



جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية

الملاحاة البحرية بين الحرية و التقييد

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع : قانون النشاطات البحرية و الساحلية

إشراف الأستاذ:

د/ بوتوشنت عبد النور

إعداد الطالب:

بطوش كهينة

لجنة المناقشة:

د/ تاجر محمد، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا

د/ بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا ومقررا

د/ يسعد حورية، أستاذة محاضرة أ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2017/09/17

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى روح والدي العزيز تغمدہ اللہ برحمته الواسعة وأسكنه فسيح جنانه.

إلى روح جدي رحمه الله

إلى جدتي رمز الخير والبركة

إلى من رعتني بعطفها وحنانها، إلى أول كلمة نطقت بها شفتاي أُمي الحبيبة أطال الله في عمرها

إلى من شجعني على مواصلة دراستي وكان دائما بجانبني..... زوجي

إلى فلذتي كبذتي ابنتي الغالية "جاسمين" و "أريس"

إلى إخوتي جميعا مالك وزوجته والأخص بالذكر إيلين

وشريف ومرزوق ورحيم

إلى جميع أفراد العائلة كبيرا وصغيرا

إلى جميع الأصدقاء والصديقات

أهدي ثمرة هذا الجهد

لهيئة.

كلمة شكر

الشكر أولا وأخيرا إلى الله عزوجل، الذي من علي بنعمة إتمام هذا العمل، وهو جل في علاه المتفضل على عباده بكل النعم.
وعملا بقوله صلى الله عليه وسلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله ومن أهدى إليكم معروفا فكافئوه، فإن لم تستطيعوا فادعوا له"
لأجل هذا أتقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير لأستاذنا الفاضل الدكتور بوتوشنت عبد النور" على قبوله الإشراف على هذه المذكرة، ولأنه لم يخل عليا بشيء من نصائحه وملاحظاته القيمة فشكل لي ذلك دافعا للاجتهاد والمثابرة في انجاز هذا البحث العلمي المتواضع، فجزاه الله عني خيرا، وأطال الله في عمره.

كما أتقدم بخالص عبارات الشكر وعظيم الامتنان إلى جميع الأساتذة بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة مولود معمري والأخص بالذكر أساتذة الماجستير الذين أشرفوا على دفعة 2014-2015 فرع " قانون النشاطات البحرية والساحلية" على جميع ما قدموا لي من نصائح وإرشادات قيمة.
كما أتقدم بالشكر العميق للأساتذة الكرام أعضاء اللجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذا البحث وإثراءه.

ثمينه . 

:

:

-

ت.ب.ج. : التقنين البحري الجزائري.

م.ن.ق.ع.س. : مجلة نقدية للقانون و العلوم السياسية.

م.د.ق.س. : مجلة الدراسات القانونية و السياسية.

:

-

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

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

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

ART. : Article.

N.U. : Nations Unie

N°. : Numéro.

OMI. : Organisation Maritime Internationale.

OMCI : Organisation Maritime Consultative Internationale

OPCIT. : Référence Précédente.

T. : Tome.

Rec. : Recueil

Vol. : Volume.

ED. :Edition.

PAR. : Paragraphe.

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

:

ILC. :International Law Commission

SOLAS. : Convention for the Safety of Life at Sea

MARPOL. : Marine Pollution

مقدمة:

تمثل البحار أكثر من 70% من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية، وهي اليوم ليست مجرد ممر للاتصال بين الحضارات فحسب، بل هي مصدر لغذاء البشر ومورد للكنوز والمعادن، وهي كثيرة لم تستغل بعد. وقد أدى تزايد السكان وارتفاع مستويات المعيشة وزيادة متطلبات الحياة المادية إلى تزايد طلب البشر على موارد الثروة الحية وغير الحية الموجودة في البحار، وتفتق ذهن البشر عن إمكانيات علمية وتكنولوجية هائلة مكنتهم من الوصول إلى أعماق هائلة في البحار والعثور على ثروات ضخمة فيها.⁽¹⁾

كانت النظرة الأولى إلى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال، غير أنه ومنذ أن أدركت الشعوب خاصة في العصور الوسطى مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة والتحكم، وكذلك أهميتها الاقتصادية، سعت الدول إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أهميتها بالنسبة إليها، وقد كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول استغلالاً لثروات هذه المساحات البحرية، وخاصة في مجال الصيد وكذلك الرقابة على كافة المظاهر الأخرى للملاحة.

غيرت الدول من مواقفها التقليدية اتجاه البحار، وتبدي رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البحري إلى مسافات متفاوتة واضعة بذلك حد للمبدأ القاضي بحرية الملاحة البحرية، وهو ما لم يرق للكثير من الدول التي عارضت فكرة السيادة على البحار ودعت إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة البحرية،⁽²⁾ وأمام هذا الوضع بات من الضروري إيجاد تنظيم قانوني دولي واضح ومحدد تلتزم به الدول بهدف ضمان التوازن بينها

1- مفيد شهاب، " قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية"، قانون البحار الجديد، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 500.

2- أنظر إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 299-300.

رغم الاختلاف الواضح والتباين في المصالح والظروف الجغرافية والقدرات والإمكانات العلمية.

وإذا كان البحر يتميز بالوحدة من حيث طبيعته، إلا أن هذه الخاصية التي أضفتها عليه الطبيعة لا تنعكس على النظام القانوني الدولي الذي يحكم البحر،⁽¹⁾ فبعد أن كان البحر مقسم إلى مساحتين بحريتين معروفتين وهما البحر الإقليمي وأعالي البحار،⁽²⁾ أصبح مقسم في عرف هذا القانون إلى عدة مناطق، حيث ازداد عددها مع تطور هذا القانون، وذلك بإعادة تقسيم البحر إلى خمسة مناطق بحرية في ظل اتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958⁽³⁾ حيث تم استحداث ثلاثة مناطق بحرية جديدة لم تكن معروفة قبل هذه الاتفاقيات، والتي تتمثل في كل من المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، غير أن التقسيم الذي أتت به هذه الاتفاقيات غير دقيق مما استدعى إلى إبرام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التي شملت جميع مواضيع اتفاقيات جنيف لقانون البحار مع عدة تعديلات وإضافات والتي من بينها إضافة ثلاثة مناطق بحرية جديدة وهي: المياه الأرخيلية، المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومنطقة التراث المشترك،⁽⁴⁾ وبهذا تكون هذه الاتفاقية قد قسمت البحر إلى ثمانية مناطق بحرية، وجعلت لكل منطقة نظام قانوني خاص بها.

1- بوعلام بوسكرة، " حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي"، م . د . ق . س ، العدد 02، جامعة عمار ثلجي الأغواط، الجزائر، 2015، ص 300.

2- **LARABA Ahmed**, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse de doctorat d'Etat, Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985, P. 78.

3- اتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 نيسان/أفريل 1958، UNCLLOS, off. Rec. Vol. 2, 146، 1958، A/conf.13/L. 58، www.un.org/law/avl

4- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982: المنشأة بموجب المؤتمر الثالث لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جمايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994. www.un.org/convention_agreements

- صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06. (لم ينشر نص الاتفاقية).

ولعل تنظيم الملاحة البحرية في هذه المناطق خاصة المناطق التي هي موضع سير السفن والتي تتمثل في كل من: البحر الإقليمي، والمياه الداخلية أو الأرخيبيلية بالنسبة للدولة الأرخيبيلية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وأعالي البحار لديه أهمية كبيرة سواء بالنسبة للدول الساحلية أو غير الساحلية. ذلك أن البحر يعتبر المجال المفضل والأكثر صلاحية لتسهيل الاتصالات وممارسة التجارة بين الدول، فبالرغم من احتوائه على عدة مجالات ذات أنظمة قانونية مختلفة، فإنه يشكل من زاوية الملاحة وحدة لا تتجزأ، واستعماله باعتباره طريقا للمرور مقبول عموما من أجل مصلحة الجماعة الدولية.

أكدت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه تتمتع الدولة الساحلية بحرية ممارسة الملاحة البحرية في المناطق التابعة لها سواء خاضعة لسيادتها المطلقة أم خاضعة لولايتها المحدودة دون سواها، غير أن ضرورات الملاحة البحرية استدعت منها قبول ممارسة السفن الأجنبية للملاحة البحرية في هذه المناطق، وذلك تطبيقا لمبدأ حرية البحار الذي استقر منذ نهاية القرن الثامن عشر، وهذا يعود بشكل رئيسي إلى سمو البحرية البريطانية ورغبتها في ضمان حرية عمل تامة في البحار من جهة، وتوسع المجالات البحرية بسبب الاكتشافات الجغرافية من جهة أخرى.

تمنح الدولة الساحلية حق ممارسة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي لسفن الدول الأجنبية، وذلك تطبيقا لمبدأ حرية البحار الذي جسده القانون الدولي للبحار في البحر الإقليمي بنظام المرور البريء، حيث أكدت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حق السفن الأجنبية في المرور البريء في البحر الإقليمي. كما أوردت اتفاقية قانون البحار استثناء على القاعدة التي تقضي بعدم أحقية السفن الأجنبية بممارسة الملاحة البحرية في المياه الداخلية، وذلك بتقريرها حق المرور البريء في هذه المنطقة، غير أن هذا المرور مرهون بشروط وذلك حفاظا على سيادة وأمن الدولة الساحلية في هذه المناطق.

كما أكدت نفس الاتفاقية حرية ممارسة الملاحة البحرية في المياه الأرخبيلية بالنسبة لجميع السفن، وذلك بتطبيق المرور البريء والمرور الأرخبيلي الذي تم استحدثه ليكون بمثابة نوع من التوفيق بين خضوع المياه الأرخبيلية لسيادة الدولة الأرخبيلية، وضمان حرية الملاحة الدولية، وعدم وضع عراقيل في وجه حركتها.

تؤثر المضائق البحرية تأثيراً واضحاً في المواصلات، وتعتبر حلقة وصل رئيسة بين مختلف البحار. والمضائق المنتشرة في أرجاء المعمورة، تختلف في الأهمية بحسب موقعها الجغرافي وأهمية البحار التي توصل بينها، علماً أن مياه المضيق تتكون بشكل أساسي من المياه الداخلية والبحر الإقليمي. تم التأكيد في العلاقات الدولية والقضاء الدولي على حرية ممارسة الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالنسبة لجميع السفن، وذلك بتطبيق المرور البريء على البعض منها، وتطبيق المرور العابر المستحدث على البعض الآخر.

كما تم التأكيد على مبدأ حرية الملاحة البحرية في المناطق البحرية التي تسمى بالمناطق ذات الولاية المحدودة للدولة الساحلية أو المناطق الخاصة بالنسبة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، والتي تتمثل في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة بحق المرور الحر بالنسبة لجميع السفن، علماً أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تعد من المناطق المستحدثة في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التي أُلتمها بمجموعة من النصوص القانونية من بينها ما يتعلق بملاحة السفن في هذه المنطقة.

يتعين على كل دولة أن تعمل على تسهيل الاتصالات بينها وبين الدول الأخرى، وبالتالي لا يمكن مبدئياً لأية دولة ساحلية أن ترفض سعي رعايا الدول الأخرى إلى الاتصال بها استناداً إلى حرية الاتصال، وبالمقابل يقع على عاتق هذه الأخيرة أن تسعى إلى مراعاة أنظمة وقوانين الدولة التي تمنح لها فرصة ممارسة هذا الحق ويظهر ذلك من خلال تحكمها

بسفنها، وذلك من أجل حماية سيادة الدولة الساحلية وعدم المساس بالحقوق المخولة لها في المناطق البحرية التابعة لها واستمرار العلاقات الدولية.

تظهر حرية ممارسة الملاحة البحرية بشكل جلي وواسع في المنطقة الحرة الغير الخاضعة لسيادة وولاية أية دولة المعرفة بأعالي البحار. فإذا كان مبدأ حرية البحار قد تجسد في البحر الإقليمي بنظام المرور البرئ، فإن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار تجسدت بالمرور الحر، حيث نصت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 على هذا المبدأ صراحة بالنسبة لجميع سفن الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وبعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي أكدت بدوها أيضا على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، حيث أصبح مبدأ حرية الملاحة في هذه المنطقة قاعدة عامة وثابتة في القانون الدولي.

غير أن كون مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار قاعدة عامة وثابتة، هذا لا يعني أن تعم الفوضى والخراب 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 القواعد القانونية من خلال اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، وبعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التي حاولت التوفيق بين حرية الملاحة وسيادة الدول الساحلية.

ونظرا للعلاقة الوطيدة بين الملاحة البحرية وسيادة الدول على مناطقها البحرية، فقد تم تنظيم ممارسة الملاحة البحرية وذلك من أجل عدم المساس بسيادة وأمن الدولة الساحلية، فارتأينا طرح الإشكالية عن حرية البحرية الملاحة بين الإطلاق والتقييد. إذ على ضوءها يتم دراسة الملاحة البحرية في كل منطقة على حدى، وذلك بالتطرق إلى ممارسة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة (الفصل

الأول)، وإلى الملاحة البحرية في منطقة أعالي البحار الغير التابعة لسيادة الدولة الساحلية
(الفصل الثاني).

تخضع الدولة الساحلية بعض المناطق البحرية لسلطاتها القانونية والقضائية، حيث تمارس عليها سيادتها الوطنية كالمياه الداخلية أو الأرخبيلية بالنسبة لدولة الأرخبيلية والبحر الإقليمي، غير أنه شهدت الأعوام الأخيرة تطورا حاسما آخر نحو بسط ولاية الدولة الساحلية على مناطق أخرى وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي بموجبها يتم الاعتراف للدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق على هذه المناطق البحرية، وهكذا أصبح للدولة الساحلية مناطق بحرية التي تملك من خلالها سيادة مطلقة وحقوق ثابتة.

ونظرا لأهمية البالغة والمتزايدة للبحار باعتبارها تزخر بالثروات الحية والغير الحية، وكونها أيضا وسيلة اتصال بين شعوب القارات أصبحت الدولة الساحلية تطالب في المناطق البحرية التابعة لها ممارسة الملاحة البحرية بكل حرية مع إمكانية السماح للدولة الأجنبية ممارسة الملاحة البحرية في هذه المناطق (**المبحث الأول**)، غير أن حركة السفن في البحار تخضع إلى قواعد قانونية التي منها تحد من حرية الملاحة البحرية في هذه المناطق سواء بالنسبة للدولة الساحلية أو السفن خاصة الأجنبية وذلك ضمانا لملاحة دولية آمنة (**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة

تعتبر حرية الملاحة البحرية حقا لزاوية في التقدم الذي عرفتته التجارة الدولية، باعتبارها مطلب الدول البحرية الكبرى نظرا للأهمية الكبيرة التي تشكلها، إذ أصبحت تشكل موردا اقتصاديا هاما نظرا لما تستحوذ البحار على ثروات هائلة، ولوضع حد لمنافسة الدول في هذا المجال تم وضع لها تنظيم خاص، غير أن نظام ممارسة حرية الملاحة البحرية يختلف حسب المناطق البحرية، فممارسة حرية الملاحة في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية لها نظام خاص (المطلب الأول)، وممارسة حرية الملاحة في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية لها نظام خاص بها كذلك (المطلب الثاني).

المطلب الأول

طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية

تعتبر مسألة ممارسة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية من أهم المواضيع الحساسة جدا وذلك بارتباطها بسيادة هذه الدول، حيث يقتصر حق ممارسة الملاحة البحرية في هذا النطاق على الدولة الساحلية ورعاياها فقط، غير أن ضرورات الملاحة والاتصالات الدولية تقتضي منح السفن الأجنبية ممارسة هذا الحق، ومن المناطق التي تدخل في هذا النطاق البحر الإقليمي (الفرع الأول)، المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية (الفرع الثاني)، والمضايق التي تتكون أساسا من المياه الداخلية والبحر الإقليمي (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي

يعتبر البحر الإقليمي⁽¹⁾ من المناطق التابعة للدولة الساحلية، والتي تمارس عليها سيادتها الكاملة، وهذا ما جعل ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة حق مقتصر على الدولة الساحلية ورعاياها فقط، إلا أن ضرورات الملاحة تستدعي منح السفن الأجنبية حق ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة وذلك بوضع قواعد محكمة من أجل ذلك، وعليه باعتبار هذه المنطقة من المناطق الخاضعة للدولة الساحلية لابد من التعرف عليها (أولاً)، ثم التطرق إلى ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة (ثانياً).

أولاً: التعريف بالبحر الإقليمي

لكي نتعرف على البحر الإقليمي لابد من وضع له تعريف، ثم تحديد معالمه.

أ- تعريف البحر الإقليمي

حظيت منطقة البحر الإقليمي بتعريف فقهي واتفاقي.

1- تعريف الفقه لمنطقة البحر الإقليمي

عرف **PHILIPPE Vincent** البحر الإقليمي على أنه: عبارة عن حزام بحري المتاخم

لشواطئ الدولة ومياهاها الداخلية.⁽²⁾

وعرفه كذلك **جميل محمد حسين** على أنه: الجزء المحصور بين الشواطئ والمياه

الداخلية من ناحية وأعالي البحار من الناحية الأخرى ويخضع البحر الإقليمي لسيادة الدولة

الكاملة باعتباره امتداداً لإقليمها البري⁽³⁾.

¹ - نشأت فكرة البحر الإقليمي في أعقاب القرون الوسطى، وهو حزام من البحر يخصص لحماية شواطئ الدولة من اعتداءات الأساطيل الأجنبية وسفن القراصنة، ثم تطورت الفكرة بالتدرج حتى تركزت في القانون الدولي العرفي أولاً ثم في الاتفاقيات الدولية وذلك منذ 1958. **سعيد بن سليمان العبري**، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، 1994، ص 50.

² - **PHILIPPE Vincent**, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008, p.43.

³ - **جميل محمد حسين**، دراسات في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، 2009، ص 20.

<http://bu.edu.eg/olc/images/225.pdf>

كما عرفه أيضا أحمد محمد رفعت على أنه: ذلك الجزء من البحر الذي يجاور إقليم كل دولة وتمتد إليه سيادتها.⁽¹⁾

2- تعريف البحر الإقليمي في ظل الاتفاقيات الدولية

عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 البحر الإقليمي⁽²⁾ وذلك من خلال المادة 01 فقرة 01 التي تنص على ما يلي :

« *La souveraineté de l'Etat s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de la mer adjacente à ces côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.* »

يبدو لنا أن تعريف هذه الاتفاقية أدق وأسهل، وقد أخذت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بتعليق مشابه وذلك بنصها في المادة الثانية على ما يلي "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"، فكما سبق القول أن تعريف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مشابه لتعريف اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، ولكن هذا لا يؤدي بنا إلى القول أنهما متطابقان إذ أنه اتفاقية 1958 استثنت المياه الأرخبيلية، أما اتفاقية 1982 فقدت تبنتها صراحة إلا أنهما تكرسان فكرة سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي.

أما القانون الوطني فقد نصت المادة 12 من دستور الجزائر 1996⁽³⁾ على أنه تمارس سيادة الدولة على مجالها البري والجوي ومياهها، كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها، فهذه المادة لم تعطي تعريف واضح للبحر الإقليمي، إلا أنه عند قراءة هذه المادة نجد أنها

1- أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 319.

2- Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë fait à Genève le 29 avril 1958, Entrée en vigueur le 10 septembre 1964, N. U , Rec des traités , Vol 516 , P. 205.

3- المرسوم الرئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 26 رجب عام 1417 الموافق ل 7 ديسمبر 1996 والذي يتعلق بإصدار تعديل الدستور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 76 ل 8 ديسمبر 1996.

استعملت لفظا "مياهاها" فنحن نتساءل هل يقصد منها المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، إلا أننا نستطيع أن نفهم منها أنها تقصد المياه الإقليمية وهذا ما نصت عليه المادة 25 من دستور 1976 وذلك: (بقولها تمارس سيادة الدولة الجزائرية على مجموع ترابها الوطني وعلى مجالها الجوي وعلى مياهاها الإقليمية..)⁽¹⁾ فمن كل ما سبق ذكره أعلاه يتضح لنا أنه تم تحسيم فكرة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي.⁽²⁾

ب- تحديد البحر الإقليمي

حسنت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تحديد البحر الإقليمي وذلك من خلال المادة الثالثة منها التي تنص على ما يلي: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية"،

1- لمزيد من التفاصيل أنظر: سهيلة قمودي، " مجال السيادة البحرية حسب المادة 12 من دستور، مجلة الاجتهاد القضائي"، العدد 04، الجزائر، 1996، ص 243.

2- إذا حاولنا أن نلتمس الأسس التاريخية للبحر الإقليمي فيكون ذلك من خلال نظريتان، حيث ترى النظرية الأولى أن البحر الإقليمي يعتبر جزء من البحر العام ويقرر أن الأسرة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر لأن ملكية مشتركة، وأن الدولة الساحلية لا تملك على البحر الإقليمي إلا بعض حقوق الارتفاق التي تكفل مصالحها كدولة ساحلية، في حين ترى النظرية الثانية أنه يقرر أن البحر الإقليمي قسم من إقليم الدولة تغمره المياه وأنه لا يختلف من حيث جوهره القانون عن أي قسم آخر من أقسام هذا الإقليم، وإن كانت مظاهر سلطات الدولة عليه تصطبغ بصيغة خاصة، وفي الأخير تم الأخذ بنظرية السيادة على البحر الإقليمي.

- انظر كل من:

- محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، 1999، ص 379.

- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص ص 61-63.

- شارل روسو، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، لبنان، 1982، ص 252.

إذن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تقر بأن البحر الإقليمي لا يجب أن يتجاوز 12 ميلا بحريا وأن يتم قياسه من خطوط الأساس⁽¹⁾ المقررة وفقا لهذه الاتفاقية.⁽²⁾

يبدأ قياس عرض البحر الإقليمي من خط الأساس الذي جعلته المادة الخامسة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 القاعدة العامة لتعيين نقاطه حيث تنص على ما يلي: " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية"، وهو نفس الحكم الوارد في المادة الثالثة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، وحكم يأتي تلبية لما أكدته محكمة العدل الدولية من قبل في قضية المصايد بين بريطانيا والنرويج عام 1901،⁽³⁾ ومن الدول العربية التي أيدت هذه القاعدة نجد مثلا مصر⁽⁴⁾ والجزائر وذلك بموجب المادة 01 من المرسوم رقم 84-181⁽⁵⁾ التي تنص على ما يلي:

« La largeur des zones maritimes sous la juridiction nationale, notamment de la mer territoriale, est mesurée à partir des lignes de bases droites et des lignes des fermeture des baies ».

1- **خط الأساس:** خط الأساس هو الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي نحوى أعالي البحار، أو هو الخط الذي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية. - **محمد الحاج حمود** ، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 101 .

2 - **Walter Leimgruber** , « Frontières maritimes : Droit de la mer, », N° 138, Suisse, 1988, p. 14.
Cite : <http://www.persee>

- **BOUSHABA Abdelmadjid** , L'Algérie et le Droit des pêchés maritimes, thèse pour le doctorat d'Etat en Droit international public, Faculté de Droit, Université Mentouri (constantine), 2008, P. 40.

3- بقولها أنه لا يمكن أن ينحرف خط قياس البحر الإقليمي بطريقة ملحوظة عن الاتجاه العام لساحل الدولة. أنظر: **إبراهيم محمد العناني**، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 21.

4- أنظر: **أحمد محمد رفعت**، المرجع السابق، ص ص 330-331.

5- Décrit n° 84-181 du 4 aout définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des zones maritimes sous juridiction nationale, année 1984.

والمادة 01 من المرسوم رقم 63-403⁽¹⁾ في المادة 01 منه التي تنص على ما يلي:
« *la largeur des eaux territoriales algériennes est de douze mille marins* ».

فبعدما تم إلغاء قاعدة 3 أميال أصبح عرض البحر الإقليمي هو 12 ميل بحري ابتداء من خط الأساس.⁽²⁾

ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية⁽³⁾ في البحر الإقليمي

قبل التطرق إلى دراسة الملاحة البحرية في البحر الإقليمي لابد أن نوضح أولاً المقصود بالملاحة البحرية بصفة عامة.

1 - Décret n° 63-403 du 12 octobre fixant l'étendue des eaux territoriale, Journal officiel de la république Algérienne, N° 76 , année 1963.

2 - Voir **REMOND-GOUILLOU Martine**, Droit maritime, 2eme édition, Pédone, Paris, 1993, PP. 94-95.

3- تنقسم الملاحة البحرية إلى عدة أنواع فتنقسم حسب الغرض إلى:

- **الملاحة التجارية:** موضوعها نقل البضائع والركاب قصد تحقيق الربح، وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق.
- **ملاحة صيد:** موضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى ابتغاء للربح. **مصطفى كمال طه**، القانون البحري، مقدمة- السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1993، ص ص 10-11.

- **ملاحة نزهة:** هي الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة كاليخوت وغيرها ولا تستهدف تحقيق الربح.
- **ملاحة بحث علمي:** هي الملاحة التي تستهدف أعمال البحث العلمي للمسح الهيدروغرافي والملاحي لأعماق البحار وذلك بهدف دراسة الكائنات الحية وغير الحية. **عبد المنعم محمد داود**، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ص 77-78.

- **ملاحة مساعدة:** هي تلك الملاحة التي لا تؤدي مباشرة إلى تحقيق الربح كالملاحة التي تقوم بها سفن الإرشاد سفن القطر والإنقاذ. **محمد السيد الفقي**، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 10.

- وهناك تقسيم آخر للملاحة البحرية وهو التقسيم حسب طول الرحلة، فتنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية، فالملاحة ساحلية هي ملاحة تكون على السواحل بين موانئ الدولة الواحدة، أو بين عدة موانئ تعود لدول مختلفة، وعادة تكون قريبة المدى، والمسافات التي تسير فيها السفن أقل من الملاحة في أعالي البحار، أما ملاحة أعالي البحار فهي موضوع الفصل الثاني
- كما أن هناك تقسيم آخر يقسم الملاحة إلى ملاحة عامة وملاحة خاصة، فالملاحة العامة هي الملاحة التي تقوم بها سفن غير مخصصة للتجارة، كالسفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمة العامة، كسفن الرقابة والتعليم والتموين. أما **الملاحة الخاصة** فهي الملاحة التي يقوم بها الأفراد أو الشركات التي تملك سفناً معينة، إما لأغراض تجارية أو صيد أو نزهة. سواء أن كانت في أعالي البحار أو في الساحل.

- وهناك نوعاً آخر من الملاحة التي يطلق عليها بالملاحة المختلطة: تعد الملاحة مختلطة إذا تمت في جزء منها في نهر وفي جزء آخر في البحر. - **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة- النقل البحري- البيوع البحرية- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص ص 21-22.

أ- تعريف الملاحة البحرية

يتجه الفقه الغالب إلى تحديد مفهوم الملاحة البحرية بناء على المكان الذي تباشر فيه وهذا يعني أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر.⁽¹⁾

وقد عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية وذلك من خلال المادة 161 من ت.ب.ج

(2) كما يلي: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن"، نستنتج من خلال تعريف هذه المادة للملاحة البحرية أن هذه الأخيرة تعتمد على معيارين، أولهما استخدام البحر، والثاني اتخاذ الوسيلة المناسبة لذلك وهي السفينة،⁽³⁾ وهو ما وضعه الأستاذ بوتوشنت عبد النور و ذلك بقوله:

1- محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 11.

2- المادة 161 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 28 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، ل 18 أوت 2010

3- لم تحصى السفينة بتعريف دقيق سواء في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أو في اتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958، ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أنه هناك العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة أوردت تعاريف متنوعة للسفينة، كما عرفت لجنة القانون الدولي في تقريرها السادس بتاريخ 1 مارس 1954 بتقديم المقترح الذي من خلال يقصد بالسفينة كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي بتجهيزاتها وطواقمها المخصصة للخدمة أغراض الملاحة البحرية فهذه اللجنة اعتمدت على معيارين في تعريفها للسفينة وهو ما يراه الأستاذ بوتوشنت عبد النور وذلك بقوله الآتي:

« L'aptitude à la navigation et l'affectation habituelle». Voir **BOUTOUCHENT Abdennour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, Thèse de doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université De Montpellier I, juin 1991, P.192.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرف السفينة من خلال المادة 13 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، فمن خلال هذه المادة اعتمد المشرع الجزائري على معيارين أساسيين لتحديد مفهوم السفينة وهما: معيار تخصيص العمارة للعائمة لملاحة البحرية ومعيار قدرة العمارة على العمارة على الملاحة بنفسها أو كذا عن طريق قطرها.

« qu'il existe une double conception possible : la navigation maritime, celle qui est exercée par des bâtiments de mer ; ou bien la navigation maritimes est celle qui est exercée sur mer. L'instrument de navigation, le lieu de cette navigation telles sont les deux conception qui font hésiter l'esprit ».

فتستخدم المساحات البحرية لأغراض مختلفة وأكثرها أهمية الملاحة البحرية لأغراض

النقل.

« Les espaces maritimes servent à des usages variés; le plus important et de loin, est la navigation maritime à des fins de transport ».

وهذا ما يدفعنا إلى القول أن مفهوم الملاحة البحرية والنقل البحري هما مفهومان أكثر

واقعية وأسهل التحديد، فإذا كانت الملاحة البحرية هي التي تتم في البحر باستخدام الوسيلة

المناسبة لذلك وهي السفينة لأغراض مختلفة أكثرها أهمية النقل. أما النقل البحري لكي نعرفه

لابد من إعطاء تعريف للنقل بصفة عامة:

« Le transport est considéré comme une action d'acheminement des personnes et de choses vers un lieu de destination souvent éloigné, par le moyen d'engins mobiles appropriés ».

كما يعني كذلك:

« Porter, déplacer d'un lieu a un autre quelqu'un au quelque chose spécialement à laide d'un moyen de transport avec un sujet désignant soit la personne qui effectue ou organise le transport, soit l'organisme transporteur ».

وهو التعريف المماثل للتعريف الذي قدمه بعض الفقهاء الذين أعطوا التمييز بين النقل

البحري والملاحة البحرية، من بينهم Odier relève وذلك بقوله

« La mer est encore le moyen le plus économique de rapprocher les économies complémentaires et le transport maritime qui remplit cette mission ne serait rien si la mer ne restait pas cette voie donnée aux hommes par la nature pour se déplacer et déplacer des marchandises ».

بصفة عامة النقل البحري باعتباره أفضل وسيلة للشحن لا يتناسب فقط في الاقتصاد

الكلي للدول، بل في الملاحة البحرية أيضا.

« Les transports maritimes s'insèrent non seulement dans l'économies globale des Etats, mais aussi dans la navigation maritime en général ».

يتضح مما سبق أن هناك علاقة تكامل بين الملاحة البحرية والنقل البحري، فلا يمكن للملاحة البحرية أن تكون ملاحة تجارية دون النقل.

« *Pas de navigation sans transport* ».

نجد أن لمعنى " الملاحة " تقييد محدد لا يتعدى حركة السفينة في البحار إلا أنها تشمل كذلك حركة ووقوف السفن التي تضع الأنابيب والكبلات المغمورة، كذلك حركات وسكنات لسفن التي تستعمل من أجل الصيد لأغراض البحث العلمي وهذه الأنشطة تدخل ضمن السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية. وهذا ما عبر عنه الأستاذ بوتوشنت وذلك بقوله:

« *La navigation comprendra ainsi non seulement le mouvement et les arrêts des navires pour poser ou entretenir des câbles ou pipelines sous-marins qui entrent dans la liberté expressément reconnue pour ces activités, mais aussi par exemple, le mouvement des navires employés pour la pêche et pour la recherche scientifique, activités à propos desquelles l'Etat côtier exerce des droit souverains* ». ⁽¹⁾

ب- ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي

يخضع البحر الإقليمي للسيادة الكاملة للدولة الشاطئية وذلك طبقا لنص المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المشار إليها أعلاه، وبمقتضى هذه السيادة فإن حق ممارسة الملاحة البحرية في هذه المنطقة حق مقتصر على الدولة الساحلية ورعاياها فقط دون أن تطلب الإذن من أحد. أما بالنسبة للسفن الأجنبية ففي الأصل يمنع عليها أن تمارس الملاحة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا أنه يمكن لهذه الأخيرة أن تمنح لها حق ممارسة الملاحة، وذلك تطبيقا لحق المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ⁽²⁾ الذي قرر لصالح الملاحة الدولية، إلا أنه في نفس الوقت يعتبر قيد وارد على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي. ⁽³⁾

1- BOUTOUCHENT Abdenmour, Ibid, PP. 14-22.

2- DE LACHARRIERE Guy, « Le nouveau Droit de la mer », Vol 45, N°1, 1980, P.90. Cite : <http://www.persee>

3- SCALIERIS Erietta, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en Droit de la mer, Pédone, Paris, 2011, P. 376.

عرفت المادة 18 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽¹⁾ المرور على أنه:

"المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

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

ب- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته"، ووفقا لهذه الفقرة يتم المرور في ثلاثة حالات:

أ- الحالة الأولى: تتمثل الحالة الأولى في اجتياز السفينة الأجنبية البحر الإقليمي لدولة ساحلية وقصد الدخول إلى الموانئ الداخلية، وهي بذلك تكون عابرة سبيل اقتضتها ظروف الملاحة الدولية كخط ثابت لها أو رغبتها في الملاحة بالقرب من شواطئ الدولة حتى تشعر بالأمن والأمان تحسبا لأي كارثة قد تلتهم بها، مثلا: سفينة قادمة من المغرب مرت بالقرب من السواحل الجزائرية والتونسية والليبية والمصرية وهي في طريقها إلى الشرق الأقصى عبر قناة السويس، هذا المرور يعتبر مرور برئ لأن هدف السفينة هو الوصول إلى نقطة النهاية دون التوقف في أي ميناء.

ب- الحالة الثانية: هي الحالة التي تسلكها السفينة الأجنبية بقصد الدخول إلى الموانئ الداخلية وهي قادمة من أعالي البحار بقصد تفريغ حمولتها أو تحميل بضائع من الدولة الساحلية، أو حتى للرسو من أجل إصلاح عطب أو التزويد بالوقود والماء اللازم لشرب حتى تتمكن من إتمام رحلتها.

= أنظر كذلك: حامد السلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، 439.

1- وتقابلها المادة 14 فقرة 1-2 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

ج- الحالة الثالثة: الحالة الثالث هي عكس الثانية تماما، أي عندما تكون السفينة راسية أو متوقفة في أحد الموانئ الداخلية لدولة ساحلية وتريد الخروج منه نحو أعالي البحار.⁽¹⁾

وفي جميع الحالات يكون المرور متوصلا سريعا وأن يقتصر فقط على المرور المجرد وعليه لا يسمح للسفينة بالتوقف أو الإقامة إلا في الحالة التي تقتضيها الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة الشدة أو لغرض تقديم المساعدة إلى الأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة الشدة أو خطر،⁽²⁾ فيسمح للسفينة بالتوقف مثلا إذا أصيبت بعطب أو شب حريق فيها أو قامت بتقديم المساعدة لذوي الحاجة، وبمجرد أن تنتهي الحالة الطارئة يجب على السفينة مواصلة المرور بشكل سريع ومتواصل. والملاحظ أن هناك عدد من الدول ذهبت إلى أبعد من ذلك، حيث حددت مدة التوقف والإرساء وبمجرد انتهائها تستأنف السفن الأجنبية رحلتها كالجزائر مثلا التي حددتها ب 24 ساعة.⁽³⁾

1- أمال يوسف، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس للنشر، الجزائر، ص ص 11-12.

- المساعدة البحرية: تعني المساعدة البحرية المعونة التي تقدم من قبل سفينة لسفينة أخرى تعرضت لخطر بحري.

- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 204.

- أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عبر عن المساعدة البحرية بالإسعاف البحري وذلك من خلال المادة 332 من ت.ب.ج. التي تنص على ما يلي: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبوآخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة"، وللمزيد من التفاصيل أنظر المواد من 332- 357 من ت.ب.ج.

2- تنص المادة 18 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " يكون المرور متوصلا وسريعا. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، لكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف أو الرسو 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- خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 24-25.

المرور البرئ هو المرور الذي لا يوقع أية أضرار بسلامة الدولة الساحلية وأمنها ونظامها، ولا يتعارض مع قواعد الملاحة الطبيعية والأنظمة الصحية والبيئية التي تفرضها الدولة الساحلية⁽¹⁾ وهذا ما نستشفه من خلال نص المادة 19 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. ولتوضيح أكثر أوردت نفس الاتفاقية في نفس المادة الفقرة 02 من المادة 19 جملة من الأفعال أو لأعمال التي اعتبرتها منافية لصيغة البراءة.⁽²⁾

1- وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، لدراسات المؤسسة الجامعية والنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص 329.

2 - WOLFRUM Rüdiger, « La liberté de navigation: Nouveaux défis », P.9. cite : https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf

- تنص المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي "1- يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى.
- 2- يعتبر مرور سفينة أجنبية ضار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:
- أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة؛
- ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع؛
- ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛
- د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛
- هـ- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها؛
- و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله،
- ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عمله أو شخص خلال قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛
- ح- أي عمل من أعمال التلوّث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية؛
- ط- أي من أنشطة صيد السمك؛
- ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح؛
- ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية؛
- ل- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور".

=

2- ممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البرئ في البحر الإقليمي

تنصت المادة 17 من نفس الاتفاقية⁽¹⁾ على ما يلي: "... تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي"، فوفقا لهذه المادة تتمتع جميع السفن بحق المرور في البحر الإقليمي إذا كان بريئا، هذا الحق ثابت ومستقر بالنسبة إلى الدولة أقره العرف أولا⁽²⁾ والفقهاء الدولتين، لذا يستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقية دولية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع بهذا الحق إلى موافقة الدولة الساحلية.⁽³⁾ تضمن الدولة الساحلية حق المرور البري في مياهها الإقليمية وتساعد عليه وتزيل كل ما من شأنه أن يعرقل الملاحة العادية دون أي تمييز في المعاملة.⁽⁴⁾

أما بالنسبة للصيد ففي الأصل يمنع على السفن الأجنبية أن تقوم به في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إذ هو حق مقتصر فقط على الدولة الساحلية في هذه المنطقة، وإذا كان لا يحق للسفن الأجنبية الصيد في المياه الإقليمية لدولة أخرى، فإنه يجوز الاتفاق مع الدولة الساحلية بالصيد في بحرهما الإقليمي طبقا لاتفاقيات دولية تعقد بين سلطات الدولة الساحلية ودولة علم السفينة. وإذا كانت السفينة تعود لشركة تجارية يجوز لهذه الشركة الاتفاق مع السلطات الساحلية بالصيد في المياه الإقليمية، ويجوز للسفينة الأجنبية أن تعمل لصالح الدولة الساحلية⁽⁵⁾ إذا كانت من دولة متقدمة ولها تجربة بحرية كافية للدولة الساحلية

=- تقابلها المادة 14 فقرة 04 من اتفاقية جنيف 1958 (لم تشر إلى الأفعال التي يوصف المرور في ظلها بأنه غير برئ، وإنما اكتفت في الفقرة 5 بالإشارة إلى الضرورة أن تحترم سفن الصيد الأجنبية القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية كمنح الصيد في البحر وإلا اعتبر المرور غير بريئا).

1- تقابلها المادة 15 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

2- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 338.

3- محمد الحاج حمود، المرجع سابق، ص 129.

4- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 329.

5- أنظر: سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 205.

أن تنتفع بها،⁽¹⁾ وعلى سبيل المثال نجد الجزائر التي تتفرد بحق الصيد في بحرها الإقليمي،⁽²⁾ في حين منعه على السفن الأجنبية في هذه المنطقة، غير أنه وفقا لأحكام المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق 28 مايو سنة 1994، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري يمكن أن يرخص لها ممارسة الصيد التجاري المخصص لأنواع الأسماك الكثيرة الترحال فقط (التونا)،⁽³⁾ ولا تمس هذه الأحكام بحق حرية المرور المعترف به لسفن الصيد الأجنبية التي تماس الملاحة أو الراسية بصفة مبررة في المياه التي تخضع للقضاء الوطني، وهذا طبقا لنص المادة 12 فقرة 01 من نفس المرسوم⁽⁴⁾ التي تعترف بدورها بحق المرور البري لجميع السفن وذلك بمجموعة من الشروط.⁽⁵⁾

1- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 146.

2 - Voir BOUSHABA Abdelmadjid, Op.Cit, PP.41-42 et P. 45.

3- تنص المادة 11 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 على ما يلي: " يمنع الصيد البحري على السفن الأجنبية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني.

غير أنه، مخالفة لأحكام الفقرة السابقة، يمكن الوزير المكلف بالصيد البحري أن يمنح السفن الأجنبية ترخيصا مؤقتا للقيام بعمليات الصيد العلمي في المياه التي تخضع للقضاء الوطني.

كما يمكنه أن يرخص للسفن الأجنبية ممارسة الصيد التجاري المخصص لأنواع الأسماك الكثيرة الترحال فقط في المياه التي تخضع للقضاء الوطني مقابل تسديد حقوق الصيد البحري.

تحدد شروط منح رخص الصيد الأنواع السمكية الكثيرة الترحال في المياه التي تخضع للقضاء الوطني وكذلك قائمة الأنواع المعنية والحصص النسبية القصوى الواجب اقتطاعها عن طريق التنظيم".

4- تنص المادة 12 فقرة 01 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 على ما يلي: " لا تمس أحكام المادة 11 أعلاه بحق حرية المرور المعترف به لسفن الصيد الأجنبية التي تمارس الملاحة أو الراسية مبررة في المياه التي تخضع للقضاء الوطني شريطة أن تمثل هذه السفن للقواعد النصوص عليها في التشريع الجاري به العمل وفي أحكام هذا المرسوم التشريعي والنصوص المتخذة لتطبيقه".

5 - Voir BOUSHABA Abdelmadjid, Op.Cit, PP.41-42 et P. 45.

أما بالنسبة للسفن الحربية⁽¹⁾ يبدو طبقا لصيغة المادة 17 أنها تتمتع بحق المرور البرئ في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ما لم يوجد اتفاق على أساس ذلك في الاتفاقية وإذا كان الفرع (ج) الخاص بالسفن الحربية لم يؤكد هذا الحق لهذا النوع من السفن فإنه لم ينكره أيضا، كما أنه لا يوجد في أي موضوع آخر من الاتفاقية أي نص يستبعد أو يستثني السفن الحربية من التمتع بهذا الحق⁽²⁾.

هذا إذن بالنسبة ما يتعلق بممارسة الملاحة البحرية في البحر الإقليمي، فهي مقيدة أكثر مما هي حرة وذلك من أجل الحفاظ على سيادة الدولة الساحلية في هذه المنطقة، فما هو وضع الملاحة البحرية في المياه الداخلية؟

الفرع الثاني

حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية

تعتبر المياه الداخلية من المناطق التابعة للدولة الساحلية، ويكون للدولة الساحلية السيادة الكاملة على هذه المنطقة، السيادة التي لا تختلف في شيء عن سيادة الدول على إقليمها البري، وبمقتضى هذه السيادة فإن ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة تقتصر على الدولة الساحلية ورعاياها فقط، غير أن ضرورات الملاحة تستدعي فتح موانئها لصالح السفن الأجنبية، وباعتبار هذه المنطقة مجالا ملاصقا للشريط الترابي لابد من التعرف عليها (أولا)، ثم التطرق إلى ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذا المنطقة (ثانيا).

1- السفينة الحربية: عرفت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السفينة الحربية بأنها: " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة =ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".

- وتقابلها المادة 08 فقرة 02 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

2- محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات حلي الحقوقية، بيروت، 2012، ص ص 75-76.

أولاً: التعريف بالمياه الداخلية

لكي نتعرف على المياه الداخلية لابد من وضع لها تعريف، ثم تحديد معالمها

أ- تعريف المياه الداخلية

حظيت المياه الداخلية بتعريف فقهي واتفاقي.

1- تعريف الفقه للمياه الداخلية

عرف **BACHA Yahia** المياه الداخلية على أنها المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساسي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.⁽¹⁾

وعرفها كذلك وليد بيطار وذلك بقوله: يقصد بالمياه الداخلية أجزاء البحر التي تتداخل في اليابسة وهي تخضع لقواعد خاصة.⁽²⁾

كما عرفها أيضا البروفيسور إ.إ. لوكاشوك بأنها المياه الواقعة بين الشاطئ المحاذي للحدود الداخلية للبحر الإقليمي والحدود اليابسة للدولة، والتي تعد جزءا من إقليم الدولة.⁽³⁾

2- تعريف المياه الداخلية في ظل الاتفاقيات الدولية

نصت اتفاقيتي 1958 و1982 نصوصا تفيد بأن المياه الداخلية للدولة هي عبارة عن المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وبعبارة أخرى المياه الداخلية هي المياه التي تقع بين خط الأساس الذي يبدأ من قياس البحر الإقليمي وبين شواطئ الدولة،⁽⁴⁾ حيث تنص المادة 05 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 على ما يلي:

« *Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat* ».

1 - **BACHA Yahia**, Droit international public spécial, Alger, 1983, P. 35.

2- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 263.

3- إ.إ. لوكاشوك، ترجمة محمد حسين القضاة، القانون الدولي العام، الجزء الخاص، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 200.

4- جميل محمد حسين، المرجع السابق، ص 19.

كما عرفت المادة 08 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: "باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزء من المياه الداخلية للدولة".

من خلال ما ورد في الاتفاقيات الدولية أي اتفاقية (1958 و 1982)، يوجد تميز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي ولعل هذا هو ما يتضح لأول وهلة من حرص واضعي هذه الاتفاقيات على استخدام تعبير المياه الداخلية بدلا من البحر الداخلي حتى لا يحدث الخلط بين الأخير والبحر الإقليمي، ومن هنا أيضا جاء تحديد المياه الداخلية.⁽¹⁾

كما نستطيع أن نستشف معنى المياه الداخلية من خلال المادة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار⁽²⁾ على أنها تلك الأجزاء التي لا تدخل ضمن المياه الداخلية.

أما بالنسبة للقانون الوطني فقد المادة 07 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: "تشتمل الأملاك العمومية البحرية... المياه الداخلية الواقعة من جانب خط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية".

ب- تحديد المياه الداخلية

المياه الداخلية هي تلك التي تتحصر بين الساحل وخط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، هذا الخط الذي ليس دائما هو خط انحسار الجزء الموازي لتعرجان الشاطئ بل قد يكون وكثيرا ما يكون هو خط مستقيم يصل بين رؤوس التعرجات على الشاطئ، أو الخط الذي يصل بين الشواطئ الخارجية للجزر المجاورة للشاطئ، ويدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ، والمراسي، والخلجان الوطنية، والقنوات، وفوهات الأنهار والمياه التاريخية.⁽³⁾

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 86.

2 - « on entend par « haut mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou eaux intérieures d'un Etat ». Art 01 de la convention de Genève de 1958 sur la haut mer.

3 - BACHA Yahia, Op.Cit, p. 35.

ثانيا: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية

من المبادئ المستقرة أن المياه الداخلية تعد جزء من إقليم الدولة الساحلية،⁽¹⁾ إذ تخضع قاع هذه المياه وباطنها والأجواء التي تعلوها لسيادتها الكاملة والمطلقة،⁽²⁾ فالدولة الساحلية تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية.⁽³⁾

يقتصر حق الملاحة البحرية والصيد في المياه الداخلية على الدولة الساحلية ورعاياها فقط، إذ لا تتمتع السفن الأجنبية تجارية كانت أو حربية بحق الملاحة في المياه الداخلية لأي من الدول، بالتالي الدولة الساحلية تستطيع أن تمنع السفن الأجنبية من الدخول إلى مياهها الداخلية، وهذا حسب ما جاء في تعليق لجنة القانون الدولي على المادة 26 فقرة 02 من المشروع الذي قدمته إلى مؤتمر جنيف 1958، فالدولة الأجنبية لا تملك الحق في أن تطالب بحقوق ما لسفنها أو لرعاياها في المياه الداخلية لدولة ما،⁽⁴⁾ غير أنه ضرورات الملاحة والاتصالات الدولية اقتضت فرض القيود القانونية على سلطات الدولة الساحلية لصالح السفن الأجنبية.⁽⁵⁾ والدليل على هذا الاستثناء ما قضت به المادة 08 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها على ما يلي: " حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبنية في المادة 07 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل ينطبق على تلك المياه حق المرور البرئ كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية"، وهو نفس الحكم الذي أتت به المادة 05 فقرة 02 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

1- إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ص 13.

2- سهيلة قمودي، المرجع السابق، ص 245.

3- إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 13.

4- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، 1998، ص ص 32-33.

5 -BEKHECHICHE Mohammed Abdelwahab , Droit international public avec référence a la pratique algérienne : territoire et espaces, Fascicule 2, Office des publications universitaires, Alger, 1987, PP. 41-42.

بالتالي وفقا لنص المادتين فإنه يقرر حق المرور البرئ كحق تمارسه السفن الأجنبية لدخولها إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية، والذي يشكل في نفس الوقت قيد يرد على سيادة الدولة على مياهها الداخلية، ويظهر ذلك بصورة جلية في دخول السفن الأجنبية إلى الموانئ.

- تطبيق المرور البرئ على الموانئ.⁽¹⁾

قرر معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم لعام 1928،⁽²⁾ أن الميناء بوصفه من المياه الداخلية وكذلك المرسى الذي يقع ضمن المياه الداخلية للدولة⁽³⁾ يخضعا لسيادة الدولة الساحلية، وكقاعدة عامة الدخول إلى الميناء والمرسى مفتوح لجميع السفن الأجنبية، إلا أن المعهد خفف من هذا الموقف في دورة أمستردام عام 1957 بقوله " على الدول أن تسهل المواصلات الدولية من خلال نظام مياهها البحرية وعليها بشكل خاص أن تمتنع عن رفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية ما عدا الحالات التي تفرضها القوة القاهرة".⁽⁴⁾ وحتى إذا كان على الدولة أن تسمح للسفن الأجنبية بدخول موانئها التجارية ما لم يكن لديها مبرر قوي لغلق الميناء في وجه الملاحة الدولية، فإن ذلك إنما ينصرف إلى السفن

1- **الميناء:** هو منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفن مأوى لإفراغ البضائع أو شحنه، أو إنزال الركاب أو حملهم، وقد عرفت اتفاقية جنيف سنة 1923 الموانئ البحرية بأنها التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة للتجارة الخارجية للجماعة الدولية وواضح من التعريف أو واضعيه قصد ألا تتصرف أحكام الاتفاقية إلا الموانئ المفتوحة للتجارة الخارجية لأن الموانئ ليست جميعها مفتوحة بالضرورة للتجارة الخارجية. **محمد طلعت الغنيمي**، المرجع السابق، ص 17.

- وتخضع الموانئ عموما لنظام قانوني أقرته الدولة في اتفاقية جنيف 1923 وذلك بهدف تسيير الملاحة الدولية هذا إلى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية التي عقدتها الدول لتحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه.

- **محمد سلامة مسلم الدويك**، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 52.

2- **محمد الحاج حمود**، المرجع السابق، ص 87.

3- **محمد طلعت الغنيمي**، المرجع السابق، ص 37.

4- أنظر: **محمد الحاج حمود**، المرجع السابق، ص 87.

التجارية، وفي تقدير أن هذه الميزة تسري على السفن العامة أي المملوكة للدولة إذا كانت تلك السفن العامة تقوم بنشاط تجاري.⁽¹⁾

فمرور السفن الأجنبية مرورا بريئا في موانئ ومراسي الدولة ما لا يكون بالغصب، فللدولة الشاطئية أن تقرر هذا الحق أو لا وذلك مقابل عدم تعسفها في القرار الذي تتخذه إذا كان غرضه منع المرور البرئ بالنسبة للسفن الأجنبية، أما بالنسبة للسفن الحربية فإن ظهورها فجأة في الموانئ لدولة غير صديقة كان عبر التاريخ مقدمة لأعمال عدوانية مباغتة، أو على الأقل وسيلة لتهديد الدولة التي تنتمي إليها هذه الموانئ.

مع ذلك فإن هناك مؤشرات كثيرة في الفقه⁽²⁾ وفي السلوك الدولي تشير إلى عدم وجود الحق في دخول المياه الداخلية بدون الحصول على إذن مسبق من الدولة صاحبة الميناء ذلك أن هذه الأخيرة قد ترى في وجود السفن الحربية في موانئها مساسا بأمنها وهي وحدها صاحبة السلطة التقديرية في منح أو منع الإذن بدخول السفن الحربية الأجنبية إلى موانئها، ولا يصبح للسفن الحربية حقا في دخول لموانئ الدول الأخرى إلا في أحوال القوة القاهرة كاضطرارها لذلك بسبب العواصف أو بسبب تلف الحق بها يهددها بالغرق، ومع ذلك فإن هناك من السوابق ما يشير إلى أن الدولة تستطيع منع السفن الحربية التابعة للدول الأخرى من دخول موانئها حتى في الأحوال القاهرة.⁽³⁾

تستغل السفن الأجنبية سواء كانت حربية أو خاصة ممارسة حق المرور البرئ للدخول إلى موانئ الدول الساحلية الأخرى وذلك بعد إعلان هذه الأخيرة على الموانئ المفتوحة، لأن هناك موانئ قد تضطر إلى غلقها لأسباب معقولة، إلا أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة

1- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 34 و ص 37-38.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 88.

3- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972، ص 413-415.

