

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة قسنطينة 01

مصاحفة الدراسات العليا

فرع القانون الدولي العام

كلية الحقوق

قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في  
المياه الإقليمية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام  
تخصص قانون البحار

تحت إشراف الأستاذ الدكتور /  
/

عبد الحميد حسنة

من إعداد الطالب

عبد الغفور بوسنة

لجنة المناقشة /

رئيسا	جامعة قسنطينة 01	أ.د عزوز كردون
مشرفا ومقررا	جامعة قسنطينة 01	أ.د عبد الحميد حسنة
عضوا	جامعة قسنطينة 01	أ.د عبد الحفيظ طاشور

السنة الجامعية: 2014/2013

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى  
الْفُلُكَ مَوْاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

( سورة النحل. الآية 14 )

إهداء

إلى الوالدين العزيزين أعلى تحية .....

## شكر و عرفان

إنه وبعد إنجاز هذا العمل المتواضع أجد أنه من الواجب علي أن أتقدم بالشكر الجزيل ووافر الامتنان والعرفان إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل.

ابتداء بأستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور عبد الحميد حسنة، الذي قبل الإشراف على هذه الرسالة حيث كان خير عون لي خلال مراحل العمل فيها، والذي لم يذخر أي جهد في تقديم يد العون والمساعدة الكريمة وتشجيعه الصادق لي عند كتابة هذه الرسالة، رغم انشغالاته الكثيرة.

كما يشرفني أيضا عظيم الشرف، أن أسجل بيقين، كامل احترامي وعرفاني للأستاذة الدكتورة الأجلاء الذين نهلت من علمهم واستعنت بأرائهم في خط هذه المذكرة المتواضعة، ومن بينهم الأستاذ المرحوم عبد المجيد بوسحابية الذي غادرنا إلى الملكوت الأعلى، فهو لم يبخل علي يوما بتوجيهاته القيمة والذي نطلب من الله العلي القدير أن يتغمده بواسع رحمته ومغفرته مع الأديباء والصدّيقين والصالحين وحسن أولئك رفيقا،

كما أجد من الواجب علي أيضا أن أتقدم بجزيل الشكر والامتنان لأستاذي الدكتور الفاضل كمال فيلالي، الذي لم يبخل علي بتوجيهاته القيمة وخط مقدمة الرسالة وتقييم ختامها، وإفادتنا بغزير علمه وخبرته وتجربته الطويلة لإثراء مضمونها.

وأجد من الواجب علي أيضا أن أتقدم بوافر الشكر والامتنان والعرفان إلى السادة أعضاء لجنة المناقشة الدكتورة الأجلاء على رأسهم الأستاذ الدكتور عزوز كردون الغني عن كل تعريف والأستاذ الدكتور عبد الحفيظ طاشور لقبولهم مهمة الاطلاع على هذه الرسالة ومناقشة محتواها، لهم مني وافر الاحترام والتقدير والامتنان.

الاختصار Abréviation	المصطلح Le terme
org.un	Organization of the United Nations
Aff.CIJ	Affaire de la Cour internationale de Justice
ILC	International Law Commission
SADCPF	Southern African Developing Community protocol on fisheries
CCSREDPM	Convention sur la Coopération sous-régionale dans l'exercice de Droit du Poursuite Maritime
PSI	Proliferation Security Initiative
IMB	International Maritime Bureau
UE	Union Européenne
ICC	International Chamber of commerce
SOS	Save Our Souls
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
CONF	Conférence
Off. Rec	Officiel Recueil
Vol	Volume
art	article
SSN	SafeSeaNet
UNPOS	United Nations political office for Somalia
WFP	World Food Programme
VTS	vessel traffic service
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime

DPKOUN	Department of Peacekeeping Operations of the United Nations
CCE	Commission de coopération environnementale
NCA	National competent authorities
LCA	local Competent authorities
SSNGI	SafeSeaNet graphical interface
EMSA	European for Maritime Safety Agency
NCA	National Competent Authority
Hazmat	hazardous materials
VMS	Vessel monitoring system
ACCP	Agence Communautaire de Contrôle des Pêches
AIS	Automatic Identification System
IVEF	Inter VTS Exchange Format
IEC	International Electrotechnique Commission

### الكلمات المفتاحية

عبد الغفور بوسنة - عبد الغفور - قانون البحار - المياه الإقليمية - السفن - قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في المياه الإقليمية

# مقدمة

## مقدمة

لقد اخترنا لأن يكون موضوع دراستنا كما يدل عليه العنوان، قانون البحار وتطبيقاته في نطاق البحر الإقليمي وحركات السفن من خلاله، وذلك لأهمية الموضوع من الجانب الجيوستراتيجي، القانوني، السياسي والتاريخي ولأنه أساسا يمس السيادة كعنصر أساسي في كامل العلاقات الجيوستراتيجية، هذه السيادة التي تكون على الأقاليم الثلاثة المعروفة ألا وهي: الإقليم البري، الإقليم الجوي والإقليم البحري، فكل النشاطات في هذه المجالات تكون تحت رقابة الدولة صاحبة السلطة،

ففي الإقليم البري تسهر على حماية حدودها من أي انتهاكات خارجية تؤثر على علاقاتها بالدول المجاورة، وفي المجال الجوي نجدتها في مراقبة دائمة لعمليات الطيران والنقل الجوي، التي تتم عبر مجالها الجوي، ولا يختلف الأمر كثيرا في هذه النطاقات عنه في البحر، ذلك لأن أغلب النشاطات وأكثرها تتم عبر هذا النطاق، فأى دولة ساحلية لها أن تبسط كامل سيادتها على مياهها الإقليمية في حدود معينة، حسبما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة بمدينة مونتيفيديو الجامايكية عام 1982، وقبلها اتفاقية جنيف عام 1958، فهذا الحيز من النطاق البحري الذي نقصد به المياه الإقليمية والذي يمثل محور دراستنا، رغم صغر المساحة التي يشغلها بالنظر لكبر مساحات النطاقات الأخرى كالمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنه يشهد حركة دائبة وكثيفة للسفن باختلاف أنواعها وأحجامها وأغراضها، والدول التي تنسب إليها والمشاكل المنجزة عن المواصلات خلالها، للسفن بأنواعها الحربية وغير الحربية والخروقات المتكررة للدول الساحلية سواء كانت بطريقة عمدية كحالات الحرب أو بجهلها للخرائط التي تعين من خلالها الحدود البحرية.

