

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة د. الطاهر مولاي سعيدة - سعيدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



النظام القانوني للبحر الإقليمي

ومبدأ السيادة الوطنية

مذكرة لنيل شهادة ماستر

التخصص: قانون دولي وعلاقات دولية

تحت إشراف الأستاذ:

هامل هواري

من إعداد الطالب:

شهروري عبدالكريم

لجنة المناقشة

رئيسا

مشرفا ومقررا

عضوا و مناقشا

عضوا و مناقشا

عضوا و مناقشا

الأستاذ: طيب بلخير

الأستاذ: هامل هواري

الأستاذ: دويني مختار

الأستاذ: وقاص الناصر

الأستاذ: مغربي قويدر

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
بَدَأَ خَلْقَ الْإِنسَانِ
مِنْ طِينٍ مِمَّا يَخْتَارُ
ثُمَّ عَلَّمَهُ الْقُرْآنَ
وَجَعَلَ مِنْهُ أَتَقْوَى
وَجَعَلَ مِنْهُ أَتَقْوَى
وَجَعَلَ مِنْهُ أَتَقْوَى

قال الله تعالى في محكم تنزيله بعد

بسم الله الرحمن الرحيم

اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لَتَجْرِيَ الْفَلَكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ

فَضْلِهِ، وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٢﴾

سورة الجاثية الآية 12

شكر و عرفان

أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساندني في إنجاز هذه المذكرة المتواضعة و أخص بالذكر الأستاذ المشرف: د. هامل هواري الذي لم يدخر أي جهد في سبيل توجيهي و الإشراف على هذا البحث كما أكنّ له كل الإحترام و الفضل.

و أتقدم بالشكر الجزيل إلى أساتذتي الموقرين في لجنة المناقشة رئاسة و أعضاء لتفضّلهم عليّ بقبول مناقشة هذه المذكرة، فهُم أهل لسدّ خللها و تقويم معوجها و الإنابة عن مواطئ القصور فيها فلهم كل التقدير. كما أتقدم إلى كل أساتذة و مؤطري وإطارات و موظفي جامعة د.مولاي الطاهر بسعيدة.

وأتقدم أيضا بالشكر الجزيل إلى العائلة و الأقارب و الأصدقاء و كذا زملاء الدراسة الجامعية في قسم الحقوق و كل من ساعدني في جمع المراجع و إنجاز هذه المذكرة، دون أن أنسى كل من يطلع على هذه المذكرة قصد الإثراء و المطالعة و الاستفادة.

الطالب: شهروري عبدالكريم

الإهداء

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما
إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصي فضائلهما
إلى والداي العزيزين أدامهما الله لي
إلى أبي العزيز يوسف
إلى أمي الغالية بختة
إلى إخوتي وأخواتي
إلى الكتاكيت عبدالرحمن، عبدالله
ريتاج، هبة الرحمن، إخلص
إلى أخي عبدالمجيد وأهله رحمهم الله
إلى كل العائلة و الأقارب
إلى أصدقائي وزميلاتي
إلى جميع طلبة قسم الحقوق
إلى أساتذتي الكرام شكرا جزيلاً وأجراً كثيراً
إلى جميع العاملين بسلك الحماية المدنية
وفقهم الله في أداء واجبهم النبيل
إلى كل من سقط من قلبي سهوا
أهدي هذا العمل

مقدمة

مقدمة

يعتبر قانون البحار أحد المجالات البالغة الأهمية التي تشهد تطورا هاما في وقتنا الحالي، فهو يعالج موضوعات هامة تؤثر بشكل مباشر و غير مباشر في العلاقات بين الدول.

و قد شهد قانون البحار عدة محاولات لتقنينه كان أهمها اتفاقيات جنيف لسنة 1958، ليتطور تدريجيا حتى ظهور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، و الموقعة من طرف أكبر عدد من الدول في ديسمبر 1982، حيث تعد أكبر اتفاقية دولية عقدت في إطار الأمم المتحدة، دخلت حيز النفاذ في 1994، حيث خصت الاتفاقية البحر الإقليمي في الجزء الثاني منها، و ذلك من المادة الثانية إلى غاية المادة الثانية و الثلاثون، ضمت فيها حدود البحر الإقليمي إلى جانب حق السفن الأجنبية في المرور البريء، و تتعدى دراستنا للبحر الإقليمي إلى سيادة الدولة الساحلية على هذه المنطقة، و كذا القيود الواردة على هذه السيادة.

و لعل سبب اختيارنا لهذا الموضوع يرجع بالدرجة الأولى لأسباب موضوعية و أخرى ذاتية و التي تمثلت في بروز الحاجة إلى البحث في الوضع القانوني للبحر الإقليمي بوصفه جزء من إقليم الدولة، و كذا في التعاون الذي لاحظناه مؤخرا في إبراز مجهودات الدول الفردية و المشتركة في توضيح فكرة السيادة و سلطان الدول، و كذا الحقوق التي يتمتعون بها و الالتزامات التي على عاتقهم، و وضع آليات قانونية و عملية تلعب الدور الفاصل في القضاء على أسباب المنازعات الدولية، و إرساء التعاون و الشراكة الدولية من أجل خدمة و تنمية الجنس البشري، و تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بالبحر الإقليمي على أنه جزء من إقليم الدولة، و تأكيد القواعد

القانونية الدولية الخاصة بحكم و تنظيم و هذه المنطقة أصبحت مرتبطة ارتباطا وثيقا بتطور القانون الدولي. و يعتبر هذا الموضوع ذو فائدة علمية لكل الباحثين في مجال القانون الدولي للبحار، كما أن هذه الدراسة تهدف إلى مجموعة من الأهداف التي يمكن الوصول إليها و من أهمها تبيان الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، و حقوق الدول الساحلية في البحر الإقليمي، و واجبات الدول الساحلية في البحر الإقليمي، و كذا حق المرور البريء للسفن الأجنبية في هذه المنطقة، و المركز القانوني للسفن الأجنبية في هذه المنطقة.

إنّ منطقة البحر الإقليمي تجعلنا نبحث في مجال الكشف على الصيغة القانونية لها مع تحديد طبيعة الحقوق التي يمكن للدول أن تتمتع بها، مما يبرز لنا إشكالية رئيسية و التي تتمحور حول النظام القانوني للبحر الإقليمي، و طبيعة سيادة الدولة الساحلية في هذه المنطقة، هل هي سيادة مطلقة أم سيادة مقيدة، و تتفرع هذه الإشكالية الرئيسية إلى تساؤلات عديدة، منها ضوابط قياس عرض البحر الإقليمي و حدوده، و كذا سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، و موقف الفقه من هذه السيادة، و طبيعة القيود الواردة على هذه السيادة، و كذا المركز القانوني للسفن الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي.

و المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج التحليلي و الوصفي، و ذلك من خلال حصر و شرح كل النصوص القانونية المتعلقة باتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 و خاصة الجزء الثاني منها و المتعلق بالبحر الإقليمي و ما تشمله المنطقة، ثم تحليلها على ضوء المادة العلمية من كتابات فقهاء القانون الدولي والأطروحات الجامعية.

و لأنّ كل عمل أكاديمي يسعى صاحبه لإتقانه و إيفائه حق قدره تعترضه صعوبات، فقد واجهتنا في دراستنا هذه بعضا منها ولعل أهمها أن المدة الزمنية لانجاز مذكرة بهذا الحجم و الأهمية ضئيلة جدا على الرغم من كثرة المراجع التي اعتمدت عليها في انجاز هذه المذكرة و كذا تنوعها من حيث المنهج و الأفكار إلا أنني صادفت قلة المراجع المتخصصة في الموضوع، أي حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، كما أنني اعتمدت على نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، و كذا الاتفاقيات التي سبقتها، و كل هذا للإلمام بالموضوع من حيث التهميش للدراسة، وتوثيقها توثيقا دقيقا و كافيا. كما أن من أهم المشاكل التي اعترضني في سبيل انجاز هذه المذكرة هي صعوبة الموازنة بين فصول الدراسة و هي نتيجة حتمية لطبيعة الموضوع.

و بناء على ما تقدم عرضه و من أجل الإجابة عن إشكالية الدراسة الأساسية و التساؤلات الفرعية، و في سبيل الوصول إلى الهدف المرجو يكون موضوع المذكرة وفق فصلين، في الفصل الأول تطرقنا إلى ماهية البحر الإقليمي، و المتضمنين مبحثين، المبحث الأول تحدثنا فيه عن حدود البحر الإقليمي، وفرعناه إلى مطلبين المطلب الأول تكلمنا فيه عن تعيين حدود البحر الإقليمي الداخلية، و المطلب الثاني تكلمنا فيه عن تعيين الحدود الخارجية للبحر الإقليمي. أما المبحث الثاني فكان حول سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، المطلب الأول تحدثنا فيه حول نظريات سيادة الدولة على البحر الإقليمي، أما المطلب الثاني فاستعرضنا فيه مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي. في حين خصصنا الفصل الثاني للقيود الواردة على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، و الذي بدوره قسمناه إلى مبحثين، المبحث الأول تطرقنا فيه إلى حق السفن الأجنبية

في المرور البريء من خلال البحر الإقليمي، وفرعناه إلى مطلبين، المطلب الأول تناول مفهوم المرور البريء، أما المطلب الثاني فتطرقتنا فيه إلى القواعد الملاحية العامة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، أما المبحث الثاني فتحدثنا فيه عن الوضع القانوني للسفن الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي، و الذي قسمناه إلى مطلبين، خصصنا المطلب الأول للمركز القانوني للسفن الخاصة، أما المطلب الثاني فكان حول المركز القانوني للسفن العامة.

الفصل الأول

ماهية البحر الإقليمي

يتناول موضوع الفصل ماهية البحر الإقليمي بوصفه مساحة بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، و الذي نال نصيبه من الاهتمام من قبل فقهاء القانون الدولي، و كذا من طرف هيئة الأمم المتحدة، و التي أولت إهتماما كبيرا بقانون البحار عامة، و البحر الإقليمي خاصة، و تؤكد ذلك من خلال إتفاقيات جنيف الأربعة¹ لسنة 1958، و التي تمحضت عن المؤتمر الأول لقانون البحار.

يخضع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية، و يحق لها أن تباشر اختصاصها الإقليمي عليه، غير أن الملاحة البحرية في هذه المنطقة مفتوحة لجميع السفن و الطائرات التجارية و الحربية و غيرها التابعة للدول الساحلية و غير الساحلية، سواء كانت متقدمة أو نامية، طبقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

و حتى نتمكن من تحديد النظام القانوني للبحر الإقليمي و سيادة الدولة الساحلية عليه والذي هو موضوع دراستنا، و جب علينا معرفة حدود البحر الإقليمي الداخلية و الخارجية (المبحث الأول)، و هل سيادة الدولة على هذه المنطقة سيادة مطلقة أم سيادة مقيدة (المبحث الثاني).

¹ اتفاقيات جنيف الأربع و هي: اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، اتفاقية الجرف القاري، اتفاقية أعالي البحار، اتفاقية الصيد و الثروات البحرية في أعالي البحار.

المبحث الأول: حدود البحر الإقليمي

تحدّد بداية البحر الإقليمي من الداخل بخط وهمي يسمّى خط الأساس، وهو الخط الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي نحو البحر العالي¹.

و قد حدّدت اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 طرق رسم خطوط الأساس.

المطلب الأول: تعيين حدود البحر الإقليمي الداخلية

تثير مسألة تحديد الامتداد الجغرافي للمياه الإقليمية إشكاليات متعدّدة لما لها من آثار شتّى في مسألة تحديد المجالات البحرية الأخرى.

و يبدأ امتداد البحر الإقليمي باتجاه أعالي البحار اعتباراً من خط أساس وهمي، يتمّ تحديده على الشاطئ كي يفصل أيضاً هذا البحر عن المياه الداخلية للدولة الساحلية. ويساير هذا الخط انحسار مياه أقصى الجزر عن الساحل²، ولكن يختلف الأمر في حالة وجود تعرّجات و نتوءات على الشاطئ أو مجموعة من الجزر قريبة منه، إذ يتم حينئذٍ تحديد خط الأساس عبر الربط بين الخطوط المستقيمة التي تصل بين النقاط البارزة، وبحيث تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط المستقيمة مرتبطة باليابسة ارتباطاً وثيقاً ومباشراً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية،

عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، ط1، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 1.88

² انظر المادة الثالثة من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958م، والمادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م.

كما يجوز للدولة الساحلية أن تلجأ إلى تطبيق طريقتي الحد الأدنى للجزر والخطوط المستقيمة معاً تبعاً للظروف الطبيعية لشواطئها¹.

الفرع الأول: خطوط الأساس

تنقسم خطوط الأساس إلى خط الأساس العادي وخطوط الأساس المستقيمة.

أولاً: خط الأساس العادي

هو خط يرسم انطلاقاً من انحسار المياه عن الشاطئ وقت أقصى الجزر وعلى طول امتداد الشاطئ بأكمله ، مع الأخذ بعين الاعتبار في تتبع خط انحسار المياه على كامل امتداد الشاطئ ، على أن يجري رسم خط الأساس تبعاً لتعرجات الشاطئ ، وانحناءاته² ، و يعني تعبير انحسار المياه حسبما جاء في القواميس المعتمدة ، الخط الذي يشير إلى الجزر و يقصد به انحسار المياه عند آخر نقطة تنحصر عندها مياه البحار وقت ظاهرة الجزر³ .

و قد أخذت بهذه الطريقة اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 في مادتها الثالثة : " ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه المواد ، فإن خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحسار مياه البحر المنخفض الممتد على طول الساحل " ،

¹ انظر المادة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المادة السابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 حول قانون البحار.

² محمد سعادي ، سيادة الدولة على البحر ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص79.

³ أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 190.

كما أخذت به كذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها الخامسة بقولها: "باستثناء الحالات التي تنص فيها الاتفاقية على غير ذلك ، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل" .

وقد جرى عمل الدول على الأخذ بمعايير مختلفة لتحديد انحسار المياه فنجد مثلا أن فرنسا أخذت بمستوى أدنى انحسار المياه، في حين أن الولايات المتحدة الأمريكية أخذت بمستوى متوسط انحسار المياه في المحيط الأطلسي وكذا المحيط الهادي¹.

و هكذا يمكن أن نقول أن مسألة تعريف خط انحسار المياه أمر متروك لتقدير كل دولة تقرره حسب مصلحتها الخاصة لا يقيدتها في ذلك إلا الاعتبارات العلمية و الجغرافية.

وليست جميع السواحل مستقيمة وخالية من التضاريس والجزر ، وبالتالي فإن طريقة خط الأساس العادي لا تصلح في جميع الحالات وإنما هي سليمة وصالحة التطبيق في السواحل المستقيمة فقط ، ولهذا جاءت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بقواعد أكثر ملاءمة لهاته السواحل².

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 80.¹

محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار ط1، دار الثقافة، عمان، 2008، ص 102.²

ثانياً: خطوط الأساس المستقيمة

يتم اللجوء إلى هاته الطريقة في حالة وجود تعرجات عميقة بساحل الدولة الساحلية ، وهي تقضي برسم الخطوط المستقيمة التي تصل كل منها بين نقطتين من النقاط البارزة على الساحل ، وهذه الخطوط هي التي تعد الخط الأساسي الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي¹، بشرط أن لا تنحرف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للشاطئ²، و هذا حسب ما جاء في المادة السابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في فقرتها الأولى: "... يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة".