1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لم تغفلا حق الدول الحبيسة في استخدام سفنها المواني الدول التي تفصلها عن البحر.⁽¹⁾

فالتزام الدولة بفتح موانئها للسفن الأجنبية ينصرف إلى الموانئ التجارية، أما الموانئ العسكرية فالدولة أن تغلقها في وجه جميع السفن الأجنبية من تجارية وحربية محافظة على مصالحها وأسرارها العسكرية، كذلك للدولة لأسباب خاصة تبرر ذلك أن تقفل بعض موانئها التجارية في وجه السفن الأجنبية، مادام أنها تفتح أمامها البعض الآخر وغنى عن البيان أن للدولة أن تمنع دخول السفن الأجنبية إطلاقا في موانئها إذا اضطرتها لذلك حوادث تتعلق بسلامتها أو بمصالحها الحيوية، على أن يكون للدولة هذا المنع بصفة مؤقتة وأن يزول بمجرد زوال السبب الذي أدى إليه، كذلك للدولة أن تمنع من الدخول بواخر بالذات لأسباب تتعلق بالصحة أو بالأمن أو تنفيذ لقرارات الأمم المتحدة أو ما شابه ذلك.⁽²⁾

أما بالنسبة للقانون الوطني، فإن المياه الداخلية تكون الملاحة فيها مخصصة فقط للسفن الجزائرية ولا يجوز للسفن الأجنبية أن تمر في المياه الداخلية أو تدخل الموانئ الجزائرية إلا بإذن من السلطات الجزائرية. " المبدأ عدم وجود حق المرور في المياه الداخلية".⁽³⁾

ثم فإن الدولة المعنية لها أن تضع القوانين الخاصة بدخول السفن الأجنبية، وما على هذه الأخيرة سوى احترامها، وتتعلق هذه القوانين بدخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية ومكان رسوبها. ويحق لكل دولة أن تضع القوانين الهادفة إلى مراقبة الملاحة في مياهها الوطنية،

1-أنظر: محمد سامي عبد الحميد وآخر، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002 ص 412.
- الدول الحبيسة: يطلق على الدول الحبيسة الدول غير الشاطئية أو الدول المغلقة أو المحصورة و هي تعني الدول التي ليس لها شواطئ أي لا تقع على بحر. لمزيد من التفاصيل حول هذا الأمر، أنظر: جابر إبراهيم الراوي، " الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة"، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، تونس، 1989، ص ص 141-144.

2- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1997، ص ص 70-71.

3- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 33.

ويمكن للدولة أن تنظم دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية بشكل معقول لا يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية أو إلى التمييز بين سفن الدول المختلفة، ومع ذلك هناك مؤشرات كثيرة في الفقه وفي السلوك الدولي تشير عدم وجود الحق في دخول المياه الداخلية بدون إذن مسبق، فقد رأينا حق الدولة أن تحدد الموانئ المفتوحة للملاحة الدولية، وأن تعلن أن بعضها مغلق وأن تنظم شروط الدخول،⁽¹⁾ كما أن الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽²⁾ وقبلها الفقرة 02 من 15 عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958،⁽³⁾ تشير إلى هذا الحق للدولة الساحلية.

أما بالنسبة لممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الأرخبيلية إذا كانت الدولة

أرخبيلية⁽⁴⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 88.

2- تنص المادة 25 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " في حالة السفن المتوجة 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 السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرفق المينائية " .

3 - « *L'état riverain tenu de faire connaitre de façon appropriée tout les dangers dont il a connaissance, qui menacent la navigation....* ». Art 15 par 02 de la convention de Genève de 1958 sur la haut mer.

4 - Voir **KARAGIANNIS Syméon**, La succession d'Etats et le Droit de la mer : Les zones maritimes de l'Etat successeur, R.B.D.I, V XXXIX, N° 02, Bruylant, Bruxelles, 2006, PP. 486-495.

- عرفت المادة 46 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الدولة الأرخبيلية والأرخبيل وذلك بنصها على ما يلي: " ... (أ)

تعني " الدولة الأرخبيلية" الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى؛

(ب)- يعني " الأرخبيل" مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا".

- تجدر الإشارة إلى أن قبل تبني اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 للنظام القانوني للمياه الأرخبيلية، كانت الدول تتنازع في حق الدول الأرخبيلية في مد سيادتها على مياهها الأرخبيلية، حيث كان هذا من مصلحة هذه الدول خاصة الكبرى منها لأنها كانت تبغي أن تقصر سيادة الدول الأرخبيلية على مياهها الداخلية، وأن تكون لها سيادة مقيدة على بحورها الإقليمية، مع اعتبار بقية المياه الأرخبيلية مياه دولية لكي تستطيع استغلالها بحرية الصيد والملاحة واستغلال ثرواتها، ولكن بتبني اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أصبح للدول الأرخبيلية السيادة الكاملة على مياهها الأرخبيلية، التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية وهي مياه داخلية حسب مفهوم الدولة الساحلية. أنظر كل من:

=

فقد قررت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أن حرية الملاحة مضمونة في هذه المنطقة لجميع السفن بما فيها سفن الدول الأجنبية وهي تتطابق مع مفهوم المرور العادي، والاتفاقية تمنح كل الدول حق مرور غير ضار بالملاحة وسلامة الدولة الأرخيبيلية التي لا تستطيع تعليقه، ويكون المرور متواصلا بلا توقف،⁽¹⁾ وللدولة الأرخيبيلية حق الصيد وحدها بالمياه الأرخيبيلية، ولها أن تمنع أية دولة من الصيد فيها، غير أنه يجوز لها أن تسمح للدول بالصيد في هذه المنطقة بموجب اتفاقيات دولية ثنائية، تحدد شروط الصيد ومدته وكميته والمناطق المسموح فيها بالصيد، وبالنظر إلى أن الدولة الأرخيبيلية تتكون من عدة جزر، فقد تمتد بين قيعان مياه هذه الجزر كابلات مغمور في المياه الأرخيبيلية، فإن للدولة الأرخيبيلية أن تمتد الكابلات وتقوم بإصلاحها وإبدالها بعد أشعار الدولة الأرخيبيلية بذلك، دون أن تمس حقوق الدولة الأرخيبيلية.⁽²⁾

= - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 80.

- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 80.

- تختلف المياه الأرخيبيلية عن المياه الداخلية، فسيادة الدولة على المياه الداخلية سيادة كاملة لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البري. في حين أن سيادة الدولة الأرخيبيلية على المياه الأرخيبيلية تقيدتها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى = على هذه المياه. منها ما يتطلبه ضمان حرية الملاحة الدولية كالمرور البري المقرر للدول الأخرى على هذه المياه والمرور العابر أو الأرخيبيلي المقرر لتلك الدول في ممرات معينة في المياه الأرخيبيلية. والالتزام الملقى على عاتق الدولة الأرخيبيلية في احترام الحقوق المترتبة للدول الأخرى قبل قيام فكرة المياه الأرخيبيلية وحقوق الصيد ومد الأسلاك المغمورة فيها.

- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 232.

1- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 340.

2- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 81.

- تنص المادة 51 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "

1- تحترم الدولة الأرخيبيلية، دون الإخلال بالمادة 49، الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى وتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخيبيلية. ويتم، بناء على طلب من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط ممارسة هذه الحقوق والأنشطة، =

فرغم كون سيادة الدولة الأرخبيلية على مياهها الأرخبيلية هي سيادة كاملة، إلا أن هذه السيادة مقيدة بما يسمى بحق المرور البرئ والمرور الأرخبيلي للدول الأخرى في هذه المياه، وذلك تيسيرا للملاحة البحرية، فطبقا لنص المادة 52 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تتمتع سفن جميع الدول بحق:

أ- المرور البرئ

تتمتع جميع السفن بحق المرور البرئ خلال المياه الأرخبيلية، كما لهذه الأخيرة أن توقف مؤقتا دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية في قطاعات محدودة في مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة والذي يبدأ نفاذه بعد الإعلان الواجب عنه.⁽¹⁾

ب- المرور الأرخبيلي

عرفت المادة 53 فقرة 03 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المرور الأرخبيلي بأنه: " ممارس حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، وبالتالي يقتصر نطاق

=بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقات ثنائية تبرم بينها. ولا تنقل هذه الحقوق إلى دول ثالثة أو إلى رعاياها ولا تشاطر مع دولة ثالثة أو مع رعاياها.

2- تحترم الدولة الأرخبيلية الكابلات المغمورة الموجودة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة. وتسمح الدولة الأرخبيلية بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلقيها الإخطار الواجب بموقعها وبنية إصلاحها أو استبدالها".

1- تنص المادة 52 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "

1- رهنا بمراعاة المادة 3 ودون الإخلال بالمادة 50، تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البرئ خلال المياه الأرخبيلية وفقا للفرع 3 من الجزء الثاني.

2- للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتا دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية تلك الدولة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عن الإعلان الواجب".

الممر الأريخي على حقوق الملاحة والتحريك لغرض وحيد وهو الممر العابر المتواصل والسريع الذي لا يجوز إعاقته بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة،⁽¹⁾ ويمتد نطاق هذا الحق ليشمل جميع القنوات الملاحية العادية، شرط أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج.⁽²⁾

فاحتراما لسيادة الدولة الأريخية على مياهها الأريخية ومراعاة لمصالحها وإدراكا لحقيقة أن الدولة الأريخية هي أنسب دولة لتحديد الممرات البحرية لممر السفن الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً خلال مياهها الأريخية، وفي حالة تخلف الدول عن استخدام هذه السلطة يجوز للسفن في هذه الحالة ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأريخية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية،⁽³⁾ وفي كلتا الحالتين تتمتع السفن دون تمييز بحق المرور في هذه الممرات.⁽⁴⁾

والجدير بالذكر أن تحديد هذه الممرات وهذه الطرق يتم بطريقة شكلية ومعينة نصت عليها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 للدولة الأريخية أن تضع نظاماً لتقسيم حركة المرور

1- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 87.

2- تنص المادة 53 فقرة 04 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "تجتاز هذه الممرات البحرية والطرق الجوية المياه الأريخية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحريك الدوليين خلال المياه الأريخية أو فوقها 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."

3- تنص المادة 53 فقرة 01 و 12 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي "

1- للدولة الأريخية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها ملائمة لممر السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأريخية والبحر الإقليمي الملاصق لها...

2- إذا لم تعين الدولة الأريخية ممرات بحرية أو طرقاً جوية جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأريخية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية".

4- تنص الفقرة 02 من نفس المادة من نفس الاتفاقية على ما يلي: "تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأريخية".

لتأمين سلامة مرور السفن عبر القنوات الضيقة، وللدولة الأرخبيلية سلطة تغيير إذا اقتضت الظروف ذلك الممرات ونظم تقسيم حركة المرور التي سبق أن حددتها وذلك بشرط الإعلان عنها،⁽¹⁾ ويسري المرور العابر في الممرات والطرق الأرخبيلية الأحكام المنظمة للمرور العابر عبر المضائق.

تعتمد للدولة الأرخبيلية قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول الأمور التالية:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري وفق ما سبق.

- منع التلوث وحفظه والسيطرة عليه وذلك بأعمال الأنظمة الدولية المنطبقة فيما

يخص بتصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

- وفيما يخص سفن الصيد منع الصيد بما في ذلك تحميل أدوات الصيد.

- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص على نحو يخالف القوانين والأنظمة.

الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدولة المشاطئة.⁽²⁾

يتضح من خلال ما قلناه أعلاه أن ممارسة الملاحة البحرية سواء في المياه الداخلية أو

المياه الأرخبيلية مقيدة أكثر مما هي حرة، فما هو وضع الملاحة البحرية في المضائق

المستخدمة للملاحة الدولية ؟

1- تنص المادة 53 فقرة 05-07 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "

1- يتم تحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول المرور إلى نقاط الخروج منها...

2- للدولة الأرخبيلية التي تعين ممرات بحرية بموجب هذه المادة أن تقرر أيضا نظما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن خلال القنوات الطبيعية في تلك الممرات البحرية.

3- يجوز للدولة الأرخبيلية أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونظما أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل .

2- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 182-184.

الفرع الثالث

حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية

تلعب المضائق الدولية دورا استراتيجيا في الملاحة الدولية، إذ تشكل نقطة تواصل بين مساحتين بحريتين متباعدتين، ما أوجب تنظيمها بقواعد دولية، هذه الممرات البحرية الطبيعية، وإن تتشابه مع القنوات البحرية وتلعب تقريبا نفس الدور، إلا أنها تتميز بنظام قانوني دولي خاص، بحكم أنها من صنع الطبيعة.⁽¹⁾ ولمعرفة المركز القانوني للمضائق الدولية ونظام الملاحة المطبق فيها، لابد من وضع تعريف للمضيق الدولي (أولا)، ثم نتطرق إلى ممارسة الملاحة البحرية في المضائق المستعملة للملاحة الدولية (ثانيا).

أولا: تعريف المضيق الدولي

حضي المضيق الدولي قبل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بتعريفات مختلفة تتمثل في كل من:

أ- تعريف الفقه للمضيق الدولي

عرفه الفقيه الفرنسي جيدل وذلك بقوله: أن المضيق هو: ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضا معينا، ويوصل بين جزأين من المجالات البحرية، كما عرفه أوبنهايم حيث يرى أن المقصود بالمضيق الذي تنطبق عليه قواعد القانون الدولي هو المضيق المكون من البحار الإقليمية والذي يوصل بين جزأين من أعالي البحار، كما عرفه شارل روسو على أنه: الممر البحري الذي لا يوصل بين بحرين حرين. غير أنه قد لا يكفي المعيار الجغرافي أو القانوني أو كليهما لتعريف للمضيق وإنما لابد من إضافة معيار ثالث هو المعيار الوظيفي أو الغائي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة أو أهمية تلك الملاحة، فحاول بعض رجال الفقه المزج بين معيارين أو أكثر من المعايير السابقة لوضع تعريف للمضيق وهي: أولهما يوصل المضيق بين جزأين من أعالي

1- عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون،

فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 59.

البحار، وثانيهما أنه يستخدم للملاحة الدولية، أما فاراند اعتمد ثلاثة معايير، فعرف المضيق بأنه: ممر طبيعي بين أرضين يكون: بعرض لا يتجاوز عرض 12 ميلا بحريا، يربط جزأين من أعالي البحر أو جزء من أعالي البحار ببحر إقليمي لدولة أجنبية، يستخدم للملاحة الدولية.⁽¹⁾

ب- تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق

عرفت محكمة العدل الدولية المضيق الدولي من خلال القرار الصادر عنها في 9 نيسان-أبريل 1949 في قضية مضيق كورفو بين ألبانيا والمملكة المتحدة وجاء في متن القرار ما هو تحديد المضيق الدولي على أنه: " ممر يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم لأغراض الملاحة الدولية".⁽²⁾

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن محكمة العدل الدولية اعتمدت على معيارين لتعريف المضيق هما: المعيار الجغرافي المتمثل في كون المضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار، وبهذا تكون قد وضعت حد للتعريفات التقليدية، والمعيار الثاني هو استخدام المضيق للملاحة الدولية أي أن يكون المضيق مستخدم للملاحة الدولية فعليا وليس وهميا. ويعتبر المعيار الثاني المعيار الذي اختارته محكمة العدل الدولية وألّت له الاعتبار

بعد أن وجدت نفسها أمام خيارين، وفي هذا الصدد يقول MOMTAZ DJamchid:

« 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 géographiques, géologiques, météorologiques, politiques, économiques, et même fiscaux. Pour assurer la stabilité et la certitude de la règle de droit et de

1- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 161-163.

2- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، الطبعة الأولى، دار الفارابي للنشر، لبنان، 2013، ص

son champ d'application, il serait souhaitable d'adopter un critère plus certain, à savoir l'aptitude du passage à la navigation internationale ».⁽¹⁾

ج- تعريف المضيق الدولي في ظل الاتفاقيات الدولية

عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 المضيق الدولي وذلك في الفقرة الرابعة من المادة 16 منها كالآتي: الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية. وهكذا وسعت الاتفاقية من تعريف المضيق الدولي ليشمل المضائق التي تربط جزء من أعالي البحار بجزء من البحر الإقليمي وهو ما يسمى بشرط العقبة Aquaba clause لأنه وضع خصيصا ليشمل المرور عبر المضائق تيران إلى خليج العقبة.⁽²⁾

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فلا نجد أي نص من نصوصها يعطي تعريف للمضيق، وهذا رغم الاهتمام الذي حظي به هذا الموضوع خلال المناقشات التي دارت من أجله، فكل ما ورد بشأنها كانت أحكام بشأن نظامها القانوني.⁽³⁾ وعند قراءتنا للمادة 37 من نفس الاتفاقية⁽⁴⁾ نلاحظ أنها اعتمدت على معيارين أساسيين فقط: الأول المعيار الوظيفي أو الغائي، أي أن يكون المضيق مستخدما للملاحة الدولية، ولم يحدد النص درجة استخدام المطلوبة لكي يعتبر المضيق دوليا، ولم يتضمن أيضا الإشارة إلى الصفة الاعتيادية للملاحة وذلك قصد التوسع في التعريف ليشمل كافة المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وبهذا اقترب تعريف الاتفاقية من المفهوم الذي أخذت به محكمة العدل الدولية، أما المعيار الثاني فهو المعيار القانوني، أي تحديد طبيعة المياه التي يوصل بينها

1- MONTAZ DJamchid, « la question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, A.F.D.I., Vol 20, N°1, P.845.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 165.

3-LARABA Ahmed, Op.Cit., p.109.

4- تنص المادة 37 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

المضيق والمياه التي يتكون منها، فبالنسبة لطبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق ميز النص بين المضائق إلى توصل جزءا من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي، كما اشترط النص بصورة ضمنية أن تتكون تلك المياه من البحار الإقليمية للدول المشاطئة ولم يستثني من هذا الشرط إلا المضائق التي يتوافر فيها شريط من أعالي البحار لا يتمتع بقدر مماثل من الخصائص الملاحية أو الهيدروغرافية المتوافرة في البحر الإقليمي للمضيق.⁽¹⁾

يتضح مما سبق لكي يكون المضيق دولي لابد من الاعتماد على مجموعة من المعايير والتي تتمثل في:

- معيار جغرافي الذي مفاده أن المضيق يتكون من ممر مائي طبيعي يوصل بين جزأين من البحار.
- معيار غائي والذي يشترط أن يكون المضيق مستخدما في الملاحة الدولية.
- معيار قانوني الذي يقضي بالا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي، أما إذا زاد اتساعه عن ذلك وتوافر فيه شريط من أعالي البحار لا يعتبر من المضائق ولا يطبق عليه نظامها بل ينطبق عليه نظام أعالي البحار. شرط أن يكون ذلك الشريط صالحا للملاحة الدولية.

ويجمع هذه المعايير نتوصل إلى القول بأن المضيق الدولي هو الممر المائي الطبيعي الذي يوصل جزأين من البحار والمستخدم للملاحة الدولية والذي لا يزيد اتساعه عن عرض البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه.

ثانيا: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

كان موضوع الملاحة عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من المواضيع الرئيسية والمهمة التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى أن استقرت في صيغتها النهائية

1- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 165.

والاتفاقية، حيث أدت المناقشة حول نظام الملاحة في المضائق الدولية إلى انقسام الدول إلى اتجاهات رئيسية، وفي الدورات اللاحقة أخذ الانقسام في المؤتمر يتضح تدريجياً بين اتجاهين فقط.⁽¹⁾

- **الاتجاه الأول:** يؤيد هذا الاتجاه حرية الملاحة في جميع المضائق دون تمييز ومن بين الدول المؤيدة لهذا الاتجاه نجد الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتي التي اتحدت معها بشدة خلال دورات مؤتمر الثالث لقانون البحار وكذا مرحلة التمهيد لعقده، إذ أنها ربطت بين حرية المرور في المضائق وبين مشكلة امتداد البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، حيث أشارت إلى أن قاعدة تطبيق الإثنى عشر ميلاً كعرض للبحر الإقليمي سوف يجعل ما يفوق مائة مضيق في العالم واقعة في المياه الإقليمية للدولة المشاطئة للمضيق بعد أن كانت تعد قبل تطبيق هذه القاعدة مضائق واقعة في أعالي البحار تمارس فيه حرية المرور دون عائق، وقد جعلت أمريكا موافقتها على تطبيق إثنى عشر ميلاً كامتداد للبحر الإقليمي كشرط في مقابل في حصولها على حق الانتقال عبر المضائق الدولية بكل حرية، وبموقفها هذا تكون قد هدمت تماماً فكرة المرور البريء الذي استقرت عليه الجماعة الدولية و الذي نصت عليه العديد من الاتفاقيات المتعلقة بالبحار.⁽²⁾

- **الاتجاه الثاني:** مثلته الدول المشاطئة للمضيق، فالدول التي يقع ضمنها المضيق الدولي تطالب بتطبيق المرور البريء فيه، باعتبار أن مياه المضيق هي مياه إقليمية تخضع للسيادة الكاملة للدولة المطلة عليها ولا يحدها إلا قيد المرور البريء الذي لا يجوز التوسع فيه وتحويلها إلى المرور الحر، لأن ذلك يؤدي إلى خرق تلك السيادة و إلى تهديد أمن وسلامة الدولة الساحلية خاصة عند مرور السفن الحربية.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 183 وص 187.

2- لمزيد من التفاصيل أنظر: حميدة بهلول، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009، ص ص 26-31.

أما بالنسبة للدول النامية فهناك عدة دول ساندت حق المرور العابر، لكنها في نفس الوقت هي على خلاف الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفياتي تميزت مواقفها بالمرونة، نذكر من بين هذه الدول بلغارية وبريطانيا وكوبا إضافة إلى بعض الدول العربية من بينها العراق والإمارات المتحدة مدفوعة بدوافع الاقتصادية أو عسكرية أو سياسية أكثر منها قانونية.⁽¹⁾

أما بالنسبة للجزائر فنظرا إلى كون اهتماماتها الاقتصادية متضررة بشكل كبير بسبب موقعها الجغرافي المطل على بحر شبه مغلق فقير من حيث الثروات البحرية أو السمكية أو المعدنية والمرتبطة عن طريق جبل طارق، لا يمكن ربط موقفها بأي حال من الأحوال بموقف الدول الكبرى التي تدعو إلى تطبيق المرور العابر عبر جميع المضائق الدولية.⁽²⁾ بعد المناقشات الطويلة التي دارت حول هذا الموضوع في المؤتمر انتهت بوضع صيغة توفيقية هي الصيغة الواردة في الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار.

لقد وضعت الاتفاقية نظاما كاملا للملاحة في المضائق الدولية فقسمت المضائق إلى ثلاثة أنواع، حيث تم استبدال المرور الحر بالمرور العابر Transit Passage الذي طبقته على المضائق التي تربط جزءا من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتم الاحتفاظ بالمرور البري القديم في المضائق التي تربط جزءا من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أخرى والمضائق الواقعة بين جزيرة و الإقليم البري للدولة والتي يتوافر فيها خارج الجزيرة طريق في أعالي البحار مماثل لطريق المضيق من حيث المواصفات الملاحية والهيدروغرافي.⁽³⁾

1- حميدة بهلول، المرجع السابق، ص 34.

2 - LARABA Ahmed, Op.Cit, P. 103.

3- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 188-189.

أ- المضائق التي يطبق فيها المرور البرئ

تلعب المضائق الدولية دورا استراتيجيا في الملاحة الدولية، إذ أن ليس كل المضائق يطبق عليها نظام المرور البرئ، فلتطبيق المرور البرئ في المضائق يجب أن تتوفر فيه خصائص معينة.

نصت المادة 16 فقرة 04 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958

على ما يلي :

« Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haut mer avec autre partie de la haut mer ou avec la mer territoriale dans l'Etat étranger, servent à la navigation internationale ».

فحسب هذه المادة أنه لا يجب أن يكون هناك إيقاف للمرور البرئ للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية من جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية، هذا يعني أنه قد أصبح المرور البرئ حقا مقرا بموجب اتفاقية دولية استقرت الدول عليها، وإن كان ذلك خروجاً عن قاعدة عرفية سابقة،⁽¹⁾ فإذا كان المضيق واقعا في إقليم دولة واحدة وكان لا يصل بين جزئين من أعالي البحار عدت مياهه مياها داخلية وباشرت الدولة الساحلية عليه سائر مظاهر اختصاصها العام⁽²⁾ وهي التي تتولى الملاحة فيه⁽³⁾، وإذا كان المضيق محاط بإقليم أكثر من دولة فإن كل دولة تفرض سيادتها وسلطانها على الجزء من المضيق الذي يعد بحرا إقليميا⁽⁴⁾ وعادة ما يتم تنظيم الملاحة فيها بالاتفاق مع هذه الدول الأخرى المعينة باستعمال المضيق إن ألزم الأمر، ولعل أهم ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام 1949 هو مبدأ حرية المرور البرئ في المضائق الدولية.

1 - LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Droit de la mer : la mer et son Droit, Les espaces maritime, T 01, Pedone, Paris, P. 393.

2- محمد حافظ غانم، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1973 ص 284.

3- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 260.

4- إبراهيم محمد الغناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 313.

تجدر الإشارة إلى أنه رغم إشارة اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للمرور البرئ في نصوصها، إلا أنه يبدو غير واضح وغير صريح، إذ أنها لم تستطيع حسم الخلافات التي ثارت بين الدول حول هذا المرور، إذ أنها لم تبين طابع البراءة ولم تشير إلى المرور البرئ بالنسبة للسفن الحربية إذ كان يستوجب الإذن أو الإخطار المسبق أم أنه مثل مرور السفن الخاصة الأخرى.

ثم جاءت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حيث خصصت للمضايق الدولية فصلا كاملا ولكل مضيق نظامه القانوني الخاص به وذلك حسب وضعيته، حيث أشارت المادة 45 منها إلى نطاق تطبيق المرور البرئ حيث حددت المضايق التي يؤخذ فيها هذا النظام وهي المضايق المستبعدة من تطبيق المرور العابر وفقا للمادة 38 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وهي حالتين:

1- إذا كان المضيق مشكلا من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووجد في اتجاه البحر الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة، بشرط أن يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدوغرافية ينطبق داخل المضيق نظام المرور البرئ، أما الملاحة في هذا الطريق حرة،⁽¹⁾ وعلى هذا الأساس فقد أصبح تتدرج تحت هذا الباب كل من مضيق مسينا في إيطاليا والذي يفصل بين شبه جزيرة إيطاليا وجزيرة صقلييا ومضيق بمبا (Pemba) وزنزيبار (Zenzibar) بين سواحل تنزانيا وجزر بمباوزنزيبار وكذا مضيق كورفو.

2- المضايق الموجودة من جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة الأجنبية، ينطبق فيها نظام المرور البرئ الذي لا يوقف خلالها.⁽²⁾

تجدر الإشارة إلى أن المرور البرئ الغير القابل للإيقاف لم يرد له تعريف حتى يتمكن من التمييز بينه وبين المرور البرئ المقرر في البحر الإقليمي، كما أن الاتفاقية التي قررت

1 -PHILIPPE Vincent, Op.Cit, P. 64.

2- عصاد لعمامري، الحدود البحرية، المرجع السابق، ص 64.

هذا النوع من المرور لم تحدد في نصوصها تعريف له ولا حقوق وواجبات الدولة المشاطئة للمضيق والسفن العابرة له.

ب- المضائق الدولية التي يطبق فيها المرور العابر⁽¹⁾

تعتبر الدول البحرية الكبرى دوماً أن مبدأ المرور البرئ غير ملائم عندما يطبق على المضائق الدولية وأنه ينبغي المحافظة على حق المرور العابر عبر المضائق باعتباره جزءاً ملازماً لحرية الملاحة.⁽²⁾

- المقصود بالمرور العابر.

لم يكن المرور العابر من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في الفقه، أو عمل قانون البحار وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية قانون البحار، ولقد لجأت المشاريع التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام اصطلاح " المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.⁽³⁾

عرفت المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المرور العابر بأنه: " ممارسة حرية الملاحة والتحليق وفقاً لهذا الجزء لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

فيعتبر المضيق دولياً إذا كان يصل بين جزأين من أعالي البحار، ومستخدماً في الملاحة الدولية غير أن شرط العبور المتواصل والسريع لا يمنع عبر المضيق لغرض

1- Voir APOLLIS Gilbert, L'entrepris maritime de l'Etat côtier en droit international public, « Problématique des zones maritimes sous juridiction nationale », T. II, Thèse de doctorat, Montpellier, Juin, 1978, P. 540.

2- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 1994، ص 104.

3- حميدة بهلول، المرجع السابق، ص 13.

الدخول إلى دولة شاطئية للمضيّق، أو الخروج منها، أو العودة إليها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة، ويتضح من خلال هذه المادة أن المرور العابر يعطي الحق للسفن في استعمال مياه المضيّق، بشرط أن يكون العبور سريعاً ومتواصلاً وعدم تحقق شرط السرعة والتواصل في المرور يجعل هذا الأخير غير خاضع لأحكام المرور العابر المقررة في هذا الفرع، وإنما لأحكام تقررّها الدولة الساحلية لدخول بحرّها الإقليمي⁽¹⁾.

المرور العابر حق وليس برخصة تتمتع به السفن التجارية والحربية والغواصات، وبالنسبة للسفن الحربية فبعد أن كان هناك إشكال حول مرورها في المضائق فقد تم التوافق بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول حرية الملاحة في المضائق الدولية للسفن الحربية بالتجاوز حتى عن مبدأ المرور البرئ وإقرار ما يسمى بالمرور العابر، فقد تم الفصل بين نظام المرور في المضائق الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار ونظام المرور البرئ في المياه الإقليمية، ومن ثم أصبح اجتياز المضائق لا يخضع لقيد المرور البرئ الذي يتضمن مرور السفن الحربية لتصريح الدولة المشاطئة أو على الأقل إخطارها بذلك وبهذا تكون الدولة المشاطئة تفقد أهم وسيلة وقائية للمحافظة على أمنها واستقلالها وحسن نظامها فيها، غير أن هذا الحق أي حق مرور السفن الحربية دون إخطار أو إذن مسبق وحرية الملاحة الغائصة للغواصات يحقق مصالح الدول الكبرى ويتيح لها أيضاً إتباع سياسة الهيمنة على الدول المشاطئة للمضائق أو القريبة منها⁽²⁾.

1- حميدة بهلول، المرجع نفسه، ص 13.

2- لمزيد من التفاصيل حول مرور السفن الحربية والغواصات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية أنظر: سمعان فرج الله، " وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 403-411.

المرور العابر لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام إلا أنه المميز له هو أنه يمارس في إطار تنظيم خاص، يبين حقوق وواجبات الدول الشاطئية للمضيق والسفن الأجنبية الممارسة للملاحة عبر المضائق التي ينطبق عليها هذا النظام.⁽¹⁾

من خلال هذا النظام يحق للدولة المشاطئة أن تعين للملاحة في المضيق ممرات بحرية وأن تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور حيث يكون لازما لتعزيز سلامة مرور السفن، وأن تحل عندما تقتضي الظروف ذلك ممرات بحرية محل ممرات بحرية كانت قد عينتها في السابق بشرط أن تقوم بالإعلان عن ذلك،⁽²⁾ وأن تحيل الدولة المشاطئة للمضيق مقترحاتها للممرات والأنظمة التي تريد استبدالها إلى المنظمة الدولية المختصة لاعتمادها، وإذا كان المضيق يطل على دولتين أو أكثر، فإن تعيين تلك الممرات يتم بالتشاور بين تلك الدول والمنظمة الدولية المختصة.

إن تدخل المنظمة الدولية لاعتمادها ما قد تحدثه للدول الشاطئية من تغييرات في النظم الخاصة بتنظيم الملاحة في مضائقها، أو تقسيم حركة المرور فيها، وإلزامها بإعلان النظم الجديدة هو أمر فيه تقييد لسيادة الدولة الشاطئية، وهو يخدم الملاحة الدولية على حساب الدولة الشاطئية.⁽³⁾

ومن جهة أخرى فإن للدولة المشاطئة أن تضع من القوانين والأنظمة ما يكفل سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ويكفل حماية المصالح الجمركية أو الغذائية أو المتعلقة بشؤون الهجرة وكذلك ما يمنع التلوث وحفظه والسيطرة عليه ومما يكفل منع الصيد،

1- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 179.

2- أنظر المادة 41 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

3- حميدة بهلول، المرجع السابق، ص ص 14-15.

- أنظر المادة 41 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ومنع أو تحميل أية سلعة أو عملة أو شخص إذا كان ذلك يشكل مخالفة للقوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدولة المشاطئة.⁽¹⁾

قد تقدر الدولة أن عملا ما يؤدي إلى المساس بسلامة واستقلال الدولة الساحلية وبالتالي يحق لها أن تتخذ من الإجراءات ما يضمن لها دفع هذا الخطر تطبيقا في الدفاع الشرعي المنصوص عليه في المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة.⁽²⁾

إذا كانت الأحكام التي أشرنا إليها فيما تقدم، قد مثلت في تقدير الفقه الغالب، قواعد واجبة التطبيق على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، فإن من المتعين الانتباه إلى أن معظم المضايق ذات الأهمية والحساسية الخاصة، قد تم تنظيم أوضاع المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة. ومن ثم فهي تخرج عن حكم القواعد المشار إليها فيما تقدم، وتخضع للنظام الإتفاقي الخاص الذي تم وضعه ليطبق بشأنها.⁽³⁾ وهذا ما أكدته الفقرة ج من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: " ليس في هذا الجزء ما يمس النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كليا أو جزئيا، اتفاقات دولية ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضايق ". ومن أهم المضايق التي تم تنظيم المرور فيها باتفاقيات خاصة، نذكر:

- مضيق هرمز⁽⁴⁾

- مضيق ماجلان⁽⁵⁾

- مضيق تيران⁽⁶⁾

1- أنظر المادة 42 من نفس الاتفاقية.

2- حميدة بهلول، المرجع السابق، ص 18.

3- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار - دراسة لأهم أحام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 157.

4- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 200-204.

5 - LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit, PP. 419-420.

6- أنظر: إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 168-173.

- مضيق جبل طارق⁽¹⁾

يتضح لنا أن ممارسة الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية مقيدة وذلك للحفاظ على سيادة الدولة الساحلية، غير أن الكلام لا يتوقف هنا بل هناك نقطة لا بد من التطرق إليها وهي طبيعة الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.

المطلب الثاني

طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للولاية

المحدودة للدولة الساحلية

تعتبر المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية من المناطق التي أولت لها الدولة الساحلية الاهتمام، وذلك من خلال تنظيمها لعدة مسائل فيها من بينها الملاحة البحرية، ومن بين هذه المناطق المنطقة المتاخمة والتي من خلالها تتمكن الدولة الساحلية أن تباشر بعض الحقوق الخاصة بالرقابة الضرورية للحفاظ على مصالحها الخاصة (الفرع الأول)، والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي من خلالها تتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية عليها⁽²⁾ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

تعتبر المنطقة المتاخمة من المناطق التابعة والخاضعة لولاية للدولة الساحلية، إذا أن سلطات الدولة الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود حقوق الرقابة الضرورية من أجل

1 - VINCENT Philippe, Op.Cit, PP. 67-68.

2 - REMOND-GOUILLOUD Martine, Op.Cit, P.95.

- CHEVALIER Claudiane, « Gouvernance de la mer méditerranée: Régime Juridique et respectives », 2005, P.95. Cite :

https://cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf

منع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالهجرة، وهذا عكس البحر الإقليمي الخاضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، وعليه باعتبار هذه المنطقة منطقة خاصة تتمتع فيها جميع السفن بممارسة حرية الملاحة البحرية فيها فلا بد من التعرف عليها (أولاً)، ثم التطرق إلى ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة (ثانياً).

أولاً: التعريف بالمنطقة المتاخمة⁽¹⁾

لكي نتعرف على المنطقة المتاخمة لابد من وضع له تعريف، ثم تحديد معالمها

أ- تعريف المنطقة المتاخمة

حُصيت المنطقة المتاخمة بتعريف فقهي واتفاقي.

1- تعريف الفقه للمنطقة المتاخمة

يعرفها الدكتور إبراهيم محمد العناني على أنها منطقة من أعالي البحار مجاورة للبحار الإقليمية.⁽²⁾

وعرفها كذلك الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنها جزء من البحر العام تمتد بعد البحر الإقليمي نحو أعالي البحر لمسافة معينة.⁽³⁾

فالمناطق المتاخمة هي المنطقة التي تلي البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له، تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها، ومن ثم فإنها تقع في منطقة بحرية لدولة ساحلية تلي مباشرة الحدود الخارجية للبحر الإقليمي.⁽⁴⁾

1- تسمى المنطقة المتاخمة أو المنطقة الملاصقة أو المنطقة المكملة

2- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 330.

3- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص ص 169-170.

4- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 117.

- تجدر الإشارة إلى أن فكرة المنطقة المتاخمة ليست وليدة قرننا الحالي وإنما هي فكرة تجد جذورها في التاريخ، فهي ظهرت للتوفيق بين معيار الثلاثة أميال كحد لاتساع البحر الإقليمي والذي نادى به جالياني، ومعيار أقصى مدى تقبل إليه قذيفة المدفع المثبت على الشاطئ، بعد أن تجاوز هذا المدى مسافة الثلاثة أميال، ظهرت المنطقة الإضافية التي تمتد =

2- تعريف المنطقة المتاخمة في ظل الاتفاقيات الدولية

يمكن أن نستنتج التعريف الاتفاقي للمنطقة المتاخمة من خلال تحديد المنطقة على أنها تلك التي لا يجوز أن تزيد عن 24 ميلا بحريا يتم قياسها ابتداء من خط الأساس للبحر الإقليمي، وأنها تلك المنطقة الداخلة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب- تحديد المنطقة المتاخمة

اتفقت الدول في مؤتمر جنيف لسنة 1958 على حد أقصى لامتداد المنطقة المتاخمة والمتمثل في عدم تجاوز امتداد المنطقة المتاخمة والبحر الإقليمي مسافة 12 ميلا من خط الأساس.⁽¹⁾ وذلك وفقا لنص المادة 24 فقرة 02 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958،⁽²⁾ أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حددت البحر الإقليمي ب 12 ميل بحري بحر إقليمي بالإضافة إلى 12 ميل بحري منطقة متاخمة وهذا وفقا لنص المادة 33 فقرة 02 منها.⁽³⁾

=بعد نهاية مسافة البحر الإقليمي والتي تمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية للتوفيق بين فكرة امتداد السلطان الفعلي للدولة على المسافة البحرية، التي تصل إليها قذائف المدافع المنصوبة على شاطئ من جهة وفكرة وجوب بقاء أعالي البحار حرة طليقة من جهة أخرى. شهد القرن 18 سلسلة من القوانين البريطانية التي يطلق عليها قوانين الذئاب البحرية، والتي يقصد منها فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن الوطنية والأجنبية التي لا تقصد ميناء بطريق طبيعي، بل تتربص بالشاطئ من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة، تحاكي طريقة الذئاب كي تغفل سلطات الدولة الساحلية فتفرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة، وهكذا أقامت المملكة المتحدة منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي بإرادتها المنفردة.

- أنظر كل من:

- إبراهيم محمد الغناني : قانون البحار، المرجع السابق، ص 330.

- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 64-65.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 121-122.

- Walter Leimgruber, Op.Cit, P. 150.

2- « La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 12 mille à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale ». Art 24 chf 02 de la convention de Genève de 1958 sur la haut mer.

3- Walter Leimgruber, Op.Cit, P. 150.

-BOUCHABA Abdelmadjid, Op.Cit, P. 49.

=

نرى أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قد وسعت من نطاق المنطقة المتاخمة كما أنها لم تنص بأن هذه المنطقة 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 بالنسبة للقانون الوطني، نجد المشرع الجزائري في الآونة الأخيرة اهتم بالمنطقة المتاخمة، حيث أسس بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 6 نوفمبر 2004⁽¹⁾ منطقة متاخمة للبحر الإقليمي على مسافة 24 ميلا بحريا التي يتم قياسها انطلاقا من خط الأساس للبحر الإقليمي،⁽²⁾ حيث تمارس الجزائر حق المراقبة وذلك من خلال المادة الثانية من هذا المرسوم طبقا للمادتين 33 و303 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث تنص المادة الثانية من المرسوم على ما يلي: " يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة طبقا للمادتين 33 و303 من اتفاقية الأمم المتحدة المذكور أعلاه " .

فالمناطق المتاخمة إذن داخلية في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بالمعنى أنها تقع في هذه المنطقة.⁽³⁾ إذ تسود فيها قاعدة حرية الملاحة البحرية على عكس البحر الإقليمي الذي يخضع لسيادة الدولة الكاملة، فلا تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على المنطقة

=- تنص المادة 33 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي " لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليم " .

1- مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق ل 7 نوفمبر سنة 2004.

2- تنص المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 04-344 على ما يلي: " تؤسس منطقة متاخمة امتداد هذه المنطقة 24 ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي " .

3-Voire DUPUY René - Jan et VIGNES Daniel, Traité du nouveau Droit de la mer, Economica, Paris, 1985, P. 393.

- BOUCHABA Abdelmadjid, Op.Cit, P. 49

المتاخمة، لأن المنطقة المتاخمة أصلاً هي جزء من أعالي البحار،⁽¹⁾ لذا فإن سلطات الدولة الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود حقوق الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالهجرة، ومعاقبة الإخلال بتلك النظم، إذ أن سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي سلطات وقائية يجب ألا تختلط بما لهذه الدولة من سلطات على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو ما لها من سلطات على السفن في أعالي البحار، فالمصالح التي تحميها فكرة المنطقة المتاخمة محددة بسلطات الرقابة في الميادين المذكورة أعلاه ولا تتعدى ذلك إلى ميادين الأمن والصيد.⁽²⁾

ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

تعد المنطقة المتاخمة من المناطق البحرية التي ينطبق فيها مبدأ حرية الملاحة البحرية وهذا وفقاً للقانون الدولي للبحار بما يرتبط من أعمال قاعدة اختصاص دولة العلم،⁽³⁾ حيث تتمتع السفن الأجنبية بمختلف أنواعها وجنسياتها في المنطقة المتاخمة بحق المرور الحر والتوقف، والدخول والخروج منها دون موافقة الدولة الساحلية،⁽⁴⁾ فالملاحة في هذه المنطقة حرة ومكفولة ولا يجوز للدولة الشاطئية منعها أو إعاقتها،⁽⁵⁾ وفي نفس الصدد يقول الدكتور إبراهيم محمد العناني أن هذه المنطقة تعتبر جزء من أعالي البحار التي يحكمها مبدأ الحرية في كافة نواحي الاستخدام والملاحة بما في ذلك الصيد وإن كانت بعض الدول قد ادعت لنفسها بعض حقوق في الصيد في المنطقة المتاخمة وهذا ما لم يقره مؤتمر جنيف، ومع ذلك أنشأت بعض الدول مناطق صيد خاصة بطريق اتفاقي مثل اتفاقية المصايد الأوربية الموقعة

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 125.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 216.

3- أنظر: إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 117.

4- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار الثقافة، 2011، ص 248.

5- محسن أفكرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 ص 263.

في لندن في 9 مارس 1974، وأقرت دول أخرى لنفسها بمناطق صيد خاصة مجاورة لبحرها الإقليمي بأعمال انفرادية⁽¹⁾.

إذن، الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة حرة ومكفولة لجميع السفن، إذ لا يجوز للدولة الساحلية منعها أو إعاقتها، فهل يجوز لها ذلك في المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

الفرع الثاني

حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تمثل المنطقة الاقتصادية الخالصة آخر ما توصل إليه الفكر القانوني في الوقت الحاضر لمواجهة مطالب الدول الساحلية في مد ولاياتها الإقليمية إلى مسافة تبعد كثيرا عما سبق أن أقره لها القانون الدولي الوضعي والعرفي،⁽²⁾ وهي من أهم المسائل التي اهتم بها المؤتمر الثالث لقانون البحار بدراستها، حيث تجسد هذا الاهتمام في تقنين الأحكام الخاصة بهذه المنطقة في إطار اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وقد نتجت هذه المنطقة عن توافق بين مطالب حرية الملاحة الدولية والأخذ بعين الاعتبار حقوق الدولة الاقتصادية، فهذه المنطقة لا تشبه البحر الإقليمي ولا أعالي البحار، فهي منطقة خاصة حيث يرى البعض بأنها منطقة وسطى ما بين المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والمجالات البحرية الحرة. وتعتبر هذه المنطقة من المناطق التي تملك الدولة الساحلية حقوق أو اختصاصات سيادية، ومقابل ذلك تلتزم الدولية الساحلية بعدد من الالتزامات لصالح الدول التي تمر بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، إذ أن هذه المنطقة تعد من المناطق التي تمارس فيها حرية الملاحة⁽³⁾، وعليه باعتبار هذه المنطقة من المناطق الخاصة فلا بد من التعرف عليها (أولا)، ثم التطرق إلى ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة (ثانيا).

1- إبراهيم محمد الغناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 331.

2- نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،

2013، ص 334.

3 - CHEVALIER Claudiane, Op.Cit, P. 14.

أولاً: التعريف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة

لكي نتعرف على المنطقة الاقتصادية الخالصة لابد من وضع لها تعريف، ثم تحديد معالمها.

أ- تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة

حظيت المنطقة الاقتصادية الخالصة بتعريف فقهي واتفاقي.

1- تعريف الفقه للمنطقة الاقتصادية الخالصة

لعل أول تعريف للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو الذي نادى به مندوب كينيا (Mr. Njenga) في 22 يناير 1971 في الإجماع السنوي للجنة الاستشارية لدول آسيا وإفريقيا المنعقد في كولومبو حيث عبر عنها بأنها: " المنطقة التي تختص فيها الدولة الساحلية بمنح تصاريح للصيد مقابل حصولها على مساعدات فنية"، ثم أورد المندوب المذكور تعريف آخر للمنطقة في الإجماع التالي للجنة المذكورة المنعقد في مدينة (لاجوس) نيجيريا سنة 1972 حيث عرفها: "بأنها منطقة الاختصاص المانع للدولة الساحلية على كافة الثروات البيولوجية والمعدنية".⁽¹⁾

وعرفها الدكتور محمد سامي عبد الحميد وآخرون بأنها: منطقة من البحر متميزة، تتاخم البحر الإقليمي للدولة وتمتد إلى ما يزيد عن مأتي ميل بحري من خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة.⁽²⁾

كما عرفها الدكتور عبد العزيز العشوي بأنها: جزء من أعالي البحار (البحر العام) ذات طبيعة قانونية خاصة.⁽³⁾

1- طارق زياد أبو الحاج، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير في القانون، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2009، ص 11.

2- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، المرجع السابق، ص 256.

3- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 169.

كما عرفها الدكتور عبد الله بوقفة على أنها: منطقة بحرية مجاورة للبحر الإقليمي منطقة بحرية تتواجد وفق مقياس قياس خارج مجال البحر الوطني الإقليمي.⁽¹⁾

كما تم تعريفها أيضا على أنها: نطاق بحريا واقعا وراء البحر الإقليمي وملاصقا له لا يمكن أن تمتد أكثر من 200 ميل بحري ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.⁽²⁾

2- تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

عرفت المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك بنصها الآتي: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، ... " فمن خلال هذه المادة المنطقة الاقتصادية الخالصة هي المنطقة الموجودة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له والخاضعة لنظام قانوني خاص.

إذن، المنطقة الاقتصادية لا هي بحر إقليمي ولا هي أعالي البحار⁽³⁾ فهي لا تخضع للسيادة المطلقة التي تمارسها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي ولم تتجرد منها تماما

1- عبد الله بوقفة، القانون الدولي المعاصر والقانون الدستور، دار الهدى للنشر، الجزائر، 2012، ص 319.

2- BACHA Yahia, Op.Cit, P. 42.

- LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Op.Cit, P. 209.

- BEKHECHICHE Mohammed Abdelwahab, Op.Cit, PP. 92-93.

- BEKHECHI Mohammed Abdelwahab, Ibid, P.94. 2- لمزيد من التفاصيل أنظر:

- تجدر الإشارة إلى أن طرح فكرة المنطقة الاقتصادية على النطاق العالمي يعود إلى بداية السبعينات، فإنها على النطاق الإقليمي تعود إلى تصريح الرئيس الأمريكي ترومان في 28 أيلول 1945، الذي أعرب فيه عن الضرورة العاجلة لحماية ثروات الصيد الساحلية من الاستثمار الهدام، وضرورة إنشاء مناطق حماية في مجالات أعالي البحار متاخمة للبحر الإقليمي للولايات المتحدة، وقد حذت بعض دول أمريكا اللاتينية حذو الولايات المتحدة في الإعلان عن مناطق صيد مائعة خاصة بها، وقد تطورت فكرة مناطق الصيد تدريجيا إلا أن أصبحت لا تقتصر على الثروات الحية بل شملت ثروات قاع وباطن تلك المناطق. أصدرت تشيلي سنة 1947 إعلانا مدد بموجبه منطقة السيادة والولاية لمياهها الإقليمية إلى 200 ميل بحري، وقد اعتمدت بيرو سلو كامش بها سنة 1947، تم تبعتها عدد من دول، ويلاحظ أن هذه الدول لم تطبق نفس المفاهيم في قوانينها، إلا أنه احتفظ بحرية الملاحة في تلك المنطقة، حيث اتخذ القانون الأرجنتيني بمفهوم قريب مما =

كأعالي البحار، فهي منطقة خاصة تم من خلالها الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق سيادية أي أنها تبقى مرتبطة بالدولة الساحلية رغم أنها لا تخضع لسيادتها المطلقة.

2- تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة

المسلم به أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد من الخط الوهمي المبين لنهاية البحر الإقليمي إلى خط وهمي آخر تختص الدولة بتحديد شريطة ألا يبعد بأكثر من مائتي ميل بحري عن خط الأساسي العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة الذي يبدأ منه أو منها قياس عرض البحر الإقليمي، ومن المسلم به أيضا أن المنطقة المتاخمة لا بد أن تدخل في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة متى وجدت، وكجزء متميز منها رغم تداخله فيها، ومن المسلم به أيضا أن الدولة المختصة بتحديد منطقتها الاقتصادية الخالصة في حدود الحد الأقصى الذي استقر عليه العرف الدولي المقنن في المادة 57 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

فإذا كان عرض البحر الإقليمي هو 12 ميل بحري، فإن الحد الأقصى لعرض المنطقة الاقتصادية الخالصة هو 200 ميل بحري يتحدد ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها

=اعتمد في المؤتمر الثالث لقانون البحار شأن المنطقة الاقتصادية الخالصة وما اعتمد في المؤتمر الأول حول الجرف القاري، وفي الحالتين تبقى حرية الملاحة مضمونة، وهذا ما يخرج النظام الأرجنتيني عن مفهوم البحر الإقليمي، وتعتبر الهندوراس أول دولة تعلن عن مفهوم المنطقة تعطيها حقوق اقتصادية ومن ثم تبعتها عدد من الدول، وقد نظمت حلقة دراسية في ياندوا حول قانون البحار سنة 1972، أوصت بأن يكون البحر الإقليمي بحدود 12 ميلا بحريا فقط وتكون المنطقة الاقتصادية الخالصة فيها وراء البحر الإقليمي بحدود معقولة وصدر الإعلان عن الاجتماع الوزاري لمنظمة الوحدة الإفريقية الذي عقد في أديس سنة 1973 والمؤكد عليه في مقاديشو سنة 1974، الذي أخذ بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بما فيها منطقة الصيد المانعة فقد اعترف هذا الإعلان بحق الدول الإفريقية في إعلان عن منطقة اقتصادية خارج بحرها الإقليمي. وانتقلت تدريجيا إلى القارات الأخرى، ومع موقف الدول المتحمسة للفكرة أخذت فكرة المنطقة الاقتصادية طريقها لتصبح قاعدة قانونية ضمن الاتفاقية الجديدة لقانون البحار. لمزيد من التفاصيل أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 249-254.

البحر الإقليمي،⁽¹⁾ والذي يتحدد بحاصل طرح عرض البحر الإقليمي من 200 ميل بحري 200-12 = 188 ميلا بحريا.⁽²⁾

أما بالنسبة للقانون الوطني، فالجزائر لم تصدر أي نص تنظيمي لتطبيق فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، رغم أن الجزائر كانت من بين الدول المتحمسة لإقرارها ضمن المفاهيم الجديدة لقانون البحار، وطالبت أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار بحقوق سيادية.⁽³⁾ واكتفت بتكريسها بصفة عامة بموجب المادة 12 من دستور 1996،⁽⁴⁾ فمن خلال هذه المادة نجد أنه تمت الإحالة إلى القانون الدولي وبالضبط إلى اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مع إضافة كلمة حقها السيد، غير أنه يمكننا أن نشير في مقابل ذلك إلى المرسوم التشريعي رقم 94-13 والذي أقر بإنشاء منطقة صيد محفوظة إلى 32 ميلا بحريا بين الحدود الغربية ورأس تنس و52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية،⁽⁵⁾ حسب المادة 6 من نفس المرسوم⁽⁶⁾، وهي المادة الوحيدة إلي نجد فيها هذه التسمية (منطقة صيد محفوظة) بينما نجد باقي المواد الأخرى تتكلم عن القواعد المتعلقة بالصيد البحري في المناطق

1 - APOLLIS Gilbert, Op.Cit, P. 702.

2- LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Op.cit, P.209.

- REMOND-GOULLAUD Martine, Op.Cit, P. 95.

- DE LACHARRIERE Guy, Op.Cit, P. 99.

3- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 161.

- أنظر كذلك: مليكة موساوي، النظام القانوني للاستثمار في محال الصيد البحري وتربية المائيات مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007، ص ص 133-135.

4- تنص المادة 12 من دستور 1996 على ما يلي " تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ومجالها الجوي وعلى مياهها. كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليه".

5 -CHEVALIER Claudiane, Op.Cit, P. 15.

- Voir BOUCHIBA Abdelmadjid, Op.Cit, PP. 62-78.

6- تنص المادة 06 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 على ما يلي: " تنشأ منطقة محفوظة للصيد البحري تقع ما وراء المياه الإقليمية الوطنية وتكون متاخمة لها.

وتقدر مساحة هذه المنطقة التي تقاس انطلاقا من الخطوط الأساسية باثنين وثلاثين (32) ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية".