وعلى هذا الأساس يدور إشكال موضوعنا الذي اخترناه، والذي نحاول من خلاله رصد مختلف الأنماط القانونية التي تكون عليها السفينة في البحر الإقليمي والقواعد المنطبقة عليها، من سفينة للدولة الساحلية إلى كونها سفينة حاملة لعلم دولة أخرى، إلى سفينة حربية، وسفينة خاضعة لسيطرة العصاة وعمليات القرصنة، وغيرها من الأشكال، مع إجراء مقارنة حول مختلف القواعد القانونية التي جاء بها قانون البحار، لينظم أمور انتقال السفن في البحر الإقليمي في ظل المشاكل والصعوبات الراهنة في تحديد الحدود البحرية على مستوى هذا النطاق البحري بين الدول أو ما يسمى بمدى اتساع البحر الإقليمي.

ومن خلال إشكالنا كذلك نحاول عرض القوانين والاتفاقيات التي تصب في نفس الموضوع، بما أن هذه القواعد القانونية المتعلقة بالمرور في المياه الإقليمية معمول بها، فيتطلب عرضها وصياغتها في ضوء الاتفاقيات الدولية، وإبراز ما يمكن أن يكون سبباً لتطويرها، وتقديم الحلول القانونية لبعض مشاكلها.

وهنا يتجلى لنا أن السفينة هي المحور الذي تدور حوله كافة المسائل المتعلقة بالقانون الدولي للبحار، الذي يهتم أساسا بتنظيم وتسيير أمور الملاحة البحرية الدولية والصيد من كافة الجوانب، فمثلا نحاول فيه دراسة المركز القانوني للسفن الأجنبية وغير الأجنبية في البحر الإقليمي، والاختصاص الجنائي والمدني في هذا الميدان، وغير ذلك من الجوانب المهمة للموضوع.

هذا وتقوم ركائز بحثنا على أهم النشاطات البحرية بين الدول، والتي تحتاج إلى قواعد وتنظيمات معينة، وعلى هذا الأساس يقوم إشكال موضوعنا على رصد مختلف الأنماط القانونية التي



تكون عليها السفن في البحر الإقليمي، فمثلا سفينة الدولة الساحلية، أي تلك الدولة التي لها واجهة على البحر، يمكنها أن تمنح سيادتها الرمزية المتمثلة في العلم أو الراية إلى أي دولة حبيسة ليست لها واجهة إطلاقا على البحر.

## 1. أهمية موضوع الدراسة

إن أهمية دراسة الموضوع المختار تظهر لنا أساسا من خلال أبعاد الملاحة الجيوستراتيجية والاقتصادية في البحر وتنظيم عمليات التنقل والرسو في نطاق المياه الإقليمية، وبالتالي تجنب مختلف صور النزاعات والتنقل من حدوثها بين الدول، فتسهيل عملية انتقال السفن ومرورها مهمة للغاية مع تحديد دقيق لرسم حدود الأقاليم القانونية البحرية، التي تكون أحيانا من الصعوبة بمكان مع وجود بنيات تضاريسية تقع عائقا في تسهيل عملية ضبط الحدود البحرية في هذا الحيز بكل أمانة وحسن نية، كوجود الأرخبيلات والأجزر والمضايق الدولية، كل هذا يجب أن يسير وفق قواعد مضبوطة حسبما أتفق عليه بين الدول من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ومختلف القوانين والاتفاقيات الصادرة في ذلك.

وقد لاحظنا من خلال هذه الدراسة أنه ينبغي على السفن التقيد بالشروط واحترام القواعد المنوطة بذلك، سواء في الحمولة التي يجب أن تكون مطابقة لقواعد الشحن والتحميل والنقل، أو في عملية المرور التي يجب أن تطلب قبل القيام بها الإذن بذلك من الدولة الساحلية صاحبة القرار، وهذا يوضح الأهمية البالغة للموضوع التي نعرضها في النقاط التالية:

- 1- عدم تناوله بالدراسة من قبل كموضوع مستقل بذاته.
- 2- أهمية مجال البحر بالنسبة للإنسان فهو مجال حيوي بامتياز، إذ تشكل مياهه 70 % من سطح الكرة الأرضية، يتسع للنشاط الإنساني وواعد بالمستقبلات Prometteurs pour l'avenir.
- 3- أهمية قانون البحار كموضوع قانوني أممي وسياسي واقتصادي.
- 4- دراسة أهمية رمزية السيادة في الأعلام أو الرايات المثلثة Les Fanions.

## 2. الأهداف والنتائج

أما عن أهدافنا من خلال الدراسة فقد حددناها تفاديا للإطناب والإطالة في النقاط التالية:

- 1- نحاول في هذا البحث دراسة بعض الحالات القانونية، مثلا عرض شروط الولاية، الصراع الاقتصادي التجاري، حول الموارد الحيوية في البحر الإقليمي ومجال التنقل.
- 2- كما يبحث هذا الموضوع في آثار الاعتراف براية دولة معينة.

- 3- كما نرغب من خلال الدراسة في معرفة مدى أحقية سفن الصيد الأخرى في هذا النطاق البحري، والأساليب المتبعة من الدول الساحلية في حماية مياهها الإقليمية ومعرفة كيفية وشروط مواجهتها لأحوال المرور غير البريء والصيد غير الشرعي.
- 4- محاولتنا لمعرفة المركز القانوني لهذه السفن ومعالجة مختلف القضايا المدنية والجنائية.
- 5- رغبتنا كذلك في معرفة حالة التطور التكنولوجي الذي تشهده السفن في هذا العصر وكيف تتعامل معه قواعد قانون البحار.
- 6- محاولتنا لعرض مختلف النزاعات المثارة في قضايا المرور واحترام الحدود البحرية للمياه الإقليمية وذلك من خلال تدارس بعض القضايا البحرية.

### 3. إشكال الموضوع

إن موضوع السيادة والمرور موضوع معقد جدا بحكم تزايد النشاط الإنساني في البحر، خصوصا ما يكون عليه الأمر في البحر الإقليمي، هذه الزحمة والتزايد الذي تجلى على المستوى الجيوستراتيجي والديموغرافي بعد ظهور العولمة الاقتصادية الرهيبة، جعل من الرقعة الإقليمية المحددة قانونا في حدود 12 ميلا بحريا، لا تسع كثرة النشاطات البحرية على اختلافها وتشعبها بالنسبة للدول الساحلية، إضافة إلى قطبية الاقتصاد الجيوستراتيجي للدول الكبرى التي تداول دوما استغلال قواعد وتنظيمات الاتفاقيات الدولية لصالحها، كالولايات المتحدة الأمريكية، روسيا الاتحادية، اليابان والصين... وغيرها.