و المقصود بالنقاط المناسبة هو إعطاء للدولة الساحلية الفرصة من أجل إغلاق ما قد يوجد بسواحلها من تعرجات و انبعاجات بخطوط مستقيمة، الأمر الذي يؤدي إلى اعتبار المياه دون هذه الخطوط المستقيمة مياهها داخلية للدولة الساحلية، أما ما عداها فيبدأ قياس البحر الإقليمي³.

وقد كان لهذه القاعدة حظ كبير في بعض الدول حيث اشتهرت هذه الطريقة في الفقه الأنجلوسكسوني باسم نظرية خط الرّؤوس ، ويبقى اختيار النقاط متروكا لتقدير الدولة الساحلية

محسن أفيكيرين، القانون الدولي العام، ط 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 251.

منتصر سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر، ط 1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2008، ص 520.

عبدالمعزم محمد داود، القانون الدولي للبحار، ط 1، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999، ص 57.

على أن لا تختار نقاطا متباعدة ، وقد استعملت هذه الطريقة في كل من بريطانيا و الولايات المتحدة الأمريكية¹.

و لهذه الطريقة ميزة وهي الامتداد بالبحر الإقليمي إلى مسافة تطول بقدر المياه التي تحتجز وراء هذه الخطوط إلى الساحل.

يُعدّ قرار المحكمة الدولية في قضية المصائد لسنة 1951 وقرار محكمة التحكيم الدائمة في قضية قريسبادارنا (crisbadarna) بين السويد والنرويج اللبنة الأولى لوضع الشروط العامة في رسم خطوط الأساس المستقيمة²، فقد استهلّت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذه الفكرة ووضعت مجموعة من الشروط لرسم هاته الخطوط المستقيمة ذكرت في المادة الرابعة لاتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 والمادة السابعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، ومن أهمها³ :

1. أن لا تخرج الخطوط المستقيمة عن الاتجاه العام للشاطئ وأن لا تحيد عن المنحى العام الذي تشكله التضاريس الساحلية.

2. أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط المستقيمة مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

محمد سعادي، المرجع السابق، ص154. ¹

محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 212²

جمال عبدالناصر مانع، القانون الدولي العام، ج2، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص265. ³

3. أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط المستقيمة إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن البحر العالي أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

4. عند رسم هذه الخطوط يجب مراعاة المزايا الاقتصادية للإقليم، والتي تظهر حقيقتها وأهميتها جلية بالاستعمال منذ القديم.

5. عندما يؤدي رسم هذه الخطوط إلى اقتطاع جزء من البحر الإقليمي أو البحر العالي وضمها كمياه داخلية ، فإن حق المرور البريء يظل قائما في هذه المياه .

و إذا كان الإجماع بين الدول قد انعقد على الأخذ بطريقة انحسار المياه أساسا لتحديد خط القاعدة كأصل ، إلا أن هناك استثناءات على ذلك تظهر في حالات يمكن تلخيصها طبقا للفقرة الأولى من المادة السابعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982:

1. الأماكن التي يكون فيها الخط الساحلي محتويا على تعاريج عميقة (انبعاج عميق أو انقطاع)

2. وجود مجموعة من الجزر على طول خط الساحل و في جوار مباشر معه

و هاتان الحالتان قد استثنتهما الفقرة من طريقة انحسار المياه وسمحت بأن يرسم خط الأساس من سلسلة من الخطوط المستقيمة كل منها يجمع بين نقطتين من النقاط البارزة على الشاطئ و تُختار تلك النقاط بطريقة ملائمة¹.

1 أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 192.

و قد أخذت الجزائر بهذه الطريقة في تعيين حدود البحر الإقليمي الداخلية، حيث يتجلى ذلك في المادة الأولى من المرسوم رقم 84-181 لسنة 1984 في نصها: "يقاس عرض المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني، لاسيما البحر الإقليمي منها، انطلاقا من الخطوط الأساسية المستقيمة و خطوط غلق الخلجان"¹.

إن ترك اختيار النقاط التي تجمع بينها الخطوط المستقيمة لتقدير الدولة الساحلية يصعب على البحارة التعرف من مجرد الإطلاع على الخريطة على ما إذا كان داخل البحر الإقليمي أو خارجه ، و لهذا وجب على الدولة الساحلية نشر الخريطة التي توضح خط القاعدة².

الفرع الثاني: بعض الحالات الخاصة في رسم خطوط الأساس المستقيمة

هناك بعض الحالات الاستثنائية في تحديد خط القاعدة و من أهم هاته الحالات:

أولا: الجزر

لقد عرفت اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 في مادتها العاشرة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها 121 الفقرة الأولى الجزيرة ب: " الجزيرة هي رقعة من الأرض مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد "

¹مرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 7 ذي القعدة 1404 الموافق 4 / 8 / 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري (ج.ر. رقم 32 المؤرخة في 07/08/1984).

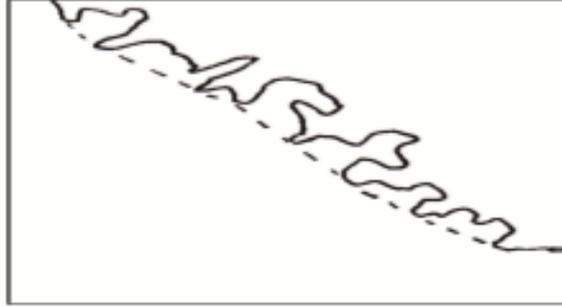
جمال عبدالناصر مانع ، المرجع السابق، ص252.

و يكون للجزيرة بناء على هاتان المادتان بحر إقليمي ، ويحدد خط الأساس للجزر بطرق مختلفة بحسب المسافة التي بينها وبين الساحل فإذا كانت الجزيرة بعيدة عن كل أرض أخرى عندئذ تطبق قاعدة انحسار المياه وقت الجزر لتحديد خط الأساس المحيط بها¹ ، أما إذا كانت الجزيرة قريبة من أرض أخرى لنفس الدولة دون أن تقع من ضمن بحرها الإقليمي فإن البحرين الإقليميين يكونان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي ، أما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لأرض أخرى لنفس الدولة فإن الحل غير متفق عليه ولا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها²، و لهذا يختلف تعامل الدول من حالة إلى أخرى وفقا لمصالحها الوطنية ، ومن الملاحظ أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لم تعالجا هذا الموضوع ، ولا بد من الإشارة هنا إلى أن المادة السادسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حددت خط الأساس بالنسبة للجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية والجزر المحاطة بشعاب مرجانية بحد أدنى الجزر على امتداد الساحل في حالة الجزر المرجانية³ بقولها: " في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين على الخرائط المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية".

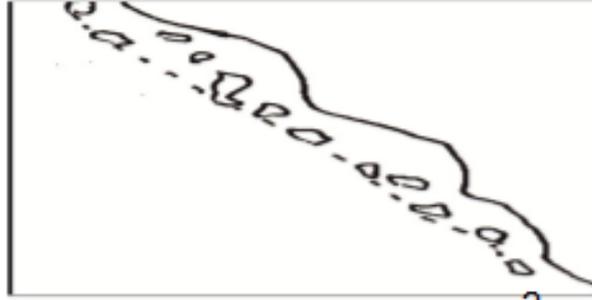
أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 197.¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 104.²

جمال عبدالناصر، المرجع السابق، ص 252.³



شكل¹ يوضح طريقة خطوط الأساس المستقيمة في ساحل غير مستقيم نتيجة الانبعاجات الكثيرة و العميقة



شكل² يوضح طريقة خطوط الأساس المستقيمة في ساحل غير مستقيم نتيجة وجود جزر ذات قرب مباشر

¹ لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، رسالة دكتوراه، تيزي وزو، 2014، ص 21.

² لعمامري عصاد، المرجع نفسه، ص 21.

ثانيا: مصبات الأنهار

قد يحدث أن يصب النهر مياهه خلال مجراه الأخير في البحر مباشرة، مثل نهر النيل الذي يصب مياهه في البحر الأبيض المتوسط، و نهر الأمازون الذي يصب مياهه في المحيط الأطلسي¹، و في هذه الحالة تطبق قاعدة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض البحر الإقليمي، حيث يتحدد خط الأساس في مصبات الأنهار التي تصب مباشرة في البحر بخط مستقيم عبر فوهة النهر يوصل بين نقاط واقعة على ضفتيه في حالة انحسار المياه وقت أدنى الجزر²، و قد عاجلت كل من المادة الثالثة عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، و المادة التاسعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 هذه المسألة، حيث نصت هاته الأخيرة على أنه: " إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر يكون خط الأساس خطأ مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه"³.

أما الأنهار التي تصب في فتحة واسعة فإن الفقرة الثانية من المادة السابعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تقضي برسم خطوط مستقيمة من نقاط مناسبة على أبعاد مدى باتجاه البحر من حد أقصى الجزر⁴.

1. جمال عبدالناصر مانع، نفس المرجع، ص 260.

2. أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 206.

3. منتصر سعيد حمودة، المرجع السابق، ص 520.

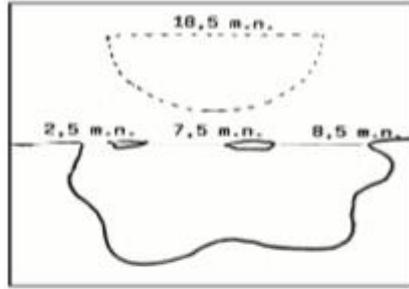
4. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 106.

ثانياً: الخليج

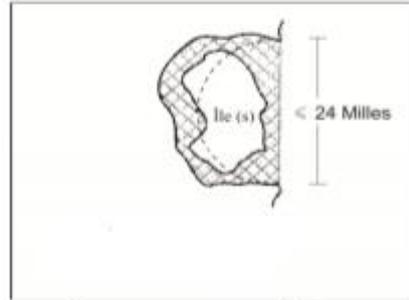
الخليج هو منطقة من البحر تغلغل في الشاطئ نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل ، ولكي يعتبر هذا التغلغل خليجا يجب أن يكون قدر تغلغله في إقليم الدولة البري بالنسبة لسعة فتحة التغلغل حيث تكون مياهه محصورة بالأرض ، ويكون التغلغل أكثر من الإنحاء العادي للساحل¹. و قد عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالبحر الإقليمي لسنة 1958 الخليج في مادتها السابعة الفقرة الثانية بأنّه: "التوء البحري الذي تكون مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساويا لخط مرسوم عبر فم ذلك التوء " في حين عرّفته المادة العاشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في فقرتها الثانية بأنّه: " انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر و يشكل أكثر من مجرد انحاء للساحل ، غير أنّ الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج " وبناء عليه فالخليج هو مساحة من مياه البحر تتغلغل داخل اليابسة بحيث يزيد عن الانحاء الاعتيادي².

حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلام ، ط6، دار النهضة العربية ، مصر 1976 ، ص 458¹.

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 104²



شكل 1 يوضح حالة انبعاث لا يعتبر خليجا



شكل 2 يوضح انبعاث يعتبر خليجا



شكل 3 توضيحي للخليج

¹ لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 33.

² لعمامري عصاد، المرجع نفسه، ص 33.

³ لعمامري عصاد، المرجع نفسه، ص 34.

و تنقسم الخلجان إلى ثلاثة أنواع:

1. الخلجان الوطنية:

و هي الخلجان التي تقع بأكملها في إقليم دولة واحدة و لا يزيد اتساع الفتحة التي توصلها بالبحر إلى 24 ميلا بحريا ، و يكون خط الأساس فيه هو الخط الذي يربط بين نقطتي أدنى انحسار المياه عند ضفتي الفوهة¹.

و يمكن أن يكون للخليج أكثر من مدخل و هذا لاحتوائه على عدة جزر في مدخله وهنا يتم رسم خطوط الأساس المستقيمة برسم نصف دائرة على قطر يعادل طوله مجموعة أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، وتحسب مسافة الجزر الموجودة داخل الخليج ضمن مساحة الخليج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية².

2. الخلجان الدولية:

يلاحظ أن معيار اتساع فتحة الخليج هو الأساس في تحديد ما إذا كان الخليج وطنيا أو دوليا ، فإذا كانت فتحة الخليج أقل من 24 ميل بحري أصبح خليجا وطنيا ، في حين إن كانت تزيد عن 24 ميلا بحريا أصبح هذا الخليج دوليا ، حتى ولو كان بأكمله داخل إقليم دولة واحدة بعينها ، ويمكن رسم خط قياس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تسمح بأن

محمد الحاج حمود، نفس الرجوع، ص 105.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 262.²

يحسر أكبر مساحة ممكنة من الماء بواسطة خط بهذا الطول¹ ، أما معيار تعدد الدول المطللة على الخليج فهو المعيار الثاني بعد معيار الاتساع ، ففي حالة تعدد الدول المطللة على الخليج يصبح هذا الخليج دوليا ، ولا يجوز لأي دولة أن تمد بجرها الإقليمي أبعد من الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط الأساس².

3. الخلجان التاريخية:

قد تكون بعض الخلجان الدولية التي تزيد الفتحة التي توصلها بالبحر الإقليمي عن أربعة وعشرون ميلا بحريا و رغم ذلك يضيفي عليها القانون الدولي وصف الخليج الوطني ، و تخضع للقواعد الوطنية ، فقد جرى العرف الدولي على الاعتراف بسيادة الدولة على مثل تلك الخلجان عند اجتماع شرطين أساسين :

الأول: ممارسة الدولة لاختصاصها على ذلك الخليج لمدة طويلة أو غير معلومة.

والثاني: قبول الدول الأخرى بتلك الممارسة أو على الأقل عدم معارضتها³.

لعل الجوهر في فكرة الخليج التاريخي هو وضع يد الدولة الساحلية على مياه الخليج واختصاصها ببسط سيادتها عليها مدة طويلة دون اعتراض باقي الدول الأخرى ، ولقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على هذا المبدأ وذلك عندما استبعدت من نطاق أعمال أحكامها الخلجان التاريخية اعتدادا بفكرة التقادم كفكرة قانونية ، و قد أدى تطبيق هذه النظرية

أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص 194¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105.²

أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص 195.³

إلى اعتبار عدد من الخلجان الصغيرة و الواسعة خلجانا تاريخية ، و لم تحدد اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ضوابط للخلجان التاريخية، و إنما اكتفتنا بالقبول بعدم تطبيق قواعد الخلجان عليها ، كما لم تحددنا طريقة معينة لرسم خط الأساس فيها، و لهذا تحدد الدول خط الأساس في المياه التاريخية حسب رغباتها و مصالحها الخاصة، و من الجدير الذكر أنّ مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 حدّد خط الأساس في المياه التاريخية بالخط الموصل بين فتحتي تلك الخلجان¹.

رابعاً: الموانئ

لقد حدّدت كل من المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 و المادة الحادية عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 طريقة رسم خط الأساس في حالة وجود الموانئ ، حيث نصت : " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، ولا تعتبر المنشأة المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة."²

و بناء على هذا النص فإن طريقة رسم خط الأساس لقياس البحر الإقليمي في حالة الموانئ تعتمد على مد خط مستقيم من نقاط الحواف الخارجية التي تعد أبعد أجزاء المنشأة الدائمة في الميناء، مثل أرصفة التحميل و التفريغ ، و التي تعد جزءا متمما للنظام المرفئي² ، و يبدأ قياس

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105.

جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 263.

عرض البحر الإقليمي من هذا الخط في اتجاه أعالي البحار ، و ما وراء هذا الخط نحو البر يعد مياها داخلية توجد به الميناء و منشآتها¹.