الخاضعة للولاية الوطنية الجزائرية، وقد كان للموقف الجزائري من إنشاء هذه المنطقة تأثير كبير حسب الكثير من المتتبعين في علاقتها مع الدول الأخرى خاصة الدول المتقابلة للسواحل الجزائرية، فالتسمية المطلقة على هذه المنطقة (منطقة صيد محفوظة) تثير كثير من الجدل خاصة إذا علمنا أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لا تعرف هذه التسمية وتشير فقط إلى مناطق صيد وهما " منطقة صيد تفضيلية" و"منطقة الصيد الخالصة" ولعل أبرز الردود عن الموقف الجزائري هو ذلك المرسوم الملكي الإسباني رقم 1315-1997، المؤرخ في 01 أوت 1997 الذي أنشأ منطقة صيد إسبانية متاخمة لسواحلها المطلة على البحر الأبيض المتوسط إلى مسافة 49 ميلا بحريا، على الرغم من أن إسبانيا تملك منطقة اقتصادية خالصة على المحيط الأطلسي أنشأتها بموجب القانون رقم 15-1978⁽¹⁾. إذن، بما أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة ب 200 ميلا بحريا، فهل هذا يعني أن المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل هذه الاتفاقية يحكمها نظامان قانونيان في نفس الوقت ؟ أي بتعبير آخر هل هناك علاقة بين المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982؟

- علاقة المنطقة الاقتصادية الخالصة بالجرف القاري⁽²⁾

لا يوجد في الحقيقة إجماع فقهي حول هذه المسألة، فنجد في ذلك ثلاثة اتجاهات: **الاتجاه الأول:** يرى أن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد قضى عن نظام الجرف القاري نهائيا، وعليه فإن الجرف القاري في ظل الاتفاقية، لا يوجد من الناحية الفعلية إلا في الحالات التي يمتد فيها إلى مسافات تتجاوز المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن ثم المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات نظام قانوني واحد.

الاتجاه الثاني: يرى أن هناك ارتباطا وثيقا بين الجرف القاري من ناحية والمنطقة الاقتصادية الخالصة من ناحية أخرى، على أساس أن حقوق الدولة على جرفها القاري

1- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 162

2- أنظر: عبد الله بوقفة، المرجع السابق، ص ص 293-297.

تملكها أيضا فوق القاع وما تحت القاع الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. وبعبارة أخرى يتم تحديدي الحقوق الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة فوق وفي باطن قاع البحر، بالإحالة إلى ما هو منصوص عليه بالنسبة للجرف القاري، إلا أن ذلك لا يعني الفكرتين متطابقتين، بل تختلفان من بعض النواحي⁽¹⁾ خصوص فيما يتعلق بمدى كل منهما: الأولى لا يمكن أن تمتد إلى أكثر من مائتي ميلا بحري، بينما الجرف القاري وإن كان يتحدد أيضا - كقاعدة عامة - بمائتي ميلا بحري إلا أنه يمكن أن يمتد - في بعض الأحوال - إلى مسافة 350 ميلا بحريا.⁽²⁾

الإتجاه الثالث: يرى أن الحل الذي أتت به المادة 76 من الاتفاقية يؤدي إلى امتصاص قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الجرف القاري، سواء بالحكم الواقع de facto أو بحكم القانون de jure، فالاتفاقية طبقت صراحة نظام الجرف القاري على هذا الجزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة،⁽³⁾ فالجرف القاري هو الذي استوعب المنطقة الاقتصادية الخالصة،⁽⁴⁾ ونحن نميل إلى هذا الرأي للاعتبارات الآتية:

1- لأن الفقرة الأولى من المادة 76 تعرف الجرف القاري لأية دولة ساحلية على أنه قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

2- الفقرة الثالثة من المادة 56 أحالت للجزء السادس الخاص بالجرف القاري ككل، ولم تقصر إحالتها على مادة بعينها، وفي هذا تأكيد لنظام الجرف القاري.

3- وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة متوقف على رغبة الدولة الساحلية، على خلاف الجرف القاري الذي تفترضه الاتفاقية لكل دولة ساحلية.

1- عصاد لعمامري، الحدود البحرية.....، المرجع السابق، ص ص 114 - 115.

2- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص ص 273-274.

3- عصاد لعمامري، الحدود البحرية، المرجع نفسه ، ص 115.

4- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 353.

4- أقصى امتداد للمنطقة الاقتصادية هو 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس، وهذا هو أقل امتداد للجرف القاري.⁽¹⁾

ثانيا: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

مقابل الحقوق السيادية التي منحتها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، والمتمثلة بحق استكشاف واستغلال الثروات الحية وغير الحية وإقامة الجزر الصناعية والمنشآت وإجراء وتنظيم الأبحاث العلمية البحرية وصيانة البيئة البحرية⁽²⁾ فضلا عن حق المطاردة الحثيثة، فإن هذه الاتفاقية تؤكد على أن ممارسة الدولة الساحلية لهذه الحقوق يجب ألا يؤثر على مبدأ حرية الملاحة البحرية للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽³⁾

رغم الاختلاف الذي حدث حول تحديد النظام القانوني الذي يحكم مبدأ حرية الملاحة البحرية للسفن في المنطقة الاقتصادية، إلا أنه تم الاتفاق في مجملها على ضرورة الأعمال بمبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة الذي جاء نتيجة لمفاوضات شاقة دارت في الدورات المتعاقبة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث ذهب البعض مثل كينيا وممثل بيرو في دورة كراكاس عام 1974 إلى القول بوجود التمييز 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 بمعنى السماح بمرور السفن التجارية دون أية قيود مع اشتراط الإذن المسبق أو الإخطار في حالة السفن أو الطائرات الحربية، وإذا كان المرور الحر هو أساس الملاحة في أعالي البحار فإن نظام الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن يتوسط هذين النظامين (المرور

1- عصاد لعمامري، الحدود البحرية....، المرجع السابق، ص 175.

2 - Walter Leimgruber, Op.Cit, P. 151.

3- 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 400.

البريء والمرور الحر) وذلك بتقرير حرية العبور (libre transit) للسفن التابعة لكافة الدول، وذهب رأي آخر نادى به ممثل مالطا إلى المطالبة بأن يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة نظام المرور الذي يطبق على المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية والمعروف بحق المرور العابر (transit passage) Right of الذي يعني العبور المتواصل السريع.⁽¹⁾

ورغم هذه الآراء المتباينة فيما يخص الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حرصت على التوفيق بينهما، حيث أكدت على مبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك في عدد من المواد التي أوردتها، حيث أقرت المادة 58 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لجميع الدول بحرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة،⁽²⁾ حيث تنص الفقرة الأولى منها على ما يلي: " في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، ورهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بحريات المشار إليها في المادة 87 المتعلقة 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، والمثقلة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية".

يتضح من خلال هذه المادة أن حرية الملاحة مكفولة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بالإشارة إلى المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ومن الملاحظ أن التحديد الدقيق الوارد في المادة 58 فقرة 01 من هذه الاتفاقية بشأن الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر لا يجعل الدول الأخرى الحق في أن تقوم سفنها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالمناورات، وإطلاق الصواريخ أو الحق في إجراء المناورات الجوية

1- جلال عبد الله معوض، المرجع السابق، ص 456.

- أنظر كذلك : صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 233 .

2 - WOLFRUM Rüdiger, Op.Cit, P. 2.

وإقامة الملاهي العائمة أو مراكز إرسال للإذاعة المرئية، ومن الجدير بالذكر أن المادة 58 في فقرتها الأولى عندما أكدت حق كافة الدول في التمتع في المناطق الاقتصادية الخالصة بكافة الحقوق والحريات المتعلقة بالاستخدامات المشروعة للبحار وهي تشغيل السفن ومد الكابلات والأنابيب المغمورة، أكدت هذه المادة في فقرتها الثانية على أن الأحكام المتعلقة بأعالي البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع تنطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا يتنافى فيه مع الأحكام التي أوردتها الاتفاقية الجديدة بشأن هذه المنطقة.⁽¹⁾

وكما سبق القول نجد أن لمعنى " الملاحه " تقييد محدد لا يتعدى حركة السفينة في البحار إلا أنها تشمل كذلك حركة ووقوف السفن التي تضع الأنابيب والكابلات المغمورة، كذلك حركات وسكنات السفن التي تستعمل من أجل الصيد لأغراض البحث العلمي وهذه الأنشطة تدخل ضمن السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة. ولتطبيق قواعد الملاحة على هذه الأعمال كالصيد والبحث العلمي فإنه يجب التنسيق بينها وبين مدى حرية كل عمل، فبالنسبة لحرية الملاحة وهي مرور السفن ووقوفها في هذه المنطقة الاقتصادية فإنها تكون مأمونة ومصونة، أما بالنسبة للأفعال الأخرى فإنه يجب التنسيق فيها مع الدول الساحلية المختصة،⁽²⁾ غير أن حق المرور الحر في هذه المنطقة لا يقتصر على السفن، بل يحق للغواصات المرور وهي غائصة.⁽³⁾

فحرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تمارس من طرف سفن الدولة الساحلية والسفن الأجنبية سواء تابعة لدولة ساحلية أخرى أو غير ساحلية، وبالنسبة لهذه الأخيرة أي الدول غير الساحلية فمن بين مطالبها التي قدمتها إلى لجنة الاستخدام السلمي لقاع البحر في آخر جلساتها عام 1973 كان حرية المرور في البحر وكيفية وصول سفنها

1- جلال عبد الله معوض، المرجع السابق، ص ص 456-457.

2- محسن أفكرين، المرجع السابق، ص 319.

3- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 198.

إلى البحر عن طريق الدول الشاطئية واستخدامها الموانئ،⁽¹⁾ والتي جرى تنظيمها بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1958، وقد جرت مناقشة حقوق الدول الحبيسة في مؤتمر قانون البحار الثالث في اللجنة الرئيسية الثالثة، إذ تم اعتبار نفاذ هذه الدول إلى البحر يعتبر حق لها في مباشرة حرية المرور العابر تشجيعا لها لتنمية اقتصادها وتوسيعا لنطاق التجارة الدولية، حيث تشمل حرية المرور العابر انتقال الأمتعة والأشخاص عبر إقليم دولة أو أكثر من دولة المرور العابر، أما الدول الشاطئية ترى أن هذا المرور ينبغي أن يكون مقيد بشرط التبادل ومعلقا على اتفاقية ثنائية أو إقليمية تبرمها الدولة الشاطئية مع الدولة المعلقة المجاورة، كما تم الاتفاق على صيغة نهائية لحق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة دونت في المادة 70 من الاتفاقية قانون البحار 1982.⁽²⁾

بعد أن قمنا بتقديم عرض موجز لطبيعة الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية، والمناطق ذات الولاية المحدودة للدولة الساحلية، وجدنا أنه رغم إقرار حرية الملاحة البحرية في هذه المناطق إلا أنها مقيدة.

1- عبد الله الأشعل، " الدول الحبيسة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، مجلة الحقوق والشرعية، العدد 01 ، القاهرة، 1981، ص ص 223-224.

2- الدول المتضررة جغرافيا: يقصد بالدول المتضررة جغرافيا الدولة الشاطئية بما فيها الدول الشاطئية لبحار مغلقة أو شبه مغلقة التي يجعل موقعها الجغرافي معتمد في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية، وكذلك الدول الشاطئية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خاصة بها. ولمزيد من التفاصيل أنظر: جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص ص 141-144.

المبحث الثاني

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة

تم إقرار حرية الملاحة البحرية في المناطق البحرية التابعة للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة، حيث تمارس الدولة الساحلية الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادتها المطلقة بكل حرية مع منح السفن الأجنبية حق ممارستها في هذه المناطق رغم الشروط المدرجة من خلالها، كما يتم ممارسة هذه الملاحة بكل حرية في المناطق ذات الولاية المحدودة، إلا أن هذا لا يعني أن حرية الملاحة في هذه المناطق مطلقة، بل ترد عليها قيود سواء بالنسبة للدولة الساحلية أو بالنسبة للسفن خاصة الأجنبية، فمن أجل ملاحة بحرية آمنة تقيد ممارسة حرية الملاحة في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية (المطلب الأول)، وفي المناطق البحرية ذات الولاية المحدودة للدولة الساحلية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية

ترد قيود على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية، وذلك من أجل الحفاظ على سيادة الدولة الساحلية من تعسف السفن الأجنبية لها أثناء تواجدها في هذه المناطق، غير أن الدولة الساحلية لم تقلت أيضا من هذه القيود، وتتمثل هذه القيود في تلك التي ترد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر

الإقليمي (الفرع الأول)، والمياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية بالنسبة للدولة الأرخبيلية (الفرع الثاني)، والمضايق الدولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي

يخضع البحر الإقليمي للسيادة الكاملة للدولة الساحلية طبقاً للمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فمن خلال هذه السيادة تتمتع الدولة الساحلية بحرية مطلقة عليه، إلا أن هذه الحرية يرد عليها قيد وهو حق المرور البرئ للسفن الأجنبية،⁽¹⁾ الذي يهدف إلى التوفيق بين متطلبات حرية الملاحة البحرية وحماية مصالح الدولة الساحلية.⁽²⁾ ترد قيود على ممارسة الملاحة البحرية في البحر الإقليمي بالنسبة للدولة الساحلية (أولاً)، وبالنسبة للسفن الأجنبية (ثانياً).

أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي بالنسبة

للدولة الساحلية

تقع على عاتق الدولة الساحلية جملة من القيود نتيجة ممارسة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي وذلك لضمان حق السفن الأجنبية في المرور عبر هذه المنطقة، وتتمثل هذه القيود فيما يلي:

أ- عدم إعاقة الملاحة البحرية في البحر الإقليمي

يتعين على الدولة الساحلية عند وضعها القوانين والأنظمة المتعلقة بعبور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي أن تكون متوافقة من أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وغيرها من القواعد القانون الدولي،⁽³⁾ وحتى لا تعيق هذه القوانين والأنظمة حق السفن في

1- Nations Unies, Mémoire sur le régime de la haute mer dans la doctrine et la pratique de l'union soviétique, Commissions du Droit international, 2eme session, A/CN.V38, 21 novembre 1950. P. 14.

2- APOLLIS Gilbert, Op.Cit, P. 517 .

3 - WOLFRUM Rüdiger, Op.Cit, P.4.

المرور البرئ بشكل خاص، ومصالح الدولة بشكل عام، فإنه يتعين على الدولة الساحلية من خلال المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بأن لا تعيق المرور البرئ للسفن الأجنبية خلال بحرهما الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية، وأن تمتنع عن فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البرئ أو الإخلال به أو تمييزها قانونا فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة منها أو لحسابها، كما يتعين عليها من خلال الفقرة الثانية من المادة 24 من نفس الاتفاقية بأن تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرهما الإقليمي.⁽¹⁾

ب- تعيين ممرات بحرية

يتعين على الدولة الساحلية أن تقوم بتعيين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البرئ وهذا نتيجة لخضوع البحر الإقليمي لسيادتها، وهي أقدر على معرفة لأهم هذه الممرات التي توفر الأمن وسلامة أثناء المرور عبر بحرهما الإقليمي، وعليها أن تأخذ بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية، وتقريرها نظم تقسيم حركة المرور، توصيات المنظمة الدولية، أي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة، وكثافة حركة المرور، وأن تبين بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.⁽²⁾

= - تنص المادة 21 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقا

لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمي..."

1- تنص المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البرئ للسفن الأجنبية عبر بحرهما الإقليمي إلا وفقا لهذه الاتفاقية وتمتنع بصورة خاصة في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية كما يلي:

أ- فرض أي شرط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البرئ على تلك السفن أو الإخلال به؛

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

2- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب المناسب عن أي خطر على الملاحة بوجوده داخل بحرهما الإقليمي."

2- تنص المادة 22 فقرة 03-04 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "3- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها

للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة ما يلي:

=

ج- عدم التمييز بين السفن الأجنبية عند ممارسة سلطتها في التوقيف المؤقت للمرور
يتعين على الدولة الساحلية أن لا تميز بين السفن الأجنبية أثناء ممارسة سلطتها في
التوقيف المؤقت للمرور الذي يكون ضروريا لحماية أمن الدولة وذلك في قطاعات محددة من
بحرها الإقليمي، إلا أنه هذا الإيقاف لا يبدأ نفاذه إلا بعد الإعلان عنه.⁽¹⁾

وهذا ما يدفعنا إلى استنتاج الشروط الواجب توافرها لإيقاف الدولة الساحلية المرور البريء
المؤقت وهي كالتالي: أن يقتصر المنع على قطاعات محددة ولا يشمل كل البحر الإقليمي، وأن
يكون عاما يشمل جميع السفن الأجنبية دون تمييز بينهما قانون أو فعلا، وأن يكون الوقف
ضروريا لحماية أمنها بما في ذلك المناورات بالأسلحة، وأن يعلن عنه قبل البدء به الإعلان
الواجب، وأن يكون مؤقت.

فإذا لم تتوافر هذه الشروط المشار إليها أعلاه فإنه لا يمكن للدولة الساحلية أن توقف
العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي.

كما لا يجوز لها أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال بحرها
الإقليمي، ولا يجوز لها فرض الرسوم على هذه السفن المارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات
قدمت إلى السفينة وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز.⁽¹⁾

= أ- توصيات المنظمة الدولية المختصة؛

ب- وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولي؛

ج- وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة؛

د- وكثافة حركة المرور.

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

1- تنص المادة 25 فقرة 3 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا دون
تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا
كان الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلى بعد أن يعلن
عنه الإعلان الواجب".

=

د - حماية البيئة البحرية

بالعودة إلى المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، نجد أنها بعدما أن قدمت في الفقرة الأولى جرد الميادين التي تشملها القوانين والأنظمة التي تعتمدتها الدولة الساحلية بشأن المرور البرئ أو بالتجديد البند(و) الذي يقضي ب: "الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلويثها وخفضه والسيطرة عليه"، فإنها تأتي في الفقرة الثانية لتصرح بأن هذه القوانين والأنظمة التي تعتمدتها الدولة الساحلية لا تنطبق على تصميم السفن الأجنبية أو بناءها أو معداتها أو تكوين طوقهما إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً.⁽²⁾

ويتبين من هذه الأحكام أن قاعدة ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، هي قاعدة قائمة ومؤكدة وخاضعة للسلطة التقديرية للدولة الساحلية، باستثناء ما يتعلق منها بحالة اعتمادها للقوانين والأنظمة التي تفرضها على السفن الأجنبية فيما يخص تصميمها أو بناءها أو معداتها أو تكوين طاقمها، فيتعين عليها مراعاة القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، أي أن سلوك الدولة الساحلية في هذه المجالات المحددة تحكمه قواعد الشرعية الدولية، أي أن تلك التي تم إقرارها بشكل جماعي، وبالخصوص الأنظمة المشتركة التي تهدف إلى الوقاية من التلوث من السفن وفي مقدمتها قواعد⁽³⁾ اتفاقية ماربول لسنة 1973⁽¹⁾ التي تشكل مدونة دولية في هذا الشأن.

=1- تنص المادة 26 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " 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 وتجب هذه الرسوم من غير تمييز".

2- أنظر المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

3- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية -دراسة في القانون الدولي-، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 54.

ثانيا: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي بالنسبة للسفن الأجنبية

ترد قيود على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي على جميع السفن سواء كانت وطنية أم أجنبية إلا أنها مقيدة أكثر بالنسبة للسفن الأجنبية. كون المرور البرئ قيد يرد على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، هذا ليس معناه أن تتجرد من أية سلطة أو اختصاص تجاهه، ذلك أن سيادتها على بحرها الإقليمي هي سيادة دائمة، وبالتالي يكون لها وضع تنظيم للمرور فيه، حيث منحت كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الحق في وضع قوانين وأنظمة يكون الغرض منها تنظيم مرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي.

فبالرجوع إلى المادة 21 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 نجدها قد قيدت هذا الحق بالنسبة للسفن الأجنبية بميادين محددة، وعليها أن تمتثل بما يلي:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري

= على الدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة من أجل حماية مياه بحرها الإقليمي من التلوث والمناطق الأخرى التابعة لها.

- LANGAVANT E, Droit de la mer- Le cadre institutionnel le milieu marin (océanologie-pollution)-, T 01 cujas, Paris, 1979, PP.128-129.

1- اتفاقية ماريول: صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن 1973 (MARPOL)، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 02، الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.

- وضعت اتفاقية ماريول من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) باعتبارها المنظمة المختصة للأمن و السلامة في البحر. - ولمزيد من التفاصيل حول اتفاقية ماريول أنظر:

- MONTEL Lesli, L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbure, Mémoire de master II de Droit maritime et des transports, Faculté de Droit et de science politique, Université de Droit d'économie et des sciences d'aix-Marseille III, 2008, P.18.

يتعين على السفن الأجنبية أن تتجنب حوادث المرور، وأن تسير وفق الخطوط المحددة من قبل الدولة الساحلية، ولا تدخل المناطق المحظورة لأسباب أمنية، أو عسكرية، أو ملاحية، أو تنظيمية، كما يتعين عليها أن تخضع للإرشاد⁽¹⁾، إذ يحق للدولة الساحلية أن تضع سفن الإرشاد ترشد السفن الأجنبية منذ دخولها البحر الإقليمي إلى حين خروجها منه، أو تضع سفن المراقبة لضمان عدم مخالفة السفن الأجنبية قواعد المرور، أو يكون الإرشاد عن بعد عن طريق الاتصال بربان السفينة، وتزوده بالإرشادات والخطوط المسموح السير فيها، أو استخدام الرادار لتوجيه السفن ومراقبتها.

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

المنشآت

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

ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب

يتعين على السفن الأجنبية حماية الكابلات وخطوط الأنابيب سواء ما كان منها ظاهرا أو مغمورا بالمياه، فعلى السفن الأجنبية عدم التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب المارة عبر

1- عرفت المادة 171 من ت.ب.ج الإرشاد البحري التي تنص على ما يلي: " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها".

- تنص المادة 172 من ت.ب.ج على ما يلي: " الإرشاد هو إجباري لكل السفن جزائرية والأجنبية ...".

- تنص أيضا المادة 173 من ت.ب.ج على ما يلي: " تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد، وأن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإشارات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب أيضا إعلام المحطة بذلك".

المياه الإقليمية للدولة الساحلية، أو الداخلة إليها، أو الخارجة منها، ذلك أن التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب قد يلحق ضررا بالسفينة أو بالمياه الإقليمية أو يتسبب بتلويثها.

د- حماية الموارد الحية

يتعين على جميع السفن أن تعمل على حفظ الموارد الحية. إذ لا يسمح للسفن الأجنبية بالصيد في مياه البحر الإقليمي للدولة الساحلية حتى وإن كانت الدولة الساحلية لا تقوم بالصيد فيها، كما لا يجوز لها أن تقوم بصيد موارد حية لا تقم الدولة الساحلية بصيدها.⁽¹⁾

هـ- حماية البيئة البحرية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه

يتعين على السفن الأجنبية أثناء تواجدها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أن لا تأتي بعمل تلويثي يتناقض والقواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، أما في حالة وأن خالفت القواعد والأنظمة الخاصة بمنع التلوث فإنها تتعرض لعقوبة وهي توقيف ممارسة المرور البرئ لأنه أصبح لا يتماشى ولأغراض التي وضع من أجلها، وأن استمرار السفينة في الاستفادة منه قد ألحق ويلحق بالدولة الساحلية ضرر واضحا وأكدها بها فيفقد المرور البرئ طابعه القانوني ليس فقط في حالة حصول ضرر فعلي يمس بأمن الدولة الساحلية بل حتى في حالة افتراض خطر التلوث مادام هناك انتهاك للشرعية الدولية.

فمرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي لدولة ساحلية يجب أن يخضع لشروط مسبقة تجنباً لوقوع تلوث قد يعرض سواحلها للضرر وهذا ما أوضحت مجموعة من الأحكام الواردة سواء تلك التي تضمنتها الجزء الثاني الخاص بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، أو تلك التي تضمنتها الجزء الثاني عشر الخاص بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.

كما نفهم من خلال السلطة التي منحت للدولة الساحلية في اعتماد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ أنها تشكل قيوداً لهذه الأخيرة وهذا طبقاً لنص المادة 211 فقرة 04 والتي تنص على ما يلي: " للدولة الساحلية،

1- لمزيد من التفاصيل أنظر: سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص ص 204-205.

في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البرئ...".

فوفقا لما قلناه أعلاه يتضح لنا أن مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية تخضع لتشريعاتها الوطنية بهدف الوقاية من التلوث، إذ تخضع لشروط مسبقة بغرض تجنب والتخفيض من مخاطر التلوث المرتبطة بالملاحة البحرية، فهذا يدل على توسيع مهم لاختصاصات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، وفي نفس الوقت تقليص من نطاق حق المرور البرئ الذي تتمتع به السفن الأجنبية، التي أصبحت ملزمة بالامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وإلا فقدت حقها في المرور البرئ.⁽¹⁾

و- الامتثال للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

يتعين على السفن الأجنبية منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك، وتلك المتعلقة بالمصالح الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، ويمنع إجراء أي بحوث علمية، كما يتعين عليها أن تمتثل للقوانين واللوائح التي تعتمدها الدولة الساحلية طبقا للاتفاقية وللقواعد الأخرى للقانون الدولي وبصفة خاصة للقواعد والقوانين المتعلقة بالنقل والملاحة،⁽²⁾ ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر.⁽³⁾

1- لمزيد من التفاصيل انظر: محمد البراز، المرجع السابق، ص ص 25-53.

2- نصر الدين هنونى، المرجع السابق، ص 330

3- تنص المادة 21 فقرة 01 و 04 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- ه- 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". =

ن- أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا

يتعين على السفن الأجنبية أن يكون مرورها متواصلًا وسريعًا، وأن يكون بريئًا أي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ومن أجل ذلك أوردت المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽¹⁾ المشار إليها أعلاه مجموعة من الأنشطة تجعل مرور السفن الأجنبية عبر البحر الإقليمي ضارًا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. فيعتبر مرور السفن الأجنبية غير بريئًا إذ ما ثبت أثناء مرورها أنها قامت بأي نشاط من الأنشطة المذكورة على سبيل الحصر في المادة 19، بالتالي للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير والإجراءات اللازمة لمواجهة السفن الأجنبية نتيجة خرقها للقواعد التي وضعتها من أجل المرور عبر بحرها الإقليمي

وفقا لنص المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المشار إليها أعلاه، إذا لم تمتثل السفن الأجنبية للقواعد والضوابط التي وضعتها الدولة الساحلية أثناء مرورها في البحر الإقليمي، فإنها تتعرض لمنع وإيقاف هذا المرور إذا كان ضروريا لحماية أمن الدولة الساحلية، فما على السفن الأجنبية سوى الالتزام بالقواعد والأنظمة التي وضعتها الدولة الساحلية كشروط لممارسة حق المرور البرئ بالنسبة للسفن الأجنبية، وهذا يعني أن رغم الإقرار بحق المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي إلا أنه تم تقييده بقواعد خاصة وذلك من أجل حماية مصالح الدولة الساحلية.

ومن أجل الحفاظ على مصالح وأمن الدولة الساحلية فإن هذه الأخيرة لجأت إلى وضع قواعد خاصة بمرور السفن الأجنبية، وهذه القواعد تتعلق بسفن الصيد الأجنبية، وبسفن معينة بحكم طبيعتها أو حمولتها، وهذه القواعد تحد من حريتها أثناء المرور، وتتمثل هذه السفن في السفن النووية، والسفن ذات الحمولة الخطرة، والغواصات، والسفن الحربية.

=4- تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر".

1- أنظر المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

أ- القواعد الخاصة بسفن الصيد

نصت المادة 14 فقرة 05 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 على أن مرور سفن الصيد لا يعتبر بريئاً إذ لم تراعي هذه السفن القوانين والأنظمة التي تضعها دولة الساحل والتي تكون قد أعلنت فيها منع هذه السفن من الصيد في البحر الإقليمي.⁽¹⁾

كما نصت المادة 17 فقرة 02 من نفس الاتفاقية على هذا القيد، حيث تلتزم السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ بأن تراعي القوانين والأنظمة التي تقوم الدولة الساحلية بوضعها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي.⁽²⁾

هذا من جهة ومن جهة أخرى نجد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بدورها تقرر وتجعل من ممارسة السفن الأجنبية لأي من أنشطة صيد السمك في البحر الإقليمي أمر غير مسموح به وبالتالي تعتبر مرورها غير بريء وهذا طبقاً لنص المادة 21 من هذه الاتفاقية.⁽³⁾

وبمقارنة حكم الاتفاقية الأخيرة مع ما سبق أن قررته المادة 14 من اتفاقية جنيف يبين لنا أن القيد الوارد في هذه المادة قاصر على سفن الصيد الأجنبية ولا يمتد إلى بقية السفن الأجنبية إلا بمقتضى الحكم العام الوارد بمادة 17، بينما نجد أن حكم الاتفاقية الأخيرة جاء

1 - « *Le passage des bateaux de pêche étrangers n'est pas considéré comme inoffensif si le bateau ne se conforme pas aux lois et règlements que l'Etat riverain peut détecter et publier en vue de leur interdire la pêche dans la mer territoriale* ». Art 14 par 05 de la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et le zone contigüe

2- « *Les navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif doivent se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présents articles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation* ». Art 17 par 02 de la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et le zone contigüe.

3- تنص المادة 21 فقرة 01 فرع (هـ) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك".

موجها إلى كل السفن الأجنبية سواء أكانت من سفن الصيد أو غيرها بأن قرر حظر ممارستها لأي نشاط صيد في البحر الإقليمي وإلا اعتبر مرورها غير بري⁽¹⁾.

أما بالنسبة للقانون الجزائري فكما أشرنا سابقا أنه أصلا يمتنع الصيد البحري على السفن الأجنبية في المياه التي تخضع للقضاء الوطني، غير أنه يمكن أن يرخص لها ممارسة الصيد البحري لأنواع الكثيرة الترحال فقط (التونا) مقابل دفع رسوم وبترخيص رسمي من الوزير المكلف بالصيد البحري، كما يسمح لها القيام بعمليات الصيد لغرض البحث العلمي⁽²⁾، والهدف من تقييد أو منع الصيد البحري في المياه الخاضعة للقضاء الوطني يكمن في الحفاظ على تكاثر أنواع الأسماك وتنميتها⁽³⁾.

ب- القواعد المتعلقة بالسفن بحكم طبيعتها أو حمولتها

1- القواعد المتعلقة بالسفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة

لقد حظيت مسألة مرور السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تعمل مواد نووية أخرى ذات طبيعة خطيرة أو مؤذية باهتمام خاص في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وخاصة في دورتها الأخيرة حيث عبرت الكثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تتجم عن مباشرة السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية أو خطرة حق المرور البرئ، سواء خشية وقوع حوادث لتلك السفن أو لاعتبارات المحافظة على البيئة البحرية وإمكانية إحداث مكوث أو مساس بالبيئة، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية في مباشرة حق المرور البرئ⁽⁴⁾.

1- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 145.

2- أنظر المادة 11 من المرسوم التشريعي رقم 94-13.

3- تنص المادة 13 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 على ما يلي: " يمكن أن تقيد ممارسة الصيد تاجري أو تمنع بأية وسيلة كانت، في الزمان والمكان، كلما كان تقييدها أو منعها ضروريا للمحافظة على تكاثر الأنواع وتنميتها".

4- محسن أفكرين، المرجع السابق، ص 243.

فوفقاً للنص المادة 22 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار 1982،⁽¹⁾ نظمت الجانب المتعلق بالملاحة فسمحت للدولة الساحلية أن تفرض بصفة خاصة على الناقلات والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المنتجات الخطرة أو المؤذية التي تمارس حق المرور البرئ من خلال بحرها الإقليمي أن تستخدم الممرات البحرية التي تعينها خصيصاً لها. ومن ثم أقرت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بموجب المادة 23 منها، مجموعة من القيود على ملاحة هذه السفن في البحر الإقليمي مع مراعاة حق السفن الأجنبية في المرور البرئ، حيث تنص هذه المادة على ما يلي: " على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".

بموجب هذه المادة يتعين على السفن الأجنبية عند ممارستها الملاحة في البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي التدابير الوقائية المقررة بموجب الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذه السفن، والمقصود بالعبارة الأخيرة من هذه المادة (ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن) اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية في البحر لسنة 1974⁽²⁾ التي

1- تنص المادة 22 فقرة 02 على ما يلي: " ويجوز 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 تقتصر مرورها على تلك الممرات البحرية".

2- اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية لسنة 1974: اشتهرت باسم اتفاقية سولاس (SOLAS) دخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1998، تم إقرارها في 1914، تم تعديلها في سنوات 1929، 1948، 1960، ثم 1974، لمزيد من التفاصيل =حول هذه التعديلات أنظر: - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 30 (أ) من جدول الأعمال A/56/58Add.1، 05 أكتوبر 2001. الموقع:

www.un.org/arabic/documents/GADocs/56/A_56_58_ADD1.pdf

استثنت من حكمها السفن الحربية بخلاف المادة 23 التي تنطبق على جميع السفن بما فيها السفن الحربية،⁽¹⁾ وما يثير إشكالات عديدة لعدم دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ إلى أن بعض الدول الساحلية حاولت التصدي له، عن طريق إصدارها لتشريعات وطنية تعني بالقواعد التي يتعين على السفن النووية إتباعها كأن تشترط حصول هذه الأخيرة على إذن مسبق قبل دخولها البحر الإقليمي.⁽²⁾

عقدت اتفاقات خاصة في بداية الملاحة الذرية تسمح للدول التي تتوجه هذه السفن إلى موانئها تفتيشها أثناء مرورها في البحر الإقليمي وتنظيم إلقاء المواد الذرية في مياهها، وبالعودة إلى المادتين 23 و22 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 نلاحظ أنهما أتا بقيود طبيعة تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، تلك الطبيعة التي تجعلها خاضعة للقانون الدولي الذري والقانون الدولي للبحار في نفس الوقت هي تحمل مخاطر الطاقة الذرية وبنفس الوقت تخضع لمخاطر الملاحة البحرية، وبالرغم من أن المادتين لم تشترطا الإذن المسبق أو الإشعار المسبق إلا أن كون هذه السفن ذات الطبيعة الخطرة تستلزم الإشعار المسبق على الأقل، وذلك لكي تتمكن الدولة الساحلية من التحقق من التزام السفن بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية.⁽³⁾

= صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 10 نوفمبر 1974، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

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

2- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 36.

3- أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 140-141.

2- القواعد المتعلقة بمرور الغواصات⁽¹⁾

هناك قاعدة مستقرة في القانون الدولي تلزم الغواصات بالإبحار في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها، وقد تجسدت هذه القاعدة⁽²⁾ في الفقرة السادسة من المادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 التي تنص على ما يلي:

« *Les navires sous marins sont tenus de passer en surface et d'arborer leur pavillon* ».

وهذا المضمون يتقارب مع مضمون الذي جاءت به المادة 20 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أي تقريبا نفسه حيث تنص على ما يلي: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي"، وقد تأكدت صلاحية هذه القاعدة عندما رفض المؤتمر الثالث لقانون البحار الاقتراح البريطاني والاقتراح الفيجي اللذان يهدفان إلى التخفيف من هذه القاعدة بعدم إلزام الغواصة بالإبحار طافية ورافعة علمها تلقائيا وإنمائيا على طلب من الدول الساحلية.⁽³⁾

والإشكالية المثارة في هذا الصدد هل بإمكاننا أن نعتبر مرور الغواصة في البحر الإقليمي غاطسة مروراً غير برئ؟

فمن خلال اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 واتفاقية لقانون البحار لسنة 1982، نلاحظ بأنه القاعدة المتعلقة بمرور الغواصات قد كتبت بشكل مستقل عن القاعدة المتعلقة بالصفة البريئة للمرور البرئ، فلا يفقد مرور الغواصة الغاطسة براءته، إلا إذا أضر بالسلم أو بحسن النظام أو أمن الدولة الساحلية، وهذا حسب المادة 14 فقرة 04 من اتفاقية جنيف 1958 أو إذا قامت الغواصة بفعل من الأفعال المنصوص عليها في المادة 19 فقرة 02 1982 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أثناء مرورها.

1- تعتبر الغواصات في الاصطلاح القانوني سفنا، إذ أن التقدم العلمي يتجه الآن إلى بناء غواصات لممارسة الملاحة التجارية. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 537.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 141

3- محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 141.

مرور الغواصة الأجنبية عبر الإقليم البحري للدولة الساحلية محكوما بقيدين أولهما أن تبحر طافية وثانيها أن ترفع علمها تعريفاً بجنسيتها،⁽¹⁾ وفي حالة ما إذا أصرت الغواصة على مخالفة ذلك الالتزام تكون قد وضعت نفسها في موقف غير قانوني⁽²⁾ يؤكد الشكوك في كونها ترتكب فعلاً من الأفعال الواردة في المادة 19⁽³⁾ والتي تنفي صفة البراءة عنها، وبهذا يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع هذا المرور وفقاً للفقرة 01 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار في ما إذا كان المرور غير بري فقط لأن هناك حالات أخرى يشترط عليها عدم أو تصنيف ممارسة المرور أثناء اتخاذها الإجراءات القانونية.

وبالنسبة للغواصات الحربية الاكتفاء بدعوتها إلى الامتثال إلى حكم الاتفاقية بالسير على سطح الماء، وإذا لم تمثل إلى هذه الدعوة فالطلب منها مغادرة البحر الإقليمي فوراً، وهذا يعني أن خرق هذا الالتزام يشبه بخرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البري، ولغرض تطبيق هذه الإجراءات يفترض التعرف على هوية الغواصة، ولتحديد هذه الهوية على الدولة الساحلية أن تسلك كل الطرق المعقولة لأن تجعل الغواصة تطفو على السطح، بما في ذلك اللجوء إلى إجراء تدريجي باستعمال القوة كإرسال متفجرات تحذيرية تؤثر للغواصة ضرورة الطفو دون أن تمسها بأذى.⁽⁴⁾

3- القواعد المتعلقة بمرور السفن الحربية

سبق وأن أشرنا إلى تعريف السفينة الحربية في كل من اتفاقية قانون البحار واتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، بينما نجد أن اتفاقية جنيف لبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 لم تعرف السفينة الحربية، ولم تتضمن أي نص أو حكم ينظم مسألة

1- عصاد لعامري، "القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على حق المرور البري للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، العدد 02، جامعة مولود معمري، 2013، ص 563.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 142.

3- عصاد لعامري، "القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة...."، المرجع السابق، ص 563.

4- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 142-143.

مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية سوى المادة 23 التي من خلالها تعطي الحق للدولة الساحلية أن تطلب من السفن الحربية المغادرة من بحرها الإقليمي في حالة ما إذا خالفت قواعد الدولة الساحلية الخاصة بالمرور في بحرها الإقليمي وتجاهلت الطلب الذي يقدم لها للامتنثال لتلك القواعد.

الجدير بالذكر أنه من الموضوعات التي أثارت الخلاف في الفقه والعمل الدولي موضوع مرور السفن الحربية بالبحار الإقليمية مثل غيرها من السفن. كما نجد التشريعات الوطنية للدول بشأن مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية متباينة فهناك دول تتطلب ترخيص مسبقا للمرور⁽¹⁾ ومن بينها الجزائر التي اشترطت في المادة الأولى من المرسوم رقم 72-194⁽²⁾ ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق للمرور في المياه الإقليمية الجزائرية حيث تنص على ما يلي "يتوقف دخول السفن الحربية في المياه الإقليمية وعبورها بدون غرض عدواني على رخصة سابقة تمنحها السلطة المختصة الجزائرية".

وهناك دول أخرى تتطلب إخطار مسبقا بالمرور من السفينة الحربية الأجنبية التي ترغب بالمرور البرئ عبر بحرها الإقليمي ومن هذه الدول: الدانمارك استونيا، غيانا، الهند، مالطة، موريشيس، كوريا، سيشل والسويد.⁽³⁾

ولم تخل مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث هي الأخرى من هذه الاختلافات، خاصة منع تمسك بعض الدول بموافقتها من اشتراط الإذن أو الإخطار المسبق، وهو الأمر الذي جسده وثيقة الاتجاهات الرئيسية التي وضعتها اللجنة الثانية للمؤتمر في دورة كاركاس

1- من هذه الدول: أنتيغوا وباربيدا بنجلاديش، باربادوس، الصين، جرينادين، الصومال، سيريلانكا، السودان، السويد، اليمن، الدانمارك، سيرليون، إكوادور، المالديف، مالطة، مينما، سلطنة عمان، باكستان، رومانيا، سانفنسان وجرينادين. أنظر:

محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع السابق، ص 62.

2- مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 08، مؤرخة في 27 أكتوبر 1972.

3- أنظر: محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع السابق، ص 62.

سنة 1974، وهي المواقف التي ظلت على حالها حتى وضع الصيغة النهائية لاتفاقية 1982، والتي جاءت خالية هي الأخرى من نص صريح أو مباشر يحسم هذه المسألة نهائياً، وعليه بقي الأمر محل تأويل وتقدير قسره الفقه لصالح الاعتراف بحق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية،⁽¹⁾ كلما كانت المياه الإقليمية في وضع يجعل المرور فيها أمراً ضرورياً للملاحة الدولية، على أن يكون للدولة الشاطئية في غير تلك الأحوال الحق في أن تشترط الإذن أو الإخطار المسبق كشرط للسماح للسفن الحربية بالمرور البرئ في البحر الإقليمي،⁽²⁾ مستندين في ذلك بما جاء في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 من نصوص متعلقة بتنظيم المرور البرئ، والوضع القانوني للسفن الحربية في البحر الإقليمي.

بغض النظر عن طبيعة مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، أي سواء كان مرور هذه السفن حقاً لها أم أنه رخصة تتوقف ممارستها له على إذن من الدولة الساحلية أو إخطارها مسبقاً برغبتها في المرور، فإن مرور هذه السفن في جميع الحالات يجب أن يكون بريئاً، ومن ثم يجب أن تمتنع السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية عن القيام بأي تصرف من شأنه أن يجعل مرورها غير بريئاً،⁽³⁾ كما يجب عليها أن تمتثل لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، وإذا تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، فإن الدولة الساحلية تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور.⁽⁴⁾

1- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص ص 39-40.

2- محسن أفكرين، المرجع السابق، ص 248.

3- محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع السابق، ص 99.

4- تنص المادة 30 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "إذا لم تمتثل 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".

إلى جانب القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي، هناك قيود واردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية.

الفرع الثاني

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية

من أجل ضمان ملاحية آمنة في المياه الداخلية ترد قيود على ممارسة الملاحة البحرية بالنسبة للدولة الساحلية (أولاً)، ومن أجل الحفاظ على سيادة الدولة الساحلية من تعسف السفن خاصة الأجنبية لها أثناء ممارستها الملاحة في هذه المنطقة فإنه تفرض قيود عليها أيضاً (ثانياً).

أولاً - القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة للدولة الساحلية

رغم أن المياه الداخلية تخضع للسيادة الكاملة والمطلقة للدولة الساحلية كذلك التي تدعيها على إقليمها البري إلا أنه استثناءاً للسفن الأجنبية حق المرور البري عبرها، وهذا طبقاً للفقرة 02 من المادة 8 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذن يعتبر المرور البري بحد ذاته قيد يرد على سيادة الدولة الساحلية، إذ من خلاله يتعين عليها عدة أمور من أجل ملاحية السفن الأجنبية في مياهها الداخلية، وتتمثل فيما يلي:

أ - عدم إعاقة الملاحة البحرية في المياه الداخلية

يتعين على الدولة الساحلية عدم إعاقة الملاحة البحرية في المياه الداخلية في وجه السفن الأجنبية سواء كانت حربية أو خاصة. فعلى الدول الساحلية أن تسهل المواصلات الدولية من خلال مياهها البحرية وعليها بشكل خاص أن تمتنع عن رفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية، ما عدا الحالات التي تفرضها القوة القاهرة، فيتعين على الدولة الساحلية أن تفتح الموانئ التجارية في وقت السلم أمام المرور الدولي وأن تسمح للسفن الأجنبية بإنزال وتحميل البضائع ونزول وصعود الأشخاص، ويتعين عليها عدم غلق الميناء

في وجه سفينة تروم الدخول إليه بسبب القوة القاهرة أو حالة الشدة، كما على الدولة الساحلية أن تسيّر حسب الاقتضاء ومع مراعاة قوانينها وأنظمتها الوصول إلى موانئها وتشجيع تقديم المساعدة إلى سفن البحث العلمي البحري.

كما يتعين على الدولة الساحلية بتحديد الموانئ المفتوحة للملاحة الدولية، وأن تعلن أن بعضها مغلق وأن تنظم شروط الدخول،⁽¹⁾ كما يتعين عليها بتحديد الأحواض البحرية التي تنتمي إليها وأن تعيينها بوضوح، وتبين حدودها على الخرائط التي تعلن عنها بطريقة كافية.

ب- عدم تعريض سلامة الملاحة لخطر

يتعين على الدولة الساحلية عند ممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية عدم تعريض سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأية طريقة أخرى أية مخاطر لسفينة ما، أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر معقول.⁽²⁾

ج- حماية البيئة البحرية من التلوث

يتعين على الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث في مياهها الداخلية، كما يتعين على الدولة الساحلية التي تفرض شروطا معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة.⁽³⁾

1- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 87-89.

2- تنص المادة 225 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لا تعرض الدول، عند ممارستها صلاحيات التنفيذ ضد سفن أجنبية بموجب الاتفاقية، سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأية طريقة أخرى أية مخاطر لسفينة ما أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول".

3- تنص المادة 211 فقرة 03 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " على الدول التي تفرض شروطا معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة =

د - عدم التعرض للسفن الحربية الأجنبية

يتعين على سلطات الدولة الساحلية أثناء القيام بالصلاحيات الممنوحة لها ضد السفن الأجنبية في مياهها الداخلية عدم القيام بأي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش ضد السفينة الحربية الأجنبية أو ضد من يوجد على ظهرها،⁽¹⁾ وذلك لتمتعها بالحصانة، ولكن لها أن تطلب إلى السفينة الحربية التي ترتكب المخالفة لقوانينها أن تغادر الميناء فوراً ويمكن أن تجبرها على ذلك، كما لا يمكن الحجز عليها أو احتجازها بأي إجراء قانوني أيا كان ولا اتخاذ إجراءات عينية ضدها، إلا أنه يتعين عليها في المقابل باحترام القوانين واللوائح المحلية خصوص ما تعلق منها بالملاحة والإقامة والأمن الصحي، واعتبار أن السفن التي تحمل الملوك ورؤساء الدول وكبار رجال السلك الدبلوماسي في حكم السفن الحربية من حيث الإعفاء.⁽²⁾

أما بالنسبة للدولة الأرمينية فيتعين عليها عدم إعاقة الملاحة في الممرات التي حددتها لمرور السفن الأجنبية،⁽³⁾ ويجب أن تكون هذه الممرات البحرية تتطابق ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً.⁽⁴⁾

كما يتعين على الدولة الأرمينية سواء في حالة تحديد للممرات ونظم تقسيم حركة المرور لأول مرة أو في حالة استبدالها أن تحترم الأنظمة الدولية المتعارف عليها في هذا

=من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه، أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة...".

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 90.

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 40-41.

- تمتع السفن الحربية بالحصانة: نصت على ذلك المادة 32 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 كما يلي: " ليس في هذه الاتفاقية عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي " ألف" وفي المادتين 30 و 31 ما يسمى الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

3- أنظر المادة 53 فقرة 03 من نفس الاتفاقية.

4- أنظر نفس المادة فقرة 08 من نفس الاتفاقية.

الشأن، وفي كلتا الحالتين يجب على الدولة الأرخبيلية أن تحيل مسألة التحديد أو الاستبدال إلى المنظمة الدولية المختصة لاعتمادها وليس للمنظمة أن تعتمد أي من تلك المسائل إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول الأرخبيلية.⁽¹⁾

كما يتعين على الدولة الأرخبيلية أن تبين بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب،⁽²⁾ وفي هذا الصدد تنطبق المواد 39،40،42،44، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية.⁽³⁾

كما يتعين على الدولة الأرخبيلية أن تحترم الاتفاقات التي سبق أن أبرمتها مع الدول الأخرى وأن تعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشرعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخبيلية.

إلا أنه يجب تنظيم ممارسة هذه الحقوق لتجنب أي تعسف أو إساءة في استخدامها ولتفادي تأثير سلبي من جانب الدولة الأرخبيلية على ممارستها، وتم هذا التنظيم عادة عن طريق اتفاقات ثنائية بين الدول الأرخبيلية والدول الأخرى التي ترغب في استفادة من هذه الحقوق وتقوم هذه الاتفاقات علاوة على تنظيم هذه الحقوق بتحديد طبيعتها ونطاقها والمناطق أو القطاعات التي تنطلق عليها، وبالإضافة إلى ذلك على الدولة الأرخبيلية أن تحترم الكابلات المغمورة الموجودة والتي وضعتها دول أخرى والمارة من خلال مياهها دون أن تمس باليابسة كما يتعين عليها كذلك أن تأذن لهذه الدول بصيانة هذه الكابلات واستبدالها متى شئت.⁽⁴⁾

1- أنظر المادة 53 فقرة 09 من نفس الاتفاقية.

2 - أنظر نفس المادة فقرة 10 من نفس الاتفاقية.

3- لمزيد من التفاصيل أنظر المواد، 39،40،42،44، من نفس الاتفاقية.

4- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص ص 84-85

- أنظر المادة 53 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ثانيا: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة

للسفن

ترد قيود على الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة لجميع السفن سواء كانت وطنية أم أجنبية، إلا أنه مقيدة أكثر بالنسبة للسفن الأجنبية.

أ- القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة

للسفن الوطنية

من أجل ملاحه آمنة تتقيد السفن الوطنية في المياه الداخلية بما يلي:

1- احترام قوانين وأنظمة دولتها المتعلقة بالإرشاد البحري

يتعين على السفن الوطنية احترام القواعد والأنظمة التي تضعها دولتها والتي منها الإرشاد البحري، الذي يعتبر إجباري لكل السفن، إذ يتعين على السفن التي تمارس الملاحة البحرية سواء لدى دخولها الميناء أو خرجها منه الاستعانة بخدمات بحرية تهدف إلى تجنب السفينة العوائق التي قد تكون بالميناء، حيث يعتبر هذا النظام إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية ما عدا: السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 ن والسفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن والسفن ذات الدفع الآلي المخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجارفات والصنل البحرية بالإضافة إلى سفن المناورات والعلامات. فالحفاظ على سفينة ومنشآت الميناء وسلامة الملاحة يتطلب الاستعانة بشخص له الإلمام بالميناء وعوائقه ذلك هو المرشد الذي يتوجب عليه تقديم نفسه في حدود محطة الميناء. ويتعين على ربان السفينة بتسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومده بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على ظهر السفينة في أحسن شروط الأمن. وبالمقابل يتعين على المرشد بتقديم لربان السفينة محطة رسو السفينة للموافقة عليها أو

تعديلها. كما يتعين على كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد. (1)

2- القواعد الخاصة بسلامة الملاحة

تقضي أحكام القانون الجزائري المتعلقة بسلامة السفن وجوب حصول السفن البحرية على شهادات الملاحة تسلم لها من قبل السلطات الإدارية البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار، هذه الشهادات تكون حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة وهي: الجنسية ودفتر البحارة ورخصة الملاحة أو بطاقة المرور التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية، المحافظة على سلامة الأرواح على السفينة أمر تتكفل به الدولة، ولهذا الغرض تحرص الدول على ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية، فالرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الحادث فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة القيام بالرحلة.

كما يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة وصالحة الاستخدام أي أن تكون متوفرة على شروط الأمن المقررة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية، (2) ووفقا

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 35-36.

- أنظر: الفقرة الثالثة من القسم الأول من الفصل الثالث من ت.ب.ج المعنونة ب: الإرشاد

- تنص المادة 189 من ت.ب.ج على ما يلي: " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادة الملاحة المسلمة منت قبل السلطة الإدارية البحرية.

وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ- شهادة الجنسية،

ب- دفتر البحارة،

ج- رخصة أو بطاقة المرور".

- تنص المادة 190 من ت.ب.ج على ما يلي: " لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة".

2- تنص المادة 222 من ت.ب.ج على ما يلي: " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة الاستخدام الذي خصصت له".

لأحكام المادة 223 المتضمنة سلامة الملاحة البحرية من ت.ب.ج فإنها توجب على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تتوفر فيها شروط خاصة بسلامة وأمن الملاحة، من حيث التجهيز والبناء، والآلات والوسائل الخاصة بالإشارات، والإنقاذ وإخماد الحريق فضلا عن الطفو والثبات وخطوط الشحن وأجزاء الدفع والقيادة وعدد أفراد الطاقم البحري وأهليتهم المهنية، إلى جانب الشروط المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار قبل الحصول على الترخيص، وإذا لم تكن السفينة حاملة لذلك الترخيص بالملاحة فيفترض أنها غير صالحة للملاحة إلى أن يثبت العكس.⁽¹⁾

بالإضافة فإنه تخضع كل سفينة إلى تفتيش ومعاينات قبل وضع السفينة في الخدمة ويحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية هذا الإجراء الذي يشتمل على الفحص الكامل للسفينة داخلي وخارجي، وهو تفتيش دوري يجري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة الغاية من ذلك التحقق من أن السفينة تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح ولمتطلبات الأمن والنظامية.⁽²⁾

=- تنص المادة 224 من ت.ب.ج على ما يلي: " تحدد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بواسطة الطرق النظامية طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر في هذا المجال".

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 36.

- تنص المادة 223 من ت.ب.ج على ما يلي: " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق،

=

ب- الطفو والثبات وخطوط الشحن،

ج- أجزاء القيادة،

د- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية،

هـ- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار".

