أي أنه إجراء يتم بمقتضاه إعادة رسم طرق جديدة للسفن بينما التحويل الذي نقصده هنا، فهو ذلك الإجراء الذي تقوم به

¹ - الفقرة 02 من المادة 110 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - ومن أمثلة عن القيام بتحويل السفينة ما قامت به القوات البحرية الفرنسية ضد السفينة "duizar" المملوكة للشركة الإيطالية "Ignazio Messina"، التي انطلقت بتاريخ 1959/05/02 من ميناء "جنوى" باتجاه "سوسة" التونسية، وفي عرض البحر قامت القوات البحرية الفرنسية "Dupetit - Thouras" بأمر من الحكومة الفرنسية التي قامت بزيارة السفينة وتفتيشها، بحجة أنها تحمل على متنها أسلحة موجهة إلى الجزائريين، فقررت السلطات الفرنسية تحويل السفينة واقتيادها إلى ميناء "بون" الألماني، وذلك بتاريخ 1959/05/03 أين أخضعت السفينة إلى عملية تفتيش دقيقة دامت 31 ساعة للسلع والبضائع التي تحملها.

- LUCCHINI Laurent, "Un aspect des mesures de surveillance maritime au cours des opérations d'Algérie", A.F.D.I, Vol 8, 1962, P. 922.

السفينة الحربية ضد سفينة تجارية باقتيادها إلى قرب ميناء لتفتيشها. وهذا التحويل لا يجب أن يكون في سياق الحرب البحرية حتى يكون تطبيقها ممكناً⁽¹⁾.

الفرع الثالث

مكافحة جريمة البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار

يعتبر البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار جريمة دولية، وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية وتنمية العلاقات الودية بين الشعب، فهذه الجريمة تمس كل المجتمع الدولي، ويقصد بالبث الإذاعي غير مرخص به إرسال الإذاعات الصوتية أو المرئية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، ولا يدخل في حكم هذا العمل إرسال نداءات الاستغاثة (أولاً)، ويقع على عاتق كافة الدول واجب التعاون من أجل قمع البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار (ثانياً) وكذا تحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الدولة القائمة بالبث الإذاعي (ثالثاً).

أولاً- تعريف البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار:

يقصد بالبث "transmission" نقل الرسائل والمعلومات أو بثها أو نشرها من شخص إلى آخر ومن مكان إلى آخر⁽²⁾.

أما الإذاعة "broadcasting" بالمعنى الاصطلاحي فهي إرسال الإشارات (الصوتية والمرئية) لا سلكياً بواسطة أجهزة تحول هذه الإشارات إلى موجات كهرومغناطيسية والمقصود بالإذاعة علمياً: انتقال البث الصوتي والمرئي إلى مسافات بمساعدة الموجات

¹ - الفقرات 04 و 05 من المادة 110 إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - كرم شلبي، معجم المصطلحات الإعلامية، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989، ص 618.

الإلكترونية المغناطيسية، أما من الناحية الاجتماعية، فهي وسيلة تقنية للإعلام الجماهيري والدعائي⁽¹⁾.

وقد يكون البث الإذاعي صوتيا (الراديو) وقد يكون (مرئيا وصوتيا) في وقت واحد (التلفزيون)، وأن المقصود بالبث الإذاعي الصوتي (الراديو) هو البث بالموجات الكهرومغناطيسية، والتي يمكن للجمهور التقاطها، أما البث الإذاعي المرئي والصوتي (التلفزيون)، فيقصد به بث الصور على الهواء سواء أكانت صورا جامدة أو متحركة يصاحبها صوت أو لم يصاحبها بواسطة الموجات الكهرومغناطيسية، والتي يمكن للجمهور التقاطها⁽²⁾.

يعود أول ظهور لإذاعة القرصنة المنبثة من البحر WUMS إلى عام 1925، كما ظهرت عام 1958 محطات البث ومحطة تلفزيونية في بحر الشمال قبالة السواحل البلجيكية والبريطانية والهولندية والدول الإسكندنافية أو هياكل تقع في الجرف القاري⁽³⁾. هذه المحطات تم تسميتها "محطات القرصنة" لتمييزها عن المحطات المنشأة على إقليم معين يخضع لسلطة حكومية معينة⁽⁴⁾. ولقد جاءت محاولة لمنع إنشاء واستغلال مثل هذه

¹ - كرم شلبي، مرجع سابق، ص 74.

² - أنطوان الناشف، البث التلفزيوني والبث القضائي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 67.

³ - M. Cosdau, "La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux : Législation nationales et accord européen", A.F.D.I., Vol 12, 1966, PP. 471 - 475.

⁴ - P. Ebrard, "Les postes périphériques et les postes pirates", R.J.E.S.O., Série juridique, 1964, m 3-4, PP. 169-171.

المحطات على الصعيد الدولي والوطني بين عامي 1960 و1965⁽¹⁾. كان الهدف من محطات القرصنة هو الهروب من رقابة الدولة⁽²⁾.

حسب اتفاقية ستراسبورغ لعام 1965 لا يسمح بإنشاء محطات البث الإذاعي في البحر العالي، فهذه المحطات يجب أن تشيد في إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها كما لا يسمح بإنشاء محطات للبث على ظهر السفينة أو الطائرة في الجو، أو المحطات القائمة على نقاط ثابتة أو في الجزر الصناعية⁽³⁾.

ثانيا - حظر البث الإذاعي غير مصرح من أعالي البحار:

نجد أن اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 قد جاءت لحماية حرية الملاحة وتنظيم وتكريس سلسلة من الأعراف الراسخة خاصة فيما يتعلق بحماية العلم ولكن تدخل الدولة ضد السفن التي لا ترفع علمها يعد استثناء، لكن الاتفاقية لا توفر حلا حاسما لمشكلة أعلام الملائمة.

ولا ينظر إلا جزئيا في حالة وجود سفينة تبحر تحت عدة أعلام، وكانت هذه المبادئ وهذه الثغرات التنظيمية تستخدمها محطات القرصنة الموجودة على متن السفن في أعالي البحار لتبرير "شرعية" أنشطتها⁽⁴⁾.

¹ - تم توقيع اتفاقية في 22 يناير 1965، سمي بالاتفاق الأوروبي بشأن قمع عمليات البث من محطات خارج أقاليمها الوطنية، وقد تم التصديق عليها من قبل العديد من البلدان الأعضاء باستثناء أربعة منهم: النمسا، أيسلندا، لوكسمبورغ ومالطا. وقامت إسبانيا بالتوقيع على الاتفاق في 12 مارس 1987.

Voir : GUEYDAN Claude, "Le conseil de l'Europe et l'audiovisuel", in : R.I.D.C., vol.41, N°2, Avril-Juin 1989, P. 390

² - N.M. Hunings, Pirate Broadcasting in Europeans Waters, I.C.I.Q, 1965, Vol XIV, II, PP. 410 - 436.

³ - راجع: وليد بيطار، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 374 - 375.

⁴ - إن البث الإذاعي غير مصرح به أثار جدلا قانونيا، وقد كانت ممارسة الدول ليست موحدة، فيما يتعلق بالولاية القضائية على المنشآت البحرية التي أقيمت لأغراض أخرى غير استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري من طرف هولندا، ونجد حالة إيطاليا عولجت على مستوى التشريع الوطني، فبعد أربع سنوات من عام 1964 من قضايا =

وتجدر الإشارة إلا أنّ أعالي البحار لا يمكنها أن تكون ملجأ لأولئك الذين يرغبون في الهروب من القوانين الوطنية المقيدة لبعض الأنشطة وتنتهك القوانين الدولية ومنعتها الدول. والمسألة التي كانت تثير مخاوف الدولة المتدخلة هي عدم وجود معايير قانونية تتيح التدخل المباشر، فالتدخل المباشر من جانب واحد ضد السفن أو الجزر الاصطناعية وخارج التدابير التقليدية الموجودة تحت تصرفها مع احترامها للسفن على الأقل: (مراقبة العلم، وحق الزيارة، والتحقيق والمنع من الوصول إلى الموانئ) - تجعل الدول المعنية مترددة - في استخدام هذه الأساليب، وكذا الاستيلاء على السفينة أو الجزيرة الاصطناعية كونها من جنسيات مختلفة، خوفاً من الاحتجاجات، المقدمة باسم دولة العلم أو الدول التي لها رعايا يعملون في المحطات.

أما فيما يتعلق بالمبادئ العامة للقانون الدولي فتبني على قاعدة واجب المنع أو حظر أي إزعاج تسببه هذه المحطات إلى الدول المجاورة، وعلى الدول الالتزام بعدم التغاضي عن ارتكاب هذا الفعل من جانبها أو من جانب مواطنيها تعمل على أراضيها ليمتد أثره إلى دول أخرى، وتطبق هذه المبادئ للقانون الدولي على جميع الأعضاء في المجتمع الدولي

=الإذاعات فيرونیکا (Veronica)، (Invicta)، (Radio City)، بني أفراد خواص في أعالي البحار قبالة سواحل ريميني (Rimini) منصة صغيرة، والتي ظلت أهدافها غير واضحة حتى النهاية.

حيث يتلق الإذن أو الترخيص المطلوب، فأمرت السلطات الإيطالية بتدميرها، هذا القرار طعن فيه أمام مجلس الدولة (Consiglio distato). أيدت المحكمة الإدارية العليا الإيطالية ترتيب تدمير المنصة، وبررت تأييد القرار بموجب الاختصاص الممنوح للدولة الساحلية من قبل المؤسسة المتكلفة بذلك.

كان سلوك المملكة المتحدة الذي كان في الصنف نفسه بالذات لعام 1964 مخالفاً لما انتهجته هولندا، فقد حددت أفعالها ضد "Radio city" وراديو "Invicta" المثبتة على أبراج مارسيلو "Martello Towers" في مصب نهر التايمز، خارج المياه الإقليمية لبريطانيا، ومع ذلك وعلى الرغم من التشابه الكبير للحقائق بالنسبة لحالة هولندا، إلا أنّ حكومة المملكة المتحدة قد رفضت اتخاذ التدابير القمعية ضد اثنين من المحطات الإذاعية المذكورة أعلاه، بحجة أن القاعدة التقليدية لحرية أعالي البحار تمتد أيضاً، حيث تقع المنشآت الثابتة فيها في أي مكان منه، وللتعامل مع هذه الحالات من قبل السلطات في لندن، كانت هنا كمسألة الفجوة في القانون الدولي.

Voir : La manifestation des lacunes en droit international public, Athènes : Académie d'Athènes, 2009, PDF book, PP. 296 - 300. <http://www.academia.edu/1777762>.

وينبغي للدول الوفاء بالتزاماتها بحسن نية. فلا يمكن أن تدعي الجهل بما يجري على أراضيها حتى يمكنها - حتى في حالة عدم وجود اتفاق بشأن محطات القراصنة، وقمع هذه الأنشطة - من فرض عقوبات جنائية على الفاعلين الأصليين أو المشاركين، تجري في مكان يخضع لولايتها القضائية⁽¹⁾.

ونظرا لتقدم العلمي الهائل الذي أدى إلى توفير إمكانات الإرسال الإذاعي المسموع أو المرئي، والذي يوجه إلى الجمهور في دولته أو دولة معينة على غير مقتضى القواعد الدولية المعمول بها. وهو أمر قد تقوم به جامعات مناهضة لأنظمة الحكم في تلك الدولة أو جماعات تسعى إلى نشر أفكار معينة قد لا تكون مناسبة أو مرغوب فيها لأي سبب من الأسباب.

ولما كان البث من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين به، إذ يجعلهم بمنأى عن أي سلطة وطنية يمكن تتبعهم بالحساب والعقاب⁽²⁾، حيث دخل هذا التجريم إلى التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا، فقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المبرمة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات، أو أية قاعدة طافية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف. واستنادا إلى هذا المنع، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورا إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن، أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة⁽³⁾.

¹- M. Moreira, "La répression des émissions de radio diffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux. Législations nationales et accord Européen", in : A.F.D.I., Vol 12, 1966, PP. 480 - 481.

²- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 873.

³- للمزيد من التفاصيل راجع: =

والسؤال الذي أثير هو سبب تأخير في النص على التجريم هل لأنه يمثل قاعدة عرفية مستقرة منذ فترة كافية، وهو ما استقرت عليه محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 تشرين الثاني 1981 في قضية السفينة "ماجدا ماريا"، أين أسندت المحكمة في رأيها إلى سابقة "دانماركية" سنة 1958 في قضية السفينة (لوك ستار) أين بينت المحكمة أنّ هذه القاعدة العرفية تسمح بالحجز على المواد وليس على السفينة، غير أن قاعدة الإسناد غير مقبولة لأن قضية السفينة "ستار" تتعلق بانعدام جنسيتها في حين أن محكمة لاهاي، اعتبرت السفينة "ماجدا ماريا" سفينة ذات جنسية "بنمية"⁽¹⁾.

كما يمكن لهذه الدول أن تحجز على السفينة المستخدمة لهذا الغرض⁽²⁾.

وإذا كانت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لم تبحث بشكل مفصل في موضوع البث الإذاعي غير مصرح به في أعالي البحار، إلا أنه دخل في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بناء على مقترح الجماعة الأوروبية⁽³⁾، بحيث قامت الفقرة الثانية من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف البث الإذاعي غير مصرح به على أنه: «إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة».

أما الفقرة الأولى من نفس المادة السالفة الذكر فقد حثت جميع الدول على أن تتعاون فيما بينها لقمع هذا البث، وهذا إلى جانب نص الفقرة الرابعة الذي يجيز لأي دولة تتمتع بالولاية وفقا للفقرة الثالثة من المادة نفسها 109 سالف الذكر، أن تقتضي، عملا بالمادة 110

=- COINDAN Maria, "La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux", in : A.F.D.I, 1966, P. 19.

¹- TREVES Tullio, Military installation structures and devices on the seabed, AJTL, Vol 74, 1980, P. 702.

²- RUZIE David, Droit international (coll. Mémentos), 17^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2004, P. 143.

³- راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 473.

من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المرخص به وأن تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض أو أن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي⁽¹⁾.

كما قامت الفقرة الثالثة من المادة 109 اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتوسيع الاختصاص إلى دولة تسجيل السفينة، أو الدولة التي يكون فيها الأشخاص من رعاياها أو الدولة التي يمكن أن تستقبل البث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها⁽²⁾.

ولا شك أن البث الإذاعي غير مصرح به سواء كان راديو أو تليفزيون أو غيره الموجه إلى الجمهور العريض في الدولة الساحلية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار باستثناء نداءات الاستغاثة يعد اعتداء على سيادة الدولة، فضلا عن احتمال تشويش على الموجات المعتمدة دوليا، لذلك أعطت المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لدولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشآت أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها أو أي دولة يمكن استقبال البث فيها، أو أي دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها لا سلكية، أن تقبض على أي شخص يعمل في هذا البث غير المشروع وأن تحاكمه أمام

¹ - Vincent Philippe, Op.cit., P. 132.

² - تنص الفقرة 03 من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: «يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل

في البث الإذاعي غير المصرح به أما محاكم:

أ - دولة علم السفينة؛

ب - أو دولة تسجيل المنشأة؛

ج - أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

د - أو أي دولة يمكن استقبال البث فيها؛

هـ - أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.»

محاكمها⁽¹⁾، وأن تحتجز السفينة وتضبط الأجهزة المستخدمة في القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار.

إضافة إلى ذلك نلاحظ أن الفقرة الثانية من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نصت على أنه لا مسؤولية إذا كان البث لأهداف إنسانية كاستغاثة لإنقاذ السفينة أو غيرها من السفن من الغرق أو الحريق أو لإسعاف المريض أو مصاب⁽²⁾.

إن طبيعة جريمة البث الإذاعي من سفينة وظروف ارتكابها في أعالي البحار تأبى تقسيم المساهمات الجنائية إلى مساهمات أصلية وأخرى تبعية، لأنه لا مجال للمساهم في تلك الجريمة، فكل من وجد على ظهر السفينة هو فاعل أصلي استنادا إلى المبرر التالي: إن طاقم السفينة يتجمع في مشروع إجرامي واحد قبل الإبحار، ووزعت الأدوار كل بحسب تخصصه (قبطان، فني، إداري، طبيب، حارس...)، فكل تخصص يمثل جانب من المشروع

¹ - المحكمة المختصة بالجرائم الدولية في أعالي البحار هي المحكمة الدولية لقانون البحار، وتتكون المحكمة من 21 عضوا مستقلين يتم انتخابهم من أشخاص يتمتعون بالنزاهة والحيدة والإنصاف ومشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار. لمزيد من التفاصيل راجع:

- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص 375.

² - بعد غرق السفينة الانجليزية العملاقة تيتانيك TITANIC في ابريل عام 1912 ووفاة 1500 شخص ممن كانوا على هذه السفينة وعددهم 2000 شخص تقريبا، بدأ العالم يدرك أهمية تقديم وتنظيم عمليات بحث وإنقاذ الأرواح في البحار، وعقدت المعاهدات التالية:

أ- معاهدة بروكسل لعام 1910، قبل غرق السفينة تيتانيك نصت المادة 8 من معاهدة بروكسل الخاصة بالمسائل المتعلقة بالتصادم عام 1910 على انه بعد حدوث التصادم يجب على ربان السفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون باستطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طقماتها أو ركبائها لخطر جدي تقديم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

ب- بعد غرق السفينة تيتانيك عقدت المعاهدات الخاصة بسلامة الأرواح.

ج- الاتفاقية الدولية لأعالي البحار لعام 1958، والتي تنص المادة 12/2 من الاتفاقية على الآتي: «كل دولة ساحلية ملتزمة بتأسيس وتنمية وصيانة محطة في خدمة لبحث وإنقاذ الأرواح ذات خدمات كافية ومجدية في المنطقة البحرية تابعة لها ووضع ترتيبات إقليمية مشتركة مع الدول المجاورة بهدف تعاون معها في عمليات بحث وإنقاذ الأرواح».

الإجرامي لا يتم تنفذه إلا به، فالأدوار هنا متكاملة يساعد بعضها بعضاً ولا يتصور وجود شخص لا دور له على مسرح الجريمة الذي هو ظهر السفينة.

ومن ثم تنتفي عملية التحريض والمساعدات ولا غربة في ذلك بأن بعض التشريعات الوطنية، كالمشرع العراقي، يقر هذا المبدأ إذ يعد فاعل أصلي كل من وجد على مسرح الجريمة حال ارتكابها، ومع ذلك فقد يتم الاعتداء بالتحريض متى قام شخص أي كانت صفاته معنوي أو طبيعي يثبت الفكرة الإجرامية لدى طاقم السفينة قبل الإبحار قام بتوزيع الأدوار، أو كان هو صاحب المشروع الإجرامي الأول، بل وأمدهم بمادة البث وفي ذات الوقت لا وجود له على مسرح الجريمة⁽¹⁾.

ثالثاً- الالتزامات الواقعة على عاتق الدولة القائمة بالبث الإذاعي:

يقع على عاتق الدولة القائمة بالبث التزامين أساسيين وهما الالتزام بالحصول على موافقة مسبقة بالبث الإذاعي، والالتزام بعدم التعسف في استعمال الحق.

1- الالتزام على الحصول على موافقة بالبث الإذاعي:

إنَّ حرية التعبير عن الرأي من الوسائل الأساسية لتقدم المجتمعات، حيث تؤدي وسائل الإعلام الحديثة دورًا كبيرًا في انتشار هذه الحرية في المجتمع الدولي الحديث، وغالبًا ما تحمل هذه الوسائل معلومات وأخبارًا وتعليقات تقيد المجتمع الدولي، إلا أنَّ بعضها قد يعتمد الإساءة إلى الأخلاق والمبادئ والقيم المتعارف عليها دوليًا، ونجد أن البث الإذاعي المرئي والمسموع ينقل عبر موجات كهرومغناطيسية تجهل الحدود بين الدول، ومن ثم ينتقل من حدود إحدى الدول ويدخل حدود الدول الأخرى، وتقوم أجهزة الاستقبال بالتقاطها وتحولها إلى صوت مسموع أو صورة مرئية دون أن تتقيد بالحدود السياسية للدول، ودون أن تستأذن

¹- جلال فضل محمد العودي، مرجع سابق، ص ص 223 - 225.

حراس الحدود وأي نوع من أنواع البرامج الإذاعية مرغوب أو غير مرغوب فيه من الدولة ويمكن أن يعبر حدودها من الأقاليم الأخرى دون أن يكون بإمكانها أن تمنعه⁽¹⁾.

وهذا ما دفع المجتمع الدولي إلى وضع المبادئ والقواعد القانونية الدولية التي تنص على أن يكون هناك اتفاق مسبق بين الدولة المرسله والدولة المستقبلة للبث الإذاعي، وذلك إعمالاً لمبدأ سيادة الدولة على إقليمها.

وقد تضمنت ورقة العمل التي تقدم بها الاتحاد السوفياتي إلى اللجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة الفضاء الخارجي بالأمم المتحدة في اجتماعها الثالث، الذي عقد في الفترة من 11 إلى 21 مايو عام 1970 نموذج للمبادئ العامة لاستخدام الأقمار الصناعية لأغراض البث التلفزيوني المباشر، ونص المبدأ الرابع منها على الرضاء المسبق (Prior Consent) بمعنى أن البث نحو إقليم دولة أخرى يجب أن يتم فقط بعد قبول هذه الدولة ورضائها الصحيح، ونص المبدأ السابع منها على منح الدولة المستقبلة إمكانية اتخاذ الإجراء المناسب لوقف البث الموجه نحو إقليمها بدون موافقتها.

ويتضح من الاقتراح السوفيتي الاعتماد على مبدأ الرضاء المسبق من قبل الدولة المستلمة للبث، بالإضافة إلى ذلك منح الدولة اتخاذ ما تراه مناسباً من إجراء لوقف البث غير القانوني الموجه نحو إقليمها⁽²⁾.

كما نصت المادة الخامسة من مسودة إتفاقية المبادئ التي تحكم استخدام الدول للأقمار الصناعية ذات المدار الثابت في البث التلفزيوني المباشر (المسودة السوفيتية) على ما يلي:

¹- جعفر عبد السلام، الإطار التشريعي للنشاط الإعلامي، دار المنار للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993، ص ص 91-92.

²- عصام زناتي، "التلفزيون المباشر عبر الأقمار الصناعية"، دراسة قانونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد الرابع عشر، 1992، ص 222.

- 1- يعد بث البرامج التلفازية بواسطة الأقمار الصناعية ذات المدار الثابت للدول الأجنبية بدون الرضا الصريح للدول الأخيرة عملاً غير مشروع ومسبباً للمسؤولية الدولية.
 - 2- البث المسبب في خرق الفقرة 1 من المادة 5 من هذه الاتفاقية يعتبر غير مشروع وموجب للمسؤولية الدولية للدول على وجه الخصوص الأنواع التالية من البث:
 - أ- البث المضر بالحفاظ على الأمن والسلم الدوليين.
 - ب- البث الذي يمثل تدخلاً في الصراعات بين الدول من أي نوع كانت.
 - ج- البث المتعلق بانتهاك حقوق الإنسان الأساسية في كرامته وقيمه الشخصية والحريات الأساسية بدون تمييز بسبب العرق أو الجنس أو اللغة أو الدين.
 - د- البث الهادف إلى العنف والرعب والإبادة واستخدام المخدرات.
 - هـ- البث الذي يقوض الأسس المدنية المحلية والحضارة ونمط الحياة والأعراف أو اللغة.
 - و- البث الذي يسيء إعلام الناس بتلك الأمور أو غيرها.
- وفي الإعلان للمبادئ المرشدة لاستخدام البث بواسطة الأقمار الصناعية لتدفق المعلومات ونشر الثقافة والتبادل الحضاري، الذي إعتده المؤتمر العام لمنظمة الأمم المتحدة اليونسكو للتبادل الثقافي العملي والحضاري الذي عقد في باريس في دورته السابعة عشر عام 1972، نصت المادة التاسعة من هذا الإعلان على ما يلي: «**ضرورة أن تأخذ الدول في الحسبان مبادئ حرية المعلومات وعلى الاتفاقات الدولية السابقة المتعلقة بالبث بواسطة الأقمار الصناعية أو تعزز توصيل البث إلى سكان الدول من غير سكان دولة البث الأصلي**»⁽¹⁾.

¹ - ندى علي عبد اللطيف السلطان، النظام القانوني الدولي للاتصالات، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة بغداد، 2001، ص 125.

ويتضح من هذا الإعلان أنه أكد على ضرورة احترام سيادة الدول عند القيام بالبحث الإذاعي، وأن يكون الاتفاق المسبق شرطاً أساسياً بين الدولة المستقبلة للبحث وبين الدولة المرسله للبحث.

وقد حظي مبدأ الحصول على موافقة مسبقة بالقبول من جانب الدول التي تتلقى الإرسال عبر الأقمار الصناعية، مما دفع الجمعية العامة للأمم المتحدة بإصدار قرار رقم (92/37) الصادر في 10 ديسمبر لعام 1982 تحت عنوان المبادئ المنظمة لاستخدام الدول للأقمار الصناعية في الإرسال التلفزيوني الدولي المباشر، وتضمن المبدأ العاشر منه ما يلي:

- 1- على أية دولة تعزيز إنشاء أو الإذن بإنشاء خدمة للإرسال التلفزيوني الدولي المباشر بواسطة الأقمار الصناعية أن تقوم دون إبطاء بإبلاغ الدولة أو الدول المستقبلة المقترحة بهذه النية، وأن تدخل فوراً في مشاورات مع أية دولة من تلك الدول تطلب ذلك.
- 2- ولا يمكن إنشاء أية خدمة للإرسال التلفزيوني الدولي المباشر بواسطة الأقمار الصناعية إلا بعد الوفاء بالشروط المحددة في الفقرة السابقة أعلاه، وعلى أساس اتفاقات و/أو ترتيبات تتفق مع الصكوك ذات الصلة الصادرة عن الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية ذات الصلة وفقاً لهذه المبادئ.

ويتضح في هذا النص أن أية دولة تنوي إقامة أو الترخيص بإقامة نظام للبحث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية يجب عليها أن تقوم بإخطار الدولة المستقبلة للبحث ولا يحق لها قيام بأي نظام للبحث إلا بعد الاتفاق أو التشاور مع الدولة المستقبلة للبحث. ونجد ما ينطبق على ذلك عندما احتجت كوريا الجنوبية على قيام اليابان بإطلاق قمر صناعي للبحث التلفزيوني المباشر دون التشاور معها قبل قيامها بإطلاق هذا القمر الصناعي، الذي قد يؤدي إلى أضرار محتملة بالمصالح الكورية الجنوبية، ويستند احتجاج كوريا إلى وجود التزام دولي في جانب اليابان بالتفاوض والتشاور المسبق معها قبل قيامها بالبحث التلفزيوني المباشر

ويتمثل هذا الالتزام في ضرورة تبادل المعلومات العلمية والحصول على القبول المسبق من جانب كوريا قبل القيام بأية أنشطة للبث التلفزيوني إلى إقليمها⁽¹⁾.

ونستنتج مما سبق أن هناك التزاماً دولياً يقع على عائق الدول بضرورة الحصول على موافقة مسبقة من قبل الدولة المستقبلة للبث قبل قيام الدولة المرسل بالبريد الإذاعي، وأن أية مخالفة لهذا الالتزام يؤدي بلا شك إلى عدم مشروعية البث الإذاعي ويرتب مسؤولية دولية على عائق الدولة المخالفة.

2- الالتزام بعدم التعسف في استعمال الحق:

ظهرت فكرة منع التعسف في استعمال الحق بشكل واضح في مجال العلاقات الدولية في عهد عصبة الأمم، عندما كان التفكير يدور حول إعداد مشروع المحكمة الدائمة للعدل الدولي، فقامت اللجنة الاستشارية المكلفة بوضع النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي بصياغة المبادئ العامة للقانون المعترف به في الدول المتمدينة كأحد مصادر القانون الدولي، التي تستند إليها المحكمة للفصل في المنازعات، وخلصت اللجنة الاستشارية إلى اعتبار عدم التعسف في استعمال الحق أحد المبادئ المؤسسة على العرف والقانون الطبيعي المعمول بها بصفة عامة في القانون الداخلي للدول المتمدينة، والتي يجب تطبيقها في القانون الدولي⁽²⁾.

واعتبر مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق والمبادئ القانونية العامة، ومصدراً من مصادر القاعدة القانونية الدولية وفقاً لنص المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، إذ يشكل الأساس العرفي لقيام المسؤولية الدولية على أساس أن الدولة عندما تمارس

¹- محمود حجازي محمود، النظام القانوني الدولي للاتصالات بالأقمار الصناعية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 393.

²- بن عامر التونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم في ضوء القانون الدولي العام، رسالة الدكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989، ص 132.

الحقوق المقررة لها بموجب أحكام القانون الدولي، قد يتجاوز هذا الحق حدود هذه الرخصة محدثاً أضراراً لدولة أخرى، ووفقاً لرأي بعض الفقهاء تكون الدولة متعسفة في استخدام الحق عندما تمارس اختصاصاتها المشروعة بطريقة تتسبب في أضرار أشخاص قانونية أخرى⁽¹⁾.

وفي مجال البث الإذاعي فيجب أن يكون الهدف من عملية البث هو تنمية ثقافة ورقي الشعوب المستهدفة من هذا البث وإثراء أفكارها، للحفاظ على العلاقة بين الدولة المرسله والمستقبله للبث، ويجب عدم الخروج عن هذه الأهداف، كما يجب على الدولة الباثة الالتزام بالبرامج التي تحمل أفكاراً ومعلومات حقيقية وكاملة وبعيدة عن الأكاذيب ولا تمس أمن وسلامة الدولة المستقبلية، والخروج عن هذا يدخل في ظل التعسف في استعمال الحق ويوجب المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن ذلك⁽²⁾.

وهناك عديد من المواثيق الدولية التي تنص على تحريم التعسف في استعمال الحق منها ما ورد في إعلان ستوكهولم للبيئة الإنسانية أن الضرر العابر للحدود يثير المسؤولية الدولية لدولة المصدر ولو كانت قد بذلت العناية الواجبة، واتخذت الاحتياطات الواجب إتباعها لمنع وقوعها، كما تقضي المادة 35 من ميثاق حقوق وواجبات الدول الاقتصادية الواردة في قرار الجمعية العامة رقم 3281 لعام 1974 بمسؤولية الدولة عن ضمان الأنشطة، التي تتم داخل إقليمها وتحت ولايتها ورقابتها بألا يترتب عليها إضرار للبيئة سواء في أقاليم الدولة الأخرى، أو فيما وراء حدود الولاية، وفي إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص المادة 2/235 على الدول الالتزام بالتعاون بقصد تطوير القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية، والتعويض لضحايا الإضرار بالبيئة في مناطق خارج نطاق ولايتها القضائية من جراء استغلال الموارد الطبيعية المشتركة، كما تقضي المادة 12 من إتفاقية نيروبي لعام

¹ - صالح محمد بدر الدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، د.ت.ن، ص 198.

² - محمد عطا الله شعبان، حرية الإعلام في القانون الدولي، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2006، ص 123.

1982 الخاصة بالاتصالات السلكية واللاسلكية بعدم إحداث الضرر عند استخدام الموجات الخاصة بالاتصالات والمدارات التي تتمركز فيها الأقمار الصناعية.