كما يلاحظ أن هذا النص يمكن أن يثير بعض الصعوبات ، إذ كيف يمكن التأكد من الصفة الدائمة لهذه المنشآت ، كما أن النص لم يشر إلى التركيبات بالإضافة إلى المنشآت والجزر الاصطناعية على غرار المادتين 60 و 80 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة لقانون البحار لسنة 1982².

و قد استبعدت الاتفاقية المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها و رسوها، والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي من استخدامها لغرض رسم خطوط الأساس و إنما اعتبرتها داخلة في حدود البحر الإقليمي ، بالرغم من عدم تحديد كفاءات ذلك، و لا توضيح أية شروط متعلقة بمدى بعدها عن الساحل، أو عن الخط الخارجي، فالمفترض هو القرب من الحد الخارجي أو ملامسته، و الأكيد أن هذه المراسي ليس لها مياه إقليمية و إنما تعتبر مياهاها المباشرة مياها إقليمية، و هذا قصد حمايتها و تسهيدا لأداء مهامها³.

حيث أضافت المادة الثانية عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حكما توضيحيا بقولها: " تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 197.¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 106.²

محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 216.³

السفن و تفرغها و رسوها و التي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي".

المطلب الثاني: تعيين حدود البحر الإقليمي الخارجية

إن مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي تشير الكثير من الخلافات بين الدول حيث كانت عرضة للتقلبات وفقا لمصالح الدول الأمر الذي استوجب تقنينها.

الفرع الأول: الاتساع وفق الاتفاقيات

لقد ظهرت مسألة تحديد مدى البحر الإقليمي في القانون الدولي الوضعي بشكل غير مباشر في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، و بشكل مباشر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

أولا: الاتساع وفق اتفاقية 1958

في منأى عن الفقه و الممارسة الدوليين أو حتى القضاء الدولي، يلاحظ أنه من بين الأسباب الجوهرية التي أدت إلى فشل مساعي الأمم المتحدة خلال المؤتمر الأول لسنة 1958 الخاص بتقنين قواعد قانون البحار هي مسألة عدم توافق الدول حول اتساع البحر الإقليمي، على الرغم من إبرام اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، التي تعنى بالموضوع، إذ لوحظ تباين جوهري في المواقف، إلى الحد الذي جعل الاتفاق معه غير ممكن¹،

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 262.¹

لاسيما بين الدول العظمى التي كانت تدعو إلى اعتماد قاعدة الثلاثة أميال، و قد تبنت هذا الموقف الدول الغربية الكبرى و خاصة الولايات المتحدة الأمريكية و بريطانيا، إذ تسمح هذه القاعدة للأساطيل بحرية الحركة في مياه أعالي البحار، كما تمكنها من استغلال ثروات أكبر مساحة ممكنة من البحار نظرا لما تملكه من إمكانيات تقنية عالية و بالتالي فهي تخدم مصالح الدول البحرية القوية¹، و التي كانت ترى في تمديد الدول النامية بحرها الإقليمي لأكثر من ثلاثة أميال بحرية اقتطاع فيه غلو و اعتداء على حرية الملاحة البحرية و الصيد البحري و استغلال الثروات الباطنية التي تعج بها أعالي البحار، و بين الدول النامية التي كانت تدعو إلى مد البحر الإقليمي إلى أقصى حد ممكن قد يصل إلى مائتي ميل بحري لبعض الدول و غايتها في ذلك إقصاء الدول الإقتصادية الكبرى عما تعتبره مجالها الوطني بأبعاده الإقتصادية و الأمنية².

ثانيا: الاتساع وفق اتفاقية 1982

بالرغم من أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 لم تنجح في وضع تحديد واضح و دقيق لنطاق البحر الإقليمي نظرا للمواقف الحادة و المتعارضة التي أبدتها المؤتمرين في مؤتمر جنيف لقانون البحار، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 استطاعت عن طريق الصفقة الشاملة أن توفق بين الآراء المتضاربة حول الموضوع، و تضع قاعدة لقيت القبول من أغلب دول العالم³، و التي تضمنتها المادة الثالثة من الاتفاقية بنصها على ما

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 115.

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 263.

أحمد أبوالوفا، المرجع السابق، ص 199.

يلي: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز اثنا عشر ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية".

يستفاد من مضمون نص المادة أنه لا يجوز للدولة الساحلية إطلاقا و في جميع الحالات أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن اثنا عشر ميلا بحريا مقيسا من خطوط الأساس المقررة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و بالمقابل فهي غير ملزمة بمد بحرها الإقليمي لهذه المسافة ، بحيث يمكن لها أن تحدده بأقل من ذلك، و إذا امتنعت عن تحديده فيحتسب لها بحر إقليمي بعرض اثنا عشر ميلا بحريا، لأن قاعدة الاثني عشر ميلا بحريا أصبحت قاعدة مكتوبة ملزمة لجميع الدول¹.

الفرع الثاني: تعيين حدود الدول المتقابلة و المتجاورة

إن موضوع تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتقابلة أو المتجاورة لا يثير إشكالا في الوضع الإعتيادي للسواحل، غير أن الصعوبة تكمن في سواحل الدول المتجاورة كثيرة التقوس أو الانحناء بحيث تؤثر حدود البحر الإقليمي لأحدهما في الأخرى، أو عندما يقل عرض البحر الإقليمي لهاتين الدولتين²، فتحدد الحدود الجانبية للبحرين الإقليميين للدول المتجاورة أو المتقابلة في الوضع الإعتيادي للسواحل بخط مستقيم و التي تكون كل نقطة فيه على بعد متساو من خطي الأساس المعتبر كل منهما بداية للبحر الإقليمي لإحدى الدولتين المعنيتين، و هو ما يعرف بمبدأ البعد

محمد الحاج حمود، المرجع السابق ، ص 117.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 266.²

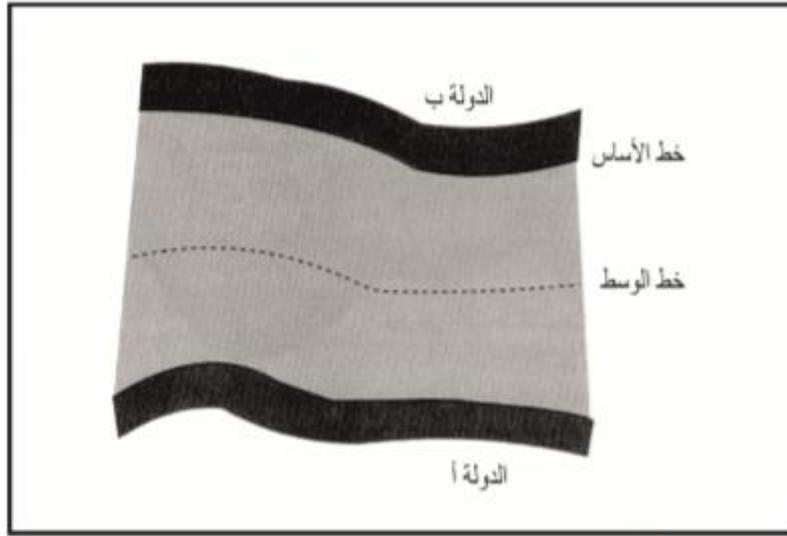
المتساوي، و من ثم لا يجوز للدول المتقابلة ، أو المتجاورة أن تمتد بجزرها الإقليمي وراء خط الوسط، بل يتطلب الخروج عن المبدأ الوصول إلى اتفاق فيما بينها¹.

غير أنه لا يمكن تطبيق قاعدة خط الوسط أو مبدأ البعد المتساوي دون صعوبات أو دون الإضرار بإحدى الدول المعنية، و التي تكثر التعرجات بسواحلها، أو تكثر الجزر في مياهها، و لهذا فقد اهتمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 بهذا الموضوع في الفقرة الأولى من المادة الثانية عشر، و هو ما سارت على نهجه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بنفس الحكم تقريبا في المادة الخامسة عشر، و أخذت بقاعدة خط الوسط و قاعدة خط تساوي الأبعاد عند غياب الاتفاق بين الدول المعنية، غير أن هذا المبدأ لا يطبق عند وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تستدعي ذلك².

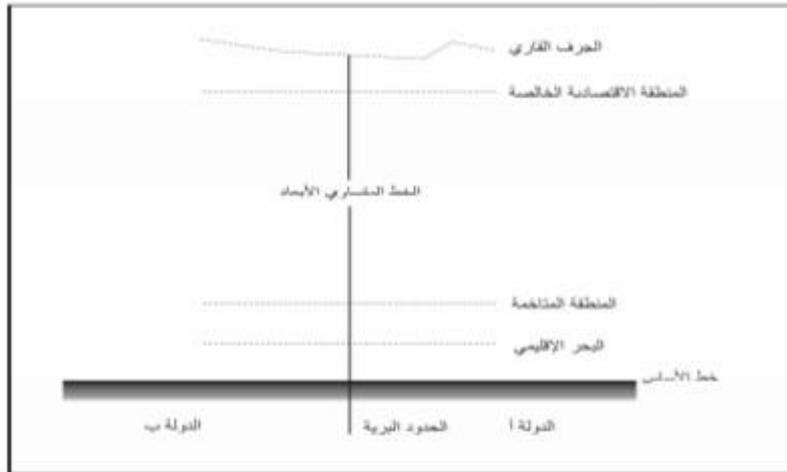
و ما يلاحظ على هاتان المادتان أنهما جاءتا بثلاثة عناصر لتحديد البحر الإقليمي و هي:

- 1- أن التحديد يمكن أن يتم بطريق الاتفاق بين الدولتين المعنيتين.
- 2- عند عدم وجود الاتفاق ، تستخدم طريقة خط الوسط و طريقة الأبعاد المتساوية.
- 3- تطبيق حل آخر عند وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تستدعي ذلك³.

عمر سعدالله، القانون الدولي للحدود، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 136.¹
محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015، ص 434.²
محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 121.³



شكل¹ يوضح طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة في حالة الدول المتقابلة



شكل² يوضح طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة في حالة الدول المتجاورة

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 120.

² محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 120.

المبحث الثاني: سيادة الدولة على البحر الإقليمي

إن إشراف الدول على البحر الإقليمي هو بمثابة صمام الأمن ضد التهديدات الممكنة عليها، حيث ركزت الدول على امتلاك هذا الجزء من البحر من أجل الحفاظ على أمنها و سلامتها، فتجسد هذا الامتلاك في فرض سيادتها عليه. و تعتبر السيادة من الأفكار الأساسية التي يقوم عليها بنيان القانون الدولي المعاصر، لذا نجد أن معظم المواثيق الدولية تحرص على ضرورة احترام مبدأ السيادة، و هذا ما يقرره ميثاق الأمم المتحدة حيث نص في فقرته الأولى من المادة الثانية على أنه تقوم الهيئة على المساواة في السيادة بين جميع أعضائها و كذلك بنصه في الفقرة السابعة من نفس المادة على أنه ليس في هذا الميثاق ما يسوغ للأمم المتحدة أن تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما، كما يمكن تعريف السيادة بأنها سلطان الدولة الكامل على الأشخاص و الأموال و الإقليم، وحررتها في تصريف شؤونها الخارجية و للسيادة جانبان جانب ايجابي يتمثل في ممارسة الدولة لكافة مظاهر السيادة فوق إقليمها البري و الجوي و البحري، و جانب سلبي و يتمثل في امتناع الدول الأخرى عن الاعتداء على هذه السيادة¹.

و لم يكن مفهوم السيادة في السابق يشكل قيمة اعتبارية لكثير من الدول البحرية و تشكلت أولى الأفكار الخاصة بالسيادة بعد إعلان الرومان أن منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط منطقة خاضعة لسلطة الإمبراطورية الرومانية².

محمد راشد ناصر النعيمي، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي، رسالة ماجستير، الكويت، 2010، ص 32.¹

محمد راشد ناصر النعيمي، المرجع السابق، ص 11.²

و لهذا تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار موضوع سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي و القيود الواردة عليها، فقد كانت سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي هي الغاية التي جاهدت غالبية الدول للحصول عليها وتقنينها، وقد تركزت غايات الدول بشأنها في المطالبة بالسيادة الكاملة، و التي تمثلت في السيطرة على مرور السفن الأجنبية داخل المياه الإقليمية، كما هدفت إلى وضع القواعد و القوانين المنظمة للأنشطة البحرية التي تراها لازمة داخل تلك المنطقة، بالإضافة إلى حقوق الاستثمار و الانتفاع بالمياه و ما تحتها¹.

المطلب الأول: نظريات سيادة الدولة على البحر الإقليمي

بعد تبيان سيادة الدولة على بحرها الإقليمي من خلال أهم اختصاصاتها و كذا القيود الرئيسية التي فرضها المجتمع الدولي على الدول فيما يتعلق بالبحر الإقليمي و جب توضيح الأسباب الحقيقية التي تقف وراء ذلك من أجل معرفة هل أن الدول تملك سيادة تامة مطلقة على البحر الإقليمي أم سيادة مقيدة، و لهذا سنتطرق إلى أهم النظريات المتعلقة بسيادة الدول على بحرها الإقليمي.

و التي تتمثل في نظامين قانونيين هما نظام البحر العام (البحر الإقليمي جزء من البحر العالي) و نظام الإقليم (البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة)²، و قد ظهرت عدة نظريات.

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 244.¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق ، ص 123.²

الفرع الأول : النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزء من البحر العام

من بين النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزء من البحر العام هناك نظرية الارتفاقات الساحلية ونظرية الملكية العامة الدولية .

أولا : نظرية الارتفاقات الساحلية

جاء بهذه النظرية ألبرت دولابراديل في مقال نشره في المجلة العامة للقانون الدولي سنة 1898 وترى هذه النظرية بأنه ليس للدولة الساحلية على البحر الإقليمي سوى مجموعة من الارتفاقات منها العسكرية، الصحية، والجمركية ، حيث تعود السيادة عليه للجماعة الدولية وهذا ما يعرف بمبدأ الملكية المشتركة للجماعة الدولية على البحر الإقليمي ، حيث يرى أنصار هذه النظرية أن البحر الإقليمي يعتبر شيئا مشاعا يخضع لسيادة المجتمع الدولي وحده¹.

و الملكية المشتركة للبحر يترتب عليها عدم إمكانية الدولة في فرض سيادتها المتمثلة في تطبيق تشريعاتها الجنائية و المدنية إلا بضوابط، كما لا يجوز لها منع السفن الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي إلا في حالات خاصة².

و حقوق الارتفاق معترف بها للدولة الساحلية من قبل الجماعة الدولية قصد تمكينها من حماية نفسها³، و تقليص اختصاصات الدولة الساحلية على البحر الإقليمي من قبل الجماعة

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 79.

عبدالمع محمد داود، المرجع السابق، ص 63.

أحمد أبوالوفا، المرجع السابق، ص 190.

الدولية يخلق مناطق مختلفة تبعا لنوع الاختصاصات المعترف بها للدولة الساحلية فهناك مناطق للصيد و أخرى للرقابة على النشاط العسكري و ثالثة للرقابة الجمركية¹.

ثانيا: نظرية الملكية العامة الدولية

يتزعم هذه النظرية الفقيه جورج سل و الذي يرى أن البحر الإقليمي ملك عام دولي، مستمدا رؤيته من الوحدة الطبيعية للوسط البحري، إذ يرى أن البحر يكون تحت تصرف الجماعة الدولية لغرض تلبية حاجاتها في الملاحة و التبادل، و بما أن الدولة مشاطئة للملك العام فإنها تحصل على بعض الاختصاصات المعينة، و عليه فليس للدولة أن تمارس صلاحيات على تلك المنطقة إلا بقدر ما تسمح به الجماعة الدولية على أساس أن مجاورتها لذلك البحر تخول لها كامتياز الإستفادة من بعض التسهيلات، كما هو حال مجاور الطريق العام في القانون الإداري الذي تمنح له تسهيلات على ذلك الممر².