2- تنص المادة 228 من ت.ب.ج على ما يلي: " تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى " تفتيش الوضع في

=

الخدمة" أو " التفتيش الدوري" أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء".

ومن أجل الرقابة الدقيقة والصارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفينة تنشأ لجنة مركزية للسلامة إلى جانب لجان محلية للتفتيش.⁽¹⁾

فالدولة تمارس رقابة واسعة على ممارسة النشاط البحري من قبل السفن من أجل سلامة الملاحة طبقاً لاتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر في 01 نوفمبر 1974،⁽²⁾ تتحدد رقابة الدولة على ممارسة النشاط البحري من قبل السفن على مستويين:

1- رخصة المرور: هي شهادة ملاحية تمنح من الجهات الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية والمعينة خصيصاً لمصلحة عمومية إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة.

2- بطاقة المرور: وهي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزعة والتي ليس لها طاقم مأجور، قد تكون البطاقة فردية أو جماعية، والهدف من منح شهادة الملاحة البحرية السماح للسفينة التي تتوفر على جميع الشروط

=- تنص المادة 229 من ت.ب.ج على ما يلي: " قبل وضع السفينة في الخدمة، يجب أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية - الكهربائية وآلات الإنقاذ ومكيناتها ومعدات تجهيزها بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وكذلك تفتيش مراحلها داخلياً وخارجياً".

- تنص المادة 233 من ت.ب.ج على ما يلي: " يجب أن تسمح جميع التفتيشات المذكورة في المواد 229 و 230 و 231 و 232 أعلاه، بالتأكد من أن السفينة توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية.

تجرى التفتيشات حسب الأماكن بدون أن تضر باستغلال السفينة".

1- تنص المادة 235 من ت.ب.ج على ما يلي: " من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر والاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفن، تنشأ لجنة مركزية للسلامة وكذلك لجان محلية للتفتيش".

- أنظر كذلك المواد من 236-238 من ت.ب.ج.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 38.

المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري وكذا النصوص التنظيمية له بالقيام بالملاحة البحرية المحددة لها، بما في ذلك معرفة هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها ونوع وصنف الملاحة الممارسة، وتقع تحت طائلة البطلان عدم الامتثال لشروط استخدام الطاقم لدفتر البحارة، ولضمان إمكانية تنفيذ الرقابة المطلوبة، فإنه يتوجب على كل سفينة التزود بشهادة السلامة بعد حصولها على الرخصة، وتتضمن شهادة السلامة العناصر التالية: سلامة السفن التي تنقل المسافرين، بناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة،⁽¹⁾ وتمنع كل سفينة من السفر من طرف إدارة التفتيش إذا لم تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن، وتبلغ أوامر المنع إلى السلطات المختصة في الميناء لتتولى تنفيذ أوامر المنع.

ويسري قانون سلامة السفن على السفن التي تمارس الملاحة البحرية كما حددتها المادة 162 من ت.ب.ج: الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين، والملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد البحري والقطر البحري والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر، والنزهة بقصد الترفيه، وملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ.⁽²⁾

3- حماية البيئة البحرية للموانئ

يتعين على السفن أن تحافظ على البيئة البحرية للموانئ، وذلك بطرحها للمواد الملوثة في الأماكن المخصصة لتلقي الواد الملوثة.⁽³⁾

1- أنظر المواد 193-195 من ت.ب.ج.

2- أنظر المادة 162 من ت.ب.ج.

3- تنص المادة 213 من ت.ب.ج على ما يلي: "يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات وبصورة عامة المواد الملوثة".

- لمزيد من التفاصيل أنظر الفصل الثالث المعنون ب: النظام والأمن - الملاحة البحرية من ت.ب.ج .

ب- القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة للسفن الأجنبية

مقابل حق ممارسة الملاحة الممنوح للسفن الأجنبية في المياه الداخلية للدولة الساحلية، فإنه هناك قيود واردة على هذه الحق، والتي تتمثل فيما يلي:

1- احترام السفن الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

يتعين على السفن الأجنبية الموجودة في ميناء دولة ساحلية أن تمتثل لقواعد وأنظمة هذه الدولة، وأن تكون مزودة بالشروط المتعلقة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحر، وأن تتقيد بالإرشاد الذي هو إجباري لجميع السفن، كما تخضع للرقابة الدولة الساحلية وذلك من أجل سلامة الملاحة البحرية،⁽¹⁾ كما يتعين عليها أن تخضع للقوانين واللوائح الخاصة بالملاحة التي تضعها تلك الدولة، والتي يمكن أن تلخص كالتالي:

- على السفن قبل دخول الميناء أو المرسى أن تتصل باليابسة للأخطار عن حالتها الصحية والحصول على إذن بالدخول فإن كان هناك حالات وفاة أو مرض مشتبه فيها فإن الإذن لا يمنح إلا بعد وضع السفينة في حجر صحي لفترة معينة.

- يحدد المسؤولون عن الميناء للسفينة مكان رسوها والوقت المأذون لها فيه بإنزال الركاب والبضاعة وما إلى ذلك من شؤون، وعلى ريان السفينة أن يحترم تلك التعليمات.

- تراعي السفينة إجراءات مماثلة لما أسلفت عند مغادرتها للميناء.⁽²⁾

يبدو أن للدولة الشاطئية أن تضع من اللوائح ما يتعد استخدام الميناء أو المياه الداخلية مباشرة بل ينصرف إلى الاستخدام غير المباشر، ولعل أوضح مثال هي قوانين

1- لمزيد من التفاصيل حول رقابة الدولة على السفن أنظر: سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 38.

الولايات المتحدة التي أصدرت في الثلاثيات بمنع الخمر إذ نظمت كذلك منع تلك الخمر ولو في أماكن مختومة على ظهر البواخر إذا أرادت تلك السفن دخول الموانئ الأمريكية.⁽¹⁾

وبالنسبة للجزائر فقد وضع المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجموعة من الشروط التي يجب أن تخضع لها كل سفينة تدخل الميناء.⁽²⁾

فعلى السفن الأجنبية التي منح لها الإذن إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية أن احترام جميع اللوائح والقوانين المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك والشؤون الفنية وبكل ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية، وخاصة بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة الذرية أو التي تحمل مواد مشعة أو سامة،⁽³⁾ لأن هذا يتصل بأمن الدولة وسلامتها، وإن تجرأت وخالفها، فإن الدولة الساحلية لا تقف مكتوفة الأيدي، فهي حتما تقوم بمواجهة هذه السفن نتيجة مخالفتها لقوانينها وأنظمتها. أما بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية فكونها تتمتع بالحصانة الكاملة عند وجودها في المياه الداخلية لدولة أجنبية،⁽⁴⁾ إلا أن هذه الحصانة لا تعفيها من الخضوع لقوانين وأنظمة دول الساحل ووجوب احترامها وتطبيقها خاصة ما يتعلق منها بشؤون الملاحة والأمن والصحة، تستطيع دولة الساحل أن تطلب مغادرتها فوراً وتستطيع إجبارها على المغادرة الفورية أن اقتضت مصالحها القومية ذلك.

1- محمد طلعت الغنيمي، المرجع نفسه، ص 46.

2- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 98.

3- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 92 .

4- تأكدت حصانة السفينة الحربية في القضية التقليدية Schooner exchange ضد Mcfaddon إذا ادعى أمريكي أن سفينة موجودة بميناء فيلادلفيا مملوكة لهما وأن الحكومة الفرنسية صادرتها منهما وحولتها إلى سفينة حربية أثناء رحلة السفينة في إسبانيا سنة 1810 وقضت المحكمة العليا في الولايات المتحدة بأن السفينة ذات حصانة وإن المحكمة تمتلك أن تفصل في النزاع الخاص بالملكية وقد كان لهذا الحكم معقباته الهامة في تأكيد حصانة واسعة للسفن الحربية في الموانئ الأجنبية. - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 41.

2- حماية البيئة البحرية

يتعين على السفن الأجنبية أن تحترم الشروط التي وضعتها الدولة الساحلية المتعلقة بدخولها إلى موانئ الدولة الساحلية أو مياهها الداخلية، وما يتعلق باستخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه التي قد أعلنت عليها الدولة الساحلية، فالسفن الأجنبية ملزمة بعدم تلويث البيئة البحرية للدولة الساحلية.

- أما بالنسبة للسفن المارة عبر المياه الأرخبيلية:

في مقابل ما تتمتع الدولة الأرخبيلية من سلطات بصدد تقرير حق المرور الأرخبيلي، وما تتحمل به من واجبات في هذا الشأن فإنه يتعين على السفن المارة في المياه الأرخبيلية أن تحترم القواعد الخاصة السابق بيانها بالممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور،⁽¹⁾ كما يتعين على السفن المارة في المياه الأرخبيلية أن تلتزم بما تلتزم به السفن المارة مروراً عبراً في المناطق المستخدمة للملاحة من واجبات.⁽²⁾

يتبين لنا مما سبق أن ممارسة الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية مقيدة بشدة وذلك بارتباط ممارستها بسيادة الدولة الساحلية على هذه المناطق، فإلى جانب هذه القيود هناك قيود ترد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

الفرع الثالث

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية

ترد قيود على ممارسة الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالنسبة للدول المشاطئة للمضيق (أولاً)، و بالنسبة للسفن و الغواصات (ثانياً).

1- تنص الفقرة 11 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " تحترم السفن المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقاً لهذه المادة".

2- أنظر المادة 54 من نفس الاتفاقية.

أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة

للدولة المشاطئة للمضيق

سبق وأن أشرنا أنه يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية، إلا أن هذه الممرات ينبغي أن تتوافق ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وهي الأنظمة المتصلة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية، ويجب أن تبين الدولة المشاطئة للمضائق وبوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.⁽¹⁾

كما تنقيد الدولة المشاطئة عند وضعها للقوانين والأنظمة التي تضعها بعدم التمييز قانوناً وفعلاً بين السفن الأجنبية وأن لا يترتب على تطبيقها من الناحية العلمية إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به، وأن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة، وأن تمتنع عن أي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر وأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر تكون على علم به من شأنه تهديد الملاحة داخل المضيق ولا يجوز وقف العمل بنظام المرور العابر.⁽²⁾

كما حثت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 عن ضرورة التعاون بين الدول المستخدمة للمضيق مع الدول المشاطئة له، باتفاق فيما بينها، على إقامة وصيانته ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة والسلامة وكذا إجراء ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية أو لمنع مكافحة التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه.⁽³⁾

صحيح أن على السفن الامتثال لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة، ولكن هذه الدول لا تملك من التدابير والوسائل ما يمكنها من حمل السفن على الالتزام بالنظم الموضوعة. فهي

1- أنظر المادة 41 فقرة 03 والمادة 06 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 183-184.

3- أنظر المادة 43 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

لا تملك منع العبور أو وقفه أو إعاقته لأي سبب من الأسباب، كل ما تملكه هو الالتجاء إلى القنوات الدبلوماسية (الاحتجاج) أو القضائية (إقامة دعوى المسؤولية الدولية). معنى ذلك أن الدول المشاطئة سوف تقف عاجزة تماما أمام مخالفات السفن العابرة، الأمر الذي يعرض أمنها وسلامتها وبيئتها البحرية للخطر ومن ثم إفراغ سيادتها الإقليمية من كل مضمون حقيقي خلافا لكافة القواعد العرفية والاتفاقية التي حكمت ومازالت تحكم المرور في المضائق والقنوات البحرية. وهكذا فإن ممارسة السيادة الإقليمية تأتي في المرتبة الثانية بالمقارنة بممارسة حق المرور العابر، ولا يمكن الإدعاء بأن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قد أقامت توازنا بين الحق المقرر لمستخدمي المضائق الدولية، وواقعة مشاطئة الدول الساحلية للمضائق على العكس تماما فإن حق المرور العابر يحمل في طياته تهديد أمن وسلامة هذه الدول:

- أن السماح للسفن باجتياز المضائق دون تصريح مسبق أو حتى دون إخطار الدول المشاطئة يحرم هذه الدول من اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لحماية أمنها وسلامتها لعدم معرفتها بزمان العبور أو عدد القطع العابرة وخصائصها من حيث التسليح وأجهزة التصنيف والاستشعار عن بعد أو نوعية الوقود المستخدم.

- أن السماح للغواصات بعبور المضائق وهي غائصة تحت الماء ينطوي على تهديد خطير لأمن الملاحة في المضائق وأمن الدول المشاطئة، فإن المرور الغائص السري يزيد من احتمالات التصادم البحري، خاصة في المضائق المزدحمة بحركة المرور مثل مضيق هرمز.⁽¹⁾

1- سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 413.

ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للسفن والغواصات

أ- القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالنسبة للسفن

ترد قيود على ملاحة السفن في المضائق البحرية والتي يمكن استخلاصها من المادة 39 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽¹⁾ حيث تنقيد جميع السفن أثناءها ممارسة حق المرور العابر أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق، وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي صورة أخرى تعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، وأن تمتنع عن أي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب القوة القاهرة أو حالة الشدة، كما على السفن المارة مرورا عابرا أن تمتثل للإجراءات والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر الخاصة بمنع التلوث من السفن والسيطرة عليه.⁽²⁾

وبالإضافة إلى ما سبق قوله، يجب على السفن أن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً بخصوص سلامة الملاحة بما في ذلك الأنظمة الدولية التي تهدف لمنع المصادمات في البحر، وأن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وحفظه أو السيطرة عليه، وأن تمتنع عن أية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المطلة على المضيق حتى لو كانت السفينة من سفن البحث العلمي البحري والمسح الصيد الهيدوغرافي، وأن تحترم طرق المرور التي تحددها الدولة المطلة على المضيق.⁽³⁾

1- أنظر المادة 39 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2- أنظر المادة 39 فقرة 01 من نفس الاتفاقية.

3- أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص 363.

أما بالنسبة للسفن المارة في الممرات البحرية الأرشيلية فيجب عليها أن لا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانب الخطوط المحورية التي تتحدد بها هذه الممرات أثناء مرورها بشرط ألا تسير هذه السفن على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ عن 10 بالمائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري.⁽¹⁾

ب- القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة

للغواصات

يقع على عائق الغواصات التزام وهو الالتزام الوحيد هنا هو أن الشكل العادي لملاحة الغواصات في مياه المضيق يتمثل في العبور المتواصل والسريع وليس في نمط العبور ذاته طافيا أو غائصا، غير أن هناك تناقض بين حق الغواصات في العبور وممارسة الدولة الشاطئية لاختصاصاتها السيادية، لكن هذا التناقض يتم حسمه لصالح ممارسة حق المرور العابر لأن ممارسة هذه السيادة من قبل الدولة الشاطئية مشروطة بعدم إنكار المرور العابر وعدم إعاقته.⁽²⁾

بعد أن قمنا بدراسة القيود الواردة على حرية الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية، سنتطرق الآن إلى القيود الواردة على حرية الملاحة البحرية في المناطق ذات الحقوق الخاصة.

= أنظر المادة 39 فقرة 02 والمادة 40 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

1- حميدة بهلول، المرجع السابق، ص 17.

2- أنظر: سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص ص 409-410.

المطلب الثاني

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم

البحري الخاضع للولاية المحدودة للدولة الساحلية

تتمتع جميع السفن بممارسة حرية الملاحة البحرية في المناطق ذات الولاية المحدودة للدولة الساحلية، غير أن هذه الحرية نسبية ذلك أن هناك قيود ترد على هذه الحرية في المنطقة المتاخمة (الفرع الأول)، وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

رغم أن المنطقة المتاخمة تعد من المناطق البحرية التي ينطبق فيها مبدأ حرية الملاحة البحرية بالنسبة لجميع السفن ، فمن أجل تيسير الملاحة البحرية ترد قيود على هذه الحرية بالنسبة للدولة الساحلية (أولاً)، ومراعاة لبعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية، منح القانون الدولي للبحار لهذه الدولة ولاية رقابية على السفن خاصة الأجنبية⁽¹⁾ التي يجب عليها أن تحترم قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها الجمركية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة خلال مرورها بالمنطقة المتاخمة تحت طائلة العقاب في حالة خرق هذه القوانين والأنظمة، وهذا ما يعطي لها أيضاً حق تتبع السفينة المخالفة عملاً بنظام المطاردة الحثيئة (ثانياً).

أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

بالنسبة للدولة الساحلية

يتعين على الدولة الساحلية أثناء ممارسة السفن الأجنبية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي تنقيدها بما يلي:

1- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 117.

أ- عدم إعاقة الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

مقابل حق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة على السفن التي تمارس الملاحة البحرية في منطقتها المتاخمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي وذلك في الفقرة 01 من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والتي تنص على ما يلي: "

1- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة

أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي؛

- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي"، فإنه يتعين عليها أن لا تعيق الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وذلك باتخاذ التدابير والإجراءات المناسبة من أجل ذلك، وأن لا تتعسف في تطبيق القوانين.

ب- احترام شروط المطاردة الحثيثة⁽¹⁾

إضافة إلى ما سبق الإشارة إليه أعلاه، هناك نقطة أخرى ذا أهمية إذ من خلالها يمنح للدولة الساحلية حق تتبع السفينة الأجنبية المخالفة من منطقتها المتاخمة بسبب خرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، والتي يطلق عليها بحق المطاردة الحثيثة (المستمرة)، نفهم من هذا أن ممارسة حق المطاردة الحثيثة يكون في حالة خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، غير أن ذلك مرهون بشروط يتعين على الدولة الممارسة لهذا الحق احترامها.

1- يقصد بالمطاردة الحثيثة حق السفن أو طائرات العامة بمطاردة السفن الأجنبية التي ترتكب عملا مخالفا لقوانين وأنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية ابتداء من تلك المناطق واستمرارها في أعالي البحار، وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها. أنظر: - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 173 - 474.

وضعت المادة 111 من نفس الاتفاقية عدة شروط رئيسية يجب توافرها من أجل تحقق مطاردة صحيحة متفقة مع القانون الدولي، هذه الشروط هي جماعية وليست فردية بمعنى أنه يجب توافرها جميعا وسقوط إحداها يعني سقوط المطاردة، هذا هو مضمون قرار محكمة العدل الدولية للبحار في قضية " M/V SAIGA " ⁽¹⁾ إذ ميزت نفس المادة (111) من نفس الاتفاقية بين نوعين من الشروط الشكلية والموضوعية.

1- الشروط الشكلية: هذه الشروط منها ما هو مرتبط ب:

- **المكان الذي تنطلق منه المطاردة:** أشارت المادة 111 فقرة 01 نفس الاتفاقية إلى هذا الشرط، إذ أنه يجب أن تبدأ المطاردة الحثيثة في المكان الذي تقع فيه المخالفة، فهذا يعني أنه في حالة ما إذا تمت المخالفة في المنطقة المتاخمة فإن المطاردة الحثيثة تبدأ من المنطقة المتاخمة، وهذا ما قرره لجنة القانون الدولي ⁽²⁾.

- **طبيعة السفينة التي تقوم بالمطاردة:** إذ أشارت المادة 111 فقرة 05 من نفس الاتفاقية ⁽³⁾ أنه على الدولة الساحلية أن تمارس حق المطاردة من خلال السفن الحربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، وهذا يعني أن السفن الخاصة أو التجارية لا يمكن لها أن تمارس حق المطاردة الحثيثة.

1- يتضمن قرار محكمة العدل الدولية ما يلي:

« The international tribunal for the law of the sea has stated that these conditions for the exercise of the right of hot pursuit...

Are cumulative each of theme has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the convention».

- نقلا عن عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية العدد 49 2012، ص 287 وص ص 295 296.

2- أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 475.

3- تنص المادة 111 فقرة 5 على ما يلي: " لا يجوز أن تمارس المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

- السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون غير حربية: لم تنص الاتفاقية صراحة على هذا الشرط، غير أنه يمكن أن نفهمه من سياق المادة 111 منها، إذا أن مخالفة سفينة حربية أجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة الخاصة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، فإن الدولة الساحلية لا تملك سوى حق مطالبتها بمغادرة منطقتها المتاخمة وعلى الفور قياساً لما تعمله في البحر الإقليمي عند مخالفة السفينة الحرية لقوانينها وأنظمتها.

- الدور التمهيدي المتوجب على عاتق الدولة التي ترغب بالملاحقة: نستنتج هذا الشرط من خلال نص المادة 111 فقرة 04 من نفس الاتفاقية⁽¹⁾ إذ أنه لا يجوز بدء المطاردة الحثيثة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها.

2- الشروط الموضوعية:

تتمحور الشروط الموضوعية حول شرطين إثنين الأول وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والثاني يتعلق بفكرة أن المطاردة يجب أن تكون مستمرة أو غير متقطعة⁽²⁾.

- وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية: منحت المادة 111 من نفس الاتفاقية⁽³⁾ للدولة الساحلية الحق في بدأ المطاردة الحثيثة من منطقتها المتاخمة، وذلك إذا توافرت لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة.

1- تنص المادة 111 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " ... ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعه".

2- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 308.

3- تنص المادة 111 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما 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... ".

إلا أن المادة 111 لم توضح ماذا يقصد بعبارة أسباب وجيهة، هل يقصد بها أن تكون الدولة الساحلية متأكدة بأنه قد حصل خرق لقوانينها ونظمها، أو أنه يكفي بمجرد الشك لقيام حفظها في المطاردة الحثيثة؟

هذه العبارة قد تم تبينها من قبل لجنة القانون الدولي (ILC) في عام 1956، ونفهم من هذه العبارة أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن هناك انتهاك للقوانين والأنظمة وليس مجرد الشك وتم الاتفاق أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكيد وليس الشك.

- استمرار المطاردة (غير متقطعة): تشترط المادة 111 من نفس الاتفاقية أن تكون المطاردة مستمرة غير متقطعة، وعليه إذا قامت السفينة الحربية التابعة للدولة الساحلية بمطاردة سفينة أجنبية من المنطقة المتاخمة كونها قامت بخرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة، ثم توقفت المطاردة لسبب ما كأن يصيبها عطب في محركها أو سبب محاولة تقديم مساعدة للسفينة أو زورق كان على وشك أن يغرق باتجاه سواحلها، ففي هذه الحالة لا يمكن للسفينة الحربية أن تكمل مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة لقوانينها وأنظمتها في منطقتها المتاخمة بسبب انقطاع المطاردة الحثيثة، أي لعدم توافر شرط الاستمرارية.⁽¹⁾

لما كان الغرض من هذا الحق هو تمكين الدولة من أن تتخذ الإجراءات التي استحال عليها اتخاذها بسبب هروب السفينة، فإن على الدولة، في استعمال هذا الحق، أن تنحصر في اتخاذ الضروري فحسب نحو تحقيق الغرض الذي قامت من أجله بمطاردة السفينة، ولذا فإنه لا يجب أن تعتمد إلى إغراق السفينة أو تدميرها إلا إذا اضطرتها الظروف القاهرة إلى اتخاذ هذا الموقف، فإن تجاوزت هذا النطاق كانت مسئولة عن خطئها، وقد حصل في 22 مارس 1929 أن أغرق حرس الشواطئ الأمريكي السفينة الكندية "Im Alone" أثناء

1- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص ص 309 و 317-318.

مطاردته لها بسبب محاولة تهريب خمور إلى الولايات المتحدة، فلما عرض الأمر على اللجنة الكندية الأمريكية المختلطة تبين من هذا التحقيق أن إغراق السفينة كان متجاوزا الحد المطلوب في المطاردة، ولذا اعتبر فعلا غير مشروع وحكمت اللجنة على الولايات المتحدة بأن تدفع مبلغ 25.000 دولار كتعويض عنه، وعلى الدولة إذ تمارس حق المطاردة الحثيثة إنما تقوم به تحت مسؤوليتها فإذا اتضح أنها كانت غير محقة في ممارسته أو أن القرائن التي استندت إليها واهية لا تبرز تصرفها، فإنها عندئذ تصبح مسؤولة عن هذا التصرف.⁽¹⁾

ج- حماية البيئة البحرية: تشمل حماية البيئة البحرية ما يلي:

1- حماية البيئة البحرية من التلوث

يتعين على الدولة الساحلية حماية البيئة البحرية من التلوث أي كان مصدره، وذلك باتخاذ التدابير اللازمة من أجل منع تلوث بيئتها البحرية والسيطرة عليه أي كان مصدره والتي تم النص عليها في الجزء 12 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽²⁾ كما يتعين على الدولة الساحلية تفقد السفن الناقلة للبضائع والأفراد تحمل شهادة طبية تفيد تحصينه من الأمراض المعدية قصد تنقية البلاد من هذه الأمراض.

2- حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها

نظرا لاعتماد العديد من الدول في حياتها على الصيد، فيتعين عليها تنظيمه بطريقة لا تعيق مرور السفن المعترف به للسفن الأجنبية. غير أن الصلاحيات المخولة للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة من أجل مواجهة السفن الأجنبية المخالفة لقوانينها ونظمها المتعلقة بمصالحها لا تنطبق على السفن الحربية التي تقوم بأنشطة عامة ليس من وراءها تحقيق الربح، باعتبارها تتمتع بالحصانة التامة والكاملة وهذا ما نصت عليه المادة 32⁽³⁾ من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

1- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص ص 150-151.

2- راجع الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

3- أنظر المادة 32 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ثانيا: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة بالنسبة للسفن الأجنبية

تتمتع جميع السفن بحرية ممارسة الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة، إلا أن هذه الحرية ليست مطلقة بل نسبية حيث ترد عليها قيود، ومن أهم هذه القيود قيد الرقابة والمطاردة الحثيثة.

أ- الرقابة كقيد ترد على ممارسة السفن الأجنبية لحرية للملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

تعتبر الرقابة بمثابة حق تتمتع به الدولة الساحلية من أجل منع وخرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي، وفي نفس الوقت تعتبر قيد من القيود الواردة على حرية ممارسة السفن الأجنبية للملاحة في المنطقة المتاخمة، وهذا ما نصت عليه المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في فقرتها الأولى المشار إليها أعلاه⁽¹⁾.

1- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمصالح الجمركية والمالية

تعد المصالح الجمركية والمالية الباعث الأكبر الذي أدى إلى إنشاء المنطقة المتاخمة⁽²⁾ بالإضافة إلى قوانين الذئاب التي سمحت بإنشاء منطقة المتاخمة، من أجل معاقبة كل من يخترق القوانين المتعلقة بالجمارك، كما أن القانون الأمريكي سنة 1922 لنفس الغرض وهو فرض الرقابة الجمركية والمالية حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية في ذلك الوقت تعاني من مشكلة تهريب المشروبات الكحولية، وبعدها جاء قانون المعروف بـ (farif acte) والذي أصدر في عام 1922 للسلطات الأمريكية سندا قانونيا لمواجهة مثل تلك الأحوال، فقد كان من أهم أحكامه فرض رقابة السلطات الجمركية الأمريكية على جميع

1- تقابلها المادة 24 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص171.

السفن مهما كان العلم الذي ترفعه التي توجد في المسافة ما بين 3 أميال إلى 12 ميل بحري من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية.⁽¹⁾

فكل من المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والمادة 24 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، تضمنتا نفس الحكم، حيث تم الاعتراف للدولة الساحلية بحق ممارسة الاختصاصات الجمركية والمالية على مسافة 12 ميل بحري، إذ يجوز للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أن تمارس الرقابة لغرض منع خرق قوانينها الجمركية والمالية داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي والمعاقبة على خرق القوانين والنظم التي ترتكب على إقليمها أو بحرها الإقليمي.

لكن ما تجدر ملاحظته أنه رغم أن هاتين المادتين جاءتا بنفس الحكم، إلا أن المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أضافت لفظ جديد لم تتضمنه المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 وهو "أنظمتها".

ولاشك أن من شأن هذه الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة رصد تحرك السفن، وهو ما يتضمن دخول السلع والبضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية عن طريق تقديمها إلى الجمارك، ودفع الرسوم والضرائب.

وعلى ضوء ما تقرر للدولة الساحلية من صلاحيات قصد حماية مصالحها الجمركية والمالية في منطقتها المتاخمة في ظل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982، قامت العديد من الدول بإصدار نصوص قانونية تأكيداً لهذا الحق بغية تنظيم وتحديد السلطات التي يمكن اتخاذها من جانب الدولة الساحلية لحماية مصالحها الجمركية والمالية وفقاً لما قضت به اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽²⁾ من بينها الجزائر، حيث اعتمدت مجموعة من القوانين ذات الصلة، نذكر منها القانون الجمركي رقم 79-07 والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت

1- لمزيد من التفاصيل أنظر: محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 64.

2- أنظر: خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص ص 104-105.

1998 الذي حدد مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الجزائرية اتخاذها، في سبيل منع خرق قوانينها وأنظمتها خاصة الجمركية والمالية منها في المنطقة الجمركية الجزائرية، إذ يتعين على ربان السفينة فور دخول السفينة إلى المنطقة المتاخمة، وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالسفينة أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان الجمارك عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرتها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها لأعوان الجمارك، لتمكينهم من ممارسة الرقابة،⁽¹⁾ ومن أجل ذلك أقر القانون الجزائري لرجال الجمارك حق تفتيش البضائع والأشخاص والسفن وذلك بصعودهم على متن السفن، وبغرض منع كل خرق القوانين والأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك وتطبيقها والتي ينص عليها هذا القانون على قمعها،⁽²⁾ وفقا لما قضت به المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد أورد القسم السابع من الفصل الخامس عشر من قانون الجمارك الجزائري سلسلة من العقوبات تحت عنوان "و- أحكام جزائية" تنقسم فيها الجرائم إلى جنح و مخالفات، إذ تنقسم المخالفات الجمركية بدورها إلى 5 درجات، وتنقسم الجنح الجمركية إلى 4 درجات وتتعدد العقوبات فيها من الغرامة إلى الحبس، على حسب درجة المخالفة أو الجنحة المرتكبة.⁽³⁾

إلى جانب التدابير الخاصة بموضوع الجمارك والضرائب، هناك حقوق أخرى خاصة بالأمن، فبالرجوع إلى المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 والمادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 نجد أن هاتان المادتين لم تعترفا

1- تنص المادة 53 من قانون الجمارك الجزائري على ما يلي: " يجب على ربان السفينة أن يكون على استعداد لتقديم يومية السفينة، و بيان الحمولة لإدارة الجمارك، أو للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لتأشيرها، و ذلك فور دخول هذه السفينة المنطقة البحرية من نطاق الجمركي و تسلم نسخة من بيان الحمولة لإدارة الجمارك لتمكينها من ممارسة مراقبتها".

2- تنص المادة 41 من قانون الجمارك الجزائري على ما يلي: " يجوز لأعوان الجمارك تفتيش البضائع ووسائل النقل والبحث عن مواطن الغش تطبيق الأحكام هذا القانون".

3- لمزيد من التفاصيل أنظر: خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص ص 104-108.

بحقوق خاصة للدولة الساحلية في موضوع الأمن على المنطقة المتاخمة إلا أن الممارسة الدولية في هذا المجال جاء على نحو يختلف تماما كما ذهبت إليه كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث نجد موقف غالبية الدول الكبرى خلال الفترة الزمنية التي سبقت اتفاقية 1958، متجها نحو الاعتراف لنفسها بحق اتخاذ الإجراءات الضرورية القسرية، لحماية مصالحها الأمنية والعسكرية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي أطلق عليها تسمية منطقة أمنية، كما هو الحال بالنسبة لاييطاليا التي أنشأتها بموجب قانون 1912 وكذا الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1982،⁽¹⁾ وهو حق الدولة الساحلية في تأمين سلامة الملاحة من الناحية الإدارية والقضائية في حال حصول تصادم بين السفن.⁽²⁾

2- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصالح الصحة والهجرة

- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصالح الصحة

من الناحية الصحية التي يقصد بها 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 حاملا لشهادة طبية تفيد تحصينه من الأمراض، بحيث إذا ثبت مخالفة سفينة لأنظمة الحجز أو الأنظمة القانونية الداخلية اقتادتها لمياها الساحلية وتولت محاكمة طاقمها على أرضها،⁽³⁾ حيث منح للدولة الساحلية حق حماية مصالحها المتعلقة بالصحة وهذا ما قرره المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والمادة 24 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958، فالدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أن تمارس السيطرة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالصحة داخل إقليمها أو بحرها

1- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص ص 111-112.

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 128.

3- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 151.

الإقليمي والمعاينة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصالح الهجرة

فيما يخص بمصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالهجرة، فالمعلوم أن هذه الظاهرة الأخيرة تعد ظاهرة اجتماعية طبيعية، كونها تتم بدون وثائق رسمية وبطريقة سرية وملتوية باستعمال وسائل وطرق مختلفة، إلا أنها تحولت إلى ظاهر تهدد باستقرار الدولة الساحلية وأمنها، وأصبحت بذلك تشكل تحدياً حقيقياً مفروض أمام المجتمع الدولي ككل نظراً للمخاطر الناجمة عنها حيث باتت تصنف في المرتبة الثالثة بعد المتاجرة بالمخدرات والأسلحة،⁽¹⁾ فأمام غياب القواعد الدولية المنظمة للهجرة الدولية التي تعتبر شرطاً بشرياً عادياً، جعل الجماعات الإجرامية المنظمة تستغل هذه الثغرة لتكيف عمليات تهريب المهاجرين بصورة غير شرعية⁽²⁾ بهدف تحقيق أرباح مالية طائلة دون الأخذ بعين الاعتبار حماية هؤلاء المهاجرين مما يتعرضون له من مخاطر تهدد حياتهم وأمنهم، أو ما تلحقه بالدول منت أضرار،⁽³⁾ إذ مازالت الرحلات البحرية المحفوظة بالمخاطر التي يقوم بها الناس سرا لعبور الحدود تنتسب في خسائر في الأرواح في جميع أنحاء العالم.⁽⁴⁾

1- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص ص 116-117.

2- الهجرة غير الشرعية: تطلق هذه التسمية على الهجرة التي تتم بطرق غير قانونية، حيث يقوم المهاجر بدخول دولة أخرى دون وثائق سفر وعبر طرق ووسائل غير قانونية. - رتيبة برد، " محاربة الهجرة السرية غرب المتوسط"، م.ن.ق.ع.س، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 416.

3- الشريف مسعودي، الآليات الدولية لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2014، ص 18.

4- تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الرابعة والستون البند 76 من جدول الأعمال * A./64/66/Add.1، 25 نوفمبر 2009، ص 41. الموقع:

unfccc.int/resource/docs/2009/un/ara/a6466a1a.pdf

فنظرا لخطورة هذه الظاهرة أي الهجرة غير الشرعية باعتبارها تمهيدا للتجار بالأشخاص،⁽¹⁾ فإن لدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الكافية لمكافحة الهجرة في منطقتها المتاخمة والتي ينص عليها بروتوكول منع ومعاقة الاتجار بالأشخاص⁽²⁾ الذي يدعو دول الأطراف إلى التعاون فيما بينهما بتبادل المعلومات وفقا لقوانينها الداخلية حتى تتمكن من تحديد ما إذا كان: الأفراد الذين يعبرون حدودا دولية، أو يشرعون في عبورها بوثائق سفر تخص أشخاص آخرين أو بدون وثائق سفر، هم من مرتكبي الاتجار بالأشخاص أو من ضحاياه، وتحديد أنواع وثائق السفر التي استعملتها الأفراد أو شرعوا في استعمالها لعبور حدود دولية بهدف الاتجار بالأشخاص، وتحديد الوسائل والأساليب التي تستخدمها الجماعات الإجرامية المنظمة لغرض الاتجار بالأشخاص بما في ذلك تجنيد الضحايا ونقلهم، والدروب والصلات بين الأفراد والجماعات الضالعة في ذلك الاتجار، والتدابير الممكنة لكشفها كما تبادر الدولة الطرف بناء على طلب دولة طرف أخرى إلى التحقيق وفقا لقانونها الداخلي خلال فترة زمنية معقولة من شرعية وصلاحيات وثائق السفر أو الهوية التي أصدرت أو يزعم أنها صدرت باسمها ويشتبه أنها تستعمل في الاتجار بالأشخاص.⁽³⁾

1- أنظر الشريف مسعودي، المرجع السابق، ص 19.

2- بروتوكول منع ومعاقة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 25 الدورة الخامسة والخمسون المؤرخ في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2000. الموقع:

hrlibrary.umn.edu/arab/p10rgCRIME.html

3- أنظر المادة 10 و 13 من بروتوكول منع ومعاقة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية

كما نصت المادة 11 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية⁽¹⁾ على مجموعة من التدابير من بينها:

- تعزيز الدول الأطراف للضوابط الحدودية إلى أقصى حد ممكن بقدر ما يكون ذلك ضروريا لمنع وكشف تهريب المهاجرين؛
- تعتمد كل دولة طرف تدابير تشريعية أو تدابير أخرى مناسبة لكي تمنع إلى أقصى حد ممكن استخدام وسائل النقل التي يستغلها الناقلون التجاريون في ارتكاب الفعل المجرم؛
- تشمل تلك التدابير عند الاقتضاء ودون الإخلال بالاتفاقيات الدولية المنطبقة إرساء التزام الناقلين التجاريين بما في ذلك أي شركة أو مالك مشغل لأي وسيلة نقل، بالتأكد من أن كل الركاب يحملون وثائق السفر الضرورية لدخول الدولة المستقبلة؛
- تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة وفقا لقوانينها الداخلية لغرض جزاءات في حالة الإخلال بالالتزام المبين في الفقرة الثالثة من هذه المادة.

أما فيما يخص **التهريب عن طريق البحر** التي تتم بين الدول التي بينها ممرات مائية مثل البحار والأنهار، بحيث تستخدم سفن البضائع، كما تستخدم السفن الصغيرة، وكذلك زوارق الصيد، ويلجأ بعض مهربي المخدرات إلى استخدام ما يسمى بالتصبير، وهو أن المهربين في حالة تعذر وصولهم إلى مناطق الإنزال في المنطقة المتفق عليها يلجئون إلى تخزين المخدرات في مياه البحر حتى يستطيعوا التصرف فيها، ونظرا لخطورة جرائم تهريب المخدرات من الجرائم المعروفة على مستوى العالم ومن أخطر الجرائم التي تواجهها، استدعى الأمر إلى مكافحتها، وذلك باستعمال أجهزة المكافحة للكشف عن عملية التهريب بكل أشكالها وصورها، ومن ثم منع خرق قوانينها الجمركية والمالية، ومن أبرز الوسائل التي

1- المادة 11 بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25 الدورة 55 المؤرخ في 15 تشرين الثاني/

تأخذ بها أجهزة مكافحة الاستشعار عن بعد باستخدام طائرات خاصة وكذلك أجهزة الراديو وسائل الرؤية الليلية، وأجهزة الكشف بالأشعة تحت الحمراء، واستخدام الكلاب البوليسية الكاشفة عن المخدرات واستخدام وسائل الاتصالات الحديثة التي يمكن لرجال مكافحة من أداء مهامهم وواجباتهم، واستخدام المعدات البرية والبحرية المناسبة من سيارات مجهزة وزوارق بحرية، وتوفير الأسلحة الشخصية التي تمكن رجال مكافحة من السيطرة على الموقف فقد أصبح المهربون يستخدمون أسلحة لمقاومة رجال مكافحة.⁽¹⁾

إذن، من خلال ما سبق يتضح لنا أنه منحت صلاحيات للدولة الساحلية من أجل ممارسة الرقابة في منطقتها المتاخمة على السفن الأجنبية، وفي حالة ما إذا تبين وثبت للدولة الساحلية مخالفة السفينة الأجنبية وذلك بخرقها لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بالمصالح المشار إليها أعلاه (الجمارك والضرائب والصحة والهجرة)، فإنه يجوز للدولة الساحلية تطبيق الجزاءات والعقوبات المماثلة للمخالفة، غير أنه إذا تجرأت السفينة الأجنبية المخالفة أن هربت فهذا لن يفلتها من العقاب أو التهرب من تحمل المسؤولية، إذ أنها تتعرض للمطاردة الحثيثة.

ب- المطاردة الحثيثة كقيد يرد على ممارسة السفن الأجنبية لحرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

تعتبر المطاردة الحثيثة من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية بالنسبة للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة، وذلك نتيجة انتهاك المصالح المشار إليها أعلاه أثناء مرورها بالمنطقة المتاخمة للدولة الساحلية، وذلك باعتبار المخالفة التي تصدر من جانب السفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة تعتبر تمرداً مما يستوجب عليها تحمل نتيجة ذلك.

1- عبد الرحمن الغفري، أمن الحدود البحرية الدولية ودوره في تعزيز أمن الدولة الملتقى العملي حول قضايا الملاحة البحرية وتأثيره على الأمن خلال الفترة من 13 و 15/04/1433 هـ الموافق ل 06 و 08/03/2012 بجامعة لحسن الأول كلية العلوم الإستراتيجية بمراكش بالشراكة مع جامعة نايف الأمنية بالمملكة العربية السعودية، ص 9-10.

فحسب المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المشار إليها أعلاه، أنه كلما ثبت وتوفرت أسباب وجيهة للاعتقاد أن سفينة أجنبية انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، تقوم بإعطائها إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى أو تسمعها، وإن لم تتوقف يجوز للدولة الساحلية ممارسة المطاردة الحثيثة في حق السفينة المخالفة بواسطة السفن الحربية التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، والتي تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية داخل المنطقة المتاخمة.

وبالنسبة للسفن الحربية فرغم منحها الحصانة أثناء مرورها بالمنطقة المتاخمة،⁽¹⁾ هذا لا يعني أنه خرق القواعد الخاصة المحددة في المادة 33 فقرة 01 نبد (أ) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أمر مسموح لها، بل يجب عليها أن تتقيد بها وأن تحرص على أن لا يصدر منها أي سلوك تفسره الدولة الساحلية على أنه سلوك مخالف لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بالمصالح الخاصة بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة، فإذا ما صدر عنها سلوك مخالف لقوانينها ونظمها، فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الامتثال لقوانينها ونظمها، وفي حالة ما إذا امتنعت عن ذلك أي رفضت الالتزام بقواعدها فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة مغادرة منطقتها المتاخمة فوراً.

ج- حماية البيئة البحرية: يشمل حماية البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة ما يلي:

1- أساس تمتع السفن الحربية الأجنبية بالحصانة أثناء مرورها بالمنطقة المتاخمة في نظر الفقه السابق يستند إلى إقليمية السفينة إلا أن التفسير أخذ ينحصر تدريجياً ولم يعد الفقه يستند إليه في الوقت الحاضر، وبدأت تظهر أفكار جديدة لتفسير هذا الأساس، منها الصفة التمثيلية للسفن الحربية والاحترام المتبادل للسيادة والضرورة التي تدعو دولة العلم لمراقبة قواتها المسلحة أينما وجدت، والموافقة على الإقامة المعطاة من الدولة الساحلية والأحداث من ذلك القول إن السفينة الحربية تشكل عنصراً من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم. - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص

1- حماية البيئة البحرية من التلوث

يتعين على السفن التي تمارس الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة التابعة للدولة الساحلية الامتثال للقواعد والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية والحفاظ عليها، حيث منح لها الجزء 12 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الحق في اتخاذ التدابير اللازمة من أجل منع تلوث بيئتها البحرية والسيطرة عليه، أي كان مصدره فالدولة الساحلية في حالة ما إذا ثبت لها أن السفينة الأجنبية المبحرة في منطقتها المتاخمة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها الصحية التي من شأنها أن تلحق ضرار بيئتها البحرية، أن تتخذ التدابير اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار و تجرها إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، على أن تسمح لها من مواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك.

2- حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها

يتعين على السفن الأجنبية حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها في المنطقة المتاخمة للدولة الساحلة، إذ عليها تصطاد كمية الصيد الذي تسمح به الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، ويجب عليها أن تكفل عدم تعريض هذه الموارد الحية في هذه المنطقة لخطر الاستغلال المفرط الذي يؤدي إلى انقراضها وذلك باحترام تدابير الدولة الساحلية التي اتخذتها من أجل حفظ وإدارة هذه الموارد.

مقابل القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة، هناك قيود واردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفرع الثاني

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية

الخالصة

تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة 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 محدودة يغلب عليها الطابع الاقتصادي، فحرصاً 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 الملاحة البحرية في هذه المنطقة وذلك سواء بالنسبة للدولة الساحلية (أولاً)، وسواء بالنسبة للسفن الأجنبية (ثانياً).

أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية

الخالصة بالنسبة للدولة الساحلية

ترد قيود على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للدولة الساحلية، إذ نستطيع أن نفهمها أنها جاءت لصالح السفن الأجنبية، إذ أنها من ضمان ممارسة فعلية وعملية لحرية الملاحة البحرية من جانب السفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتتمثل فيما يلي:

أ - عدم إعاقة الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

يتعين على الدولة الساحلية عدم إعاقة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وذلك باتخاذ التدابير اللازمة والإجراءات المناسبة من أجل ذلك، وهذا ما قرره المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽¹⁾ فمن أجل ضمان سلامة الملاحة فإن الفقرة الثالثة من هذه المادة أوجبت على الدولة الساحلية بتقديم الإشعار اللازم عما تقيمه من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات، وأن تحتفظ بوسائل دائمة للدلالة بوجودها، وعلى أن تزيل أية منشآت أو تركيبات يتم هجرها أو يتوقف استعمالها ومراعاة المعايير التي تضعها المنظمات الدولية المختصة، وإذا اقتضت الضرورة إقامة حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة

1- أنظر الفقرة 3، 4، 7 من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

الجزر والمنشآت والتركيبات، أما إذا ترتب على إقامتها إعاقة الممرات البحرية فينبغي على الدولة الساحلية الامتناع على إقامته.

وبغية تجنب إعاقة الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن المادة 226 فقرة 01 فرعية (أ) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽¹⁾، توجب الدولة الساحلية بأن تقتصر في التفتيش المادي للسفن الأجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، أو على 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 كبير مع تفاصيل تلك الوثائق أو لا يكون مضمون هذه الوثائق والسجلات كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه، وأن تكون الشهادات والسجلات غير صحيحة.

كما يتعين على الدولة الساحلية من خلال الفقرة الفرعية (ب) من نفس المادة بالعمل على الإفراج السريع عن السفن مقابل كفالة أو أي ضمان مالي مناسب في حالة ثبوت انتهاكاً للقوانين والأنظمة المطبقة أو للقواعد والمعايير الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ودائماً في نفس الصدد تنص المادة 73 في فقرتها 02-04 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽²⁾ على ضمانات محددة منها إخلاء سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز

1- أنظر المادة 226 فقرة 01 فرعية (أ) و (ب) من نفس الاتفاقية.

2- تنص المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في فقراتها 2، 3، 4 على ما يلي: "

4- يخلي عن غير تأخير 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 بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا أنفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية.

وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر هذا بالنسبة لفقرتها الثانية، أما بالنسبة للفقرة الثالثة تشير إلى عدم جواز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها عقوبة السجن المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية، كما تشير الفقرة الرابعة على أن تسارع الدولة الساحلية إلى إبلاغ دولة العلم في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، وذلك باستخدام الوسائل المناسبة بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض ذلك، وأبرز مثال في هذه الحالة المثال الذي قدمه البروفيسور إ.إ. لوكاشوك وذلك بقوله، فمثلاً يوجد اتفاقية من هذا النوع بين روسيا واليابان، فإذا احتجز الجانب الروسي سفينة يابانية بسبب قيامها بصيد غير مشروع للأسماك، فإنه يتوجب على روسيا تسليمها للسلطات اليابانية التي يفترض عليها القيام بالتحقيقات والإجراءات القضائية والإدارية اللازمة،⁽¹⁾ للدولة الساحلية بالعمل على الإفراج السريع عن السفن، مقابل كفالة أو أي ضمان مناسب في حالة ثبوت انتهاكا للقوانين والأنظمة المطبقة، أو للقواعد والمعايير الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽²⁾

ب- حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة: تشكل حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ما يلي:

= 2- 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".

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

2- أنظر المادة 226 فقرة 01 فقرة فرعية (ب) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

1- حماية البيئة البحرية من التلوث

يتعين على الدولة الساحلية حماية البيئة البحرية⁽¹⁾ من التلوث وخفضه والسيطرة عليه، ذلك أن التلوث لديه تأثير على الملاحة. لذا أُلقت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التزاما خاصا على الدول الشاطئية في النشاطات التي تجرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة بشأن إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المستخدمة للأغراض الاقتصادية أن تضع قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية⁽²⁾ وهذا ما ورد في المادة 218 من نفس الاتفاقية،⁽³⁾ كما أُلقت المادة 207 من نفس الاتفاقية⁽⁴⁾ على الدولة الساحلية التزام حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البر، وأن تتخذ ما تراه ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وحفظه والسيطرة عليه.

2- حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها

يتعين على الدولة الساحلية حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها في منطقتها الاقتصادية الخالصة وهذا وفقا للفقرة الأولى من المادة 61 من نفس الاتفاقية والتي تنص على ما يلي: "تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة"، إذ يتعين عليها أن تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد الذي تسمح به في منطقتها الاقتصادية الخالصة، ويجب عليها أن تكفل عدم تعريض هذه الموارد الحية في هذه المنطقة لخطر الاستغلال المفرط الذي يؤدي إلى انقراضها وذلك باتخاذ ووضع التدابير اللازمة لحفظ وإدارة هذه الموارد.

1 - SCALIERIS Erietta, Op.Cit, P. 382.

2- جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 139.

3- أنظر المادة 218 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

4- تنص المادة 207 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأنهار ومصايبها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، مع مراعاة ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها...".

ثانيا: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية

الخالصة بالنسبة للسفن الأجنبية

ترد قيود على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة على جميع السفن، إذ يتعين عليها أثناء ممارستها للملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة احترام القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية في هذه المنطقة وذلك من أجل تيسير الملاحة البحرية وتنظيمها، وتتمثل هذه القيود فيما يلي:

أ- احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية

مقابل ما أولته اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 من أهمية لضمان حرية الملاحة البحرية، وعدم إعاقتها أو عرقلتها في وجه السفن الأجنبية خلال تواجدها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنها لم تهمل أيضا مصالح الدولة الساحلية، حيث حرصت هذه اتفاقية على توازن حرية الملاحة من جهة، وحقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة من جهة أخرى⁽¹⁾، حيث تنص المادة 58 من هذه الاتفاقية في فقرتها 03 على ما يلي: "تولي الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمثل للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا يتنافى به مع هذا الجزء"، يتعين على كافة الدول أثناء ممارسة سفنها الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة باحترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي تضعها في هذه المنطقة، والغرض من ذلك تيسير الملاحة البحرية وتنظيمها، وأبرز مثال على ذلك ما تضعه الدولة الساحلية من قواعد وأنظمة لضمان سلامة

1- خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 166.

الملاحة البحرية، والتي يتعين على السفن الأجنبية أن تمتثل لها أثناء تواجدها في هذه المنطقة.⁽¹⁾

كما تنص المادة 73 فقرة 01 من نفس الاتفاقية 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، وفقا لما قد تقتضيه ضدها، وفقا لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية".

فهذه الاتفاقية تجيز للدولة الساحلية أن تتخذ ما تراه مناسبا من تدابير لضمان احترام القوانين والأنظمة التي تضعها في منطقتها الاقتصادية الخالصة والتي من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوي قضائية ضدها وفقا لما تقتضيه الضرورة، وهذا يمثل بمثابة قيد على حرية ملاحة السفن الأجنبية أثناء مرورها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية.

غير أن هذه التدابير المشار إليها في المادة 73 فقرة 01 لا تنطبق على السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، نظرا للحصانة التي تتمتع بها وفقا للمادتين 95 و96 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

فعلى السفن الأجنبية التي تمر من خلال المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تمتثل للقواعد التي تضعها الدولة الساحلية فيما يتعلق باختصاصاتها في المنطقة.⁽²⁾

ب- حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة: تشمل حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ما يلي:

1- تنص المادة 60 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار 1982 على ما يلي: " للدولة الساحلية، حيث تقتضي الضرورة ذلك، أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات".

2- MONTAS Arnand, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, P. 18.

- WOLFRUM Rüdiger, Op.Cit, P. 3.

1- حماية البيئة البحرية من التلوث

يتعين على جميع السفن حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة من التلوث بما فيها الأجنبية، وذلك باحترامها للقواعد والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.⁽¹⁾

وطبقا لنص المادة 220 فقرة 03 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أنه في حالة ما إذا توافرت أسباب معقولة وواضحة للاعتقاد بأن السفينة المبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة قد ارتكبت انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير والمنفذة لها، فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة تقديم المعلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات لتقريرها إذا وقع انتهاكا أولا.

وعندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا وفقا للفقرة 3 أعلاه، يسفر عن تصرف كبير بسبب تلوث هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيش مادي في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم المعلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر هذا التفتيش.

والانتهاك وفقا للفقرة 03 يسفر عن تصرف يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد الدولة أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة أو تقديم كفالة أو ضمان مالي مناسب، وعند ذلك تسمح لسفينة بأن تمضي وفقا للفقرة السادسة من هذه المادة.⁽²⁾

1- أنظر المادة 211 فقرة 05 و06 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2- أنظر المادة 220 فقرة 01، 03، 05، 06، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2- حماية الثروة الطبيعية الحية وإدارتها

يتعين على السفن الأجنبية حماية الثروات الطبيعية الحية وإدارتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلة وهذا طبقاً لنص المادة 61 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذ عليها أن تصطاد كمية الصيد الذي تسمح به الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، ويجب عليها أن تكفل عدم تعريض هذه الموارد الحية في هذه المنطقة لخطر الاستغلال المفرط الذي يؤدي إلى انقراضها وذلك باحترام تدابير الدولة الساحلية التي اتخذتها من أجل حفظ وإدارة هذه الموارد.⁽¹⁾

إذن، من خلال ما سبق نصل إلى القول أنه يتعين على كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة أن تمتثل للقوانين والأنظمة التي تم اعتمادها من طرف الدولة الساحلية من أجل مباشرة حقوقها التي منحتها لها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذ يجوز للدولة الساحلية في ممارسة حقوقها أن تتخذ التدابير اللازمة كتفقد وتفتيش السفن الأجنبية واحتجازها وإقامة دعاوي قضائية وفقاً لما تقتضيه الضرورة لضمان احترام تلك القوانين والأنظمة، وفي حالة ثبوت انتهاك السفينة الأجنبية للقواعد والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وهربت، فإن للدولة الساحلية إجراء آخر وهو مطاردة هذه السفينة حتى أعالي البحار لتتال عقابها.