أكد كذلك المبدأ الأول من المبادئ المنظمة لاستخدام الدول للأقمار الصناعية في الإرسال التلفزيوني الدولي المباشر، الذي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرار رقم 92/37 الصادر في 10 ديسمبر لعام 1982 على ما يلي:

ينبغي الاضطلاع بالأنشطة في ميدان البث التلفزيوني الدولي المباشر بواسطة الأقمار الصناعية بطريقة تتفق مع حقوق الدول في السيادة، بما في ذلك مبدأ عدم التدخل وكذلك حق كل شخص في أن يتلمس المعلومات والأفكار وأن يتلقاها، وأن ينقلها على النحو المنصوص عليه في صكوك الأمم المتحدة ذات الصلة.

وأن يكون الاضطلاع بهذه الأنشطة بطريقة تتفق مع تطوير التفاهم المتبادل، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين جميع الدول والشعوب من أجل صيانة السلم والأمن الدوليين⁽¹⁾.

وفي الإعلان للمبادئ المرشدة لاستخدام البث بواسطة الأقمار الصناعية للتدفق الحر للمعلومات ونشر الثقافة والتبادل الحضاري، والذي اعتمد المؤتمر العام لمنظمة الأمم المتحدة اليونسكو للتبادل الثقافي العلمي والحضاري الذي عقد في دورته السابعة عشر لعام 1972.

حيث نصت المادة الثانية منه على ما يلي⁽²⁾:

1- إن البث بواسطة الأقمار الصناعية يجب أن يحترم سيادة ومساواة كل الدول.

¹ - عصام زناتي، مفهوم الضرر في دعوى المسؤولية الدولية، القاهرة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 1995، ص 106 - 107.

² - هلال طلال هادي، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي، رسالة الماجستير في الدراسات القانونية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، 2010، ص ص 144 - 152.

2- إن بث الأقمار الصناعية سيكون مسبباً بصورة أساسية، وسيكون أسلوبه متماشياً مع الاعتبار الواجب لحقوق الأشخاص الخاصة والوحدات غير الحكومية، كما هو معترف بها من قبل الدول والقانون الدولي.

ويتضح من هذه المواثيق الدولية أن هناك التزاماً دولياً بعدم التعسف في استعمال الحق وذلك احتراماً لسيادة غيرها من الدول، وأن يكون استعمال الحق من قبل الدولة بشكل لا يسبب أضراراً للدول الأخرى، وإلا اعتبر هذا الاستعمال مخالفاً للالتزامات الدولية. ونستنتج مما سبق أن الرأي السائد في الفقه والقضاء الدولي هو اعتبار التعسف في استعمال الحق يأخذ حكم الأحكام غير المشروعة، وتعتبر مسؤولية دولياً عند قيامها باستعمال الحقوق المقررة لها من قبل القانون بطريقة تسبب أضراراً للغير مع التزامها بالتعويض عن انتهاكها للالتزامات الدولية.

وإننا نؤكد على ضرورة الأخذ بهذا المبدأ القانوني الهام في العلاقات الدولية خاصة في مجال البث الإذاعي، لأنه يعتبر من الأنشطة العابرة للحدود الدولية. واعتماداً على ما تقدم يمكن القول إن الشرط الموضوعي يتحقق إذا كان سلوك الدولة أو المنظمة الدولية مخالف للالتزام دولي معين، وهناك عنصران أساسيان يجب توافرهما في هذا الشرط هما: وجود قاعدة قانونية دولية، وإرتكاب الدولة سلوك يخالف هذه القاعدة، وأن المسؤولية الدولية تترتب إذا كان العمل غير المشروع مخالفاً للالتزامات الدولية ولا عبء بوجود الخطأ من عدمه.

المبحث الثاني

الاستثناءات ذات المصدر الاتفاقي على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار

أظهر الواقع الدولي قصور القيود العرفية السالفة الذكر في مواجهة حاجات الدول والاستجابة لمتطلباتها، وكذا تحقيق المصلحة الدولية لأن الواقع المعاصر أظهر تطوراً في الجرائم عبر البحر أفرزتها الشبكات الإجرامية الدولية المنظمة وظاهرة العولمة والتي لم تتضمنها القيود سالف الذكر.

فكان من الضروري إضافة قيود أو استثناءات أخرى جديدة على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار بموجب اتفاقيات تستهدف أصلاً معاقبة التصرفات الإجرامية التي تضر بمصالح الجماعة الدولية، والتي باتت تؤرق الدول ساحلية أو غير ساحلية والرأي العام العالمي، وهذه الجرائم البحرية متمثلة في جريمة تهريب المخدرات عبر البحر، وجريمة تهريب المهاجرين عبر البحر، وجريمة الإرهاب البحري، والتي تعتبر جرائم بحرية حديثة (المطلب الأول)، وكذا مراعاة مصالح الدول الأخرى والأنشطة في المنطقة الدولية التي استحدثتها اتفاقية قانون البحار وذلك بمنع سوء استخدام منطقة أعالي البحار ولذلك للتوفيق بين مصالح كل الدول (المطلب الثاني).

المطلب الأول

صياغة قواعد قانونية اتفاقية لمكافحة الجرائم

البحرية الحديثة في أعالي البحار

الحرية في حدود القانون الدولي هي النظام الأمثل للنشاطات في أعالي البحار، إلا أن مصلحة المجتمع الدولي تقتضي في الوقت نفسه وضع عدد من القيود على هذه الحرية

لحماية مصالحه⁽¹⁾، لذا اعترف القانون الدولي بمجموعة من القواعد الاتفاقية تسمح لجميع الدول باتخاذ إجراءات معينة ضد السفن التي تقوم بأنشطة غير مشروعة ظهرت حديثاً، وقد يكون في تلك القواعد تقييد لحرية المرور في أعالي البحار، إلا أن هذه القيود تفرضها ضرورة التوفيق بين حماية مصالح كل الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية سواء على السفن التي ترفع علمها أو غيرها، وتتمثل هذه الجرائم البحرية الحديثة التي وضعت لها قواعد قانونية اتفاقية لمكافحتها، في جريمة تهريب المخدرات عبر البحر (الفرع الأول)، وجريمة تهريب المهاجرين عبر البحر (الفرع الثاني)، وجريمة الإرهاب البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

قمع جريمة تهريب المخدرات عن طريق البحر

استخدم الإنسان منذ ألوف السنين نباتات معينة تحتوي على مواد تغير حالة العقل أو الإدراك أو الحس، وقت استخدم الإنسان هذه النباتات لأغراض طبية وكذلك استخدمت لأغراض اجتماعية طلباً لسعادة وتخفيف عناء الحياة ومشقتها، وفي الأزمة الحديثة مع التقدم العلمي أدى إلى توافر المقومات الفاعلة لهذه البيانات عن طريق استخراج مكوناتها المختلفة والوصول إلى العناصر ذات التأثير الفعال على الإنسان أو التي أصبح مفعولها وتأثيرها يفوق عشر مرات مفعول النباتات التي تحويها، فإذا خرج استخدام أو الاتجار بهذه المواد عن الضوابط المحددة بدقة في الاتفاقيات الدولية العديدة والتي أهمها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كُنا أمام تجارة غير مشروعة⁽²⁾، ولقد قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بمعالجة هذه الجريمة ولكن بشكل مختصر (أولاً)، وهذا ما أدى إلى تعزيزها بالصكوك الدولية والاتفاقيات الثنائية (ثانياً).

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 429.

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 232.

أولاً- أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

نظراً لكون الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية⁽¹⁾ قيد من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، فلقد استحدثت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الجزء السابع منها المتعلق بأعالي البحار حق التدخل لقمع الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية⁽²⁾، حيث نصت عليه أحكام المادة 108 كما يلي: «الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية»، وقررت في فقرتها الأولى: «أن تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية».

كما أضافت في فقرتها الثانية أن «لأي دولة لها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها أن تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار».

ونلاحظ أن الاتفاقية قد قررت التعاون الدولي بين جميع الدول لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، فإنها لم تتعرض للمواد التي تستخدم في الصنع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، رغم أن هذه المواد على درجة من الأهمية والخطورة ولا تقل عن المخدرات والمؤثرات العقلية.

¹- نصت العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية على مكافحة تهريب الخمر، منها اتفاقية سان جرمان التي عقدت في سبتمبر 1919 التي تحظر استرداد وبيع وحيارة المواد والمشروبات الكحولية داخل القارة الإفريقية واتفاقية هلسنكي في 19 سبتمبر 1925، التي حددت في أحكامها منطقة معينة تبلغ مساحتها اثني عشر ميلاً بحرياً يحظر تداول الخمر فيها.

لمزيد من التفاصيل راجع: محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، دار النهضة، القاهرة، 2012، ص 10.

²- TREVES Tullio, "Intervention en haute mer et navires étrangers", Op.cit., P. 653.

لقد أشارت بعد ذلك المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988⁽¹⁾، إلى الأحكام المتعلقة بالمواد التي تستخدم للصنع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وبينما في الجدولين الأول والثاني المرفقين بها.

وقررت أن تتخذ الأطراف الإجراءات المناسبة لفرض الرقابة على تلك المواد لمنع استخدامها في الصنع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية. كما أكدت على التعاون الدولي لمنع تسرب هذه المواد للاستخدام في التصنيع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية⁽²⁾.

فإنه كان يتعين أن يتضمن نص المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى جانب المخدرات والمؤثرات العقلية، النص على تلك المواد حتى يحقق النص اكتمالا يلزم الأطراف أو تستهدى به في تشريعاتها الداخلية.

أما فيما يخص ما ورد في الفقرة 02 من المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من أن للدولة أن تطلب تعاون دول أخرى في قمع الاتجار غير المشروع، إذا توافرت لديها أسباب معقولة بأن سفينة ترفع علمها متورطة فيه. فإنه يثور السؤال حول ما إذا توافرت الأسباب المعقولة، وكانت السفينة ترفع علم دولة أخرى.

نجد أن الفقرة 03 من المادة 17 من اتفاقية مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988، قد نصت على أنه يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم

¹ - اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988، الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد 1582، الرقم 760027. <http://www.org/pdf/convention1988er.pdf>

² - تنص المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية 1988 فقرة 1 على ما يلي: «تتخذ الأطراف ما تراه مناسباً من تدابير لمنع تحويل استخدام المواد المدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني، لغرض المنع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وتتعاون فيما بينها لهذه الغاية».

طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع أن يخطر الدولة لتي ترفع السفينة علمها بذلك، وأن يطلب منها إثباتا للتسجيل ويطلب منها عند إثباته إذنا باتخاذ التدابير الملازمة إزاء هذه السفينة، وأضافت المادة 17 من اتفاقية مكافحة الاتجار غير المشروع لسنة 1988، موضحة تلك التدابير بأنها إعتلاء السفينة وتفتيشها وفي حالة العثور على أدلة الاتجار غير المشروع، تتخذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة⁽¹⁾.

إن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تقرر حق زيارة السفن التي تقوم بالإتجار غير المشروع للمخدرات، على الرغم من أنه هو الأساس في حق التدخل، وبالتالي فإن المادة 110⁽²⁾ من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنظم الاقتراب والصعود إلى السفن الأجنبية في أعالي البحار لا تنص على جريمة تهريب المخدرات، وتدعو الاتفاقية الدول إلى التعاون فقط.

ثانيا- تطور الاتفاقيات الثنائية لقمع تهريب المخدرات عبر البحر:

تمت ترتيبات بين بريطانيا العظمى والولايات المتحدة من خلال تبادل المذكرات في 13 نوفمبر 1981، مستوحاة من التقاليد لمعاهدة الخمر وخلصت هذه الاتفاقيات بين

¹ - المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية 1988 أنه: لقد أوضحت المادة 311 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 العلاقة بين الاتفاقية والاتفاقيات الدولية الأخرى، حيث تنص في فقرتها 03 على ما يلي: «يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأطراف عقد اتفاقات تعدل أو يعلق سريان أحكام هذه الاتفاقية، ولا تكون قابلة للتطبيق إلا على العلاقات فيما بينها على أن تكون متعلقة بأحكام هذه الاتفاقية التي تتنافى الخروج عليها مع التنفيذ الفعال لهذه الاتفاقية ومقصدتها، وأن لا تمس تطبيق المبادئ الأساسية المتضمنة فيها وكذلك على أن لا تؤثر أحكام تلك الاتفاقيات على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وقائنها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية».

وانطلاقا من نص هذه المادة فإنه يجوز للدول الأطراف في اتفاقية 1988 أن تعدل المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتقرير حق الزيارة للسفن المتورطة في الاتجار غير المشروع لخطورته المتنامية، والتي تفوق خطورة القرصنة والاتجار الرقيق واللبث الإذاعي غير مرخص به.

² - المادة 110 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الولايات المتحدة وولايات أخرى، بالسماح للسلطات الأمريكية بالصعود على متن سفينة مشبوهة، التحقق من أوراقها وإجراء البحث، والاستيلاء عليها وتحويلها إلى ميناء الولايات المتحدة، حتى في خارج مياهها الإقليمية، لكن في منطقة تدخل في دائرة تقتصر على المسافة يمكن للسفينة المخالفة التنقل من الساحل في ساعة واحدة، والذي كان يسمى نظام "دائرة نصف قطرها ساعة"، هذا التبادل يحقق اتفاقاً بين الدولتين وله تأثير أساسي من الإنقاص من مبدأ الولاية القضائية للدولة العلم. وفي الواقع بريطانيا منحت إذن من حيث المبدأ للسفن الحربية الأمريكية على أساس غير متبادل، لمعالجة حالة السفن البريطانية التي يشتبه بأنها تنقل المخدرات لأراضي الولايات المتحدة عبر أعالي البحار.

كما نجد كمثال على ذلك المعاهدة المبرمة بين إيطاليا وإسبانيا في 23 مارس 1990 التي سمحت لكلا الطرفين بتوقيف سفن بعضها البعض إذا اشتبه أنها متورطة في عمليات الاتجار بالمخدرات، كما قامت الولايات المتحدة الأمريكية ودول أخرى من أمريكا الوسطى بإبرام اتفاق حول البحر الكاريبي ومكافحة المخدرات في عام 2003، الذي يسمح لحرس السواحل من الولايات المتحدة بتوقيف السفن الأجنبية بموافقة دولة العلم.

إلا أنه لا يزال يتفق على أن التدخل لا يتم إلا بتدخل دولة العلم، والتي لديها «الولاية القضائية التفضيلية».

ويخضع التدخل لتفتيش سفينة في أعالي البحار، لضبط إحدى جرائم الاتجار غير المشروع، بصفة أساسية لاتفاق ورضاء كل من الدولة المتدخلة (القائمة بالضبط بالتفتيش) والسفينة المشبوهة، وإن لم يوجد هذا الاتفاق فإن الإجراءات التي تتخذها الدولة المتدخلة يتعين أن يخضع للشروط والقيود التي تقرضها قواعد القانون الدولي، ويجب على الدولة المتدخلة إبلاغ دولة علم السفينة بنتائج تدخلها وللدولتين الاتفاق على الإجراءات الواجب إتباعها في حالة تأكد الشبهة وضبط جريمة، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمبدأ الاختصاص

القضائي الخاص لدولة العلم، والتي تتنازل عنه بوضوح وصراحة للدولة المتدخلة، وهذا إعمالاً لمبدأ سيادة الدولة على السفن التي ترفع أعلامهما ويتبحر في أعالي البحار⁽¹⁾.

الفرع الثاني

مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر

أصبحت الهجرة غير الشرعية من أكثر المواضيع إثارة للجدل ضمن التحليلات الحديثة للعلاقات الدولية، يرجع ذلك إلى التطور السريع في أشكال ممارسة الظاهرة، إذ تجاوزت آثارها معظم حدود الدول لتصبح ظاهرة تعني مستقبل كل أعضاء المجتمع الدولي. فلقد اتخذ التعامل مع هذه الظاهرة اتجاهات مختلفة ترتبط أساساً بالانتماء العقائدي والخلفيات بالمصالح السياسية والاقتصادية للأطراف المعنية، ضمن هذا الواقع الجديد يستوجب التعامل الدولي أن تعدد تعريفات الهجرة غير الشرعية بتعدد صورها وأشكال ممارستها والقوانين التي تحكمها⁽²⁾، فتعريف الظاهرة لا يزال محل الكثير من الخلاف (أولاً) سواء على المستوى الفقهي أو من خلال ما جاءت به المنظمات الدولية والقوانين المتعلقة بمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر (ثانياً).

أولاً- تعريف الهجرة غير الشرعية:

رغم قدم ظاهرة الهجرة غير الشرعية⁽³⁾ والاهتمام العالمي بها فأصبحت من أكثر المفردات شيوعاً، وبرغم من عقد المؤتمرات الدولية لمكافحة هذه الظاهرة، إلا أنه لا يوجد

¹- راجع: محمد سهيل الفضي، جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للتجار، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص 177.

²- عباد عبد اللطيف، اجتماعية المعرفة الفلسفية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 47.

³- لقد تطور مفهوم الهجرة غير الشرعية في الأدبيات القانونية والأجنبية، فبعد أن كان يطلق عليها في بداية الأمر الهجرة غير الموثقة "Undocumented Migration" تطور المفهوم ليصبح الهجرة غير القانوني أو الشرعية "migration Illégal"، وبعد ذلك ارتبط هذا المفهوم بمصطلح الأمن البشري، فأخذ يظهر مقروناً بمصطلح "Migration and Humann Security"، ثم أخذ مصطلح الهجرة غير الشرعية يرتبط إلى حد كبير بمفهوم الاتجار =

تعريفاً موجه متفق عليه عالمياً، أي لا يزال مفهوم الهجرة غير الشرعية لحد الآن غامضاً
يبحث عن تعريف، بل حتى منظمة الأمم المتحدة نفسها عجزت عن سابقاتها (عصبة الأمم)
إلى التوصيل إلى تعريف يحظى بالقبول العام.

فنجد أنه تعددت التعاريف لهذه الظاهرة سواء الفقهية، والمقاربات القانونية لتعرفها.

1- التعريف الفقهي للهجرة غير الشرعية:

يعرّف بعض الفقهاء الهجرة غير الشرعية على أنها الدخول والخروج غير القانوني من
وإلى إقليم أو دولة من قبل أفراد أو جماعات من غير الأماكن المحددة، كذلك دون التقيد
والاعتداء بالضوابط والشروط⁽¹⁾ الشرعية التي تفرضها كل دولة في مجال تنقل الأفراد، بينما
يعرفها آخرون: بأنها الانتقال من الوطن الأم إلى وطن المهاجر إليه للإقامة بصفة مستمرة
فيه، مخالفاً للقواعد المنظمة للهجرة بين الدول طبقاً لأحكام القوانين الدولية والداخلية⁽²⁾.

2- التعريف القانوني للهجرة غير الشرعية:

هناك عدة تسميات تطلق على هذا المصطلح منها الهجرة غير النظامية وهو موافق
مع مصطلح الهجرة غير القانونية، وكلاهما يطلقان على هذه الظاهرة نظراً لكونها تعد
مخالفة للقوانين التي تصنعها الدول في مسألة عبور الحدود؛ وباعتبار أنها تتم خفية عن
أعين حراس الحدود تسمى أيضاً بالهجرة السرية.

= بالبشر "Human trafficking"، وقد تأخذ الهجرة غير الشرعية مفهومًا آخر وهو تهريب المهاجرين، ويمكن تعريفه
كما ورد في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة غير الوطنية
بموجب المادة الثالثة.

أ - بأنها تدبير دخول غير شرعي لأحد الأشخاص إلى دولة طرف وليس ذلك الشخص من مواطنيها أو المقدمين بها
بصورة مباشرة أو غير مباشرة للمزيد من التفاصيل راجع: سحر مصطفى حافظ، "الهجرة غير الشرعية (المفهوم
والحجم والمواجهة التشريعية)"، مجلة هرمس، جامعة القاهرة، المجلد الثاني، العدد 2، مصر، 2013، ص 45.

¹ - عجيل الويسي وآخرون، المنجد في اللغة العربية والإعلام، دار المشرق، بيروت، 1988، ص 35.

² - محمد فتحي عبد، التجارب الدولية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض،

فالمهاجر بهذه الطريقة يدخل الدولة المقصودة ويعيش فيها خلسة، ولكن هذه التسميات مع تعددها فإن المنظمات الدولية غير الحكومية منها، على غرار مكتب العمل الدولي ترفضها جميعها، نظرا لكون إطلاق وصف غير القانونية أو غير الشرعية يتنافى مع مقتضيات المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، التي تنص على «أنه لكل فرد حرية التنقل واختيار محل إقامته داخل حدود كل دولة، يحق لكل فرد أن يغادر أية بلاد بما في ذلك بلده، كما يحق له العودة إليه»⁽¹⁾.

يستخدم مفهوم الهجرة غير الشرعية بمعنى قانوني بالدرجة الأولى، وهو ينطوي على دلالة مختلفة حسب القوانين والنظم المعينة بالهجرة وحركة الأفراد وتنقلاتهم بين الدول. ويعرّف الكثير من فقهاء القانون الدولي الهجرة بأنها مغادرة الفرد لإقليم دولته نهائيا إلى إقليم دولة أخرى، ومن هذا التعريف نجد أنّ فقه القانون الدولي قد أعتد بنية المهاجر⁽²⁾. ولقد قامت الاتفاقية الدولية لحماية حقوق العمال المهاجرين وأفراد عائلاتهم المنبثقة من الجمعية العامة في 18 ديسمبر 1990 بتعريف الهجرة غير الشرعية بشكل عام، في نص المادة 25 فقرة 02 على أنهم: «الأشخاص الذين يعملون أو سيعملون أو قد عملوا في نشاط مأجور في دولة غير دولتهم»، وتنص المادة 02 فقرة 05 من نفس الاتفاقية سابقة الذكر على أنه: «يعتبر في وضعية قانونية المهاجرون وأفراد عائلاتهم إذا رخص لهم الدخول والإقامة والعمل في الدولة التي يمارس فيها العمل وفقا للنظام المعمول به في تلك الدولة، وبما يتعارض مع الاتفاقيات الدولية التي تلتزم بها».

¹ - عبد المالك صايش، "مكافحة الهجرة غير الشرعية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 03، العدد 01، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2011، ص 09.

² - محمد رضا التميمي، "الهجرة غير الشرعية من خلال التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 03، العدد 04، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011، ص 20.

أما التعريف الخاص بالمهاجرين غير الشرعيين، فقد نصت الفقرة (ب) من نفس المادة السابقة على أنه: «يعتبر بدون وثائق في وضعية غير قانونية كل من لا تشملته الشروط المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه المادة، وعليه يمكن أن نستخلص تعريفا للمهاجر السري على أنه يعتبر مهاجرا غير قانوني كل شخص دخل أو يقيم أو يقوم بنشاط مأجور في إقليم غير دولته ولا يكون بحوزته الوثائق اللازمة للدخول إلى تلك الدولة والإقامة فيها ولا الوثائق اللازمة للعمل».

وهذا التعريف غير بعيد عن التعريف الذي قدمه المكتب الدولي للعمل الذي جاء كما يلي:

«الهجرة السرية أو غير الشرعية هي التي يكون بموجبها المهاجرون مخالفين للشروط التي تحددها الاتفاقية الدولية والقوانين الوطنية ويقصد على هذا الأساس المهاجرين غير القانونيين: أ- الأشخاص الذين يعبرون الحدود خلية عن الرقابة المفروضة. الأشخاص الذين يدخلون الإقليم بصفة قانونية وبترخيص إقامة ثم يمددون إقامتهم عن المدة المحددة.

ب- الأشخاص الذين رخص لهم العمل بموجب عقد، ويخالفون هذا العقد سواء يتخطى المدة المحددة له أو القيام بعمل غير مرخص له بموجب العقد»⁽¹⁾.

ويعرف بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو والمكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية⁽²⁾ بأنها: «تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها

¹ - عثمان الحسن محمد نور، ياسر عوض الكريم المبارك، الهجرة غير المشروعة والجريمة المنظمة، مركز الدراسات والأبحاث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2008، ص 79.

² - اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة بروتوكول مكافحة المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو في قراراتها 25/55 بتاريخ 15 نوفمبر 2000، والذي بدأ نفاذه في 28 جانفي 2004، وتمت المصادقة عليه من طرف الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003، ج. ر، ج، ج، العدد 69، الصادرة بتاريخ 12 نوفمبر 2003.

أو المقيمين فيها، وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو مادية»⁽¹⁾.

وتعرّف الهجرة غير الشرعية في القانون الجزائري حسب الأمر رقم 66-211 المؤرخ في 21 جويلية 1966 بأنها: «دخول شخص أجنبي إلى التراب الوطني بطريقة سرية أو بوثائق مزورة بنية الاستقرار أو العمل».

ثانيا - بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو:

نظرا للقصور الذي يشوب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مكافحة تهريب المهاجرين وخاصة في أعالي البحار، فإن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000، فهي تمثيل الإطار العام بالنسبة لجريمة تهريب المهاجرين، وقد قامت بوضع بروتوكول خاص يعالج جميع الجوانب المتعلقة بمسألة النقل غير الشرعي للمهاجرين. ولقد جاء هذا البروتوكول بآليات وأحكام خاصة تتعلق باتخاذ تدابير ضد السفن الضالعة أو المشتبه في ضلوعها في تهريب المهاجرين وفق شروط معينة، ويشمل بهذا المعنى المباشر وغير المباشر على حد سواء، بما في ذلك الحالات التي تكون فيها سفينة الأم قد نقلت مهاجرين إلى مراكب أصغر لإنزالهم إلى البر⁽²⁾.

أقر هذا البروتوكول العديد من التدابير في إطار تنسيق الجهود بين الدول ضد السفن التي تمارس تهريب المهاجرين، وكذا النص على وجوب إجراء توفيق وزيارة السفينة الضالعة في تهريب المهاجرين عند قيام الشبهة أو الاعتقاد بممارسة نشاط تهريب المهاجرين، وهي

¹ - راجع: المادة 30 من البروتوكول المتعلق بمكافحة المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، مرجع سابق.

² - ورقة مناقشة، تهريب المهاجرين عن طريق البحر، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم

المتحدة، 2011، ص 09.

على العموم مستوحاة بشكل كبير من المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

1- التعريف ببروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو:

يعتبر بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو أكثر الوسائل القانونية المتخصصة في مجال مكافحة تهريب المهاجرين، ولقد تم وضع البروتوكول تزامنا مع تصاعد عمليات التهريب، حيث قدم مشروعه من طرف النمسا وإيطاليا في أول دورة للجنة المختصة المنعقدة بفيينا في جانفي 1999.

واستمرت المناقشات بين الأطراف المشاركة إلى غاية أكتوبر من عام 2000⁽¹⁾. ثم عرض مشروع الاتفاقية في 15 نوفمبر 2000، ودخل حيز النفاذ في 28 جانفي 2004 بعد أن تم المصادقة عليها⁽²⁾.

بدأ تزايد اهتمام المجتمع الدولي بجريمة تهريب المهاجرين منذ التسعينات القرن الماضي، ثم تزايد أكثر مع أحداث 11 سبتمبر 2001، ومع تصديقين قامت بهما كل من إثيوبيا في 22 جوان وجمهورية ناورو في 12 جويلية 2012، أصبح البروتوكول يضم 112 دولة موقعة و132 دولة عضو، يتكون البروتوكول من 25 مادة إضافة إلى الديباجة⁽³⁾.

¹ - OLLUS Natalia, "Protocol against the smuggling of migrants by hard, air and sea, supplementing the United Nations Convention against transnational organized crime : a tool for criminal justice personne", Ressource Material Serie, N°.62, Tokyo, February, 2004, PP. 32 - 33.

² - تنص المادة 22 من البروتوكول على أنه «يبدأ نفاذ من البروتوكول في اليوم التسعين من تاريخ إيداع الصك الأربعين لا يعتبر أي صك تودعه منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي صكا إضافيا إلى الصكوك التي أودعتها الدول الأعضاء في تلك المنظمة». بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو.

³ - نظرت اللجنة المختصة أثناء جلساتها 191 و203 و219 إلى 222 المعقودة من 09 إلى 13 أكتوبر في مواد مشروع بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو.

جاءت المواد من 01 إلى 06 بمجموعة من المسائل العامة المتعلقة بتهريب المهاجرين⁽¹⁾، فالمادة الأولى بينت طبيعة العلاقة التي تربط بين البروتوكول واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطن أو التي تبرز أساسا من خلال اشتراط العضوية في الاتفاقية قبل الحصول على العضوية في البروتوكول، فهو مكتمل لها مما نجعل أحكامها تنطبق عليه إلا في حالة وجود نص صريح على خلاف ذلك، والأمر نفسه ينطبق على تفسير أحكام البروتوكول التي ترتبط بالاتفاقية، كما تضيف الفقرة 03 من المادة نفسها أن الأفعال المجرمة بموجب البروتوكول تعتبر أيضا مجرمة بموجب الاتفاقية⁽²⁾.

2- مستلزمات التعاون الدولي لاتخاذ التدابير لمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر:

لقد حث بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين الدول الأطراف إلى ضرورة التعاون وتنسيق العمل الميداني بينها على ضرورة تحديد جهة إدارية داخلية مخولة أو سلطة مركزية وطنية مختصة *Autorité nationale compétente* للاستجابة للطلبات الواجب البت فيها بخصوص الحالات البحرية التي يتم ضبطها ومعاينتها، وتكون تلك الجهة المعنية تتمتع بصلاحيات قانونية وذات قدرة على ممارسة مهام تتعلق أساسا بإرسال وتلقي طلب المساعدة من الدول الأعضاء والمتمثلة فيما يلي⁽³⁾:

- البت في طلبات التأكيد من الوضعية القانونية للسفينة لدى المصالح الإدارية المختصة في الدولة التي تتبعها، لاسيما ما يرتبط بتسجيل السفينة وأهليتها القانونية في حمل رايته.

¹- راجع: ديباجة بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر، البحر والجو.

²- OLLUS Natalia, Op.cit., P. 37.

³- الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، منشورات الأمم المتحدة في الأدلة التشريعية لتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة والبروتوكولات الملحق بها، الجزء الثالث، ص 387.

- البت بصفة أساسية من تمكّنها في اتخاذ التدابير الملائمة عن طريق طلب تفويضها لممارسة صلاحيات محددة تتمثل في الإذن باعتلاء ظهر السفينة والقيام بتفتيشها، ويمكن أن تكون هذه السلطة في موضع تمثيل لحالة الدولة التي ترسل الطلبات إلى سلطات دول أخرى، وقصد ممارسة الجهة الإدارية المعنية صلاحياتها قد يتطلب الأمر قيام جهات إدارية أو أمنية مختلفة بمساعدتها، وبشكل مترابط وبتنسيق محكم كالإدارة المكلفة بالنقل البحري والشرطة القائمة على حراسة الحدود.

3- إجراء توقيف وزيارة السفينة الضالعة في تهريب المهاجرين:

تناول القسم الثاني من البروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البحر، على اعتبار أنه يعتبر أحد أخطر أنواعه مقارنة بالتهريب الذي يتم في البر أو عن طريق الجو أو وبطبيعة الحال نتحدث هنا عن المخاطر التي قد تمتد حياة المهاجرين، الذين تدفعهم أوضاعهم الاقتصادية إلى استعمال أوهن الوسائل وأخطرها لعبور البحر نحو الوجهة المنشودة.

بالإضافة إلى وجود إشكالات عديدة مطروحة أمام الدول بشأن التدابير الواجب إتخاذها في حالة وجود عملية تهريب الأشخاص تمت على مستوى المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، أو في تلك التي تكون قد تمتد خارجها⁽¹⁾.