هذا و لم يسلم هذا الاتجاه الذي يلحق البحر الإقليمي بالبحر العالي من الانتقادات التي وجهت إليه، سواء من ناحية إعتبار البحر الإقليمي كالبحر العالي ملك للجميع، أو من ناحية علاقة الإرتفاق، و ذلك لافتقاده الأساس القانوني ، فضلا عن عدم مواكبته للممارسة الواقعية³.
فالفقيه دولابراديل عندما قال بالملكية المشتركة للبحار لم يبين الأساس القانوني الذي إستند إليه لتبرير سيادة الجماعة الدولية على البحر الإقليمي، فضلا عما سوف ينجم عن تجزئة البحر

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص124.¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 125.²

محمد راشد ناصر النعيمي، المرجع السابق، ص11.³

الإقليمي إلى مناطق ذات الرقابة النوعية المختلفة من تبعات عملية غير معقولة، كما لا يمكن تصور وجود حق ارتفاق خارج حدود الاتفاق في مجال العلاقات الدولية، و هي المسألة التي أغفلتها النظرية، و عليه فإن حصر حقوق الدولة في هذه الجوانب يجعل منها نظرية غير واقعية، فضلا عن أن تقرير مبدأ حماية الدولة لا يقتضي إلحاق البحر الإقليمي بالبحر العام بالقدر الذي يقضي إلحاقه بالدولة ذاتها¹.

الفرع الثاني: النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة

تعتبر هاته النظريات أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة يخضع للسيادة المطلقة للدولة مثل الإقليم البري والجوي وهي نظريتان

أولا: نظرية حق الملكية على البحر الإقليمي

رغم اعتراف الرومان قديما بحرية البحار إلا أنهم تبنا نظرية حق الملكية على البحر الإقليمي حيث اعتبروا البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية ملك لهم².

إذ اعتبرت هاته النظرية البحر الإقليمي جزء من الإقليم من ناحية استغلال الصيد والملاحة فيه فالدولة الساحلية تحتكر الصيد والملاحة كما تتحكم في فتحه وغلقه كما تشاء فهي تمارس حق الملكية على هاته المنطقة، و عليه فإن الاختصاص الإقليمي للدولة يعبر عن قدرة الدولة على ممارسة سلطتها - طبقا للقانون الدولي - على الأشخاص و الممتلكات المتواجدين على

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 244.

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 86.

الإقليم فضلا عن الأنشطة الممارسة في داخله¹. هذا وقد لاقت هاته النظرية رواجاً لدى بعض دول العالم الثالث التي كانت تسعى لانتزاع اعتراف دولي بسيادتها على الثروات التي تزخر بها سواحلها، حيث تقرر في قراءتها الجديدة أن حقوق الدولة الساحلية هي حقوق ملكية على أساس أن البحر الإقليمي يختص بكونه شيئاً قابلاً للتملك.

ثانياً : نظرية حق السيادة على البحر الإقليمي

يرى أنصار هاته النظرية أن للدولة الساحلية حق السيادة على بحرها الإقليمي و هذا هو المذهب التقليدي الذي يوجد لحد اليوم في مسألة مفهوم سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي ، و يرى أنصار هذا المذهب بأنه ليس للدولة الساحلية حق الملكية على البحر الإقليمي و إنما لها حق السيادة حيث اعتبروها سيادة خاصة²، و عليه يثبت لها الحق في ممارسة جميع الاختصاصات السيادية على البحر الإقليمي و التي دأبت على مباشرتها على إقليمها البري، و هذا الحق يمكنها من ممارسة القوة من أجل فرض سيطرتها و رقابتها عليه، و قد صاغ معهد القانون الدولي هذه النظرية بتحفظ بقرار باريس سنة 1894 حيث قال : " إن الدولة تملك حق السيادة على بحرها الإقليمي " ، و لكنه أوضح فكرته بشكل جلي بموجب قرار ستوكهولم الذي اتخذ سنة 1928 ، إذ قال : " أن للدولة الساحلية سيادة على منطقة البحر التي تجاوز شاطئها و هي التي تسمى بالبحر الإقليمي " ³.

جمال عبدالناصر، المرجع السابق، ص 245.

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 86.

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 123.

لقد اعترفت كل من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 صراحة بحق الدولة الساحلية في مباشرة اختصاصها العام على بحرها الإقليمي، أي سيادتها عليه، غير أنهما قيدتا هذه السيادة بشرط ألا و هو المرور البريء للسفن الأجنبية ، و لعلّ هذا هو الفرق الجوهرى بين طبيعة السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البرى و هي سيادة مطلقة، و بين طبيعة السيادة التي تمارسها على بحرها الإقليمي و هي سيادة مقيدة¹.

المطلب الثاني: مظاهر سيادة الدولة على البحر الإقليمي

فقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 سلطات و حقوق الدولة الساحلية على البحر الإقليمي²، حيث جاء في المادة الثانية من الاتفاقية في فقرتها الأولى و الثانية الإشارة إلى موضوع سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بقولها:

- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البرى و مياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

- تمتد هذه السيادة على الحيز الجوى فوق البحر الإقليمي و كذلك إلى قاعه و باطن أرضه.

فالدولة الساحلية تمارس سيادتها على مياهها الداخلية ، و تمتد هذه السيادة على مسافة

اثنا عشر ميلا بحريا هي عمق اتساع البحر الإقليمي، و هذا ما أخذت به الجزائر في المرسوم

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 247¹.

الشافعى محمد بشير، القانون الدولى العام فى السلم والحرب، ط7، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 347².

الرئاسي¹ رقم 63-403 لسنة 1993، كما تمتد سيادة الدولة على منطقة مجاورة لمسافة أربعة وعشرون ميلا بحريا تقاس من خط الأساس وذلك لأغراض حماية مصالح الدولة الاقتصادية و اعتباراتها الأمنية و البيئية².

كما أن المادة أشارت إلى موضوع السيادة دون أن تعطي توصيفا لها ، هل هي سيادة مطلقة أم سيادة مقيدة؟.

فمن خلال قراءة المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، قراءة متعمقة، نجد أنها تناولت الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي و التي كانت حسب تطورها التاريخي محل خلاف بين فقهاء القانون الدولي، ذلك أنهم تساءلوا عن طبيعة حق الدولة على بحرها الإقليمي، فالبعض يرى سيادة الدولة على بحرها الإقليمي سيادة مطلقة و اعتبره امتدادا لليابسة، فهو عبارة عن شقة من المحيط تغمر شواطئ الدولة الساحلية، و تنفرد بالسيادة عليها و هذا الامتداد يستند إلى حق الدولة المقدس في الوجود، و في الدفاع عن نفسها، و في المحافظة على مصالحها التجارية و المالية³، و بالتالي فللدولة جميع الحقوق التي تمارسها على إقليمها، و هذا ما يطلق عليه في القانون الدولي بمبدأ استمرارية سيادة الدولة على هذا الجزء من البحار، الأمر الذي

¹ المرسوم الرئاسي رقم 63-403 المؤرخ في 12/10/1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية(ج.ر.رقم 76 المؤرخة في 15/10/1963).

محمد محمود لطفي، تسوية منازعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 134.²

ساسبي سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد و التجديد، معهد الإنماء العربي، لبنان، ط1، 1987، ص 41.³

يخالف بدهاءة مفهوم المنطقة المتاخمة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة

1982¹.

الفرع الأول: تنظيم المرور البريء و تعيين الممرات البحرية

تتمتع الدولة الساحلية في إقليمها البحري، بمجموعة من الحقوق في مواجهة السفن

الأجنبية التي تمارس حقها في المرور البريء، و التي تستمدتها أساسا من اتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار، و التي من أهمها :

1 / حق وضع القوانين و اللوائح المنظمة لحق المرور البريء، فقد أعطت المادة الواحدة

والعشرون من اتفاقية 1982، للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين و إصدار اللوائح التي

تراها ضرورية لممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البريء من خلال بحرها الإقليمي، حيث أكدت

هذه المادة على أن للدولة الساحلية أن تعتمد - طبقا لأحكام هذه الاتفاقية و غيرها من قواعد

القانون الدولي - قوانين و أنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول هذه القوانين

وتلك الأنظمة الأمور الآتية كلها أو بعضها:

أ - سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري.

ب - حماية وسائل تيسير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق والمنشآت.

ج - حماية الكابلات و خطوط الأنابيب.

د - حفظ الموارد الحية للبحر.

ساسبي سالم الحاج، المرجع نفسه، ص 47¹.

هـ - منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

و - الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية و منع تلوثها و خفضه و السيطرة عليه.

ز - البحث العلمي البحري و أعمال المسح الهيدروغرافي.

ح - منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة

والصحة.

هذا و قد ألفت الفقرة الثالثة من نفس المادة من الاتفاقية التزاما على الدولة الساحلية بأن

تقوم بالإعلان الكامل عن جميع القوانين و الأنظمة التي تصدرها بهدف تنظيم المرور البريء في

بحرها الإقليمي، و يكون على السفن الأجنبية أن تلتزم بكل هذه القوانين و تلك الأنظمة.

2/ حق الدولة الساحلية في تعيين الممرات البحرية للمرور البريء في البحر الإقليمي فلما كان

البحر الإقليمي يعد امتداداً لإقليم الدولة البريء، و يخضع لسيادتها، فإن من الحقوق التي تتمتع

بها الدولة الساحلية حقها في تعيين الممرات البحرية التي يمكن للسفن الأجنبية أن تسلكها عند

ممارستها لحق المرور البريء¹.

و في هذا الإطار تقرر المادة الثانية و العشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة

1982 أن للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن

الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية و إتباع

نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن مروراً بريئاً في بحرها

¹ محمد سامي عبدالحميد، المرجع السابق، ص 255.

كما أضافت المادة سالفه الذكر، أنه للدولة الساحلية الحق في أن تفرض على الناقلات والسفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية و تلك التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات².

إلا أن حرية الدولة الساحلية و هي بصدد تعيين هذه الممرات و تقريرها لنظم تقسيم حركة المرور، ليست مطلقة و إنما عليها أن تأخذ في اعتبارها:

أ - توصيات المنظمة الدولية المختصة.

ب - أي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

ج - ما لسفن و قنوات معينة من مميزات خاصة.

د - كثافة حركة المرور³.

كذلك ألزمت الاتفاقية الدولية الساحلية أن تبين بوضوح حدود ما تقوم بتعيينه من ممرات بحرية و نظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الكافي⁴.

3 / للدولة الساحلية الحق في التحقق من وثائق السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن

التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة، أو المؤذية، و كذا التأكد من

ابراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 168.¹

محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1993، ص 351.²

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 137.³

انظر الفقرة 4 من المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.⁴

مراعاتها للتدابير الوقائية التي قررتها الاتفاقات الدولية بخصوص هاته السفن¹.

4 / كما أنه بالنسبة للسفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو تلك التي ترغب في التوقف في مرفق

مينائي خارج حدود المياه الداخلية، يكون للدولة الساحلية أيضا الحق في اتخاذ كافة الخطوات و

الإجراءات التي تراها ضرورية لمنع أي انتهاك للشروط و القواعد التي تنظم دخول هذه السفن إلى

المياه الداخلية أو رسوها في المرافق المينائية التابعة للدولة الساحلية².

5 / اتخاذ كافة الإجراءات القانونية التي تراها ضرورية ضد السفن التجارية والسفن المستغلة

لأغراض تجارية غير حكومية، و المخالفة لقوانين و أنظمة المرور البريء التي وضعتها الدولة

الساحلية قصد تنظيم المرور البريء في بحرها الإقليمي، و كذا ممارسة جميع اختصاصات البوليس

و القضاء في مواجهتها، بما في ذلك إيقاف السفينة واقتيادها إلى إحدى موانئها، والتحقق مع

ربانها وأعضاء طاقمها، وتقديمهم إلى المحاكمة إذا اقتضى الأمر ذلك³.

أما السفن الحربية و السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية فلها وضع آخر بينته المادة

الثلاثون من اتفاقية الأمم المتحدة للبحر الإقليمي ، و عنوانها عدم امتثال السفن الحربية لقوانين

و أنظمة الدولة الساحلية، بنصها على أنه : " إذا لم تمتثل السفن الحربية لقوانين و أنظمة الدولة

الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي ، و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك

القوانين و الأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور."

انظر المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.¹

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 102.²

حامد سلطان، المرجع السابق، ص 436.³

و واضح أن للسفن الحربية و السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، بصدد هذه المسألة و غيرها، حصانة لا تتمتع بها السفن التجارية¹.

6 / الحق في إلزام الغواصات و المركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية و رافعة علمها في مجالها البحري². و هذا ما أقرته المادة عشرون من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالبحر الإقليمي لسنة 1982.

7 / الحق في تنظيم الطيران فوق بحرها الإقليمي بما في ذلك تعليق الطيران فوقه مؤقتاً و تنظيم الملاحة الجوية بما يحقق مصالحها الوطنية³.

الفرع الثاني: وقف و منع المرور البريء

1 / حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع المرور غير البريء فإذا كان المرور البريء يشكل استثناءً أو قيداً على الحق السيادي الذي تتمتع به الدولة الشاطئية على بحرها الإقليمي، فإن لهذه الدولة في حال ثبوت عدم براءة المرور بالنسبة للسفن الأجنبية و عملاً بنص الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالبحر الإقليمي لسنة 1958 الحق في اتخاذ كل الخطوات و الإجراءات الضرورية التي تراها مناسبة في بحرها الإقليمي لمنع هذا المرور ، و يكون المرور بريئاً إذا لم يكن فيه ضرر بسلم أو أمن أو حسن النظام للدولة

محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 255.¹

محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 228.²

منتصر سعيد حمودة، المرجع السابق، ص 522.³

الساحلية¹، و تملك هذه الدولة حق وضع التشريعات و اللوائح و التنظيمات المتعلقة بالملاحة في
بحرها الإقليمي و ممارسة سلطات الإشراف و البوليس فيما يتعلق بالشؤون الجمركية و الصحية و
الملاحية و القيام بإرشاد السفن و المساعدة في أعمال الإنقاذ و اتخاذ الإجراءات التي تراها ضرورية
في هذه الشؤون، خاصة المتعلقة بحماية مصالحها المشروعة كالدفاع و الأمن، و يجب على السفن
الأجنبية أن تحترم هذه التشريعات و اللوائح².

2 / حق الدولة الساحلية في أن توقف مؤقتاً و في الأجزاء المحددة من بحرها الإقليمي دون أي

تمييز بين السفن الأجنبية، ممارسة حق المرور البريء إذا رأت هذا ضروريا لحماية حقوقها
المنصوص عليها بشرط الإعلان عنه³، فلما كانت الدولة الساحلية هي صاحبة السيادة على
مياهاها الإقليمية، و أن المرور البريء إنما هو حق استثنائي قرر لصالح السفن الأجنبية لدعم
وتقوية حرية التجارة الدولية⁴، فقد قررت اتفاقية 1982 في مادتها الخامسة والعشرون أن للدولة
الساحلية الحق في وقف المرور البريء خلال بحرها الإقليمي و ذلك بالشروط الآتية:

أ - أن يكون وقف المرور البريء قد جاء مؤقتاً.