وكنتيجة لتحديد هذه الرقعة وازدياد النشاط البحري الحثيث بها تحت ظل العولمة، ظهرت نزاعات كثيرة ومشاكل كبيرة تزداد تعقدا مرحلة بعد أخرى، عجز القانون الدولي للبحار عن حلها، وفي رسالتنا هذه سنداوول طرح مجموعة من الحلول التي نسردها في الإشكال التالي:

ما مدى فعالية القواعد القانونية التي جاء بها قانون البحار وبعض قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع؟ وما مدى انطباقها وملاءمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومسايرتها للتطور الحادث لها وأمور الملاحة في البحر الإقليمي؟ وما هي مختلف الآراء الفقهية التي اهتمت بإيجاد حلول لمشاكل ونزاعات ضبط الحدود البحرية وتنقل السفن على مستوى البحر الإقليمي في ظل التطورات الراهنة؟

وكل ذلك حتى يسهل التطبيق الفعلي لهذه القواعد والتزام السفن - من خلال دولها- باحترامها كاملة تجنبا للوقوع في أزمات دولية.

وتتفرع بناء عليه عدة تساؤلات وإشكالات ثانوية نذكر بعضها على سبيل المثال:

- 1- ما هي مختلف الاستثناءات والقيود التي تحد من اختصاص دولة العلم في هذا النطاق البحري؟
- 2- ما هو الجزاء الذي يترتب على عدم وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها؟ هل معنى ذلك انعدام جنسية السفينة؟
- 3- هل يعتبر المرور البريء، والعموي وحده مسقطاً لمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية؟ أم توجد هناك حالات أخرى تحد من سيادتها في هذا النطاق البحري؟
- 4- كيف نعتبر مرور السفن عبر المياه الإقليمية مروراً بريئاً في ظل قانون البحار والتحديات الراهنة؟ وهل يكون المرور البريء حقاً معترفاً به لكل السفن بكل أشكالها وفي كل الحالات والظروف؟
- 5- هل المطالبة بتغيير وزيادة مسافة الأمان، لتسهيل عملية السيطرة على المياه الإقليمية ممكنة حقاً؟
- 6- ما هي شروط المطاردة الحثيثة في البحر؟
- 7- هل تعتبر الغوصات في حكم السفن البحرية، تطبق عليها نفس القواعد القانونية المطبقة على هذه الأخيرة؟
- 8- كيف يتم التعامل مع السفن القراصنة؟
- 9- إلى أي مدى قد يؤثر الاختلاف في ترجمة النصوص القانونية للاتفاقيات الدولية من اللغة الأم إلى اللغات الأخرى كالانجليزية والفرنسية والعربية وغيرها في تطبيق الدول للقواعد القانونية في أحسن صورة؟
- 10- كيف تعاملت المحكمة الدولية لقانون البحار في حل مختلف النزاعات البحرية التي طُرحت عليها؟

#### 4. محتوى الدراسة

تتألف رسالتنا من مقدمة وفصلين وخاتمة، إضافة إلى الملاحق والمصادر والمراجع، والفصل الأول يندرج تحت عنوان: "المياه الإقليمية، والسفن في ظل أحكام قانون البحار"، والذي اعتمدهنا حتى يكون توطئة نعرض فيه مفهوم المياه الإقليمية والسفن، وذلك لفهم باقي محاور البحث التي سنتناولها بالتفصيل، هذا الفصل الذي قسمناه بدوره إلى مبحثين؛

حيث خصصنا المبحث الأول لاستعراض اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية والذي قسمناه كذلك إلى أربع مطالب، خصصنا الأول منها لاستعراض مفهوم البحر الإقليمي كفكرة قديمة وراسخة في التاريخ ولا تزال آراء الفقه إلى اليوم متباينة بشأن ظهورها أو التأريخ لها، واستعراض خلفيات ذلك والمشاكل التي واجهت فقهاء القانون الدولي في تعريفها، وذلك من خلال ذكر المرحلة التاريخية لبداية ظهور هذه الفكرة، بدءاً من القرون الوسطى مع سقوط الإمبراطورية الرومانية وظهور

المبدأ القائل بحرية البحار مع الفقيهين الهولنديين، Hugo Grotius، وكذلك Cornelius van Bynkershoek، أين مُيّر لأول مرة تمييزاً واضحاً بين البحر العالي من جهة، وهذا يجب أن يكون حراً طليقاً كالهواء، وبين المضائق والخلجان " والمياه القريبة " من شواطئ كل دولة ساحلية من جهة أخرى. كما وُضع فيها لأول مرة، الأساس القانوني للبحر الإقليمي الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حق الملكية أو حق الاختصاص.

والمطلب الثاني تطرقنا فيه إلى مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية، حيث استعرضنا فيه التطور التاريخي لفكرة المدى، وأمثلة عن المدايات المختلفة لدول العالم التي وسع البعض منها في مدايات بحرها الإقليمي، كما تطرقنا كذلك إلى المراحل التي مرت بها قضية تحديد المدى وأهدافه وأنواعه كما حاولنا استعراض حالة تحديد المدى في البحار المغلقة وشبه المغلقة كالبحر الأبيض المتوسط، كما تناولنا كذلك خطوط الأساس التي يُحسب منها مدى البحر الإقليمي، والحالات التي يكون عليها الساحل وتضاريسه كالخلجان بأنواعها والمضايق الدولية ومصبات الأنهار، كما تناولنا أيضاً حدود البحر الإقليمي الواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة.

أما المطلب الثالث فقد تناولنا من خلاله قضية الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي وتطرقنا في ذلك إلى النظريات التي تكلمت في هذا الشأن حسب معطيات جاء بها تياران أساسيان؛ الأول يقضي بأن المياه الإقليمية جزء من أعالي البحار أما الثاني فيرى بأنها جزء من إقليم الدولة.

أما المطلب الرابع فقد خصصناه لاستعراض سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات، الذي تكلمنا فيه عن الاختصاصات الخالصة للدولة الساحلية كالصيد البحري والبحث العلمي والجمارك...، كما تطرقنا أيضاً إلى القيود الممارسة على سيادة الدولة في بحرها الإقليمي.

وفيما يتعلق بالمبحث الثاني فقد تناولنا فيه الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن، حيث جاء المطلب الأول متضمناً لمفهوم السفينة وأنواعها، أما المطلبين الثاني والثالث فقد تناولنا فيهما بالدراسة على التوالي كلا من جنسية السفينة ورايتها والمعايير المتبعة في ذلك، أما المطلب الرابع فقد تكلمنا فيه عن تحديد طبيعة السفينة وحالتها القانونية والذي سعينا من خلاله إلى عرض نقطة تصنيفها كمال منقول، أو تصنيفها كأنها مال عقاري.