لقد رسخ بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر، البحر والجو مجموعة من الأحكام الجديدة في المجال البحري، والتي لم تكن معروفة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وتناول البروتوكول أهم نقطة مستجدة وهي مسألة التعاون الدولي في إطار قانون البحار للقضاء على ظاهرة تهريب المهاجرين⁽²⁾، كما جاء البروتوكول سالف الذكر بأحكام

¹ - OLLUS Natalia, Op.cit., P. 35.

² - تنص المادة 07 من البروتوكول على أنه: «تتعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن على منع وجمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقا لأحكام قانون البحار الدولي».

مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر لم تتطرق إليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

يحق للدول الأطراف في البروتوكول منع أي سفينة تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين من الدخول إلى المياه الخاضعة لسيادتها أو حتى في منطقة أعالي البحار، وتتخذ ضد مثل هذه السفن الإجراءات المناسبة المنصوص عليها في بروتوكول مكافحة المهاجرين. إذا رأت الدولة أسبابا معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم دولة طرف أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرق، تعمل في تهريب المهاجرين، جاز لها توقيف السفينة بعد أخذ إذن مسبق من الدولة التي تحمل السفينة علمها، وهو ما نصت عليه الفقرة 02 من المادة 08 من بروتوكول مكافحة المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو⁽¹⁾.

وبعد توقيف السفينة لوجود شكوك لدى الدولة الطرف بأن تلك السفينة ضالعة في تهريب المخدرات، يتم تبليغ دولة علم السفينة بذلك ويتأكد من رقم تسجيل السفينة أو يطلب منها إذن لتوقيفها لغرض تفتيشها.

كما نجد أنّ اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 نصت على إجراء توقيف السفينة، وذلك في حالة وجود شكوك بأن هذه السفينة تستعمل في أعمال شبيهة بتهريب المهاجرين أو الاتجار بالرقيق عن طريق البحر⁽²⁾.

¹ - تنص الفقرة 01 من المادة 08 من البروتوكول الخاص بمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو على أنه: «يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمها أو تدعى أنها مسجلة لديها، أولا جنسية لها، أو تحمل في الواقع جنسية الدولة الطرق المعنية، مع أنها ترفع علما أجنبيا أو ترفض إظهار أي علم، ضالعة في تهريب مهاجرين عن طريق البحر، أن تطلب مساعدة دول أطراف أخرى القمع استعمال السفينة في ذلك الغرض، وتبادل الدول الأطراف التي يطلب إليها ذلك إلى تقديم تلك المساعدة بالقدر الممكن في حدود إمكانيتهما».

² - L'article 22 de la convention sur la haute mer 1958, stipule que : « Sauf dans le cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en=

كما اشترط البروتوكول الخاص بمكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو أن يطلب الإذن من السفينة لأنها جزءاً من إقليم الدولة، حيث تعتبر الدخول إليها دون إذن مسبق وتفتيشها اعتداء على سيادتها، ولكن البروتوكول لم يحدد المدة التي يتعين فيها إجابة دولة علم السفينة، على أن تكون الإجابة على طلب الإذن في مدة معقولة دون تأخر⁽¹⁾. وما جاءت به الفقرة 01 من المادة 08 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر، البحر والجو يعتبر تدعيمها لمقتضيات إتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تسمح للدول الساحلية بالتدخل عن طريق سفنها الحربية أو التابعة للدولة الوقف السفن إذا مرت عبر بحرها الإقليمي أو منطقتها المتاخمة، ويتم الشك في أنها تهرب الأشخاص أو أنها تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين، كما يسمح لها بمطاردة هذه السفن في أعالي البحار⁽²⁾.

الفرع الثالث

مكافحة الإرهاب البحري

بداية من الستينات القرن الماضي وإثر تنامي ظاهرة الحركات التحررية في الدول المستعمرة ارتكبت بعض الأعمال، التي أدت إلى الإخلال بقواعد الأمن والسلامة البحريين كاختطاف السفن وقتل طواقمها أو ركابها...، وقد اختلفت مواقف الدول آنذاك في تكييفها بين من يعتبرها أفعالا إرهابية ومن يعتبرها أفعالا ثورية، غير أن هذا الاختلاف مال لصالح الرأي الأول بعد نهاية الحرب الباردة، وخاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001.

=haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux dépenser :

- *Que le navire se livre à la traite des esclaves : ou ... ».*

Voir : Nations Unies, Convention sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 Avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962, Recueil des traités. Vol. 450, P. 82.

¹ - الفقرة 04 من المادة 08 من البروتوكول الخاص بمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر، البحر والجو.

² - CALIGIURI Andrea, "La lutte contre l'immigration clandestine par mer : Problèmes liés à l'exercice de la juridiction par l'Etats côtiers", in : Rafael Casado Raigon (Dir), l'Europe et la mer, Pêche, Navigation et environnement marin, Ed. Bruglant, 2005, P. 433.

فظهرت الحاجة إلى تحديد ما المقصود بجريمة الإرهاب البحري (أولاً) بمختلف صورها (ثانياً) وكذا وضع اتفاقيات خاصة لمكافحة الإرهاب البحري (ثالثاً).

أولاً - تعريف الإرهاب البحري:

لعل اخطر ظاهرة إجرامية عرفها العالم في القرن الأخير جرائم العنف والإرهاب التي اتسعت دائرتها في الآونة الأخيرة حيث شهد مسرح الأحداث الدولية العديد من النشاطات الإرهابية التي تجاوزت أثارها حدود الدولة الواحدة لتمتد إلى عدة دول مكتسبة بذلك طابعاً عالمياً وهو ما جعل هذه الجريمة لا تشكل فقط تهديداً للأمن واستقرار الأفراد والدول وأنها جريمة ضد النظام الدولي ومصالح الشعوب الحيوية⁽¹⁾.

قام فقهاء القانون الجنائي من بينهم سالدانا SALDANHA أستاذ القانون الجنائي بجامعة مدريد بتعريف الإرهاب وفق مفهومين أحدهما واسع والآخر ضيق، فالمفهوم الواسع يشير للإرهاب بأنه: «كل جنائية أو جنحة سياسية أو اجتماعية ينتج عن تنفيذها أو التعبير عنها ما يثير الفرع العام لما لها من طبيعة ينشأ عنها خطر عام».

أما المفهوم الضيق للإرهاب يعني: «تلك الأعمال الإجرامية التي يكون هدفها الأساسي نشر الخوف والرعب كعنصر أساسي وذلك باستخدام وسائل من شأنها خلق حالة من الخطر العام كعنصر مادي»⁽²⁾.

أما شميد Schmid Alex يعرف الإرهاب «بأنه أسلوب من أساليب الصراع التي تقع فيه الضحايا كهدف عنف ومن خلال استخدام العنف والتهديد الجدي به، فإن أعضاء تلك الجماعة أو الطبقة الآخرين يوضعون في حالة من الخوف المزمن كما إن هناك أسلوب

1- كمال الدين عمراني، "الجريمة المنظمة وجريمة الإرهاب (دراسة مقارنة)"، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 01 العدد 02، المركز الجامعي، النعامة، 2015، ص 184.

2- عائشة بن عاشور، محمد بن بوزيان، "الأجندة الجزائرية الشاملة لمكافحة الإرهاب الدولي في الساحل الإفريقي"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، جامعة أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، 2021، ص 44.

غير مباشر للقتال هو شل حركة المجتمع بهدف إرباكه وبالتالي الوصول إلى زعزعة أمن السلطات»⁽¹⁾.

كما نجد أمن مجلس الأمن قد أظهر رغبته الدولية في محاربة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره، كما وكل إلى جميع الدول مسؤولية ذلك⁽²⁾، كما قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإدانة القاطعة لجميع أعمال الإرهاب وأساليبه وممارساته، واعتبرتها تهديد للعلاقات الدولية وسلامة الدول وأمنها⁽³⁾.

أما فيما يخص تعريف الإرهاب في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب المعتمدة بتاريخ 22 أبريل 1998 المعدلة⁽⁴⁾، فقد عرّفته: «كل فعل من أعمال العنف أو لتهديد أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو إجتماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر».

¹ - محمد غريبي، زهيرة مزار، "سياسة مكافحة الإرهاب في منطقة الساحل الإفريقي: بين ضرورة تفعيل تعاون الإقليمي وتحقيق التنمية"، مجلة أكاديمية، المجلد 04، العدد 05، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2016، ص 179.

² - راجع: القرارين الصادرين عن مجلس الأمن رقم 1368 (2001)، ورقم 1373 (2001).

³ - راجع: القرارين الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، رقم 60/46، مؤرخ في 09 ديسمبر 1994، ورقم 210/51، مؤرخ في 17 ديسمبر 1996، يكمل القرار الأول.

⁴ - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب (1998)، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 98-413، مؤرخ في 07 ديسمبر 1998، ج. ر، ج، ج، العدد 93، الصادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1998، وتعديلها الموافق عليه من مجلس وزراء العدل العرب بتاريخ 29 نوفمبر 2006، ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و 31 يناير سنة 2008، مصادق عليه والمرسوم الرئاسي رقم 09-185، مؤرخ في 18 ماي 2009، ج. ر، ج، ج، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 2009.

كما أشارت الاتفاقية سالفه الذكر إلى أفعال تمويل الإرهاب والتحريض عليه والإشادة به إذا حرمها القانون الداخلي عليها، وكذا الجرائم الواردة في الاتفاقيات السارية في الدول الطرف، وحصرها في ست إتفاقيات⁽¹⁾.

كما يجب الإشارة إلى شيوع استعمال مصطلح الإرهاب البحري في بعض وثائق الأمم المتحدة منها مثلاً: تقرير الأمين العام الأممي رقم (A/64/818) في قوله: «واضطلعت المنظمة البحرية الدولية بمبادرات إقليمية بالتنسيق مع شركاء... الأمم المتحدة، ترمي إلى تعزيز التعاون بين الوكالات... للتصدي للإرهاب البحري في الإطار الأوسع للأمن البحري...»⁽²⁾.

صمت المشرع الجزائري عن تعريف الإرهاب البحري، ولم يقد بتعريفه تعريفاً مستقلاً حيث أدرج المشرع الجزائري مكافحة الإرهاب ضمن قانون العقوبات بعد أن وسع دائرة الأفعال الإرهابية، وثبت على مساواتها بالأفعال التخريبية في المواد 78 مكرر إلى 87 مكرر 10 من الأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم⁽³⁾.

¹- حصرت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المادة الأولى وتعديل الفقرة الثالثة من هذه المادة الاتفاقيات المنطبقة في: إتفاقية طوكيو الخاصة بالأفعال والجرائم المرتكبة على متن الطائرات (1963)، إتفاقية لاهاي بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970)، إتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروع الموضوع ضد سلامة الطيران المدني وبروتوكولها (1971/ 1984)، إتفاقية نيويورك الخاصة بمنع ومعاقبة الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المشمولين بالحماية الدولية بمن فيهم الممثلون الدبلوماسيون (1973)، إتفاقية اختطاف واحتجاز الرهائن (1979)، إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ما تتعلق منها بالفرضية، مشار إلى ذلك في المرسوم الرئاسي رقم 09-185، المؤرخ في 18 ماي 2009، مرجع سابق.

²- راجع تقرير الأمين العام الأممي رقم (A/64/818) بشأن المحيطات وقانون البحار، موجه الجمعية العامة للأمم المتحدة المؤرخ في 17 جوان 2010، ص 28.

³- أمر رقم 66-156، مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون العقوبات، ج، ر، ج، ج، العدد 49، الصادرة في 11 يونيو سنة 1966، معدل ومتمم.

لقد عالج المرسوم التشريعي رقم 92-03 المؤرخ في 30 سبتمبر 1992، يتعلق بقانون العقوبات، ج. ر، ج، ج، العدد 70، الصادرة بتاريخ 01 أكتوبر 1992، (ملغى)، ظاهرة الإرهاب من منظور سياسي فرضته المأساة الوطنية آنذاك، حيث نصت المادة الأولى منه على ما يلي: «يعتبر عملاً تخريبياً أو إرهابياً، في مفهوم هذا المرسوم التشريعي،»

يعتبر بمثابة إرهابي أي شخص أو أشخاص يرتكبون أو يحاولون ارتكاب الفعل الإرهابي المكيف بهذه الصفة في قانون العقوبات، سواء كفاعل أصل أو شريك أو مساهم أو مدير أو مساعد⁽¹⁾.

ويجب الإشارة إلى أن نص المادة 87 سالف الذكر لم يطلق على الجرائم تسمياتها كالقرصنة مثلاً، ولا يصفها كما تناولتها إتفاقية (SUA88/2005) وبروتوكولاتها، وإنما يقدم لنا مفهوم سياسياً لفعل إرهابي يشترط لتكيفه هذا التكيف أن يحقق غرضاً وأغراضاً معينة، وكأن المشرع لا يرى الفعل الإرهابي إلاّ الفعل المستهدف للدولة دون الخواص كالشركات الخاصة والأفراد...، وهنا نطرح التساؤل عن تكيف الفعل المطابق لما أحصلته المادة 98 مكرر من قانون العقوبات، لكنه لا يستهدف أمن الدولة ووحدتها الوطنية وسلامتها الإقليمية واستقرار وسير مؤسساتها، كتحويل السفن بغرض جني المال (الفدية) وإلقاء مواد خطيرة أو استعمال متفجرات في البحر بغرض زيادة محصول صيد الأسماك.

=على مخالفة تستهدف أمن الدولة والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي:

- بث الرعب في أوساط السكان وخلق جو انعدام الأمن من خلال الاعتداء على الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو المساس بملكاتهم؛
- عرقلة حركة المرور أو حرية التنقل في الطرق والساحات العمومية؛
- الاعتداء على المحيط وعلى وسائل المواصلات والنقل والملكيات العمومية الخاصة والاستحواذ عليها أو إحتلالها دون مسوغ قانوني، وتدنيس القبور أو الاعتداء على رموز الجمهورية؛
- عرقلة السلطات العمومية أو حرية ممارسة العبادة والحريات العامة وسير المؤسسات المساعدة للمرفق العام؛
- عرقلة سير المؤسسات العمومية أو الاعتداء على حياة أعوانها أو ممتلكاتها، أو عرقلة تطبيق القوانين والتنظيمات».

راجع نص المادة 87 مكرر من الأمر رقم 66-156، المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، معدل بالقانون 14-01 المؤرخ في 04 فيفري 2014، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156 مؤرخ في 08 يونيو 1966، والمتضمن قانون العقوبات، ج. ر، ج، ج، العدد 07، الصادرة بتاريخ 16 فيفري 2014.

¹- المادة 04 معدلة من القانون رقم 05-01 مؤرخ في 06 فبراير 2005، يتعلق بالوقاية من تبييض الأموال وبتمويل الإرهاب ومكافحته المعدل والمتمم، ج. ر، ج، ج، العدد 11، الصادرة بتاريخ 09 فبراير 2005.

ثانيا- صور الإرهاب البحري:

لقد حددت إتفاقية (SUA/88) بعد تعديلها لأغلب صور أو أنماط الإرهاب البحري وذلك في المادة 03 المعدلة والمواد 03 مكرر و 03 مكرر 2 و 03 مكرر 03 المضافة بالإضافة إلى ما أورده المادة 02 من بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988 المعدل.

1- صور الإرهاب البحري في إتفاقية SUA/88/2005:

لقد عدلت المادة 04 من البروتوكول سنة 2005 المعدلة لإتفاقية (SUA/88)، المادة 03 من إتفاقية (SUA/88) وأضافت المواد 03 مكرر و 03 مكرر 02 و 03 مكرر 03 ليبلغ عدد أشكال الإرهاب البحري ثلاثة عشر شكلاً⁽¹⁾، وهي:

أ- الاقتراف الشخصي للجرم أو التهديد بارتكابه:

أصبح نص المادة 03 من إتفاقية (SUA/88) بعد تعديله كالتالي: «1- يتركب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الإتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي: (أ/ الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ب/ ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الأمنية للسفينة.

ج/ تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.

د/ الإقدام بأية وسيلة كانت، على وضع أو التسبب في وضع أو التسبب في وضع نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الأمنية للسفينة.

¹- راجع أيضا المادة 15 من إتفاقية SUA/2005.

هـ/ تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الأمانة للسفن.

و/ نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة مما يهدد الملاحة الأمانة للسفينة).

2- يرتكب أي شخص جرماً أيضاً إذا ما قام بالتهديد، المشروط أو غير المشروط طبقاً لما ينص عليه القانون عليه الوطني، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرات الفرعية (ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة 01 بهدف إجبار شخص طبيعي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الأمانة السفينة المعنية للخطر».

ب- اشتراط عدم مشروعية الفعل وتوفير القصد الجنائي:

تعتبر المادة 03 مكرر من بروتوكول 2005 (SUA/2005) للأفعال كجرائم عندما:

«1- يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي:

أ- عندما يكون الغرض من الفعل، يحكم طابعه أو سياقه، تخويف السكان أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به:

(I) استخدام ضد سفينة أو على متنها أو إنزال من سفينة أي مواد متفجرة أو مواد مشعة أو سلاحاً بيولوجياً أو كيميائياً أو نووياً بطريقة تسبب أو يرجح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرر بالغاً، أو

(III) استخدام سفينة بطريقة تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً، أو

(IV) هدد تهديداً مشروطاً أو غير مشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني،

بارتكاب جرم تنص عليه الفقرات الفرعية (أ) (I) أو (II) أو (III)، أو

ب- نقل على متن سفينة:

(I) أي مواد متفجرة أو مواد مشعة، مع العلم بأن القصد منها هو استخدامها للتسبب، أو التهديد بالتسبب المشروط أو غير المشروط، طبقا لما ينص عليه القانون الوطني، بالوفاة أو الإصابة جسيمة أو بضرر بالغ لغرض تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولتها على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به أو (I) أي سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي، مع العلم بأنه سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي على النحو المعروف في المادة 01، أو...».

ج- تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب:

يتحقق مفهوم الجرم في مفهوم المادة 03 مكرر 02 من (SUA/2005) عندما: «يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلم أنّ ذلك الشخص ارتكب فعلا بشكل جرما منصوصا عليه في المواد 03 و 03 مكرر و 03 مكرر 03 وجرما تنص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق ويعتزم مساعدة ذلك في الإفلات من المقاضاة الجنائية».

2- شمول التجريم للأعمال التحضيرية والجريمة غير محققة:

تصنيف المادة 03 مكرر 03 (SUA/2005) من جرائم أخرى بقولها: «يرتكب أي شخص جرما أيضا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام: (أ) بصورة غير مشروعة وعن عمد بجرح أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرة 01 من المادة 03 أو المادة 03 مكرر أو المادة 03 مكرر 02 أو

(ب) حاول ارتكاب جرم تنص عليه الفقرة 01 من المادة 03 أو الفقرات الفرعية (أ)

(I) أو (II) أو (III) من المادة 03 مكرر أو الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة/ أو

(ج) ساهم كشريك في ارتكاب الفقرتان (أ) أو (ب) من هذه المادة، أو

(د) نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة 03 أو المادة 03 مكرر
أو المادة 03 أو المادة 3 مكرر أو المادة 03 مكرر 02 أو الفقرتان الفرعيتان (أ) و(ب)
من هذه المادة، أو

(هـ) أسهم في ارتكاب جرم أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنص عليه المادة 03
أو المادة 03 مكرر أو المادة 03 مكرر 03 أو الفقرتين الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة
من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما:

(I) بهدف تعزيز النشاط الإجرامي أو القصد الجنائي من هذه المجموعة حين ينطوي
هذا النشاط أو هذا القصد على ارتكاب جرم تنص عليه المادة 03 أو المادة 03 مكرر
أو المادة 03 مكرر 3،

(II) أو لكونه على إطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنص عليه المادة 03
أو المادة 03 مكرر أو المادة 03 مكرر 02».

3- صور الإرهاب البحري في بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988:

حسب نص المادة 02 من بروتوكول المنصات الثابتة الملحق باتفاقية (SUA/88)
يمكن أن تقترب جريمة الإرهاب البحري بشكل مباشر (فعلي) أو غير مباشر (حكمي).

أ- تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب

يعتبر أي شخص مرتكب لجرم إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي:
(أ) الاستيلاء على منصته ثابتة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدام
أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

(ب) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر منصة ثابتة إذا كان هذا
العمل أن يعرض للخطر المنصة الثانية أو تعريضاً سلامة المنصة الثابتة، أو

(ج) تدمير منصة ثابتة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن يعرض سلامتها للخطر، أو.

(د) الأقدام بأية وسيلة كانت على وضع أو تسبب في وضع، نبيطة أو مادة يمكن أن تؤدي إلى تدمير تلك المنصة الثانية أو تعريض سلامتها للخطر، أو

(و) جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب أي فعل من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية من (أ) التي (د).

ب- الاعتداء الحتمي:

ويعتبر أيضا نص المادة 02 المذكورة سابقا أن أي شخص مرتكبا لجرم إذا قام بالآتي:

(أ)- محاولة ارتكاب أي فعل من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 1، أو

(ب)- التحريض على ارتكاب مثل هذه الأفعال الجرمية من جانب أي شخص

أو مشاركة مقترفيها، أو

(ج) التهديد المشروط أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب

أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرتين الفرعيتين (ب) و (ج) من الفقرة 1 بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتبار على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به، إذا كان من شأن

هذا التهديد أن يعرض للخطر سلامة المنصة الثابتة.

ثالثا- مدى اعتبار اتفاقية SUA/88/2005 كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري:

لم تعرف إتفاقية SUA لعام 1988 ولا بروتوكولها الفعل غير المشروع المهدد

للسلامة البحرية، وإنما أحصيا عددا من الأفعال الإجرامية، وركزت الاتفاقية المكون من 22

مادة على مكافحة الأفعال الإجرامية التي تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة، وأضيفت

أحكاماً مشتركة لحماية المنصات الثابتة في الجرف القاري بموجب بروتوكول حماية المنصات الثابتة⁽¹⁾.

وبما أن الجماعات الإرهابية تشكل تحدياً كبيراً للسلم والأمن الدوليين⁽²⁾ قام بروتوكول SUA/2005 بتوسيع تصورات العمل غير المشروع، وربطها مباشرة بالجهود الدولية في مجال مكافحة الإرهاب، وهذا محاولة منه موافقة حركة التقنين الدولي التي حدثت بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، مثلما أكدته ديباجة الاتفاقية في أكثر من موضع، حيث نصت على: « إنَّ الدول الأطراف... وإنَّ تدرك أنَّ الأعمال الإرهابية تهدد الأمن والسلم الدوليتين، وإنَّ تضع في اعتبارها قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (A924/22) الذي تطلب فيه... النظر في التدابير... التي يتعين إتخاذها لمنع وقمع الإرهاب الموجه ضد السفن...، وقراري مجلس الأمن 1368 (2001) و(1373) 2001 الذين يظهران الرغبة الدولية في محاربة الإرهاب بجميع أشكاله...، وإنَّ يأخذ في الاعتبار... القرار رقم 24/59 الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة والذي يحث الدول على أن تصبح طرفاً في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكولها....، وأهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS...».

ولم تشترط الاتفاقية في الفعل غير المشروع تحقق النتيجة ولا كونه ضد شخص طبيعي، فأدرجت تحت هذا المسمى القتل والجرح والتخويف والتهديد والإلزام بالقيام بفعل أو الامتناع عن القيام به، وانتهاك حق الشخص الطبيعي أو المعنوي، على السواء، وسواء كان الاقتراف كاملاً ومباشراً للجناية أو شروعا فيها ولو بشكل غير مباشر كالشراكة والمساهمة والتحريض في الدعم والإسناد بموقف إيجابي أو سلبي كإمتناع، أو نقل لمواد

¹ - راجع نص المادة 03 من إتفاقية SUA لسنة 1988 والمادة 02 من بروتوكول حماية المنصات الثابتة.

² - سفيان عيساوي، "أثار الإرهاب الدولي على التنمية الاقتصادية في منطقة الساحل الإفريقي"، مجلة معارف، المجلد 14، العدد 02، جامعة محند ولحاج البويرة، 2019، ص 94.

غير مشروعة أو بمساعدة الجاني على الإفلات من العقاب، وهو ما ينطبق تماما مع أوصاف الفعل الإرهابي⁽¹⁾.

كما تضمنت إتفاقية (SUA/ 2005) أحكام خاصة للتصدي للأسباب المضاعفة لتهديدات الأفعال غير المشروعة والمقوية من فرص نجاح الأهداف الإجرامية، كاستعمال الإجرام للمواد الخطرة مثل المواد النووية والكيميائية والبيولوجية والاستفادة من التكنولوجيا والتقنية العلمية، ومنعت تمكين الجناة من تحصل أي معدات أو برمجيات أو تكنولوجيا تسهل للحياة تحقيق أغراضهم، وقيدت التعامل مع هذه المواد بمجريات التعامل مع إعلام أو إشراف الدولة الطرف في المعاهد⁽²⁾.

وفيما يخص النطاق الممتد لسريان الاتفاقية، فلقد حددت إتفاقية SUA/ 2005 لنفسها نطاق سريان عام، تسري في حال وجود الجاني أو المشتبه به في دولة طرف بغض النظر عن مكان ارتكاب الجرم، كما تنطبق على حالات المساس بسلامة الملاحة البحرية الواقعة في أعالي البحار والمياه المحاذية للبحر الإقليمي، دون أن ينقص ذلك من حقوق الدولة المقررة لها في القانون الدولي فيما يخص زيارة وتفتيش السفن الأجنبية المشتبه بها أثناء وجودها في هذه المناطق⁽³⁾.

وعليه لا يصح حصر تطبيق الاتفاقية على الرحلات البحرية الدولية، حيث يمكن أن تنفذ على الجرائم المرتكبة في مناطق الملاحة الداخلية إذا وجد الجاني أو المشتبه به في دولة طرف، بخلاف إذا كان هذا الأخير في نفس المناطق التابعة لدولة غير طرف في الاتفاقية⁽⁴⁾.

¹ - راجع المواد 3 المعدلة و 3 مكرر و 3 مكرر 2، و 3 مكرر 3، من إتفاقية (SUA/88/2005).

² - راجع نص المادة 03 مكرر 01، الفقرة 01 (IV) والفقرة 02 من بروتوكول 2005.

³ - راجع المواد 09 و 07 من إتفاقية SUA/2005 (بروتوكول 2005).

⁴ - ولكن هناك رأي آخر يرى ضرورة تطبيق إتفاقية روما لعام 1988 على الرحلات البحرية الدولية. لمزيد من التفاصيل

راجع: محمد عزت، الإرهاب البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 72.

المطلب الثاني

أحكام خاصة لمكافحة سوء استخدام منطقة أعالي البحار

تنص الفقرة الثانية من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تتمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة». حسب هذه المادة فإن ممارسة الدول لحریات أعالي البحار، يتعين عليها أن تولى المراعاة الواجبة للدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار من جانبها، وأن لا يترتب على ممارسة الدولة لحرية أعالي البحار تلويث هذه المنطقة أو المياه التابعة للدول الساحلية القريبة من هذه المنطقة وإلا جاز للدول التدخل في أعالي البحار كاستثناء على اختصاص دولة العلم، وهذا الاستثناء تضمنته أحكام خاصة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 واتفاقيات خاصة بمنع تلويث البيئة البحرية⁽¹⁾ (الفرع الأول)، وكذا أحكام خاصة بالتدخل في حالة تصادم السفن (الفرع الثاني)، كما تضيف المادة سالفة الذكر ضرورة مراعاة النظام القانوني للمنطقة الدولية عند استخدام منطقة أعالي البحار وفقا لأحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار وأحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994 وذلك من أجل التوفيق بين مصالح جميع الدول (الفرع الثالث).

¹ - سمير محمد عبد الغنى طه، مكافحة الدولية للمخدرات عبر البحر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص ص

الفرع الأول

مكافحة التلوث البحري في أعالي البحار

كرست اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حق الدول الساحلية المعترف به دوليا، سواء استنادا إلى الأعراف أو الاتفاقات الدولية في أن تتخذ وتطبق في ما وراء بحرها الإقليمي التدابير المناسبة لمنع الأضرار التي تتعرض لها فعليا، أو تلك التي تهددها من أجل حماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة بما فيها التهديد بالتلوث، لذلك فعلى جميع الدول ألا تقوم بأنشطة يمكن أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية لأعالي البحار.

وهذا يعتبر إلزام عام يقع على عاتق جميع الدول مادام أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء، بالتالي يمكن القول أن حماية البيئة من التلوث البحري يمثل قيда على مبدأ حرية أعالي البحار، وعدم احترام هذا القيد يمكن أن يشكل تهديدا على الإنسانية ونظرا لتعدد مصادره (أولا)، تم إبرام عدة اتفاقيات دولية من أجل وضع حد لظاهرة التلوث الصادر من السفن (ثانيا).

أولا- مصادر التلوث البحري:

منذ بداية الخلق امتزج الإنسان بالبيئة واستطاع أن يتأثر بها ويؤثر فيها باختراعاته واكتشافاته وقدراته العلمية والصناعية الهائلة، واستخداماته السلمية وغير السلمية لهذه المخترعات والاكتشافات مما كان له تأثير بالغ الخطورة على البيئة المحيطة به من يابسة وهواء وماء، ومن هنا تعددت الأسباب التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية بشكل لا يمكن حصره على وجه التحديد ونذكر منها التلوث الذي تسببه السفن بالمواد النفطية، وأسباب أخرى لتلوث التي نصت عليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

1- التلوث الصادر من السفن بالمواد النفطية:

أصبحت ظاهرة التلوث البيئية البحرية من السفن بالمواد النفطية من المشكلات العامة والخطيرة، حيث يصل عدد نفايات النقل البحري للنفط الملوثة للبيئة البحرية ما يقارب 80000 طن سنويا، مما يعني مقدار ربع قاذورات العالم⁽¹⁾.

ويمكن القول أن أهم العمليات النفطية البحرية التي تساهم بجزء كبير في إحداث التلوث البحري تتمثل فيما يلي:

أ- عمليات إلقاء مياه الصابورة (مياه الاتزان):

يقصد بمياه الاتزان (الصابورة) تلك التي تحملها عادة ناقلات النفط عند مبارحتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن⁽²⁾، وذلك عند قيام ناقلات البترول الفارغة أثناء رحلتها إلى ميناء الشحن بملئ نحو 30% من حجم مستودعاتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها أثناء رحلتها، وبما أن الناقلات لا يمكن لها طرح محتوياتها من الزيت، حيث يبقى في مستودعاتها قدر صغير من الزيت يختلط بالماء وعند تفريغ الماء يخرج مختلط بالزيت يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية بالزيت⁽³⁾.

¹ - جمال واعلي، "مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته دراسة في القانون الجزائري"، مجلة الحجة، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2007، ص ص 113 - 114.

² - أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 80.

³ - إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 25.

ب- عمليات غسيل صهاريج الناقلات:

تقوم العديد من الناقلات باستخراج الغاز من صهاريج حاملات النفط بصورة غير مشروعة ليلاً، ويرجع السبب في ذلك إلى أن عملية تنظيف الناقلات تحتاج إلى الكثير من الوقت والجهد والأمر الذي يؤدي إلى تلويث البحار في الشواطئ⁽¹⁾. يعتبر تسرب النفط في البحر كمصدر أولي لضرر المياه البحرية في تلك المنطقة والسبب يعود إلى كونه يتكون من خليط معقد من الهيدروكربونات.