وبهذا نكون قد أنهينا من دراسة الفصل الأول وذلك بتبيان طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة، إذ أنه تتمتع جميع السفن بحق ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذا النطاق، ومقابل ذلك تعرضنا للقيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة في هذا النطاق والغرض من ذلك فرض احترام القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية في التي تدخل في هذا النطاق، والآن نأتي إلى دراسة مبدأ الملاحة البحرية في منطقة أعالي البحار.

1- أنظر المادة 61 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

تتكون المناطق البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية مما يسمى بالبحر العام، الذي يتفرع حالياً على منطقتين بحريتين تفصل الواحدة عن الأخرى، حيث يتكون البحر العام من أعالي البحار، وهي المنطقة العالية من البحر التي تحدث فوقها العديد من الأعمال والنشاطات وتنظمها العديد من الأنظمة والمبادئ القانونية، ومن قيعان البحار والتي اهتم بها مؤخراً ووضعت لها أنظمة قانونية تسييرها هيئات مؤسساتية تقوم باستكشافها واستغلالها للفائدة العامة لجميع البشرية،⁽¹⁾ إلا أن المنطقة التي سنقوم بدراستها هي منطقة أعالي البحار إذ تعد هذه المنطقة من أقل مناطق العالم حظاً في الحماية.

يسيطر على كافة القواعد الوضعية المتعلقة بالنظام القانوني لأعالي البحار، مبدأً أساسياً تواترت عليه الدول وأقره العرف وقننته المعاهدات، هو المبدأ المعروف باسم مبدأ حرية الملاحة، الذي يقوم على حجتين رئيسيتين وهما حق كل دولة في الاتجار عن طريق البحر وحق كل دولة في الاتصال عن طريق البحر، وهذا الحق لا يمكن مباشرتها إلا إذا كانت أعالي البحار حرة يستعملها من يشاء ومن تستطيع بغض النظر عما إذا كانت الدولة تطل أولاً تطل عليها (المبحث الأول)، إلا أن هذه القاعدة ليست مطلقة إذ ترد قيود على حرية الملاحة في هذه المنطقة وذلك خوفاً من تعسف من استعمال الدول لهذه الحرية (المبحث الثاني).

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 195.

المبحث الأول

تكريس مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

يخضع أعالي البحار لمبدأ أساسي يسمى بمبدأ حرية أعالي البحار الذي سيطر وأثر على الوضع القانوني للبحار، فالتطور الذي وصلت إليه قواعد هذا القانون كان بفصل حرية البحار، غير أن هذا المبدأ لم ينشأ بسهولة ودفعة واحدة بل مر بعدة مراحل من التعثر والازدهار إلى أن استقر في النهاية وتم تكريسه بشكل واضح ودقيق (المطلب الأول)، وتم الاعتراف بميزة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بالنسبة لجميع الدول باعتبار هذه المنطقة منطقة خاصة تشترك فيها البشرية جمعاء (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تطور نظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

باعتبار أعالي البحار تأثر بالتطورات العديدة التي مرت بقانون البحار، التي أدت إلى تقليص مساحته وبالتالي التي تغير مفهومه القانوني، فبعد أن كانت أعالي البحار تشمل كافة البحار والمحيطات، اقتطعت منه مساحات واسعة أصبحت تخضع لنظم قانونية أخرى تختلف عن نظامه القانوني ودخلت عليه قيود عديدة غيرت الكثير من مفاهيمه، الأمر الذي⁽¹⁾ دفعنا أولاً وقبل كل شيء إلى البحث عن تعريف جديد لأعالي البحار (الفرع الأول)، ويرتبط نشوء وتطور القانون الدولي تاريخياً بأعالي البحار، وقد مر مبدأ أعالي البحار نفسه بمراحل عديدة متأثرة بالتطورات السياسية والقانونية التي مرت بالمجتمع الدولي (الفرع الثاني)، ورغم الاتفاق العام حالياً حول مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار إلا أن الفقه انقسم حول تفسير الأساس القانوني الذي يعتمد عليه في تفسير لهذه الحرية إلى اتجاهين (الفرع الثالث).

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 395.

الفرع الأول

التعريف بأعالي البحار

لكي نتعرف على منطقة أعالي البحار لابد من وضع لها تعريف (أولاً)، ثم تحديد معالمه (ثانياً).

أولاً: تعريف أعالي البحار

حظيت منطقة أعالي البحار بتعريف فقهي واتفاقي.

أ- تعريف الفقه لأعالي البحار

عرف الدكتور محمد طلعت الغنيمي أعالي البحار بأنها: تلك المنطقة من البحر التي تبدأ من نهاية البحر الإقليمي في مقابل الساحل التي تمتد نحو أعالي البحر.⁽¹⁾

وعرفها الدكتور أحمد أبو الوفاء كما يلي: تشمل أعالي البحار تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية أو سلطان الدولة الساحلية وعلى ذلك يتواجد أعالي البحار فيما وراء كل المساحات البحرية الآتية: المياه الداخلية (أو المياه الأرخبيلية للدول الأرخبيلية)، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة أو الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

وعرفها البروفيسور Eisemann Pierre Michel⁽³⁾ بأنها كل الأجزاء غير الخاضعة لقضاء الدولة الساحلية.

كما عرفها الدكتور محمد حافظ غانم بأنها: كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون لكل دولة الحق في استعمالها على قدم المساواة.⁽⁴⁾

1- يطلق على أعالي البحار تسميات عديدة كالبحار العالية، البحر العام، البحر المفتوح أو البحر الحر. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 162.

2- أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص ص 384-385.

3 - Eisemann Pierre Michel , « haute mer définition juridique et règlement »

www.univeraeis.fr

4- محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص 310.

استقر الفقه على أن أعالي البحار تشمل كل المساحات البحرية التي تقع خارج المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية وذلك بناء على العرف والمادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

ب- تعريف لأعالي البحار في ظل الاتفاقيات الدولية

1- تعريف أعالي البحار في ظل اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958

يقصد بمصطلح أعالي البحار كل أجزاء البحر التي لا تدخل أو لا تعود إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية للدولة⁽¹⁾ وهذا ما نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958⁽²⁾ التي تنص على ما يلي:

« On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat ».

نجد أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار تأخذ بأسلوب الاستبعاد في تعريفها لأعالي البحار فكل ما ليس من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي يعتبر من أعالي البحار حتى لو كانت مياهها مالحة.

تعرض هذا التعريف لانتقادات⁽³⁾ حيث أنه يحتوي على تعابير تحتاج إلى توضيح أكثر، أن أعالي البحار ترتبط في نفس الوقت أكثر بالأغراض المتصلة بخدمة الإنسانية والغرض واحد من القانون والذي نجده في نظام ممارسة عدد من الأنشطة والخدمات.

1 - VANGAH FRANCIS Wodié, « L'évolution historique du régime juridique de la haute mer », Droit international- bilan et perspectives-, T 2, Pédone, paris, 1991, P.948.

2- Art 01, de la convention de Genève sur la haute mer, fait à Genève le 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962. N.U. Recueil des traités, vol. 450, p.82.

3- من بين الانتقادات التي وجهت إلى هذا التعريف حسب الدكتور محمد الحاج حمود: أولاً- يستند إلى تعابير تحتاج هي الأخرى إلى تحديد وتوضيح، فالبحر الإقليمي لم تحدد اتفاقيات جنيف مداه ولم يستقر العرف الدولي على حد معين له، و تبعاً لذلك يبقى أعالي البحار غير محدد وخاضع لهوى دول، ولهذا كان وجود أعالي البحار كما عبر عن ذلك الأستاذ شارليه، مرتبطاً بعدم وجود سيادة للدول: " حيث توجد سيادة للدول لا توجد أعالي البحار، وحيث لا توجد سيادة للدول يوجد أعالي البحار "

ثانياً- لم يحدد الأجزاء المختلفة للأعالي البحار كالمياه والقاع باطن القاع والفضاء الجوي الذي يعلوه، وهل أن جميع هذه الأجزاء تدخل ضمن أعالي البحار.

- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 395.

يقول محمد سلامة مسلم الدويك: لقد أخذت النصوص الموحدة بتحديد مشابه فقد نصت المادة 73 منها على ما يلي: "يعني اصطلاح البحار العالية كما يستخدم في هذه الاتفاقية جميع أجزاء البحار التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبية لدولة أرخبيلية". كما أخذ مشروع النص المعدل غير الرسمي بتعريف مماثل نصت عليه المادة 75 من هذا المشروع.⁽¹⁾

بقي هذا التعريف ولم نجد تعريف لأعالي البحار حتى إبرام الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982.

2- تعريف أعالي البحار في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

عرفت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أعالي البحار في المادة 86 منها التي تنص على ما يلي: "تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58"، فوفقا لهذه المادة أعالي البحار هي كل أجزاء التي لا تشملها البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو المياه الأرخبية للدولة الأرخبية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽²⁾

عند قراءة هذه المادة نجد أنها عرفت أعالي البحار بطريقة سلبية،⁽³⁾ فهذه المادة لم تأتي بتعريف لأعالي البحار وإنما قصدت منه بيان نطاق تطبيق أحكام الجزء

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 95-96.

2 - BEURIER Jean-Pierre, Droit maritime, 3eme édition, Dalloz, 2016, P.130.

3 - DUMOUCHEL Anne-Claire, Les atteintes de la sûreté en haut mer, Mémoire pour l'obtention du Master recherche relations internationales, Faculté du Droit – Economie – Sciences sociales, Université Panthéon-Assas-Paris II, 2008, P. 5.

السابع من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أعالي البحار،⁽¹⁾ أي حددته عن طريق الاستبعاد ونستنتج أن المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيبيلية لا تعد من أعالي البحار، بينما نعتقد ذلك من خلال المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، أي أن المنطقة الاقتصادية هي جزء من أعالي البحار.

كما نجد أن التعريف قلص مساحة أعالي البحار وذلك لإخراجه مناطق واسعة من مفهومه بسبب استحداث الاتفاقية لمنطقتين بحريتين جديدتين لم تكونا موجودتين في ظل القانون الدولي السابق لهذه الاتفاقية، هما المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيبيلية⁽²⁾. كما سبق وأن قلنا بأن نص المادة (86) لم يعطي بتعريف لأعالي البحار بل قامت ببيان نطاق تطبيق أحكام الجزء السابع من الاتفاقية الخاص بأعالي البحار، غير أن هذا التحديد لنطاق التطبيق لم يكن تحديدا مطلقا بدليل أن الجملة الأخيرة من هذه المادة قررت " ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58"، وإن رجعنا إلى المادة 58 نجد أنها تقرر تطبيق أحكام أعالي البحار الواردة بالجزء السابع على المنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي قررتها الاتفاقية على هذه المنطقة.⁽³⁾

ثانيا: تحديد أعالي البحار

حددت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مدى وحدود المناطق البحرية التي اعتمدت عليه المادة 86 لتعرف أعالي البحار، لذا أصبحت حدود أعالي البحار الأفقية معلومة، وأخرجت الاتفاقية بصراحة القاع وباطن القاع من مفهوم أعالي البحار وأصبحت يخضعان في جزء منها لنظام الجرف القاري وفقا لما حددته المواد من (76-85) من نفس الاتفاقية، أو لنظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية الذي يختلف كلياً عن

1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 200.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 396.

3- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 200.

نظام أعالي البحار، كما يمتد نظام أعالي البحار ليشمل الحيز الجوي الذي يعلوه، حيث جعلت الفقرة الأولى (أ) من المادة 87 من نفس الاتفاقية من حق جميع الدول التمتع بحرية التحليق في أجواء أعالي البحار، كما يستشف ذلك أيضا من المواد (101-107) من نفس الاتفاقية التي تتحدث عن السفن والطائرات في نفس الوقت، والمادة (135) من نفس الاتفاقية التي تتحدث عن الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة الدولية.⁽¹⁾

يتضح مما سبق أنه بعدما أن كان ينظر إلى أعالي البحار على أنه تلك المساحات البحرية التي تمتد إلى وراء آخر نقطة تمتد إليه مياه البحر على طول الشاطئ، وبذلك فإن أعالي البحار يشتمل كافة البحار والمحيطات وليس جزء معين من هذه الأخيرة، وأن الحد الداخلي لأعالي البحار غير ثابت يتغير بتغير قوة المد خلال السنة الواحدة.⁽²⁾

فمن خلال التعريف الذي قدمته اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في مادتها الأولى يتضح أن الحدود الداخلية لأعالي البحار قد تغيرت عما كانت عليه من قبل هذه الاتفاقية، فبعدما كانت هذه المنطقة البحرية تحدد على شاطئ الدولة الساحلية، أصبحت تعين في سطح البحر على مسافة من الشاطئ إذا أصبح الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الحد الداخلي لأعالي البحار.⁽³⁾

أثر هذا التحديد المستجد لتخوم البحر الإقليمي في امتداد أعالي البحار الذي كان يمثل البحر بأسره، لينقلص مداه بعد هذه الاتفاقية التي مدت إقليم الدولة الساحلية نحو البحر باستحداثها لمنطقتين بحريتين هما المياه الداخلية والبحر الإقليمي، هذا الأخير الذي يمكن أن يصل حده الخارجي إلى أكثر من 12 ميلا بحريا مقيسا من شاطئ الدولة الساحلية

1- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 396.

- تنص المادة 135 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لا يمس هذا الجزء، ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به، النظام القانوني للمياه التي تطل المنطقة أو الحيز الجوي فوق تلك المياه".

2- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 395.

3- أنظر: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 103.

خاصة إذا ثبتت الدولة قاعدة الإثنى عشر ميلا بحريا، واعتمدت في تحديد الحدود البحرية على طريقة خطوط الأساس المستقيمة.

فرغم التقسيم الثلاثي الذي أتت به هذه الاتفاقية إلا أن الحد الداخلي لأعالي البحار لم يحدد بدقة لأنها اعتمدت على طريقة الاستبعاد وفي تحديد لأعالي البحار، فبقيت هذه المنطقة الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية غير محددة وخاضعة لهوى الدول الساحلية، وعليه فإن تحديد لأعالي البحار في هذه الاتفاقية ارتبط بعدم وجود سيادة للدولة الساحلية، وهذا حسب الأستاذ شارليه.

فهذه الاتفاقية اعتمدت على معيار غير دقيق لتحديد مدى لأعالي البحار كما أنها لم تحدد الأجزاء المختلفة التي تدخل ضمن مفهوم أعالي البحار.

وبمجيء اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 كما رأينا سابقا أنها أتت بتحديد دقيق لأعالي البحار، رغم أنها اتبعت هي أيضا طريقة الاستبعاد كسابقتها، حيث أضافت منطقتين بحريتين هما (المياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة)، وهذا ما زاد من تقليص مساحة أعالي البحار، وبتحديد هذه الاتفاقية المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الدولة الساحلية بدقة (الحدود الداخلية والخارجية) أصبح الحد الداخلي لأعالي البحار منطقيا هو الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة إذا أعلنت الدولة الساحلية على منطقة اقتصادية لها، أما إذا لم تعلن عنها فيكون الحد الخارجي للبحر الإقليمي وهو الاستثناء، ولكون أعالي البحر لا يخضع لولاية الدولة الساحلية فنجد لا يثر مسألة تحديد حدوده بين الدول المتقابلة والمتجاورة.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لم تحدد مدى معين لأعالي البحار فهذا أمر بديهي لأن مداه يختلف بحسب التحديدات المختلفة للدول الساحلية للمساحات البحرية الخاضعة لولايتها، ومدى اتساع المنطقة البحرية المتبقية بعد تحديد مناطق الولاية والتي تكون محصورة إما بين الحدود الخارجية للمناطق الاقتصادية الخالصة لمختلف الدول المتقابلة، أو

بين الحدود الخارجية للبحور الإقليمية لهذه الدول أو بين مناطقها الاقتصادية الخالصة وبحدودها الإقليمية.⁽¹⁾ وبعد التعرف على أعالي البحار، الجدير بالذكر أن هذه المساحة من الماء مرت بمراحل عديدة متأثرة بالتطورات السياسية والقانونية التي مرت بالمجتمع الدولي.

الفرع الثاني

التطور التاريخي للنظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار

يسيطر على كافة القواعد الوضعية المتعلقة بالنظام القانوني لأعالي البحار، مبدأ أساسي تواترت عليه الدول وأقره العرف وقننته المعاهدات، هو المبدأ المعروف باسم مبدأ حرية أعالي البحار الذي يعني: أن يكون لجميع الدول استخداما والانتفاع بها على قدم المساواة، وبدون أن يؤدي استخدام دولة من الدول لها أو انتفاعها بها إلى إعاقة أو حرمان الدول الأخرى من ذلك،⁽²⁾ ويعني كذلك حق وصول جميع الدول إليها من أجل ممارسة الملاحة والصيد، وهو المبدأ الذي لا يطبق على البحار المغلقة التي لا تعطي الفرصة للسفن الحرة للوصول إليها على سبيل المثال بحر قزوين والبحر الميت.⁽³⁾ ينحصر مضمون هذا المبدأ إلى فكرتين أساسيتين إحداها سلبية والأخرى ذات طابع إيجابي:

- **الفكرة السلبية:** فقوامها خروج⁽⁴⁾ أعالي البحار عن سيادة الدول كافة، بحيث لا يجوز لأي منها ممارسة السيادة الإقليمية على هذه البحار أو على جزء من أجزائها،⁽⁵⁾ إذ لا يمكن القبول بالرأي القائل أن حرية أعالي البحار هي تكملة فيما يتعلق بسيادة الدولة الساحلية في هذه المنطقة.⁽⁶⁾

1- لمزيد من التفاصيل أنظر: **عصاف لعنماري**، الحدود البحرية....، المرجع السابق، ص ص 118-120.

2- **بسيم جميل ناصر**، التنظيم القانوني الدولي لاستغلال الموارد الحيوانية في أعالي البحار، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1979، ص ص 26-27.

3 - **Nation Unies**, Op.Cit, P. 6 et P.15.

4- **محمد سامي عبد الحميد و آخرون**، المرجع السابق، ص 520.

5 - **LARABA Hmed**, Op.Cit, P. 80.

6- **CSALIERIS Erietta**, Op.Cit, P. 349.

- **الفكرة الإيجابية:** مفادها أن جميع الدول تتساوى في الوصول إلى أعالي البحار وذلك بدون تمييز سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، واستخدامه في الأغراض الملاحية التجارية.⁽¹⁾

يعود الأصل التاريخي لمبدأ حرية أعالي البحار إلى حقبة سحيقة من التاريخ (أولاً)، بالإضافة إلى دور الفقهاء الذين ساهموا في تطوير هذا المبدأ (ثانياً)، الذي تم التأكيد عليه (ثالثاً)

أولاً: المراحل التاريخية التي ساهمت في تطوير النظام القانوني لمبدأ حرية أعالي

البحار

تتمثل هذه المراحل في: مرحلة العصور القديمة، مرحلة العصور الوسطى ومرحلة العصور الحديثة.

أ- مرحلة العصور القديمة

في تلك الفترة من التاريخ لم تخضع البحار لأي نظام قانوني متفق عليه بين الدول القديمة، حتى أن تلك الدول لم يكن يخطر بالها وضع تنظيم للبحار التي كانت شعوبها تلجأ إليها بصورة محدودة طلباً للغذاء أو الموارد وتستعملها في مواصلاتها بالقرب من شواطئها، وكانت الدول القديمة إذا ما رأت أن مصلحتها التجارية أو السياسية تتطلب سيطرتها على أجزاء هذا البحر، قامت بالسيطرة ومنعت غيرها من الانتفاع بها أو استخدامها استناداً إلى قوتها، ومن ذلك ما فعلته بعض المدن اليونانية القديمة كأثينا واسبارطة، وكذلك ما فعلته الإمبراطورية الرومانية التي أدعت أن من حقها فرض السيطرة على البحر الأبيض المتوسط على اعتباره بأنه بحيرة رومانية وأطلقت عليه اسم بحرنا (Mar Nostrum)، أما بقية البحار فقد اعتبرت الرومان حرة لكافة الناس وأنه شيء عام مشترك كالهواء وماء المطر،⁽²⁾

1 - Nations Unies, Op.Cit, P. 3.

2- بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص ص 27-28.

فيمكننا القول بأن الملاحة كانت حرة في أعالي البحار خلال العصور القديمة والنصف الأول من العصر الوسيط.⁽¹⁾

ب- مرحلة العصور الوسطى:

حتى نهاية الربع الأول من هذه المرحلة كانت الملاحة في أعالي البحار حرة للجميع واستنادا إلى (ULPIAN) فإن البحر مفتوحا للجميع (BY NATURE) واستنادا إلى (CELSUS) فإن البحار كالهواء مشترك لكل أفراد الجنس البشري ولكن ما لبث أن شهدت هذه المرحلة مجموعة من المتغيرات:

1- سقوط الإمبراطورية الرومانية وحلول دول متعددة محلها على شواطئ البحر الأبيض المتوسط.

2- الاكتشافات الجغرافية واكتشاف كولومبس للعالم الجديد.

3- تعاظم أهمية البحار كوسيلة لنقل تجارة التوابل.

هذه المتغيرات، أدت إلى ظهور دول جديدة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط وعلى شواطئ أوروبا الغربية، وأخذت كل دولة من هذه الدول في محاولة فرض سيطرتها على البحار التي تستعملها سفنها بصورة مباشرة، معتمدة في ذلك على ما تملكه كل منها من سفن حربية، فكان ذلك هو عصر السيطرة بالقوة وفرض السيادة على البحار أو على أجزاء منها.⁽²⁾

فقد كانت كل من الدول البحرية تدعي السيادة على الأجزاء من البحار المقابلة لشواطئها، وأحيانا على بعض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها، فادعت روما السيادة على البحر المتوسط، وادعت البندقية السيادة على البحر الأدرياتيكي، وادعت البرتغال

1- محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 521.

2- بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص ص 28-29.

السيادة على بحار غرب إفريقيا وحرمت الملاحة فيها على سفن الأجنبية، وكانت تطارد من تحاول منها الوصول إلى الهند عن هذا الطريق، وتشنق بحارتها، وادعت إسبانيا السيادة على القسم الجنوبي من المحيط الأطلسي، وادعت بريطانيا سيادتها على القسم الشمالي منه وعلى البحر المانش، في حين أدعت الدانمارك والسويد السيادة على بحر البلطيق،⁽¹⁾ وتضخم هذا الإدعاء بعد اكتشاف القارة الأمريكية وتدخل البابا في العام 1493 لتوزيع البحار الشاغرة والأراضي التي لا سيد لها بين إسبانيا والبرتغال، وأدت هذه الإدعاءات المتضاربة إلى عرقلة التجارة الدولية وحصول إضطرابات سياسية استقرت أحيانا عن نشوب حروب طاحنة.⁽²⁾

وكانت السيادة في ذلك الوقت تعني:

- إلزام سفن الدولة التي تستخدم بحار دولة أخرى بدفع رسوم مقابل مرورها من هذه البحار.

- إلزامها بتحية سفن الدولة صاحبة السيادة أولاً.

- احتكار استغلال الموارد الحيوانية الحية في المنطقة الخاضعة للسيادة.

وبعد ازدياد نشاطات الاستكشاف والاستعمار في تلك المرحلة، وازدياد المنافسة بين

الدول على ذلك، كان هناك العديد من الشركات التجارية الوطنية عبر البحار، ونظرا

لإعاققتها لتلك الشركات المترتب على إخضاع البحار للسيادة، فقد ارتفعت الاحتجاجات على

السيطرة على البحار مطالبة بحريتها.⁽³⁾

1- محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي للنشر، بيروت، 2012، ص 9.

- لمزيد من التفاصيل أنظر:

PANCRACIO Jean- Paul, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010 , pp. 310-31.

2- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 360

3- بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص ص 30-31.

إذن، ابتداء من القرون الوسطى سادت فكرة البحر المغلق، حيث سيطرت آنذاك على المحيطات والبحار بعض الدول على رأسها إسبانيا والبرتغال واستمرت الوضعية لما يقرب القرنين،⁽¹⁾ ولكن لما كان البحر يشكل أهمية كبرى للدول (3/2) من الكرة الأرضية رفضت هذه الأخيرة مبدأ البحار المغلقة وإدعاء الملكية عليها، فظهر مبدأ حرية البحار كرد فعل ضد المبدأ القائل بالبحار المغلقة.⁽²⁾

ج- مرحلة العصور الحديثة:

كانت غالبية الدول البحرية في الوقت الذي بدأت فيه قواعد القانون الدولي في الظهور في النصف الثاني من القرن السادس عشر والنصف الأول من القرن السابع عشر تدعى سيادتها على بعض البحار أو على أجزاء منها، ومع تقدم فن الملاحة وتزايد أهمية البحار والمحيطات كطريق للمواصلات الدولية ونقل البضائع قام العلماء ورجال القانون ببذل جهود مستمرة لإقرار مبدأ حرية أعالي البحار مستندين إلى حجتين أساسيتين:

- الحجة الأولى: عدم إمكان الاستيلاء على البحار ومن ثم تعذر فرض السيادة عليها.
- الحجة الثانية: تعارض المصلحة العامة لجميع الدول في استخدام حقها الطبيعي في الاتجار والاتصال مع فرض السيطرة الفردية على البحار.⁽³⁾

يتضح لنا مما سبق أن الملاحة كانت حرة في العصور القديمة والنصف الأول من العصور الوسطى، وإدعاء بعض الدول البحرية بالسيادة على أجزاء أعالي البحار⁽⁴⁾ يرجع إلى النصف الثاني من العصر الوسيط وذلك محاولة منها فرض سيطرتها على البحار، فهو عصر السيطرة بالقوة وفرض السيادة على البحار أو أجزاء منها وتعود فكرة حرية البحار إلى

1- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 258.

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 201 .

3- بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص 31.

4- تتمثل أجزاء أعالي البحار في الأجزاء الرئيسية (المحيطات) كالمحيط الهادي والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي والمتجمد الشمالي والمتجمد الجنوبي، و الأجزاء الفرعية (البحار) كالبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود وبحر الشمال وبحر الكاريبي . محمد سعادي، المرجع السابق، ص 199.

العصور الحديثة، فمن المسلم في هذا العصر مطالبة الدول بحرية البحار عدم قابليتها للتملك من أية دولة.

ومن أجل تجسيد مبدأ حرية البحار تدخل الفقه الدولي في هذا الشأن، فجرت مناقشات حامية بين الفقهاء في القرن السابع عشر.

ثانيا: دور الفقه الدولي في تطوير النظام القانوني لأعالي البحار

أمام استمرار إدعاءات الدول السيادة على البحار أو على جزء منها، تدخل الفقه الدولي في القرن السابع عشر، وذلك من أجل إقرار مبدأ حرية البحار وأول من تصدى للدفاع عن هذا المبدأ الفقيه الهولندي غروسيوس في كتابه الشهير " البحر الحر " وجون سلدن الذي هاجمه بفكرة " البحر المغلق "

أ- غروسيوس بفكرة البحر الحر

أراد ملوك إنجلترا مجارة الإسبان والبرتغال في زعمهم التملك على أساس الكشف، ولكنهم تغالوا إلى حد أنهم كانوا يقضون على كل سفينة أجنبية تسير في بحر الهند، فضاقت ذرعا الكثير من الدول من هذه التصرفات، وكان من بين التجارة التي عانت الأمرين من جزاء هذا التعرض تجارة هولندا مع جزر الهند الشرقية التي كانت تقوم بالنصيب الأكثر فيها شركة الهند الهولندية، فطلب مساهمو هذه الشركة من الفقيه غروسيوس أن يقوم بالدفاع عن مصالحها ضد البرتغاليين فكتب كتابة عن حق الغنيمة (De jure praede) سنة 1605 ضمنه فصلا عن البحر الحر⁽¹⁾ (Mare libreum)، حيث ذكر فيه أن البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية،⁽²⁾ فالشيء الذي يقلل الملكية هو الشيء الذي يقبل الاحتباس المستمر

1- أنظر كل من:

- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 165.

- WLF RUM Rüdiger, Op.Cit, P.2.

- DUMOUCHEL Anne-Claire, Op.Cit, P. 8.

2- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 649.

حتى يكون للمالك سلطة الاستعمال والاستغلال والتصرف فهناك سببين يجعلان البحر غير قابل للملكية هما: (عدم إمكان حيازته حيازة مستمرة، عدم قابلية ما يحويه من ثروة للنفاذ والاستهلاك)، حيث بين العلاقة المنطقية بين القانون المدني والدولي فيما يتعلق بحرية الإبحار والتجارة ذلك أنه الأموال التي ترد عليها الحقوق الدولية هي التي يعتبرها القانون المدني خارجه عن دائرة التعامل القانوني.⁽¹⁾

ففي هذا البحث دافع العلامة غروسيوس عن حرية الملاحة في أعالي البحار، وأن كل دولة لها الحق في أن تتصل بغيرها من الدول والاتجار معها، وذلك لأن المحيطات قد خلقتها الطبيعة كوسيلة للاتصال التجاري وحرية استعمالها يفرضها القانون السماوي ولا يجوز القوانين البشرية أن تخالف الطبيعة،⁽²⁾ وأكد " أنه من المستحيل ماديا الاستيلاء الفعلي على المحيطات وأن انتفاع أمة ما بها لا يمكن أن يحول دون انتفاع الأمم الأخرى بها"،⁽³⁾ وفي هذا الصدد يقول سليم حداد أن غروسيوس يرى أن السيطرة الفعلية على أعالي البحار من الأمور المستحيلة، ويعتبر أن ممارسة أحدهم للملاحة أو الصيد لا يؤثر في حق الآخر في الممارسة نفسها.⁽⁴⁾

وقد أعيد طبع بحث غروسيوس في البحر الحر سنة 1609 للرد على إنجلترا بمناسبة الأمر الذي أصدره ملكها شارك الأول وهو يقضي بمنع الصيادين الهولنديين من الصيد من المياه البريطانية،⁽⁵⁾ وكرد على الإدعاءات البريطانية بشأن السيادة على بعض البحار بعد أن تراجعت سياسة حرية البحار التي نادى بها الملكة اليزابيث في سنة 1580، وفي سنة

1- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 165.

2- عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص ص 17-16.

3- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 196.

- BOUSHABA Abdelmadjid, Op.Cit, P. 27.

4- سليم حداد، المرجع السابق، ص 25.

5- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 165.

1620 ألف غروسيوس كتابا آخر أسماه قانون الحرب والسلام (De jure belli ac pacis)، حيث قام بتعديل جزئي عن موقفه السابق في بحث البحر الحر، وميز بين المياه القريبة من الشاطئ وفرض السلطان القضائي عليها، ومياه أعالي البحار يجب أن تظل حرة بطبيعتها دون أن تخضع لأي قيد وأن لا يكون استعمالها مقصودا على دولة ما ومن المستحيل السيطرة أو الاستيلاء عليها، وهذا عكس ما نجده بشأن المياه القريبة من الشاطئ الخاضعة لسيادة الدولة، وهاجم وانتقد غروسيوس وعارض بشدة ملك بريطانيا عندما حاول إنشاء منطقة الاستغلال الحيتان تكون مقصورة على رعاياه في منطقة المحيط القطبي الشمالي والذي اعتبر هذه المنطقة ملك التاريخ البريطاني باعتبار أن البريطانيين هم الذين اكتشفوها، ومنح ترخيص للشركة "المسكوفيه" سنة 1613 تمنع بموجبه مشاركة أي من الأجانب في استغلال ذلك المورد، حيث استند غروسيوس في ذلك إلى قانون الأمم الذي يقضي بأن الإبحار واستغلال الموارد البحرية الحيوانية ينبغي أن يكون مفتوحا للجميع في الفترة الممتدة بين 1620-1749.

وصل الملك شارل الأول إلى العرش البريطاني بالتالي وصلت إدعاءات بريطانيا في السيادة على البحار إلى ذروتها، حيث اعتبر هذا الملك نفسه سيد البحار المحيطة البريطانية عندما أعاد التصريح القديم الذي أصدر في سنة 1609 والذي لم يتم تنفيذه، وكان يعلن بأن الملك قد حظر الصيد في بحاره بدون تصريح، وقام غروسيوس بتصدي لهذه الإدعاءات مرة ثالثة.⁽¹⁾

فاستشاط الملك الانجليزي غضبا حتى أنه طلب إلى هولندا حرق هذا الكتاب ومحاكمة غروسيوس فلما أعارته هولندا إذن صماء التفت إلى فقهاء علمهم يناجزون غروسيوس الحجة بالحجة.

1- أنظر بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص ص 33-35.

ب- جون سلدن بفكرة البحر المغلق

انبرى الفقيه جون سلدن وكتب كتاب (Mare clausum) أي البحر المغلق، الذي نشره سنة 1935 والذي هاجم فيه الفقيه غروسيوس، وهاجم فيه فكرة البحر الحر،⁽¹⁾ ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية شأنه في ذلك شأن اليابسة،⁽²⁾ إلا أن هذه الملكية لا تستبعد سفن الدول الأخرى من حق الملاحة البحرية،⁽³⁾ وقد أيد سلدن مزاعمه بما ثبت على مدا التاريخ من سيادة انجلترا وملوكها للبحار⁽⁴⁾ دون قيد من الحدود، كما أيد سلدن أفكاره ومزاعمه بإقرار الجماعة الدولية لفكرة البحار التاريخية والتي تفيد تملك بعض الدول لخلجان تمتد لمساحات بعيدة في البحر،⁽⁵⁾ وعليه فإن سلدن مع أنه ينطلق من نقطة تعارض في الأصل حرية الملاحة فهو يسلم على غرار غروسيوس بهذه الحرية.⁽⁶⁾

وإذا أمعنا النظر فيما قاله سلدن نجد أنه يستند إلى منطق مترجح، ذلك أن سيادة بريطانيا للبحار لم تكن عن حيازة فعلية لهذه المسطحات الشاسعة من المياه في وقت من الأوقات، أما البحار التاريخية فلا تنهض دليلاً يؤيد مزاعمه، لأن هذه البحار ليست في الواقع ممرات دولية لها من الأهمية ما لأعالي البحار بالنسبة للتجارة والملاحة الدولية، ولذا سارت الدول على أن تختارها كجزء من إقليم ولم تعترض باقي الجماعة الدولية على ذلك، لأنها لم تر في هذا الاختيار ما يضر مصالحها لذا لم يصل سلدن بمكابرته إلى نهايتها فاعترف بأن على الدول رغم تملكها للبحار أن تسمح بحرية الملاحة للسفن الدول الأخرى وإلا كانت مخلة بالتزاماتها الدولية.⁽⁷⁾

1 - Voir DUMOUCHEL Anne-Claire, Op.Cit, PP. 8-9.

- WOLFRUM Rüdiger, Op.Cit, P. 2.

2- عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 17.

3- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 358.

4 - BOUSHABA Abdelmadjid, Op.Cit, P.28.

5- عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 17.

6- شارل روسو، المرجع السابق، ص 226.

7- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 166.

ومن طريق المتناقضات أن إنجلترا التي احتضنت كتابات سلدن، هي أول الدول التي اتخذت أولى الخطوات نحو إقرار مبدأ حرية أعالي البحار⁽¹⁾ على يد الملكة إليزابيث التي ردت على السفير الإسباني بخصوص الاحتجاج القوي الذي قدم من طرف إسبانيا سنة 1850 بخصوص الرحلة التي قام بها (Brake) في (Gold Hind) بأن استعمال البحار وما يعلوها من الهواء مشتركا للجميع، ولا يمكن لأية دولة أن تزعم لنفسها حقا انفراديا فيه، على أننا لا يجوز أن ننسى في هذا الصدد دفاع كاترينا الثانية عن مبدأ حرية البحار سنة 1780 عندما كونت أول جماعة حياد مسلح.

وهكذا عرف مبدأ حرية البحار مكانه الثابت الوطيد بين قواعد قانون الشعوب، لا استنادا إلى منطق غروسيوس المدني ولكن استنادا إلى اعتبارات أخرى. ذلك أن مبدأ حرية البحار مبدأ غائي (Finaliste) أي أنه يتغيا صالح التجارة والملاحة الدولية، ويزكي حرية المواصلات البحرية التي هي في الواقع دعامة من الدعائم الأساسية المدينة الحضارية، وعكس هذا القول يؤدي بنا إلى قفل البحر وتنازل الدول عن مزاعمها التقليدية هو ذبوع الاتصال البحري بين الدول بعضها البعض وتضخم الأساطيل البحرية مما يتعذر الدول أن تحتفظ لسفنها بمساحات واسعة وتحمل المسؤولية التي تتجم عن إدعائها السيادة على منطقة واسعة من البحر.⁽²⁾

ثالثا: التأكيد على مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

تم التأكيد على مبدأ حرية أعالي البحار في عدد من الوثائق الدولية مطلع القرن العشرين، فنجد مثلا، إعلان الرئيس الأمريكي "ويلسون" الذي كان قد صدر في 1917 قد تضمن مبدأ حرية استغلال البحار في وقت السلم والحرب،⁽³⁾ واعترف بتصريح بروكسل ومن

1- عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 18.

2- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 166.

3- عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 18.

ومن بعده تصريح برشلونة⁽¹⁾ الصادر عام 1921 كان قد أكد على حق كل الدول في الملاحة في منطقة أعالي البحار، ومنذ ذلك الوقت بدأ الاهتمام بتقنين قواعد القانون الدولي للبحار ومنها مبدأ أو قاعدة حرية أعالي البحار في عهد عصبة الأمم ومن خلفها الأمم المتحدة.⁽²⁾

كما نص الميثاق الأطلسي الذي وقعه روزفلت وتشرشل سنة 1941⁽³⁾ على أن " من مبادئ التي تحارب من أجلها الولايات المتحدة وإنجلترا هو أن يكون لكل الناس الحق في عبور البحار والمحيطات بأمان"، وقد أشار ميثاق الأمم المتحدة إلى هذه الحرية ضمنا عندما أقر مبدأ المساواة بين جميع الأمم، وأكد على كفاية حقوق الشعوب، ودعا إلى تحقيق التعاون الدولي فيما بينهما، ومنح مجلس الأمن اختصاصات مختلفة تتضمن قطع المواصلات البحرية كليا أو جزئيا، وفرض الحصار البحري الأمر الذي يستفاد منه ضمن أن هذه التدابير تعد استثناء لقاعدة أصلية هي حرية أعالي البحار،⁽⁴⁾ كما أكد تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 على مبدأ حرية البحار، حيث اعتبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم، فلا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليها، فيحق لأي سفينة ممارسة الملاحة وغيرها بحرية وهذا طبق لقانون الدولي العام.⁽⁵⁾

وقد سجلت اتفاقية أعالي البحار أين أقرتها جماعة الدول في مؤتمر جنيف 1958 هذه القاعدة⁽⁶⁾ التي اعتبرت أن أعالي البحار مفتوحة للأمم جميعا، فلا يجوز قانونا للدولة ما أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها، فجاءت اتفاقية قانون البحار تكرر هذا المبدأ

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 100.

2- عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 18.

3- ميثاق الأطلسي، هو إعلان مشترك أصدره رئيس وزراء بريطانيا ونستون تشرشل ورئيس الولايات المتحدة الأمريكية فرانكلين روزفلت سنة 1941 وقد وضع أهداف الحلفاء في فترة ما بعد الحرب انظر الموقع www.wikipedia.org.

4- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 100-101.

5- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 205.

- أنظر المادة الثانية من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958. اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

6- محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 8.

وتقننه،⁽¹⁾ غير أنه رغم الاتفاق العام حاليا حول مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار إلا أنه وقع خلاف بشأن التفسير القانوني الذي يعتمد عليه في تفسير لهذه الحرية.

الفرع الثالث

الطبيعة القانونية لمبدأ حرية أعالي البحار

رغم الاتفاق العام حول حرية الملاحة في أعالي البحار إلا أن الفقه ينقسم مرة أخرى إلى قسمين حول تفسير الأساس القانوني الذي تم اعتماده في تفسير هذه الحرية، فنجد كل من الفريقين عبر على طبيعة أعالي البحار وذلك بإطلاق مصطلحات مختلفة عليه،⁽²⁾ التي بدورها تطرح ارتباكا يمكن أن يؤدي إلى سوء استخدام لهذه المصطلحات⁽³⁾ (أي يشوه المعنى) لذلك كان من الضروري إيلاء هذه المصطلحات ببعض الدقة.

جرت عادة الفقهاء على طريقة تقليدية في بحث طبيعة أعالي البحار، هي التساؤل عما إذا كان هذا البحر ما لا مباحا (Res nullius) (أولا)، أم مالا مشتركا (Res communis)،⁽⁴⁾ (ثانيا).

انقسم الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لأعالي البحار إلى اتجاهين مختلفين، الاتجاه الأول يراها مال مباح، والاتجاه الثاني يراها مال مشترك.

أولا: أعالي البحار مال مباح (Res nullius)

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن أعالي البحار مال مباح، ويعني ذلك أن أعالي البحار ذلك الجزء الذي لا يخضع لأية سيادة أو اختصاص خاص لدولة ما.⁽⁵⁾

1- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 360-361.

2- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 396-397.

3- عبد الحفيظ بنغفة، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2015، ص 15.

4- BOUSHABA Abdelmadjid, Op.Cit, P.28.

5- BACHA Yahia, Op.Cit. P.74.

فعند من يرى أعالي البحار تعتبر مالا مباحا وأن هذا الوصف يعني عدم قابلية هذه البحار للتملك من جانب أية دولة، ولا يحق لأي منها أن تدعي عليها حق خالصا لها أو أن تخضع جزء منها لسيادتها وتستأثر باستعماله دون غيرها من الدول، وذلك لأن تلك البحار لا تقبل بطبيعتها الاستيلاء والحيازة، وأنه ليتعذر على الدولة أن تدخل في حيازتها المادية بحر من أعالي البحار، ومن المعلوم أن الحيازة المادة شرط من شروط التملك، وفضلا عن ذلك فإن اعتبار أعالي البحار مالا مباحا لا مالك له يستتبع عدم خضوعها لأي نظام قانوني، اللهم إلا في بعض الأحوال، فإن تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق يبدو أمرا ضروريا، كحالة وجود السفينة في هذه البحار، فهنا يطبق قانون علم السفينة.⁽¹⁾

يقول الأستاذ كافاريه (L.cavaré) أن اعتبار أعالي البحار مالا مباحا (Res nullius)، يعني عدم وجود أي حق خاص لدولة ما عليه وعدم وجود فكرة تعسفية أو أي مفهوم مطلق لاستعمال الدولة لاختصاصها فيه، وهو ما يتطابق مع التعامل الدول ومع المفاهيم المعتدلة والمسببة للقانون الدولي السائد وهي في نظره الفكرة الأكثر قبولا في الوقت الحاضر وحسب أنصار هذه الفكرة لا يمكن القبول بالملكية الجماعية أو المشتركة لأعالي البحار لأن ذلك يعني وضعه تحت السيادة الجماعية للدول، وهذا خلال ما عليه الحال في الوقت الحاضر. كما أن القول بالملكية الجماعية لأعالي البحار قد لا تتعارض مع الملاحة السلمية أو التجارية إلا أنه يتنافى مع الملاحة الحربية، ذلك لأن الحرب تضر جميع الدول المتحاربة منها وغير المتحاربة، وقد كانت البحار منذ زمن بعيد مسرحا لحروب طويلة وطاحنة، وهذا يتعارض مع فكرة السيادة المشتركة للدول، كما أن القول بالملكية الجماعية يتطلب وجود جهاز مركزي قادر على إدارة شؤون البحار وتطبيق قواعد قانونية عامة عليها، وهذا غير

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص104.

متوفر حاليا رغم إنشاء المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية جنيف المعقودة في 6 نيسان 1948، وذلك لأن هذه المنظمة لا تملك إلا سلطة استشارية في النواحي الفنية فقط.⁽¹⁾

ومن بين الانتقادات التي وجهت لأصحاب هذا الاتجاه هو أن اعتبار البحار مالا مباحا لا مالك له، يؤدي طبقا للمنطق القانوني إلى نتيجة يصعب التسليم بها في نطاق القانون الدولي المعاصر، ذلك أن المال المباح أو غير المملوك لأحد قد يكون محلا للتملك في المستقبل عن طريق الاستيلاء أو وضع اليد، فضلا عن ذلك فإن القانون الدولي العام يعترف للدول بممارسة بعض الحقوق في أعالي البحار كالحق في التتبع السفن في هذه البحار، والحق في تعقب القرصنة في أعالي البحار، والقبض على القرصان ومحاكمته طبقا لقوانين الوطنية، ثم تلك القاعدة القانونية التي تخضع السفينة الموجودة في أعالي البحار لقانون عملها، فضلا عما يكون للدول المحاسبة من حقوق في زمن الحرب كحق في إتيان أعمال العدوان في أعالي البحار، وحققها في فرض الحصار البحري عليها، وأن تحرم على الدول المحايدة نقل المهربات الحربية إلى الأعداء، ويتضح من ذلك أن ممارسة الدول لهذه الحقوق في أعالي البحار يتعارض مع القول بأنها لا تملك حق في هذه البحار.⁽²⁾

ثانيا: أعالي البحار مال مشترك (Res communis)

يرى هذا الاتجاه أن البحر مشترك لجميع الدول ويخضع للنظام القانوني للجماعة الدولية وهو ما يعتبر بعبارة (Res communis) أي المال المشترك.⁽³⁾

يعني وصف أعالي البحار بأنها مالا مشتركا عدم قابلية هذه المنطقة من البحار للتملك أو الخضوع لسيادة أو اختصاص أي دولة من الدول، وذلك لأن هذه المنطقة تخضع لسيادة واختصاص جميع الدول والشعوب المشتركة، بمعنى أن يكون استخدامها والانتفاع بها

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 397

2- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 105-106.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 399.

لجميع الدول والشعوب على قدم المساواة وبدون تمييز مادام أن هذه الدول والشعوب هي المالك الوحيد لأعالي البحار، وكما قال الفقيه فوشي "مال مشترك شيء مملوك للجميع".⁽¹⁾

ويحتج أصحاب هذا الاتجاه بالقول: "إن اعتبار أعالي البحار مشتركا لجميع الدول (Res communis) يمنح هذه الدول حقوقا متساوية ومشتركة على هذا الجزء من البحار أي أن أعالي البحار سيكون مجالا لتطبيق النظام القانوني الدولي، يقول الأستاذ شارل ديبوي إن البحر... يجب أن يخضع منطقيا إلى تشريع دولي وإلى بوليس دولي وإلى عدالة دولية"، وحسب هذا الاتجاه أن الرأي الأول يؤدي إلى حرمان البحار من أي نظام قانوني وبالتالي يخضعها للفوضى، فالخطر الأول كما يقول سيونيه لا يمكن في فكرة إلحاق البحار بالدول، لأن هذه الفكرة زالت من الوجود وإنما يمكن في انعدام النظام وسوء الفوضى والأخذ بفكرة المال المشترك (Res communis) يسمح لجميع الدول، حسب دولا براديل بتطوير تنظيمه ويوفر للبحر النظام الذي يحتاجه، ويرى هذا الاتجاه أن الفكرة الوحيدة المطابقة للتضامن من الإيجابي الذي هو أساس العلاقات الدولية الحديثة حسب رأي بوليتس.⁽²⁾

ومن الانتقادات الموجهة لهذا الاتجاه باعتبار أعالي البحار مال مشتركا هو أنه فضلا عما يترتب عليه من خضوعها للملكية المشتركة لأعضاء الجماعة الدولية، فإنه يؤدي إلى ضرورة وجود⁽³⁾ إشراف دولي مشترك على البحر المفتوح وخضوع هذا البحر المفتوح لتشريع موحد وبوليس موحد وعدالة موحدة في حين أن هذا يخالف ما يجري عليه عمل الدول حتى الآن.⁽⁴⁾

ويستند بعض الفقهاء في تبرير مبدأ حرية أعالي البحار من الناحية القانونية إلى فكرة أخرى، مفادها أن هذه البحار لا تدخل في ملكية أحد، ولا تخضع لسيادة دولة بعينها، وأن

1- بسيم جميل ناصر، المرجع السابق، ص 40.

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 398.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 106.

4- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 163.

حريتها تعنى حق الانتفاع بها من الجميع دولاً وأفراداً على حد سواء، وعلى هذا تعتبر أعالي البحار مالا مخصص للانتفاع العام المشترك، وقد اعتبر فريق آخر من الفقهاء أعالي البحار مرفقا عاما دوليا، يمكن أن يكون محلا لتنظيم دولي مشترك تضعه الجماعة الدولية بأسرها ليحكم هذه البحار، ومن المؤيد لهذه الفكرة نذكر جيدل، وسيسل، والدكتور محمد حافظ غانم، والدكتور محسن شيشكلي، وأيا ما كان الأمر فنحن من جانب نرى أن هذا التنظيم لم يزل بدائيا وقاصرا.⁽¹⁾

رغم الخلافات التي وقعت فيها النظريات السابقة، ورغم الانتقادات التي تم توجيهها إليها إلا أنه تم في الأخير التأثير بإحدى هذه النظريات. والمبدأ الأساسي الذي استقر منذ القرن الثامن عشر هو أن أعالي البحار ملك مشترك لجميع الدول، ويسود نظامها القانوني مبدأ حرية الملاحة فيها فهي لا تخضع لرقابة دولة أو مجموعة من الدول ولا يجوز أن تستأثر أية دولة بالملاحة في أجزاء منها، أو تفرض قيود على الملاحة في البحر والجو خارج مياهها الإقليمية، وهذا يعني من ناحية أخرى عدم خضوع أعالي البحار لاختصاص أية دولة، وهذا ما تم التأكيد عليه في كل اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، واتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

المطلب الثاني

تميز أعالي البحار بممارسة حرية الملاحة البحرية⁽²⁾

تعتبر حرية الملاحة البحرية أهم ما يتضمنه مبدأ حرية أعالي البحار، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار إنه حق أساسي وجوهري لجميع الشعوب، تستطيع عن طريقه تطوير علاقتها الودية المتبادلة، وحرية الملاحة البحرية لم تنشأ نتيجة اتفاق دولي معين وإنما نشأت واستقرت بشكل تدريجي عبر

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 106-107.

2 - Voir PANCRAICIO Jean- Paul ,Op.Cit, P.310.

- Voir BEURIER Jean-Pierre, Op.Cit,PP. 131-134.

مراحل التاريخ،⁽¹⁾ الشيء الذي أدى إلى البحث عن الأساس القانوني لممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار (الفرع الأول)، وعن مدى اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار (الفرع الثاني)

الفرع الأول

الأساس القانوني لحرية ممارسة الملاحة البحرية في أعالي البحار

اعترفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وبعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لجميع الدول، ساحلية كانت أم غير ساحلية، بممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بشكل واسع (أولاً)، غير أنه لا يوجد بالنسبة للدولة الساحلية صعوبة في ممارسة هذا الحق، باعتبارها تملك شواطئ على البحر ولكن الصعوبة تثور بالنسبة للدولة غير الساحلية، وذلك لوجود دول أو دولة تحجبها عن البحر، وهذا ما دفع المجتمع الدولي إلى تبني مجموعة من القواعد القانونية الكفيلة لتمكين الدول الغير الساحلية في تسيير سفنها في أعالي البحار في ظل اتفاقيتي لقانون البحار 1958 و1982. (ثانياً).

أولاً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار لكافة الدول

أ- المقصود بحرية الملاحة في أعالي البحار

يقصد بملاحة أعالي البحار بصفة عامة، الملاحة التي تجري في كل أجزاء التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية،⁽²⁾ وتعتبر فقها وقضاء أو عملاً أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق وأكثرها خطراً.⁽³⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 427-428.

2- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة-، الطبعة 05، دار الثقافة، عمان، 2014، ص 42.

3- زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة 02، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 11.
- يختلف تحديد الملاحة التي تتم في أعالي البحار من دولة إلى أخرى، ففي فرنسا تعتبر الملاحة في أعالي البحار إذا تمت خارج الحدود الجغرافيا بعد حدود طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية وهذا ما عبرت عنه المادة 377 من=

حرية الملاحة تعني حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، سواء على سطح الماء أو في باطنه، ولأي غرض كان تجارياً، أو عسكرياً، أو سياسياً، أو علمياً، وبأي حجم أو سرعة كانت وبالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي، ويمنع مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية، أو قواعد معينة عليها غير تلك المتفق عليها مع القانون الدولي، وليس لأية دولة حق فرض ضرائب ورسوم على السفن عند مرورها في أعالي البحار، وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، وأن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات.⁽¹⁾

وقد نصت المادة الأولى من مشروع "قوانين الولاية البحرية في زمن السلم" الذي تبنته جمعية القانون الدولي في دورة فيينا سنة 1926، على أنه لضمان الاستعمال الكامل لأعالي البحار يجب أن تتمتع فيه كل رعاياها بالحرية والمساواة المطلقة في ممارسة الملاحة والنقل والاتصالات والبحث العلمي.⁽²⁾

=قانون التجارة الفرنسي من خلال نصها الأتي " الملاحة التي تتم بعد خطوط وعرض معينة من الأراضي الفرنسية".

أنظر: عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 42.