أما الفصل الثاني فقد كان بعنوان: " المرور في البحر الإقليمي وموقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية"، والذي أدرجنا مضامينه محاولة منا للإجابة عن الإشكالية المطروحة وذلك

بعض واجبات وحقوق الدولة الساحلية إزاء النشاطات الملاحية للسفن، ومختلف القواعد التي يمكن أن تُفرض عليها، والمشاكل التي تعيق ذلك كمشكل رسم الحدود البحرية في المضائق وغيرها، وهذا من خلال مبحثين كذلك؛ حيث خصصنا المبحث الأول لعرض موضوع المرور في البحر الإقليمي، والذي قسمناه بدوره إلى أربع مطالب تناولنا في المطلب الأول منه مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية وتعرضنا في المطلب الثاني للصورة المنافسة للمرور البريء ألا وهي حالة المرور غير البريء أو المعادي وشروطه وحقوق الدولة الساحلية في مواجهته، وحالات المطاردة الحثيثة والمشاكل التي تعترض الدولة الساحلية في إثباتها، أما المطلب الثالث فقد خصصناه لاستعراض مختلف تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء والقواعد الخاصة بسفن معينة، خاصة السفن الحربية الأجنبية التي تحمل في طياتها أهم المشاكل التي تعترض تطبيق القواعد التي جاء بها قانون البحار، لندرج المطلب الرابع لدراسة المركز القانوني للسفن في نطاق البحر الإقليمي محل دراستنا حيث تطرقنا إلى المركز القانوني لكل من السفن الخاصة والسفن العامة في الميدان التشريعي والميدان القضائي وحالات ارتكاب الجريمة على متنها.

أما المبحث الثاني فقد سعينا من خلاله إلى عرض بعض القضايا التي تطرقت إليها المحكمة الدولية لقانون البحار والتي نجحت في حل بعضها وأخفقت في البعض الآخر، وذلك في أربع مطالب حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى قضية السفينتين Saïga وVolga، أما المطلب الثاني فقد تناولنا فيه النزاع البحري بين ماليزيا وسنغافورة أو ما يعرف بالنزاع حول مضيق جوهور، وعبور السفن من خلاله، أما في المطلب الثالث فبيننا فيه لجوء الدول إلى حل آخر لتسوية النزاعات الحدودية البحرية بينها خلاف ما جاء به قانون البحار، وهو يمثل التحكيم في جُزر حَنيش بين دولتي إريتريا واليمن، كما سعينا من خلال المطلب الرابع إلى عرض المسائل التي يستحسن تفعيلها في حل النزاعات البحرية.

وفي الأخير أنهينا هذه الدراسة بخاتمة أردنا من خلالها حوصلة النتائج التي توصلنا إليها، ومحاولة منا للإجابة عن الإشكالية والاستفسارات المرتبطة بها، ومحاولة منا كذلك لإفادة القارئ المهتم بهذا المجال، إلا أن الموضوع يبقى ثريا ومتشعبا يتطلب المزيد من الدراسات لسبر كامل صعوباته وأغواره وإذ أنتهي من إتمام هذه الرسالة بعون الله وتوفيقه. أجد من الواجب عليّ أن أقدم بالشكر الجزيل ووافر الامتنان إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل.

**والحمد لله مولانا العلي القدير صاحب الفضل والمنة**

## الفصل الأول

# المياه الإقليمية والسفن في ظل أحكام قانون البحار

-المبحث الأول. اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية  
- المبحث الثاني. الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

## الفصل الأول

### المياه الإقليمية والسفن في ظل أحكام قانون البحار

كانت البحار منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية، وذلك لكونها مصدرا للرزق والغذاء، وسبيلا للمواصلات ومصدرا للطاقة فساهمت في انتعاش اقتصاد الدول ويكفي للتدليل على ذلك أن الدراسة الحديثة تعتبر أن مصدر التغذية للأجيال القادمة تكمن في البحار وما تحتها، وأهمية كهذه هي التي جعلته محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية إلى اليوم، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات وإخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة، فتوترت العلاقات الدولية ووصف ملوك بريطانيا واسبانيا وبرتغاليا أنفسهم بملوك البحار. وتبعاً لهذه المزايم اتجه الفقه الدولي منذ بداية القرن 17، إلى الانتصار لفكرة مضادة جاء بها الفقيه الهولندي غروسيوس Grotius، الذي نادى بفكرة البحر المفتوح وحرية الملاحة في البحار لمواجهة آراء الفقهاء الإنجليز فيما يتعلق بالبحار المغلقة، وفي النصف الثاني من القرن العشرين توصل المجتمع الدولي إلى تقنين القواعد المتعلقة بالبحار حيث أبرمت اتفاقيات جنيف الأربع سنة 1958 وبعدها جاءت اتفاقية 1982، وكل هذا بهدف تنظيم أمور الملاحة الدولية على مستوى كل النطاقات البحرية، تفادياً للمشاكل التي يمكن أن تحدث بين الدول الساحلية منها وحتى الدول غير الساحلية.

لكن المشاكل في البحار بقيت حاضرة بفعل التسابق الحاصل بين الدول لكسب ما تخفيه من ثروات في أعماقها، واستغلال الطاقات الناجمة عنها واستعمالها كسبيل للمواصلات، مثلاً في المياه الإقليمية محور دراستنا، والتي تعتبر مقراً لحركات السفن المحلية والأجنبية ومرورها المكثف والمتواصل، هذه الحركة الحثيثة، الدائمة والمستمرة كانت السبب في عدم تطبيق قواعد قانون البحار

على أكمل وجه، أو التغاضي عن تطبيقها بفعل مصالح معينة سواء في حالات السلم كما في حالات الحرب، فعلى سبيل المثال نجد أن الخليج العربي يشكل مع البحر الأحمر ممرات مائية أساسية للتجارة ما بين الشرق والغرب والكثير من الحركة التجارية والتبادلات الحضارية فيما بين الحضارات الكبرى في الشرق كإلهند والصين، ويعتبر مورداً هاماً للمدن الساحلية على ضفتيه حيث كان يستخرج منه اللؤلؤ ويصدر إلى الهند ثم تجلب منه بحرًا البضائع التجارية، بالإضافة إلى الثروة السمكية، حالياً توجد آبار وحقول نفطية وغازية تتقاسمها الدول المطلة عليه ما عدا العراق<sup>1</sup>. ما أدى إلى زيادة في التوتر الدولي وتسبب في خلق النزاعات، وهو ما شهدناه ومازلنا نشهده اليوم إلى حين كتابة هذه الأسطر، فبعد حروب الخليج الأولى والثانية أصبحت مياه الخليج العربي لاسيما المياه الإقليمية الكويتية منطقة كارثية إيكولوجياً، والآن نلاحظ أن المنطقة بشكل عام، تعاني من تدهور خطير في نوعية الهواء، الموارد البحرية، والتربة. فخلال الحرب سكبت بحيرات ضخمة من النفط ضمن رمال الصحراء، وملايين اللترات من النفط تدفقت إلى الخليج، هذه المادة التي تهدد كلا من الحياة البرية والبحرية ومناطق مصائد الأسماك. وآبار النفط التي أشعلت بها النيران، أدت إلى صنع غيمة من السناج المليء بالعناصر الكريونوية السوداء Un nuage de suie، الذي غطى معظم المنطقة مما أدى إلى أضرار بيئية قد لا يمكن إصلاحها.