2- مصادر التلوث حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

لقد نصت المادة 124 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن المصادر البحرية للتلوث تشمل كل من التلوث الصادر من السفن، التلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال قاع البحر وباطن أرضه، والتلوث بالإغراق.

أ- التلوث الناجم عن السفن:

تعتبر أكبر وأخطر حالات الضرر حجماً تلك الناجمة عن السفن، إما الناتجة عن عملية النقل أو حوادث التصادم والجنوح بصفة خاصة.

- التلوث من عملية النقل:

يعتبر التدفق الهائل في السلع والمنتجات السبب الذي أدى إلى تكثيف النشاط التجاري في مجال التجارة الدولية، وهو ما جعل الدول تبحث عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها عن طريق نقلها عبر البحار من مواطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها⁽²⁾.

¹- مصطفى عبد النواب، معوض عبد النواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 408.

²- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 41.

- التلوث العرضي الناتج عن الحوادث البحرية:

ونظرا لازدياد عملية النقل البحري للبضائع الخطيرة وارتفع معدل تداولها بالموانئ زادت أعداد السفن الناقلة للمواد الكيماوية والغازات التي تجوب البحار⁽¹⁾، إذ يمكن أن تسبب الأخطاء الملاحية لهذه السفن حوادث عند نقل البضائع الخطرة تصل إلى حد الكوارث، وما ينجم عنها من أضرار قد تصيب الإنسان والكائنات الحية الأخرى والممتلكات والبيئة البحرية بصفة عامة⁽²⁾.

يقصد بالتلوث العرضي التلوث الناتج عن الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في غالب الأحيان إلى حوادث التصادم ببعضها البعض، أو الجنوح نتيجة الاصطدام بالقاع والجزر أو السواحل أو الغرق نتيجة سوء الأحوال الجوية والأعاصير، وغالبية هذه الحوادث تحدث نتيجة لأخطاء بشرية، وهذه الحوادث تؤدي إلى تسرب كيميائي كبيرة من المواد المضرة والخطيرة إلى البحر مثل المواد المشعة والكيماوية، وفي معظم الأحوال المواد النفطية، ما يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية⁽³⁾.

كما عرّفها قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 الحوادث البحرية في المادة 03 فقرة 02 بأنها: «الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاحة في البحر أو المرتبطة به

¹- أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 83.

²- مثال عن ذلك، حادث السفينة السودانية "أركنيت" حين اصطدمت بالسفينة الألمانية "دور تمونة" في شهر مارس 1970 بخليج سكاى، والتي تسربت منها كميات هائلة من المبيدات السامة ألحقت ضرار بالغاً بصناعة الصيد في إسبانيا، للمزيد من التفاصيل راجع: أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 38.

³- نوار دهم مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014، ص 286.

ومن ثم فإن الحوادث البحرية هي كل ما يمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء في البحر»⁽¹⁾.

كما قامت المادة 02 فقرة 06 من إتفاقية Marpol لسنة 1973 الحادث بأنه: أي حادث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة، وعُرِّفَت أيضا التصريف في المادة 01 من فقرة 03 على أنه: «إطلاق لمواد ضارة من سفينة بما في ذلك إفلاتا هذه المواد أو التخلص منها أو إراققتها أو تسريبها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها»، ونلاحظ أن الاتفاقية لم تعرف الحوادث البحرية باعتبارها حادثا ماديا وإنما نتطرق لأثر من آثار الحادث وهو تسرب المواد الملوثة للبحر⁽²⁾.

كما تمّ تعريف الحوادث البحرية بأنها واقعة يمكن أن تسبب حدوث الحادث البحري هذا الحادث الذي يتنوع من حيث ظروف الوقوع وشكل الضرر، مثل الجنوح أو الحرائق أو التصادم البحري، هذا الأخير الذي يأتي في مقدمة الحوادث التي تمدد البيئة البحرية⁽³⁾.

ب- التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار:

عند القيام بعمليات التنقيب واستخراج الثروات المعدنية من باطن الأرض في قيعان البحار، مما يؤدي إلى تلوث المياه بطرح فضلات الحفر من رواسب طينة وخلافة في البحر، ولذا فإن إنشاء منشآت التنقيب واستخراج الثروات من البحر غالبا ما يتم على مسافة بعيدة عن الشاطئ⁽⁴⁾.

¹- حسن حرب بشير اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لقسم البحوث والدراسات القانونية لمعهد البحوث والدراسات القانونية بمعهد البحوث والدراسات العربية، 1998، ص 49.

²- محمد حسن النجاري، المنازعات البحرية وآليات تسويتها، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017، ص 235.

³- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 497.

⁴- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 457.

أدى التوسع في عمليات استكشاف واستغلال حقول النفط البحرية إلى وقوع حوادث تسرب للنفط أثرت سلباً على البنية البحرية في مناطق الحفر وعلى المناطق المجاورة⁽¹⁾. وبالإضافة إلى عملية التنقيب عن البترول والغاز الطبيعي ووضع الأنابيب لنقله هناك أوجه أخرى لاستغلال ثروات البحر، والتي لها تأثيرات مضرّة على البيئة البحرية، ونذكر منها: إنشاء المحطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية إقامة مستودعات التخزين داخل البحر، استخراج المعادن كالرصاص والقصدير وغيرهما من المعادن الآخرة وسط قاع البحر، بالإضافة إلى استخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية، وكذا إقامة الجزر الاصطناعية المثبتة في قاع البحر المستخدمة لأغراض متعددة كاستغلال الثروة الطبيعية أو الدفاع الوطني أو البث الإذاعي⁽²⁾.

كما أن استخدام المتفجرات في الاستغلال الصناعي لقاع البحر، كاستخدام الديناميت كمادة متفجرة في التنقيب أو تثبيت الجزر الاصطناعية، واستغلال المعادن من شأنه أن يؤثر على البناء الجيولوجي لقاع البحر بالإضافة إلى قتل كل الأسماك المتواجدة داخل محيط الانفجار خاصة إذا كانت الشحنات قوية⁽³⁾.

¹ - أمثلة عن حوادث تسرب النفط ما وقع في أبريل 1917 في رصيف بحري بحقل أكوفيسك براقو (AKOFISK) والبحري بالقطاع التربوي من بحر الشمال، أدى إلى اندفاع النفط بالقطاع النرويجي من بحر الشمال إلى ارتفاع 180 قدماً فوق سطح الماء، ولم يتم السيطرة على الحقل وإغلاقه إلا بعد ثماني أيام، مما أدى إلى اسكاب حوالي 22 ألف طن من النفط الخام، انتشرت على مساحة ألف كيلو متر مربع لكنها لم ترتب أضرار للدولة الساحلية بسبب تبخر نحو 50% من كمية النفط وتعاون الدول الساحلية لمواجهة الكمية المتبقية.

مثال آخر يتعلق باصطدام إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي عام 1983، فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة للغاية حوالي مائة ألف طن لوثت 2 كيلو متر مربع من مياه الخليج، وقد امتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مسافة كبيرة قدرت بحوالي 30 كيلو متر مربع.

² - جودت حسين جودت، الجغرافيا البحار والمحيطات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 406.

³ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 39.

ج- التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر:

يلجأ الكثير من الدول، لاسيما المتقدمة منها إلى الاستناد لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لإغراق وغمر النفايات الضارة في هذه المناطق، ويعتبر التلوث البحري عن طريق الإغراق من أخطر مصادر التلوث، إذ تقيد الإحصائيات إلى أن أكثر من خمسمائة ألف مركب كيميائي خطير وسام يتم إغراقه في البحر كل سنة زيادة عن المواد البترولية ومشتقاتها⁽¹⁾.

قامت المادة الأولى فقرة 05 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتعريف الإغراق على أنه: «أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية أو أي إغراق معتمد في البحر للسفن أو الطائرات أو غير تلك من التركيبات الاصطناعية».

ومن خلال هذا التعريف تبين أن الإغراق يعتبر مصدرا خطيرا من ناحيتين: من ناحية فعل العمد، وهنا تكمن الخطورة، ومن ناحية ثانية أن المواد المتخلص منها تكون سامة وضارة بالبيئة البحرية لأنها تشمل كل الفضلات والمواد التي تلقى في البحر من السفن والطائرات والأرصفة... الخ.

وتلجأ الدول التي تعمد إلى هذه الطريقة للتخلص من نفاياتها السامة، تغمرها في البحار والمحيطات إلى فكرة "التفتيت والتشتيت" زاعمة بأن الأوساط البحرية متسعة اتساعا كافيا يمكن من خلاله تفتيت وتشتيت أية كمية من النفايات التي تقذف بها⁽²⁾.

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 1994، ص 104.

² - قامت فرنسا مؤخرا بإنشاء خط أنابيب يمتد تحت سطح بحر (Manch) بعمق 02 كلم بغرض تجربة عملية تهدف من خلاله إلى تصريف بعض النفايات في البحر الأبيض المتوسط عن طريق إغراقها، الشيء الذي حذرت منه الدول المطلة على هذا البحر. للمزيد من التفاصيل راجع: =

ثانيا - الاتفاقيات الخاصة بمكافحة التلوث الصادر عن السفن:

يرجع الاهتمام بظاهرة تلويث البحار إلى أوائل القرن العشرين، عندما ندى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة عقد مؤتمر دولي لمناقشة مشاكل الضرر في البحري وقد انعقد المؤتمر فعلا بمدينة واشنطن في الفترة ما بين 08 إلى 16 جوان 1926⁽¹⁾. ثم جاءت دعوة بريطانيا لعقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة مشاكل الضرر البحري، والذي أسفر عنه إبرام اتفاقية لمنع التلوث البترولي في البحار في 12 ماي 1954 والتي تعد أول أداة قانونية على المستوى الدولي التي تهتم بجدية بمشكلة الضرر البحري⁽²⁾، ثم تم إبرام اتفاقية ماربول الخاصة بمكافحة الضرر الصادر عن السفن لعام 1973، وأبرمت عدة اتفاقيات أخرى نذكر منها، اتفاقية أسلو بشأن منع الضرر البحري بالإغراق من السفن والطائرات لعام 1972 وكذا اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من الضرر لعام 1976.

1- اتفاقية لندن (ماربول) لعام 1973 - 1978:

أبرمت اتفاقية لندن ماربول (Marpol) بتاريخ 02 نوفمبر 1973⁽³⁾ تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (OMI)⁽¹⁾.

= عبد السلام علي زين العابدين وعرفات عبد المرتضي، التلوث ثمن المدينة، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992، ص 323.

¹- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ص 107 - 112.

²- تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 12 ماي 1954 ودخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958، وقد عدلت عدة مرات في 1971، 1962 و 1969، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن لوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج. ر، ج، ج، العدد 66، الصادرة بتاريخ 11 سبتمبر 1963.

³- شاركت في إبرام هذه الاتفاقية 71 دولة، بالإضافة إلى أن 07 دول وعدة هيئات اكتفت بإرسال مراقبين، ولقد تم اعتماد هذه الاتفاقية كما نصت فيها، بعد بروتوكول اعتمده المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنه التلوث الذي اعتمدته المنظمة البحرية الدولية من 06 إلى 17 فيفري 1978، وعدلت عدة مرات في سنوات، 1984، 1985، 1987،

1999، 1997، 2001 / 2007، للمزيد من التفاصيل راجع: =

لقد جاءت هذه الاتفاقية كمطلب عالميا لتطوير اتفاقية لندن (OIPOL) المبرمة بتاريخ 12 ماي 1954، وأن تحل محلها لمواجهة كل أنواع الضرر البحري الصادر عن السفن ليس فقط التلوث بالبترول، وما يميز هذه الاتفاقية (Marpol) أن لها الطابع الشمولي لأنها تقرض قواعد أكثر اتساعا ودقة من الاتفاقيات السابقة عنها في مجال التلوث البحري الناجم عن السفن.

كما تسري أحكام هذه الاتفاقية سالفه الذكر على السفن التي تحمل أو ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية، والسفن التي لا تحمل علم دولة طرف في الاتفاقية والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة دولة الميناء في مياهاها الإقليمية⁽²⁾.
استثنت من نطاق التطبيق بعض السفن وهي السفن الحربية والسفن البحرية المساعدة والسفن الأخرى المملوكة للدولة طرف أو تعمل لحسابها لأغراض غير تجارية⁽³⁾.

¹ - BEURIER Jean, Pierre, Droit maritime, 3^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2016, P. 812.

¹ - تأسست المنظمة البحرية الدولية (OMI) في عام 1958، كانت من قبل يطلق عليها تسمية (OMCI) ويعود تاريخ إنشائها إلى 06 مارس 1948، وهي منظمة دولية متخصصة في مجال الملاحة تابعة للأمم المتحدة ويقع مقرها في لندن، وتعني هذه المنظمة بالتلوث الناجم عن ناقلات النفط ويعتبر بمثابة السكرتارية التنفيذية لمعظم الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية، تهدف المنظمة إلى تبني المعايير العملية لدى الدول بشأن السلامة البحرية بالإضافة إلى منع ومراقبة التلوث البحري بسبب السفن وبيان الجوانب القانونية بشأنها وأنشأت المنظمة لتحقيق هذا الغرض (لجنة البيئة البحرية) عام 1973 بغية تسيير مهام المنظمة ووضع الاتفاقيات المعنية بالتلوث البحري موضع التنفيذ لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد ستة نكه رداود، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2012، ص ص 166 - 167.

² - راجع الفقرة 01 من المادة 03 من اتفاقية لندن (Marpol) لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

³ - راجع الفقرة 03 من المادة 02 من اتفاقية لندن (Marpol) لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

كما ألزمت الاتفاقية الدول على ضمانات أن تجري عمليات تشغيل مثل هذه السفن المستثناة بصورة تتسق إلى حد بعيد مع أحكام الاتفاقية⁽¹⁾، إلا أن ذلك غير قادر على منع مثل هذه السفن من إحداث أي ضرر بالبيئة البحرية⁽²⁾.

أشارت اتفاقية لندن (ماربول) لسنة 1973 إلى المواد الضارة المحظورة تصريفها إلى البيئة البحرية من السفن، والمتمثلة في أية مواد يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية أو إتلاف المناطق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر⁽³⁾، كما عرفت الاتفاقية سالفه الذكر المقصود بالتعريف décharge في البيئة البحرية على أنه كل المواد الضارة أو الدفق التي تحتوي على مثل هذه المواد، أي إطلاق كان المواد من سفينة بما في ذلك إفلات هذه المواد أو التخلص منها أو تسريبها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها⁽⁴⁾.

تتألف اتفاقية ماربول لعام 1973 من مواد وبروتوكولين بالنسبة للبروتوكول الأول فهو يتعلق بتصريح عن العلاقات والأحداث التي تؤدي، أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤدية والضرارة، أما البروتوكول الثاني يتعلق بالتحكيم ووسائل المنازعات بين الأطراف، كما اعتمدت الاتفاقية أسلوباً جديداً انحصر في إصدار ستة ملاحق، انطوت على حصر المواد المملوءة، ومن بين هذه الملاحق نجد الملحق الأول والثاني إلزامي، ولقد صادقت عليها 130 دولة تمثل تقريباً كل حمولة الأسطول التجاري العالمي.

كما ألزمت اتفاقية ماربول لعام 1973 الدول أثناء قيامها بالنقل البحري لمواد ضارة بشكل سائب أن تعتمد قوانين وأنظمة وطنية بشأن تصميم السفن المخصصة لنقل المواد

¹ - راجع الفقرة 03 من المادة 03 من اتفاقية لندن (Marpol) لمنع التلوث من السفن لسنة 1973.

² - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث اليمن، 2006، ص 53.

³ - راجع الفقرة 02 من المادة 02 من اتفاقية لندن (Marpol) لمنع التلوث من السفن سنة 1973.

⁴ - المادة 3/2 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

الضارة السائلة بشكل سائب، وكذا وضع قواعد تقنية خاصة بالناقلات الكيماوية بشكل يتلاءم بما هو مقرر في المدونة التي أعدتها جمعية المنظمة البحرية الدولية "مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة لكيماويات خطيرة سائبة وتعديتها"، كما ألزمت الاتفاقية سالفه الذكر الدول بوضع تشريعات وطنية خاصة بشأن التقليل إلى أقصى حد ممكن من التلوث البحري بسبب نقل المواد المؤدية في عبوات أو حاويات الشحن أو صهاريج ثقالة⁽¹⁾.

كما تضمنت اتفاقية لندن المبرمة في 01 نوفمبر 1974 بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحر⁽²⁾ معايير السلامة التي يجب احترامها ومراعاتها، فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء في هذا المجال، بالإضافة إلى نظام تقسيم المرور⁽³⁾.

كما يجب الإشارة إلى ضرورة الاهتمام بمهارة وتأهيل الأطقم العاملة على متنها تلزم الدول بسن قوانين ولوائح ترمي بالنسبة للسفن المسجلة على أراضيها، معايير السلامة بما فيها معايير الكفاءة وساعات العمل وتزويد السفن بالأطقم، تأمين لسلامة الحياة على متنها

¹ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف الإسكندرية، 2006، ص 197.

² - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر، ج، ج، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001. تجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية اشتهرت باسم اتفاقية سولاس "Solus" دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي 1998، ثم إقرارها سنة 1914، وتم تعديلها في سنوات 1929، 1948، 1960 و 1974 لمزيد من التفاصيل راجع: تقرير الأمن العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدولة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A/56/58، 09 مارس 2001، ص ص 24 - 26. www.org.conventionagreements

³ - الاتفاقية رقم 147 المعتمدة بتاريخ 29 أكتوبر 1976، والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية وبروتوكول سنة 1996 الملحق بها، وهي اتفاقية مبرمة في إطار منظمة العمل الدولية.

- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل 2006، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها من السفن التجارية، ج. ر، ج، ج، العدد 23، الصادرة في 10 أبريل 2006.

وذلك للقضاء على ظاهرة السفن غير المنضبطة لاسيما السفن المسجلة تحت أعلام
المجاملة⁽¹⁾.

2- اتفاقية أسلو بشأن منع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات لعام 1972:

أبرمت اتفاقية أسلو في 15/02/1972 بين الدول التي اشتركت في مؤتمر التلوث
البحري الذي انعقد في أسلو بالترويج في الفترة من 09 إلى 12 أكتوبر 1971 وبدأ نفاذها
في تاريخ 07 أبريل 1972، وتهدف إلى حماية البيئة البحرية من الضرر بالإغراق للمواد
الضارة من السفن والطائرات فيها، وقد دعت الاتفاقية في المادة الثالثة منها في إطار
حمايتها للبيئة البحرية من التلوث بالإغراق من السفن والطائرات إلى اتخاذ التدابير
والإجراءات المناسبة لمنع انتشار أو تحويل الفضلات والنفايات المغرقة إلى أماكن غير
المشمولة بالاتفاقية⁽²⁾.

أما بالنسبة للخطر، فقد تضمنت المادة الخامسة منها الخطر المطلق والذي يعني التزام
الدولة بعدم إغراق أيًا من النفايات التي ورد ذكرها في المرفق الأول من الاتفاقية، في حين
أن المادة السابعة أجازت الإغراق بتصريح عام من قبل السلطات المختصة في الدول للمواد
التي ورد ذكرها في المرفق الثالث.

كما ألزمت المادة الخامسة عشر فقرة الأولى جميع الدول بالامتناع عن الإغراق من
السفن والطائرات التي تخضع لولايتها الوطنية سواء كانت المسجلة فيها، أو التي ترفع علمها
وتقوم بنقل مواد يراد إغراقها في البحار، أو تلك السفن التي ترفع أعلام دول أخرى ولكنها
تتواجد في موانئ الدول والأطراف في الاتفاقية بغرض نقل مواد أو نفايات يقصد التخلص

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 204 - 205.

² - صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 16.

منها، كما تخضع السفن لولاية الدول الساحلية عندما تقوم بالإغراق في الأجزاء البحرية الخاضعة للولاية الوطنية لتلك الدول⁽¹⁾.

الفرع الثاني

تدابير التدخل في حالة التصادم البحري

قامت كل من المادة 11 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، والمادة 97 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضع استثناء على اختصاص دولة العلم في حوادث التصادم البحري، والذي يتجسد في منح دولة غير دولة العلم اختصاص القضاء والمحاكمة ألا وهي دولة الشخص المسؤول التي ينتمي إليها بجنسيتها، وذلك دونما سلب لاختصاص دولة العلم بصدد الحادثة نفسها، ويتعلق الأمر بالتصادم في منطقة أعالي البحار (أولا) فظهر خلاف حول القانون الواجب التطبيق في حالة وقوع تصادم بحري في هذه المنطقة (ثانيا).

أولا- مفهوم التصادم في أعالي البحار:

نظم التصادم البحري *L'abordage maritime* في القانون الدولي وفق اتفاقية بروكسل في 23 سبتمبر 1910⁽²⁾، التي وضعت من قبل اللجنة البحرية الدولية التي تسمح

¹ - أحمد عبد السلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مطابع الملك فهد، الرياض، 1998، ص 83.

² - يرجع تاريخ إعداد هذه الاتفاقية إلى سنة 1897، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها قامت فيه بدراسة أحكام التصادم البحري والإنقاذ بين الدول، ليتم الإعداد لهذين المشروعين في عدة مؤتمرات بدءا لمؤتمر Anvers سنة 1898 ومرورا بمؤتمر لندن 1889، ثم باريس 1900، هامبورغ 1902، Amsterdam 1904 إلى أن عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل بمبادرة من الحكومة البلجيكية من أجل التوصل لتوحيد أحكام التصادم والإنقاذ البحريين وبعد عدة دورات تم التوقيع على اتفاقيتين Bruxelles والمتعلقتين بالتصادم والإنقاذ البحريين في 23 سبتمبر 1910، وقد قامت كل من: فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا، الدانمارك، النرويج، السويد، المكسيك، اليابان، الأرجنتين، الولايات المتحدة الأمريكية، روسيا بالتوقيع عليها. =

بتحديد المسؤوليات في حالة التصادم، يتم تحديد نطاق تطبيق هذه الاتفاقية الدولية حسب نوع العمارة البحرية التي تدخلت في التصادم، إما كلاهما سفينتين أو أحدهما سفينة والآخر عمارة بحرية لها الطبيعة القانونية محددة بغض النظر عن مكان وقوع الارتطام، وهذا ما أوضحته المادة الأولى من الاتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري (سالفة الذكر)، التي تنص على أن التصادم البحري هو التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو من سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية، أي كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم⁽¹⁾.

إنطلاقاً من التعريف نستنتج أنه لا يشترط أن يقع التصادم في أجزاء محددة من البحر وكأن شرطها الوحيد والمهم هو أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً، تاركة مسألة المكان مسألة مطلقة⁽²⁾.

كما تنص الاتفاقية سالفة الذكر على استبعاد الاصطدام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحية الداخلية، حتى ولو كان في المياه البحرية فلا يعد تصادماً بحرياً يطبق عليه أحكام التصادم البحري، بل إنه يخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني، كما يتم استبعاد أيضاً التصادم الواقع بين السفن ورسيف الميناء أو الصخور كذلك استبعاد التصادم بين القاطرات والزوارق البحرية أو مراكب الصيد الصغيرة، بل تعد حادثاً

= للمزيد من التفاصيل راجع: جمال بن عصمان، "التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري"، مرجع سابق، ص ص 03 - 04.

¹- Article 01 : « *En cas d'abordage survenue entre navire de mer et bateaux de navigation intérieur, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit* ».

- CACHARD Olivier, Code maritime, Droit international et droit européens, Edition Larcier, Janvier 2006, P. 133.

²- REZZEG Ganem Mohamed (y), Les compétences juridiques en matière d'abordage, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention de diplôme de poste graduation spécialité filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime Bouismail, 2005, P. 07.

ملاحيا لأن القاطرة أو الزورق وكل ما هو على شاكلتهم لا يعتبر سفينة، بل مجرد منشأة عائمة في المياه الداخلية⁽¹⁾.

هذا التعريف الذي تبنته الاتفاقية أخذت به معظم التشريعات، فنجد المشرع الجزائري عرف التصادم البحري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري على أنه «يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون أخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم».

وهذا التعريف للتصادم البحري هو التعريف نفسه الذي تقدمت به اتفاقية بروكسل سالفه الذكر، كما تضيف المادة 274 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري «يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو بشيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية».

كما قام المشرع الفرنسي بتبني نفس تعريف اتفاقية Bruxelles، وهذا ما تجسد في المادة الأولى من قانون 545 الملغى الصادر في 07 جويلية سنة 1967 والمنظم لحوادث البحر Relative aux événement de mer⁽²⁾، كما تبناه قانون النقل الفرنسي الحالي في المادة 5131 من القسم المتعلق باصطلاح الحوادث البحرية منه.

¹ - أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، 2010، ص 99.

² - لقد كان التصادم البحري منظما في القانون التجاري الفرنسي والذي اتبع بالمرسوم التشريعي للتجارة سنة 1681، عدل هو الآخر بالقانون الصادر في 1912/08/12، والمرسوم المؤرخ في 1913/03/12 والقانون الصادر في 1915/07/15، كما جاءت بالجمع بين نصوص قانون 1915، واتفاقية بروكسل للتصادمات لسنة 1910، ثم صدر قانون 545 في 1967/07/07 والمتعلق بحوادث البحر، بحيث قام بالجمع بين نصوص قانون 1915 واتفاقية بروكسل، والتمتم للمرسوم رقم 65 المؤرخ في 1968/01/19 إلى غاية صدور قانون موحد للنقل الفرنسي، والذي تناول الحوادث البحرية في الباب الثالث بعنوان "Réparation des accidents de navigation"، وهو معتمد إلى غاية يومنا هذا.

ويجب الإشارة إلى أن التصادم البحري يختلف عن الجنوح (L'échouement) ويقصد بجنوح السفينة وكما يسمى بالإنجليزية Ship Grounding بأنه نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام السفينة بقاع البحر أو ممر مائي، مما يؤدي إلى تلف الجزء المعمور من بين السفينة وخاصة الهيكل السفلي، مما يؤدي إلى تعرض سلامة السفينة للخطر، وهو يعتبر من أكثر الحالات المسببة للتلوث، حيث أن غالبية الحوادث كانت نتيجة جنوح السفن⁽¹⁾.

تعتبر حالة التصادم البحري حالة أخرى من حالات الاستثناءات التي ترد على اختصاص دولة العلم دون غيرها، ولكن هذه المرة بمقتضى إتفاقيات دولية عامة وضعت قواعد قانونية ملزمة للدول جميعها ممن تستخدم أعالي البحار⁽²⁾.

وقد قامت كل من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، وإتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتنظيم التصادم البحري، بحيث تضمن نص المادة 11 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 تحديد الدولة المختصة بالقضاء في مواجهة المسئول أو المسئولين جنائيا أو تأديبيا عما قد يقع في أعالي البحار من حوادث التصادم البحري، أو أي حادث ملاحي آخر تتعرض له إحدى السفن في أعالي البحار، وأكدت اختصاص دولة العلم وكذلك

¹ - من أشهر الحوادث حادثة الناقل الشهيرة، Torrey Canyon للمزيد من التفاصيل راجع:

- VINCENT Philippe, Op.cit., P. 188.

وكذلك حادث ناقل النفط الليبيرية "Amoco Cadiz" التي تعود وقائعها إلى تاريخ 16 مارس 1978، حينما تعرضت هذه السفينة لحادث جنوح تسبب في تسرب ما تزيد عن 230.000 طن من المحروقات من صهاريجها، مما أدى إلى تلويث 360 كلم من سواحل ناحية "la Bretagne" الفرنسية وهلاك آلاف الأسماك والطيور البحرية، والتسبب في إحداث كارثة بيئية واقتصادية ألمت بالمنطقة المتضررة، وللإشارة فإنه عقب انتهاء المسار القضائي لهذه القضية والذي دام 14 سنة بأكملها (1978 - 1992)، تبين أن تكاليف إصلاح أضرار التلوث الناجمة عن هذه الكارثة تتجاوز بشكل شاسع الحدود المالية القصوى للتعويض المعتمدة في كل من بروكسل لعام 1969، وإتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 لمزيد من التفاصيل راجع:

- DE RAULIN Arnaud, "L'épopée judiciaire de l'Amoco Cadiz", Journal du Droit International, N° 1, 1993, PP. 41 - 96.

² - سنان طالبي القاسمي، مرجع سابق، ص ص 384، 363، 403.

إختصاص دولة المسئول عن الحادث بجنسيته عن محاكمته، ولكن يشترط هنا أن يكون من شأن الحادث الذي يقع أن يحرك دعوى المسؤولية الجنائية أو التأديبية للشخص أو الأشخاص المتسببين بالحادث هذا، وبخلافه لا يمكن إعمال أحكام هذا النص، وهو ما أكدته (فقرة 1 من المادة 11)، كما أجازت الفقرة 2 من المادة 11 سالفه الذكر للدولة التي منحت رخصة الملاحة بسحبها من المتسبب بالحادث بعد محاكمته، تأديبياً، وإن لم يكن من بين المنتمين إليها بجنسيتها، ولم تعطِ الحق لغير الدولة هذه، أما الفقرة 03 من المادة سالفه الذكر، فقد أعطت بشكل صريح لدولة علم السفينة المتسببة بحادث تصادم حق القبض على السفينة هذه واحتجازها ولو لفرض القيام بإجراءات التحقيق، مما يعني أن هذه المادة قد أوردت إستثناء على مبدأ إختصاص دولة العلم في جانب وأبقيت عليه في جانب آخر⁽¹⁾.

كما تضمنت المادة 97 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نفس أحكام الفقرات 02 و03 من المادة 11 من إتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 سالفه الذكر. تنص الفقرات 02 و03 من المادة 97 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: **«2- في المسائل التأديبية، تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة، بعد إتباع الطرق القانونية الواجبة بأن تقرر سحب هذه الشهادة، حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.**

3- لا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمراً باحتجاز سفينة أو إحتباسها، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق».

¹ - عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام (المبادئ العامة)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص ص

وواضح من المادة 11 من إتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 والمادة 97 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، أنهما أوردتا إستثناء على اختصاص دولة العلم في حوادث التصادم البحري يتجسد في منح دولة غير دولة العلم إختصاص القضاء والمحاكمة ألا وهي دولة الشخص المسئول التي ينتمي إليها بجنسيتها وذلك دونما سلب لاختصاص دولة العلم بصدد الحادثة نفسها، إذ أبقيا على اختصاص دولة العلم دون غيرها فيما يتعلق بإجراءات الدولتين وحدها، حيث منحنا صراحة الدولة العلم حق احتجاز السفينة أو حبسها ولو على ذمة إجراءات التحقيق.

والواقع أن التنظيم الوارد في الاتفاقيتين سألقة الذكر لمسألة تحديد الدولة المختصة بكل من البوليس والقضاء، فيما يتعلق بحوادث التصادم البحري التي يسفر عنها مسؤولية جنائية وتأديبية، قد جاء بعد الجدل الكبير الذي أثاره حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية السفينة اللوتس الشهيرة لعام 1926⁽¹⁾.