أما القانون الإنجليزي فقد عرفها في المادة 472 من قانون الملاحة التجاري بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ في إنجلترا أو غيرها من موانئ الدول الأجنبية، بينما في مصر لا يوجد تعريف مماثل لأعالي البحار إلا أنه يمكن تعريفها بأنها الملاحة التي تتم بين مصر وقبرص ملاحة أعالي البحار طبقاً لأحكام القانون المصري والتي تقوم بها سفن متواضعة الحجم والقدرة. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 112-113.

1- ويرتبط البعض بين حرية الملاحة وحرية البحار بجميع أجزائها، مدعين أن على الدول أن تفتح مياهها وموانئها لجميع السفن دون أي قيد، إلا أن هذا الرأي لم يحظى بالقبول لتعارضه مع فكرة سيادة الدولة وحقوقها في المحافظة على نفسها، ومع التطورات الحديثة في قانون البحار، لذا يميز اليوم بين حق الملاحة في أعالي البحار وبين إمكانية الدخول إلى الموانئ. - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 428.

2- حسن خطابي، " حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي"، ص 17 مقال منشور

<http://www.maarefa.org/index.php>

على الموقع :

ب- الأساس القانوني لقاعدة ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

سبق وأن أشرنا أن حرية ممارسة الملاحة البحرية في أعالي البحار هو حق تتمتع به كل الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية،⁽¹⁾ وذلك بتسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار. تم تقنينه هذه القاعدة في كل من المادة 04 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، والمادة 90 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽²⁾ وذلك بقولهما " **إن لكل دولة سواء ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق في أن تسيّر سفناً ترفع علمها في أعالي البحار**"، وتتضمن حرية ممارسة لجميع النشاطات التي تم النص عليها في المادة 87 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽³⁾

أقرت هذه النصوص ما جرى عليه تعامل المجتمع الدولي واعترفت لجميع الدول دون استثناء بحق الاستفادة من أعالي البحار للملاحة،⁽⁴⁾ إلا أن الجديد فيها أنها لم تقتصر حق الملاحة في البحار على الدول فقط بل تعدته إلى المنظمات الدولية، فالمادتان أنفتا الذكر لم تستعملا تعبير "الدول" بقصد حصر الاستفادة من هذه الحرية في الدول فقط وإنما كان استعمالها يقصد منه الشمول،⁽⁵⁾ لذا جاءت المادة 07 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة

1- انظر: بوعلام بوسكرة، المرجع السابق، ص 341.

2 - « *Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer de navires arborant leur pavillon* ». Art 04 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

- تنص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " **لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار**".

3- تنص المادة 87 فقرة 01 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " **أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على:**
أ) **حرية الملاحة**".

- وتقابلها المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958
4 - VANGAH FRANCIS Wodié, OP.Cit, P.952.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 428.

1958،⁽¹⁾ والمادة 93 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽²⁾ لتعترفا للمنظمات الدولية بحق تسيير السفن في البحار، وتقتصر حرية الملاحة على الملاحة الاعتيادية ولا تشمل تسيير التي يقصد منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى أو ضد سلامة الملاحة الدولية.⁽³⁾

يتجسد نظام حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بحق المرور الحر، الذي أكدت عليه المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 السابق الإشارة إليهما أعلاه، وتمارس حرية المرور في أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقيات وقواعد القانون الدولي.

1- المرور الحر

يعني مرور السفن بحرية تامة في أعالي البحار، بما فيها السفن الحربية والسفن التجارية كسفن شحن بضائع، سفن الصيد وسفن المساعدة والإنقاذ والإرشاد والقطر وسفن النزهة وكذلك الغواصات. ولا تتمتع السفن في أعالي البحار بالدخول إليها والخروج منها بل أنها تتمتع بالدخول إلى أعالي البحار والسير فيه بحرية تامة بدون موافقة دولة معينة ساحلية كانت أو غير ساحلية، وأثناء ممارس السفن حرية المرور بالبحار فإنها تسيير وفقا لما تراه من خطوط، ولا تتبع خطوط تحددها دولة معينة وليست هناك مناطق محذور دخولها، إلا إذا كان هذا

1 - « *Les dispositions des articles. présidents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisations* ». art 07 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

2- تنص المادة 93 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة".

3- لا يجوز استخدام أعالي البحار ميدانا للتحضير للاعتداء على أمن وسلامة المجتمع الدولي أو على أمن وسلامة الإنسانية، ولهذا السبب وضع المجتمع الدولي مجموعة من القواعد التي تمنع هذه الأعمال وتعتبرها من الجرائم الدولية التي يقع على عاتق الجماعة الدولية محاربتها كالقرصنة وتهريب المخدرات وتجارة الرقيق... - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 428.

المرور يمر حرية السفن الأخرى، غير أن هذا لا يعني أن ملاحه السفن في أعالي البحار تكمن فقط في المرور الحر بل لديها حق الوقوف.

2- الوقوف

يعني أن تبقى السفينة ساكنة في البحر ولا تتحرك، فللسفن حق الوقوف والإقامة لمدة طويلة، بدون أخذ موافقة دولة معينة. والسفينة هي التي تقدر المدة التي تبقى فيها واقفة وبحسب طبيعة عملها، قد يكون وقوف السفن لغرض:

- قد تكون سفن سفن حربية مع ما يتبعها من سفن النجاة وحماية خدمات
- القيام بالبحث العلمي لعلوم البحار وحق متابعة الموارد الحية وحق السفن في البحث في باطن أعالي البحار واستخراج النفط والموارد الطبيعية الأخرى، بشرط الالتزام بالضوابط القانونية الدولية وطبقا لاتفاقيات الدولية، ذلك أن الوضع القانوني لسفن البحث العلمي تعني عدم وجود قيود، إذ تتمتع السفن بإجراء البحث العلمي.
- إقامة الجزر الاصطناعية ومد الكابلات والأنابيب وإقامة المنشآت البحرية وإنشاء مصائد صيد ثابتة، وإقامة مسلات ثابتة للمواصلات والاتصالات الدولية السلكية واللاسلكية. وإقامة مصانع تعليب وتصنيع الأسماك والموارد الحية بشكل ثابت أو متحرك دائم أو مؤقت.
- حق العمل التجاري والصناعي، وإقامة ورش لتصليح السفن وبيع السلع والخدمات وتقديم التسهيلات للسفن بمختلف أنواعها، وإقامة مستشفيات عائمة على مياه البحر أو على السفن.

- قد يكون الوقوف لغرض الصيد: الصيد في أعالي البحار قد يتطلب الأمر أن تبقى السفينة أشهر عدة، ولا يقيد بها في مدة البقاء بالصيد وكمية ونوع الموارد الحية التي يجوز صيدها، إلا ما تقرره الاتفاقيات الدولية الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية،

وللسفن حق إقامة مصايد ثابتة في أعالي البحار بشرط عدم إعاقة المواصلات الدولية للسفن الأخرى. كما يحق للسفن الصيد التقليدي وضع مصائد الصيد العميقة.⁽¹⁾

وبالنسبة لحرية الصيد، فنظرا لكون الصيد في أعالي البحار مرتبط بحرية الملاحة، إذ لا بد للسفينة من حرية الإبحار أولا لتمارس الصيد في كل أجزائه، وحرية الصيد في أعالي البحار تخضع للنظام القانوني الذي يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة للدولة الساحلية.⁽²⁾ والقول بأن حرية أعالي البحار تنطوي على حرية الصيد فيها،⁽³⁾ فالدول جميعا لها حق استعمال البحار والاستفادة منها واستغلال ما بها من ثروات بها في ذلك الثروات الحية دونما قيد يحدها، ولقد تأكدت هذه الحرية فقها وعملا منذ عهد غروسيوس حتى الآن.⁽⁴⁾

بالإضافة للمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار⁽⁵⁾ جاءت المادة 01 من اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لتؤكد هذا الربط،⁽⁶⁾ كما أكدت هذه الحرية اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽⁷⁾ وذلك طبقا لنص المادة 87 الفقرة 01 فقرة

1- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص ص 194-197.

2- أنظر: وليد بيطار، المرجع السابق، ص 361.

3 - Voir BEURIER Jean-Pierre, Op.Cit, PP.135-136.

4- إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 346.

5 - « *La haute mer étant ouverte à toutes les nations,*

2) *La liberté de la pêche* ». Art 02 par 01 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

6- « 1- *Tous les Etats ont droit à ce que leurs nationaux exercent la pêche en haute mer, sous réserve a- de leurs obligations conventionnelles, b- des intérêts et des droits des Etats riverains tels qu'ils sont prévus par la présente Convention, et c- des dispositions concernant la conservation des ressources biologiques de la haute mer, contenues dans les articles suivants...* ». Art 01 de la convention internationale sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer conclue à Genève le 29 avril 1958 entrée en vigueur 1966.

7- CARROZ Jean, « Les problèmes de la pêche dans la convention sur le droit de la mer et la pratique des Etats », Le nouveau Droit international de la mer, R.G.D.I.P, N° 39, Ed .Prdone, Paris, P196.

فرعية (هـ) منها،⁽¹⁾ إذ من خلالها تعد حرية صيد الأسماك ضمن الحريات التي تمارسها جميع الدول في أعالي البحار، وفي ذلك تدوين قاعدة عرفية مستقرة في القانون الدولي منذ زمن بعيد، وهذه الحرية تعني حق جميع الدول في الصيد في أعالي البحار دون رخصة من أحد، وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن صيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار،⁽²⁾ والمادة 116 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽³⁾ إذن فمن خلال هاتين المادتين لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار، وهذا ما ورد أيضا في ديباجة اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية،⁽⁴⁾ إذ أن الأطراف في هذه الاتفاقية تعترف وتعترف بأن من حق جميع أن يمارس مواطنيها الصيد في أعالي البحار، بشرط مراعاة قواعد القانون الدولي ذات الصلة على النحو الوارد في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

من خلال ما سبق يتضح لنا أن حق الصيد في أعالي البحار حق مضمون لكل الدول والقول لكل الدول تفسيره أنه لكل الدول سواء أكانت ساحلية أو حبيسة حقوق متساوية في

1- تنص المادة 87 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: (هـ) حرية صيد الأسماك رهن بمراعاة الشروط المبينة في الفرع الثاني..."

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 450.

3- تنص المادة 116 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد صيد الأسماك في أعالي البحار بمراعاة:

(أ) التزاماتها الناجمة عن المعاهدات؛

(ب) وحقوق الدول الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها المنصوص عليها، بين مواد أخرى في الفقرة 2 من المادة 63 وفي المادة 64 إلى 67؛

(ج) وأحكام هذا الفرع".

4- اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، التي التوافق عليها المؤتمر العام لمنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة في 24 نوفمبر/ تشرين 1993 أثناء دورته السابعة والعشرين بمقتضى قراره

www.fao.org/docrep/MEETING/003/X3130M/X3130A00.HTM

15/93. الموقع:

ممارسة الصيد في أعالي البحار وهذه الحرية نتيجة طبيعة تتصل باعتبار أعالي البحار مالا مخصص للانتفاع المشترك من قبل جميع الدول، ويجب على الدول التي تمارس الصيد ألا تستخدم الوسائل التي تؤدي إلى تصوب هذه المواد، إلا أن الدول تتفاوت في الاستفادة من الصيد وذلك يعود إلى تفوت الإمكانيات فيما بينها، والدولة التي تنقصها الوسائل التقنية الحديثة لا تستطيع الاستفادة من الثروة السمكية الموجودة في أعالي البحار.⁽¹⁾

حق ممارسة الملاحة البحرية في أعالي البحار، حق ثابت لجميع سفن الدول الساحلية وغير الساحلية دون تمييز. وغنا عن البيان أنه لا يوجد بالنسبة للدولة الساحلية صعوبة في ممارسة هذا الحق، باعتبار أنها تملك شواطئ على البحر ولكن الصعوبة تثور بالنسبة للدولة غير الساحلية.

ثانيا: حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر

أكدت المادة 03 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958⁽²⁾ والمادة 125 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر.

1- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 316

2 - « 1- Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et conformité avec les conventions internationales en vigueur : en

a) l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire ;
B) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat en ce qui concerne l'accès aux ports maritime et leur utilisation.

2- les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte de droit de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral toutes question relatives a la liberté et a l'égalité de traitement dans les ports, au cas ou ces Etats ne seraient pas déjà partis aux convention internationales en vigueur» . Art 03 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

- كما تنص المادة 125 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " 1- يكون للدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحر ومنه لغرض ممارسة الحقوق المنصوصة عليها في هذه الاتفاقية بما فيها تلك المتعلقة بحرية أعالي البحار وبالتراث المشترك. وتحقيقا لهذه الغاية، تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل.

تحقيقاً لهذه الغاية، تتمتع هذه الدول بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل. ويتم تنظيم حرية المرور العابر عن طريق الاتفاق بين الدولة الساحلية ودولة أو دول المرور العابر عن طريق اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية، ونظر لأن حرية المرور العابر تمارسها الدولة غير الساحلية على إقليم دولة المرور العابر فهذا يتعارض، دون شك، مع سيادة هذه الأخيرة على إقليمها، ولذلك منحها الاتفاقية الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير تضمن الحقوق والتسهيلات (الممنوحة) للدول غير الساحلية حتى لا تشكل بأية صورة كانت، تعدياً على مصالحها المشروعة.⁽¹⁾

ولضمان التزام دولة للمرور العابر، حرية المرور العابر، يجب عليها أن لا تفرض على حركة المرور العابر أي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء الرسوم التي تجب مقابل تقديم خدمات معينة بصدد هذا المرور العابر، ولا تخضع وسائل النقل المارة مرور عابراً لتسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول غير الساحلية لضرائب أو رسوم تزيد على تلك أي تجنب مقابل استخدام وسائل النقل التي تحض دولة المرور العابر،⁽²⁾ كما ينبغي

=2- يتم الاتفاق على أحكام وصور ممارسة حرية المرور العابر بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر المعنية عن طريق اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية.

3- يكون لدول المرور العابر، في ممارسة سيادتها الكاملة على أقاليمها، الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الجزء للدول غير الساحلية لا تشكل، بأية صورة كانت، تعدياً على مصالحها المشروعة".

1- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، المرجع السابق، ص ص 652-653.

- لمزيد من التفاصيل حول وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه أنظر:

- LANGAVANT.E, Op.Cit, PP. 146-172.

- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 404-425.

- عبد الله الأشعل، المرجع السابق، ص ص 217-248.

2- تنص المادة 127 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- لا تخضع حركة المرور العابر لأي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء الرسوم التي تجبى مقابل تقديم خدمات معينة بصدد هذا المرور العابر.

2- لا تخضع وسائل النقل المارة مروراً عابراً والتسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول غير الساحلية والتي تستخدمها هذه الدول، لضرائب أو رسوم تزيد على تلك التي تجبى مقابل استخدام وسائل النقل التي تخص دولة المرور العابر".

على دولة المرور العابر أن تتعاون عن طريق إبرام اتفاقيات دولية مع الدول غير الساحلية من أجل إنشاء مناطق حرة وتسهيلات جمركية أخرى في موانئها، وبناء وتحسين وسائل النقل، وذلك لتسهيل حركة المرور العابر،⁽¹⁾ وينبغي كذلك على دولة المرور العابر أن تتخذ كل التدابير المناسبة لتفادي التأخيرات أو إزالتها وغيرها من الصعوبات التقنية في حركة المرور العابر، وفي حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا النوع يجب أن نتعاون كل من هاتين الدولتين لإزالتها بسرعة،⁽²⁾ وتتمتع السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية.⁽³⁾

ومن الجدير بالذكر في هذا الشأن، أن التسهيلات السابقة والتي يجب على دولة المرور العابر أن تحترمها تعتبر الحد الأدنى طبقاً لاتفاقية قانون البحار والذي يجوز النزول عنه.⁽⁴⁾ فيجوز الاتفاق على منح مزيد من تسهيلات المرور العابر.⁽⁵⁾

1- تنص المادة 128 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "يجوز، تسهيلات لحركة المرور العابر، توفير مناطق حرة أو تسهيلات جمركية أخرى في موانئ الدخول والخروج بدول المرور العابر، عن طريق الاتفاق بين هذه الدول والدول غير الساحلية".

- تنص المادة 129 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "حيث لا توجد في دول المرور العابر وسائل للنقل تكفل أعمال بحرية المرور العابر، أو حيث تكون الوسائل الموجودة فيها بما في ذلك المنشآت والمعدات المينائية، غير كافية من أية ناحية، يجوز لدول المرور العابر والدول غير الساحلية المعنية أن تتعاون في بناء تلك الوسائل أو تحسينها".

2- تنص المادة 130 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "1- تتخذ دول المرور العابر كل التدابير المناسبة لتفادي التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور العابر.

2- في حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا القبيل تتعاون السلطات المختصة في دول المرور العابر وفي دول غير الساحلية المعنية لإزالة هذه التأخيرات أو الصعوبات بسرعة".

3- تنص المادة 131 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "تتمتع السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية".

4- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، المرجع السابق، ص 654.

5- تنص المادة 132 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "لا يترتب على هذه الاتفاقية بأي وجه سحب تسهيلات مرور عابر تفوق تلك المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وتكون محل اتفاق بين الدول والأطراف في هذه =

لا شك أن احترام دولة المرور العابر لهذه التسهيلات يمكن الدولة غير الساحلية من ممارسة حرية المرور العابر والوصول إلى البحر ومنه لممارسة حرية الملاحة، وذلك عن طريق تسيير سفن تحمل عملها وتحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها والحق في رفع علمها، وتحمل السفن عادة جنسية الدولة التي ترفع عملها، وفي هذه الحالة يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدول والسفينة.⁽¹⁾

إن حرية البحر تعني ليس لدولة حق خاص في أعالي البحار، وليس معنى ذلك أن هذا النطاق من الكرة الأرضية لا يحكمه قانون وإلا كان مسرحاً للفوضى والاضطرابات ومجالاً للتنازع والخلاف وهو ما يجافي المنطق والحقائق التاريخية.⁽²⁾

الفرع الثاني

اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار

تعتبر السفينة من وجهة نظر القانون الداخلي هي مال منقول قابل للتملك، وهي بهذه الصفة تخضع لذلك القانون، وبما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال بالعالم الخارجي وتنتقل من نطاق قانوني إلى آخر، حيث قد توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة لنظام قانوني عليه، كما هو الحال بالنسبة لأعالي البحار، لذا يكون للسفينة من هذه الناحية مركز قانوني خاص يختلف عن المركز القانوني للأموال الخاضعة للنظام القانوني لدولة علم السفينة⁽³⁾ (أولاً)، الذي يطبق على التصرفات القانونية التي تحدث على ظهر السفينة في أعالي البحار (ثانياً).

=الاتفاقية أو ممنوحة من قبل دولة طرف. كما أن هذه الاتفاقية لا تحول دون أن تمنح على هذا النحو تسهيلات أكبر في المستقبل".

1- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، المرجع السابق، ص 655.

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 167.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 461.

أولاً: خضوع السفينة لقانون دولة العلم دون غيره في أعالي البحار

من المسلم به أن السفينة في أعالي البحار لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في أعالي البحار، إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها أياً كان نوعها، هذا ما يعرف بمبدأ اختصاص دولة العلم.

أ- بالنسبة للسفن الخاصة

المبدأ الأساسي المعترف به في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع - كقاعدة عامة - إلا لاختصاص دولة العلم،⁽¹⁾ وبمقتضى ذلك أن الاختصاص القضائي تنفرد به الدولة بالنسبة للسفن الخاصة التي تحمل علمها فالشرط الجوهري الذي لا غنى عنه لثبوت الاختصاص القضائي الانفرادي لجهات القضاء القائمة في الدولة التي تحمل السفينة علمها هو وجود السفينة في أعالي البحار،⁽²⁾ وقد تم النص على هذا المبدأ صراحة في كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وذلك في المادة 6 منها،⁽³⁾ والمادة 92 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: " تبهر 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.....". .

ترتبط هذه قاعدة ارتباطاً وثيقاً بقاعدة حرية أعالي البحار والتي تقضي بعدم خضوع ذلك الجزء من البحر لسيادة أية دولة، فغياب السيادة في أعالي البحار يتوجب استمرار سيادة الدولة على السفن التي ترفع علمها عند وجودها فيه تجنباً للفضى، وقد فسرت هذه

1- عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، شركة مطابع الطوبجى التجارية، د. ب. ن، 1995، ص 340.

2- عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 112.

3- « 1- Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent, soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents article, à sa juridiction exclusive en haute mer.....». Art 06 par 01 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

القاعدة لوقت طويل بالنظرية الإقليمية territorialité du navire، إلا أنها أخذت بالاضمحلال التدريجي حتى زالت في الوقت الحاضر بسبب الطعون التي وجهت لها، فينطلق الفقه الدولي المعاصر في تفسيره لهذه القاعدة من التمييز بين السفن الخاصة والسفن العامة.

فخضوع السفينة الخاصة لسلطة المانعة للدولة مانحة الجنسية يستند إلى غياب ولاية مختصة في هذا الجزء من البحار، إذ من الضروري أن تخضع كل سفينة إلى النظام القانوني لدولة ما، وأن اختيار دولة العلم لهذا الغرض هو الاختيار الأنسب والأكثر معقولية، وبسبب العلاقات التي يجب أن توجد بين السفينة والدولة التي تسمح لها برفع علمها، فإن هذه الأخيرة لا يمكن إلا أن تهتم بمصير سفينتها في أعالي البحار، فهذه الدولة بسبب ما عليها من وسائل مادية، تكون هي الأفضل لضمان استتباب النظام على متن سفنها واحترام تعليماتها، فالجنسية هي نقطة الربط بين السفينة وبين النظام القانوني لدولة العلم، وإن إخضاع السفينة إلى ذلك النظام يستند إلى السيادة الشخصية التي تمارسها دولة العلم على السفن التي تحمل جنسيتها.

ب- بالنسبة للسفن العامة

تخضع السفن العامة سواء كانت حربية أم غير الحربية في أعالي البحار لقضاء دولتها.

فبالنسبة للسفن العامة الحربية يوجد اتفاق عام في الفقه والقضاء حتى في الاتفاقيات الدولية، على عدم خضوعها إلا لقضاء دولتها، وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل وهي بهذا مساوية لكل سفينة حربية تقابلها في البحر، وبما أن الدول متساوية في السيادة، لذا لا يمكن لسفينة حربية أن تخضع سفينة حربية تابعة لدولة أخرى لها، كما أن السفينة الحربية تعتبر بحد ذاتها من أسرار الدولة، سواء ما يتعلق ببنائها أم تجهيزها أم بنشاطها أو حتى بمكان وجودها، لذا يكون تدخل الدول الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن

تلك أسرار، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها، وهذا ما أكدته⁽¹⁾ المادة 302 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽²⁾ التي أعفت الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية تقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضا مع المصالح الأساسية، حيث تم التأكيد على هذه الحصانة في المادة 25 من نفس الاتفاقية⁽³⁾ على غرار المادة 08 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار،⁽⁴⁾ ووردت الإشارة إلى نفس الحصانة في المادة 236 من تلك الاتفاقية في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث.⁽⁵⁾

أما بالنسبة للسفن العامة غير الحربية فهي تخضع كذلك لقضاء دولتها، وهذا وفقا لاتفاقيتي قانون البحار لسنة 1982 واتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، اللتان أكدتا تمتع السفن العامة الغير الحربية بالحصانة الكاملة من ولاية أية دولة غير دولة العلم عند وجودها في أعالي البحار.

ثانيا: تطبيق قانون دولة العلم على ما يحدث من تصرفات قانونية على ظهر السفينة في أعالي البحار

يشمل تطبيق قانون دولة العلم مظاهر وجوانب متعددة وهي:

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 461.

2- تنص المادة 302 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " دون الإخلال بحق أية دولة طرف في اللجوء إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ليس في هذه الاتفاقية، ما يعتبر بأنه يتطلب من دولة طرف، في وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، تقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضا مع المصالح الأساسية لأمنها".

3- تنص المادة 95 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

4- « 1- Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon». Art 08 par 01 de la convention de Genève sur la haut mer de 1958.

5- تنص المادة 236 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية".

أ- تطبيق قانون دولة العلم في المسائل الإدارية

تخول قوانين معظم الدول ريان السفينة سلطة حفظ الأمن والنظام عليها وحماية ما يكون على متنها من أشخاص وأموال، وله في سبيل ذلك أن يأمر بحجز الأشخاص المتهمين بارتكاب جرائم وبالتحقيق معهم،⁽¹⁾ كما يوقع العقاب على من يخالف النظام، وعليه أن يقيد في دفتر السفينة كل الوقائع التي استلزمت مباشرته لسلطاته الإدارية وأن يقدم تقريراً عن هذه الوقائع للبعثات القنصلية التابعة لدولته الموجودة في أقرب ميناء يرسو فيه، أو السلطات المختصة في دولته، وعلى الريان أن يقوم بتسجيل المواليد والوفيات وبتوثيق عقود الزواج والعقود الرسمية الأخرى، ويعتبر الريان في مباشرته لهذه الاختصاصات مفوض لسلطة عامة، ويتمتع بحماية خاصة تقررها التشريعات الوطنية.⁽²⁾

ب- تطبيق قانون دولة العلم في المسائل الجنائية

يطبق قانون دولة العلم على كافة الجرائم التي تقع على ظهر السفينة، ويعد هذا مظهراً من مظاهر مباشرة دولة العلم لسيادتها، وسلطتها على السفينة، ومن ثم فهو حق خاص بها. ثمة أحكام عديدة في شأن تأكيد هذه القاعدة نشير منها إلى ذلك الحكم الذي أصدره القضاء الإنجليزي سنة 1870، إذ تعاقد الريان Lesley Braginton قائد السفينة البريطانية Louisa مع الحكومة الشيلية على نقل بعض المسجونين السياسيين من فالباريز إلى ليفربول، فقام بحملهم على ظهر السفينة ونقلهم إلى إنجلترا، ولما وصلوا إلى ليفربول، تقدموا بشكاوي ضد الريان لتعسفه على حبسهم أثناء عبور السفينة لأعالي البحار، وقد حكم بإدانة الريان على أساس خضوع السفينة للقانون البريطاني أثناء مرورها في أعالي البحار وأن المتهم رعية بريطانية.⁽³⁾

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 210-211.

2- محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص ص 320-321.

3- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 219.

ولا تتور صعوبة ما إذا كان الجاني من رعايا دولة علم السفينة، أما إذا كان الجانب أجنبيا فمن الطبيعي أن يكون الاختصاص مشتركا بين قانون العلم وقانون جنسية الجاني.⁽¹⁾ وإذا إما دخلت السفينة إلى أحد الموانئ وعليها شخص ارتكب جريمة على ظهرها في أعالي البحار فلأمر يتلخص في الفروض الآتية:

الفرض الأول: إذا ما دخلت السفينة أحد موانئ دولتها، فلا يوجد الإشكال أن السلطات الوطنية تكون مختصة في معاقبة الجاني مهما كانت جنسية الجاني.

الفرض الثاني: إذا ما دخلت السفينة أحد موانئ الأجنبية فعلى الريان أن يبلغ الحادث إلى قنصل دولته وإلى السلطات المحلية. ولا تختص السلطات المحلية بمحاكمة الجاني في هذه الحالة إلا إذا كان من رعاياها، أما إذا كان الجاني أجنبيا فلا يكون لها كقاعدة عامة اختصاص في هذه الشأن، ويجوز للسلطات المحلية بناء على طلب قنصل الدولة التي تتبعها السفينة تسليم المجرمين من على ظهر السفينة للتحفظ عليهم لحين تسليمهم إلى الدولة صاحبة الاختصاص.⁽²⁾

- تطبيق القانون الوطني على السفن التي تحمل الراية الجزائرية في أعالي البحار

أكدت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أن السفينة الوطنية تتمتع بحماية دولتها وتخضع لرقابتها وإشرافها، وهذا المبدأ من المبادئ المجسدة في القانون الجزائري، حيث تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات التي ترتكب على ظهر المراكب في عرض البحر أي كانت جنسية مرتكبها، وكذا بالنسبة للمرتكبة في مينا بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية، وهذا طبق لنص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية⁽³⁾

1- محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص 321.

2- عبد الحفيظ بتغة، المرجع السابق، ص 61.

3- تنص المادة 590 من أمر رقم 155-66 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48 مؤرخة في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم لاسيما بالأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23=

تطبيقا لهذا المبدأ لا يمكن للسلطات الجزائرية التنازل عن اختصاصاتها فيما يتعلق بمعاينة ومتابعة ومحاكمة الجرائم المرتكبة على ظهر سفينة جزائرية في أعالي البحار إلا بموجب اتفاقية مصادق عليها تكون في مرتبة قانون أو أعلى منه. ومعنى ذلك أن اتفاق الحكومة الجزائرية مع حكومة أجنبية حول تطبيق المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية التي تكرر مبدأ الاختصاص الوطني لا يمكن أن يترتب نتيجة قانونية إذا لم يصادق عليه البرلمان، حيث أن أي نص قانوني لا يمكن أن يلغى أو يعدل إلا بقانون، وعليه فإن السلطة الجزائرية لها الحق وحدها في توقيف السفينة الجزائرية الموجودة في أعالي البحار خاصة عندما يشتبه في السفينة أنه تمارس فعلا مجرما، ولها الحق في تفتيشها وحجز وثائقها والقيام بكل الإجراءات المخولة لها قانونا. وما دامت الجزائر، كأغلبية دول العالم، تتمسك باختصاصاتها على ما يجري داخل السفن التي تحمل علمها فإن المعاملة بالمثل تقتضي رفض التدخل من قبلها لمعاينة الجرائم التي يمكن أن ترتكب داخل سفن أجنبية في أعالي البحار حتى ولو تعلق الأمر بجرائم البحر.⁽¹⁾

ج- تطبيق قانون دولة العلم في المسائل المدنية

يطبق قانون دولة العلم على كافة التصرفات المدنية التي تتم على ظهر السفينة في أعالي البحار، فتعتر هذه التصرفات كأنها قد تمت في دولة علم السفينة. ولا يترتب على ذلك بالضرورة أن يحكم قانون العلم الوقائع و التصرفات المختلفة من كافة نواحيها بل يجب النظر إلى كل حالة على حدى ومعاملتها من حيث القانون الواجب التطبيق معاملة العلاقات المماثلة التي تتم في إقليم الدولة.⁽²⁾

⁽¹⁾ يوليو سنة 2015، الجريدة الرسمية، العدد 40 مؤرخة في 23 يوليو 2015 على ما يلي: " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنيات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها.

وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية".

1- عبد الحفيظ بتغة، المرجع السابق، ص 62.

2- عبد الحفيظ بتغة، المرجع نفسه، ص 63

فإذا ما تضمنت العلاقة عنصراً أجنبياً كما لو كان أحد أطرافها من غير رعايا دولة العلم وجب الرجوع إلى أحكام القانون الدولي الخاص لدولة العلم، وقد تأمر هذه بتطبيق قانون أجنبي، ومع ذلك فمن المسلم به أن قانون العلم يحكم كقاعدة عامة شكل التصرفات التي تتم على ظهر السفينة في أعالي البحار، وذلك لأن الشكل يخضع كقاعدة عامة لقانون البلد الذي تم فيه.

وتخضع كذلك لهذا القانون المسؤولية المدنية عن الأفعال الضارة التي تقع على ظهر السفينة، وذلك على اعتبار أن المسؤولية المدنية تخضع للقانون الإقليمي وهو هنا قانون علم السفينة. وإذا ما ولد شخص على ظهر سفينة في أعالي البحار يعتبر كأنه ولد في دولة علم السفينة، كذلك الحال إذا ما توفي أحد الأشخاص على ظهر السفينة.⁽¹⁾

أما في حالة وقوع مصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى تتعلق بالسفينة في أعالي البحار فإن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 منحت الاختصاص لسلطات الإدارية أو القضائية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، كما منحت اختصاص مطلق لدولة العلم فيما يتعلق بإصدار الأوامر باحتجاز السفينة حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق وذلك في المادة 97 منها والتي تنص على ما يلي:

" 1- في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي الشخص آخر يعمل في خدمتها، لا يجوز أن تقام أية دعوى ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

2- في المسائل التأديبية تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة بعد اتباع الطرق القانونية الواجبة

1- محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص 322.

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 أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها حتى ولو كان ذلك على نمة التحقيق"، وهذا الحكم مطابق لنص المادة 11 من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958، وهو نتيجة لقضية السفينة الفرنسية لوتس (Lotus).⁽¹⁾

إذا كان المبدأ القاضي بحرية الملاحة البحرية في أعالي البحار وأداة هذه الملاحة هي السفينة التي أحاطها بجملة من المبادئ، فما هي القيود التي ترد على هذه الحرية في أعالي البحار؟ وهذا ما سنتطرق عليه في المبحث الثاني.

المبحث الثاني

القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

كان مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار يشكل القاعدة العامة فيما يتعلق باستخدام أعالي البحار مع ما يترتب على ذلك من نتائج، فإن الممارسة الدولية استقرت منذ فترة طويلة على وضع القيود اللازمة لعدم الخروج من مبدأ حرية الملاحة عن الأهداف والإطار الذي تقرر من أجله، وقد شكلت هذه القيود قواعد عرفية استقر عليها العمل الدولي قبل أن يتم تقنينها في كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، واتفاقية قانون

1- تتلخص وقائع القضية في أن السفينة المذكورة صدمت في أعالي البحار السفينة التركية بوزكورت (BOZ-KOURT)، فغرقت السفينة التركية، وعليها ثمانية من رعايا تركيا، وواصلت اللوتس رحلتها، حتى وصلت إلى اسطنبول، حيث احتجزتها السلطات التركية، وقبضت على الضابط الفرنسي (Demous) الذي كان مسؤولاً عن إدارة السفينة وقت الحادث، ووجهت إليه تهمة القتل الخطأ. وقد دفع الضابط الفرنسي بعدم اختصاص المحكمة التركية، لوقوع الجريمة في أعالي البحار، فرفض دفعه وحكم عليه بالسجن. احتجت فرنسا على سلوك السلطات التركية، مدعية أن الاختصاص في هذه الحالة ينعقد للمحاكم الفرنسية، ثم اتفقت الدولتان على عرض الموضوع على محكمة العدل الدولية الدائمة، التي أبدت وجهة نظر التركية التي تعطي لمحاكمها الاختصاص بنظر الجرائم الناشئة عن هذا التصادم الذي أحدث إصابة في الباطنة التركية، فهو لذلك يعد كأنه وقع في إقليم تركيا لأن هذه الباطنة تعتبر إقليمياً تركيا.

- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 213.

البحار لسنة 1982، فمن أجل ضمان ممارسة الملاحة البحرية في أعالي البحار تم وضع قيود متعلقة بالسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية (المطلب الأول)، وقيود عامة تتمثل في قمع الجرائم البحرية وحماية البيئة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

القيود المتعلقة بالسفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، والمحور الذي تتجذب إليه مسائل ومشاكل القانون البحري، سواء القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي للبحار الذي يهتم بتنظيم الملاحة البحرية الدولية. وتتمتع السفينة بوصفها مالا منقولاً بنظام قانوني خاص يشتمل على عدد من العناصر التي تؤلف في مجموعها الحالة المدنية للسفينة، ويسمح بتعيين ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن، وعلاوة على ذلك فإن للسفينة نظاماً قانونياً دولياً تتحدد معالمه من خلال الجنسية التي يجب أن تكون لكل سفينة والتي يجب دائماً إثباتها، والتي تترجم في الواقع تبعيتها السياسية لدولة معينة، وما يتولد عن ذلك من⁽¹⁾ واجبات تقع على عاتق هذه الدولة (الفرع الأول)، وذلك من أجل المحافظة على سلامة ملاحة السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

جنسية السفينة

الملاحة تشكل عنصراً هاماً للدولة زمن السلم أو زمن الحرب، كما أن الرقابة على السفن تنتقل من دولة إلى أخرى، لأن القانون الدولي يعترف بمبدأ حرية البحار، مما يعني أنه لا تستطيع أي دولة بحرية بسط اختصاصها القضائي وراء مياهها الإقليمية، وفي غياب قواعد خاصة فإن ملاحة السفينة في مياه أعالي البحار تكون في محيط لا يحكمه القانون

1- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 51.

ومن ثم تثور الفوضى ولتجنب هذه الصعوبات⁽¹⁾ فإنه يجب على كل سفينة أن تتخذ جنسية دولة ما (أولاً)، التي يتوجب إثباتها (ثانياً)، وذلك من أجل تفادي العقبات التي تقف أمام سلامة الملاحة البحرية (ثالثاً).

أولاً: وجوب تمتع السفينة بالجنسية

تعتبر جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية بغرض تعيينها تعييناً ذاتياً وتمييزها عن غيرها من السفن، وهي في الأساس ترجمة لرابطة ولاء قانونية وسياسية بين الشخص ودولة معينة، فرغم أن الجنسية يتمتع بها الأشخاص الطبيعيون والمعنويون دون الأموال، إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظراً للعلاقة القوية والمتبادلة الموجودة بين الدولة والسفينة، إذ أن هذه الأخيرة تمارس الملاحة في أعالي البحار حيث لا توجد سيادة لأي دولة، ومن ثم فلا يمكن لأي مركز أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة أي منحها جنسيتها، إذ تخول هذه الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة، فجنسية السفينة أمر ضروري لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار، وتمكن السفينة من استدعاء الدولة التابعة لها لحمايتها من أي استيلاء أو عدوان عرفي يحدث لها وهي تجوب مياه أعالي البحار.⁽²⁾

ولاكتساب السفينة لجنسية دولة معينة، لابد من توفر مجموعة من الشروط تضعها الدولة المانحة للجنسية، ثم لابد أن تكون لهذه الجنسية علامة ظاهرة.

أ- شروط اكتساب الجنسية

تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن،⁽³⁾ وعلى ذلك اختلفت الدول في وضع الشروط التي يجب أن تتوافر في السفينة لاكتساب جنسيتها فهناك دول تشترط لاكتساب جنسيتها:

1- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ص 65-66.

2- لمزيد من التفاصيل أنظر على سبيل المثال: - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 64-65.

3- محسن أفكرين، المرجع السابق ص 320.

1- أن تكون السفينة مبنية فيها: ومثل هذا الشرط تضعه الدول الصناعية الكبرى لتقوية اقتصادها الوطني وتشغيل العمالة فيها، وقد كانت فرنسا وبريطانيا تأخذان بهذا الشرط إلا أنها عدلتا عنه بسبب تطور الظروف لأن بناء السفن فيهما أصبح مكلفا.

2- الملكية الوطنية: فهناك دولا تشترط لاكتساب السفينة جنسيتها أن تكون ملكا لشخص طبيعي يحمل جنسيتها أو شخص اعتباري خاضع لقانونها. وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الفقرة 01 من المادة 28 من ت.ب.ج. (1)

3- اشتغال طاقم على موطنى الدول: أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط أيضا وذلك بموجب الفقرة الثانية من المادة 28 من ت.ب.ج. (2)

ب- علامة الجنسية التي تحملها السفينة

يجب على السفينة المبحرة في أعالي البحار أن ترفع علمها (3) بصورة ظاهرة، باعتباره علامة الجنسية التي تحملها، والقاعدة العامة هي الوحدة بين العلم والجنسية، وهذا يفهم من خلال اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إلا أن هذا لم يأتي بصيغة الإطلاق، لذا يوجد عدد من الاستثناءات التي يكون فيها علم السفينة

1- تنص المادة 28 فقرة 01 من ت.ب.ج. على ما يلي: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية،

- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص،

- بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام وبالأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرية وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال،

- بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين".

2- تنص الفقرة 02 من المادة 28 من ت.ب.ج. على ما يلي: " كما ينبغي أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".

مختلف عن جنسيتها،⁽¹⁾ فقد منحت المادة 07 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار⁽²⁾ والمادة 93 من اتفاقية قانون البحار⁽³⁾ المنظمات الدولية الحق برفع علمها على السفن، في حين أنها لا تملك جنسية خاصة بها، لذا تضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول.⁽⁴⁾

القاعدة العامة أنه تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا إذا كان هناك حالات استثنائية تم النص عليها صراحة، كما منعت تغيير العلم خلال السفرة أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا إذا اعتمد هذا التغيير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، بمعنى أن يكون التغيير فعليا وليس وهميا وذلك بنقل حقيقي لملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها.⁽⁵⁾

كما لا يجوز أن تبحر السفينة تحت علم أو أعلام دولتين أو أكثر مستخدمة إياها لاعتبارات الملائمة، وذلك أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام دولة أخرى، ومن ثم يجوز اعتبار هذه⁽⁶⁾ السفينة عديمة الجنسية لا تستفيد من الامتيازات المقررة للسفن في أعالي البحار،⁽⁷⁾ كما أن السفينة التي لا ترفع علما تعتبر في حكم سفن القراصنة، وهذا ما تضمنته المادة 92 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: "

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 77.

2 - « *Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation* ». Art 07 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

3- تنص المادة 93 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة".

4- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 77.

5- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 92.

6 - Voir PHILIPPE Vincent, Op.Cit, P. 132.

7 - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 302.

1- تبجر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها 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 تغيير في التسجيل.

2- لا يجوز للسفينة التي تبجر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية"، وهو نفس الحكم التي نصت عليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1858 في المادة 6 منها.

ج- جنسية السفينة وأعلام المجاملة

تعتبر موضوع أعلام المجاملة من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة ومدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه، وعلم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية.⁽¹⁾

فهل توجد قواعد دولية تهدف إلى الحد من حرية الدول في منح علمها لسفينة ما، أو بتعبير آخر هل تملك الدولة حرية مطلقة في منح علمها الوطني لأي سفينة حتى ولو لم يكن هناك رابطة بين هذه الدولة وتلك السفينة؟

ويرجع السبب في طرح هذا السؤال إلى أن السفينة عادة ما ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها لأحد الشروط السابقة أو أكثر لاسيما شرط الملكية الوطنية وشرط الطاقم الوطني، غير أن بعض الدول تجبر رفع علمها على السفينة بصرف النظر عن جنسية مالكيها أو طاقمها اكتفاء بتسجيلها في أحد موانئها، ولعلا تفسير ذلك هو اعتبارات المجاملة،

1- لمزيد من التفاصيل أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 78.

لذلك قد جرى العرف على تسمية الأعلام التي ترفعها السفن في مثل هذه الحالات بأعلام المجاملة.⁽¹⁾

يلجأ ملاك السفن إلى هذا النوع من العلم نظر للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بالضرائب وأمن السفن والخدمات الاجتماعية وهذا ما يفسر التقدم العلمي إذ حوالي 50.5 بالمائة من الأسطول العالمي يبحر تحت أعلام المجاملة حسب إحصائيات سنة 2005.⁽²⁾ عملية تسجيل السفن تحت أعلام المجاملة هي نتيجة للتسهيلات والسمات والمميزات التي يبحث عنها مجهزة أو مالكة السفينة من أجل التهرب من الأعباء على السفن من طرف دول أخرى، ومن هذه السمات هي:

1 - أن التسجيل في هذه الدول يمكن إجراءه بسهولة وبتكلفة أقل.

- أن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأية ضرائب محلية، أو قد يخضع لضرائب خفيفة.

2- أن دولة التسجيل هي عادة دولة ضعيفة ليس لها ولن يكون لها حاجة سياسية أو اقتصادية أخرى في أية ظروف للسفن المستحيلة لديها، غير أن الدخل الناجم عن رسم التسجيل له تأثير مهما على دخلها القومي وعلى ميزان مدفوعاتها رغم بساطته.

1- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 27.

2- ظاهرة أعلام المجاملة معروفة منذ القدم، فقد كان التجار الإنجليز في القرن السادس عشر يجبرون سفنهم تحت العلم الإسباني حتى يتمكنوا من مباشرة التجارة مع جزر الهند العربية، ثم عادت هذه الظاهرة إلى الوجود مرة أخرى في القرن العشرين، فمع بداية عام 1942 بدأت العديد من السفن التي ترفع العلم الأمريكي في التخلي عن عملها والإبحار تحت علم بنما وهندوراس، ثم تنامت الظاهرة عام 1950 ولكن لصالح العلم الليبيري، ومنذ ذلك الحين تزايد عدد الدول المانحة لعلمها إلى سفن لا تربطها بها أدنى علاقة ومن أمثلتها أيضا قبرص وكوستاريكا أو إذا كانت ظاهرة المجاملة تعود في الأصل إلى أسباب سياسية، حيث كانت السفن تحاول إخفاء العلم الأمريكي أثناء الحرب العالمية الثانية، إلا أنها بأسباب تقصر اليوم أخرى اقتصادية، فالسفن التي تسير تحت أي من هذه الأعلام ليس عليها واجب احترام القواعد المتعلقة بتشكيل البحارة أو اشتراطات العمل البحري أو دفع أجور أفراد الطاقم، والتي تتضمنها التشريعات البحرية لبعض الدول مثل التشريع الأمريكي والتشريع الفرنسي، كذلك وفي بعض الأحيان تعلن السفن الرافعة لعلم التسجيل الحر من الرقابة الصارمة الخاصة بالسلامة والأمان والتي تمارس داخل عدد كبير من الدول البحرية بل هذا أدى إلى أن حوالي 50 بالمائة من الأسطول العالمي يسبب الآن ما يسمى بأعلام المجاملة. - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 71-73.

3- ليس لدولة التسجيل الرغبة والسلطة للسيطرة على الشركات المالكة لتلك السفن.

4- أن تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية مسموح به بشكل حر.⁽¹⁾

وقد أظهر تقرير لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) لسنة 1971 أن معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة، بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات السلامة المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينهما رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، من بين هذه الحوادث البحرية:

Torry canyon 1967 - Olympic-Bravery 1976 – Unquiola et Boehlen 1976 – Amoco-cadiz 1978 – Gino 1979 – Tanio 1980 – Haven 1991 – Algean-sea 1992 – Braer 1993 – sea Empress 1996 – Préstige 2002 – Erika52006.⁽²⁾

وقد أحدثت ظاهرة أعلام المجاملة ردود أفعال قوية داخل الأوساط البحرية والدول أيضاً، فعلى مستوى الأوساط البحرية قدمت احتجاجات كثيرة ضد أعلام المجاملة في شكل إضرابات وحث نقابات البحارة لعمال الموانئ على رفض تفريغ السفن التي ترفع أحد هذه الأعلام، غير أن ذلك قلما كان له أثر سوى على سلامة السفن، أيضاً وفي مواجهة احتجاجات بعض الدول الأخرى أقامت دول التسجيل الحر تنظيماً فرضت بمقتضاه على سفنها رقابة سلامة شديدة.

وبهدف الحد من الحرية المطلقة للدول في منح علمها للسفن ووقف تزايد ظاهرة أعلام المجاملة، فقد أبرمت في 8 فيفري 1986 معاهدة الأمم المتحدة حول شروط تسجيل السفن (CNUCED)، وبمقتضى أحكام هذه المعاهدة لا يجوز لإحدى الدول الموقعة عليها الموافقة على تسجيل أية سفينة في موانئها ما لم تكن هناك رابطة فعلية أو حقيقية بين هذه الدولة وتلك السفينة، وتتحقق من خلال الطاقم بحيث يجب أن يكون جزء معبر أو كاف منه منتمياً

1- ووفقاً لهذه السمات يمكن اعتبار هذه الدول تقدم أعلام المجاملة: ليبيريا وبنما وسنغافورة وقبرص والصومال ولبنان وعمان، ويمكن إضافة البهاما وسيشيل إلى هذه الدول اعتباراً من عام 1976 وقد عدلت الصومال عن موقفها اعتباراً من عام 1976. أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 78-79.

2- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص ص 27-28.

بجنسية إلى دولة العلم، أو من خلال السفينة ذاتها والتي يجب أن يكون جزء معبر أو كاف منها مملوكا لرعايا الدولة وعلاوة على ذلك يلزم أن يكون لمالك السفينة ممثلا (شخص طبيعيا أو معنويا) مقيما فعلا في دولة تسجيل السفينة أي الدولة التي تحمل السفينة علمها.⁽¹⁾

وعلى الرغم من أن السفينة تعتبر مالا منقولاً إلى أنه تمت معاملتها كالعقار في حالات معينة من ذلك أوجب تسجيلها في سجلات معينة، إذ أن هذه العملية تهدف إلى تسجيل السفينة وتحديد جنسيتها الشيء الذي يمكن الدولة من كفاءة المراقبة والإشراف الإداري عليها.

أغلب التشريعات تنص على إلزامية التسجيل لجعل السفن تقوم باستغلالها على أسس وضوابط قانونية، وتمكين ضبط الرقابة عليها من طرف الدولة التابعة لها.

وبالنسبة للجزائر فإنها مثل غالبية التشريعات البحرية، إذ تنص على إلزامية تسجيل السفن وذلك في المادة 34 من ت ب ج التي تنص على ما يلي: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"، فحسب هذه المادة عملية تسجيل السفن إجراء إجباري يتعين اتخذه قبل أن ترفع العلم الجزائري.⁽²⁾

د - قيام رابطة قانونية حقيقة بين الدولة والسفينة

يترتب على منح الدولة لجنسيتها لأية سفينة جملة من الآثار القانونية على المستوى الداخلي والخارجي، وتتمثل هذه الآثار في الواجبات التي تقع على عاتق دولة علم، والامتيازات التي تحصل عليها السفينة من جراء تمتعها من جنسية دولة معينة.

1- محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 73.

2- والتسجيل يمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها والتمتع بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية.

1- الواجبات الملقة على عاتق دولة العلم: وتتمثل هذه الواجبات فيما يلي:

- الممارسة الفعلية للولاية والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية.⁽¹⁾
- أن تمسك سجلات للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.⁽²⁾
- تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها: بناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار، تكوين طاقم السفن وشرائط العمل الخاصة بهم، استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.⁽³⁾
- التحقيق في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتتجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعاية

1- تنص المادة 94 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها".

2- أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص 389.

- تنص المادة 94 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "وعلى كل دولة بوجه الخصوص:
أ- أن تمسك سجلاً للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً؛
ب- وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة".

3- تنص المادة 94 فقرة 03 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي أ- ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور منها:
أبناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار؛

أ- تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، أخذه في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛

ج- استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات".

- وتقابلها المادة 10 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بمنشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري من هذا النوع.⁽¹⁾

- ينبغي على كل دولة عند اتخاذها لما سبق من تدابير وغيرها، أن تراعي الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.⁽²⁾

وقد تقرر أنه يجوز لأية دولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارس فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع إلى دولة العلم، وتتولى هذه الأخيرة عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ إذ رأت ذلك مناسبا أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.⁽³⁾

1- عصاد لعمامي، الأحكام التوفيقية...، المرجع السابق، ص ص 306-307.
-تنص المادة 94 فقرة 07 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " تأمر كل دولة بتحقيق، يجري على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتنتج عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعاية دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة، أخرى أو بالبيئة البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع".

2- تنص الفقرة 05 من نفس المادة من نفس الاتفاقية على ما يلي: " تكون كل دولة عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان 3 و 4، مطالبة بأن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها".

- ونقابلهما نص المادة 10 فقرة 02 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.
3- تنص المادة 94 فقرة 06 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " يجوز لدولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارس فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع إلى دولة العلم.

وتتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ إذا رأت ذلك مناسبا، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة".

2- حصول السفينة على مزايا من جراء تمتعها بجنسية دولة معينة

تتمثل هذه الامتيازات فيما يلي:

- خضوع السفينة لقانون وسلطة الدولة التي ترفع عملها⁽¹⁾

تعتبر قاعدة خضوع السفينة للولاية الخالصة لدولة العلم من المقتضيات الأساسية لمبدأ حرية أعالي البحار وهو ما سبق أن أشارت إليه لجنة القانون الدولي في تعليقها على مشروع المادة السادسة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، حيث قررت أن من المكملات الضرورية لمبدأ حرية البحار هو أن ترفع السفينة علم دولة واحدة وأن تخضع لاختصاصها.

وخضوع السفينة لاختصاص دولة العلم يعني خضوعها لقوانين وسلطة هذه الدولة، فتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، وهي التي تطبق أيضا على الحوادث التي تقع على ظهرها والتي تؤدي إلى إحداث أثار قانونية، كما تخضع السفينة لاختصاص دولة العلم الإداري وكذا القضائي والجنائي ولا يجوز كمبدأ اعتراضها بإجراءات تفتيش أو ضبط إلا من جانب السفن الحربية التي تحمل نفس الجنسية.⁽²⁾

- التمتع بحماية دولة العلم بمختلف الطرق والوسائل⁽³⁾

تتمتع السفينة بحماية سلطات دولة العلم الدبلوماسية والقنصلية وتفسير ذلك أنه إذا تعرضت السفينة لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن دولة العلم تختص بالاحتجاج لدى الدولة المخالفة للقانون الدولي وتبني مطالبات السفينة دوليا لنظام الحماية الدبلوماسية، بل وقد يصل الأمر إلى قيام دولة العلم باتخاذ أعمال قسرية ضد الدولة المخالفة للقانون.⁽⁴⁾

1- أمال يوسف، المرجع السابق، ص 37.

2- إبراهيم محمد الغاني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 93-94.

3- أمال يوسف، المرجع السابق، ص 37.

4- مثل ذلك الأعمال التي قامت بها طرادات بريطانيا لحماية مراكب الصيد البريطانية في المياه الإيرلندية.

-إبراهيم محمد الغاني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 101.

– الاستفادة من المعاهدة التي يتم إبرامها من طرف دولة العلم⁽¹⁾

تخضع السفينة لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية وتتمتع بما تقرره من حماية و ضمانات مختلفة، وذلك مثل المعاهدات التجارية ومعاهدات الملاحة التي تحوي كثيرا من القواعد الخاصة برسو وإقامة السفن في موانئ الدول المتعاقدة والتسهيلات المختلفة التي تقررها لها، وكثيرا ما تتضمن هذه المعاهدات ما يسمى بشرط الدولة الأكثر رعاية.⁽²⁾

ثانيا: التحقيق من جنسية السفينة

يتم التحقيق من جنسية السفينة عن طريق الأوراق أو المستندات الموجودة على متنها، فعلى كل سفينة تحمل علم دولة ما وتتمتع بجنسيتها أن تحمل عدد من الوثائق تختلف باختلاف السفن ومهما تكون نوع الملاحة التي تقوم بها سواء كانت ملاحية بحرية تجارية أو ملاحية صيد أو ملاحية نزهة وذلك من أجل لتثبت جنسيتها.