وبالنسبة للحوادث المتكررة لغرق السفن، فكما تمت خلال الحرب، تمت كذلك في حالات السلم، فمثلا في حرب الخليج الثانية عام 1991، قامت القوات العراقية بتدمير ثماني ناقلات نفط كما دمرت، العديد من محطات النفط في المياه الإقليمية الكويتية وتم سكب أكثر من 910 مليون لتر، في الخليج - وهو رقم قياسي للمنطقة- بشكل عام غرق حوالي 80 سفينة في قاع الخليج العربي. أثناء الحرب هذه السفن حملت الكثير من النفط والذخائر التي أظهرت أسوأ تأثيراتها عند وصولها إلى الخط الساحلي، وشهد العالم أيضا حوادث لغرق سفن عديدة في حالات السلم، منها مثلا سفينة الرحلات السياحية كوستا كونكورديا Costa Concordia، قبالة جزيرة جيليو الإيطالية، في 15 يناير 2012، أضف إليه مشاكل القرصنة البحرية التي تشكل اعتداءً على مبدأ حرية الملاحة وممارسة السيادة عليها، مثلا ما جاء في التعاون الدولي منذ عام 2008، بالتنسيق مع السلطات الصومالية في قضية القرصنة في القرن الإفريقي<sup>2</sup>. وكذلك التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق مضيق هرمز بين الحين والآخر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - انظر، الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة <http://www.un.org>

<sup>2</sup> - Voir. France ; décret du 6 février 1985. Cas particulier de la lutte contre la piraterie.

<sup>3</sup> - لقد أدرك قادة إيران أن التهديد بإغلاق مضيق هرمز لم يؤد كما كانوا يأملون إلى اضطراب السوق العالمية للنفط بجعل أسعار النفط ترتفع ارتفاعاً كبيراً على نحو يجعل الولايات المتحدة والدول الأوروبية تخفف من عقوباتها الاقتصادية وتنتهي حظر شراء النفط الإيراني. لكن ما حدث



ما قيل في موضوع الخليج العربي يقال أيضا عن مختلف المسطحات البحرية الأخرى كالبحر الأبيض المتوسط، الذي يعتبر من بين طرق النقل البحري المزدهمة في العالم ووسيطا مهما في المواصلات بين دول صفتيه، حيث يعد من بين البحار شبه المغلقة التي تتمتع بخصوصيات اقتصادية وسياسية واجتماعية وثقافية، تُعبر عن تعدد واختلاف المجتمعات المحاذية لهذا البحر وغير ذلك من المساحات المائية<sup>1</sup>.

هو العكس تماما فأسعار النفط تتذبذب صعوداً وهبوطاً في الحدود الاقتصادية المقبولة دولياً، كما أن الولايات المتحدة والدول الأوروبية ماضية في تنفيذ العقوبات الاقتصادية التي قررتتها ضد إيران إلى حين كتابة هذه الأسطر، حتى تستجيب للمطالب الدولية بشأن الرقابة الدقيقة على برنامجها النووي للتأكد من سلميته. كما أن الولايات المتحدة اتخذت التدابير العسكرية اللازمة لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز. وإزاء ذلك لجأ المسؤولون الإيرانيون إلى التلويح باتخاذ إجراء آخر وهو فرض رسوم على السفن المارة عبر مضيق هرمز، حيث أعلن النائب الإيراني علي رضا خسروي، أن ثمة اقتراحاً في مجلس الشورى الإيراني بشأن فرض رسوم على عبور السفن مضيق هرمز قائلًا: "إن ثمة دول في الخليج تشارك في شكل مباشر في الإضرار ببيئة الخليج وسلامته، من خلال عبور سفنها النفطية، واقتراحنا يتمثل في أن تساعد على استعادة وضعه المثالي". وأشار خسروي، وهو عضو في لجنة الأعمار في البرلمان، إلى أن "60 نائباً أعلنوا تأييدهم للخطة، وثمة نواب يعكفون على درسها ومناقشتها"، معتبراً أنها "تصب في مصلحة دول المنطقة والدول المطلة على الخليج، وعليها الموافقة عليها". ويثور هذا التساؤل: هل يحق لإيران بموجب أحكام القانون الدولي أن تفرض رسوماً على السفن التي تعبر مضيق هرمز؟ قبل الإجابة عن هذا التساؤل، تجدر الإشارة إلى توضيح الوضع القانوني لهذا المضيق، حيث يعد مضيقاً دولياً يصل بين البحر العالي للخليج العربي والبحر العالي لخليج عمان ثم المحيط الهندي، ويشكل مياهاً إقليمية للدول المطلة عليه وهي إيران وعمان، ويخضع لحق المرور العابر لجميع السفن الأجنبية وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبمراجعة الاتفاقية المذكورة لا توجد مادة تجيز للدول المطلة والمشاطئة للمضيق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط بين بحرين عاليتين، أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية التي تعبر هذه المضائق. وإذا كان المضيق يشكل مياهاً إقليمية للدول المشاطئة للمضيق مثل مضيق هرمز فإن المادة (26) من الاتفاقية نظمت مسألة الرسوم التي يجوز فرضها على السفن الأجنبية التي تمر من خلال البحر الإقليمي حيث قررت ما يلي:

- أولاً. لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.  
- ثانياً. لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة. وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز.

ومما سبق يتضح أنه لا يجوز لإيران أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد عبورها مضيق هرمز .  
- انظر، خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية للاقتصادية، العدد 6866، 2012.