¹ - تعتبر قضية اللوتس Lotus لعام 1926 السبب الرئيسي في البحث عن مشروع معاهدة متعلقة بالاختصاص الجنائي، وتكمن أحداث هذه القضية في اصطدام وقع في أعالي البحار بين ناقلة النفط التركية "بوزكورت" والسفينة الفرنسية "اللوتس"، نتج عن هذا التصادم عدة ضحايا من الجانب التركي، وعند رسو السفينة الفرنسية في ميناء إسطنبول أُلقت السلطات التركية القبض على الريان الفرنسي وتم إبداعه في السجن، مما استدعى فرنسا للاحتجاج من أجل إحالة القضية لمحكمة العدل الدولية، لكن المشكل ثار أنه لا توجد قواعد في القانون الدولي تحديد الاختصاص بهذا الشأن. وبعد التوقيع على إتفاقية بروكسل لعام 1952م تم الحكم بعدم ثبوت الاختصاص لتركيا ذلك لأن الاختصاص القضائي لا يكون لسلطات الدولة المضرورة دائما لدولة علم السفينة المسؤولية عن حدوث التصادم. للمزيد من التفاصيل راجع: - عبد القادر زيان، التوحيد في أحكام التصادم البحري (دراسة في القانون الدولي الخاص)، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 113.

ثانيا- القانون الواجب التطبيق على التصادم الواقع في أعالي البحار:

يثار خلاف حول التصادم البحري الواقع في أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة أو ما يعرف بأعالي البحار، فهو مال مباح لا يجوز لأية دولة أن تدعي عليه حقوقا خاصة وليس لها أي سيادة عليه⁽¹⁾.

ومشكلة البحث عن القانون الواجب التطبيق عند حصول التصادم البحري في أعالي البحار تزداد تعقيدا، بالرجوع إلى نص المادة 2/12 من اتفاقية Bruxelles لعام 1910 لتوحيد بعض قواعد التصادم، والتي لم تميز بين المياه الإقليمية وأعالي البحار، فقد يحصل تصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو بين سفن تحمل أعلاما مختلفة كل ذلك أدى لظهور عدة اتجاهات⁽²⁾.

لقد أجمع الفقه والقضاء في جميع دول العالم بالقول بتطبيق قانون العلم المشترك la loi du pavillon، خاصة في هذه الحالة أين يتعذر تطبيق القانون الإقليمي نظرا لوقوع التصادم في عرض البحر إعتبارا من أن السفينة جزء من إقليم الدولة التي تحمل علمها والقانون الذي تنتمي إليه السفينة، هذا القانون الأنسب في شأن المسؤولية عن حوادث السفن التي تقع في أعالي البحار، فإتحاد السفن في علم واحد يجعل تطبيق قانون العلم أمرا سهلا يأنطبق قانون العلم المشترك، ولكن المشكلة تظهر عندما يختلف العلمان أي عدم الاشتراك في العلم، وتعذر تطبيق القانون المحلي مما يستدعي البحث عن القانون الواجب التطبيق ليحكم المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري، حيث تعددت الآراء في هذا الشأن.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري الدولي، مرجع سابق، ص 163.

² - مجدي سلامة، أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 447.

1- تطبيق قانون علم السفينة المخطئة:

يرى أنصار هذا الرأي بضرورة تطبيق قانون علم السفينة المخطئة، ويرونه من أكثر الحلول ملائمة لهذه المسألة، والذي يستند بالإضافة إلى أن تطبيق قانون علم السفينة مرتكبة الخطأ يكون في مصلحة مالك السفينة، فهو يعلم مسبقاً بحدود مسؤوليته في حالة خطأ، فلا يتحمل التزامات قد يفرضها عليه قانون لا علم له مما يحقق وحدة الأحكام وتناسقها⁽¹⁾، وقد انتقد على أساس أنه لا يستند إلى أساس واقعي وأن العلم المسبق بالقانون لا يعني ضرورة تطبيقه، كما أنه قد لا يحكم مصلحة مالك السفينة فقط، يخدم صاحب السفينة المضرورة أيضاً، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه⁽²⁾.

¹ - مسألة أعلام المجاملة من المشاكل التي تثار على الساحة الدولية، فبعض الدول مثل: ليبيا، نيماء، هندوراس، كوستاريكا، لبنان وجزر الباهامات، تسمح لبعض السفن الأجنبية التي ليس لها بها أية علاقة يرفع أعلامها، وهي دول لا تتمسك بالعادات والأعراف البحرية التي تحرم ذلك، مما يضر بمصالح بعض المجهزين، حيث كان مصدر هذا السلوك المخالف ظهر في القرن السابع عشر في إنجلترا، حيث كان هذا المبدأ ملجأً للضرب من الموانع الواردة في قانون الملاحة البحرية، فاضطر عدد كبير من السفن الأجنبية للتخفي تحت العلم الإنجليزي ما بين سنة 1969 و1980، أما اليوم فالهدف منه هو التحايل على المواقع التي تفرضها بعض الدول على بعض السفن الأجنبية بالذات، مما يجعل هذه السفن تلجأً للتستر وراء أعلام دول أخرى للمرور في المياه الإقليمية في الدول المانعة.

وأياً ما كان الهدف والأسباب، فإن رفع سفينة لعلم دولة غير مسجلة فيها الترتب عليه نتائج خطيرة بالنسبة للتجارة الدولية أو إثارة الخلاف فيما يتعلق بمسألة القانون الواجب التطبيق، والذي قصدت له محكمة العدل الدولية في أريها الاستشاري الصادر في جوان 1960 برفضها وجود أي علاقة بين السفينة والدولة صاحبة علم المجاملة.

للمزيد من التفاصيل: محمد ماجد محمد أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1987، ص ص 412 - 415.

² - لقد حدث تصادم بين السفينة الإنجليزية Appol والسفينة الفرنسية Percurseur في البحر العالي بخطأ من السفينة الإنجليزية أو عرضت الدعوى أمام المحكمة الفرنسية Brest الفرنسية، حينها طلب مجهز السفينة الإنجليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة استناداً لنص المادة 216 من القانون التجاري الفرنسي، إلا أن المحكمة رفضت هذا الطلب وطبقت القانون الإنجليزي ومع ذلك فقد اشترطت المحاكم الفرنسية الأخذ بهذا الرأي أن لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن الأدب والنظام العام.

للمزيد من التفاصيل راجع: خالد جاسر غفري، القانون البحري، دار الإعمار للنشر والتوزيع، عمان، 2018، ص 326.

2- تطبيق قانون علم السفينة المتضررة:

برز اتجاه آخر يقضي بتطبيق قانون علم السفينة المتضررة، ويستند أصحاب هذا الرأي على أحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني التي يسعى إلى حماية الطرف المتضرر لهذا تستوجب تطبيق القانون الأصلح للمضرور، وهو ما أخذ به القضاء الألماني والقانون البرتغالي، إذ أعطى للمضرور حرية الاختيار للقانون الأكثر تحقيقاً لمصالحه.

ومع هذا فالإشكال يطرح نفسه في حالة الخطأ المشترك، إذ من الصعوبة بمكان تطبيق أي من القانونين، لذلك هناك من يرى بضرورة الموازنة بين أطراف النزاع ولأخذ بعين الاعتبار مصلحة كل من المخطئ والمتضرر، ولا يتأتى ذلك إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين، وهذا ما يثر العديد من الإشكالات في التطبيق، مما دفع للبعض لتطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً، بحيث تكون مسؤولية مالك السفينة محددة وفقاً لقانون العلم، إلا أنّ ذلك يؤدي لتجزئة أحكام المسؤولية⁽¹⁾.

وبينما أنه لا يوجد رأي يخلو من العيوب تم تفصيل وتطبيق قانون القاضي أو المحكمة المعروض عليها النزاع، إذا كانت الدول التي ترفع السفن المتصادمة أعلامها غير متشابهة، فهو الحل العملي الأمثل عند عدم وجود قانون يطبق على القضية خلفته وأن السفينتين تحملان أعلاماً مختلفة والقاضي عند تطبيقه لقانونه يكون أكثر إماماً بالحادث من بقية القوانين الأخرى.

هذا الحل يختلف من بلد لآخر، ففي بلاد الأنجلو سكسونية، إقترحوا نظاماً يقترب من قانون القاضي وهو القانون البحري العام، وأصل هذا الاتجاه يكمن في أن القانون البحري مستخرج من مجموعة أعراف وعادات مشتركة للبجار في كل دولة، وهو القانون المشترك للأمم البحرية أو قانون بالنسبة الشعوب، إلا أنه في باقي القارة الأوروبية لا نجد له الكثير

¹ - SERGIO CARBONE (M), "Les conflits de lois en droit maritime", L'académie de droit international, LAHAYE.A, Tome 3, 2010, P. 99.

من المؤيدين، فمن الصعب القول بوجود قواعد مشتركة عند كل الأمم، إعتبر نوع من الوهم الخاطئ فليس هناك في الواقع قانون بحري عام⁽¹⁾.

وتبقى هذه المسألة من المسائل العالقة بلا حل موجب طالما لا يوجد تشريع دولي موحد بحكم كافة المسائل المتعلقة بالتصادم البحري في أعالي البحار، لذلك أغلب الفقهاء ينادون بضرورة وضع تشريع دولي موحد، ولن يكون ذلك إلا بإبرام اتفاقية أو معاهدة خاصة بالقانون الواجب التطبيق تشترك فيها كافة الدول المهتمة بالتجارة البحرية، أو على الأقل إنشاء محكمة دولية مختصة بالنظر في المنازعات الحاصلة بين السفن نتيجة التصادم في أعالي البحار، إلا أنه ولغاية اليوم لا يوجد أي إتفاقية تعالج مسألة القانون الواجب التطبيق على دعاوي التصادم البحري إلى ذلك الحين يؤكد على ضرورة انضمام كافة الدول إلى إتفاقية Bruxelles لسنة 1910، مع العلم أنهما نجحت إلى حد ليس ببعيد في تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها⁽²⁾.

¹ - محمد ماجد محمد أحمد، مرجع سابق، ص ص 465 - 469.

² - ينبغي الإشارة إلى أن مشروع ريودي جانيرو قد تصدى لمشكلة المصادمات التي تقع في أعالي البحار بين سفينة تابعة لدول مختلفة من خلال تبنيه حلا عمليا يتمشى مع طبيعة القانون الدولي الخاص، ألا وهو خضوع هذه المصادمات لقانون القاضي المعروض عليه النزاع غير أن واضع المشروع استثنوا ثلاثة حالات للتصادم الواقع في أعالي البحار من الخضوع لقانون القاضي، وذلك طبقا لنص المادة 04 من المشروع وهي:

- تطبيق قانون محل التسجيل المشترك أو قانون دولة الملاك المشارك.
- تطبيق المعاهدة المشتركة بين الدول التابعة لها السفن المتصادمة.
- تطبيق قوانين الدول المتصادمة سفنها في حال تطابق هذه القوانين.

للمزيد من التفاصيل راجع: محمد الفتاح راوي، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري - دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، قسم القانون التجاري، جامعة أسيوط، مصر، 2008، ص ص 389 - 390.

- سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا لقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 230.

أما المشروع الجزائري فقد تناول دعاوي التعويض عن أضرار التصادم البحري الواقع في عرض البحر، في نص الفقرة (ب) من المادة 287 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾. ولكن المشرع الجزائري لم يعالج القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري الواقع في أعالي البحار، مما يجعل الأمر غاية في الإبهام، ويزداد تعقيدا إذا كانت السفينتان تحملان جنسيتين مختلفتين وغياب أي قانون موحد يسري في عرض البحر كحالة تصادم سفينة جزائرية وأخرى فرنسية مثلا، فهل المحكمة المختصة في هذه الحالة هي محكمة السفينة الصادمة أو محكمة السفينة المصدومة والمتضررة، وقد تكون إما المحكمة الجزائرية أو المحكمة الفرنسية؟ كذلك هل هي محكمة قانون القاضي الذي رفع إليه النزاع أم تطبيق قانون القاضي الذي رفع إليه النزاع أم تطبيق قانون علم كلا السفينتان الفرنسي والجزائري معا؟

هذا يعني الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري، خاصة التصادم بين سفينة جزائرية وأخرى أجنبية، فنجد المادة 09 من القانون الجزائري هو المرجع في تكييف العلاقات المطلوب تحديد نوعها عند تنازع القوانين لمعرفة القانون الواجب تطبيقه، وبذلك على القاضي الجزائري عند حصول التصادم بين سفينة جزائرية وأخرى أجنبية التعرف على طبيعة العلاقات القانونية في المسألة المعروضة عليه.

من جهة أخرى، فإن المادة 20 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري⁽²⁾ تنص على أنه: **«يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام»** ومن خلال النص نجد أنه من الصعوبة تطبيقه إلا إذا وقع الحادث في المياه الإقليمية الجزائرية، ولا يمكن تطبيقه على التصادم الحاصل في عرض البحر.

¹- راجع : نص المادة 287 من القانون البحري الجزائري.

²- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج، ر، ج، ج، العدد 78، الصادرة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 07-05، مؤرخ في 13 ماي 2007، ج، ر، ج، ج، العدد 13، الصادرة في 13 ماي 2007.

ويقول الأستاذ بن عصمان جمال في هذا الصدد أنه: «إنّ تقييدنا بعبارة "البلد" الواردة
بنص المادة فلا يمكن اعتبار البحر العام بلد أو دولة، وكان الأمر سيختلف لو استعمل
المشرع عبارة "قانون المكان" ليكون لها مفهوماً أوسع»⁽¹⁾.

وبالتالي يجب تطبيق القانون الجزائري كونه قانون المحكمة المختصة وقانون علم
السفينة الجزائرية طرف التصادم، أو تطبيق مبادئ القانون الدولي الخاص إستناداً لنص
المادة 23 مكرر 02 من القانون البحري الجزائري، التي اعتبرت المبادئ العامة للقانون
الدولي الخاص واجبة التطبيق عند عدم وجود نص قانوني يحكم المسألة، لكن غياب تشريع
دولي موحد يجعلنا نستبعد تطبيق هذه المادة أيضاً، وإنطلاقاً مما سبق على المشروع
الجزائري الإسراع لحل المسألة والنص صراحة بخضوع دعاوي التعويض عن أضرار
التصادم البحري، الذي يكون أحد أطرافه سفينة جزائرية والواقع في أعالي البحار للقانون
الجزائري، كذلك ما يحدث من تصادم بين سفينة جزائرية وأية سفينة أجنبية في المياه
الإقليمية الأجنبية، تحمل السفينة للعلم الجزائري تعني خضوعها لقوانين الدولة الجزائرية، ما
لم يكن قانون الدولة صاحبة الإقليم هو الواجب التطبيق، أو تشريع قانون بحري جزائري
قادر على مواكبة هذه التطورات الحاصلة في ميدان التجارة البحرية، أو على الأقل تضمين
مواد في القانون البحري الجزائري في هذا الشأن، حتى لا تبقى مسألة عالقة بلا حل موحد
بحكم كافة المسائل التي تنظم التصادم البحري.

¹ - جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة
دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص 143.

الفرع الثالث

عدم الإخلال بالنظام القانوني للمنطقة الدولية عند استخدامها

قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بإخراج القاع وباطن القاع من مفهوم أعالي البحار، فقد أصبح القاع وباطن القاع يخضعان لنظامين قانونيين مختلفين عن نظام أعالي البحار نظام الجرف القاري الذي حددته إتفاقية قانون البحار لعام 1982 من المواد 76 إلى 85، وتنص المادة 78 في الفقرة 02 على أنه: «لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحرريات الدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحرريات». وهذا في حالة ما إذا أعلنت الدولة الساحلية لنفسها منطقة اقتصادية خالصة تقل عن 200 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽¹⁾، أو في حالة ما إذا كان جرفها القاري يمتد إلى مسافة 350 ميلا بحريا أو تزيد⁽²⁾.

ونظام المنطقة الدولية الذي تجسد في أحكام الجزء الحادي عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (أولا)، وهذا إذا إمتد أعالي البحار إلى مسافة تزيد عن امتداد الجرف القاري في هذه الحالة يمكن أن يطبق نظام الجرف القاري أو نظام المنطقة الدولية، أو يطبق في كل جزء نظام واحد إذا كانت أعالي البحار تغطي جزء من الجرف القاري، فيطبق عليه نظام هذا الأخير، ويزيد في إمتداده عن الجرف القاري، فيطبق على مياه إشتملها هذه الزيادة نظام المنطقة الدولية.

¹ - LADRIT DE LACHARRIERE René, "La zone économique française de 200 milles", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 22, 1976, PP. 642 - 652.

² - المادة 76 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وإن قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بفصل القاع وبقاق القاع عن نظام البحر العالي إلا أنها أكدت بالمقابل على أنّ "نظام المنطقة" لا يمكن أن تؤثر بأي حال من الأحوال على نظام أعالي البحار، بمفهومه الجديد، وهذا ما قضت به المادة 135 بنصها على أنه: «لا يمس هذا الجزء أي الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة- ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به، النظام القانوني للمياه التي تعلو المنطقة أو للحيز الجوي فوق تلك المياه». ولكن يجب احترام مبادئ هذه المنطقة أثناء قيام السفن بالمرور بالعمود المائي الذي يعلو هذه المنطقة (ثانيا).

أولاً- تجسيد فكرة المنطقة الدولية:

قام السفير باردو ARVID Pardo بإثارة فكرة "المنطقة" رسمياً أمام الجمعية العامة في دورتها الثانية والعشرون بتاريخ 17 أوت 1967، حينما سلط الأضواء على موضوع قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، وطلب إدراجه في جدول أعمال الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها القادمة تحت عنوان: "إعلان إتفاقية تتعلق بالاحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، خالصة للأغراض السلمية واستخدام ثرواتها لمصلحة البشرية"، وقد عبر السفير باردو في مذكرة رفعها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة عن خوفه من أن التقدم المضطرد للدول الصناعية تقنياً يمكن أن يؤدي إلى التملك والاستغلال الوطنيين لقاع البحار والمحيطات، ونتيجة لذلك يمكن أن يستغل قاع البحر والمحيطات للأغراض العسكرية، ويستنزف القدر الكبير من ثرواته لصالح فئة قليلة من الدول، وإقترح في مذكرته أن يعلن أن قاع البحر وقاع المحيط "هو تراث مشترك للإنسانية" حيث لا يخضع للتملك الوطني بأية طريقة، كما يجب أن يستكشف بطريقة تحفظ وتصور مصالح البشرية، على أن تستخدم المكاسب والمزايا المالية المتحصلة من نشاطات

الاستغلال الجارية في قاع البحر والمحيط، وبصورة خاصة لتشجيع تنمية الدول الفقيرة⁽¹⁾ وهو ما جسده فيما بعد اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث اعترفت بهذه المنطقة ووضعت نظامها القانوني وحددت حدودها.

1- النظام القانوني للمنطقة الدولية:

ويجب الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أبقت الحيز الجوي خاضعا لنظام أعالي البحار، وإن قامت بإخراج من نظامه القاع وباطن القاع⁽²⁾.

لقد أصبح القاع وباطن قاع أعالي البحار يخضعان لنظام قانوني جديد يجعل من القاع وباطن القاع منطقة جديدة تعريف في ظل هذه الاتفاقية باسم "المنطقة"⁽³⁾.

المبدأ الذي تخضع له هذه المنطقة الجديدة الذي جسده نظامها القانوني هو اعتبار ثروات المنطقة "تراثا مشتركا للإنسانية"⁽⁴⁾، ولقد جاء هذا المبدأ كمحاولة جادة لتحقيق نوع من التوازن بين مصالح الدول الصناعية الكبرى ومصالح الدول النامية، وهذا ما تم تجسيده

1- محمد إبراهيم الدغمة، أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص ص 395 - 396.

ويجب الإشارة إلى أنه إثر هذا الاقتراح أكدته قرارات الجمعية العامة الخاصة بالمنطقة ومنها:

أ - القرار رقم (2574 أ): Résolution 2574A (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833e séance plénière

ب - القرار رقم (2574 ب): Résolution 2574 B (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833e séance plénière

ج - القرار رقم (2574 ج): Résolution 2574 C (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833e séance plénière

د - القرار رقم (2574 د): Résolution 2750 (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833e séance plénière

2- هذا ما قضت به الفقرة (أ) من المادة 87 التي جعلت من حق جميع الدول التمتع بحرية التحليق في أجواء أعالي البحار، كما أكدته المواد 101 إلى 197 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تناولت مرور السفن والطائرات في الوقت نفسه.

3- تنص الفقرة 01 من المادة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تعني "المنطقة" قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية».

4- تنص المادة 136 من اتفاقية قانون البحر لعام 1982 على أن: «المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية».

في أحكام الجزء الحادي عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، قبل أن يتم تعديله بموجب الاتفاق التنفيذي لعام 1994، لإرضاء الدول البحرية الكبرى⁽¹⁾.

تم اعتماد **الاتفاق التنفيذي للاتفاقية لعام 1994** والذي دخل لحيز النفاذ بعد إجراء تعديلات جوهرية عليها في جزئها الحادي عشر المتعلق باستغلال تلك الثروات، بما يتلاءم والسوق التجاري الدولي⁽²⁾.

وليس لأي دولة ساحلية أن تمارس أي حقوق عليها كما تمارسها على بحرها الإقليمي كما ليس لأي دولة ساحلية أن تمارس أي حقوق عليها كما تمارس تلك الحقوق السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وكذلك ليس للدولة غير الساحلية أن تمارس أية حقوق عليها من أي نوع كان، أو حتى على مواردها فجميع الحقوق في موارد المنطقة تثبت للبشرية جمعاء لا تختص بها جماعة دون أخرى ولا يمكن التنازل عنها وتعمل السلطة نيابة عن البشرية، أما المعادن المستخرجة من المنطقة فلا يجوز لأي شخص الإدعاء أو ممارسة حقوق بشأنها إلاّ وفقاً للجزء الحادي عشر من الاتفاقية⁽³⁾.

قامت عدة دول بمعارضة كل ما جاء في هذا الجزء الحادي عشر، وإرضاء هذه الدول بغية انضمامها للاتفاقية دخل الأمين العام للأمم المتحدة في مشاورات غير رسمية أسفرت عن صفقة جديدة تجسدت في إقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في 1994/07/28

¹ - وائل أحمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص ص 05 - 69.

- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 239.

² - عبد القادر بوخطين، "تسوية منازعات قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 08، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 295.

³ - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 204.

لما يعرف بـ «الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار»⁽¹⁾.

2- حدود المنطقة الدولية:

اعتمدت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على المعيارين القانوني والجغرافي معا لرسم حدود منطقة التراث المشترك للإنسانية، وهذا من أجل المحافظة على حقوق ومصالح الدول الساحلية في منطقة الجرف القاري، وضمان الإدارة الفعالة لموارد المنطقة لصالح الإنسانية جمعاء.

قامت كل من المادة 01 وكذلك المادة 134 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتحديد حدود المنطقة من الناحية القانونية، وذلك بالنص على أنها الأجزاء من قاع وباطن أرض البحار والمحيطات الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية والتي تخضع للنظام القانوني المقرر في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية⁽²⁾، وهذا التحديد تم أخذه من إعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية ومواردها التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة لعام 1970، فهذه المنطقة لا تشمل أي وصف من الأوصاف القانونية المقررة لأجزاء البحار والمحيطات الأخرى والتي ترتبط بنظام قانوني خاص⁽³⁾. كما لا تشمل المنطقة أيضا القطبين الشمالي والجنوبي⁽⁴⁾.

¹- وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص ص 26 - 27.

²- أنظر الفقرة (1، أ) من المادة 01 والفقرة 01 من المادة 134 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- والمتمثلة في البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمياه الأريخيلية.

⁴ - لم يتطرق المؤتمر الثالث لقانون البحار لموضوع القطبين الشمالي والجنوبي، وتخضع منطقة القطب الجنوبي منذ تاريخ سابق للمؤتمر إلى إدارة مجموعة من الدول التي تعترف لبعضها البعض بحقوق ملكية على أجزاء من هذه المنطقة وهي 12 دولة (الولايات المتحدة الأمريكية - بريطانيا - الاتحاد السوفياتي - الأرجنتين - أستراليا - بلجيكا - الشيلي - فرنسا - اليابان - نيوزيلندا - النرويج - جنوب إفريقيا) في إطار معاهدة القطب الجنوبي والتي وقعت في 1959/12/01، والاتفاقيات المكملة لها، وقد دخلت حيز التنفيذ في 23 جوان 1961، حيث تعهد فيها الأطراف بإرجاء مطالبهم بحقوق ملكية على حصص في القارة إلى أجل غير مسمى من أجل الأغراض العلمية، والحفاظ عليها=

استنادا إلى نص المادة 1 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يتم تحديد حدود المنطقة على أساس أن الحد الداخلي للمنطقة هو الحد الخارجي للجرف القاري، وهذا الأخير الذي يركز عليه الحد الداخلي والخارجي للمنطقة يختلف مداه بحسب عرض الحافة القارية⁽¹⁾.

ثانيا - المبادئ التي تحكم المنطقة الدولية:

قامت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتقييد النشاطات التي تمارس في المنطقة بالمجموعة من المبادئ⁽²⁾ التي تضمنها الجزء الحادي عشر من الاتفاقية في الفرعين الثاني والثالث⁽¹⁾. ونذكر بعضها:

=لأغراض السلمية فقط بمنع إنشاء قواعد عسكرية عليها أو القيام بالتجارب النووية على أرضها أو إستغلالها على التخلص من مواد النفايات المشعة، كما منعت المعاهدة أي محاولة لاستخراج المعادن من باطن أرض القارة لمدة 50 عاما على الأقل ولقد تركت المعاهدة باب الانضمام إليها مفتوحا لكل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وهي تضم حاليا 49 دولة عضوا.

راجع: جريدة بودبزة، الإطار القانوني لاستثمار قاع البحار والمحيطات، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة الجزائر 01، 2018، ص 190.

¹ - إنَّ الحد الداخلي للمنطقة هو ذلك الخط الوهمي المرسوم في قاع البحر على مسافة 200 ميلا بحريا من الخط الوهمي المرسوم في قاع البحر على مسافة 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهذا في حالة ما إذا كان عرض الحافة القارية للدولة الساحلية يقل عن 200 ميلا بحريا، أو هو ذلك الخط الطبيعي الذي يشكله الطرف الخارجي للحافة القارية إذا كان عرض هذه الأخيرة يساوي 200 ميلا بحريا، أما إذا زاد عرض الحافة عن هذه المسافة، فإن الحد الداخلي للمنطقة في هذه الحالة هو خط ترسمه الدولة الساحلية على حافتها القارية وفقا للمعايير التي وضعتها، الفقرة 04 وما بعدها من المادة 76 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، لمزيد من التفاصيل راجع:

- المادة 76 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

TREVES Tullio, "La limite extérieure du plateau continental : Evolution récente de la pratique", in : A.F.D.I, Vol 35, 1989, P. 727.

² - قبل أن ترد هذه المبادئ في إتفاقية قانون البحار لعام 1982، تم تقرير هذه المبادئ أول مرة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة حيث أعلنت عنها، بعد أن أقرتها الجماعة الدولية حول قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية، وذلك بموجب القرار رقم 2749 الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 1970. لمزيد من التفاصيل راجع: =

1- المنطقة تراث مشترك الإنسانية وتنفي فيها السيادة:

تضمنت المادة 136 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نفس نص المبدأ الأول التي تضمنها الإعلان الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، فجاء نص هذه المادة بما يلي: «**المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية**».

ويفهم من نص هذه المادة أن قاع البحر وما تحت القاع وما يختزله من ثروات حية وغير حية هو لجميع دول العالم في الحاضر والمستقبل، ولا تختص به مجموعة من الدول أو مجتمع دولي في فترة معينة⁽²⁾، وهو ما جسده كذلك المادة 140 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982. ويترتب على ما تقدم أنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء من المنطقة ومواردها، لأن موارد المنطقة ثابتة للبشرية جمعاء⁽³⁾، وهو ما نصت عليه المادة 137 من إتفاقية قانون البحار⁽⁴⁾.

2- حماية البيئة البحرية وحماية الحياة البشرية:

فحماية البيئة البحرية لم تعد مسألة خاصة بأطراف معاهدة دولية مختصة في حماية البيئة البحرية لا يلتزم بها سوى هؤلاء، بل توجب إلزاما عاما لا يمكن لأي دولة بأي حجة التهرب منه، نصت على هذا الإلزام العام لحماية البيئة البحرية في المادة 192 الواردة في الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁵⁾.

=Résolution de l'assemblée générale des Nations Unies, 2749 (XXV) du 16 décembre 1970 : « Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans ainsi que leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale ».

¹ - المواد من 136 إلى 153 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - محمد يوسف علوان، "النظام القانوني لقاع البحار والمحيطات، وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية: التراث المشترك للإنسانية"، المجلة الجزائرية، رقم 02، 1986، ص 412.

³ - عبد الكريم عوض خليفة، مرجع سابق، ص 116.

⁴ - المادة 137 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁵ - محمد سعادي، "هل تتجاوز المادة 192 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مبدأ نسبة المعاهدات الدولية فيما يخص حماية البيئة البحرية؟"، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد 11، العدد 03، من منشورات مخبر أثر=

والتي تنص على أنّ «الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها».

وهذا ما دفع بالبعض إلى طرح مجموعة من الأسئلة، ماذا تعني عبارة «الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها» التي جاءت بها المادة 192 سالف الذكر؟ وما هو محتوى الالتزام الذي نصت عليه؟ هل يتعلق الأمر بواجب محض لا يقبل أي خلل؟ وهل يجب على الدول، على حساب صحة إقتصادهم، السهر على البيئة البحرية وإلى أي حد نجد السيادة الوطنية نفسها مقلصة؟⁽¹⁾. يرى هؤلاء بأن قراءة وحيدة للمادة 192 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، لذا ومن أجل الإجابة على مجموع هذه الأسئلة، يجب الرجوع إلى المواد 193 و 194 و 207 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهذا يؤكد أنّ المادة 192 تشكل مبدأ عاما في المنظور الذي يتموقع فيه من أجل فهم معنى أحكام الجزء الثالث عشر من الاتفاقية، لتعتبر حيز الزاوية، لذلك يجب على الدول أن تعيد النظر في تدخلاتها القضائية للبيئة البحرية.

أما فيما يخص معنى حماية والحفاظ على البيئة البحرية فيقصد به أنّ الدول مرغوبة بفضل المادة 192 على محاربة تلوث البحار، وهذا ما يدفعنا إلى التأمل في نص المادة الأولى الفقرة الرابعة التي تنص على: «إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد، أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية، تؤثر على الموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للخطر، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما فيها صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار». وهو ما يجعلنا نلاحظ بأن التلوث البحري يأتي من الإنسان مباشرة، فعلى الدول كافة أن تتصدى لمثل هذا الفعل البشري المضر بالبيئة البحرية.

=الاجتهاد القضائي على حركة التشريع الجزائري، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019، ص ص 283 - 308.

¹ - TASCHEREAU Louis, La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marine d'origine tellurique, Les cahiers de droit N° 24 (2), 1983, P. 328.

يرى الفقيه الفرنسي المتخصص في القانون الدولي للبيئة ألكسندر كيس إلى أن المادة 192 من إتفاقية قانون البحار تعد من أكثر النصوص شمولية، من خلال هذه المادة أصبح القانون الدولي الحالي يتضمن نصا ملزما له طابع عالمي يعتبر حماية البيئة البحرية في شموليتها واجبا يلتزم به جميع الدول، سواء تعلق الأمر بالمخاطبين بهذا الإلزام أو مضمونه ومداه، لأنه ورد في إتفاقية دولية، أنه يسري على أطرافها من باب القوة الإلزامية للاتفاقيات الدولية للتقيد بها وتنفيذها بحسن نية، أو غيرها من الدول غير الأطراف فيها⁽¹⁾.