يلزم القانون ريان السفينة أن يحتفظ على ظهر السفينة بأوراق ومستندات وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها، وتسهيل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تخللها.⁽³⁾

نستنتج فيما سبق قوله أن التحقيق من جنسية السفينة من أجل إثباتها يتم بطريقتين فالأولى تكون عن طريق رفع العلم والطريقة الثانية عن طريق الأوراق التي تحملها.

أ – الطريقة الأولى: رفع العلم

رفع العلم بصورة ظاهرة دليلا ماديا على تبعية السفينة لدولة معينة. فهو قرينة على أن السفينة تتبع بجنسيتها لدولة العلم الذي ترفعه، ومع ذلك فهي قرينة غير قاطعة على جنسية

1- أمال يوسف، المرجع السابق، ص 37.

2- إبراهيم محمد الغناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 101.

3- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 35.

السفينة، إذ أن بعض السفن ترفع علم دولة غير دولة جنسيتها غصبا وتحقيقا لأغراض معينة على الرغم من العقوبات التي تفرض على الربان الذي يفعل ذلك.⁽¹⁾

فبالنسبة للمشرع الجزائري نص في المادة 504 من ت.ب.ج.⁽²⁾ على العقوبة المقررة لكل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق السفينة، أو يرفع علما أجنبيا بستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100.000 دج.

ب- الطريقة الثانية: الأوراق والمستندات التي تحملها السفينة

إزاء قصور معيار علم السفينة لإثبات جنسيتها، فإن الحاجة دعت لإيجاد معيار آخر يدخل دلالة قاطعة على جنسية السفينة،⁽³⁾ تسمى أوراق المتن (Les papiers de bord)، ويعود إلى السلطات الداخلية لكل دولة أمر تنظيم هذه الأوراق وتحديد عددها وشكلها، وهذا ما أكدته⁽⁴⁾ المادة 05 فقرة 02 من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958،⁽⁵⁾ والفقرة 02 من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽⁶⁾ وقد أدى هذا على إيجاد فروق بين التشريعات التي تضعها الدول بهذا الخصوص.

حدد معهد القانون الدولي في دورته توران (Turan) عام 1982، الوثائق التالية كووثائق يقتضيها القانون الدولي وهي: الوثائق المتعلقة بملكية السفينة وشهادة الجنسية

1- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 71.

2- تنص المادة 504 من ت.ب.ج. على ما يلي: " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينة علما أجنبيا".

3- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 71.

4- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 80.

5- « Chaque Etat délivré aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ». Art 05 par 02 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

6- تنص المادة 91 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

وجداول الطاقم، وخاصة جنسية الريان وجنسية بقية أعضاء الطاقم وسند الشحن ويومية المتن، ويقتضي تقسيم هذه الأوراق إلى قسمين.⁽¹⁾

1- القسم الأول: الأوراق المتعلقة بالسفينة

يتكون هذا القسم من:

- شهادة الجنسية

يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتمائها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن، فوقف النص المادة 29 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة"، معناه أن السفينة تحصل على جنسية الجزائرية في المكان الذي تسجل فيه أي دولة التسجيل وذلك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة إذا أنه تعتبر شهادة التسجيل كدليل إثبات لجنسية السفينة.

- شهادة التسجيل

تعتبر شهادة التسجيل كدليل إثبات لجنسية السفينة وتحديد ذاتيتها، فهي سجل لحالتها المدنية، كما أنها تعد دليلا على ملكية السفينة والتي ترفق بطلب التسجيل بالرغم من أن هذا السند يمكن إثبات عكسه كما أنها دليل لحمولة السفينة.

- وثيقة الملكية

تدل هذه الوثيقة على ملكية السفينة وتسمى أيضا سند الملكية تصدر عن مكتب ميناء التسجيل الواقع في نطاقه موطن السفينة الحقيقي أو المختار إلى مالك السفينة بعد قيامه بتسجيل السفينة، إذ تلتزم جميع السفن بالاحتفاظ عليها على اختلاف استعمالاتها، كما يعد سند الملكية بمثابة شهادة ميلاد السفينة تعطي وصفا تفصيليا عنها من حيث الجنسية وميناء التسجيل والملكية والحمولة والغاطس ودرجة التصنيف وسنة البناء والخطوط الملاحية التي

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 80.

تعمل عليها وغير ذلك من أمورهم المتعاملين مع السفينة وسلطات الموانئ التي تترد عليها السفينة.⁽¹⁾

- إجازة الخروج إلى البحر

بعد القيام بكافة الإجراءات المتعلقة بالإشراف الإداري والفني للسفينة لا تخرج إلى البحر إلا إذا تم إجازة ذلك من مدير الميناء، فيجب على مالك السفينة الحصول على ترخيص الملاحة أولاً قبل بدء تسيير سفينته، ويثبت هذا الترخيص أن السفينة صالحة للملاحة البحرية، وإذا كانت السفينة مخصصة لنقل الركاب فيجب أن تحمل علاوة على ترخيص الملاحة شهادة الأمان التي تثبت أن السفينة مجهزة بكل ما هو لازم للمحافظة على سلامة الركاب خلال الرحلة البحرية وإنقاذ أرواحهم من الخطر،⁽²⁾ أما المشرع الجزائري فقد تكلم عنها من خلال المادة 193 من ت.ب.ج.⁽³⁾

- شهادة الصحة

تصدر هذه الشهادة بتوقيع مكتب الحجز الصحي في آخر مرسى للسفينة، وهي تثبت الحالة الصحية على السفينة وكذلك الحالة الصحية في البلد القادمة منه السفينة.⁽⁴⁾

1- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 71.

- كما تلتزم كل سفينة أن تحتفظ بدفتر البحارة الذي يحتوي على قائمة بأسماء طاقم البحارة، وحسب المشرع الجزائري أن السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها هي سفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة صيد، فتتص المادة 191 من ت.ب.ج. على ما يلي: " دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية ومهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر".

- كما تتص المادة 192 من ت.ب.ج. على ما يلي: " إن السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها هي السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة صيد حسب المادة 162 من هذا الأمر".

2- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 62.

3- تتص المادة 193 من ت.ب.ج. على ما يلي: " إن رخصة المرور هي شهادة ملاحية ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية".

- كما تتص المادة 194 من ت.ب.ج. على ما يلي: " إن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة و التي ليس لها طاقم مأجور، يجب ان تزود ببطاقة فردية أو جماعية".

4- محمد السيد الفقي، المرجع السابق ص 62.

- يومية السفينة أو دفتر السفينة

يعتبر هذا الدفتر من أهم وثائق السفينة لأنها تعتبر جزءاً عاماً من إقليم الدولة التي تحمل السفينة عملها، ذلك لأنه يتحتم على كل ربان السفينة أن يمسك دفترًا للسفينة يسجل جميع الحوادث البحرية، كما يلتزم الربان أيضاً بتسجيل كل ما يطرأ على السفينة من حوادث طبيعية أو بشرية يقدمها للسلطات البرية المختصة، ومن أجل ذلك كان للحوادث التي تسجل في هذا السجل قيمة قانونية خاصة تظهر بتوقيع الضابط الأول عليه إلى جانب توقيع الربان،⁽¹⁾ إضافة إلى هذه الوثائق هناك وثائق أخرى يجب أن تحويها السفينة

2- القسم الثاني: الوثائق المتعلقة بالحمولة

تتدرج كذلك حمولة السفينة ضمن العناصر المدنية التي تميزها عن غيرها من السفن، وهي عنصر ليس له مقابل بالنسبة للشخص الطبيعي، ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية، وتحدد أو تقاس هذه السعة بالطن الحجمي والذي يساوي 2.83 متراً مكعباً أي 100 قدم مكعب.

والحمولة نوعان: حمولة إجمالية أو كلية التي هي السعة الداخلية الكاملة للسفينة، وكذلك كافة الإنشاءات المقامة على سطحها، أما الحمولة الصافية فيقصد بها سعة السفينة الداخلية مخصصاً منها كافة الفراغات التي لا يمكن أن تستغل في إقامة الأركان أو وضع الأمتعة والبضائع، وبعبارة أخرى الحمولة الإجمالية تعبر عن الأبعاد الكاملة للسفينة، بينما تعني الحمولة الصافية سعة استغلالها.⁽²⁾

وتتمثل هذه الوثائق (أي الوثائق المتعلقة بالحمولة) في كل من: عقد إجارة السفينة والمانفيسست وسند الشحن وقوائم البضائع.⁽³⁾

1- أنظر: عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 86-87.

2- أنظر: محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 56-57.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 80.

- عقد إيجار السفينة

يعني عقد إيجار السفينة، الاتفاق الذي يجري بين مالك السفينة والمستأجر، وبمقتضاه يتعهد الأول أن يضع سفينة معينة تحت تصرف الثاني، مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها في العقد، ويمثل الصورة الأولى لإبرام عقد النقل البحر للبضائع الذي يلجأ إليه غالبا عندما يكون المستأجر هو صاحب البضاعة المراد نقلها، أو أن تكون كمية البضاعة المراد نقلها كبيرة بحيث تحتاج نقلها إلى سفينة كاملة أو جزءا كبيرا من السفينة.

- سند الشحن

يعرف سند الشحن على أنه الوثيقة التي يسلمها الربان إلى الشاحن لإثبات تسلمه للبضائع على ظهر السفينة، وهذا السند قد يكون أيضا دليلا على وجود عقد النقل البحري الذي يقوم به الناقل والشاحن وبموجبه تم شحن البضاعة، وهو الصورة الثانية لإبرام عقد النقل للبضائع وإثباته وإثبات عملية شحن البضائع، والوظيفة الأخيرة للسند هي الغالبة في الملاحة البحرية.⁽¹⁾

فسند الشحن يصلح لإثبات جنسية السفينة، كون أن هذه الوثيقة تتضمن إسم السفينة وجنسيته.

- قوائم البضائع

قوائم البضائع هي قائمة البضائع المشحونة على متن السفينة، والتي يجب أن تكون مزودة بالمعلومات الخاصة بنوعية وكمية ووزن وحجم البضائع المشحونة، والتي يجب أن يكون الربان على دراية بها.

1- أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 91 وص 96.

- المانفيسـت أو بيان قائمة الحمولة

تلتزم بحملها السفن التي تنقل لبضائع، وهي تتضمن فهرس بمفردات البضائع المشحونة على ظهر السفن، وتؤدي هذه القائمة دورا هاما في تسهيل عملية تحصيل الرسوم الجمركية ويوقع على القائمة مكتب الجمرك في آخر مرسى السفينة.⁽¹⁾

الفرع الثاني

المحافظة على سلامة الملاحة البحرية

حرية الملاحة البحرية لا يمكن أن تمارس إلا في ظروف أمنية لائقة، حتى تتمكن من الحوادث البحرية التي يترتب عنها خسارة كبرى لدولة السفينة بسبب هذه الوسيلة الاتصالية، الأمر الذي دفع بالدول إلى الاتفاق على مجموعة من القواعد الأدنى لسلامة الملاحة تمثلت في وجوب توفر:

1- مؤهلات طاقم السفينة.

2- شروط الملاحة ذاتها (والتي نصت عليها المادة 10 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 والمادة 94 من اتفاقية قانون البحار فيها بعد) ولكن قبلها أبرمت جماعة الدول المعنية في السلامة في البحر عددا من المعاملات ووضعت مجموعة من القواعد وعقدت العديد من المؤتمرات حول أمن وسلامة الملاحة البحرية تجسد ذلك في:

1- معاهدة لندن 1948 حول المحافظة على الحياة البشرية في البحر.

2- قواعد لندن 1948 حول تلاقي في حوادث التصادم البحري.

3- معاهدة لندن 1948 و 1960 حول قواعد بناء السفن والتراخيص البحرية والأجهزة

الكهربائية ووسائل الوقاية ضد الحريق ووسائل الإنقاذ والراديو والتلغراف وحمل البضائع الخطرة.

1- محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 62.

4- اتفاقية جنيف 1958 حول وجوب اتخاذ إجراءات من طرف دولة العلم فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها لضمان سلامة الملاحة، إذ حثت على استعمال الإشارات وتأمين المواصلات ومنع المصادمات، واختيار الطاقم وكذا تحديد شروط لعمل وبناء السفن، وإعدادها وصلاحياتها للملاحة، ومراعاة القواعد الدولية المتفق حولها.

5- مؤتمر لندن 1960 حول سلامة الأرواح في البحار.

6- معاهدة حول مفهوم السفينة: كمعاهدة لندن 1966 حول خطوط التحميل المعدلة سنة 1979 و 1983 و 1988، ومعاهدة لندن 1969 حول سعة السفن، ومعاهدة لندن 1971 حول مرور السفن التي تمارس نقل أشياء خاصة، وبروتوكول لندن 1973 حول الطاقم والمساعدة، ومعاهدة جنيف 1976، ومعاهدة لندن 1978 حول قواعد التكوين والشهادات والحراسة، ومعاهدة باريس 1954 المعدلة سنة 1970 و 1972 حول المحطات المحيطة لشمال المحيط الأطلسي، ومعاهدة لندن 1972 حول التسوية من أجل الوقاية من التصادم في البحر المعدلة سنة 1987 و 1987، ومعاهدة لندن 1976 حول إنشاء المنظمة الدولية للاتصالات بواسطة الأقمار الصناعية (INMARSAT) المعدلة سنة 1985 و 1989، ومعاهدة هومبورغ 1979 حول البحث والإنقاذ في البحر، ومعاهدة جنيف 1986 حول شروط ترقيم السفن، ومعاهدة لندن 1989 حول المساعدة.⁽¹⁾

ومن أهم القواعد التي وضعت من أجل تأمين السلامة البحرية نجد:

1- صلاحية الملاحة للسفينة والقواعد المطبقة عليها: والتي تم النص عليها بموجب

المادة 94 فقرة 4 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽²⁾ التي حددت القواعد الأدنى التي يجب احترامها حيث أكملت هذه القواعد الأدنى بالمعاهدات التالية:

- معاهدة لندن 1947 حول سلامة الأرواح في البحار.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 263-266.

2- أنظر المادة 94 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

- معاهدة لندن المؤرخة في 05 أبريل 1966 المعدلة سنة 1979 و 1983 حول خطوط التحمل .

- معاهدة لندن المؤرخة في 01 نوفمبر 1974 حول الحفاظ على الحياة البشرية في البحر التي تلحق بمعاهدة 1960 المكلمة بيروتوكول 17 فيفري 1978 المعدلة سنة 1981 المحدد لعدد من الإجراءات المتمثلة في: القواعد الخاصة ببناء ومفهوم السفينة والأمن في البحر ومراقبة احترامها ليس فقط من قبل دولة السفينة ولكن أيضا من طرف دولة المرفأ، التي دعمت سلطاتها هذه بواسطة مذكرة باريس حول مراقبة السفن من طرف دولة المرفأ، كما تحتوي أيضا على إجراءات أساسية حول الطرق البحرية، مدعمة بمجموعة من المعاهدات الدولية حول العمل في البحر: كالمعاهدة رقم 147 المؤرخة في 29 أكتوبر 1976 حول القواعد الأدنى للمحافظة حول السفن التجارية، معاهدة لندن المؤرخة في 07 جويلية 1976 تحت إشراف منظمة ما بين الحكومات الاستشارية للملاحة البحرية (OMCI) حول قواعد تكوين أشخاص البحر ومنح الشهادات، مدعمة أيضا بما وصل إليه التقدم الاتصالي بواسطة الأقمار الاصطناعية وتقدمها في مسألة الأمن البحري مثل سرعة الإنذار ودقة تحديد المكان، التي سمحت بإنشاء وسائل مهيأة لأنظمة المنظمة الدولية للاتصالات بواسطة الأقمار الصناعية (INMARSAT) وبرنامج (COSPAS SARSAT) المعدلة سنة 1988 لمعاهدة (SOLAS) المؤرخة سنة 1974 التي أنشأت النظام العالمي للاستغاثة والأمن في البحر".⁽¹⁾

2- القواعد الخاصة بسلامة الملاحة

إن كثرة السير البحري بسبب كثرة الاعتماد على هذه الوسيلة دفع الدول إلى أخذ الحيطة، فلم يعد لربان السفينة حرية في اختيار الطريق البحري الذي يريده، مما دفع بإيجاد نظام الطرق البحرية المتمثل في الإرشادات ثم الطلب للتقليل من المخاطر وتدعيم مؤهلات

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 265-266.

ريان السفينة المعتبرة إحدى شروط الملاحة ذاتها، ومعرفة كل الطرق التي يجب إتباعها في كل اتجاه التي يجب أن تكون منفصلة بمنطقة تكون فيها الملاحة ممنوحة والتي تجسدت بفضل أنظمة قانونية وطنية موازية ومعاهدات إقليمية لسنتي 1929 و 1948 حول شمال الأطلسي وعالمية بمعاهدة لندن لسنتي 1960 و 1974.

كما أن لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 طالبت من الدول الساحلية القيام بعدة أعمال للمحافظة على سمة وأمن الملاحة البحرية، حيث رأت أنه: على الدولة أن تضع قواعد متوافقة مع القواعد الدولية في المسألة تمليها على السفن التابعة لولايتها من أجل ضمان أمن الملاحة ولاسيما فيما يخص: الإشارات والحفاظ على الاتصالات والوقاية من الاصطدام، مؤهلات الطاقم وظروف عملة اللائقة، بناء وتجهيز السفينة حتى تتلاءم مع الملاحة في البحر.

ومنذ سنة 1961 تنظر المسألة على مستوى منظمة ما بين الحكومات والاستشارية للملاحة البحرية (OMCI) و (OMI): حيث جعلت اللائحة الملحقة بمعاهدة 1972 حول التصادم في البحر من هذا النظام إلزاميا والتي يكون فيها صاحب السفينة وريانها مسئولين في حالة المخالفة، أيضا سلوك السفن في مواجهة بعضها البعض، احترام الإشارات في البحر بفضل القانون الدولي للإشارات لمراجع والمتبني في 1967 من طرف منظمة ما بين الحكومات الاستشارية للملاحة البحرية.⁽¹⁾

1- أنظر: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 265-268.

المطلب الثاني

القيود العامة الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

يمكن تقسيم القيود العامة التي ترد على ممارسة حرية الملاحة أعالي البحار إلى قسمين، فالقسم الأول منها يتعلق بالقيود التي تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية (الفرع الأول)، والقسم الثاني تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية (الفرع الثاني)، كما تشكل حماية البيئة البحرية قيد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، وهو التزام تشترك فيه بين الدول جميع الدول (الفرع الثالث).

الفرع الأول

القيود التي تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية

تتمثل القيود التي تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية في إلغاء ومحاربة بعض النشاطات المحرمة دولياً، إذ أن هذه النشاطات تضر بالمصالح الجوهرية للجماعة الدولية وتحتاج إلى التضامن لمحاربتها، لذا تقرر في القانون الدولي مجموعة من القواعد تسمح لجميع الدول باتخاذ إجراءات معينة ضد السفن التي تقوم بتلك النشاطات، وقد يكون في تلك القواعد تقييد لممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، إلا أن هذه القيود تفرضها ضرورة حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي.⁽¹⁾

تتمثل هذه النشاطات المحرمة دولياً التي تهدد الملاحة البحرية في أعالي البحار في كل من القرصنة البحرية (أولاً)، التجارة بالرقيق (ثانياً)، التجارة بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والبت الإذاعي غير المصرح به (رابعا).

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 434.

أولاً: القرصنة البحرية كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي

البحار

1- تعريف القرصنة البحرية

تم تعريف القرصنة في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽¹⁾ حيث كررت نفس البنود المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958⁽²⁾، فالقرصنة هي أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج عن نطاق ولاية أية دولة. واعتبرت أي اشتراك طوعي أو أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل العمد بمثابة القرصنة.

وهكذا يمكن تحديد شروط قيام القرصنة قيام فعل القرصنة بما يلي:

- القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.

- أن يقترن هذا العمل بالعنف.

1- تنص المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة؛

2 - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية دولة؛

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تصفي على تلك السفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تصفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة؛

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) عن عمد ارتكابها".

2- محمد علي علي الحاج، "الجهود الدولية لمواجهة هجمات القراصنة 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.

- وأن يرتكب لأغراض خاصة.

- من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة.

- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة

تعريف القرصنة البحرية وفق هذه الاتفاقية هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية،⁽¹⁾ ويميل إليه بعض فقهاء القانون، ويتفق أيضا مع ما عرفته اتفاقية جنيف من حيث الهدف، فقد نص كل منهما على أن يكون الهدف خاصا، ومن حيث النطاق المكاني أن تقع في أعالي البحار، وإن كان ذلك مبررا بالنسبة لاتفاقية جنيف لأنها تعني بأعالي البحار، فإنه غير مبرر في اتفاقية 1982، لأنه جاءت شاملة ولم تعالج ما يقع في المياه الإقليمية للدول، ويترتب على ذلك سلبات كثيرة تتعلق بحالات الضبط والمطاردة والملاحقة القضائية.

ومما سبق يجب استثناء الأعمال المشابهة التي تركت لأغراض سياسية من هذا الوصف ولم يشترط التعريف في الاتفاقيتين وجود دافع الربح أو الكراهية أو الأخذ بالنثار⁽²⁾

1 - المنظمة البحرية الدولية (OMI): هي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة عام 1948 لكنها لم تشكل إلا في عام 1958، وسميت بهذا الاسم منذ عام 1970 ووصل عدد الدول الأعضاء فيها عام 1993 إلى 144، دولة وقد أسست هذه المنظمة لتنمية التعاون الدولي في المجالات التقنية والفنية للملاحة البحرية، وتصدر توصيات باعتماد المعايير الفنية التي تضمنت تحقيق أعلى مستوى من الأمن في البحار، كما أنها تشجع على الأنشطة الدولية وتصدر باعتماد المعايير الفنية التي تضمن تحقيق أعلى مستوى من الأمن في البحار كما أنها تشجع على الأنشطة الدولية والزامية إلى منع التلوث البحري، وهي مسجلة لدى المنظمة البحرية الحكومية الاستشارية للملاحة البحرية، ويرأس المنظمة البحرية الدولية أمين عام على رأسه أمانه عامة ولها جمعية تجتمع مرتين على الأقل في العام ولكل الأعضاء الحق في التصويت على قدم المساواة، وتنتخب الجمعية مجلس يتكون من 32 دولة ويجتمع مرتين كل عام التي يتولى صياغة البرامج ووضع النقاط التي تساعد على تحقيق أنشطة المنظمة، ويتبع المنظمة البحرية الدولية بعض اللجان الفرعية المهمة مثل لجنة الأمن البحري واللجنة القانونية. - جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار - دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014. ص ص 259-260.

2- م. م حسام حميد شهاب، " القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، كلية الحقوق"، جامعة كريت،

www.iasj.net/iasj?func=fulltex&ald=56728

ص 6. الموقع:

وتسقط الحصانة عن السفن الحربية والسفن والطائرات الحكومية إذ تمرر طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال قرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن والطائرات الحكومية معاملة سفن وطائرات القرصنة⁽¹⁾، ويحق للسفن والطائرات الحربية لكل دولة التحقيق في علم السفينة المشتبه بها وضبطها، ويكون من اختصاص قضاء الدولة القائمة بالحجز محاكمة طاقمها وإيقاع العقاب وتحديد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفينة أو الطائرة أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية،⁽²⁾ ويكفي مجرد الشبهة للقيام بهذا التحقيق، إلا أن هذا الاشتباه يجب أن يكون مستندا إلى أسباب جدية، وإلا تحملت دولة السفينة الحربية مسؤولية دفع التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة أو الطائرة المفتشة.⁽³⁾

أما بالنسبة لحالة العصيان الذي يقع في السفن فلا يعد من قبيل أعمال القرصنة وإنما من قبيل الأفعال التي تخضع لقانون دولة العلم، حيث لا يجوز لدولة أخرى التدخل في محاسبة هذا العصيان، أما إذا امتد هذا العصيان بآثاره على سفن لدول أخرى وكانت لأغراض خاصة، عندئذ تصبح من أعمال القرصنة ويحق للدول الأخرى الوقوف بوجه تلك الأعمال.⁽⁴⁾

1- ثم تنص المادة 102 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة، المعروفة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة أو طائرة، اعتبرت هذه العمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

2- تنص المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "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 بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

3- تنص المادة 106 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي أقامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط".

4- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 468-469.

كما تجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرة عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.⁽¹⁾

2- قمع القرصنة البحرية في أعالي البحار

نظرا لخطورة هذه الجريمة وتأثيرها السلبي على الملاحة البحرية في أعالي البحار، دعت الدول إلى مكافحتها وإلى أقصى حد ممكن في قمع هذه الجريمة في أعالي البحار وهذا ما نصت عليه المادة 100 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث جاء نصها كالآتي " **تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار** ..."، و نفس الحكم الذي جاء به اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

كما أبدت المنظمة البحرية الدولية اهتماما كبيرا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1982، وفي عام 1984 نشأت لجنة السلامة البحرية، تضمن قرار إنشاءها بندا خاصا للقرصنة البحرية.

ومواكبة للتطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية وتهديد السفن في أعالي البحار وضعت المنظمة الدولية التزامات، فقد اشترطت أن تحمل جميع السفن على متنها بالإضافة لأجهزتها الملاحية جهاز الربط بالأقمار الصناعية الجديد (AISS) ضمن شبكة ربط عنكبوتيه هي (GMDSS) وتتمثل مهمة الجهاز في قدرته على الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن الموجودة في منطقة إبحارها، وذلك كشبكة ربط ملاحية دولية ترتبط مباشرة مع محطات الرصد الأرضية، بالإضافة إلى ذلك أصدرت المنظمة البحرية مجموعة من التوصيات إلى السفن التي تتعرض لخطر الهجوم عليها من القراصنة أهمها:

1- تنص المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي : " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

- ألا تتردد السفينة في إصدار إنذار سريع بأن السفينة مهددة بشن هجوم عليها من قبل القراصنة
- أن تحتفظ السفن على الدوام بكشافات الإضاءة الشديدة حتى إذا وجهت للمهاجمين إعاقة الرؤية لديهم.
- أن تقوم على الفور بإبلاغ السفن الأخرى الموجودة في المنطقة بالخطر وإبلاغ مراكز المراقبة الدائمة على الشواطئ.
- أن تطلق على الفور صفارات الإنذار وأن تستخدم إشارات الإنذار الضوئية بواسطة كشافات الإضاءة الشديدة.
- لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، تحاول إبعاد المهاجمين أو طردهم بواسطة كشافات الإضاءة العالية، أو ضخ المياه بقوة بواسطة خرطوم المياه الكبيرة.
- يجب على السفينة ألا تغامر بالدخول في معارك مع القرصنة قد تهدد سلامة الأرواح أو سلامة السفينة.
- ولاشك أن إتباع السفن لكل هذه القواعد والتعليمات والتوصيات الفنية من شأنه أن يجنبها مخاطر الوقوع في قبضة القراصنة، ومن شأنه أيضا أن يقلل إلى حد كبير من حوادث القرصنة البحرية.
- كما تهتم غرفة الملاحة الدولية بالأمر القانوني الخاصة بالسفن، كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح، وقد أصدرت دليلا عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة.⁽¹⁾
- كما أبرمت عام 1988 اتفاقية بشأن قمع الأعمال الغير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية والبروتوكول الملحق بها،⁽²⁾ وتذهب هذه الاتفاقية إلى أبعد من اتفاقية قانون

1- جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 261-262.

2- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة: لمزيد من التفاصيل أنظر الموقع:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsPage>

للبحار لسنة 1982، إذ أنها تقتضي من الدول الأطراف فرض عقوبة بموجب قوانينها الداخلية على الجرائم التي تغطيها الاتفاقية، وتقتضي منها تسليم المجرمين الموجودين ضمن ولايتها القضائية وتقديمهم للمحاكمة.⁽¹⁾

ثانياً: الاتجار بالرقيق كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
أ- تعريف الاتجار بالرقيق

كان نظام الرق يشكل أحد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة والوسطى إلى أن بذل المجتمع الدولي محاولات إيجابية في سبيل القضاء على هذه الظاهرة،⁽²⁾ معتبرا إياها جريمة دولية، حيث توالى المعاهدات المحضرة للرق والاتجار به، كما حثت كل من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 واتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1985 على قمع هذه الجريمة.

رغم أنه لم يرد أي تعريف للاتجار بالرقيق لا في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ولا في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، إلا أنه يمكن تعريفه على أنه: كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل.⁽³⁾

ب- قمع جريمة نقل الرقيق والاتجار به في أعالي البحار

1- المعاهدات المحضرة للرق والاتجار به قبل اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة

1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 469.

2- جلال فضل الله العودي، المرجع السابق، ص 139.

3- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، المرجع السابق ص 561.

توالت المعاهدات المحضرة للرق والاتجار به بداية من:

- معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926.

- معاهدة سنة 1831 ومعاهدة 1841 التي تعطي الحق للسفن الحربية بتفتيش السفن المشكوك فيها بصورة متقابلة وهذا لاعتبارات إنسانية.

- معاهدة سنة 1845 التي تمنع حرية تصرف كل دولة بالأصالة عن نفسها في تفتيش سفنها.⁽¹⁾

- كما تم عقد معاهدات التي تهدف إلى القضاء على الرق وتجارته منها: قرارات برلين في 26 فيفري وميثاق بروكسل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد والتي جرمت نقل العبيد عن طريق البحر، والتي سمحت باتخاذ تدابير بوليسية مثل التحقيق من العلم، والتحقق من أوراق السفينة، إلا أنها كانت تقتصر على مناطق معينة وعلى بعض السفن فقط (التي تقل حمولتها عن 500 طن بالنسبة لدولة العلم التي وقعت على الميثاق)، وفي حالة الاشتباه بسفينة على أنها تنقل الرقيق فإنه يتم اقتيادها إلى أقرب ميناء من طرف السلطة المختصة لمقاضاة المجرمين.⁽²⁾

وبعد الحرب العالمية الأولى اتجهت الأنظار إلى تحريم تجارة الرقيق الأسود، وسائر الأنواع الأخرى، فأبرمت اتفاقية سان جرمان في 10 سبتمبر سنة 1919⁽³⁾ التي تلزم الدول على إلغاء الرق في مادتها 11 و12،⁽⁴⁾ وعقدت الاتفاقية الدولية للرق في 25 سبتمبر سنة 1926 في جنيف تحت رعاية عصبة الأمم المتحدة تستهدف إلغاء الرق وتجارة الرقيق، كما أبرمت في 7 سبتمبر 1956 اتفاقية أخرى، وافق عليها مؤتمر جنيف الذي عقد تحت رعاية الأمم المتحدة وهي تفرض على الدول المتعاقدة منع نقل الرقيق على السفن التي تحمل

1- محمد سعادي، المرجع السابق ص ص 233-234.

2- DUMOUCHEL Anne-Claire, Op.Cit, P73.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 230.

4- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 234.

أعلامها، وإذا لجأ رقيق إلى سفينة، فإن يصير حراً فور التجائه إليها، وأعطت هذه الاتفاقية السفن الحربية حق زيارة السفن الأجنبية في أعالي البحار في حالة اشتباهها في قيامها بتجارة الرقيق.

2- قمع جريمة الاتجار بالرقيق في ظل اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958

واتفاقية قانون البحار لسنة 1982

أولى ميثاق الأمم المتحدة اهتماماً كبيراً بالرق، فقد أشارت مقدمته إلى حقوق الإنسان الأساسية، وكرامة الشخصية وقيمتها، والمساواة في الحقوق بين الرجال والنساء، كما ألغى بيان حقوق الإنسان الصادر في الرابع من ديسمبر سنة 1948 الرق، وتجارة الرقيق، ونص صراحة في مادته 04 إلى أنه لا يسترق ولا يسترق أحد، فالرق والاتجار به ممنوعان على مختلف أشكالهما،⁽¹⁾ وتأكدت هذه النظرية بمجيء اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وذلك في المادة 13 منها حين فرضت على جميع الدول أن تتخذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاينة تجارة الرقيق في السفن التي سمح لها برفع علمها وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة، أيا كان عملها يعد حراً بحكم الواقع.

وأخذت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بهذا الحكم في المادة 99 منها،⁽²⁾ 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،⁽³⁾ حيث تم منح السفن الحربية الحق في تفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة، و تأكد هذا الحكم في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية جنيف

1- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 230-231.

2- تنص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع".

3 - TRAVES Tullio, « Intervention en haute mer t navires étrangers », A.F.D.I, Vol 41, 1995, P. 652.

لأعالي البحار، و110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،⁽¹⁾ وذلك أيا كانت جنسية السفينة الحربية التي قامت بضبط الواقعة موضوع الاتهام، وبترتب على ما سبق أنه يتعين على السفينة الحربية نفسها أن تخطر الدولة التي تنتمي إليها السفينة المضبوطة بواقعة الضبط تقوم بإحالة المسؤولين إلى المحكمة التي يعطيها تشريعها الداخلي اختصاص محاكمتهم.⁽²⁾

فالرق والعبودية ممنوعان على مختلف أشكالهما، وهذا ما تم تأكيده من خلال الاتفاقيتين السالفتين الذكر اللتان تحت على اتخاذ كل التدابير الفعالة واللازمة لمنع والمعاقبة على نقل الرقيق على السفن التي ترفع علمها واستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، ومن هنا أصبح حظر تجارة الرقيق يشكل أحد القواعد الآمرة في القانون الدولي العام، والذي يشكل بدوره أحد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، فإذا كانت حرية الملاحة هي حق مكفول لسفن كل الدول في مياه أعالي البحار إلا أنه لا يجوز لهذه السفن أيا كان علمها أن تقوم بنقل الرقيق.⁽³⁾

1- تنص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " 1- باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة 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 علمها. 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 المراجعة...".

2- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، المرجع السابق، ص ص 563-564.

- أنظر كذلك: صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 338.

3- جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 140 .

إلى جانب هذه الجريمة هناك جريمة أخرى تستدعي القضاء عليها، باعتبارها أيضا قيد من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، وهي جريمة الاتجار الغير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية.

ثالثا: الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

استخدم الإنسان منذ ألوف السنين، نباتات معينة تحتوي على مواد تغير حالة العقل أو الإدراك، أو الحس، وقد استخدم الإنسان هذه النباتات لأغراض طبية وكذلك استخدمت لأغراض اجتماعية طلبا للسعادة وتخفيف عناء الحياة ومشاقها، وفي الأزمنة الحديثة ومع التقدم العلمي أدى إلى توافر المقومات الفاعلة لهذه النباتات عن طريق استخراج مكوناتها المختلفة والوصول إلى العناصر ذات التأثير الفعال على الإنسان، والتي أصبح مفعولها وتأثيرها يفوق كثيرا مفعول النباتات التي تحويها، وعلى سبيل المثال استخراج الأفيون من نبات الخشخاش واستخلاص الحشيش من نبات القنب والكوكايين من نبات الكوكا.⁽¹⁾

فإذا خرج استخدام أو الاتجار بهذه المواد عن الضوابط المحددة بدقة في الاتفاقيات الدولية العديدة والتي أهمها وآخرها اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988،⁽²⁾ كنا أمام تجارة غير مشروعة، لأنه خرجت عن الهدف الأساسي العلاجي إلى هدف التعاطي والإدمان وجني الأرباح الطائلة،⁽³⁾ وأصبح الإدمان على المخدرات والمؤثرات العقلية يشكل ظاهرة وبائية تجتاح معظم دول العالم وتهدد حياة الملايين من البشر.

أ- تعريف الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية

- 1- محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، القاهرة، 2012، ص 10.
- 2- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988، الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد 1582، الرقم 760027 http://www.undoc.org/pdf/convention_1988_er.pdf
- 3- أنظر: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق ص 215.

ليس هناك تعريف محدد للمقصود بالمخدرات والمؤثرات العقلية سواء في نطاق القانون الدولي، أو القوانين الوطنية، وكان عند إبرام الاتفاقيات الدولية تلحق بها جداول تبين المواد المخدرة والمؤثرات العقلية، وكانت الاتفاقية الوحيدة للمخدرات سنة 1961 وتلك الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة 1972 واتفاقية المؤثرات العقلية سنة 1971 قد أرفقت بكل منهما أربعة جداول مبين بها المواد المخدرة والمؤثرات العقلية. وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية سنة 1988 مرفقا بها جدولين مدرج بهما المواد التي يكثر استخدامها في الصنع الغير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية وهي ما يعبر بالسلائف والكيميائيات.

فعند البعض يقصد بالمخدرات والمؤثرات العقلية، أنها نوع من السموم وإن صح أن قليلا منها شفاء للناس، وعند البعض الآخر أنها مجموعة من العقاقير التي تؤثر على النشاط الذهني والحالة النفسية لمتعاطيها، وفي النطاق الدولي جاءت منظمة الأمم المتحدة سنة 1991 وقررت أن اصطلاح العقاقير المخدرة يشمل كلا من مصطلح المخدرات ومصطلح المؤثرات العقلية.⁽¹⁾

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 المخدرات، وذلك من خلال المادة 01 منها فقرة (ن) أنها أية مادة طبيعية كانت، أو اصطناعية من المواد المدرجة في الجدول الأول والثاني من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات، حيث تنص على ما يلي: " يقصد بتعبير " المخدر " أية مادة، طبيعية كانت أو اصطناعية، من المواد المدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961، ومن تلك الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة 1972 المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961"، كما عرفت نفس الاتفاقية في نفس المادة فقرة (ص) المؤثرات العقلية حيث تنص على ما يلي " يقصد بتعبير " المؤثرات

1- محمد رمضان محمد، المرجع السابق ص10.

العقلية" أية مادة، طبيعية كانت أو اصطناعية، أو أية منتجات طبيعية مدرجة في الجداول الأول والثاني والثالث والرابع من اتفاقية المؤثرات العقلية لسنة 1971".

ب- قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية في أعالي البحار

نظرا لكون الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية قيد من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، فإن المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تنص على ضرورة تعاون الدول في قمع الاتجار بهذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار بالشكل الذي يشكل مخالفة للاتفاقيات الدولية، كما يكون لأي دولة لديها من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار.⁽¹⁾

كما شملت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 في المادة 17 منها مجموعة من الإجراءات اللازمة من أجل السيطرة على تهريب هذه المواد في أعالي البحار،⁽²⁾ حيث حثت هي أيضا على التعاون لمنع الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية عن طريق البحر، حيث يكون لأي طرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو ترفع علما ولا تحمل علامات التسجيل تقوم بالاتجار بهذه المواد أن تطلب المساعدة من الأطراف الأخرى لمنع هذا الاتجار، ويجب على الطرف الذي يطلب إليها ذلك أن تقوم بالمساعدة قدر المستطاع، كما يكون لأي طرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات

1- TREVES Tullio, Op.Cit, P. 653.

- تنص المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " 1- تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.

2- لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار".

2 - TREVES Tullio, Op.Cit, P. 655.

تسجيل خاصة به تقوم بالاتجار بهذه المواد أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بهذا، ويطلب منها إثباتا للتسجيل وإذنا باتخاذ التدابير الملائمة حيال هذه السفينة.⁽¹⁾

فمن حق الدول أن تتخذ كل الإجراءات التي تراها ضرورية لقمع عمليات الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو غيرها من المواد الضارة والمؤثرة على صحة وعقل الإنسان والتي تقوم بها السفن في أعالي البحار، ويشكل هذا الحق أحد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، وعند الخوض في مضمون اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 سنجد أنه كان ينبغي أن يخول واضعيها، جميع دول العالم اختصاص عالميا بمحاربة تلك الجريمة في أعالي البحار، خاصة أن عمليات التهريب الدولي لهذه الآفة يتم تبادلها في الغالب في أعالي البحار، حيث لا سيادة لأحد ولا قانون جنائي ينطبق، ولكن فوجئنا بنص ضعيف يحث الدول على التعاون في قمع هذه الجريمة، ويخول دول العالم وحدها الاختصاص بالسفن التي ترفع علمها عندما يكون لديها أسباب معقولة للاشتباه بأن سفينتها تتاجر في تلك المواد، أما السفن الحربية التابعة لكافة دول العالم فلا يجوز لها طبقا لنص

1- تنص المادة 17 فقرة 1-3 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لسنة 1988 على ما يلي: " 1- تتعاون الأطراف إلى أقصى حد ممكن، وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار، على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر.

2- يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علما ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض. ويجب على الأطراف التي يطلب إليها ذلك أن تقدم المساعدة المطلوبة منها في حدود الإمكانيات المتاحة لديها.

3- يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك وأن يطلب منها إثباتا للتسجيل، ويطلب منها عند إثباته إذنا باتخاذ التدابير الملائمة لإزالة هذه السفينة".

المادة 108 من الاتفاقية المذكورة أن تقوم بضبط تلك السفينة إلا إذا طلبت دولة العلم منها ذلك⁽¹⁾.

رابعاً: البث الإذاعي غير المرخص به كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار

أدى التقدم العلمي والفني الهائل إلى توافر إمكانيات 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 جماعات مناهضة لأنظمة الحكم في تلك الدول أو جماعات تسعى إلى نشر أفكار معينة قد لا تكون مناسبة أو مرغوب فيها لأي سبب من الأسباب، ولما كان البث من أماكن بالبر يجعل القائمين به تحت سلطة الدولة فإن إجراء البث الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين به، إذ يجعلهم بمنأى عن أية سلطة وطنية يمكن أن تتعقبهم بالحساب والعقاب.⁽²⁾ فما المقصود بالبث الإذاعي غير المرخص به؟

أ- تعريف البث الإذاعي

يقصد بالبث الإذاعي غير المرخص به إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيون من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها بما يخالف الأنظمة الدولية من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، ويستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة،⁽³⁾ وهذا ما قضت به المادة 109 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽⁴⁾ وذلك لما ينطوي

1- جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 142-143.

2- جلال فضل محمد العودي، المرجع نفسه، ص 140.

3- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 234.

4- تنص المادة 109 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لأغراض هذه الاتفاقية يعني "البث الإذاعي غير المرخص به 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".

عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية وتنمية العلاقات الودية بين الشعوب.⁽¹⁾

ونظرا لمنع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المعقود سنة 1959، إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورات إلى الدول الأعضاء في الإتحاد 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.⁽²⁾

ب- قمع البث الإذاعي غير المصرح به

فضلا عن احتمال تشويش على الموجات المعتمدة دوليا، لذلك أعطت المادة 109 فقرة 3 اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽³⁾ لدولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة، أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أي دولة يمكن استقبال لبث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية، أن تقبض على أي شخص يعمل في هذا

1- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 220.

2- لم تبحث اتفاقية جنيف للبحار لسنة 1958 هذا الموضوع، إلا أنه دخل اتفاقية 1982 بناء على اقتراح من الجماعة الأوربية، فهل كان لتأخير في النص على هذا التحريم يعود إلى اعتقاد بأنه يمثل قاعدة لمراقبة مستقرة في تعامل الدول منذ مدة كافية؟ هذا ما قامت به محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 تشرين الثاني 1981 في قضية

(Magda Maria). - أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473.

3- تنص المادة 109 فقرة 03 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "2- يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أمام المحاكم:

أ- دولة علم السفينة؛

ب- أو دولة تسجيل المنشأة؛

ج- أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها؛

د- أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها؛

هـ- أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها".

البث غير المشروع وأن تحاكمه أمام محاكمها، وأن تحتجز السفينة وتضبط الأجهزة المستخدمة.

إذن، تكون عدة دول مختصة بمحاكمة الأشخاص الذين يعملون في البث الإذاعي غير المصرح به.

إضافة إلى ذلك نلاحظ أن الفقرة الثانية من نفس المادة من نفس الاتفاقية نصت على أنه لا مسؤولية إذا كان البث لأهداف إنسانية كالاستغاثة لإنقاذ السفينة أو غيرها من السفن من الغرق أو الحريق أو لإسعاف مريض أو مصاب وبالأولى لإنذار الدولة بخطر محقق كحدوث فيضان محقق أو إعصار.⁽¹⁾

ونظرا لخطورة هذه الجريمة باعتبارها اعتداء على سيادة الدولة، فهي تعتبر أيضا قيد من القيود الواردة على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، فتتعاون جميع الدول في قمع هذه الجريمة التي تحدث في أعالي البحار وهذا طبقا لنص المادة 109 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي تنص على ما يلي: "تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار".

بعد أن تطرقنا إلى دراسة الجرائم البحرية التي تشكل القيود الواردة على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار والتي يجب قمعها من أجل ضمان ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة وممارسة بقية الحريات الأخرى. فتلزم المادة 87 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 جميع الدول عند ممارستها للحريات المذكورة في الفقرة الأولى منها والتي تنص على ما يلي: "تمارس 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 لما يتعلق بالأنشطة في المنطقة"، ونفس الحكم ورد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في المادة الثانية.

1- جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 141.

والغاية من هذه القاعدة هي التوفيق بين حرية الملاحة وبقيّة حريات أعالي البحار، دون إعطاء أفضلية لإحداها على الأخرى إلا بالقدر الذي تسمح به النصوص، وتعتبر هذه القاعدة نتيجة عملية القاعدة وعدم التعسف باستعمال الحق المستقرة في القانون الدولي والتي أشارت إليها⁽¹⁾ المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽²⁾

ورغم شعورنا بعدم التمييز بين حريات أعالي البحار المختلفة وفقا لهذه القاعدة، إلا أن الاتفاقية أوردت بعض الأحكام التي تعطي أفضلية لبعض النشاطات على نشاطات أخرى، فالمادة 261 تقضي بأنه: "لا يجوز أن تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معداته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية"، إذ أن هذه القاعدة تعطي الأفضلية للملاحة على إقامة منشآت البحث العلمي، ومع ذلك فإن هذه الأفضلية محددة بكون هذه المنشآت تشكل عقبة أمام الملاحة في الطرق المقررة للملاحة الدولية وهناك استثناء آخر لمصلحة الملاحة الدولية،⁽³⁾ قررته المادتان 60 فقرة 7 و 147 فقرة 2 فقرة فرعية (ب) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فالمادة 60 فقرة 7 تمنع إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها في المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث تنص على ما يلي: "7- ... إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات الحرة المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية"، كما أن المادة 147/2 فقرة فرعية (ب) تمنع إقامة منشآت استكشاف واستثمار المنطقة الدولية إذ أدى إلى نفس النتيجة حيث تنص على ما يلي: "2- ... (ب) لا يجوز إقامة هذه المنشآت إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام

1- أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 439.

2- تنص المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق".

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 440.

الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك".

إلى جانب القيود التي قمنا بمعالجتها أعلاه أي القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية، هناك قيود أخرى وهي تلك الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية.

الفرع الثاني

القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية

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

أولاً: الرقابة في المنطقة المتاخمة

يعترف القانون الدولي للدولة الساحلية الحق بإلزام الآخرين باحترام قوانينها وأنظمتها في المنطقة، إذ أن الدولة تتمتع بسلطات محددة في ميادين الجمارك والضرائب والهجرة والصحة لمنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بتلك الميادين ويمكن لهذه السلطات أن تمارس أشكال القسر كتوقيف السفن واقتيادها إلى أحد الموانئ في الدولة الساحلية أو ممارسة الأعمال القضائية بحقها أو وضع اليد عليها،⁽¹⁾ وهذا ما نصت عليه المادة 33 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽²⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 442.

2- أنظر المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع أنظر الفصل الأول في الجزء الخاص بالمنطقة المتاخمة.

ثانيا: حق المطاردة الحثيثة

تعتبر المطاردة الحثيثة استثناء من الولاية المانعة لدولة العلم، لأنها تعتبر استمرارا لولاية الدولة الساحلية، أو استمرار " لفعل الولاية" كان يمكن أن يبدأ لو لم تترك السفينة تلك المنطقة، فالمطاردة الحثيثة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية.⁽¹⁾ فإذا كان لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية سبب معقول للاعتقاد بأن سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمتها، فإن للدولة الأخيرة الحق في مطاردة السفينة الأجنبية وهي لما تزال في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة المجاورة للدولة الساحلية، وضبطها وفرض العقاب عليها.

غير أن سلطات الدولة عند مطاردتها للسفينة التي صدرت عنها المخالفة قد لا تتمكن من ضبطها وهي في أقسام البحار التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية أو لرقابتها، وذلك لأن السفينة قد تمكنت من الدخول في أعالي البحار، وفي هذه الحالة يجوز للسلطات الدولة الساحلية أن تستمر في مطاردتها للسفينة المخالفة في أعالي البحار ذاته،⁽²⁾ وكما أشرنا سابق ولكي يثبت الحق شرعا للسلطات الدولة الساحلية في أن تطارد سفينة أجنبية في أعالي البحار يجب أن تكون المطاردة قد بدأت بالفعل في أي جزء من أجزاء البحار الخاضعة لسيادة الدولة أو لرقابتها، وأن تظل فيها هذه المطاردة مستمرة على الرغم من دخول السفينة المخالفة منطقة أعالي البحار، ويشترط فيها أيضا أن تقوم بها السفن أو الطائرات الحكومية وحدها.⁽³⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 474.

2- عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 119.

3- أنظر المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ثالثاً: ممارسة حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف

القاري

تقتضي ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري جملة من التدابير التي تشمل الغير، بما في ذلك السفن الأجنبية المارة في تلك المنطقة.⁽¹⁾ فالمادة 73 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تجيز للدولة الساحلية لهذا الغرض أن " ...تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقاً لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدتها طبقاً لهذه الاتفاقية لغرض ممارسة ... حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة المواد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة...".

ومن أجل توفير الضمانات اللازمة لحرية الملاحة الدولية، قررت نفس المادة ضمانات تلزم الدولة الساحلية بإخلاء سبيل السفينة المحتجزة وطاقمها عند تقديم كفالة معقولة أو أي ضمان آخر، كما قررت عدم شمول تلك العقوبات عقوبة السجن أو أي شكل من أشكال العقوبة البدنية، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، وألزمت الدولة الساحلية عند احتجازها السفن الأجنبية أو احتباسها، بإبلاغ دولة العلم بالإجراءات المتخذة وبالعقوبات المفروضة.⁽²⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 466.

2- أنظر المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

وبلاحظ أن هذا الحكم يقتصر على الثروات الحية فقط أما بالنسبة لثروات غير الحية فإن للدولة الساحلية بعض السلطات على السفن الأجنبية عند قيامها بنشاطات تخص هذه الثروات وفقا لفقرة 02 من المادة 111 من نفس الاتفاقية التي تجيز المطاردة الحثيثة على "... ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة على الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة".

يستخلص من ذلك أن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الجزرية ضد الخرق المرتكب من قبل السفن الأجنبية ضد قوانين وأنظمة تلك الدولة المتعلقة بتلك الأنشطة، مع الأخذ في الاعتبار ضمانات الحد الأدنى الواردة في المادة 73 من الاتفاقية.⁽¹⁾

تتقيد ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بإضافة إلى القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجماعة الدولية وتلك الناجمة عن ضرورات حماية مصالح الدولة الساحلية، بحماية البيئة البحرية باعتبارها من أهم القيود الواردة على ممارسة حرية ملاحة البحرية في أعالي البحار.

الفرع الثالث

حماية البيئة البحرية

تشكل حماية البيئة البحرية أهم القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بالنسبة لجميع الدول، إذ يتعين عليها المحافظة على البيئة البحرية لأعالي البحار من التلوث (أولاً)، وحفظ مصادر الثروة البيولوجية البحرية (ثانياً).

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 467.

أولاً: حماية البيئة البحرية من التلوث

غياب السيادة في أعالي البحار لا يعني عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه، بل على العكس فهناك مجموعة من القواعد التي سمحت بالتدخل لتأمين هذه الحماية،⁽¹⁾ وكان ذلك على شكل إبرام اتفاقيات دولية عديدة عالجت مشكلة التلوث البحري الناتج عن ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة، ومن هذه الاتفاقيات نجد:

أ- الاتفاقيات الدولية التي تسمح بالتدخل في أعالي البحار في حالة وجود تلوث يهدد البيئة البحرية

أهم الاتفاقيات الدولية التي تسمح للدول بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع تلوث يهدد البيئة البحرية هي:

1- اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي⁽²⁾

على إثر حادثة ناقلة النفط اللابيريّة توري كنيون (Torey Canyno) سنة 1967 في عرض السواحل البريطانية وقصفها من الطيران البريطاني للحد من التلوث الناجم عن تسرب النفط من مخازنها، أصبح من الضروري إقرار فكرة التدخل ضد السفن الأجنبية الموجودة خارج البحر الإقليمي إذا كان وجود تلك السفن يهدد البيئة البحرية لتلك الدولة بالخطر.⁽³⁾

وعلى الرغم من أن التصريف الأولي للنفط في هذه الظروف غير اختياري، إلا أن المصالح التجارية أو غيرها يمكن أن تقوم حجة ضد التدابير المتخذة فيما بعد، أو التي

1- Voir **DOUAY Claud**, « Le Droit de la préservation du milieu marin », Le nouveau de Droit international de la mer, R.G.D.I.P, N039, Pédone. Paris, 1983, PP. 244-246.

2- انضمت الجزائر إلى هذه اتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 و بروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973.

3- محمد الحاج حمود، المرجع السابق ص 442.