<sup>1</sup> عبد القادر شرवाल، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 29.  
- ويقدر أن ما يقرب من 220 ألف سفينة تجارية تحمل أكثر من 100 مليون طن من البضاعة عبر البحر المتوسط كل عام، أي ما يعادل ثلث الشحن التجاري الكلي في العالم. في كثير من الأحيان تحمل هذه السفن بضائع خطيرة، والتي إذا فقدت ستؤدي إلى أضرار جسيمة على البيئة البحرية، كما يعتبر تفريغ خزانات المواد الكيميائية والنفائات الزيتية من المصادر الرئيسية للتلوث البحري، هذا ويشكل البحر الأبيض المتوسط 0.7% من المياه السطحية العالمية ويتلقى 17% من تلوث النفط البحري على المستوى العالمي. وتشير التقديرات إلى أنه في كل عام ما بين 100,000 - 150,000 طن من النفط الخام يتم تفريغها عمداً في البحر من أنشطة الشحن. ويتم نقل ما يقارب 370 مليون طن من النفط سنوياً في البحر الأبيض المتوسط (أكثر من 20% من المجموع العالمي)، وتعبر البحر كل يوم حوالي 250 - 300 ناقلة نفط . تحدث حوادث التسرب النفطية كثيراً بمتوسط 10 مرات سنوياً. وقد يحدث تسرب نفطي كبير في أي وقت وفي أي جزء من البحر الأبيض المتوسط.

- انظر، الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة <http://www.un.org>

بناء على ما تقدم، نجد أن جل هذه الحوادث البحرية في المياه الإقليمية قد طرأت والمجتمع الدولي تحكمه الاتفاقية الدولية لقانون البحار، في ظل الأزمات التي جرّتها العولمة الرهيبة وتداخل المفاهيم القانونية، خاصة في المسألة التي تبين الحدود السيادية في منطقة المياه الإقليمية، والحالات القانونية التي تكون عليها السفن بأنواعها في هذا النطاق البحري محل الدراسة، لذلك تحذونا الرغبة وحب الإطلاع عن معالم هذه الحدود الداخلية والخارجية للبحر الإقليمي حسبما تم اعتماده في قواعد قانون البحار، وما تأخذ به الدول اليوم في تعاملاتها البحرية، فنحن نرى في كل حين عديد الخروقات القانونية للمياه الإقليمية للدول الساحلية من طرف دول أخرى، وعلى هذا الأساس نطرح التساؤل عن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي؟ لنتجه بالطرح إلى معرفة الأحكام المتعلقة بالسفن في هذا النطاق من البحر، وما هي أنواعها؟ وكيف يمكن إثبات هوية السفينة؟ هل يتم بتحديد جنسيتها أم بتحديد العلم الذي تحمله على صواريخها أو يتم ذلك بتوافرها معا؟ وما هي الحالة المدنية أو القانونية التي تكون عليها السفن حتى تستطيع القيام بنشاطاتها الملاحية دونما مشاكل؟ وما مدى انطباق قواعد قانون البحار عليها، وما مدى فاعليتها وتطبيق هذه القواعد؟ فالسفن كما هو معلوم تعتبر العنصر الجوهري في البحر والوسيلة الأساسية لتسيير مختلف النشاطات البحرية.

على هذا الأساس ارتأينا لمعالجة هذا الفصل، مبحثين نتطرق فيهما ابتداء إلى عرض إشكالية المفاهيم الأولية لكل من المياه الإقليمية واختصاصات الدولة الساحلية فيها باعتبارها من بين النطاقات البحرية المهمة والتميزة مع دراسة ديناميكية السفن فيها كذلك، وعليه جاء المبحثين كالتالي:

- المبحث الأول. اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية

- المبحث الثاني. الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

## المبحث الأول

### اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية

في المياه الإقليمية أو ما يصطلح على تسميته بالبحر الإقليمي، يعترف القانون الدولي بسيادة الدولة الساحلية، ما ينتج على الأخذ بهذا المبدأ، مباشرة هذه الدولة لجملة من الاختصاصات الخاصة سواء في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط والبوليس، وهذا المبدأ قد كرسه القانون الدولي قديماً في العديد من المناسبات كما أخذت به الأعراف الدولية، ما يوجب علينا محاولة معرفة هذا النطاق البحري وتوضيح مفهومه وخلفيات طبيعته القانونية، التي أكسبته خصوصية بسط الدولة الساحلية لسيادتها الخاصة عليه فيما يتعلق بنشاطات الصيد البحري والبحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية لهذا النطاق وعمليات الجمركة وغيرها من الاختصاصات الوظيفية المخولة للدولة الساحلية، وعلى هذا الأساس قسمنا هذا المبحث إلى أربع مطالب كالتالي:

- المطلب الأول. مفهوم البحر الإقليمي
- المطلب الثاني. مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية
- المطلب الثالث. الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي
- المطلب الرابع. سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات

## المطلب الأول

### مفهوم البحر الإقليمي

إن فكرة البحر الإقليمي قديمة وراسخة في التاريخ ولا تزال آراء الفقه إلى اليوم متباينة بشأن ظهورها أو التأريخ لها، ويبقى مَرَجَحًا أنها ظهرت منذ زمن بعيد قد يعود إلى عهد الإمبراطورية الرومانية، إلا أن هذه الفكرة لم تكن واضحة المعالم في ذلك الوقت، بينما كانت مجرد صورة باهتة للفكرة الحالية، لذلك سنداؤول دراسة تطورها عبر مراحلها القانونية التاريخية ومضمونها ومختلف

التغيرات التي طرأت عليها بفعل متغيرات ومتلازمات كثيرة، قد تكون فعالة أو هامشية طوال هذه الفترة، هي السبب في تقمص البحر الإقليمي للصورة التي يُعتبر عليها الآن.