ب - أن يسري وقف المرور البريء على كل السفن الأجنبية دون تمييز قانوني أو فعلي.

ج - أن يكون وقف المرور البريء سارياً على قطاعات محددة من البحر الإقليمي و ليس على
البحر الإقليمي كله.

غازي حسن صباريني، الوجيز في القانون الدولي العام، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 215.¹

الشافعي محمد بشير، المرجع السابق، ص 287.²

ابراهيم العناني، قانون البحار، ج1، دار الفكر العربي، القاهرة، 2006، ص 159.³

جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 288.⁴

د - أن يكون الوقف المؤقت للمرور البريء هو أمر تقتضيه ضرورات حماية أمن الدولة

الساحلية، بما في ذلك قيامها بمناورات عسكرية تجرّبها أو تنظمها الدولة.

هـ - أن يكون الحظر محددًا في الزمن والمكان، بإعلان الدولة الساحلية زمن سريانه و أجل رفعه،

و لا يصبح هذا الوقف نافذاً إلا بعد أن يتم الإعلان عنه الإعلان الواجب¹.

و قد استخدمت الجزائر هذا الحق من خلال المرسوم التنفيذي رقم 96-55 لسنة 1996

حيث جاء في المادة الأولى منه: "تعلق مؤقتًا ممارسة السفن الأجنبية حق المرور غير المضر في

المناطق البحرية الواقعة بين 003.15 شرقًا و 004.10 شرقًا، على عمق عشرة أميال بحرية

انطلاقًا من خطوط القياس"².

3 / الحق في قصر الملاحة الساحلية و الصيد ضمن بجرها الإقليمي على مواطنيها دون

الأجانب، و كذلك الاستثمار و الاستغلال الاقتصادي للموارد الحية و غير الحية، والثروات

الطبيعية الكامنة في قاع البحر الإقليمي، و ما تحته من طبقات أرضية³.

مأمون المنان، مبادئ القانون الدولي، روائع مجدلاوي، عمان، 2009، ص 102.¹

² مرسوم تنفيذي 96-55 المؤرخ في 2 رمضان 1416 الموافق 1996/01/22 يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية و ينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ (ج.ر.رقم 06 المؤرخة في 1996/01/24).

³ ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 164.

الفصل الثاني

القيود الواردة على

مبدأ السيادة

من الملاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، قد وضعت قيودا على سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي، و هذا من خلال ربطها موضوع السيادة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، فالقانون الدولي للبحار يحاول إيصال رسالة إلى جميع الدول أن سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي ليست سيادة مطلقة، و إنما هي سيادة مقيدة بالدرجة الأساس لمصلحة الجماعة الدولية على وجه العموم، و للدول الساحلية المشتركة معها بمياه معينة على وجه الخصوص¹.

و لعلّ من أهم القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي هو حق المرور البريء للسفن الأجنبية، وهذا حسب نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

محمد الحاج محمود، المرجع السابق، ص 127.¹

المبحث الأول: ماهية المرور البريء

إن اعتبار البحر الإقليمي كجزء من إقليم الدولة الساحلية يجعله خاضعا - كأصل عام - إلى سيادتها بما لها من حق في فرض سلطان شامل و استثنائي على هاته المنطقة البحرية، إلا أن العرف الدولي فرض على سيادة الدولة في هذه المنطقة قيادا تمثل في حق السفن الأجنبية المرور خلاله دون أي عائق تضعه الدولة الساحلية متى كان هذا المرور بريئا¹.

المطلب الأول: مفهوم المرور البريء

إن أهم قيد يرد على مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي هو مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية.

الفرع الأول: معنى المرور البريء

المقصود بالمرور عموما هو الإبحار المتواصل والسريع عبر البحر الإقليمي لدولة معينة بقصد الدخول إلى أحد موانئها أو الرحيل عنها أو بقصد اجتياز البحر الإقليمي في الطريق إلى دولة أخرى، و أن يقتصر على المرور المجرد دون التوقف الطويل أو الإقامة².

و الأصل في المرور عبر البحر الإقليمي هو عدم التوقف أو الرسو إلا في حالة القوة القاهرة أو الضرورة أو عندما تتطلب ذلك مقتضيات الملاحة العادية، و يجب أن يكون المرور مجردا

محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1993، ص 341.¹

محمد سامي عبدالحميد، المرجع السابق، ص 96²

ومتصفا بالبراءة¹. فإن كان المرور خلاف ذلك فقد يؤدي إلى إثارة الشبهات حول هذه السفن، ويذهب باعتقاد الدولة الساحلية أن توقفها راجع إلى أغراض أخرى كالتجسس مثلا، أو التقاط معلومات أخرى لها علاقة بالبحر الإقليمي الذي يعتبر جزءا من اليابسة بالنسبة للدولة الساحلية.²

و قد أخذت المادة الثامنة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأحكام المادة الرابعة عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 مع بعض الإضافات، وبموجب هاته المادة فإن للمرور خلال البحر الإقليمي ثلاث صور³ تتمثل الصورة الأولى في اجتياز السفينة الأجنبية البحر الإقليمي لدولة ساحلية، دون حاجتها الدخول إلى المياه الداخلية لتلك الدولة أو الرسو في أحد موانئها، و هي بذلك تكون عابرة سبيل اقتضتها ظروف الملاحة البحرية كخط سير ثابت لها أن تمر عبر هذه المنطقة مرورا بريئا. أما الصورة الثانية فهي أن تسلك السفينة الأجنبية طريقها خلال البحر الإقليمي قصد الدخول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو التوقف في إحدى المراسي أو المرافق المائية لتلك الدولة أو مغادرته، في حين أن الصورة الثالثة للمرور البريء هي أن تكون السفينة العابرة للبحر الإقليمي في حالة مرور متواصل و سريع⁴، و لكن يشمل حالات محددة كتوقف السفينة مثلا أو الرسو في إحدى موانئ الدولة الساحلية عندما يكون ذلك التوقف أو الرسو من مقتضيات الملاحة

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 130¹

ساسى سالم الحاج، المرجع السابق، ص 76.²

علي صادق أبوهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995، ص 350.³

محمد سامي عبدالحميد وآخرون، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1997، ص 344.⁴

العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر شديد¹. و قد عرف القانون الجزائري عبارة التوقف بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية في المادة السادسة من المرسوم 72-194 لسنة 1972 الفقرة الثالثة ب: " تعني عبارة التوقف الإقامة الوقتية لسفينة حربية أجنبية أو وقوفها أو إرسائها في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية الجزائرية أو في ميناء جزائري"².

و يقصد ببراءة المرور عدم المساس بأمن الدولة صاحبة البحر الإقليمي ، أو مصالحها الجوهرية، و استقرار الأمور فيها ، فضلا عن وجوب التزام السفن الأجنبية عند مرورها بالبحر الإقليمي بما تضعه الدولة من قوانين و لوائح تنظم بمقتضاها المرور البريء مؤقتا في مناطق معينة من بحرها الإقليمي³.

و قد جاء تعريف صفة البراءة للمرور في الفقرة الأولى من المادة التاسعة عشر لاتفاقية الأمم المتحدة للبحر لقانون البحار لسنة 1982 " يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة أو بحسن نظامها و أمنها، و يتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية و لقواعد القانون الدولي الأخرى"⁴. كما عرفه القانون الجزائري من خلال المرسوم رقم 72-194 لسنة 1972 في مادته

ساسبي سالم الحاج، المرجع السابق، ص 75¹.

² مرسوم 92-194 المؤرخ في 27 شعبان 1392 الموافق ل 5 أكتوبر 1972 و المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم (الجريدة الرسمية رقم 86 المؤرخة في 1972/10/27)

الشافعي محمد بشير، المرجع السابق، ص 103³

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 131⁴

السابعة و التي تنص: " يكون المرور خاليا من كل غرض عدواني إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية"¹.

و حق المرور البريء يضمنه العرف الدولي و يكفله القضاء الدولي، و قد أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها السابعة عشر.

و من حق الدولة الساحلية أن تُلزم السفن الأجنبية بممارسة حق المرور البريء في بحرها الإقليمي من خلال ممرات مائية معينة ، و وفقا لما تضعه من قواعد لتنظيم حركة المرور في الممرات البحرية المذكورة².

الفرع الثاني: شروط المرور البريء

لكي يكون المرور بريئا و يجب توفر بعض الشروط و من أهمها أن يكون المرور متواصلا و سريعا و هذا حسب الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، غير أن المادة ذكرت بعض الحالات يمكن فيها للسفينة التوقف كالصيانة مثلا في حالة عطب أو لتقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في خطر.

كما يشترط في المرور البريء عدم المساس بسلامة و أمن و نظام الدولة الساحلية³.

¹ مرسوم 72-194 لسنة 1972، المرجع السابق.

محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 436²

ساسبي سالم الحاج، المرجع السابق، ص 76.³

و قد نصت المادة التاسعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأن
لا تقوم السفينة الأجنبية أثناء وجودها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية بأي من الأنشطة
التالية:

1. أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو
استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى تعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في
ميثاق الأمم المتحدة. وهذه الفقرة تنص على الإضرار الذي يمس بسلم الدولة الساحلية
أو يخل بنظامها أو يتعرض لاستقلالها السياسي.

2. أي مناورة أو تدريب بالأسلحة من أي نوع. و هذا العمل لا يمكن اعتباره مرورا بريئا
بأي حال طبقا للطبيعة العدوانية التي تقوم بها السفن، و هو مرور غير بريء تتعرض له
أمن الدولة الساحلية، و يحق لها اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لحفظ أمنها و سلامتها.

3. أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

4. أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

5. إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

6. إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

7. تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

8. أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير يخالف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار.

9. أي من أنشطة صيد السمك.

10. القيام بأنشطة بحث أو مسح.

11. أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو

المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

12. أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.

هذا و قد أقرت الاتفاقية حكماً خاصاً بالغواصات و المركبات الغاطسة، في مادتها العشرون

حيث تلتزم بأن تمرّ عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية و هي طافية و رافعة علمها.

كما أُلقت التزاماً آخر على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية، أو تلك التي تحمل

مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية حال مرورها بالبحر الإقليمي مروراً

بريئاً، وذلك بأن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات

الدولية فيما يتعلق بهذه السفن¹.

و بناء على ما تقدم فإن المرور لا يعتبر بريئاً إذا تضمن أي من الحالات المذكورة على سبيل

الحصر في الفقرة الثانية من المادة التاسعة عشر، و عليه فإن الفقه الدولي يعتقد أن ما ورد في

الفقرة الفرعية الأخيرة يجب أن يفسر في إطار قائمة النشاطات المحظورة في البحر الإقليمي كي

ينصرف النص إلى التفسير الضيق للمرور البريء²، و هو ما يمنع تعسف الدولة الساحلية عند

تقديرها لصفة البراءة في المرور، أما إذا فسرت في معزل عن قائمة النشاطات المحظورة، فذلك

لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 115¹

عبدالكريم علوان، المرجع السابق، ص 90².

سوف يؤدي بالضرورة إلى تفسير موسع للمرور البريء بحيث تصبح كلمة البراءة مرادفة لمعنى سلمى¹.

و عليه يكون المرور خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية بريئا تماشيا مع الفقرة الأولى من المادة التاسعة عشر من الاتفاقية، و بصفة عامة ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها.

المطلب الثاني: القواعد الملاحية العامة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

إن الصلاحيات التي تتمتع بها الدولة الساحلية في تنظيمها لحركة المرور البريء وفق ما تراه ملائما لسلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي لا ترقى إلى السلطة المطلقة، هذا لأن القانون الدولي يعمل على حماية حرية الملاحة البحرية، و هذا تكريسا لمبدأ حق المرور البريء، و عليه فإن الدولة الساحلية خلال ممارستها لهذه الصلاحيات ترد عليها بعض الالتزامات التي فرضها عليها القانون الدولي.

الفرع الأول: التزامات الدولة الساحلية اتجاه المرور البريء

مقابل ما قررته الاتفاقية للدولة الساحلية من حقوق، أُلقت عليها بعض الالتزامات، التي

يمكن إجمالها في:

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 286¹.

1 / عدم إعاقة المرور البريء في بحرهما الإقليمي، فاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة

1982 لم تقف عند حد تقرير حق السفن الأجنبية في المرور مروراً بريئاً في البحر الإقليمي

للدولة الساحلية، باعتباره أحد القيود الواردة على سيادتها على هذا الحيز البحري، بل ألفت

على عاتق الدولة الساحلية التزاماً بعدم إعاقة ممارسة السفن الأجنبية للمرور البريء أو وضع أية

عراقيل تجعل النص عليه هو و العدم سواء، ، إلا إذا كان ذلك في إطار الحالات و بالشروط التي

تقررها الاتفاقية¹، و من ثم يحظر على الدولة الساحلية، و هي بصدد تطبيق نصوص هذه

الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقاً لهذا الاتفاقية²، أن تقوم بأي من الأمور

الآتية:

* فرض شروط على السفن الأجنبية يكون من شأنها عملياً إنكار حق المرور البريء على تلك

السفن أو تقييده بقيود لا يقرها القانون الدولي، أو الإخلال به.

* التمييز قانوناً أو فعلاً ضد السفن التي تحمل علم دولة معينة أو ضد السفن التي تحمل بضائع

إلى دولة معينة أو منها أو لحسابها³.

2 / عدم جواز فرض رسوم مقابل ممارسة حق المرور البريء حظرت الاتفاقية على الدولة

الساحلية أن تقوم بتحصيل أو فرض أية رسوم على السفن الأجنبية مقابل مرورها مروراً بريئاً في

بحرها الإقليمي، إلا إذا كانت هذه الرسوم مقابل خدمات فعلية و محددة قدمت إلى هذه

السفن، و يجب أن تحصل هذا الرسوم - في حالة استحقاقها - دون أي تمييز بين سفينة

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 209.¹

جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 291.²

انظر المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.³

وأخرى¹.

3 / الإعلان عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرهما الإقليمي انطلاقاً من حق

السيادة الذي تتمتع به الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي، فإنها تكون على علم بكل ما قد يوجد فيه من أخطار تهدد سلامة السفن حال إبحارها فيه، و بالتالي فقد ألفت التزاماً على عاتق الدولة الساحلية بأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يهدد الملاحة والمرور في البحر الإقليمي تعلم بوجوده داخل مياه بحرهما الإقليمي، كما لو تعلق الأمر بوجود صخور ضخمة أو شلالات أو هيجان شديد للبحر، التي يكون من شأنها تهديد سلامة الأشخاص أو الأشياء لخطر يصعب تفاديه في بحرهما الإقليمي².

4 / الالتزام بمبدأ عدم التمييز خصوصاً في مجال ممارسة أو منح الحقوق، فالمرور البريء حق

للسفن الأجنبية و قيد لسيادة الدولة الساحلية غايته تيسير حركة الملاحة الدولية، و لذلك كان لزاماً تقرير هذا الواجب على عاتقها و حتى لا تكون ممارسة هذا الحق خاضعة لأهواء مزاجية أو لنزوات أو لتحكم من جانب الدولة الساحلية، الأمر الذي يجعل وجود الاعتبارات الشخصية بمنأى عن تطبيق القاعدة القانونية³.

ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 168.¹

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 210.²

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 291.³

الفرع الثاني: القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة

تقتضي متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص و الممتلكات و البيئة على الدولة الساحلية تعاملًا خاصًا مع بعض السفن دون غيرها، و المقصود بهذه السفن هي السفن النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة و السفن الحربية و الغواصات.