يجب اتخاذها لحماية الخط الساحلي أو مصالحها ذات العلاقة من عواقب هذا التصريف للنفط، وبناء عليه، عقد مؤتمر دولي في بروكسل في بلجيكا في الفترة الممتدة من 10-20 تشرين الثاني سنة 1969 بناء على دعوة من المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو) حضرته وفود تمثل 48 دولة، أسفر عن عقد اتفاقية تعالج حالات التدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلوث بحري بالنفط، وقد أصبحت هذه الاتفاقية سارية المفعول في 9 مايو 1975، ويلاحظ على نصوص هذه الاتفاقيات أنها تمثل شرخا ايجابيا في المفهوم الكلاسيكي لحريات أعالي البحار، وذلك بتزويدها الدول الأطراف بالسلطة اللازمة لاتخاذ التدابير في أعالي البحار.⁽¹⁾

فوفقا لنص المادة الأولى من المرسوم رقم 11-246، فإنه:

- تستطيع الأطراف المتعاقدة اتخاذ الإجراءات الضرورية في أعالي البحار لمنع أو تخفيف أو إزالة الأخطار الشديدة والوشيجة الوقوع التي يمثلها السواحل أو مصالحها المرتبطة به التلوث أو التهديد بالتلوث بالنفط لمياه البحر أو أفعال مرتبطة بذلك أحداث قابلة حسب الدلائل، لان تكون لها نتائج ضارة بالغة جدا.⁽²⁾

- كما يتعين على الدولة الساحلية عند اتخاذ إجراءات التدخل أن تتخذ الأحكام اللازم من أجل ذلك.⁽³⁾

1- يوسف محمد العطاري، القانون الدولي و تلويث البيئة البحرية بالنفط، دراسات علوم الشريعة و القانون، المجلد 33، العدد 01، 2006، ص ص 78-79.

2- تنص المادة 01 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 على ما يلي: " يجوز لأطراف الاتفاقية الحالية أن تتخذ في أعالي البحار ما تراه ضروريا من إجراءات لمنع أو تخفيف أو استئصال الأخطار الجسيمة المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالزيت، وذلك في أعقاب حادثة بحرية وأعمال تتعلق بهذه الحادثة، والتي ينتظر أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر..."

3- تنص المادة 03 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 على ما يلي: " عندما تمارس دولة ساحلية ما حقها في اتخاذ إجراءات وفقا للمادة الأولى، فمن الواجب تطبيق الأحكام الآتية:

- تنقيد الدولة فيما تتخذه من إجراءات بقاعدة النسبية، أي تكون الإجراءات متناسبة مع الضرر الحالي أو الذي يتهدد الدولة الساحلية، وفي تحديد التناسب يجب أن تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار مدى واحتمال الضرر الحالي إذا لم تكن الإجراءات قد اتخذت بعد، وتوقعات فعالية تلك الإجراءات وتوقعات الضرر الذي يمكن أن يتسبب عن تلك الإجراءات.⁽¹⁾

- = أ- قبل اتخاذ أية إجراءات، تبدأ الدولة الساحلية بالتشاور مع الدول الأخرى المتأثرة بالحادث البحرية، ولاسيما دولة أو دول العلم،
- ب- تقوم الدولة الساحلية بدون تأخير بتبليغ الإجراءات المقترحة إلى أي أشخاص طبيعيين أو اعتباريين تعرفهم الدولة الساحلية أو أخطرت بهم أثناء المشاورات، من ذوي المصالح التي ينتظر أن تتأثر اعتياديا بتلك الإجراءات. وعلى الدولة الساحلية أن تراعي أية آراء قد يقدمها هؤلاء لها،
- ج- قبل اتخاذ أية إجراءات، يجوز للدولة الساحلية التشاور مع خبراء مستقلين يختارون من قائمة تحتفظ بها المنظمة،
- د- في الحالات العاجلة جدا التي تتطلب إجراءات فورية، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التي تفرضها الحالة العاجلة بدون إخطار أو استشارة مسبقين، أو بدون متابعة ما بدأته من مشاورات،
- هـ- تبذل الدولة الساحلية، قبل اتخاذ هذه التدابير وأثناء تنفيذها، كل ما في وسعها لتفادي تعريض الحياة البشرية لأي خطر، ولتقديم أية مساعدة قد يحتاج إليها المكربون، وكذلك لتيسير إعادة طواقم السفن إلى أوطانهم في الحالات المناسبة وعدم خلق أية عراقيل في ذلك الصدد،
- و- تبلغ الإجراءات المتخذة تطبيقاً للمادة الأولى بدون تأخير إلى الدول المعنية وإلى الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المعنيين والمعرفين، فضلاً عن الأمين العام للمنظمة".
- 1- يوسف محمد العطاري، المرجع السابق، ص 79.
- تنص المادة 05 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 على ما يلي: "1- ينبغي أن تتناسب الإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية وفق للمادة الأولى من الأضرار الفعلية أو المحدقة.
- 2- ينبغي أن لا تتجاوز هذه الإجراءات حدود ما هو لازم بصورة معقولة لبلوغ الغاية المحددة في المادة الأولى، وأن يتوقف حالما يتحقق ذلك، ومن الواجب ألا تمس هذه الإجراءات دون داع بحقوق ومصالح دولة العلم أو دول أخرى أو أي أشخاص طبيعيين أو اعتباريين معنيين.
- 3- وعند النظر فيما إذا كانت الإجراءات تتناسب مع الأضرار، يتعين مراعاة ما يلي:
- أ- مدى الأضرار الوشيكة واحتمالات وقوعها في حالة عدم اتخاذ تلك الإجراءات،
- ب- احتمالات فعالية تلك الإجراءات، و
- ج- مدى الأضرار التي قد تنجم عن تلك الإجراءات".

- كما تم الإقرار على أنه أي طرف اتخذ إجراءات مخالفة لنصوص الاتفاقية مسببا ضررا للآخر يلتزم بدفع تعويضات عن ذلك الضرر الذي تسبب عن تلك الإجراءات التي تتجاوز ما هو لازم ومعقول لتحقيق الغاية،⁽¹⁾ على أنه لا يجوز للطرف المضرور أن يلجأ إلى التوفيق أو التحكيم إلا بعد استنفاد الوسائل الداخلية للإصلاح.⁽²⁾

أما بالنسبة للمادة 01 فقرة 01 و 02 من البروتوكول الملحق بهذه الاتفاقية،⁽³⁾ فإنه لا يحصر التدخل في حالة التلوث وبالنسبة فقط وإنما يشكل التلوث الناجم عن مواد مسطرة قائمة توضع من قبل جهاز تسمية المنظمة البحرية بين الحكومات وتحت مواد أخرى يمكن أن تجعل صحة البشر في خطر، أو يمكن أن تتلف المواد الحية الحيوانية أو النباتية أو تضر بالتسليية أو تؤثر على أي استعمال مشروع للبحر.

2- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

تضمنت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حكما حول التدخل في أعالي البحار بسبب التلوث وذلك بموجب المادة 221 فقرة 01 والتي تنص على ما يلي: " ليس في هذا الجزء

1- يوسف محمد العطاري، المرجع السابق، ص 79.

- تنص المادة 06 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 على ما يلي: " يلزم أي طرف يقدم على اتخاذ إجراءات مخالفة لأحكام الاتفاقية الحالية ويتسبب في الإضرار بالآخرين، بدفع تعويض عن الأضرار الناجمة عن الإجراءات التي تتجاوز ما هو ضروري اعتياديا لبلوغ الغاية المذكورة في المادة الأولى".

2- تنص المادة 08 فقرة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 على ما يلي: " لا يحق للطرف الذي اتخذ الإجراءات رفض طلب بالتوفيق أو التحكيم مقدم بموجب أحكام الفقرة السابقة إن تذرع فحسب بأن التدابير العلاجية، بموجب القوانين البلدية في محاكمه هو، لم تستنفد بعد".

3- تنص المادة 01 من البروتوكول الملحق بالاتفاقية 1969 على ما يلي: " 1- يجوز لأطراف البروتوكول الحالي أن تتخذ في أعالي البحار ما تراه ضروريا من إجراءات لمنع أو تخفيف أو استئصال الأخطار الجسيمة المحدقة بسواحلها أو ما يتصل بذلك من مصالح، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بمواد غير الزيت، وذلك في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بهذه الحادثة. والتي ينتظر اعتياديا بأن تسفر عن نتائج بالغة الضرر.

2- يشير مصطلح مواد غير الزيت الوارد في الفقرة 1 إلى ما يأتي:

أ- المواد المدرجة في قائمة تتولى وضعها هيئة مختصة تعيينها المنظمة، ثم ترفق بالبروتوكول الحالي، و
ب- المواد الأخرى التي يمكن أن تعرض الصحة البشرية للأخطار، أو تضر بالموارد الحية والحياة البحرية، أو تعطب المرافق، أو تتدخل بالاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر".

ما يمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج
بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها
المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال
تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر آثار ضارة
كبيرة". وما يلاحظ عن هذه المادة أنها لم تكتفي بحق الدولة في أن تتخذ التدابير وإنما أن
تتخذ أيضاً التدابير المشار إليها، وهذا لا نجده في اتفاقية بروكسل لسنة 1969، كما أضافت
المادة إلى عبارة "مصلحتها المرتبطة" عبارة بما في ذلك "صيد السمك" في حين أن المادة
02 فقرة 04 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 أضافت إلى العبارة الأولى عبارة "أنشطة
صيد الأسماك التي تشكل وسيلة جوهرية والتي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق
للأشخاص المعنيين". وهذا يعني أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 توسعت في مفهوم
هذه النشاطات إذ أشارت إلى الصيد بصورة مطلقة دون أن تحدد أن يكون الصيد وسيلة
جوهرية للوجود ومن المهم أن نشير إلى أن المادة 221 فقرة تعترف بهذا الحق كان موجوداً
سابقاً ويرتبط بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي وهذا يؤدي إلى القول بأن هذا الحق يمكن
أن يمارس بصرف النظر عن عدم دخول حيز التنفيذ.⁽¹⁾

كما أعطت المادة 218 فقرة 02 من نفس الاتفاقية لدولة الميناء الحق بالقيام بالتحقيق
مع السفن وعند توفر الأدلة، إقامة الدعوى ضدها، عند الشك بقيامها بأي تصرف للفضلات
أو المواد الملوثة خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة
لتلك الدولة، أي أعالي البحار انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعية عن
طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.⁽²⁾

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 443.

2- تنص المادة 218 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "عندما تكون سفينة موجودة طوعاً
داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لتلك الدولة أن تجري تحقيقاً
وأن تقيم، حيث تبرر الأدلة ذلك. الدعوى فيما يتعلق بأي تصرف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية =

كما وفرت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الإطار العام القانوني لهذه الممارسات، حيث خصصت الجزء الثاني عشر لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها حيث نصت المواد 192-195 و 207 منها: يجب على الدول تبني تشريعات ولوائح في مسألة التزامات الحماية والوقاية، والتي ألزمت بها جميع الدول (المادة 192)، كما ألزمت الدول بالتعاون الدولي والإقليمي في المواد 197-199، و 202 و 204 و 206 مع مساعدة الدول النامية لمواجهة تلوث البيئة البحرية والمراقبة المستمرة لحمايتها، ووضعت إجراءات البوليس والقمع والتصليح في المواد 228-230 و 235 وتمنح لدولة العلم التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث الذي يصدر من السفن الرافعة لعلمها (المادة 217)، كما منحت للدول تنظيم قمع المخالفات (المادة 220)، لتخرج من إجراءات الحماية السفن الحربية وذلك في المادة 336، كما نصت على قمع التلوث بواسطة السفن (المادة 221 والتلوث برمي الفضلات (المادة 210) والتلوث عن طريق استكشاف واستغلال قيعان البحار (المادة 145 و 209) لتخضع للنزاعات الخاصة بهذا القسم للسنوات القضائية الملزمة.⁽¹⁾

يتضح من خلال ما سبق، أن موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أهم القيود التي ترد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار،⁽²⁾ حيث يسمح للدول باتخاذ الإجراءات الضرورية للوقاية من التلوث البحري دون عرقلة حرية الملاحة، فألزمت الدول على الإلتزام الصارم لتجهيز السفن الناقلة للنفط والمواد الأخرى مثل هذه المواد الملوثة للبيئة البحرية وإتباع الطرق الملاحية الملزمة، وعليه، فمن حق الدولة الساحلية أن تملي على هذه السفن تشريعاتها الخاصة بالوقاية من التلوث، ولمواجهة الخطر التلوثي وحماية البيئة البحرية عقدت الدول المعنية العديد من المؤتمرات الدولية وهي على التوالي:

= أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام".

1- لمزيد من التفاصيل راجع الجزء الثاني عشر الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية، ...، المرجع السابق، ص 308.

- مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 الذي تحدث عن حماية البيئة البحرية من التلوث.
- المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1973.⁽¹⁾
- وبالإضافة إلى ما سبق أي (اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار 1969 والبروتوكول الملحق بها سنة 1973 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982)، تم إبرام اتفاقيات أخرى لمجارية التلوث البحري.

ب- الاتفاقيات الأخرى المبرمة لمحاربة التلوث البحري في أعالي البحار

- اتفاقيات أوصلو سنة 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق⁽²⁾ من السفن والطائرات حيث تم التوقيع عليها بعدما تم الإدراك أن العمل الدولي لرقابة تلوث البحر بإغراق المواد الضارة من السفن والطائرات يجب أن يبدأ دون إبطاء واتخاذ الوسائل العلمية لمنع هذا التلوث، والإقلال إلى أقصى حد من كمية النفايات التي يتم التخلص منها بالإغراق.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 251-253.

2- يعرف الإغراق على أنه التخلص العمدي في البحر للنفايات أو المواد الأخرى من السفن و الطائرات والأرصفة أو التركيبات الصناعية في البحر، ولا يشمل الإغراق التخلص في البحر، من النفايات أو المواد الأخرى بطريقة عرضية أو تبعية لتشغيل السفن والطائرات والأرصفة أو التركيبات الصناعية الأخر وتجهيزاتها في البحر، كما لا يشمل الإغراق إيداع مواد غير مجرد التخلص منها، وهذا التعريف يقترب من ذلك الذي اعتنقته اتفاقية 1972. أما قانون البحار الجديد فقد نقل على نحو يكاد يكون حرفياً عن تلك الاتفاقية، وذلك في المادة 01 فقرة 05 من البند الأول. - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة- دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية-، الطبعة 01، جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 1994، ص ص 107-112.

- تنص المادة 01 فقرة 05 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "أ- يعني "الإغراق":

1- أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية؛

2 -أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية؛

ب- لا يشمل "الإغراق" ما يلي:

1- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتاها في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرسفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرسفة، أو التركيبات".

- معاهدة لندن 29 ديسمبر 1972 حول الوقاية من التلوث بسبب النفايات، مع ملاحق: نذكر منها: الملحق الأول: القائمة السوداء (مواد جد خطرة)، والملحق الثاني القائمة الرمادية (مواد خطرة قليلا)،⁽¹⁾ واتفاقية لندن لسنة 1972 الخاصة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والفضلات الأخرى، وتعرف بالاتفاقية العامة للإغراق، حيث أشارت إلى القدرة المحدودة للبحار في استيعاب النفايات وجعلها غير ضارة ولتوليد موارد طبيعية جديدة.⁽²⁾

- اتفاقية ماريول⁽³⁾ (1978/1973) حول محاربة التلوث بواسطة السفن: وتعتبر هذه الاتفاقية أول نص دولي الذي قمع بشكل فعلي التلوث البحري بالنفط.

- معاهدة لندن 02 نوفمبر 1973 وبروتوكول 1978 الخاصة بالتلوث العمدي بواسطة ناقلات النفط مع خمسة ملاحق منها: الملحق الأول حول قواعد بناء السفن الناقلة للنفط، والملحق الثاني حول المواد الملوثة، والملحق الثالث حول السفن الناقلة لمواد ملوثة، والملحق الرابع حول المياه المستعملة الخاصة بالسفن، والملحق الخامس حول فضلات السفن.

- اتفاقية لندن لسنة 1973 حول إلقاء النفايات.

- اتفاقية لندن لسنة 1973 و1974 الخاصة بالحماية من التلوث من السفن، واتفاقية باريس لسنة 1974 حول المصادر البرية للتلوث. ومن أجل أمن الملاحة عن طريق بناء السفن واحترام قواعد البناء والتجهيزات تبنت الدول: القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة (IDMG) الموضوع من طرف المنظمة البحرية الدولية (IMO)⁽⁴⁾.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 253-254.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 107.

3- Voir MONTEL Leslie, Op. Cit, PP. 18-19.

4- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 254-255.

ثانيا: حفظ مصادر الثروة البيولوجية البحرية

إطلاق حرية الصيد في أعالي البحار يعد نتيجة منطقية لمبدأ حرية البحار، ويرجع أساسها إلى الاعتقاد بأن ثروة البحر البيولوجية لا تجف ولا تنضب أبدا فهي ثروة متجددة ودائمة، ولكن مع تطور أساليب الصيد وصناعة السمك اتضح أن هذه الثروة قابلة للزوال كغيرها من الثروات الطبيعية، ومن واجب فرض قيود على إطلاق حرية الصيد في أعالي البحار بهدف المحافظة على هذه الثروة لمصلحة الإنسانية جمعاء، أو الاتجاه نحو إنهاء الصلة بين حرية الصيد وحرية البحار، ولا شك أن إطلاق حرية الصيد في البحار بلا قيود أو ضوابط لابد أن تؤدي إلى أضرار اقتصادية بالغة خاصة وأن أساطيل الصيد التي تستخدمها الدول البحرية المشتغلة بصناعة الصيد مزودة بآلات ومحركات قوية تتطلق في البحار لتكتسح ما تجده من مختلف فصائل السمك، وهي مشيدة على نحو يكفل الحصول على كميات ضخمة من السمك.⁽¹⁾

منذ نهاية القرن 19 ظهر بأنه قد يكون بعض الصيد خطر على الثروة السمكية في بعض المناطق من أعالي البحار، فلم تعد حرية الصيد تعني حرية مطلقة، لأن الثروة السمكية يمكن أن تتناقض وتنضب، لذا نظمت مسألة المصايد التي قيدت كثيرا من حرية الصيد التي عرفتھا السنوات الأولى، حيث عرف تنظيم المصايد معاهدات ثنائية ومعاهدات متعددة الأطراف،⁽²⁾ كما أبرمت الجماعة الدولية اتفاقيات من بينها وأهمها:

1- عمر حسن عدس، المرجع السابق، ص 377.

2- تتمثل هذه المعاهدات في:

1- **المعاهدات الثنائية:** في المعاهدات التي عقدتها الدول المتجاورة والتي جسدت ذلك في إبرام مثل معاهدة بين فرنسا وبريطانيا العظمى للصيد في بحر المانش (معاهدة 1839، واتفاقية 1928) للصيد في مياه أرخبيل والصيد في أرخبيل، أما وبين بريطانيا ويوغسلافيا للصيد في بحر الأدياتييك (اتفاقية Brioni 1921 واتفاق 1949).

2- **المعاهدات المتعددة الأطراف:** أبرمت الدول معاهدات متعددة الأطراف لتنظيم المصايد، حيث أبرمت معاهدات واتفاقيات تجسدت في: مثلاً: اتفاقية الصيد في بحر الشمال (1882) بين الدول الواقعة على شاطئ هذا البحر باستثناء السويد والنرويج، وقد استبدلت باتفاقية 1964 المتعلقة بالصيد في مياه أوربا الغربية، اتفاقية لاهاي 1882 معاقبة الملاهي القائمة في بحر الشمال، معاهدة 06 نوفمبر 1887 تخول سفن جميع الأطراف التحقق من بعض المخالفات لاسيما=

أ- اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالصيد والمحافظة على الثروة الحية في

أعالي البحار

تم إبرام اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالصيد والمحافظة على الثروة الحية في أعالي البحار، وهذا اعتبارا من المطالب الوطنية لبعض الدول من أجل حماية الموارد الحية في أعالي البحار كالتصريح الأمريكي لسنة 1945، حيث اقترحت نظاما مشتركا للمصايد في أعالي البحار مقترحة على الدول المجاورة لبعضها البعض في أعالي البحار ووضع أنظمة قانونية تنظم ذلك.

وقد أكد عليها من طرف القضاء الدولي من خلال محكمة العدل الدولية في قراراتها 25 جويلية 1974 حول قضية الاختصاصات في مسألة المصايد. لتؤكد عليه لجنة القانون الدولي في تقريرها سنة 1956 بأنه: لرعايا الدولة الحق في ممارسة الصيد في أعالي البحار مع مراعاة ما يربطها مع غيرها من الدول من معاهدات والتدابير الخاصة بالمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار، وعليه فإن الاتفاق الذي أبرم في جنيف سنة 1958 بشأن الصيد والثروة الحية يعتبر علامة هامة في تاريخ القانون الدولي البحري، فقد نظم على المستوى الدولي كثيرا من الفوضى التي كانت تسيطر على العلاقات الدولية حتى ذلك الوقت.⁽¹⁾

كما حثت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الدول بالتعاون بين بعضها البعض لحفظ وإدارة الموارد الحية في أعالي البحار في المواد 116 حتى 120⁽²⁾ التي أضفت على معاهدة 1958 عدة أحكام وقواعد لتسيير الموارد الحية تمثل في التوسيع للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي قلصت من حرية الصيد في أعالي البحار، حيث نصت المادة

=المتعلقة منها بتجارة الكحول التي تحظر الحانات القائمة في بحر الشمال، معاهدة روما (24 سبتمبر 1949) المتعلقة بالصيد في البحر الأبيض المتوسط التي أنشئ بفضلها مجلس عام للصيد. أنظر: - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 241-238.

1- أنظر محمد سعادي، المرجع نفسه، ص ص 242-244.

2 - CHEVALIER Claudiane, Op.Cit, P. 20.

116 على أنه لجميع الدول الحق في أن تزاوّل رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار وذلك رهنا بمراعاة الالتزامات الناجمة عن المعاهدات وحقوق الدولة الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها المنصوص عليها،⁽¹⁾ كما قيدت المادة 117 هذا الحق وذلك لصالح التعاون الدولي للمحافظة على الموارد الحية⁽²⁾، كما حثت على إلزامية التعاون التي نصت عليها المادتان 118⁽³⁾ و119 من نفس الاتفاقية.⁽⁴⁾

1- تنص المادة 116 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " لجميع الدول الحق في أن يزول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار...".

2- تنص المادة 117 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " على جميع الدول واجب اتخاذ ما قد يكون ضروريا من التدابير بالنسبة إلى رعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار، أو التعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير".

3- تنص المادة 118 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " تتعاون الدول فيما بينها في حفظ وإدارة الموارد الحية في مناطق أعالي البحار. وتدخل الدول التي يستغل رعاياها موارد حية متماثلة، والدول التي يستغل رعاياها موارد حية مختلفة في نفس المنطقة، في مفاوضات بغية اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ الموارد الحية المعنية. وتتعاون، حسب الاقتضاء، لتؤسس لهذا الغرض منظمات دون إقليمية أو إقليمية لمصائد الأسماك".

4- تنص المادة 119 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " على الدول، في تحديدها لكمية الصيد المسموح بها ووضعها غير ذلك من تدابير حفظ الموارد الحية في أعالي البحار أن:

أ- تتخذ تدابير تهدف، على أساس أفضل الأدلة العلمية المتوفرة للدول المعنية، إلى صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛

ب- تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار في الأنواع المترابطة بالأنواع المجتناة أو المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المترابطة أو المعتمدة بمستويات أعلى من مستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية.

2- يتم بصورة منتظمة تقديم و تبادل ما هو متوفر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية الصيد و مجهوده وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية، عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، حيثما يقتضي الحال ذلك، و باشتراك كافة الدول المعنية.

3- تضمن الدول المعنية أن لا تميز تدابير الحفظ و تنفيذها، قانونا أو فعلا، ضد صيادي أية دولة".

ب- الجهود الدولية الأخرى التي تهدف إلى تنظيم الصيد في أعالي البحار

تنظيم الصيد في أعالي البحار من اختصاص الدولة وليس حق مطلقا للخواص، مثل تجريم الصيد في بعض المواسم وتحرير صيد نوع من السمك وتحرير استعمال بعض وسائل الصيد، تنظيم أوربي 29/345 المؤرخ في 27 جانفي 1992 المحرم لاستعمال شبك الصيد الذي يفوق عرضه 5-2 كلم، وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 225/44 المؤرخ في 22 ديسمبر 1989 في المسألة.

وتم إبرام اتفاق روما في 24 نوفمبر 1993 تحت إشراف منظمة التغذية الزراعية العالمية بغية تفصيل احترام الإجراءات الدولية للمحافظة وتسيير من طرف سفن الصيد في أعالي البحار، كما نظمت مسألة الأنواع المخزونة المجاورة وأنواع السمك المخزنة المهاجرة بفضل اتفاق نيويورك المؤرخ في 04 ديسمبر 1995 من قبل مؤتمر الأمم المتحدة الذي يرمي إلى المحافظة على هذا المخزون من السمك، وإعلان روما المؤرخ في 11 مارس 1999 حول تطبيق قانون السلوك من أجل صيد مسئول، ومخطط العمل الدولي سنة 2001 من طرف منظمة التغذية والزراعة الذي يرمي إلى الوقاية والتصدي وإقصاء الصيد الغير مشروع والغير معلن عنه والغير منظم، وقرار منظمة التغذية والزراعة 2003 حول الصيد الغير مشروع والغير معلن عنه والغير منظم، وإعلان روما حول الصيد الغير مشروع والغير معلن عنه والغير منظم على مستوى منظمة التغذية والزراعة بتاريخ 12 مارس 2005.

كما تم إبرام عدد كبير من المؤتمرات الدولية لدراسة المسألة ونذكر بعضها: مؤتمر ستوكهولم سنة 1899 الخاص بتنظيم الصيد في أعالي البحار، مؤتمر أوسلو لسنة 1901 وكوبنهاغن سنة 1902 اللذين أنشئ فيهما مجلس دولي دائم لاستغلال البحر لدراسة الظروف البيولوجية الخاصة بتنظيم وإدارة الصيد عن طريق اتفاق دولي، مقرة بكوبنهاغن.

مؤتمر جنيف 24 سبتمبر 1931 الخاص بمنع صيد بعض الأنواع من السمك، مؤتمر سنة 1946 لبحث الصيد في بحر الشمال وإنشاء لجنة استشارية دائمة لتقديم التوصيات لمنع نفاذ أنواع الأسماك ووضع قواعد خاصة بتنظيم الصيد فيه دون أن ننسى المؤتمرات الدولية على مستوى الأمم المتحدة المتتالية التي سبقت إبرام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، كما أنشئت لجان خاصة بتنظيم المصايد تمثل ذلك في: لجنة الإشراف على الصيد وتنظيمه في البحر الأبيض المتوسط سنة 1919، لجنة للإشراف على الصيد وتنظيمه في المحيطين الهادي والأطلسي، لجنة مختلطة ذات اختصاصات فنية وعلمية واستشارية (توصيات) خاصة بتنظيم صيد سمك الحوت لتنفيذ بعد توقيع اتفاقية 9 جوان 1930 في معاهدة 1941، لجنة للإشراف على الصيد وتنظيمه 1946.⁽¹⁾

1- أنظر: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 244-248.

خاتمة:

تعتبر اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على غرار اتفاقية جنيف لسنة 1958، النظام القانوني الدولي الشامل والمتكامل في معالجة جميع القضايا المتعلقة بالبحار، ومن بينها تلك المتعلقة بالملاحة البحرية، حيث قسمت البحار إلى مناطق بحرية عديدة، والتي تتمثل في المياه الداخلية والمياه الأرخيبيلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، أعالي البحار، ومنطقة التراث المشترك. غير أن دراستنا ارتكزت حول كيفية تنظيم ممارسة الملاحة البحرية في المناطق التي هي موضع سير السفن باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، والتي تتمثل في كل من: المياه الداخلية أو المياه الأرخيبيلية بالنسبة للدول الأرخيبيلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

يتضح من خلال هذا التقسيم أن ممارسة الملاحة البحرية تم تنظيمها حسب سيادة وولاية الدولة الساحلية على المناطق البحرية التابعة لها، فهي تختلف من منطقة إلى أخرى، ففيما يخص المياه الداخلية أو المياه الأرخيبيلية بالنسبة للدولة الأرخيبيلية والبحر الإقليمي، فرغم ممارسة الدولة الساحلية السيادة المطلقة على هذه المناطق إلا أن اتفاقية قانون البحار أوردت قيد على هذه السيادة خدمة للملاحة الدولية وهو حق المرور البريء والمرور الأرخيبيلي كحق تتمتع به السفن الأجنبية، فعلى الدولة الساحلية أن تضمن المرور البريء وتزيل كل ما من شأنه أن يعرقل الملاحة العادية دون أن تميز في المعاملة، وفي نفس الوقت منحت لها نفس الاتفاقية إدراج مجموعة من الشروط وراء سماحها للسفن الأجنبية بممارسة الملاحة البحرية في المياه الخاضعة لقضائها.

فممارسة الملاحة البحرية في هذه المناطق تبدو حرة لكنها مقرونة بشروط التي يتعين على السفن الأجنبية احترامها أثناء ممارستها للملاحة البحرية في هذه المناطق، وهذا معناه

أن الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية مقيدة بمجموعة من القيود التي نظمها الاتفاقية بطريقة وفقت بين دواعي الملاحة البحرية الحرة والأمن وبين مقتضيات أمن وسلامة الدولة الساحلية وذلك حفاظاً على سيادة وأمن الدولة الساحلية على هذه المناطق.

كما تم تنظيم ممارسة الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فتبين لنا أنها حرة، وذلك بتقسيم المضائق إلى مضائق داخلية ومضائق دولية، حيث تم تقرير المرور البريء والمرور البرئ الذي لا يوقف بالنسبة للمضائق الداخلية، والمرور العابر على المضائق الدولية، غير أنه رغم إقرار مبدأ حرية الملاحة البحرية في هذه المضائق تم تقييدها وذلك لصالح الدول المشاطئة للمضيق والسفن والغواصات المارة عبر هذه المضائق.

كما تم تنظيم ممارسة الملاحة البحرية في المناطق الخاضعة للولاية المحدودة للدولة الساحلية، والتي تتمثل في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة. يتضح أن ممارسة الملاحة في المنطقة المتاخمة حرة ومكفولة بالنسبة لجميع السفن بمختلف أنواعها وجنسياتها، 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، وبالمقابل يتعين على الدولة الشاطئية عدم منع أو إعاقة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، مما يفسر من ذلك أن ممارسة الملاحة البحرية في هذه المنطقة نسبية.

أما فيما يخص ممارسة الملاحة البحرية في المنطقة المستحدثة، فمقابل منح اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حقوق سيادية خالصة على ثروات هذه المنطقة الممتدة إلى 200

ميل بحري للدولة الساحلية، تضمنت ممارسة الملاحة البحرية الحرة في هذه المنطقة بالنسبة لجميع السفن سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وباعتبار هذه المنطقة أي المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة خاصة، فالملاحة البحرية فيها ليست مقيدة مثل ما هي في البحر الإقليمي وليست حرة مثل ما هي في منطقة أعالي البحار، أي أن الملاحة في هذه المنطقة تتوسط بين النظامين.

وبهذا نقول أن اتفاقية قانون البحار وسعت من نطاق ولاية الدولة الساحلية نحوى البحر دون أن يكون ذلك على حساب الملاحة البحرية، التي بقيت حرة في المناطق الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية خاصة في أعالي البحار أين لا تخضع السفن، كقاعدة عامة، إلا لولاية الخالصة لدولة العلم، غير أنه بالرغم من كون ممارسة الملاحة البحرية في هذه المنطقة حرة بالنسبة لجميع الدول، فإن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قيدتها بمجموعة من القيود، وذلك حفاظا على المصالح الجوهرية للدولة الساحلية والجماعة الدولية ككل، حيث أتت الاتفاقية بمجموعة من القواعد التي من خلالها تضع حدا للنشاطات والجرائم الغير المشروعة التي تحدث في أعالي البحار، والتي تعتبر من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

وفي سبيل حماية البيئة البحرية، فالاتفاقية خصصت الجزء الثاني عشر منها، الذي يحتوي على نظام محكم يوازن بين مقتضيات ضمان ممارسة ملاحة بحرية حرة وحماية البيئة البحرية عن طريق تقييد هذه الحرية بدواعي حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما أكدت اتفاقية قانون البحار في جزئها العاشر، على حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر وذلك يشكل ضمان لها من أجل ممارسة الملاحة البحرية بكل حرية، إذ نظمت المرور العابر بطريقة تجعل المطالب التي تقدم من

قبل الدولة غير الساحلية ودولة المرور متوافقة، وتركت ممارسة هذا الحق للاتفاق بين الأطراف المعنية، حيث سمحت لهم بإبرام اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، وذلك ضمان لحق الدولة الغير الساحلية، واحترام ما لدولة المرور من سيادة على إقليمها.

إذن اتفاقية قانون البحار حاولت تنظيم الملاحة البحرية إذ لم تتركها مطلقة، بل قيدتها وذلك دون الإضرار بمصالح الدول، غير أن ما دام البحث العلمي والاكتشافات مستمرة عبر البحار وفي أعماقه وما تحتويه من خيرات حية وغير حية، لابد من وجود أو وضع قوانين تحكمها باعتبارها مجال واسع ومستمر، ولهذا يجب أن نكون على استعداد للتغيرات التي تؤدي بنا إلى وضع قوانين أخرى تتماشى مع عالم البحار والتطورات الحاصلة نتيجة تغيير وتأثير البحار بالواقع الجديد والأبحاث العلمية المتطورة.

وفي الأخير نقول أنه حتى وإن قيدت اتفاقية قانون البحار حرية الملاحة البحرية لمصلحة المجتمع الدولي ككل، وكرست الملاحة بصفة نسبية، فهي تبقى معرضة للتعديل بما يتماشى مع التطورات القادمة وخاصة مع ازدياد رغبة الدول في تملك أعالي البحار.

I- الكتب:

- 1- أمال يوسف، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الجزائر، 2011.
- 2- أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 3- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية-، الطبعة الأولى، جامعة ملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 1997.
- 4- إ.إ. لوكاشوك، ترجمة محمد حسين القضاة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- 5- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987.
- 6- إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
- 7- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 8- أحمد حسام الدين، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 19970.
- 9- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.

- 10- جميل محمد حسين، دراسات في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، 2009.
<http://bu.edu.eg/olc/images/225.pdf>
- 11- حامد السلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979.
- 12- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- 13- سليم حداد، التنظيم الدولي للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات، لبنان، 1994.
- 14- شارل روسو، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982.
- 15- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطلعة الثانية، دار النهضة العربية، 2000.
- 16- عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
- 17- عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار - دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والاتفاقيات الدولية الأخرى ذات الصلة بغرض وضع تنظيم قانوني للصيد في أعالي البحار -، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 18- عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.

- 19- عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 20- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972.
- 21- عبد الواحد محمد الفار، القانون الولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- 22- عبد الله بوقفة، القانون الدولي المعاصر والقانون الدستوري، دار الهدى للنشر، الجزائر، 2012.
- 23- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
- 24- عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة- النقل البحري- البيوع البحرية- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 25- محسن أفكرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 26- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- 27- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.
- 28- محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الجامعية للنشر، بيروت، 1999.
- 29- محمد حافظ غانم، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1973.

- 30- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 31- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
- 32- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 33- محمد طلعت الغيمي، القانون الدولي للبحر في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 34- محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت 2012.
- 35- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.
- 36- محمد السيد الفقى، القانون البحري، (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 37- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة- السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993.
- 38- محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، القاهرة، 2012.
- 39- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون الدولي - ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

- 40- محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 41- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 42- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 43- سمير عبد الغنى، مبادئ مكافحة المخدرات، دار شتان للنشر، مصر، 2009.
- 44- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز الصراع الأمريكي الإيراني، الطبعة الأولى، دار الفارابي للنشر، لبنان، 2013.
- 45- زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
- 46- وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات، 2002.
- 47- نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.

II- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- الرسائل:

- 1- جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار - دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني-، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه القانون، في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014.

2- **بسيم جميل ناصر**، التنظيم القانوني لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في أعالي البحار، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1976.

3- **عصاد لعامري**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

4- **حسن خطاب**، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه.

Toubkal.imist.ma/.../THESE-KHATABI

ب - المذكرات:

1- **الشريف مسعودي**، الآليات الدولية لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2014.

2- **عبد الحفيظ بتغة**، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2015.

3- **عصاد لعامري**، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

- 4- **خالد بوزيدي**، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بلقايد، تلمسان، 2014.
- 5- **حميدة بهلول**، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2009.
- 6- **طارق زياد أبو الحاج**، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مذكرة الماجستير في القانون، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2009.
- 7- **مليلة موساوي**، النظام القانوني للاستثمار في محال الصيد البحري وتربية المائيات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.
- 8- **سامية مخلوف**، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2015.

III- المقالات:

- 1- **بوعلام بوسكرة**، " حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط- الجزائر، العدد 02، 2015، (ص ص. 328-347).

2- رتيبة برد، " محاربة الهجرة السرية غرب المتوسط"، م.ن.ق.ع.س، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، (ص ص 415-429).

3- محمد علي علي الحاج، " الجهود الدولية لمواجهة هجمات القراصنة 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 ص 675-752).

4- م.م. حسام حميد شهاب، " القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، كلية الحقوق"، جامعة كريت، (ص ص 1-31). الموقع:

www.iasj.net/iasj?func=fulltex&ald=56728

5- جلال عبد الله معوض، " الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خالصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة"، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص 436-499).

6- عصاد لعامري، "القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، العدد 02، 2013، (ص ص 561-563).

7- عبد الله الأشعل، " الدول الحبيسة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، مجلة الحقوق والشريعة، القاهرة، العدد 1-4، 1981، (ص ص 217-248).

8- عامر غسان سليمان فاخوري، " حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق"، مجلة الشريعة والقانون، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية، العدد 49، 2012، (ص ص. 287-388).

9- قادر أحمد عبد، " مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية والقانون الدولي العام"، مجلة كركوك للدراسات الإنسانية، المجلد السابع، العدد 01، 2012، (ص ص. 1-32). الموقع:

www.iasj.net/iasj?func=article&ald=51603

10- سمعان فرج الله، " وضع المضايق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية الثقافية والعلوم، تونس، 1989، (ص ص . 389-435).

11- حسن خطاب، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، ص 17 مقال منشور على الموقع :

<http://www.maarefa.org/index.php>

IV- المداخلات:

- عبد الرحمن الغفري، أمن الحدود البحرية الدولية ودوره في تعزيز امن الدولة الملتقى العلمي حول قضايا الملاحة البحرية وتأثيره على الأمن خلال الفترة من 13 و 15/04/ 1433 هـ الموافق ل 06 و 08/03/2012 بجامعة لحسن الأول كلية العلوم الإستراتيجية بمراكش بالشراكة مع جامعة نايف الأمنية بالمملكة العربية السعودية.الموقع:

www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCentters/.../act.../002.pdf

V- التقارير:

1- تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الرابعة والستون البند 76 من جدول الأعمال *A./64/66/Add.1، 25 نوفمبر 2009. الموقع:

unfccc.int/resource/docs/2009/un/ara/a6466a1a.pdf

2- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 30 (أ) من جدول الأعمال A /56/58Add.1، 05 أكتوبر 2001. الموقع:

www.un.org/arabic/documents/GADocs/56/A_56_58_ADD1.pdf

VI- النصوص القانونية:

أ- النصوص التشريعية

1- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 28 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية، العدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية العدد 46، ل 18 أوت 2010.

2- أمر رقم 155-66 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48 مؤرخة في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم لاسيما بالأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2015، الجريدة الرسمية، العدد 40 مؤرخة في 23 يوليو 2015.

3- قانون رقم 79-07 مؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 يتضمن قانون الجمارك.

4- المرسوم التشريعي رقم 94-12 مؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق ل 29

مايو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، الجريدة الرسمية

للجمهورية الجزائرية، العدد 40، ص 5.

ب- النصوص التنظيمية:

1- المرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 2 رمضان عام 1416 الموافق ل 22 جانفي

1996، يتضمن التصديق على اتفاقية قانون البحار، الجريدة الرسمية للجمهورية

الجزائرية العدد 06، 1996. (لم ينشر نص الاتفاقية).

2- المرسوم الرئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 26 رجب عام 1417 الموافق ل 7 ديسمبر

1996 والذي يتعلق بإصدار تعديل الدستور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم

76 ل 8 ديسمبر، 1996.

3- المرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر

سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، الجريدة الرسمية للجمهورية

الجزائرية، العدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق ل 7 نوفمبر سنة

2004.

4- المرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 8 شعبان عام 1432 الموافق 10 جويلية سنة

2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في

أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانية تسبب تلوث زيتي، المعتمدة

ببروكسل في 29 نوفمبر 1989 وبرتوكولها المبرم بلندن سنة في 02 نوفمبر، 1973،

جريدة رسمية، العدد 45، 14 أوت 2011.

5- المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق

على البرتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة

الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 10 نوفمبر 1974، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

6- المرسوم رقم 194-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 08، مؤرخة في 27 أكتوبر، 1972.

ج- النصوص الدولية:

1- اتفاقيات جنيف لسنة 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون _ 146, aff. Rec. Vol. 2, UNCLOS , 13/ L. 58 A/ conf. البحار في 29 أبريل 1958، www.un.org/Law/avl

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

www.un.org/convention_agreement

3- اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، التي التوافق عليها المؤتمر العام لمنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة في 24 نوفمبر/ تشرين 1993 أثناء دورته السابعة والعشرين بمقتضى قراره 15/93. الموقع:

www.fao.org/docrep/MEETING/003/X3130M/X3130A00.HTM

4- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988، الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد 1582، الرقم 2760027.

الموقع: http://www.undoc.org/pdf/convention_1988_er.pdf

5- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموقع:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsPage>

د- البروتوكولات.

1 - بروتوكول منع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 25 الدورة الخامسة والخمسون المؤرخ في 15 تشرين الثاني/ نوفمبر 2000. الموقع:

www.nhrc-qa.org/.../الاتجار-بالأشخ/وقمع-ومعاقبة

2- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25 الدورة 55 المؤرخ في 15 تشرين الثاني/ نوفمبر 2000. الموقع:
droits.skyrock.com/2609395578-posted-on-2009-09-01.html

:

-

I-OUVRAGES :

- 1- MONTAS Arnand, Droit maritime, Megnard- Vuibert, Paris, 2012 .
- 2- DUPUY René- Jan et VINGNES Daniel , traité du nouveau Droit de la mer, economica, Paris, 1985.
- 3-BACHA Yahia , Droit international public spécial, Alger,1983.
- 4-BEKHECICHE Mohammed Abdelwahabe: Droit international public avec références a la pratique algérienne, Territoire et espace, Fascicule 02, Office des publication universitaire, Alger, 1987.
- 5-LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Droit de la mer : la mer et son droit, Les espaces maritime, Tome 01, Pédone, Paris.
- 6-VINCENT Philippe, Droit de la mer, larcier, Paris, 2008.
- 7-PANCRACIO Jean Paul , Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010.

-
- 8-REMOND-GOUILLOUD Martine**, Droit maritime, 2^{ème} édition, Pédone, Paris, 1993.
 - 9- LANGAVANT. E**, Droit de la mer- Le cadre institutionnel le milieu marin (océanologie-pollution)-, 1^{ère} édition, cujas , Paris, 1979.
 - 10- BEDJAOUI Mohammed**, Droit international- bilan et perspectives-, T 2, Pedone, paris, 1991.
 - 11- BEURIER Jean-Pierre**, Droit maritime, 3^{ème} édition, Dalloz, 2016 .
 - 12- SCALIERIS Erietta**, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, Pedone, Paris, 2011.

II-THESES :

- 1- APOLLIS Gilbert**, L'emprise maritime de l'Etat côtier en Droit international public, « Problématique des zones maritimes sous juridiction nationale », T. II, Thèse de doctorat, Faculté de Droit et des sciences économiques, Montpellier I, Juin, 1978.
- 2- BOUTOUCHENT Abdennour**, Les incidences du nouveau Droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, Thèse de doctorat, Faculté de Droit et des sciences économiques, Université De Montpellier I, juin 1991.
- 3- BOUSHABA Abdelmadjid** , L'Algérie et le Droit de la pêchés maritimes, thèse pour le doctorat d'Etat en Droit international public, université Mentouri (constantine), Faculté de Droit, 2009.
- 4-LARABA Ahmed**, L'Algérie et le Droit de la mer. Thèse de doctorat d'Etat. Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985

III- MEMOIRES :

- 1- MONTEL Lesli**, L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbure , Mémoire de master II de Droit maritime et des transports, Université de Droit d'économie

et des sciences d'aix-Marseille III, faculté de Droit et de science politique, 2008.

- 2- **DUMOUCHEL Anne-Claire**, Les atteintes de la sûreté en haut mer, Mémoire pour l'obtention du Master recherche relations internationales, Université Panthéon-Assas-Paris II, Faculté du Droit – Economie – Sciences sociales, 2008.

IV-ARTICLES :

- 1- **DOUAY Claud**, « Le Droit de la préservation du milieu marin », Le nouveau de Droit international de la mer, R.G.D.I.P, N^o 39, Prdone. Paris, 1983, PP. 231-267.
- 2- **CARROS Jean**, « Les problèmes de la pêche dans la convention sur le Droit de la mer et la pratique des Etats », Le nouveau Droit international de la mer, R.G.D.I.P, N^o 39, Prdone, Paris, 1983, PP. 175-229.
- 3- **WALTER Leimgruber**, « Frontières maritimes : Droit à la mer », n°138, Suisse, 1988, pp. 145-158. Cite : <http://www.persee>
- 4- **DE LACHARRIERE Guy**, « Le nouveau Droit de la mer », vol 45, N°1, 1980, PP. 87-113. Cite : <http://www.persee>
- 5- **CHEVALIER Claudiane**, « Gouvernance de la mer méditerranée: Régime Juridique et Prospectives », PP. 5-30. Cite :
https://cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf
- 6- **WOLFRUM Rüdiger**, , « La liberté de navigation: Nouveaux défis », PP. 2-12 cite :
https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf
- 7- **TREVES Tullio**, « Intervention en haute mer et navires étrangers », A.F.D.I, vol 41,1995. PP. 651-675.

8- MOMTAZ DJamchid, « La question des détroits à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer », A.F.D.I., Vol 20, N°1, PP. 841-859.

9- KARAGIANNIS Syméon, « La succession d'Etats et le Droit de la mer : Les zones maritimes de l'Etat successeur », R.B.D.I, V XXXIX, N° 02, Ed. Bruylant, Bruxelles, 2006, PP.459-506.

10- VANGAH FRANCIS Wodié, « L'évolution historique du régime juridique de la haute mer », Droit international- bilan et perspectives-, T 2, Ed. Pedone, paris, 1991, PP. 947-975.

V- RAPPORT :

-Nations Unies, Mémoire sur le régime de la haute mer dans la doctrine et la pratique de l'union soviétique, Commissions du Droit international, 2^{ème} session, A/CN.V38, 21 novembre 1950.

VI- DÉCRET LÉGISLATIF :

1- Décret n° 63-403 du 12 octobre fixant l'étendue des eaux territoriale, journal officiel de la république Algérienne, N° 76, année 1963.

2- Décret n° 84-181 du 4 aout définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des zones maritimes sous juridiction nationale, année 1984.

VII-CONVENTIONS INTERNATIONALES :

1- Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol 516, P.205.

2- Convention de Genève sur le plateau continentale, Nation Unies, Recueil des traites, Vol 499, P. 311.

3- Convention de Genève sur la haute mer 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol 450, P. 82.

4- Convention de Genève sur la pêche et la conservation des ressources biologique de la haute mer 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol. 558.P. 285 .

5-Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de Montego bay (1982), in www.un.org/conventionagreements

VIII- SITE D'INTERNET :

1-EISEMANN Pierre Michel , « haut mer définition juridique et réglementation ». www.univeraeis.f

2-U.N Audiovisual of internationale Law. [www. un.Org](http://www.un.Org)

3- ميثاق الأطلسي بين رئيس وزراء بريطانيا ونستون تشرشل ورئيس الولايات المتحدة الأمريكية فرانكلين روزفلت سنة 1941.
WWW.Wikipedia.org

	:
01	مقدمة:
07	:
09	المبحث الأول: طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة
09	المطلب الأول: طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية
10	الفرع الأول: حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي
10	أولاً: التعريف بالبحر الإقليمي
14	ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي
24	الفرع الثاني: حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية
24	أولاً: التعريف بالمياه الداخلية
26	ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية
35	الفرع الثالث: حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية
35	أولاً: تعريف المضيق الدولي
39	ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية
47	المطلب الثاني: طبيعة الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للولاية المحدودة للدولة الساحلية
48	الفرع الأول: حرية ممارسة الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة

49	أولاً: التعريف بالمنطقة المتاخمة
52	ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة
53	الفرع الثاني: حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
53	أولاً: التعريف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة
60	ثانياً: ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
64	المبحث الثاني: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري التابع للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة
64	المطلب الأول: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية
65	الفرع الأول: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي
65	أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي بالنسبة للدولة الساحلية
69	ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في البحر الإقليمي بالنسبة للسفن الأجنبية
82	الفرع الثاني: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية
82	أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة للدولة الساحلية
86	ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المياه الداخلية بالنسبة للسفن
94	الفرع الثالث: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية
94	أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للدولة المشاطئة للمضيق

96	ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المضائق الدولية بالنسبة للسفن والغواصات
98	المطلب الثاني: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في نطاق الإقليم البحري الخاضع للولاية المحدودة للدولة الساحلية
98	الفرع الأول: القيود الواردة على ممارسة الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة
98	أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة بالنسبة للدولة الساحلية
104	ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة المتاخمة بالنسبة للسفن الأجنبية
113	الفرع الثاني: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للدولة الساحلية
114	أولاً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للدولة الساحلية
118	ثانياً: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للسفن الأجنبية
123	:
125	المبحث الأول: تكريس مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
125	المطلب الأول: تطور نظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
126	الفرع الأول: التعريف أعالي البحار
126	أولاً: تعريف أعالي البحار

129	ثانيا: تحديد أعالي البحار
132	الفرع الثاني: التطور التاريخي للنظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار
133	أولا: المراحل التاريخية التي ساهمت في تطوير النظام القانوني لمبدأ حرية أعالي البحار
137	ثانيا: دور الفقه الدولي في تطوير النظام القانوني لأعالي البحار
141	ثالثا: التأكيد على مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
143	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لمبدأ حرية أعالي البحار
143	أولا: أعالي البحار مال مباح
145	ثانيا: أعالي البحار مال مشترك
147	المطلب الثاني: تميز أعالي البحار بممارسة حرية الملاحة البحرية
148	الفرع الأول: الأساس القانوني لحرية ممارسة الملاحة البحرية في أعالي البحار
148	أولا: ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار لكافة الدول
155	ثانيا: حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر
158	الفرع الثاني: اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار
159	أولا: خضوع السفينة لقانون دولة العلم دون غيره في أعالي البحار
161	ثانيا: تطبيق قانون دولة العلم على ما يحدث من تصرفات قانونية على ظهر السفينة في أعالي البحار
166	المبحث الثاني: القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
167	المطلب الأول: القيود المتعلقة بالسفينة
167	الفرع الأول: جنسية السفينة
168	أولا: وجوب تمتع السفينة بجنسية دولة ما

178	ثانيا: التحقيق من جنسية السفينة
184	الفرع الثاني: المحافظة على سلامة الملاحة البحرية
188	المطلب الثاني: القيود العامة الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
188	الفرع الأول: القيود التي تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية
189	أولا: القرصنة البحرية كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
194	ثانيا: الاتجار بالرقيق كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
198	ثالثا: الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو بالمؤثرات العقلية كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
202	رابعا: البث الإذاعي غير المرخص به كقيد يرد على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار
206	الفرع الثاني: القيود الناجمة عن ضرورات حماية المصالح الجوهرية للدولة الساحلية
206	أولا: الرقابة في المنطقة المتاخمة
207	ثانيا: حق المطاردة الحثيثة
208	ثالثا: ممارسة حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري
209	الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية
210	أولا: حماية البيئة البحرية من التلوث

:

218	ثانيا: حفظ مصادر الثروة البيولوجية البحرية
221	خاتمة:
225	قائمة المراجع:
242	الفهرس:

ملخص:

يعتبر موضوع الملاحة البحرية من المواضيع الهامة والشائكة في آن واحد، وذلك لارتباطه بسيادة الدول الساحلية من جهة والاستثمار الدولي للثروات الهائلة التي تزخر بها البحار من جهة أخرى، إذ نجد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أولت له العناية الخاصة، وذلك من خلال تقسيمها للبحار إلى مناطق مختلفة، مناطق خاضعة لتبعية الدولة الساحلية ومناطق خارجة عن تبعيتها، والتي من خلالها نظمت الملاحة البحرية مراعية بذلك سيادة الدول على مياهها البحرية، فهي تبدو مقيدة كلما اقتربنا من الساحل وحررة كلما ابتعدنا عنه نحو البحر، الأمر الذي جعلها توفق فيه إلى حد ما، فتمكنت بذلك أن تحقق شيء من التوازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية.

Résumé:

La navigation maritime est une des activités les plus importantes en mer. Elle est souvent liée à la souveraineté de l'Etat côtier et elle demeure source de richesse pour les Etats ayant une flotte maritime.

Cette activité largement réglementée par la convention des Nations Unies de 1982 donne souvent, hélas, naissance à des conflits entre les Etats suite au découpage de la mer en zones maritimes spécifique.

Si la navigation maritime est soumise à certains contrôles dans les zones sous juridiction nationale, elle reste entièrement libre en haute mer.

Or, cette liberté n'est jamais absolue puisqu'elle connaît certaines restrictions prenant en considération les intérêts des Etats côtiers en particulier et les intérêts de la communauté internationale en générale.