كما وضعت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 مادة خاصة لحماية المنطقة من التلوث من جراء الأنشطة التي تمارس فيها، والمتمثلة في المادة 145 التي تنص على ضرورة إتخاذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الإتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد نشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقا لهذه الغاية تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف إلى منع التلوث والأخطار التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، مع إبلاء إهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة لأنشطة مثل الثقب والحفر، والتخلص من الفضلات، وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة⁽²⁾.

مع ضرورة حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية⁽³⁾.

¹ - محمد سعادي، هل تتجاوز المادة 192 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مبدأ نسبة المعاهدات الدولية فيما يخص حماية البيئة البحرية؟، مرجع سابق، ص 294 - 295.

² - الفقرة (أ) من المادة 145 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - الفقرة (ب) من المادة 145 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

كما نصت الاتفاقية على ضرورة حماية الحياة البشرية، وذلك عن طريق إتخاذ التدابير اللازمة لضمان الحماية الفعالة للحياة البشرية عند القيام بالأنشطة في المنطقة⁽¹⁾، وتحقيقاً لهذا الهدف تعتمد السلطة، قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة لإكمال القانون الدولي القائم، كما يتجسد في المعاهدات ذات الصلة⁽²⁾.

3- عدم المساس بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار:

تنص المادة 135 من إتفاقية قانون البحار لعام 182 على أنه: «لا يمس هذا الجزء ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملاً به، الوضع القانوني للمياه التي تعلو المنطقة أو للحيز الجوي فوق تلك المياه». وهنا نجد أن الأستاذ صلاح الدين عامر جاء بموقف مناقض للمبدأ الذي جاءت به المادة سالفة الذكر، التي أكدت على أن النظام القانوني الذي تضمنه الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة لا يمكن أن يمس بالحريات التقليدية الممارسة في أعالي البحار، فيعتقد الأستاذ صلاح الدين عامر أن نظام إستكشاف وإستغلال المنطقة سوف يؤثر حتماً وبدرجات متفاوتة على ممارسة حريات أعالي البحار، ويؤكد موقفه هذا بقوله: « بأن التنظيم القانوني لاستكشاف وإستغلال المنطقة، سوف يؤدي حتماً إلى التأثير على ممارسة الحريات التقليدية في أعالي البحار على نحو أو آخر، وخاصة فيما يتعلق بحرية الملاحة وصيد الأسماك، وذلك على الرغم من التحفظ الذي تم إيرادته بالمادة 147⁽³⁾

¹ - المادة 147 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 340.

³ - الفقرة (2، أ) من المادة 147 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «تكون المنشآت المستخدمة في إجراء الأنشطة في المنطقة خاضعة للشروط التالي: (أ) لا تقام هذه المنشآت أو تثبت أو تزال إلا وفقاً لهذا الجزء وهنا بمراعاة قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، ويجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت وتثبيتها وإزالتها ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها؛

(ب) لا يجوز إقامة هذه المنشآت إذ ترتب على ذلك إعاقة لإستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك؛ =

بشأن تنسيق أوجه النشاط في المنطقة وفي البيئة البحرية، والتي أشارت في الفقرة (ب) منها إلى المنشآت التي ستقام في المنطقة بهدف الاستغلال أو الاستكشاف، والتي ستظهر بطبيعة الحال فوق الماء كجزر صناعية. وعلى الرغم مما أوردته الفقرة (هـ) من المادة ذاتها من أنه: «ليس لهذه المنشآت مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، فإن عمليات الاستكشاف والاستغلال سوف تتم على حساب الحريات التقليدية لأعالي البحار من الناحية الواقعية»⁽¹⁾.

4- قصر الاستخدام على الأغراض السلمية:

أكد البند الثامن من إعلان المبادئ في اللائحة 2749 على أن «المنطقة ستخصص فقط للأغراض السلمية وحدها دون مساس بالإجراءات التي قد يتفق عليها في إطار المفاوضات الدولية الدائرة في مجال نزع السلاح والتي تكون قابلة للتطبيق على منطقة أوسع ويتم عقد اتفاق دولي أو أكثر في أقرب وقت لنفيذ هذا المبدأ بصورة فعالة وخطورة نحو إخراج قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها من سياق التسليح»، ويتضح من ذلك أن مبدأ تخصص قيعان البحار للأغراض السلمية الخالصة قد احتل مكانة بارزة من المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات واعتبر عنصرا أساسيا لتحقيق نظام جديد⁽²⁾.

=(ج) تقام حول هذه المنشآت مناطق سلامة مع علامات مناسبة لضمان سلامة كل من الملاحة والمنشآت، ولا

يكون لشكل مناطق السلامة تلك أو موقعها ما يجعلها تؤلف حزاما يعرقل الوصول المشروع للسفن إلى مناطق

بحرية معينة أو يعرقل الملاحة في الممرات البحرية الدولية؛

(د) تستخدم هذه المنشآت في الأغراض السلمية دون غيرها؛

(هـ) ليس لهذه المنشآت مركز الجزر وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود

البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري».

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 376 - 377.

² - العيد جباري، مبدأ التراث المشترك للإنسانية في القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص القانون

الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2018، ص 47.

وهذا ما جسده أيضا المادة 141 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على أنه:
«تكون المنطقة مفتوحة لاستخدامها للأغراض السلمية دون غيرها من قبل جميع الدول
ساحلية أو غير ساحلية، دون تمييز ودون إخلال بالأحكام الأخرى لهذا الجزء».

كما لا يجب استخدام البحار للأغراض العسكرية لأن أهداف النظام الدولي الحالي هو
تحقيق السلام العالمي، كما أنه يعتبر غرض أساسي لإنشاء المنظمات الدولية ذات الطابع
السياحي، وهو أساس أية علاقات هادئة ومستمرة⁽¹⁾.

ويجدر التأكيد أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد قررت بأن إجراء البحث العلمي
في أعالي البحار أو في التراث المشترك للإنسانية يكون للأغراض السلمية دون غيرها
ولصالح الإنسانية جمعاء، وهذا وفقا للجزء الثالث عشر من الإتفاقية الخاص بالبحث العلمي
البحري، ويجوز للسلطة الدولية ولجميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وكذلك
المنظمات الدولية الحق في إجراء البحث العلمي في المنطقة للأغراض السلمية، وهذا طبقا
للجزء الحادي عشر من الإتفاقية⁽²⁾.

5- المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية ومصالحها المشروعة:

ينص البند 12 من إعلان المبادئ بأنه على الدول عند ممارستها لنشاطها في المنطقة
أن تراعي مصالح وحقوق الدول الساحلية، وكذلك الدول الأخرى التي يمكن أن تتأثر من
ذلك النشاط مع استمرار التشاور مع الدول الساحلية المعنية من أجل تجنب الإخلال بهذه
الحقوق والمصالح.

كما تنص الفقرة (ب) من البند 13 من الإعلان على أنه: «ليس في هذه المبادئ ما
يمس حقوق الدول الساحلية في شأن الإجراءات الخاصة بمنع الخطر الجسيم الذي يسببه

¹ - أحمد أبو الوفاء، الوسيط في قانون المنظمات الدولية، مرجع سابق، ص 39.

² - سفيان البراهيمي، مرجع سابق، ص 144.

**التلوث لخطها الساحلي أو مصالحها ذات العلاقة أو التهديد بذلك الخطر الناتج عنه
أو عن الحوادث الأخرى الضارة»⁽¹⁾.**

مبدأ استغلال موارد المنطقة يجب أن لا يمس بحقوق الدول الداخلية وسلطانها على
الموارد الكامنة في مناطق تدخل في دائرة اختصاصها.

قننت إتفاقية قانون البحار مفهوم ثروات التراث المشترك للإنسانية ووضعت نظاما
قانونيا خاصا باستغلال الثروات المعدنية في المنطقة، وفي الوقت ذاته سلمت بحقوق الدولة
الساحلية في هذه الثروات في مناطق ولايتها الوطنية، وبالتالي لا ينبغي لمختلف أوجه
النشاط في المنطقة أن تؤثر على حقوق الدول الساحلية وهذا ما قرره المادة 142 بنصها
العام في هذا الخصوص.

وأدرجت المادة 142 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ مبدأ عدم المساس بحقوق
ومصالح الدولة الساحلية، لأنه أحيانا يمكن أن تكون منابع الثروة المعدنية ممتدة عبر
الحدود الفاصلة بين منطقة تخضع لسيادة الدولة الساحلية والمنطقة الدولية، كما يكون
الوصول إلى المنطقة الدولية سواء من قبل السلطة أو الدول أو الكيانات الأخرى سيكون عن
طريق شواطئ الدول الساحلية⁽³⁾.

¹ - محمد إبراهيم الدغمة، مرجع سابق، ص 167.

² - المادة 142 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 338.

خاتمة:

مرور السفن الأجنبية في المناطق البحرية المختلفة من أهم المواضع التي عرفت فيها مختلف المؤتمرات الدولية، الرامية إلى تقنين قواعد القانون الدولي للبحار، لم تنجح إتفاقيات جنيف لعام 1958، في إرضاء جميع الدول نظرا لتعارض مصالحها في مجال حرية وتقييد المرور في البحار، بل أن الأمر يعود أساسا إلى كون أن هذه المؤتمرات إكتفت بالاعتراف بنفس جملة الأعراف المعمول بها سابقا، ولم تتمكن عن طريق أحكامها أن توفق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930 والمؤتمرين الأول والثاني لقانون البحار.

طرح موضوع مرور السفن الأجنبية في المناطق البحرية المختلفة فيما بين الدول للمرة الأخرى أثناء مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، والذي جرت مناقشته على أساس "الصفة الشاملة" التي قامت على تقديم تنازلات في مواضيع عدة من بينها مسألة المرور البريء والمرور الحر للسفن في مختلف المناطق البحرية وتتحصل على تنازلات مقابلة من نفس الصفة في مواضيع مغايرة من دول أخرى، انسجمت هذه التنازلات المتقابلة في نهاية المطاف في شكل أحكام توفيقية تضمنتها إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

قامت الدولة الساحلية في المؤتمر الثالث لقانون البحار بتوسيع من صلاحياتها في مواجهة نظام المرور البريء للسفن الأجنبية الخاصة في بحرها الإقليمي، بما يمكنها من المراقبة والإشراف عليه، وهذا ما تجسد في عدد من النصوص من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، منها المادة 19 التي قامت بوضع قائمة حصرية وموضوعية لمختلف النشاطات التي يؤدي القيام بها إلى نفي البراءة عن مرور السفن مما جعل هذه الأخيرة في وضعية قانونية محددة، ووضعت الحد بذلك لكل مجال للشك حول نسبة موضوعية معيار البراءة التي وصف به كل من مؤتمر لاهاي لعام 1930، ومؤتمر جنيف حول قانون البحار اللذين عالجا هذا الموضوع من قبل. كما قررت المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982

بنودا عديدة تمنح الحق للدولة الساحلية في أن تسن في إطارها قوانينها ولوائحها حتى تتمكن من متابعة تنظيم المرور البريء على بحرها الإقليمي.

غير أن ما قيل بخصوص السفن الأجنبية الخاصة لم يكن من الممكن أن يتقبل انطباقه بخصوص طائفة أخرى من السفن والمتمثلة في السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة والتي منح لها حق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ولكن عبر ممرات بحرية تعينها الدولة الساحلية، حسب ما نصت عليه المادة 22 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ولكن يستحسن ذلك بعد طلب للإذن أو الإشعار المسبق، لأن طبيعة هذه السفن تستلزم ذلك على الأقل لتمكين دولة الساحل من القيام بإجراءاتها واتخاذ كل احتياطاتها في التحقق من التزام هذه السفن بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد.

قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالتطرق إلى الاختصاص القضائي على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي بشقيه المدني والجزائي، فالجنائي لا يجوز للدولة الساحلية مباشرة هذا الاختصاص سواء كانت الجريمة مرتكبة من طرف الطاقم أو السفينة إلا في بعض الحالات المتعلقة بالجرائم ذات الطبيعة الدولية، وهذا الاختصاص الممنوح للدولة الساحلية هو اختصاص مانع تباشره في بحرها الإقليمي على أساس أن هذه المنطقة خاضعة لسيادتها وحدها.

يعتبر الاختصاص المدني كالاختصاص الجنائي تتمتع به الدولة التي ترفع علم السفينة، ولكن استثناءا يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الاحترازية المنصوص عليها في قانونها الداخلي على السفينة الأجنبية وفقا للالتزامات أو المسؤوليات التي تقع على هذه السفن في معرض الرحلة التي تقوم بها في البحر الإقليمي، أما فيما يخص السفن العامة بما فيها الحربية فتتمتع بالحصانة ولا يمكن ممارسة الاختصاص عليها من قبل الدولة الساحلية إلا في حالة التهديد بالقوة أو استعمالها بما يخالف المبادئ المقررة في ميثاق الأمم المتحدة.

وتعتبر كل من المضائق والأرخبيلات والموانئ مناطق بحرية تدخل ضمن المياه الداخلية، والتي حظيت في المؤتمر الثالث لقانون البحار بنصيب وافر من التقنين، وضعت لها نصوص في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنظم عملية المرور فيها بطريقة تختلف نوعاً ما عن النصوص التي نظمت المرور البريء في البحر الإقليمي وتحدد كذلك مختلف الواجبات بين السفن الممارسة للمرور فيها وبين الدولة الساحلية، وذلك بتقرير المرور البريء والمرور البريء الذي لا يوقف بالنسبة للمضائق الداخلية، والمرور العابر في المضائق الدولية، وكذا تقرير المرور البريء والمرور الأرخبيلي في المياه الأرخبيلية، وذلك عن طريق أحكامها التوفيقية التي وازنت بها بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية.

كما تم تنظيم مرور السفن الأجنبية في المناطق الخاضعة للولاية المحدودة للدولة الساحلية، والتي تتمثل في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فالمرور الحر مكفول لجميع السفن بمختلف أنواعها وجنسياتها في المنطقة المتاخمة، حيث تمر السفن بكل حرية عبر هذه المنطقة لكي تدخل البحر الإقليمي أو تخرج منه متجهة إلى أعالي البحار، غير أن مرورها مرهون بشروط وذلك من أجل حماية حقوق ومصالح الدولة الساحلية إذ يجب على السفن الأجنبية أثناء مرورها بهذه المنطقة أن لا تقوم بعمل يؤدي بها إلى اختراق قوانين الدولة الساحلية المتعلقة بالأمن والصحة والجمارك والصيد والهجرة.

أما المنطقة الاقتصادية الخالصة فتعد منطقة بحرية حديثة النشأة، أقرتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية في هذه المنطقة، وقد فرضت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على سائر الدول الأخرى ساحلية أو متضررة جغرافياً أو حبيسة واجبين رئيسيين في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يتمثلان في أن تراعي تلك الدول عند ممارستها لحقوقها وواجباتها الواردة في الاتفاقية المذكورة حقوق وواجبات الدولة الساحلية، وكذا الالتزام بالقواعد والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية فيما يخص

تنظيم مرور السفن في هذه المنطقة مرورا حرا، مع مراعاة النظام القانوني للجرف القاري وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أو غيرها من قواعد القانون الدولي.

وسّعت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 من نطاق ولاية الدولة الساحلية نحوى البحر حيث أوردت على قاعدة خضوع السفن للولاية الخالصة لدولة العلم في أعالي البحار بعض القيود إستجابة لمطالب الدول الساحلية والجماعة الدولية ككل.

إذ تم إقرار الاستثناءات التي يجوز فيها التدخل في أعالي البحار، وهذه الاستثناءات منها ما هو عرفي مجسد في القانون الدولي العرفي والذي جاء ليؤكد القانون الاتفاقي والوضعي وهي حالات القرصنة ونقل الرقيق واللبث للاذعي غير مصرح به، والتي يسمح فيها بحق الزيارة والتفتيش وتحويل السفينة المرتكبة لمثل هذه الجرائم، ومنه ما هو جديد في الساحة الدولية فرضته انتشار العولمة والجرائم العابرة للحدود، وهي حالات تهريب المخدرات عبر البحر والإرهاب البحري وتهريب المهاجرين والتلوث، فنجد أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بقمع الجرائم البحرية قد أقرت مجموعة من القواعد تجيز للدول التدخل في شأن السفن المرتكبة لهذه الجرائم في أعالي البحار لحماية الأمن والسلم الدوليين، والتي تعتبر من القيود الواردة على ممارسة المرور الحر في هذه المنطقة، مع مراعاة النظام القانوني للمنطقة الدولية الذي نظمه الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والاتفاق التنفيذي لعام 1994، الذي عدل بعض مواد الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، هذه الأخيرة التي وازنت إلى حد كبير بين مختلف المصالح المتعارضة للدول.

ومن خلال دراستنا خلصنا إلى بعض أهم النتائج والمتمثلة أساسا فيما يلي:

- حرصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على التوفيق بين مختلف مصالح الدول فيما يخص مسألة تقييد مرور السفن في مختلف المناطق البحرية، ولكن تبقى مسألة الموازنة الفعلية بين مختلف هذه المصالح المتعارضة للدول مسألة نسبية يصعب، وإن لم يكن مستحيل تحقيقه.

- سجل إنشاء الجزائر للمنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المرسوم الرئاسي 18-96 اعتراضا من جانب كل من إيطاليا واسبانيا وحاليا هذا موضوع متابعة وتفاوض يهدف لإيجاد ترسيم للحدود يرضي جميع الأطراف كما هو منصوص عليه في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وإن كانت الاتفاقية تحت على التفاوض السابق لإعلان الحدود البحرية في حالة الدول ذات السواحل المتقابلة غير أن تأجيله من طرف كل من الجزائر واسبانيا وإيطاليا لما بعد الإعلان عن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ليلغي اللجوء إليه في مرحلة لاحقة، وهو ما يتم حاليا تداركه سعيا وراء حل يرضي جميع الأطراف.
- أصبحت منطقة أعالي البحار ملاذا لعصابات الاتجار بالمخدرات وهذا ما اقتضى التعاون الدولي لمكافحة هذا النوع من الاتجار، ولكن بالرغم من خطورة وحجم الاتجار بالمخدرات عن طريق البحر إلا أن النصوص القانونية قليلة تخلوا للاتفاقيات الخاصة بالمخدرات من ذلك عدا نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1988.
- إذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تشير إلى ضرورة مكافحة تهريب المهاجرين عبر البحر، فإن البروتوكول الدولي لمكافحة ومنع تهريب المهاجرين في عرض البحر لعام 2000، يعد آلية أساسية وشاملة، فهو يعتبر إطار قانوني يخول الدول القيام بملاحقة مهربي المهاجرين في كل المناطق البحرية بما فيها منطقة أعالي البحار أين لا تملك الدول أية سيادة على تلك المياه.
- نقترح في الأخير على المشرع الجزائري تعديل أحكام التقنين البحري الجزائري مواكبة للتطورات الحاصلة، وذلك بظهور جرائم بحرية جديدة تستدعي وضع قواعد قانونية لمكافحتها سواء تعلق الأمر بجريمة الاتجار بالمخدرات عبر البحر أو تهريب المهاجرين أو الإرهاب البحري، مع ضرورة وضع تعريف للقرصنة البحرية.

أما على المستوى الدولي، فلم تتضمن اتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنظيم القنوات الدولية، لذا أقترح ضرورة إبرام اتفاقية دولية جديدة وعامة بخصوص هذا الشأن، كما أقترح التشديد في مراقبة السفن الناقلة للمواد الخطرة التي تزور الموانئ، والتعامل بقسوة مع السفن التي لم تستوفي مقاييس السلامة بصفة عامة والمقاييس الخاصة بضوابط نقل البضائع الخطرة على وجه الخصوص.

- ضرورة توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة على غرار البحر الإقليمي، لرقابة أكثر فاعلية تضمن من خلالها الدولة الساحلية حماية مصالحها الأمنية والاقتصادية لتمتد هذه الصلاحيات ليس فقط بعد خرق قوانينها وأنظمتها، وإنما لتشمل أيضا التدابير الاحترازية للحد من هذه الخروق.

قائمة المراجع:

أولاً - باللغة العربية:

أ - الكتب:

1. إ.إ. لوكاشوك، القضاة، القانون الدولي العام، ترجمة محمد حسين، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
2. إبراهيم السيد أحمد رمضان، المسؤولية الدولية عن القرصنة البحرية في أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2016.
3. إبراهيم العناني، قانون البحار المبادئ العامة الملاحة البحرية، الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
4. أحمد أبو الوفا، الوسيط في قانون المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
5. _____، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
6. أحمد اسكندر، محاضرات في القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1998.
- أحمد عبد الكريم السلامة، أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 1994.
7. _____، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مطابع الملك فهد، الرياض، 1998.

8. أحمد محمود الجمل، جماعة البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
9. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، 2010.
10. إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
11. أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني للمضايق العربية، دار الحداثة، بيروت، 2009.
12. أنطوان الناشف، البث التلفزيوني والبث القضائي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003.
13. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
14. إيناس محمد البهجي، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.
15. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، دار التأليف، الكويت، 1977.
16. بن عامر تونسي، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.

17. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
18. جعفر عبد السلام، الإطار التشريعي للنشاط الإعلامي، دار المنار للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993.
19. جلال فضل محمد العودي، القانون الدولي للبحار وفقا لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2020.
20. جلال وفاء محبين، قانون التجارة البحرية، المكتبة القانونية، القاهرة، 1997.
21. جمال سلامة علي، قانون البحار في عالم متغير، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
22. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة البري والبحري والجوي، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
23. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
24. جودت حسين جودت، الجغرافيا البحار والمحيطات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.
25. حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم، الطبعة الرابعة، القاهرة، 1969.
26. _____، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976.
27. حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
28. حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية بمنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.

29. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، القاهرة، 2013.
30. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
31. خالد جاسر غفري، القانون البحري، دار الإعمار للنشر والتوزيع، عمان، 2018.
32. خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، قانون البحار والجو والفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
33. _____، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، قانون البحار والجو والفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
34. رضا محمود الشرقاوي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
35. زكريا السباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس للدراسات والنشر والتوزيع، تونس، 1989.
36. سالم الحاج ساسي، قانون البحار الجديد من التقليد والتجديد، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1987.
37. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي، المؤسسة الوطنية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
38. سمير محمد عبد الغنى طه، المكافحة الدولية للمخدرات عبر البحر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.

39. سهيل حسين الفتلاوي، وغالب عواد حوامدة، موسوعة القانون الدولي حقوق الدولة وواجباتها، "الإقليم"، الجزء الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2007.
40. سهيل حسين الفتلاوي ، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
41. سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع: قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
42. _____، القانون الدولي العام في السلم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
43. _____، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
44. شارل روسو، القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة، عبد المحسن سعد الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1987.
45. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1969.
46. صالح محمد بدر الدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، بدون ذكر تاريخ النشر.
47. صلاح الدين بودريالة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، تونس، 1989.
48. _____، القانون الدولي الجديد للبحار، السلسلة الثقافية القانونية منشورات المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 1998.

49. _____، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
50. _____، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
51. _____، مقدمة لدراسات القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
52. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
53. صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز في القانون الدولي، مطبعة مكتب الأزهر، دمنهور، 2001.
54. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
55. صلاح محمد مقدم، تنازع القوانين، سندات الشحن ومشارطات إيجار سفينة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980.
56. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة، القاهرة، 1991.
57. صلاح زكريا السباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس للدراسات والنشر والتوزيع، تونس، 1989، ص 46.
58. عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، بغداد، 1982.

59. عباد عبد اللّطيف، اجتماعية المعرفة الفلسفية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984.
60. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
61. عبد السلام علي زين العابدين، عرفات عبد المرتضي، التلوث ثمن المدينة، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992.
62. عبد العزيز محمد المنصور، التطور السياسي لقطر (1868-1916)، منشورات ذات السلاسل، الكويت، 1980.
63. عبد القادر شريال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر.
64. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
65. _____، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الإصدار الثالث القانون الدولي المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
66. _____، القانون الدولي العام (المبادئ العامة)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
67. عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2013.
68. عبد الله الرزاق إبراهيم، شوقي الجمل، دراسات في تاريخ غرب إفريقيا الحديث والمعاصر، القاهرة، 1988.
69. عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2010.
70. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.

71. عبد المنعم محمد داود، مشكلات المجالات البحرية في المناطق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.
72. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006.
73. عثمان الحسن محمد نور، ياسر عوض الكريم المبارك، الهجرة غير المشروعة والجريمة المنظمة، مركز الدراسات والأبحاث جامعة نايف للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2008.
74. عجيل الويسي وآخرون، المنجد في اللغة العربية والإعلام، دار المشرق، بيروت، 1988.
75. عصام زناتي، مفهوم الضرر في دعوى المسؤولية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
76. علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، الإقليم البري والبحري والجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.
77. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1988.
78. علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
79. علي بن محمد الجرجاني، التعريفات، دار الكتاب المصري، القاهرة، 1990.
80. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972.
81. علي على سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

82. عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
83. _____، القانون الدولي للحدود، الأسس والتطبيقات، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
84. غازي حسن صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
85. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مطبعة التوفيق، عمان، 1992.
86. فاطمة قدورة الشامي، الرق والرقيق في العصور القديمة والجاهلية وصدر الإسلام، دار النهضة، القاهرة، 2009.
87. فريد محمد العريني، السيد محمد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
88. فؤاد سعيد العابد، سياسة بريطانيا في الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، منشورات ذات السلاسل، الكويت، 1981.
89. قيس إبراهيم البدري، كنوز البحار الحية ثروة مشتركة للإنسانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976.
90. كرم شلبي، معجم المصطلحات الإعلامية، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989.
91. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
92. _____، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، القاهرة، 2003.

93. لطيف جبر كرماني، القانون البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
94. مالك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.
95. مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، دار روائع مجدلوي، الخرطوم، 2002.
96. مجدي سلامة، أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، 2017.
97. محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
98. _____، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
99. محمد إبراهيم الدغمة، أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
100. _____، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
101. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
102. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
103. محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنزيت ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
104. _____، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
105. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999.
106. _____، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.

107. محمد بشير الشافعي، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الطبعة السابعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
108. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
109. _____، مبادئ القانون الدولي، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزء الأول، القاهرة، 2002.
110. محمد حازم عتلم، أصول القانون الدولي العام، القسم الثاني، أشخاص القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
111. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مطبعة النهضة الجديدة، القاهرة، 1967.
112. _____، الوجيز في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979.
113. محمد حسن النجاري، المنازعات البحرية وآليات تسويتها، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017.
114. محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، القاهرة، 2012.
115. محمد سامح عمرو، البحث العلمي البحري في ضوء أحكام اتفاقية الأمم، المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المركز الأصيل للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.
116. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.

117. **محمد سامي عبد الحميد**، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.س.ن.
118. _____، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
119. _____، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
120. **محمد سامي عبد الحميد**، **محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة**، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
121. **محمد ستة نكه رداود**، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2012.
122. **محمد سعادي**، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
123. _____، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، مكتب المصرية للصف والإخراج الفني، القاهرة، 2019.
124. **محمد سعيد الدقاق**، **مصطفى سلامة حسين**، القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والتقنصلي، الأشخاص - قانون البحار)، الدار الجامعية، القاهرة، 1993.
125. **محمد سلامة مسلم الدويك**، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن.
126. _____، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.

127. محمد سهيل الفضي، جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للتجار، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.
128. محمد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، 1965.
129. محمد شكري سرور، التأمين ضد أخطار التكنولوجيا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987.
130. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.
131. _____، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
132. محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البحري للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، منشورات الحلبي، بيروت، 2012.
133. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005.
134. محمد عزت، الإرهاب البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013.
135. محمد عطا الله شعبان، حرية الإعلام في القانون الدولي، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2006.
136. محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، (معهد الدراسات الدبلوماسية)، المملكة العربية السعودية، 1995.
137. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحلويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
138. محمد فتحي عبد، التجارب الدولية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.

139. محمد محي الدين، الإقليم ومجالاته، ملخص في القانون الدولي المعاصر، الجزء الثاني، دار الخلدونية، الجزائر، 2003.
140. محمد مصطفى يونس، حقوق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
141. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، 2012.
142. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.
143. محمد شكري سرور، التأمين ضد أخطار التكنولوجيا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987.
144. محمود بركات، بدوي محمود الشيخ، الموسوعة النووية، دار المعارف، القاهرة، 2004.
145. محمود حجازي محمود، النظام القانوني الدولي للاتصالات بالأقمار الصناعية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
146. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
147. محمود مختار أحمد بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
148. مصطفى الحفناوي، القانون الدولي في وقت السلم والحرب، منشأة المعارف الإسكندرية، 1962.
149. _____، قانون البحار الدولي في وقت السلم، المكتبة الأنجلو - المصرية، القاهرة، 1962.

150. مصطفى عبد النواب، معوض عبد النواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
151. موسى محمد رضوان حسني، سلسلة الرسائل العلمية (رسالة دكتوراه القانون الدولي للبحار)، دار الفكر للقانون، القاهرة، 2013.
152. _____، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، القاهرة، 2013.
153. نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.
154. هشام علي صادق، الحماية الدولية الحماية الدولية للمال الأجنبي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1981.
155. هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولي، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1976.
156. وائل أحمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
157. وليد بيطار، القانون الدولي العام، مجد المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008.
158. وليد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة)، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
159. وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2008.
160. يوسف روكز، إفريقيا السوداء سياسة وحضارة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1986.

ب- الأطروحات الجامعية ومذكرات الماجستير:

1- الأطروحات الجامعية:

1. أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام لرسالة لنيل شهادة دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.
2. بن عامر التونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم في ضوء القانون الدولي العام، رسالة الدكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989.
3. بوعلام بوزيدي، الآليات القانونية للوقاية من تلوث البيئة البحرية دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
4. جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009.
5. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.
6. جهيدة بودبزة، الإطار القانوني لاستثمار قاع البحار والمحيطات، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة الجزائر 01، 2018.
7. حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي -دراسة على ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، رسالة دكتوراه.

8. حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015.
9. راوي محمد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري - دراسة مقارنة - رسالة لنيل درجة الدكتوراه، في الحقوق، كلية الحقوق، قسم القانون التجاري، جامعة أسيوط، مصر، 2008.
10. ربعة حملاوي، مردودية المؤسسة المينائية (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر)، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008.
11. رفعت محمد عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، القاهرة، 1980.
12. زهير الزبيدي، الاختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي، الجريمة ذات العنصر الأجنبي، رسالة دكتوراه، جامعة بغداد، 1980.
13. زينب فؤاد كامل أبو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري، رسالة جامعية مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2010.
14. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.

15. **سعاد حسان**، الحوادث البحرية وفقا لقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
16. **سهام زروالي**، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، 2019.
17. **صالح عطية سليمان الغرجومي**، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1982.
18. **عبد الرحمان بوفلجة**، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016.
19. **عبد القادر شربال**، تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، كلية الحقوق، جامعة جيلالي الياس، سيدي بلعباس، 2001.
20. **عبد القادر لعدي**، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
21. **عبد النور راي**، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص قانون دولي، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2019.