أولاً: السفن النووية و السفن ذات الحمولة الخطيرة

و يندرج تحت هذه الفئة السفن ذات الدفع النووي و السفن التي تحمل مواد خطرة مثل المواد المشعة أو المواد الكيماوية السامة أو النفط و الغاز.

و قد أباحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها الثانية و العشرون

للدولة الساحلية ممارسة جملة من القيود على ملاحاة هذه السفن في مياهها الإقليمية، دون

إهدارها لحقها في المرور البريء، حيث اعترفت الاتفاقية للدولة الساحلية بحقها في تحديد ممرات

ملاحية في البحر الإقليمي خاصة بهذه السفن على أن تقصر هاته الأخيرة مرورها على تلك

الممرات¹، فضلاً على صلاحية الدولة الساحلية في فحص و رقابة معايير السلامة الدولية الخاصة

بالتركيب والشحنة، و هو ما نصت عليه المادة الثالثة و العشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار لسنة 1982 بقولها: " على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل

مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر

ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 169.¹

البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قررتة الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن". و المقصود بالاتفاقيات الدولية في نص المادة هي اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 بالخصوص، و هذه المادة قد أثارت إشكالا قانونيا، فهي لم تشترط دخول هذه الاتفاقيات حيز النفاذ أو مصادقة الدول الساحلية عليها، و لهذا فقد لجأت الدول الساحلية من التصدي لهذا الإشكال بإصدار تشريعات وطنية تعنى بالقواعد التي يتعين على السفن النووية و غيرها ممن تشتمل على الخطورة إتباعها، كأن تشترط حصول هذه الأخيرة على موافقتها المسبقة قبل دخولها ببحرها الإقليمي¹.

و للدولة الساحلية الحق في اعتراض هذه السفن و منعها من الملاحة في بحرها الإقليمي متى رأت في ذلك المرور خطرا على أمنها و سلامة الحركة الملاحية في مياهها الإقليمية، و هو الأمر الذي أقرته المحكمة الدولية لقانون البحار فيما عرف بقضية المركب الصناعي MOX في أمرها الصادر في 03 ديسمبر 2001 ، بين إيرلندا و بريطانيا². و يستخلص من نص المادة الثالثة والعشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أنّ إعطاء الدولة الساحلية الحق في التحقيق في مرور هذه السفن في المياه الإقليمية لن يشكل خطرا على أمنها، و هو الأمر الذي يستوجب أن تملك الدولة الساحلية معه سلطة منح الإذن بمرور السفن أو رفض منح ذلك الإذن، إذا ما ثبت لها وجود خطورة على سلامة بيئتها البحرية أو المساس بها. و قرار عدم إعطاء الإذن بالمرور ما هو إلا ممارسة الدولة الساحلية سلطة من السلطات المقررة لها بموجب

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 140.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 293.²

أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بشكل خاص، و القانون الدولي بشكل عام¹.

ثانيا: السفن الحربية

من بين المسائل الأكثر خلافا بين الدول والتي عرفها القانون الدولي للبحار عبر تطوراته المختلفة موضوع المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، فالدول البحرية الكبرى أيدت هذا الحق في حين عارضته الدول النامية بشكل عام، كون السفن الحربية كانت دوما عنوانا للعدوان و الاحتلال²، غير أن معهد القانون الدولي و جمعية القانون الدولي قد أقر حق السفن الحربية الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي، مع حق الدولة الساحلية في تنظيم هذا المرور، و بهذا فقد منح للدولة الساحلية حق فرض قيود على هذا المرور، و التي تتمثل أساسا في اشتراط الإذن المسبق و تحديد المسارات الملاحية التي يتعين على السفينة الحربية أن تسلكها خلال مرورها في البحر الإقليمي، و قد كان لعصبة الأمم مساهمتها في الموضوع من خلال مؤتمر لاهاي المنعقد سنة 1930 حول تقنين قواعد القانون الدولي و الذي قرر أنه : " كقاعدة عامة، ليس من حق الدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية، أو أن تفرض الإذن المسبق أو الإشعار المسبق لذلك، و مع ذلك فللدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط و كيفيات هذا المرور³.

1. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 124.

2. جمال عبدالناصر مانع، نفس المرجع، ص 294.

3. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 125.

و قد اقترحت لجنة القانون الدولي في إطار تحضيرها لمشروع اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، تقييد ملاحاة السفن الحربية في البحر الإقليمي و هذا بإخضاعها لشرطي الإشعار المسبق و الموافقة المبدئية للدولة الساحلية، و هو ما تجلى في المادة الثامنة والخمسون من المشروع الذي أنجزته اللجنة سنة 1956. غير أنّ هذا الاقتراح لم يحظ في المؤتمر الأول لقانون البحار بالموافقة¹، و بهذا فقد خلت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 من أية إشارة حول تنظيم ملاحاة السفن الحربية الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية، و إذا كان التفسير الحرفي لنص الاتفاقية يرى أنّ كلمة السفن جاءت مطلقة وهي بهذا تشمل السفن الحربية، إلا أن هذا التفسير لا ينسجم مع ما دار من مناقشات في مؤتمر جنيف و ما توصل إليه من نتائج، و تبقى المسألة بالنسبة لبعض فقهاء القانون الدولي رهينة العرف الدولي²، أما الدول التي لا تعترف بوجود هذا العرف فيعقد تنظيم الملاحاة الدولية في البحر الإقليمي إلى تقدير الدولة الساحلية مع الإشارة إلى عدم انسجام العمل الدولي بهذا الصدد³.

و بعد المشروع المقدم من بعض الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار و الذي يطالب بإخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية إلى الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، بدأت هذه الدول تخفف من شدة مواقفها كلما تقدمت المفاوضات، إذ اكتفت أغلبها إعتباراً من سنة 1980 بالمطالبة بإضافة فقرة إلى المادة الواحدة و العشرون من مشروع الاتفاقية المتفاوض بشأنها حول قانون

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 297.¹

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 144.²

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 297.³

البحار يكون نصها: " ... ملاحاة السفن الحربية بما في ذلك الحق في طلب الإذن أو الإشعار المسبق للمرور في البحر الإقليمي"، و إدراجها ضمن المواضيع التي يمكن للدولة الساحلية أن تصدر قوانين و أنظمة بشأنها تتعلق بشروط ممارسة المرور البريء¹.

و في الدورة الأخيرة للمؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982، حاولت ثمان و عشرون دولة إدخال تعديل طفيف على المقترح السالف بإدراج كلمة الأمن إلى النقطة " ح " من الفقرة الأولى للمادة الواحدة و العشرون ، و هو ما رفضته بشدة الدول البحرية الكبرى²، و نتيجة للانسداد في المفاوضات تدخل رئيس المؤتمر بأن اقترح سحب الدول الثماني و العشرون مقترحها مقابل تصريح من قبله جاء فيه: أن أصحاب المقترحين يهدفون من خلال اقتراحيهما توضيح نص الاتفاقية، وأن قرار اختيارهما سحب المقترحين لا يخل بحق الدول الساحلية في حماية مصالحها في موضوع الأمن وفقا للمادة التاسعة عشر و المادة الخامسة والعشرون من الاتفاقية. و مع ذلك رأت بعض الدول أن إخضاع السفن الحربية الأجنبية عند مرورها في البحر الإقليمي للإذن و الإشعار المسبقين لا يتعارض مع تصريح رئيس المؤتمر، و بالمقابل أكدت دول أخرى على غرار الولايات المتحدة الأمريكية، و ألمانيا الاتحادية، و إيطاليا، و بريطانيا في تصريحات مكتوبة أن الاتفاقية لا تسمح بإخضاع السفن الحربية إلى الإذن أو الإخطار المسبقين³.

و تعترف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بشكل واضح بحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية دون قيد أو شرط استثنائي و ذلك لسببين أساسيين:

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 145¹.

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 145².

محمد الحاج حمود، نفس المرجع، ص 145³.

الأول هو أن القاعدة المتعلقة بالمرور البريء وضعت ضمن الفرع الثالث من الجزء الثاني و المعنون ب: المرور البريء في البحر الإقليمي، و تحت عنوان فرعي: القواعد التي تطبق على جميع السفن.

و الثاني هو أن المادة السابعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والمتعلقة بتمتع السفن بحق المرور البريء لم تميز بين السفن الخاصة و السفن العامة بما في ذلك السفن الحربية. إضافة إلى أن الدول المشاركة في المؤتمر كانت ترى أن السفن الحربية تتمتع دون قيد بحق المرور البريء خلا البحر الإقليمي خدمة للمبدأ العام القائل بحرية الملاحة البحرية الدولية و ضرورة عدم تقييدها في المياه الوطنية إلا لأسباب قوية¹. و يمكن اعتبار مرور السفن الحربية الأجنبية خلال البحر الإقليمي غير بريء حسب المادة التاسعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إذا كان يخل بأمن الدولة الساحلية، و عليه يمكن للدولة الساحلية أن توقفه، غير أن ذلك لا يعني إخضاع المرور إلى الإذن المسبق، و بإمكان الدولة الساحلية تنظيم المرور البريء، وهذا فقط للأسباب التي حددتها الفقرة الأولى من المادة الواحدة و العشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و التي لا تشمل الأمن، كما أن التنظيم لا يعني المنع و إلا كان هناك تعارض بين المادة الواحدة و العشرون من نفس الاتفاقية و بقية مواد ذلك القسم الفرعي².

و تبقى الإشارة أنه عند توقيع الاتفاقية في مونتيفو باي في 10 ديسمبر 1982 سجلت ثمان دول تحفظات حول المرور البريء و خاصة فيما يتعلق بمرور السفن الحربية، إذ ترى هذه الدول

1. جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 300.

2. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 146.

أن أحكام الاتفاقية المتعلقة بقواعد المرور البريء لا تخص السفن الحربية، أو على الأقل تجيز للدولة الساحلية إخضاعها لتشريعاتها الوطنية المتعلقة بمرور السفن الحربية في البحر الإقليمي¹. و هناك حالتان يجوز فيها للدولة الساحلية التعرض للسفينة الحربية في بحرها الإقليمي خلافا لقواعد القانون الدولي التي تقضي بحصانة السفينة الحربية أينما حلت و هي:

الحالة الأولى: عند انتهاك السفينة الحربية لقواعد و نظم الملاحة في البحر الإقليمي و التي سنتها الدولة الساحلية أو قيامها بأعمال تخل بشروط المرور البريء إعمالا للمادة التاسعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الحالة الثانية: إذا صدر من السفينة الحربية الأجنبية ما يفيد خرقها لقوانين الدولة الساحلية فيما يتعلق بمسائل الجمرک أو الصحة أو الأمن العام.

و التعرض يكون بطلب الدولة الساحلية من السفينة الحربية مغادرة بحرها الإقليمي إعمالا للمادة ثلاثون من نفس الاتفاقية و التي تنص: " إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين و الأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور..."

و تقع المسؤولية كاملة على عاتق دولة العلم عن كافة الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية جراء إخلال السفينة الحربية بقواعد المرور البريء و أساسها في هذه الحالة العمل غير المشروع دوليا².

محمد الحاج حمود، نفس المرجع، ص 146.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 301.²

و قد أخذت الجزائر بالاتجاه القائم على تقييد حق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية بشرطي الإشعار و الإخطار المسبقين و هذا ما يتجلى في المرسوم رقم 72-194 لسنة 1972 من خلال كل من المادة الأولى: "يتوقف دخول السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية و عبورها بدون غرض عدواني و دخولها المياه الداخلية الجزائرية و إرساؤها في ميناء جزائري، على رخص سابقة تمنحها السلطات المختصة الجزائرية حسب الإجراءات المحددة في هذا المرسوم"، و المادة العاشرة: "طبقا لأحكام المادة الأولى و ما بعدها من هذا المرسوم، يخضع مرور كل سفينة حربية لرخصة سابقة. و يجب على السلطات الأجنبية أن تطلب هذه الرخصة من وزارة الشؤون الخارجية في أجل أدنى مدته خمسة عشر يوما قبل تاريخ الدخول في المياه الإقليمية الجزائرية"¹.

ثالثا: الغواصات

تعتبر الطريقة التي ينبغي للغواصة أن تبخر بها خلال البحر الإقليمي قاعدة مستقرة في القانون الدولي و هي الإبحار طافية و رافعة علمها بصفة تلقائية²، و قد تجسدت هذه القاعدة في الفقرة السادسة من المادة الرابعة عشر من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958، و المادة عشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث تم رفض إقتراح كل من بريطانيا و الفيجي و الذي كان يهدف إلى التخفيف من هذه القاعدة بعدم إلزام الغواصة بالإبحار طافية و رافعة علمها تلقائيا إلا إذا طلبت منها الدولة الساحلية ذلك، و قد إعتبرت النصوص التشريعية الوطنية لبعض الدول كالقانون البرتغالي و قانون جمهورية كوريا و

¹ مرسوم 72-194 لسنة 1972، المرجع السابق.

ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 170.²

قانون غرناطة مرور الغواصات غاطسة مرورا غير بريء البتة ما يخول للدولة الساحلية التصدي له¹، أما بالنسبة لاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فترى أن الغطس أثناء المرور لا يفقد هذا المرور صفة البراءة، إلا إذا أضر بسلم أو بحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية، و عليه يعتبر مرور الغواصة خلال البحر الإقليمي و هي غاطسة مرورا بريئا ما لم يرد النص عليه ضمن الحالات التي تفقد المرور صفة البراءة و قد أوردت المادة التاسعة عشر في فقرتها الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 هاته النشاطات، و مع ذلك يعتبر مرور الغواصة و هي غاطسة مجرد قرينة على عدم البراءة².

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 142.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 302.²

المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية

إن تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة من القواعد والتنظيمات التي تضعها الدولة الساحلية ، والتي تهدف من خلالها إلى حماية مصالحها و سلامة أمنها ، وبذلك تكون الدولة الساحلية قد مارست حقوق السيادة على البحر الإقليمي ، في نفس الوقت الذي تتوافر فيه الضمانات اللازمة للملاحة الدولية.

ومع ذلك يختلف المركز القانوني للسفن الأجنبية الموجودة بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية، بحسب ما إذا كانت السفينة المعنية سفينة خاصة أو سفينة عامة، ففي حالة السفن العامة تترجح كفة دولة العلم ، في حين أن كفة دولة الساحل تترجح في حالة السفن الخاصة¹.

المطلب الأول: السفن الخاصة

لقد اهتمت الاتفاقيات الدولية بموضوع توزيع الاختصاص القضائي بين دولة العلم و دولة الإقليم، و أولت المسائل الجنائية اهتماما كبيرا مقارنة بالمسائل المدنية، و يعود السبب وراء ذلك في أن سلامة الدولة الساحلية و أمنها يكاد لا يتأثر بالقضايا المدنية، كون المنازعات المدنية لا تمس بسيادة الدولة الساحلية، فقد رجحت الاتفاقية كفة حرية الملاحة على كفة سيادة الدولة الساحلية في القضايا المدنية ، ولم توليها الاهتمام الذي خصت به القضايا الجنائية. كما تنطبق الأحكام المتعلقة بالسفن الخاصة على كافة السفن المملوكة للدولة و المستعملة لأغراض تجارية

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 147.¹

غير حكومية، و هذا اعتمادا على معيار الغرض و المصلحة التي تحققها السفينة، إذ لا يمكن منح امتيازات خاصة لسفن تجارية بسبب كونها مملوكة للدولة¹.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي الجنائي

لقد فصلت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالبحر الإقليمي في نطاق ممارسة الدولة الساحلية لاختصاص القضاء الجنائي، فيما يخص مواجهة السفن الأجنبية الخاصة بالممارسة لحق المرور البريء في البحر الإقليمي، و التي انتهكت أنظمتها الخاصة، و قد ميزت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 في مادتها التاسعة عشر و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها السابعة و العشرون بين ثلاث حالات:

الحالة الأولى: لا يجوز لسلطات الدولة الساحلية أن تمارس أية ولاية قضائية جنائية على السفن الأجنبية الخاصة المارة في بحرها الإقليمي بهدف توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بخصوص أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، إلا في حالات محددة²، استثنتها المادة السابعة و العشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 و هي:

أ - إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

ب - إذا كانت الجريمة من نوع تخل بسلم الدولة أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، و يقصد به أن الجريمة المرتكبة داخل السفينة قد تدفع السفينة إلى عرقلة سير الملاحة في البحر الإقليمي، أو تعرض السفن و المنشآت إلى الخطر أو الضرر.