## الفرع الأول

### الخلفية التاريخية لفكرة البحر الإقليمي

بمراجعتنا للتاريخ في العصور السابقة، لعلنا نجد أوضح صورة لفكرة البحر الإقليمي في معاهدتين عقدتا بين روما وقرطاجنة، حددتا منطقة البحر لكل طرف والتزامهما بعدم الملاحة خارج الجزء المحدد لهما، إلا إذا أُلجأتهم إلى ذلك عاصفة أو مطاردة عدو. ويمكن القول أن البذور الأولى لفكرة البحر الإقليمي نبتت من التفرقة الرومانية بين الحدود الطبيعية البحرية (هذه الحدود التي تسمى اليوم بالمياه الداخلية) وبين منطقة الإحترام *The Zone Of Neighboring Respect*، (التي تطورت، إلى فكرة البحر الإقليمي)، إلا أن فكرة البحر الإقليمي في مفهومها الحديث لم تظهر إلا بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية وأخذت تتطور بشكل خاص في فترة العصور الوسطى<sup>1</sup>، حيث تميزت هذه الفترة بمبالغات الدول الساحلية في الإدعاء بالسيطرة على بحار بكاملها، فبين القرنين الرابع عشر والخامس عشر، أعلن الفقهاء الإيطاليون ضرورة أن تقوم الدول الساحلية بمد اختصاصها إلى مسافات كبيرة في البحار والمحيطات التي تشاطئها، وكان أكثر المعايير في ذلك الوقت هو المعيار الذي كان يؤدي إلى امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مائة ميل، وهو ما يعادل المسافة التي تقطعها السفينة في يومين، بينما كان المعيار السائد في الدول الأوروبية الأخرى في تلك الحقبة التاريخية وما تلاها، هو المعيار الذي يحدد البحر الإقليمي على أساس مدى البصر، فيمتد البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الواقف على الشاطئ أن يرى، وقد اعتمد هذا المعيار في الأمر الذي أصدره الملك فيليب الثاني Philip II، ملك إسبانيا، في سنة 1566، وبعدها في المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في عام 1682، وكانت مسافة البحر الإقليمي آنذاك طبقاً لهذا المعيار تتراوح بين 14 و 21 ميلاً بحرياً<sup>2</sup>، فجاءت فكرة تطور البحر الإقليمي متأثرة بعاملين: الأول، سياسي يقوم على ضرورة حماية شواطئ البحر الأبيض المتوسط من هجمات القراصنة

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص97.

- راجع أيضاً، جمال عبد الناصر. مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص 234. وكذلك المؤلف الجماعي، حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984، ص 492.

<sup>2</sup> - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 2007، ص 515 وما يليها.

والبربر، والثاني، اقتصادي يقوم على رغبة دول أوروبا الشمالية في حماية مصالح مواطنيها، وذلك بمنع الآخرين من الصيد قرب شواطئها. لتتبلور فكرة البحر الإقليمي بمفهومه الحديث في القرن السادس عشر، أي في الفترة التي نشطت فيها المناقشات الفقهية حول طبيعة البحار<sup>1</sup>.

ومما سبق فقد تميزت تلك الحقبة التاريخية بالتنازع والخلاف بين الدول حول السيادة على البحار، وانعكس ذلك على الفقه الدولي، واستعان الهولنديون في خلافاتهم مع السلطات البريطانية، بالفقيه الهولندي هوجو جروسيوس Hugo Grotius، للدفاع عن حقهم في ممارسة صيد الأسماك في المياه القريبة من بريطانيا، وقد أعد جروسيوس، مذكرة سابقة في تاريخها على مؤلفه الذائع الصيت عن حرية البحار The Freedom of the Seas، وضع فيها لأول مرة الأساس القانوني للبحر الإقليمي الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حق الملكية أو حق الاختصاص، حيث ميز جروسيوس في هذه المذكرة تمييزا واضحا بين البحر العالي من جهة، وهذا يجب أن يكون حرا طليقا كالهواء، وبين المضائق والخلجان " والمياه القريبة " من شواطئ كل دولة ساحلية من جهة أخرى، وهذه جميعا مساحات بحرية قابلة للتملك وقابلة للخضوع، فالبحر العالي عند جروسيوس غير قابل للتملك لأنه غير قابل للاحتياز، ومن ثم فهو عام ومشترك، أما المساحات البحرية القريبة من الشاطئ فهي عنده قابلة للاحتياز والتملك، لأن الأمير يستطيع أن يتحرى مداها بواسطة مدافعه من الشاطئ، ومن ثم فإن للأمير السلطة في مدى هذه المساحات أن يمنع الملاحة، أو أن يحظر ممارسة صيد الأسماك فيها على غير رعاياه، ثم تناول جروسيوس، هذا التقسيم في كتابه عن حرية البحار، وردد ما سبق أن جاء بمذكرته السابقة، وعارضه في دعايته لحرية البحار الفقيه البريطاني سelden، الذي دافع عن ملكية البحار وخضوعها للسيادة الوطنية، وقد تصدى في كتابه Mare clausum، للرد على آراء جروسيوس، ولكنه لم يكن الوحيد، فكان هناك أيضا كل من بوروغز Bouroughs، في دراسة له بعنوان « The sovereignty of the British Seas » أي السيادة على البحار البريطانية، التي نشرها عام 1633، وكابيس Callis، ببحثه « on Sewer » أي على المجاري، عام 1647. إلا أن جروسيوس، لم يحدد مدى مساحة البحر الذي يقبل - في نظره - الاحتياز والملكية. فقد رفض اعتماد المعيار الإيطالي الذي يحدد هذه المساحة بمائة ميل، التي وضعها الفقيه الإيطالي بارتول Bartole، كعرض بحري، تمارس عليه الدولة الساحلية ولايتها<sup>2</sup>، بوصفه معيارا مُغالا فيه وأشار إلى أن معيار "مرمى البصر" ينطوي على الغموض، ويمكن القول بأن جروسيوس، قد ترك تحديد معيار قياس مدى البحر الإقليمي لعرف كل دولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 97 ومايليها.

<sup>2</sup> - G.Gidel, Le droit international de la mer, La mer territoriale et la zone contiguë. Mellottée-Chateauroux, Tome III, 1934, p. 26 et s .

<sup>3</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515.

وقد وجدت أفكار جروسبوس، راجا كبيرا في القرن الثامن عشر حيث قام الفقيه الهولندي كورنيلبوس فان بينكرشوك Cornelius\_van\_Bynkershoek، بالتأكيد على أن حد سيطرة الدولة على المسطحات البحرية المجاورة لشواطئها يتعين أن يجري تحديده بالمدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، مقررًا أن سلطة الدولة تتوقف عند المدى الذي تصل إليه قوتها:

« Le pouvoir de l'Etat riverain prend fin là où se termine la force des armes ».