22. **العربي بوعميان**، الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، أطروحة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة جيلالي الياس، سيدي بلعباس، 2004.
23. **عمرو عبد الفتاح خليل**، المركز القانوني لمضيق تيران في ضوء الأحكام العامة للمضايق، رسالة دكتوراه، الإسكندرية، 1985.
24. **عوض محمد المر**، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1980.
25. **العيد جباري**، مبدأ التراث المشترك للإنسانية في القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2018.
26. **لعمامي عصاد**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.
27. **محمد ماجد محمد أحمد**، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1987.
28. **نسيم يخلف**، إشكالية المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.
29. **نعمات محمد صفوت محمد**، فعالية الحماية الدولية من أضرار الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق عين شمس، القاهرة، 2009.

30. نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

2- مذكرات الماجستير:

1. أسعد عياش المسبب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، بحيث مستخدم استعمالاً للمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الحماية المدنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005.
2. حسن حرب بشير اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لقسم البحوث والدراسات القانونية لمعهد البحوث والدراسات القانونية بمعهد البحوث والدراسات العربية، 1998.
3. زهرة مناصرة، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2015.
4. عبد القادر زيان، التوحيد في أحكام التصادم البحري (دراسة في القانون الدولي الخاص)، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 113.
5. ندى علي عبد اللطيف السلطان، النظام القانوني الدولي للاتصالات، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة بغداد، 2001.
6. هلال طلال هادي، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي، رسالة الماجستير في الدراسات القانونية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، 2010.

7. وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جماعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2012.

ج - المقالات:

1. إبراهيم بن عزوز، "إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي نظرة على قانون 04-17 المتضمن تعديل قانون الجمارك"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، 2018، ص 20 - 33.

2. إخلاص بن عبيد، "جريمة القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 05، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حاج لخضر، باتنة 1، 2018، ص 191 - 209.

3. إدريس بوكرا، "تطور مفهوم الامتداد القاري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 03 و 04، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 1988، ص 858 - 886.

4. إلهام عزيز، "انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية"، مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد 05، العدد 04، منشورات مخبر قانون العمل والتشغيل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن باديس، مستغانم، ص 145-162.

5. أسامة الغزال حرب، "البعد البحري للصراع العربي الإسرائيلي، قانون البحار الجديد والمصالح العربية"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 160-179.

6. إشراف صالح محمد سيد، "الموقف البريطاني من تجارة الرقيق في الخليج العربي (1820-1890)"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 05، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2014، ص ص 16 - 31.
7. أمينة بورطال، "تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 06، العدد 01، منشورات مخبر السيادة والعولمة، جامعة يحي فارس بالمدينة، 2020، ص ص 55 - 72.
8. بهجت عبد الله القائد، "مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة"، من كتاب القرصنة البحرية وآمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، ص ص 13-48.
9. جابر إبراهيم، الراوي، الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس، 1989، ص ص 306 - 349.
10. جلال عبد الله معوض، "الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد، والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 436 - 499.
11. جمال بن عصمان، "التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 01 - 26.

12. جمال واعلي، "مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته دراسة في القانون الجزائري"، مجلة الحجة، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2007، ص ص 113 - 114.
13. جمعة بن زروال، "الرق في الجنوب الجزائري في بداية الاحتلال من خلال وثائق أرشيفية فرنسية"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 06، العدد 16، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2015، ص ص 29 - 41.
14. جميلة بن موسى، "الإسلام والرقيق ونصوص أو أوراق البردي العربية"، مجلة الباحث، المجلد 3، العدد 01، منشورات مختبر اللغة العربية وآدابها بجامعة عمار ثليجي بالأغواط، الجزائر، 2013، ص ص 147 - 183.
15. حسينة شروان، "موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي"، مجلة المفكر، المجلد 03، العدد 01، جامعة محمد خيضر، بسكرة، ص ص 185 - 202.
16. حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 37-50.
17. حياة عيسى، "تطور الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، مجلة الدراسات القانونية والسياسة، المجلد 01، العدد 01، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 2015، ص ص 112 - 131.

18. خديجة بلحاج، "النظام القانوني لتسير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2017، ص ص 20 - 30.
19. خليل إسماعيل الحديثي، "قانون البحار والمصالح العربية دراسات لمجموعة من الباحثين"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 394 - 396.
20. رشيد بشار، يسين سي لاخضر غربي، "الحقوق الاقتصادية للدول في البحر العالي في ضوء القانون الدولي للبحار"، مجلة التراث، المجلد 04، العدد 18، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2015، ص ص 136 - 149.
21. رقية عواشرية، "قمع القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي"، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص ص 55 - 65.
22. رياض بركات، مسيكة محمد الصغير، "الإشكالات القانونية والعلمية أثناء تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في مياه البحر المتوسط المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية أنموذجا"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، منشورات مخبر البحث في تطوير التشريعات الاقتصادية، جامعة أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، 2021، ص ص 175 - 189.
23. سحر مصطفى حافظ، "الهجرة غير الشرعية (المفهوم والحجم والمواجهة التشريعية)"، مجلة هرمس، جامعة القاهرة، المجلد 02، العدد 02، مصر، 2013، ص ص 36-49.

24. سفيان البراهمي، "فعالية المبادئ العامة التي تحكم إستغلال البحر الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية من التلوث"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص ص 139 - 150.
25. سفيان عيساوي، "أثار الإرهاب الدولي على التنمية الاقتصادية في منطقة الساحل الإفريقي"، مجلة معارف، المجلد 14، العدد 02، جامعة محند ولاحاج البويرة، 2019، ص ص 72 - 100.
26. سليمان زرباني، "حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982"، مجلة الحوار الفكري، المجلد 13، العدد 15، منشورات مخبر الدراسات، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2018، ص ص 497 - 518.
27. سمير محمد فاضل، تطوير قواعد المسؤولية الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 36، مصر، 1980، ص ص 16-46.
28. سنان الطالب القاسمي، "الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 01، السنة العاشرة، 2018، ص ص 364 - 403.
29. طاهر قدوري، "مسألة القرصنة أو الجمار البحري في المغرب الإسلامي، دراسة مقارنة"، مجلة عصور الجديدة، المجلد 10، العدد 02، منشورات مخبر تاريخ الجزائر، جامعة وهران 01، الجزائر، 2020، ص ص 131 - 146.

30. عادل أحمد الطائي، "حق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنطقة العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 357 - 378.
31. عامر غسان سليمان فاخوري، "حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق"، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، السنة السادسة والعشرون، العدد 49، 2012، ص ص 287 - 338.
32. عامر ماجد العجمي، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 01، دمشق، 2019، ص ص 62 - 88.
33. عائشة بن عاشور، محمد بن بوزيان، "الأجندة الجزائرية الشاملة لمكافحة الإرهاب الدولي في الساحل الإفريقي"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، جامعة أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، 2021، ص ص 38 - 63.
34. عبد الحميد عمران، "تجارة الرقيق الإفريقي بعد الاكتشافات الجغرافية الأوروبية وأثارها"، مجلة المعارف للبحوث والدراسات التاريخية، المجلد 05، العدد 03، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2019، ص ص 69 - 97.
35. عبد السلام جعفر، "النظام القانوني للمضائق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 37، القاهرة، 1981، ص ص 113 - 139.

36. عبد الغفور بوسنة، "قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 30، العدد 02، جامعة منتوري، قسنطينة، 2019، ص ص 71 - 98.
37. عبد القادر بوخطين، "تسوية منازعات قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 08، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص ص 258 - 272.
38. عبد القادر سلاماني، منور صم، تجارة الرقيق في إفريقيا الغربية "السنغال أنموذجا"، مجلة دراسات، المجلد 05، العدد 01، مخبر الدراسات الصحراوية، جامعة طاهري محمد، بشار، 2016، ص ص 248 - 262.
39. عبد الكريم بن منصور، سعيدة أعراب، "الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، 2021، ص ص 469 - 488.
40. عبد الله الأشعل، "بعض مشاكل الدول الحبيسة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 38، القاهرة، 1982، ص ص 96 - 115.
41. عبد القادر غيتاوي، "المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في ظل الاتفاقيات الدولية"، مجلة الأفق للعلوم، المجلد 03، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عشور، الجلفة، 2018، ص ص 308 - 318.

42. عبد المالك صايش، "مكافحة الهجرة غير الشرعية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 03، العدد 01، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2011، ص 08 - 22.
43. عبد النور راي، "المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية حتمية طاقوية"، مجلة الفكر القانون والسياسي، المجلد 03، العدد 02، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2019، ص 90 - 110.
44. عصاد لعمامري، "القيود الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المرور البريء السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 08، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 557 - 568.
45. _____، "ازدواجية النظام القانوني للجرف القاري"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 03، العدد 02، 2017، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، ص 233 - 244.
46. عصام زناتي، "التلفزيون المباشر عبر الأقمار الصناعية"، دراسة قانونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد 14، 1992، ص 218-242.
47. علام بن عودة، "تحديد المناطق البحرية على ضوء إتفاقية القانون الدولي للبحار 1982"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2020، ص 19 - 31.

48. فاطمة الزهراء سماعيلين، "دور منظمة الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في حماية البحر من التلوث بالنفط الصادر عن المنصات البحرية النفطية"، مجلة النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 02، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، 2017، ص ص 42 - 61.
49. فتح الدين بن حمو، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، من منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص ص 162 - 169.
50. كمال الدين عمراني، "الجريمة المنظمة وجريمة الإرهاب (دراسة مقارنة)"، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 01 العدد 02، المركز الجامعي، النعامة، 2015، ص ص 183 - 204.
51. كميلة أعراب، "النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 02، العدد 02، منشورات مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، 2017، ص ص 228 - 249.
52. مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 04، 2011، ص ص 265 - 279.
53. محمد الأمين محدي، قوسم الحاج غوثي، "الامتداد القاري على ضوء القانون الدولي الجديد للبحار"، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 05، العدد 02، جامعة طاهر مولاي، سعيدة، 2018، ص ص 9 - 30.

54. محمد رضا التميمي، "الهجرة غير الشرعية من خلال التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 03، العدد 04، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011، ص ص 289 - 308.
55. محمد سعادي، "تطور الجرف القاري في القانون الدولي للبحار وإشكالية تحديد الدولة الجزائرية لجرفها القاري"، مجلة القانون، المجلد 06، العدد 01، جامعة أحمد زيانة، غليزان، 2017، ص ص 21 - 46.
56. _____، "القرصنة البحرية بين الدفاع الشرعي والفعل الإجرامي"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 04، العدد 02، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، الجزائر، 2020، ص ص 56 - 75.
57. _____، "هل تتجاوز المادة 192 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مبدأ نسبة المعاهدات الدولية فيما يخص حماية البيئة البحرية؟"، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد 11، العدد 03، من منشورات مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع الجزائري، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019، ص ص 283 - 308.
58. محمد علي علي الحاج، "الجهود الدولية لمواجهة هجمات القرصنة قبالة سواحل الصومال وبحر العرب، (أسباب الإخفاق وعوامل النجاح، رؤية قانونية وواقعية)"، مجلة الحقوق، العدد 04، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء الجمهورية اليمنية، 2014، ص ص 675 - 752.

59. محمد غريبي، زهيرة مزار، "سياسة مكافحة الإرهاب في منطقة الساحل الإفريقي: بين ضرورة تفعيل تعاون الإقليمي وتحقيق التنمية"، مجلة أكاديمية، المجلد 04، العدد 05، جامعة حسيبة بن بوعلي شلف، 2016، ص ص 177 - 195.
60. محمد يوسف علوان، "النظام القانوني لقاع البحار والمحيطات، وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية: التراث المشترك للإنسانية"، المجلة الجزائرية، العدد 02، 1986، ص ص 339 - 413.
61. مريم لوكال، "الدول الأرخيبيلية بين إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والممارسات الدولية: إقرار للسيادة الوطنية أم غزو لأعالي البحار"، دراسات وأبحاث المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 12، العدد 03، جامعة زيان عشور، الجلفة، 2020، ص ص 644 - 657.
62. مفيد شهاب، "تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار المنعقدة في جنيف في الفترة من 17 مارس إلى 10 ماي 1975"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 31، 1975، ص ص 287 - 343.
63. _____، "قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 500 - 511.
64. مليكة نواصر، "المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحث العلمي البحري"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 10، العدد 01، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017، ص ص 225 - 238.

65. نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، "الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية والدولية (دراسة فقهية مقارنة)"، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، المجلد 31، العدد 02، قطر، 2013، ص ص 288-308.
66. نبيل نويس، "دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 05، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدينة، 2018، ص ص 191 - 209.
67. هشام بوريش، "أسس استخدام مؤشرات الإنتاجية في قياس أداء الموانئ الجزائرية"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 13، العدد 03، جامعة باجي مختار، عنابة، 2007، ص ص 18-40.
68. هشام بوريش، "تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 19، العدد 02، جامعة باجي مختار، عنابة، 2013، ص ص 18 - 40.
69. وسيلة مبارك، "الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 02، العدد 03، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2015، ص ص 09-24.
70. وناسة بوخميس، "صلاحيات الدولية الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 06، العدد 02، منشورات عن مخبر القانون الخاص المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2020، ص ص 1245 - 1260.

د - النصوص القانونية:

1- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 66-155 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر.ج.ج عدد 48، صادر بتاريخ 10 يونيو 1966، معدل ومتمم لاسيما بالأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2015، ج.ر.ج.ج العدد 40، الصادر بتاريخ 23 يوليو 2015.
2. أمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر.ج.ج، العدد 49، الصادرة في 11 يونيو سنة 1966، معدل ومتمم بالقانون رقم 14-01 مؤرخ في 04 فيفري 2014، ج.ر.ج.ج العدد 07، الصادرة في 16 فيفري 2014.
3. الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جويلية 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 52، الصادرة سنة 1971.
4. أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج.ج، العدد 13، الصادرة في 13 ماي 2007.
5. أمر رقم 76-13 المؤرخ في 20 فيفري 1976، المتضمن انضمام الجزائر إلى إتفاقية باريس حول حماية الكابلات المغمورة الموقع عليها في 14 مارس 1884، ج.ر.ج.ج، العدد 23، لسنة 1976.
6. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.
7. أمر رقم 76-84 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن التنظيم العام للصيد البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 30، الصادرة بتاريخ 13 أبريل 1977.

8. مرسوم تشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 28 يونيو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 40، الصادرة بتاريخ 22 يونيو 1994.
9. قانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، ج.ر.ج.ج، العدد 30، الصادرة في 29 جويلية 1979، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 غشت 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 61، لسنة 1998.
10. القانون رقم 2000-03 المؤرخ في 5 أوت 2000، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد وبالمواصلات السلكية واللاسلكية، المؤرخ في 05 أوت 2000، ج.ر.ج.ج، العدد 48، الصادرة بتاريخ 6 أوت 2000.
11. القانون رقم 05-01 مؤرخ في 06 فبراير 2005، يتعلق بالوقاية من تبييض الأموال وبتتمويل الإرهاب ومكافحته المعدل والمتمم، ج.ر.ج.ج، العدد 11، الصادرة بتاريخ 09 فبراير 2005.
12. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، العدد 21، الصادرة بتاريخ 23 فيفري 2008.
13. القانون 14-01 المؤرخ في 04 فيفري 2014، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156 مؤرخ في 08 يونيو 1966، والمتضمن قانون العقوبات، ج.ر.ج.ج، العدد 07، الصادرة بتاريخ 16 فيفري 2014.
14. قانون رقم 15-08 مؤرخ في 2 أبريل سنة 2015، ج.ر.ج.ج، العدد 18، الصادرة في 8 أبريل سنة 2015، يعدل ويتمم القانون رقم 01-11 المؤرخ في 3 يوليو سنة 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات.
15. قانون رقم 17-04 مؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، يتضمن قانون الجمارك، ج.ر.ج.ج، العدد 11، الصادرة في 19 فبراير سنة 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، والمتضمن قانون الجمارك.

16. قانون رقم 19-13، مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم أنشطة المحروقات، ج. ر، ج، ج، العدد 79، الصادرة في 22 ديسمبر 2019.

2- النصوص التنظيمية:

1. المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن لوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج. ر، ج، ج، العدد 66، الصادرة بتاريخ 11 سبتمبر 1963.

2. المرسوم الرئاسي رقم 63-340 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات المتعلقة بحظر الرقيق، ج. ر، ج، ج، العدد 66، الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1963.

3. المرسوم رقم 63-403 مؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، ج. ر، ج، ج، العدد 76، الصادرة في 15 أكتوبر 1963.

4. المرسوم الرئاسي رقم 64-172 المؤرخ في 04 يونيو 1964 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، ج. ر، ج، ج، العدد 12، الصادرة بتاريخ 7 يونيو 1964.

5. المرسوم رقم 72-194 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج. ر، ج، ج، العدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972.

6. المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 المتضمن المصادقة على اتفاقية سولاس 1974 والبروتوكول الملحق بها المؤرخ في 17 فيفري 1978، ج. ر، ج، ج، العدد 36، الصادرة سنة 1983.

7. المرسوم الرئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 19 نوفمبر 1983 المؤرخ في 26 أبريل 1988 المتضمن مصادقة الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناولة للملاحين لعام 1978 المختصرة ب(STCW.78)، ج، ر، ج، ج، العدد 22، الصادرة سنة 1988.
8. المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973 (MARPOL) وبروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج، ر، ج، ج، العدد 22، الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.
9. مرسوم رئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، يتضمن التصديق على إتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لعام 1988، ج. ر. ج. ج، العدد 65، لسنة 1997.
10. المرسوم الرئاسي رقم 98-413، مؤرخ في 07 ديسمبر 1998، يتضمن تصديق الجزائر على الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998، ج. ر، ج، ج، العدد 93، الصادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1998.
11. المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر، ج، ج، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.
12. المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أبريل 1966، ج، ر، ج، ج، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

13. مرسوم رئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000، يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج. ر، ج، ج، العدد 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000.
14. مرسوم رئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003، يتضمن تصديق الجزائر على بروتوكول مكافحة المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، ج. ر، ج، ج، العدد 69، الصادرة بتاريخ 12 نوفمبر 2003.
15. المرسوم الرئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج، ر، ج، ج، العدد 70 الصادرة بتاريخ 07 نوفمبر 2004.
16. المرسوم الرئاسي رقم 05-190 مؤرخ في 28 مايو 2005، يتضمن التصديق على الاتفاق الإطاري في ميدان الصيد البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الموقع بنواكشوط في 18 أبريل 2003، ج. ر، ج، ج، العدد 37، الصادرة بتاريخ 29 ماي 2005.
17. المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل 2006، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها من السفن التجارية، ج. ر، ج، ج، العدد 23، الصادرة في 10 أبريل 2006.
18. المرسوم الرئاسي رقم 07-16 مؤرخ في 14 جانفي 2007، المتضمن التصديق على تعديل اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية، المعتمد في بفيينا في 08 جويلية 2005، ج. ر، ج، ج، العدد 06، الصادرة في 21 يناير سنة 2007.
19. المرسوم الرئاسي رقم 09-185، مؤرخ في 18 ماي 2009، يتضمن تصديق الجزائر على تعديل الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 الموافق عليه من مجلس

- وزراء العدل العرب بتاريخ 29 نوفمبر 2006، ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و31 يناير سنة 2008، ج. ر، ج، ج، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 2009.
20. مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 03 نوفمبر 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، ج. ر، ج، ج، العدد 69، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.
21. المرسوم الرئاسي رقم 18-96 مؤرخ في 20 مارس 2018، الذي يؤسس لمنطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، ج. ر، ج، ج، العدد 18، لسنة 2018.
22. مرسوم تنفيذي رقم 95-192 مؤرخ في 01 جويلية 1995، المتضمن إنشاء محافظة الأمن الميناء أو المطار ج. ر، ج، ج، العدد 38، لسنة 1995.
23. مرسوم تنفيذي رقم 96-55 مؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، ج. ر، ج، ج، العدد 06، صادر بتاريخ 1996.
24. المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج، ر، ج، ج، السنة 36، العدد 57، المؤرخ في 22 أوت 1999.
25. مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج. ر، ج، ج، العدد 01، الصادرة في 06 جانفي 2002.
26. مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 09 ماي 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج، ر، ج، ج، العدد 33، الصادرة بتاريخ 12 ماي 2002.

27. مرسوم تنفيذي رقم 04-418 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج. ر، ج، ج، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

28. مرسوم تنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار فيروس كورونا كوفيد 19 ومكافحته، ج. ر، ج، ج، العدد 15، الصادرة بتاريخ 20 ماي 2020.

29. مرسوم تنفيذي رقم 20-127 مؤرخ في 20 ماي 2020، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 20-70، المؤرخ في 24 مارس 2020، الذي يحدد التدابير التكميلية الوقائية من انتشار فيروس كورونا يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار فيروس كورونا كوفيد 19 ومكافحته، ج. ر، ج، ج، العدد 30، الصادرة بتاريخ 20 ماي 2020.

هـ - القرارات:

1. قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحرية القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج. ر، ج، ج، العدد 23، الصادر بتاريخ 14 أبريل 2004.
2. قرار مؤرخ في 27 جانفي 2004، يحدد الخطوط المرجعية التي تحدد إنطلاقاً منها مناطق الصيد البحري، ج. ر، ج، ج، عدد 19، صادر في 28 مارس 2004.
3. قرارات المنظمة الدولية البحرية (OMI) رقم: (A124/22)، (MSG75/ISWG/WP.1)، (MSG/17/1)-2.

و-التقارير:

1. تقرير الأمين العام الأممي رقم (A/64/818) بشأن المحيطات وقانون البحار، موجه الجمعية العامة للأمم المتحدة المؤرخ في 17 جوان 2010.

2. تقرير الأمن العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدولة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A/56/58، 09 مارس 2001. الموقع:

www.org.conventionagrèments

ثانيا - باللغة الفرنسية:

A-OUVERAGES :

1. **Académie de droit international de la Haye**, Recueil des cours 1992, Martinus Nijhoff Publishers, France, 1994.
2. **ARNAUD Montas**, Droit maritime, Vibert, France, 2012.
3. **BEGKECHI Abdelwahab**, "Droit international public avec référence à la politique algérienne" territoire et espaces, Fascicule, Office des Publications Universitaires, Alger, 1986.
4. **BEKCHI Mohamed Abdelwahab**, Droit international public avec référence à la pratique algérienne ; territoire et espace, Faciale 02, Office des Publications Universitaires, Alger, 1986.
5. **BEURIER Jean Pierre**, Droit maritime, 3^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2016.
6. **BONFILS Henry**, Manuel le droit international public (droit des gens), 3^{ème} édition, Librairie nouvelle, de droit, et de jurisprudence, Paris, 1901.
7. **CACHARD Olivier**, Code maritime, Droit international et droit européens, Edition Larcier, Paris, 2006.
8. **DE FERRON Olivier**, Le droit international de la mer, Tom I, Librairie : E.Droz (Genève) ; Librairie : Minard, Paris, 1958.
9. **DE MARFFY Mantvano**, La recherche scientifique le nouveau Droit de la mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985.
10. **DE NATOUS J. Gos Didier**, Les régions administratives et financier des parts maritimes, R. Pichon et R. Rurand Auzia, Paris, 1965.
11. **DELBECQUE Philippe**, Droit maritime, 13^{ème} éd, Dllloz, Paris, 2014.

12. **DUPUY Pierre- Marie**, Droit international public, 3^{ème} édition Dalloz, Paris, 1995.
13. _____, Droit international public, Dalloz, Paris, 2006.
14. **DUPUY René Jean et VGNES Daniel**, Traité du nouveau droit de la mer, Paris : Economica, Bruylant, 1985.
15. **GIDEL Gilbert**, Le droit international public de la mer, le temps de paix, Tome II, Topos verlag Vaduz, Liechtenstein, Librairie Edouard de chemain, Paris, 1981.
16. _____, Le droit international public de la mer, le temps de paix, Tome III, «La mer territoriale et la zone contigüe» Topos verlag vaduz, Liechtenstein, Librairie Edouard duchemain, Paris, 1981.
17. _____, Le droit international public de la mer, le temps de paix, Tome 3, (la mer territoriale et la zone contigüe), Paris, Maillotée-Châteauroux-Sirey, 1934.
18. **GUILLAUME**, La compétence universelle-frome anciennes et nouvelles, Paris, 1998.
19. **HALLE Michel**, La pêche dans le droit Romain, Les cahiers de droit, Vol 21, paris, 1980.
20. **HENERY (J) et FRANCOIS (X.B)**, Manuel de droit International public (droit des gens) A, Dousseau, Belgique, 1912.
21. **HENEZLIN Marc**, Le principe de droit de punir en droit pénal international, Bruylant, Bruxelles, 1978.
22. **JEAN Pierre Beurier**, Droit maritime, Dalloz action, 2^{ème} édition, Paris, 2010.
23. **LUCHINI Laurent et VOELCKEL Michel**, Les Etats et la mer, la documentation français, Paris, 1977.

24. _____, Droit de la mer, la mer et son droit les espaces maritimes, Tome1, Edition: A. pédone, Paris, 1985.
25. **LUCCHINI Laurent**, Le navire et les navires. Rapport général. Colloque de Toulon: (Le navire en droit international), Edition : A.Pedone, Paris, 1992.
26. _____, Droit de la mer, Tome II, Délimitation navigation et pêche, Edition : A. Pédone, Paris, 1996.
27. **MONTAS Armand**, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.
28. **Nations Unies**, Le droit de la mer, «Evolution récente de la pratique des Etats», New York, 1987.
29. **NYS (E)**, Le droit international, Les Principes, les théories, les fait, M, weissenbruch, Brithane, 1921.
30. **PANCRACIO Jean Paul**, Droit international des espaces, Armand Colin, France, 1997.
31. **RIPERT Georges**, Droit maritime, Tome 01, N° 309, Librairie, Dalloz, Paris, 1950.
32. **RODIER René**, Droit maritime, le navire, Dalloz, Paris, 1980.
33. **RUZIE David**, Droit international (coll. Mémentos), 17^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2004.
34. **SCALIERIS Frietton**, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, Pédone, Paris, 2011.
35. **SCOVAZZI Tullio**, La liberté de mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable! Annuaire du droit de la mer, Tome 3, Pédone, Paris.
36. **SEMMAR Saad Eddine**, Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, Edition Dahlab, Alger, 1990.

37. **TASCHEREAU Louis**, La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marine d'origine tellurique, Les cahiers de droit N° 24 (2), 1983.
38. **TREVES Tullio**, La navigation, Chapitre 15, Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica, Paris-Bruylant-Bruxelles, 1985.
39. **VALLON Frédérique**, La mer et son droit, entre liberté consensualisme, L'impossible gestion, édition publibook université, Droit et sciences politique, paris, 2011.
40. **VERHOEVEN Joe**, Droit international publique, Edition larcier, Bruxelles, 2000.
41. **VINCENT Philippe**, Droit de la mer, Larcier, Paris, 2008.

B - Thèses et mémoire de Magister :

1-Thèses:

1. **BOUCHABA Abdelmadjid**, L'Algérie et le droit de la pêche maritime, Thèse pour le doctorat d'Etat en droit international public, Faculté de droit, Université Mentouri (Constantin), 2008.
2. **BOUTOUCHENT Abdenour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de doctorat, Faculté de droit, Montpellier I, juin 1991.
3. **LARABA Ahmed**, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse pour le Doctorat d'Etat, Institut de Droit et des Sciences Administratives, Université d'Alger, 1985.
4. **MOROSOLI Anthony**, Les dérogation a la règle de la compétence exclusive de l'état du pavillon en haute mer, Thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon- Sorbonne, le 07 juin 2004.

5. **TOURET Corinne**, La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne, Bibliothèque de droit international, Tome 106, dirigée par CHARLES Rousseau, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1992.

2-Mémoire de Magister :

1. **DERARDJA Djamel**, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, Mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007.
2. **REZZEG Gganem Mhamed(Y)**, Les compétences juridiques en matière d'abordage, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention de diplôme de poste graduation spécialité filière administration maritime, Ecole national supérieure maritime Bouismail, 2005.

C - Articles :

1. **ABDEMOULEH Maher**, "Action humanitaire et agression armée, (Marmara face au blocus de gaza)" in : Revue Européenne du Droit Social, PP.10 - 44.
2. **BOUKHATMI Fatima**, "La nécessaire adaptation des ports Algériens : Les outils juridiques", Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume V, N° 02, 2018, PP. 19 - 49.
3. **BOUTOUCHENT Abdenour**, "Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port", Revue Critique de Droit et Sciences Politique, Faculté de droit, Université Mouloud MAMMERI, Tizi- Ouzou, N°1/ 2008, PP. 43 - 58.
4. **CAFLISCH Lucius**, "La délimitation des espaces entre Etats dont les cotes se fond face ou sont adjacentes", in : Traité du nouveau droit de la mer. Editeur : Economica et Bruylant, collection Droit international, Bruxelles-Paris, 1979, PP. 389 - 390.

5. _____, "Les zones maritimes sous juridiction national, leurs limites et leur d'élimination", in : Le nouveau droit de la mère ", Revue Générale de Droit International Public, N° 39, Pedone, Paris, 1983, PP. 35 – 118.
6. **CALIGIURI Andrea**, "La lutte contre l'imagination clandestine par mer : Problèmes liés à l'exercice de la juridiction par l'Etats côtiers", in : Rafael Casado Raigon (Dir), l'Europe et la mer, Pêche, Navigation et environnement marin, Ed, Bruglant, 2005, PP. 421-445.
7. **COINDAN Maria**, "La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux", in : Annuaire Français de Droit International, 1966, 16-36.
8. **DE RAULIN Arnaud**, "L'épopée judiciaire de l'Amoco Cadiz", Journal du Droit International, N° 1, 1993, PP. 41 - 96.
9. **DEVAUX - CHARBONNE Jean**, "Le plateau continental du Royaume Uni et la convention internationale de Genève de 1958", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 10, 1964, PP.705 - 717.
10. **FAY François Michel**, "La nationalité des navires en temps de paix", Revue Générale de Droit International Public, Tome 77, éd. A. Pédone, Paris, Octobre- Novembre 1973, PP. 1000 - 1080.
11. **GUEYDAN Claude**, "Le conseil de l'Europe et l'audiovisuel", in : Revue Européenne du Droit Social, vol.41, N°2, Avril-Juin 1989, PP.365-399.
12. **GUILLAME Gilbert**, "La mer. Homme. Richesse. Enjeux", Tome I. Institut Français de Recherche pour l'exploration De mer, Paris, 1989, PP. 20-46.

13. **HABIB Slim**, "Les pavillons de complaisance", in : Le pavillon, Colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd.A. Pédone, 2008, PP. 81 - 104.
14. **HADDOUM Kamel**, "Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien", Revue de la cour suprême, N°01, Algérie, 2007, PP. 128 - 146.
15. _____, "Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports", Annuaire du Droit Maritime et Océanique, T.XII, de Nantes, 1999, PP. 117 - 138.
16. _____, "La pollution dans les ports de commerce Algériens", Revue Droit des Transports et des Activités Portuaires, N°02, Université d'Oran, 2015, PP. 21 – 45.
17. _____, "Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin", Revue de Droit et Sciences Politiques, N°01, Center Universitaire de Naama, Algérie, 2016, PP.540-550.
18. **KOVAR Robert**, "Les accords conclus au sujet du Savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires", Annuaire Français de Droit International, Paris, 1965, PP.783-809.
19. **LADRIT DE LACHARRIERE René**, "La zone économique française de 200 milles", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 22, Paris, 1976, PP. 641 – 625.
20. **LAKHDAR Abid**, "Eléments de droit international public" », Tome I, Office des Publications Universitaires, 1986, PP. 247-266.
21. **LALY CHEVALIER Caroline**, "Lutte contre la piraterie et droit de l'homme", in : Revue Belge de Droit International, 2009/1, PP. 05 - 51.