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 154.¹

ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 165.²

ج - إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية. عندما تخرج السيطرة على السفينة من زمام ربان السفينة و جهازها الأمني.

د - إذا كانت هذه التدابير التي تقوم بها الدولة الساحلية لازمة و ضرورية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، ذلك لأن تجارة المخدرات غالبا ما تتم عبر السفن التجارية¹.

الحالة الثانية: في حين أن المادة السابعة والعشرون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في فقرتها الخامسة قد نصت على أنه لا يجوز لسلطات الدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات قضائية على ظهر السفينة الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بهدف توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بخصوص أية جريمة تم ارتكابها قبل دخول هذه السفينة البحر الإقليمي، و كانت قادمة من ميناء أجنبي و مارة فقط عبر البحر الإقليمي، أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية²، إلا إذا كان ذلك جائزا وفقا لأحكام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، أو عند انتهاك قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المعتمدة وفقا للجزء الخامس والمتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف و استغلال و حفظ و إدارة الموارد الحية و الغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة³.

سهيل حسن الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة، عمان، 2009، ص 243.¹

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 212.²

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 150.³

الحالة الثالثة: بطبيعة الحال فإن الأحكام السابقة لا تخل بحق الدولة الساحلية في اتخاذ أية إجراءات تسمح بقوانينها لإجراء أي توقيف أو تحقيق على ظهر السفينة الأجنبية إذا ارتكبت الجريمة على متنها أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، وبعد مغادرتها مياهها الداخلية¹.

وفي كل من الحالة الأولى و الثالثة فعلى الدولة الساحلية، إذا طلب منها ربان السفينة ذلك ، أن تخطر ممثلاً دبلوماسياً ، أو موظفاً قنصلياً، تابعا لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير، كما عليها أن تسهل الاتصال بين هذا الممثل الدبلوماسي أو الموظف القنصلي، وبين طاقم السفينة، كما يجوز لها في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير²، في حين على الدولة الساحلية عند الشروع في القبض على شخص ما، أن تراعي في اعتبارها مصالح الملاحة البحرية³.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي المدني

يقصد بالولاية المدنية على السفن الأجنبية: القضايا ذات الصلة بالقانون المدني و القانون التجاري و القانون الإداري و قانون العمل و قانون الأحوال الشخصية، و ما يرتبط بها من قوانين أخرى، و ما يتعلق باختصاص المحاكم الخاصة بها، و تنفيذ القرارات القضائية و الإدارية⁴، و لما كان إخضاع السفن التجارية الأجنبية للاختصاص القضائي المدني للدولة الساحلية، دون قيد أو شرط، من شأنه أن يعيق الملاحة الدولية، فقد قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

محمد سامي عبدالحميد، المرجع السابق، ص 261¹

الشافعي محمد بشير، المرجع السابق، ص 351.²

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 213.³

سهيل حسن الفتلاوي، المرجع السابق، ص 245.⁴

لسنة 1982، عدم إمكانية قيام الدولة الساحلية بوقف السفن التجارية الأجنبية حال مرورها في بحرها الإقليمي، أو أن تحول مسارها من أجل مباشرة اختصاصها المدني اتجاه شخص موجود على ظهر السفينة¹، و يرى الفقه أن الاتفاقية باستعمالها لعبارة " لا ينبغي " إنما القصد منها عقد الاختصاص للدولة الساحلية كقاعدة عامة، والاستثناء يكون بخلاف ذلك، لأن إرادة المتفاوضين اتجهت نحو هذا الطرح خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فضلا عن عدم إجماعهم حول إدراج عبارة " لا توقف " و التي تعني المنع البات و الصريح كما جاء في مقترحات بعض الوفود المشاركة، في حين تخضع للاختصاص القضائي لدولة العلم، المنازعات ذات الطبيعة المدنية التي تنشأ بين أفراد سفن مختلفة تحمل نفس العلم أثناء وجودها في البحر الإقليمي لدولة أجنبية، حيث تنأى دولة الإقليم باختصاصها نظر هذه الدعاوى و هو عرف مستقر في التعامل الدولي².

كما لا يجوز لسلطات الدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة، أو أن تحتجزها بسبب أي دعوى مدنية، إلا إذا كانت هذه الإجراءات بسبب الالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع على عاتقها ، أثناء أو من أجل مرورها في البحر الإقليمي³، و لا شك أن هذا المبدأ يغلب اعتبارات تسيير الملاحة الدولية والعمل على إنمائها، على حق الدولة الساحلية في اقتضاء حقوقها المالية من شخص لا تربطه بالسفينة أي رابطة مالية سوى أنها وسيلة انتقاله من مكان إلى مكان آخر⁴، كما لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ

عبدالكريم علوان، المرجع السابق، ص 92.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 314.²

أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 214.³

محمد سامي عبدالحميد، المرجع السابق، ص 260.⁴

ضد السفينة الأجنبية أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا إذا كانت الالتزامات المالية واقعة على السفينة ذاتها أثناء أو من أجل مرورها في البحر الإقليمي¹، كما لو كانت هذه الالتزامات المالية مقابل خدمات قدمت للسفينة، كإصلاحها أو تزويدها بالوقود، أو المؤن، أو غيرها من الخدمات التي تقدمها الدول الساحلية . عادة . للسفن المارة في بحارها الإقليمية².

و مع هذا فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة الثامنة و العشرون الفقرة الثالثة قد نصت على أن القواعد السابقة لا تخل بحق الدولة الساحلية في اتخاذ إجراءات التنفيذ الجبري على السفينة الأجنبية أو الحجز عليها لغرض أي دعوى مدنية، إذا كانت السفينة راسية في بحرها الإقليمي، أو عند مرورها خلاله، أو أن تحتجزها بعد مغادرتها المياه الداخلية، و دخولها البحر الإقليمي، و هي محملة بالالتزامات مدنية، بشرط أن تتعلق برحلتها أثناء وجودها في المياه الإقليمية أو لأغراض الرحلة³، كأن تقوم بشحن بضائع لم تدفع أجورها، أو أنها لم تقم بدفع مصاريف التفريغ، أو الشحن، أو ثمن الوقود، أو الخدمات المقدمة لها، حيث اعتبر ذلك قرينة على أن هذه السفينة قد نشأت الالتزامات في ذمتها داخل إقليم الدولة الساحلية⁴.

ويشترط لتوقيع الحجز أن يكون هناك قرار صادر من جهة معينة بتوقيع إجراءات التنفيذ على السفينة، بغض النظر عما إذا كان قرار الحجز صادرا من محكمة أو جهة إدارية معينة مختصة،

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 107.¹

غازي حسن صباريني، الوجيز في القانون الدولي العام، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 216.²

ساسي سالم الحاج، المرجع السابق، ص 88.³

منتصر سعيد حمودة، المرجع السابق، ص 527.⁴

ويجوز للسلطات الساحلية أن توقع الحجز التنفيذي ببيع السفينة، أو الحجز الاحتياطي على السفينة، أو الحراسة القضائية، عن طريق وضع السفينة تحت حراسة تمنع خروجها¹.

المطلب الثاني: السفن العامة

ينطوي هذا التصنيف على نوعين من السفن بحسب تعامل الدولة الساحلية معها و الذي يختلف من السفينة الحربية و السفينة العامة الأخرى غير الحربية.

الفرع الأول: السفن الحربية

لقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بتعريف للسفينة الحربية في مادتها التاسعة و العشرون بأنها: " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، و تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة، و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة، أو فيما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية". كما عرفها القانون الجزائري في المرسوم رقم 72-194 لسنة 1972 بحصرها وهذا في نص المادة السادسة الفقرة الأولى بقولها: " تعنى عبارة السفن الحربية: السفن الحربية و السفن المساعدة و السفن المدارس والسفن ذات مختبرات و الغواصات و السفن الأخرى المخصصة للاستعمال العسكري"².

¹ سهيل حسن الفتلاوي، المرجع السابق، ص 246.

² مرسوم 72-194 لسنة 1972، المرجع السابق.

و تتمتع السفينة الحربية أثناء الخدمة بالحصانة الكاملة أينما كانت، فهي قاعدة راسخة في القانون الدولي العام منذ القديم، فضلا عن ما جاء في المادة الثانية و الثلاثون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، والتي أكدت على حصانة السفينة الحربية ، و هي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، كما جاء أيضا في مشروع لجنة القانون الدولي حول حصانة الاختصاص التي تتمتع بها الدول و ممتلكاتها¹، حيث جعل امتيازات الحصانة تمتد إلى كل ملكية دولة ذات طابع عسكري أو مستعملة لأهداف عسكرية، أو يزعم استعمالها للغرض ذاته، و عليه فقد قامت لجنة القانون الدولي بإدخال السفينة الحربية ضمن المصنفات التي لا تطالها الولاية الأجنبية مهما كان نوعها².

و رغم الحصانة التي تتمتع بها السفينة الحربية الأجنبية، إلا أنه وجب عليها أن تتقيد بالقواعد الخاصة بالمرور البريء أثناء مرورها في البحر الإقليمي، و أن لا تقوم بأي نشاط مُريب يمكن تفسيره من طرف الدولة الساحلية على أنه غير ودي أو عدائي، ما يتيح لها استثناء اتخاذ تدابير مضادة³.

و في حالة عدم امتثال السفن الحربية الأجنبية للقوانين و الأنظمة التي وضعتها الدولة الساحلية لتنظيم المرور عبر بحرها الإقليمي، و تجاهلها لأي طلب يقدم لها بضرورة الامتثال لهذه القوانين و تلك الأنظمة، لا يكون للدولة الساحلية إلا أن تطلب منها مغادرة مياه بحرها

محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، ط1، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999، ص 368.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 304.²

جمال عبدالناصر مانع، نفس المرجع، ص 304.³

الإقليمي فوراً¹، و الرجوع بدعوى المسؤولية الدولية عل دولة العلم كبدائية، و استعمال القوة في إطار الدفاع المشروع كآخر حل، و هو الحق المكفول بموجب الأعراف الدولية و ميثاق الأمم المتحدة، و لكن إذا ترتب على عدم امتثال هذه السفن للقوانين و الأنظمة المعمول بها لتنظيم المرور في البحر الإقليمي، أضرار أو خسائر لمصالح الدولة الساحلية، تحملت دولة علم السفينة المسؤولية الكاملة عن هذه الأضرار أو تلك الخسائر²، و هذا ما قضت به المادة الواحدة و الثلاثون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وبذلك تكون الاتفاقية استناداً لما قرّرته في المادة السابعة عشر من تمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء في البحر الإقليمي قد قنّنت حق المرور البريء للسفن الأجنبية العسكرية خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية. و في العادة تكفي الدولة الساحلية بالطلب إلى ربان السفينة الحربية مغادرة البحر الإقليمي فوراً³، و هذا حسب نص المادة ثلاثون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وفي الحالات المستعجلة و الخطيرة يمكن اللجوء إلى وسائل أشد، و فيما عدا ذلك لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء قسري مهما كانت طبيعته ضد السفينة الحربية، أو ضد الأشخاص الموجودين على متنها، وبالتالي فالسفينة الحربية معفاة من التفتيش أو الحجز، أو التوقيف، أو فرض الرسوم بعنوان الحقوق الجمركية، أو التعرض للأشخاص المتواجدين على متنها، و لو لم يكونوا من طاقمها⁴، و هنا تثار مسألة اللجوء الذي قد يمنحه قائد السفينة

محمد سعادي، المرجع السابق، ص 115.¹

ساسى سالم الحاج، المرجع السابق، ص 89.²

ابراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 166.³

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.⁴

الحربية لرعايا الدولة الساحلية، أو لأحد المطلوبين لديها، و هي مسألة اختلف الفقه الدولي حول فيما إذا كان يحق للسفينة الحربية الأجنبية منح حق اللجوء وهي متواجدة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، فنجد فريقا من الفقه يرى في منح ربان السفينة الحربية الأجنبية حق اللجوء على متنها جائز متى اقتصر على طالبي اللجوء السياسي حصرا دون أن يطال مجرمي الحق العام إذ يلتزم قائد السفينة بتسليمهم إلى سلطات الدولة الساحلية في حين نجد أن الفريق الآخر من الفقه قد عارض الفكرة على الإطلاق بدعوى استنادها إلى أساس غير سليم¹.

أمّا في مجال الولاية القضائية فالأمر أكثر صعوبة، ففي بعض الحالات يكون الأمر من اختصاص دولة العلم، و في حالات أخرى يكون الاختصاص لدولة الساحل تكريسا لمبدأ سيادتها على هذا المجال.

وهنا نفرق بين الولاية القضائية المدنية و بين الولاية القضائية الجنائية

أولا: الولاية القضائية المدنية

تقضي القواعد العامة المتعلقة بحصانة الدول و ممتلكاتها بأن تعفى السفينة الحربية الأجنبية من كل الدعاوى المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية و بذلك يعقد الاختصاص وجوبا للجهات القضائية لدولة العلم، و في ذلك حل لمسألة تنازع الاختصاص القضائي التي قد تثار بين الجهة التي وقع على إقليمها الفعل الضار و الواجب التعويض و دولة الجنسية، فالدولة الساحلية عند سماحها للسفينة الحربية الأجنبية دخول مياهها الإقليمية تكون بذلك قد تنازلت

جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص304.¹

عن اختصاصها القضائي ضمناً، و هذا ما قرره اتفاقية بروكسل المنعقدة في 10 أبريل 1926 ،
و المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة حول المطالبات الناجمة عن التصادم و المساعدة
و الإنقاذ و سائر المستحقات المالية المتعلقة بالتصليح و التجهيز و العقود الأخرى المتعلقة
بالسفينة، و أساس هذا المبدأ لا يكمن فقط في متطلبات الدفاع الوطني، و إنما استناداً إلى
حصانة الدولة تجاه القضاء الأجنبي بصدد الخدمات الحكومية¹، أما الدعاوى المدنية التي ترفع
على الضباط و أفراد الطاقم فيجب التفريق بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة
الحرية قد وقعت خارج الخدمة العامة، أو بمناسبةها، فهنا تكون المحاكم المدنية للدولة الساحلية
هي المختصة، بشرط أن لا يؤدي ذلك إلى إبعاد الفرد عن خدمة مكلف بها على متن السفينة.

الحالة الثانية: إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة
الحرية قد وقعت في إطار الخدمة العامة أو بمناسبةها، يُسلب الاختصاص من القضاء المدني
للدولة الساحلية، وعلى الأفراد المتضررين رفع دعواهم إما أمام قضاء دولة العلم مباشرة إذا كان
ذلك متاحاً، و إما أن يتظلّموا إلى حكومتهم للمطالبة بحقوقهم إعمالاً بالقواعد العامة في مجال
الحماية الدبلوماسية².