22. **LARABA Ahmed**, "La d'élimination des espaces marins", Revue Algérienne des Sciences Juridique Economiques et Politiques, Vol XV, N°2, 1978, PP. 280 – 295.
23. **LASSERRE Frédéric**, "Les détroits maritimes : réflexion sur des stratégies majeurs", in : Cahiers de géographie du Québec, Vol 48, N° 135, Québec, 2004, PP. 279 - 286.
24. **LE HARDY De BEAVLIEU Louis**, "La piraterie maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle", Revue Belge de Droit International, Tome 115, N 3, 2011, PP.653-677.
25. **LUCCHINI Laurent**, "Un aspect des mesures de surveillance maritime au cours des opérations d'Algérie", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 8, Paris, 1962, PP. 922 - 938.
26. **M. Cosdau**, "La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux : Législation nationales et accord européen", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 12, Paris, 1966, PP. 469 - 491.
27. **M. Moreira**, "La répression des émissions de radio diffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux. Législations nationales et accord Européen", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 12, Paris, 1966, PP. 480 - 481.
28. **MARIONNET Pierre**, "Sureté maritime et portuaire, Vade Meun thématique ISPS", bibliothèque de l'institut français de l'aide à la format professionnel maritime, ZI Rennes (Paris), France, 2006, PP. 60-82.
29. **MENSBRUGGHE Yves Van der**, "Le pouvoir de police des Etats en haute mer", in : Revue Belge de Droit International, 1975, PP. 57 - 101.

30. _____, "La relation entre le plateau continental et la zone économique exclusive", In : Le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris, 2004, PP. 05 - 35.
31. **MOMTAZ Djamchid**, "La question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer", in : Annuaire français de droit international, Vol 20, N°1, 1974, PP. 854 – 860.
32. _____, "La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime", in : Annuaire français de droit international, Paris, Vol 1988, PP. 589 - 591.
33. _____, "La piraterie", in : droit international pénal, 2éd, Pédone, Paris, 2012, PP. 367 – 370.
- P. Ebrard**, "Les postes périphériques et les postes pirates", Revue Juridique et Economique du Sud- Ouest, "Série juridique, m3-4, 1964, PP 169-171.
34. **PERRET Daniel**, "Notes sur la piraterie moderne en méditerranée Sud-Est Asiatique", in : Archipel, Vol 56, 1998, PP. 122 - 130.
35. **QUENEUDEC Jean-Pierre**, "La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive de L'Etats-Unis", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 29, Paris, 1983, PP. 710 - 714.
36. **SCOVAZZI Tullio**, "Les zones côtières en : Méditerranée : évolution et confusion", Annuaire du Droit de la Mer, Tome 6, Paris, 2001, PP. 96-122.
37. **SERGIO CARBONE (M)**, "Les conflits de lois en droit maritime", L'académie de droit international, LAHAYE.A, Tome 3, 2010, PP.86-112.

38. **SIEGFRIED (A)**, "Les Canaux Internationaux et les grandes voies, Maritimes, mondiales", Le Recueil des Cours l'Académie de Droit International, volume 74, Paris, 1949, PP. 15 - 30.
39. **SOBRINO HREDIA Jose Manuel**, "Le terrorisme et la piraterie maritime", in : Sûreté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011, PP. 155 - 190.
40. **TREVES Tullio**, "La limite extérieure du plateau continental : Evolution récente de la pratique, in : Annuaire Français de Droit International, Vol 35, Paris, 1989, PP. 724 – 735.
41. _____, "Intervention en haute mer des navires étrangers", in : Annuaire Français de Droit International, Vol 41, Paris, 1995, PP. 651 - 675.
42. **VOELCKEL Michel**, "La piraterie est-elle un génie de droit des gens", Annuaire du droit de la mer, Tome V, Institut du Droit Economique de la Mer, Pédone, Paris, 2000, PP..
43. **WOLFRUM Rudiger**, "La liberté de navigation : Nouveaux défis", P. 02 - 12. Cite :
https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom_navigation-080108_fr.pdf
44. **YANAI Shunji**, "La coopération régionale contre la piraterie en Asie", in : Annuaire Française de Droit Internationale, Vol 52, 2006, PP.391-399.
45. **ZERIZER Youcef**, "L'exercice de la police de la navigation dans la mer territoriale : Droits et obligations de l'Etat côtier", Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume VII, N°1, Laboratoire de droit des transports et des activités portuaires, Université Mohamed Ben Ahmed, Oran 02, 2020, PP. 145 - 167.

D - Traités Internationaux :

1. Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe 1958, Nation Unies, Recueil des Traités, Vol.516, P.205.
2. Convention sur le plateau continental 1958, Nation Unies, Recueil des Traités, Vol.499, P.311.
3. Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer 1958, Recueil des Traités, Vol.499, P.82.
4. Convention sur la haute mer 1958, Recueil des Traités, Vol.450, Nation Unies, 2005, P.82.
5. Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite de Montego bay (1982), in : www.ifm.free.fr, PP.1-151.

E - Jurisprudence :

1 - Cour permanente d'arbitrage :

- C.P.A., Affaire Grisbadama, (Norvège c. Suède), sentence, du 23 octobre 1909, Recueil des sentences arbitrales.

2 - Cour permanente de justice internationale:

1. C.P.J.I., Arrêt du 17 aout 1923, Affaire de Wimbledon, série. A. N 1.
2. C.P.J.I., Arrêt du 7 septembre 1927, Affaire du « LOTUS », Série. A. N 10.

3 - Cour Internationale de justice:

1. Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 9 Avril 1949 : C.I.J., Recueil 1949.
2. Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 15 Décembre 1949 : C.I.J., Recueil 1949.
3. Affaire des pêcheries, Arrêt 18 Décembre 1951 : C.I.J., Recueil 1949.

4 – Tribunal internationale du droit de la mer :

1. Affaire du navire « SAIGA », (saint-Vincent-et les grenadines c. guinée).
2. Arrêt du 4 Décembre 1997, Rôle des affaires No.1.
3. Affaire du navire « SAIGA », (Saint-Vincent-et les grenadines c. guinée).
4. Arrêt du 1 Juillet 1999, Rôle des affaires No.2.

F - Documents :

1. Document du Sous-comité des fons marins :

- Document : A/AC.138/SC.1/L.18

Projet de rapport (1^{ère} partie) (7 Aout 1972).

- Document: A/AC.138/C.II /L.42 and cor.1

Projets d'articles relatifs au passage dans la mer territorial présenté par le Fidji (19 Juillet 1973).

- Document : A/AC.1385C.II/S.R.42,P.67

2. Documents du Sous-comité des fonds marins :

- Document : A/AC.138/SC.II /L.5

Projet de rapport (20 Aout 1971).

- Document : A/AC.138/SC.II /L.39

Projet d'articles présenté par : Afghanistan, L'Autriche, la Belgique, la Bolivie, le Népal et Singapour (16 Juillet 1973).

- Document : A/AC.138/SC.II /L.40

Projet d'articles sur la zone économique exclusive présenté par : l'Algérie, le Cameroun, Éthiopie, Ghana, Kenya, Libéria, Madagascar, Maurice, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Tunisie, République-Unie de Tanzanie et le Zaïre. (16 Juillet 1973).

- Document : A/AC.138/SC.II /L.60

Projet d'articles sur la pêche présenté par Zaïre (17 Aout 1972).

3. Documents de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer

- Document :A/CONF.62/C.2/L.3

Projet d'articles sur la mer territoriale et détroits présenté par le Royaume-Uni.

-Document : A/CONF.62/C.2/L.16

Projet d'articles sur la navigation internationale présenté par les délégations de la Malaisie, le Maroc, Oman et le Yémen.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.20.

Projet d'article sur la définition des détroits utilisés pour la navigation internationale présenté par l'Algérie.

- Document : A/CONF.13/C.2/L.21/Rev.1

Projets d'articles révisés sur la zone économique exclusive présentée par le Nigeria.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.26

Projet d'article sur la mer territoriale présenté par les délégations de la Bulgarie, la République démocratique allemande, la Pologne, L'Union des Républiques socialistes soviétiques.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.44

Projet d'article sur la définition des détroits utilisés pour la navigation internationale présenté par l'Algérie, Bahreïn, Irak, Koweït, République arabe syrienne, la Tunisie et les Emirats arabes unis.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.48

Projet d'articles sur les Etats sans littoral présenté par Pakistan.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.49.

Projet d'articles relatifs aux Etats archipels présenté par Fidji, Indonésie Maurice et Philippines.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.51

Projet d'article sur les archipels présenté par L'Equateur.

- Document : A/CONF.62/C.2/L.52

Amendements au document A/CONF.62/L.49 présenté par la Bulgarie, la République démocratique allemande et Pologne.

-Document : A/AC.138/SC.II/SR.12

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission 12^{ème} réunion.

- Document : A/CONF.62/SR.41

Compte rendus analytiques des séances de plénières 41^{ème} réunion plénière.

-Document : A/CONF.62/C.3/C.26 du 03 Avril 1975

Projets d'articles sur la recherche scientifique marine présenté par la Bulgarie, la République socialiste soviétique de Biélorussie, Tchécoslovaquie, République démocratique allemande, Hongrie Mongolie, Pologne, République s d'Ukraine et Union.

ثالثاً - باللغة الانجليزية:

Books:

1. **BAUMERT Kevin and MELCHIOR Brian**, The practice of Archipelagic States : a study of studies, in ocean development anf international law review, 2015.
2. **CHRIS Forward**, Archipelagic sea, Lanes in Indonesia: The legality in international law, Australian and New Zealand.
3. **KISHOR Uprety**, From Barcelona to Mountego Bay and thereafter: Asearch for landlocked states, Rights to trade through access to the sea- Aretrospective Reciew. Singapore journal of international & Comprative Law, 2003.
4. **QUENEUDEC Jean Pierre**, La France et le droit de la mer, The Law of the Sea. The European Union and its Member States. Published by kluwer law international and Martinus Nijhoff publishers, the Haye, The Netherlands, 1997.

- 5.**SCHACHTE William**, J, International straits and navigation freedoms, Remarks prepared for presentation to the 26 th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22-26, 1992).

Articles:

- 1.**E.J. Molenaar**, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsal and the South Tomi, 19(1) International Journal of Marine and costal Law, 2004.
- 2.**LEWIS Alexander**, International starts, international law studies, the law of naval operation, Volume 64.
- 3.**N.M. Hunings**, Pirate Broadcasting in Europeans Waters, I.C.I.Q, Vol XIV, II, 1965.
- 4.**OLLUS Natalia**, "Protocol against the smuggling of migrants by land, air and sea, supplementing the United Nations Convention against transnational organized crime: a tool for criminal justice personne", Ressource Material Serie, N°.62, Tokyo, February, 2004.
- 5.**TREVES Tullio**, Military installation structures and devices on the seabed, AJTL, Vol 74, 1980.

الفهرس

01	مقدمة
09	الباب الأول: القيود الواردة على نظام المرور البريء في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية
10	الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور البريء في البحر الإقليمي
11	المبحث الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في البحر الإقليمي في ظل احترامها عنصر براءة المرور للسفن الأجنبية
11	المطلب الأول: شرط البراءة كأساس لمرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي
12	الفرع الأول: مفهوم المرور البريء
12	أولاً- تعريف المرور البريء
13	1- السرعة والحركة المتواصلة
13	2- شرط صفة البراءة
14	ثانياً- ميدان تطبيق المرور البريء
16	الفرع الثاني: براءة المرور في إتفاقية قانون البحار لعام 1982
24	الفرع الثالث: وقف المرور غير البريء كتدبير لحماية أمن الدولة الساحلية
29	المطلب الثاني: حق الدولة الساحلية في حماية مصالحها في بحرها الإقليمي
30	الفرع الأول: القوانين واللوائح المتعلقة بتنظيم أمن وسير الملاحة البحرية
36	الفرع الثاني: القوانين واللوائح المتعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب وبالبحوث العلمية
37	أولاً- القوانين واللوائح المتعلقة باستعمال الكابلات وخطوط الأنابيب
40	ثانياً- القوانين واللوائح المتعلقة بالبحوث العلمية

45	الفرع الثالث: حماية مصالح الصيد
50	المطلب الثالث: نطاق تطبيق الاختصاص القانوني للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي
50	الفرع الأول: الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي
51	أولاً- القواعد العامة للاختصاص المدني
53	ثانياً- الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982
53	1- الاختصاص المدني على الأشخاص
55	2- الاختصاص المدني على السفينة
61	ثالثاً- قواعد الاختصاص في مادة التصادم البحري
62	1- الاختصاص الجزائي في مادة التصادم البحري
65	2- الاختصاص المدني في حوادث التصادم البحري
67	الفرع الثالث: الاختصاص الجنائي على السفينة الأجنبية الخاصة
67	أولاً- الأسس العامة لاكتساب الجنسية
69	1- ضابط البناء الوطني
72	2- ضابط الملكية الوطنية
74	3- ضابط الطاقم الوطني
74	4- قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة
77	ثانياً- الحالات التي يكون فيها الاختصاص الجنائي لدولة الساحلية على السفينة الأجنبية الخاصة أثناء مرورها في بحرها الإقليمي
83	المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة خلال مرورها بالبحر الإقليمي

83	المطلب الأول: الوضع القانوني للسفن الحربية الأجنبية خلال مرورها بالبحر الإقليمي
84	الفرع الأول: المدلول القانوني للسفن الحربية
87	الفرع الثاني: اختصاص الدولة الساحلية في مواجهة حصانة السفن العامة والحربية أثناء مرورها في بحرها الإقليمي
91	الفرع الثالث: نطاق اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي على السفن الحربية
102	المطلب الثاني: القواعد المتعلقة بمرور السفن النووية وذات الحمولة الخطرة والغواصات في البحر الإقليمي
102	الفرع الأول: المركز القانوني للسفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة أثناء مرورها في البحر الإقليمي
103	أولاً- تعريف السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة
103	1- تعريف السفن العاملة بمحركات نووية
104	2- تعريف البضائع الخطرة
106	ثانياً- شروط ممارسة السفن النووية للمرور البريء في البحر الإقليمي
109	1- إتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960
111	2- إتفاقية بروكسل الخاصة بمشغلي السفن النووية 1963
112	3- إتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963
118	الفرع الثاني: المرور البريء للغواصات في البحر الإقليمي
118	أولاً- التطرق إلى تقييد مرور الغواصات قبل المؤتمر الثالث لقانون البحار
123	ثانياً- التطرق إلى تقييد مرور الغواصات في أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار

125	ثالثا- التطرق إلى تقييد مرور الغواصات في اتفاقية قانون البحار لعام 1982
130	الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور البريء في المياه الداخلية
131	المبحث الأول: تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية البحرية ذات الطبيعة الخاصة
132	المطلب الأول: تقييد الدولة الساحلية لمرور السفن الأجنبية في مياهها الداخلية قبل رسم خطوط الأساس المستقيمة
135	الفرع الأول: حق الدولة الساحلية في فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية
138	الفرع الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة بالمياه الداخلية للدولة الساحلية
138	أولاً- حصول السفينة الأجنبية على إذن الدولة الساحلية
139	ثانياً- إختصاص الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية.
139	1- السفن الخاصة
140	2- السفن العامة
141	المطلب الثاني: تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق الدولية
142	الفرع الأول: المفهوم التقليدي للمضايق الدولية
142	أولاً- تعريف الفقه الدولي التقليدي للمضيق الدولي
144	ثانياً- تعريف محكمة العدل الدولية للمضايق الدولية
145	1- المعيار الجغرافي
145	2- معيار الاستخدام
146	ثالثاً- تعريف المضائق الدولية في إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958

147	رابعاً- تعريف المضائق الدولية في إتفاقية قانون البحار لعام 1982
148	1- أن يكون المضيق مستعملاً للملاحة الدولية
148	2- أن يكون المضيق موصلاً بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر إقليمي لدولة أجنبية
149	3- أن يتكون المضيق من المياه الإقليمية للدولة أو عدة دول مجاورة للمضيق
150	4- أن يكون المضيق منظماً جزئياً أو كلياً باتفاقيات دولية نافذة وقائمة منذ زمن طويل
150	الفرع الثاني: تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق الدولية
159	الفرع الثالث: نظام المرور العابر في المضائق الدولية كنظام موازٍ للمرور البريء في البحار الإقليمية
160	أولاً- موقف مختلف الدول من نظام المرور العابر خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار
162	ثانياً- مدلول المرور العابر
165	ثالثاً- نطاق تطبيق نظام المرور العابر
165	رابعاً- حقوق الدولة المضائقية
167	خامساً- واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها عبر المضيق الدولية
168	سادساً- حق الدول المضائقية في مواجهة المرور غير عابر
172	المطلب الثالث: تقييد حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية
173	الفرع الأول: المدلول القانوني للأرخبيلات

175	الفرع الثاني: سلطة الدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية في مياهها الأرخبيلية
181	الفرع الثالث: نظام المرور الأرخبيلي في الأرخبيلات مقارنة مع نظام المرور العابر الموازي للمرور البريء
186	المبحث الثاني: تقيد المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية الاصطناعية
187	المطلب الأول: تقيد دخول السفن إلى الموانئ التابعة للدولة الساحلية
188	الفرع الأول: شروط النفاذ إلى الموانئ
197	أولاً- شروط دخول وخروج السفن من الموانئ والمكوث فيها.
198	ثانياً- شروط قبول السفن وملاحتها في الموانئ
200	الفرع الثاني: شروط تفتيش السفن في الموانئ
200	1- أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية
200	2- أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو
201	3- أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي
202	الفرع الثالث: دور المدونة المينائية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) في تكريس السلامة في مجال النقل البحري
203	أولاً- مضمون المدونة المينائية لأمن السفن والمرافق المينائية
205	ثانياً- المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن الميناء والمرافق المينائية
206	1- تقييم أمن المرفق المينائي
207	2- خطة أمن المرفق المينائي
207	ثالثاً- حماية أمن الموانئ في ضوء المتغيرات الحديثة

209	1- الخطوات التنفيذية لتطبيق قواعد تأمين الموانئ
211	2- الأنظمة الأمنية الإلزامية المستحدثة بموجب المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية
211	أ- منظومة التعاريف الآلية للسفينة Ship Automatic Identifactions Système (AIS)
211	ب- نظام الإنذار الأمني للسفينة Ship Security Alert System (SSAS)
212	ج - نظام التعاون والتتبع بعيد المدى (LRIT): A lang Range Identification and Tracking of Ships
212	رابعاً- التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق الميناء
215	المطلب الثاني: تقييد المرور البريء للسفن الأجنبية في القنوات الدولية
216	الفرع الأول: تعريف القنوات البحرية
217	أولاً- القنوات التي تصل بين أنهار وطنية
217	ثانياً- القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية
217	ثالثاً- القنوات التي تصل بين بحار عامة
218	رابعاً- القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة
218	خامساً- القنوات البحرية الدولية
219	الفرع الثاني: خصائص القنوات البحرية
221	أولاً- قناة السويس
221	أ- حرية الملاحة في قناة السويس
221	ب- ضمان سلامة الملاحة وقت الحرب في قناة السويس
222	ج- حق المساواة في المرور في قناة السويس

222	د- قناة السويس جزاء لا يتجزأ من مصر
224	ثانيا- قناة بنما
226	ثالثا- قناة كييل
228	الفرع الثالث: تنظيم حق المرور في القنوات البحرية
233	الباب الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية
234	الفصل الأول: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية
235	المبحث الأول: تقيد ممارسة المرور الحر للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة
236	المطلب الأول: الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في ممارسة رقابتها على السفن الأجنبية
236	الفرع الأول: ظهور فكرة المنطقة المتاخمة
246	الفرع الثاني: لنظام القانوني للمنطقة المتاخمة المجسد لسلطات الدولة الساحلية
248	أولاً- الإجراءات الحمائية الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية
251	ثانيا- الإجراءات الخاصة بحماية الأمن
256	ثالثا- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصالح الصحة والهجرة
257	رابعا- الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية على المستوى الوقائي
258	خامسا- الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية على المستوى الردعي
259	الفرع الثالث: منع تهريب السفن ذات أعلام المجاملة من رقابة الدولة الساحلية
260	أولاً- تعريف أعلام المجاملة
265	ثانيا- الجهود المبذولة للقضاء على سفن أعلام الملائمة

267	المطلب الثاني: المطاردة الحثيثة
268	الفرع الأول: موقف الفقه الدولي والقضاء الوطني من فكرة المطاردة الحثيثة
268	أولاً- موقف الفقه من فكرة المطاردة الحثيثة
269	1- الفقه المعارض لفكرة المطاردة الحثيثة
270	2- الفقه المؤيد لفكرة المطاردة الحثيثة
273	ثانياً- موقف القضاء الوطني من المطاردة الحثيثة
273	1- موقف القضاء الوطني الأمريكي
275	2- موقف القضاء الوطني الكندي
276	ثالثاً- الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في الاتفاقيات الدولية
276	1- الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958
278	2- الإطار التنظيمي لحق المطاردة الحثيثة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982
280	الفرع الثاني: شروط المطاردة الحثيثة حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982
280	أولاً- الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة
280	1- يجب أن تنطلق المطاردة الحثيثة من أحد مناطق الولاية
282	2- المطاردة يجب أن تتم من قبل السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك
282	3- السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون سفينة غير حربية
284	ثانياً- الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة
285	1- وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية
287	2- استمرارية المطاردة الحثيثة

291	ثالثا- المسؤولية الدولية عن المطاردة غير قانونية
293	المبحث الثاني: امتداد صلاحيات الدولة الساحلية من الإقليم البحري الخاضع لسيادة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة
294	المطلب الأول: حدود ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
295	الفرع الأول: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة
296	أولا- تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة
297	ثانيا- الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء إتفاقية قانون البحار
301	ثالثا- تحديد الجزائر لمنطقتها الاقتصادية الخالصة
306	الفرع الثاني: ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
306	أولا- ولاية الدولة الساحلية في إقامة الجزر الاصطناعية
311	ثانيا- ولاية الدول الساحلية في حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
313	ثالثا- ولاية الدولة الساحلية في القيام بالبحث العلمي
313	1- موقف الدول من أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة
315	2- الأحكام التوفيقية لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 بخصوص ممارسة أنشطة البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة
319	أ- حالات تعليق البحث العلمي البحري
319	ب- حالات إيقاف البحث العلمي البحري

320	المطلب الثاني: مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية
321	الفرع الأول: مبدأ حرية الملاحة للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة
326	أولاً- تعريف الدول غير ساحلية والدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافياً
329	ثانياً- أساس حقوق الدولة الحبيسة في الوصول إلى البحار وحرية المرور
329	1- الحق في أن تكون لها سفينة تحمل علمها
332	2- الحق في الدخول والرسو في الميناء 332
333	3- الحق في العبور من وإلى البحر (المرور العابر)
336	الفرع الثاني: القيود الواردة على المرور الحر للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
336	أولاً- احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية
338	ثانياً- عدم المساس بالبيئة البحرية
340	ثالثاً- التزام الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً احترام حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
342	الفرع الثالث: الاختصاص التشريعي والجزائي في المنطقة الاقتصادية الخالصة
345	المطلب الثالث: مراعاة النظام القانوني الذي يحكم منطقة قاع البحر وباطن القاع للعمود المائي للمنطقة الاقتصادية
346	الفرع الأول: علاقة الجرف القاري بالمنطقة الاقتصادية الخالصة
353	الفرع الثاني: حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري
353	أولاً- الحقوق السيادية للدولة الساحلية
354	ثانياً- حق الدولة الساحلية في إجراء البحث العلمي البحري والترخيص به.

355	ثالثا- حق الدولة الساحلية في المحافظة على البيئة البحرية لجرفها القاري.
357	رابعا- حق الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن الأجنبية في جرفها القاري.
361	الفصل الثاني: القيود الواردة على نظام المرور الحر في المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية الدولة الساحلية
362	المبحث الأول: الاستثناءات ذات المصدر العرفي على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار
363	المطلب الأول: الجرائم البحرية التي استقر العرف الدولي منذ القدم على وجوب التدخل لمكافحتها كاستثناء على مبدأ اختصاص دولة العلم
363	الفرع الأول: قمع جريمة القرصنة البحرية
365	أولا- تعريف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الدولي
366	ثانيا- تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية
367	1- القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958
368	2- تعريف جريمة القرصنة البحرية وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982
371	3- تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لعام 1988
373	ثالثا- مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في جريمة القرصنة
373	1- الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة
379	2- السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة
380	3- شروط ممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية
381	الفرع الثاني: حظر نقل الرقيق في البحر
382	أولا- الأساس العرفي لتجريم نقل الرقيق عبر البحر
387	ثانيا- الأساس الاتفاقي لتجريم نقل الرقيق عبر البحر

392	المطلب الثاني: تدابير التدخل على متن السفينة
393	الفرع الأول: حق الاقتراب والتحقق من العلم
398	الفرع الثاني: حق الزيارة وتحويل السفينة
403	الفرع الثالث: مكافحة جريمة البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار
403	أولاً- تعريف البث الإذاعي غير مصرح به
405	ثانياً- حظر البث الإذاعي غير مصرح من أعالي البحار
411	ثالثاً- الالتزامات الواقعة على عاتق الدولة القائمة بالبث الإذاعي
411	1- الالتزام على الحصول على موافقة بالبث الإذاعي
415	2- الالتزام بعدم التعسف في استعمال الحق
419	المبحث الثاني: الاستثناءات ذات المصدر الاتفاقي على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار
419	المطلب الأول: صياغة قواعد قانونية اتفاقية لمكافحة الجرائم البحرية الحديثة في أعالي البحار
420	الفرع الأول: قمع جريمة تهريب المخدرات عن طريق البحر
421	أولاً- أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982
423	ثانياً- تطور الاتفاقيات الثنائية لقمع تهريب المخدرات عبر البحر
425	الفرع الثاني: مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر
425	أولاً- تعريف الهجرة غير الشرعية
426	1- التعريف الفقهي للهجرة غير الشرعية
426	2- التعريف القانوني للهجرة غير الشرعية
429	ثانياً- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو

430	1- التعريف ببروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو
431	2- مستلزمات التعاون الدولي لاتخاذ التدابير لمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر
432	3- إجراء توقيف وزيارة السفينة الضالعة في تهريب المهاجرين
434	الفرع الثالث: مكافحة الإرهاب البحري
435	أولاً- تعريف الإرهاب البحري
439	ثانياً- صور الإرهاب البحري
439	1- صور الإرهاب البحري في اتفاقية SUA/88/2005
439	أ- الاقتراف الشخصي للجرم أو التهديد بارتكابه
440	ب- اشتراط عدم مشروعية الفعل وتوفير القصد الجنائي
441	ج- تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب
441	2- شمول التجريم للأعمال التحضيرية والجريمة غير محققة
442	3- صور الإرهاب البحري في بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988
442	أ- تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب
443	ب- الاعتداء الحكمي
443	ثالثاً- مدى اعتبار اتفاقية SUA/88/2005 كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري
446	المطلب الثاني: أحكام خاصة لمكافحة سوء استخدام منطقة أعالي البحار
447	الفرع الأول: مكافحة التلوث البحري في أعالي البحار
447	أولاً - مصادر التلوث البحري
448	1- التلوث الصادر من السفن بالمواد النفطية

448	أ- عمليات إلقاء مياه الصابورة (مياه الاتزان)
449	ب-عمليات غسيل صهاريج الناقلات
449	2- مصادر التلوث حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982
449	أ- التلوث الناجم عن السفن
451	ب- التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار
453	ج- التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر
454	ثانيا- الاتفاقيات الخاصة بمكافحة التلوث الصادر عن السفن
454	1- اتفاقية لندن (ماربول) لعام 1973 - 1978
458	2- اتفاقية أسلو بشأن منع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات لعام 1972
459	الفرع الثاني: تدابير التدخل في حالة التصادم البحري
459	أولاً- مفهوم التصادم في أعالي البحار
465	ثانيا- القانون الواجب التطبيق على التصادم الواقع في أعالي البحار
466	1- تطبيق قانون علم السفينة المخطئة
467	2- تطبيق قانون علم السفينة المتضررة
471	الفرع الثالث: احترام النظام القانوني للمنطقة الدولية عند استخدامها
472	أولاً- تجسيد فكرة المنطقة الدولية
473	1- النظام القانوني للمنطقة الدولية
475	2- حدود المنطقة الدولية
476	ثانيا- المبادئ التي تحكم المنطقة الدولية
477	1- المنطقة تراث مشترك للإنسانية وتتقي فيها السيادة

477	2- حماية البيئة البحرية وحماية الحياة البشرية
480	3- عدم المساس بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار
481	4- قصر الاستخدام على الأغراض السلمية
482	5- المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية ومصالحها المشروعة
484	خاتمة
490	قائمة المراجع
544	الفهرس

ملخص:

موضوع القيود الواردة على أنظمة المرور التقليدية في البحار، البريء والحر من المواضيع الهامة والشائكة في آن واحد، وذلك لارتباطه بمبدأ سيادة الدول الساحلية من جهة وصلته الوطيدة بمبدأ المساواة في مرور سفن كل الدول والاستثمار الدولي للثروات التي تزخر بها البحار من جهة أخرى.

أولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عناية خاصة لموضوع المرور التقليدي للسفن في البحار وهذا يظهر، أساساً، من خلال التنظيم المحكم للمرور التقليدي للسفن الأجنبية مروراً بريئاً أو مروراً حراً في مختلف المناطق البحرية، هذا التنظيم المتميز الذي راعى سيادة الدول على مياهها البحرية، فهو يبدو مقيداً كلما اقتربنا من الساحل وحرراً كلما ابتعدنا عنه نحو البحر، وهذه المراعاة ليست على حساب مصالح الجماعة الدولية.

Résumé:

Le sujet des restrictions entrantes sur les régimes traditionnels en mer, tant inoffensif que libre, est un sujet important et complexe à la fois, en raison d'une part, du lien qui l'attache au principe de la souveraineté des États côtiers, et d'autre part, à cause de son lien étroit avec le principe d'égalité dans le droit de passage des navires de tous les pays et l'investissement international des richesses qui abondent dans les mers.

La Convention de 1982 sur le droit de la mer a accordé une attention particulière au sujet du passage traditionnel des navires en mer, cela apparaît, principalement, à travers la réglementation stricte du passage traditionnel des navires étrangers, soit passage inoffensif ou libre dans les différentes zones maritimes. Cette organisation distinguée qui respecte la souveraineté des pays sur leurs eaux marines, semble restreinte en fonction de ce que l'on s'approche de la côte et moins restreinte autant que l'on s'éloigne dans la mer, ce respect ne se voit pas au détriment des intérêts de la communauté internationale.