ثانياً: الولاية القضائية الجنائية

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 306.²

لعدم وجود نصوص منظمة فيما يتعلق بامتنال طاقم السفينة الحربية للقضاء الجنائي للدولة

الساحلية، فإن الممارسة الدولية تفرق بين حالتين باعتماد معيار مكان ارتكاب الفعل المجرم

والمعاقب عليه في القوانين الجنائية للدولة الساحلية.

الحالة الأولى: ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة الحربية

إن تتمتع السفينة الحربية بالحصانة المطلقة يجعل من ممارسة الولاية الجنائية للدولة الساحلية أمراً

غير ممكن، كون الاختصاص الجنائي تتبعه مجموعة من الإجراءات القسرية كتوقيف السفينة

للتحقيق والتفتيش و إلقاء القبض على الجناة، و غيرها من أساليب استعمال القوة، و هي

مسائل تتعارض مع مبدأ الحصانة الذي سبق و حاز على إجماع و استقرار في الممارسة و القانون

الدوليين. فبالنسبة للجريمة المرتكبة على متن السفينة الحربية الأجنبية يكون الاختصاص الإقليمي

غير ممكن، بسبب عدم جواز استخدام القسر على متن السفينة الحربية حتى و لو علمت الدولة

الساحلية بالجريمة، أو كان ضحيتها من رعاياها، احتراماً للقواعد المتعلقة بالحصانة التي تتمتع بها

السفينة الحربية أينما حلت، و يكون الاختصاص مانعاً إلى دولة العلم، إلا إذا قام ربان السفينة

الحربية بتسليم الجاني إلى سلطات الدولة الساحلية، التي تقوم بمحاكمته دون أن يشكل ذلك

انتهاكاً للقانون الدولي، و مع ذلك فإن ربان السفينة الحربية حر في تسليم الجاني للسلطات

المينائية من عدمه، حتى إذا طلبت السلطة المحلية بإلحاح، و هو ما أكدته معهد القانون الدولي في

دورته المنعقدة بستوكهولم سنة 1928¹.

صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 125.¹

و لكن الوضع الذي يخلق صعوبة خاصة في مجال تنازع الاختصاص الجنائي بين دولة العلم و الدولة الساحلية، هو الذي ينشأ عند إلقاء القبض على البحار الجاني خارج السفينة الحربية التي وقعت الجريمة على متنها، و هنا فإن الممارسة الدولية تفرق بين حالتين:

أولاً: إذا كان الجاني و الضحية معا أو كان أحدهما فقط من أفراد الطاقم، فهنا ينعقد

الاختصاص لدولة علم السفينة الحربية وجوبا، و ذلك كون القضاء الجنائي العسكري لدولة العلم له الولاية المطلقة في النظر في كافة الجرائم التي ترتكب من طرف أو ضد أفراد القوات المسلحة.

ثانياً: إذا كان الجاني و الضحية من غير أفراد طاقم السفينة الحربية، فهنا يؤول الاختصاص إلى

القضاء الجنائي للدولة الساحلية، بشرط عدم اعتراض قائد السفينة الحربية، و الذي من حقه التمسك بالجاني و المطالبة بتسليمه إياه، طالما و أن السفينة الحربية كانت مسرحا للجريمة، وهذا إعمالا للقواعد العامة بشأن امتداد الاختصاص الجنائي الإقليمي لدولة العلم.

الحالة الثانية: إرتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية

إن المتفق عليه فقها في التعامل الدولي عند إرتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية هو إنعقاد الاختصاص للدولة الساحلية طالما و أن الجريمة لم يرتكبها البحار و هو أثناء الخدمة، أما إذا كان البحار قد وصل إلى السفينة قبل إلقاء القبض عليه، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية المطالبة بتسليمه إلا عن طريق الطرق الدبلوماسية، و من دولة العلم مباشرة¹.

أما بالنسبة للجرم المرتكب خارج السفينة الحربية في إطار الخدمة فإن الاختصاص ينعقد لدولة العلم، و يجوز لدولة الساحل أن تقوم باعتقال الجاني فقط، على أن تسلمه إلى الريان إذا ما طلب ذلك أو لم يطلب، و لها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها، و أن تجربها بالنتيجة، أو تطالب بتسليمها إياه بالسبل الدبلوماسية¹.

الفرع الثاني: السفن العامة غير الحربية

تعتبر السفن المملوكة للدولة و المستعملة لأغراض حكومية من السفن العامة غير الحربية، فهي تتمتع بحصانة مثل حصانات السفن الحربية ضدّ أيّ تدخل من الدولة الساحلية، و يبقى فيها الاختصاص القضائي لدولة العلم أينما كانت²، و هذا ما أقرّته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 في مادتها الثانية والعشرون، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها الثانية و الثلاثون.

و تملك دولة العلم على هذه السفن سلطة الإدارة و الرقابة حيث تقاسم السلطة بين دولة العلم و دولة الساحل، بالقدر الذي تتطلبه هذه الضرورة، و تعكس اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة و المنعقدة في 10 أبريل 1926، التعامل القائم على احترام سيادة الدولة الأجنبية في تنظيم و إدارة خدماتها العامة، و تقضي بعدم جواز التفتيش و

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 308.¹

محمد محمود لطفی، المرجع السابق، ص 54.²

التوقيف و الاحتجاز، حتى إذا كان بقرار قضائي، و أية مؤاخذة متعلقة بديون مدنية منسوبة إلى السفينة العامة الأجنبية و جب على الدولة الساحلية أن تطالب بشأنها إلى دولة العلم بالوسائل الدبلوماسية، و تعترف بالاختصاص المانع لدولة العلم للنظر في المطالبات الناجمة عن التصادم و الحوادث الملاحية و المساعدة و الإنقاذ و العواريات المشتركة و التصليح و التجهيز و بقية العقود المتعلقة بالسفينة¹.

أما فيما يخص الأفعال التي يرتكبها الطاقم والتي تدخل تحت طائلة القوانين الجنائية للدولة الساحلية، فلا تحرك إزاءها دعاوى عمومية أمام القضاء الجزائري، إلا بموافقة دولة العلم، إعمالاً للقواعد العامة التي تنظم تنازع الاختصاص بين دولة العلم و الدولة الساحلية².

محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 154.¹

جمال عبدالناصر مانع، المرجع السابق، ص 309.²

خاتمة

خاتمة

لقد كانت البحار منذ القدم و لازالت من المواضيع الحساسة جدا في العلاقات الدولية، و ذلك كونها تعتبر سبيلا للاتصال و مصدرا للرزق و الغذاء، و هاته الأهمية هي التي جعلتها محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات، و إخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة، و على هذا كان ملوك بريطانيا، وإسبانيا، و البرتغال، يصفون أنفسهم بملوك البحار، و تبعا لهذه المزاعم فقد اتجه الفقه الدولي إلى الانتصار لفكرة البحر المفتوح و حرية الملاحة في البحار.

و قد كان لمبدأ السيادة و محاولة الدول بسط سيطرتها الإقليمية على أجزاء من البحار و المحيطات أثره في إعادة النظر في قواعد القانون الدولي للبحار، و لذلك تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

و قد حرصت الاتفاقية على التوفيق بين مختلف مصالح الدول، من خلال الطرق التقنية التي تبنتها في تحديد الحدود الداخلية و الخارجية للبحر الإقليمي، و من أبرزها طريقة خط الأساس و طريقة خطوط الأساس المستقيمة، و كذا الفصل في مدى اتساع البحر الإقليمي الذي حددته بإثنا عشر ميلا بحريا.

و قد استطاعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أن تلي إلى حد كبير مطالب جميع الدول، و هذا عن طريق أحكامها التوفيقية التي حاولت أن تراعي من خلالها مختلف المصالح المتعارضة لهذه الدول، و يظهر هذا التوافق من خلال تقسيم البحار إلى مناطق

خاضعة للولاية، و مناطق أخرى خارجة عن الولاية، فالمناطق الخاضعة للولاية جاءت استجابة للمطالب الحثيثة و المتزايدة للدول الساحلية، أما المناطق الخارجة عن الولاية فهي لإرضاء الدول البحرية الكبرى.

إن القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي و المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 هي لخدمة الملاحة الدولية، و هي حق المرور البريء للسفن الأجنبية، و التي هي من أجل التوفيق بين دواعي الملاحة البحرية الحرة و الأمانة، و بين مقتضيات أمن و سلامة الدول الساحلية.

و من خلال هذه الدراسة قد توصلت إلى النتائج التالية:

- 1.** أن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تمارس وفق أحكام الاتفاقيات ذات الصلة بقانون البحار خاصة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، و قواعد القانون الدولي العام.
- 2.** أن المفهوم التقليدي للسيادة و الذي ساد لفترة معينة من الزمن، و الذي تمثل في السيادة المطلقة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي لم يصبح له وجود في القانون الدولي المعاصر، بحيث أصبحت هذه السيادة محدودة و مقيدة خصوصا في علاقة الدولة الساحلية مع الدول الأخرى و المنظمات الدولية. و أهم قيد عليها هو حق المرور البريء للسفن الأجنبية.
- 3.** إن مرور السفن عبر البحر الإقليمي قد يكون بريئا و قد لا يكون بريئا، فالمرور البريء هو الذي لا يضر بأمن و سلم الدولة الساحلية و مصالحها الجوهرية، و استقرارها ، أما المرور

الغير البريء فهو الذي يمس بأمن أو سلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها و الذي يكون في حالات ذكرتها المادة التاسعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مع إختلاف المعاملة بين السفن الخاصة و السفن العامة الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي إذا ما كان مرورها غير بريء.

4. يختلف الإختصاص القضائي الجنائي و المدني على السفن الأجنبية من السفن الخاصة

إلى السفن العامة، فتمارس الدولة الساحلية اختصاصها القضائي على السفن الأجنبية

الخاصة في حالات معينة نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في

كل من المادة السابعة و العشرون و المادة الثامنة و العشرون، أما السفن الأجنبية العامة

فليس لها إختصاص قضائي جنائي عليها.

و بهذا أكون قد ختمت هذا العمل الأكاديمي، و أرجو أن أكون غير مقصّر، فإن وُفقت

فمن الله وحده سبحانه و تعالى و حُسن تأييده، و إن أخطأت فما قصّرت في الاجتهاد و لكن

حُرمت التوفيق.

المراجع

قائمة المصادر و المراجع

ا. المصادر

أ- الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958.

2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ب- القوانين و المراسيم

1. مرسوم تشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 17 ذي الحجة 1414 الموافق ل 28 ماي

1994 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري (الجريدة الرسمية رقم 40 المؤرخة

في 22/07/1994).

2. مرسوم رئاسي رقم 63-403 المؤرخ في 12/10/1963 الذي يحدد نطاق المياه

الإقليمية الجزائرية (الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 15/10/1963).

3. مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 27 شعبان 1392 الموافق ل 5 أكتوبر 1972

و المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية

في زمن السلم (الجريدة الرسمية رقم 86 المؤرخة في 27/10/1972).

4. مرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 7 ذي القعدة 1404 الموافق ل 4 أوت 1984

يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء

الجزائري (الجريدة الرسمية رقم 32 المؤرخة في 07/08/1984).

5. مرسوم تنفيذي رقم 96-55 المؤرخ في 2 رمضان 1416 الموافق ل 22 جانفي

1996 يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة

من المياه الإقليمية و ينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ (الجريدة الرسمية رقم

06 المؤرخة في 1996/01/24).

.. المراجع

1- ابراهيم العناي، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 2006.

2- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006.

3- الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم و الحرب، الطبعة السابعة، منشأة

المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000.

4- جمال عبدالناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة،

الجزائر، 2009.

5- طلعت محمد الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام القانون الدولي العام أو قانون الأمم

زمن السلم، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1993.

6- حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية،

مصر، 1976.

7- مأمون المنان، مبادئ القانون الدولي العام، روائع مجدلاوي، عمان، 2009.

- 8- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008.
- 9- محمد السعيد الدقاق و مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1997.
- 10- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 1994.
- 11- محمد محمود لطفى، تسوية منازعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2002.
- 12- محمد سامي عبدالحميد، أصول القانون الدولي العام الحياة الدولية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2015.
- 13- محمد سامي عبدالحميد و محمد السعيد الدقاق و مصطفى سلامة حسن، القانون الدولي العام، ط 1، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1999.
- 14- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2010.
- 15- محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.

- 16- منتصر سعيد حمودة، القانون الدولي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2008.
- 17- ساسي سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد و التجديد، الطبعة الأولى، معهد الإنماء العربي، لبنان، 1987.
- 18- سهيل حسن الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
- 19- عبدالمنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1999.
- 20- عبدالكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007.
- 21- علي صادق أبوهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1995.
- 22- عمر سعدالله، القانون الدولي للحدود، الأسس و التطبيقات، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 2003.
- 23- غازي حسن صباريني، الوجيز في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2009.
- 24- يوسف أمال، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الجزائر، 2010.

25- لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 182،

رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2014.

26- محمد راشد ناصر النعيمي، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي،

رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، كلية العلوم القانونية، الكويت،

2010.(www.google.com).

الفهرس

الفهرس

المقدمة.....أ

الفصل الأول: ماهية البحر الإقليمي

المبحث الأول: حدود البحر الإقليمي.....08

المطلب الأول: تعيين حدود البحر الإقليمي الداخلية.....08

الفرع الأول: خطوط الأساس.....09

الفرع الثاني: بعض الحالات الخاصة.....15

المطلب الثاني: تعيين حدود البحر الإقليمي الخارجية.....26

الفرع الأول: الاتساع وفق الاتفاقيات الدولية.....26

الفرع الثاني: تعيين حدود الدول المتقابلة و المتجاورة.....28

المبحث الثاني: سيادة الدولة على البحر الإقليمي.....31

المطلب الأول: نظريات سيادة الدولة على البحر الإقليم.....32

الفرع الأول: النظريات التي تلحق البحر الإقليمي بالبحر العام.....33

- 36.....الفرع الثاني: النظريات التي تلحق البحر الإقليمي بإقليم الدولة.
- 38.....المطلب الثاني: مظاهر سيادة الدولة على البحر الإقليمي.
- 40.....الفرع الأول: تنظيم المرور البريء و تعيين الممرات البحرية.
- 44.....الفرع الثاني: وقف و منع المرور البريء.
- الفصل الثاني: القيود الواردة على مبدأ السيادة
- 49.....المبحث الأول: ماهية المرور البريء.
- 49.....المطلب الأول: مفهوم المرور البريء.
- 49.....الفرع الأول: معنى المرور البريء.
- 52.....الفرع الثاني: شروط المرور البريء.
- 55.....المطلب الثاني: القواعد الملاحية العامة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.
- 55.....الفرع الأول: التزامات الدولة الساحلية.
- 57.....الفرع الثاني: القواعد الخاصة بالملاحة لبعض السفن.
- 67.....المبحث الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية.

67.....المطلب الأول: السفن الخاصة.

68.....الفرع الأول: الاختصاص القضائي الجنائي.

70.....الفرع الثاني: الاختصاص القضائي المدني.

73.....المطلب الثاني: السفن العامة.

73.....الفرع الأول: السفن الحربية.

81.....الفرع الثاني: السفن العامة غير الحربية.

83.....الخاتمة.

87.....قائمة المصادر و المراجع.

81.....فهرس المحتويات.