وقد حظيت أفكار بينكرشوك، بتأييد عدد كبير من معاصريه، كان فاتيل Vattel، من أبرزهم مما أدى إلى الأخذ بذلك المعيار في عدد من الاتفاقيات الدولية في تلك الفترة، وقد نشر الفقيه الإيطالي فرديناندو جالياني Ferdinando Galiani، مؤلفا عام 1782، عن واجبات الدول المحايدة، اعتمد فيه على المعيار الذي سبق لبينكرشوك، أن أوضحه - وهو الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ- وقام بتجسيد هذا المعيار النظري تجسيدا حسابيا، حيث حدد هذا المدى بمسافة ثلاثة أميال بحرية تقاس من الشاطئ، وبذلك كان أول من وضع وأبرز قاعدة الأميال البحرية الثلاثة كحد للبحر الإقليمي، ويلاحظ أن الأميال البحرية الثلاثة تعتبر عنده بمثابة الحد الأقصى الذي يمكن أن تصل إليه قذيفة المدفع، وبالتالي امتداد البحر الإقليمي، وعلى الرغم من أن الدول بدأت تعتمد في ذلك الحين على المعيار الحسابي الذي وضعه جالياني، فإن ذلك المعيار ظل مقصورا على الميدان الذي وضع من أجله وهو ميدان العلاقات بين الدول المحاربة والدول المحايدة في شأن تحديد المنطقة البحرية التابعة للدول المحايدة، والتي لا يجوز فيها الاستيلاء على الغنائم البحرية، أما فيما يتعلق بغير ذلك من العلاقات مثل المسائل المتعلقة بالتجارة البحرية، والمناطق الجمركية البحرية، ومسائل الصيد في البحار، فقد ظلت كلها تخضع في شأن تحديد المساحات البحرية التي يمتد إليها سلطان الدولة إلى معايير أخرى مختلفة، ومع ذلك فإن الدول قد بادرت خلال النصف الثاني من القرن الثامن إلى تحديد بحارها الإقليمية بمسافة ثلاثة أميال بحرية ومنها خصوصا الولايات المتحدة الأمريكية، التي حددت بحرها الإقليمي بمسافة ثلاثة أميال بحرية في عام 1793، وبريطانيا التي حددته بمسافة ثلاثة أميال بحرية كذلك في عام 1876، وشهدت تلك الفترة أيضا عددا من الاتفاقيات الدولية التي حددت البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية مثلما نبّهت إليه اتفاقية قناة السويس سنة 1888<sup>1</sup>، وإذا كان التقدم العلمي والفني في نهاية القرن التاسع عشر، قد جعل المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع يتجاوز مسافة الأميال الثلاثة، فإن الفارق بين معياري بينكرشوك، وجالياني، بدأ يظهر في العمل، وهو ما حدا ببعض الدول إلى الامتداد ببحارها الإقليمية إلى مسافات تتجاوز الأميال

<sup>1</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011، ص 162.

الثلاثة رغبة منها في بسط سيادتها للانفراد بالاستقلال الاقتصادي في هذه المياه<sup>1</sup>، وما حدا بالبعض الآخر إلى وضع قواعد خاصة بشأن المنطقة التي تتاخم بحارها الإقليمية، ويهدف إلى ضمان تطبيق القواعد الخاصة بالهجرة والضرائب والصحة على وجه الخصوص، وهو الأمر الذي سمح بعد ذلك باستقرار نظام المنطقة المتاخمة<sup>2</sup>.

ولئن كان الخلاف على تحديد امتداد البحر الإقليمي قد ظل قائما بين الدول، ورغم أن فكرة البحر الإقليمي قد استقرت في القانون الدولي، إلا أنه غداة الحرب العالمية الثانية فقدت قاعدة الثلاثة أميال قيمتها كعرض لهذا البحر، حيث ظهر إلى جانب الملاحة نشاط استغلال الثروات المعدنية والحيوانية البحرية، واحتل مكانة هامة بفضل استفادته من التطور التكنولوجي الذي عرفه العالم آنذاك. وكان من بين مؤيدي هذه الفكرة، الدول حديثة العهد بالاستقلال، فانطلقت حُمى تمديد المياه الإقليمية من أمريكا اللاتينية لتمد إلى أفريقيا.

وصادفت لجنة القانون الدولي خلال الدورات التي عقدتها ما بين 1951 و 1956، عدة صعوبات أثناء قيامها بمهمة تدوين قواعد قانون البحار عامة، والبحر الإقليمي بشكل خاص، وقد نتجت هذه الصعوبات عن اختلاف وجهات النظر بين الدول حول الموضوع، مما جعلها عاجزة عن تكوين فكرة واضحة عن البحر الإقليمي. ففي تقريرها الأول الصادر سنة 1952، اقترحت اللجنة مسافة 6 أميال كعرض للبحر الإقليمي، ثم عادت لتقترح في تقريرها الثاني سنة 1953، مسافة 12 ميلا. وفي التقرير الثالث سنة 1955، اقترحت مسافة 3 أميال، وفي سنة 1956، ورد في المشروع الذي صاغته عرض الثلاثة أميال كحد أدنى، على ألا تتجاوز الدولة الساحلية مسافة 12 ميلا حين توسيعها لعرض بحرها الإقليمي.

وانعقد بعدها مؤتمر جنيف سنة 1958، في ظروف تميزت بتضارب الآراء حول مسألة عرض هذا البحر، وتم تكليف اللجنة الأولى بدراسة مشاريع المواد المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، ورغم أن مسألة عرض البحر الإقليمي احتلت مكانة هامة في أعمال هذه اللجنة فإنها لم تتوصل إلى اتفاق حولها. فقد تراوحت الاقتراحات المقدمة حول الموضوع ما بين 3 و 12 ميلا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المسألة أصبحت متجاوزة بالنسبة إلى التطور الذي حصل في صناعة المدافع خلال القرن 19، فقد تبنى معهد القانون الدولي مسافة 6 أميال في توصية صادرة عنه في دورة باريس لسنة 1894، وكانت مسألة عرض البحر الإقليمي من بين المسائل التي ناقشها مؤتمر لاهاي لسنة 1930، وقد تبين من خلال ردود الدول أثناء الإعداد للمؤتمر أن الأغلبية لا تعارض مبدأ ثلاثة أميال كعرض للبحر الإقليمي، وهناك من الدول من اقترحت عرضا أوسع، حيث تراوحت الاقتراحات بين 3 و 18 ميلا. وأمام تباين الأجوبة لم يتم التوصل إلى اتفاق حول عرض موحد للبحر الإقليمي.

- Voir, Conférence pour la codification du droit international, Bases de discussions, Eaux territoriales, Tome 2, 1929, p. 33 et s.

<sup>2</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515 وما يليها.

<sup>3</sup> - A. Papacostas, La mer territoriale et la zone contiguë, R.H.D.I., 1961, p.167 et s.

وبذلك لم يتحقق مرة أخرى الاتفاق حول مسألة عرض البحر الإقليمي، واكتفت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة إلى الإشارة إلى أنه " لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء 12 ميلا ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي"، وهكذا حددت الاتفاقية حدا أقصى يتضمن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة. ما استدعى الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1958، إلى عقد مؤتمر ثان بجنيف، حددت مهمته في معالجة المسائل التي ظلت معلقة عقب هذا المؤتمر، والمتمثلة في عرض البحر الإقليمي وحدود منطقة الصيد. وقدمت عدة اقتراحات متعلقة بمسألة العرض لم يحسم في أي منها، وانتهت أشغال المؤتمر بدون تحقيق الأهداف التي انعقد من أجلها وجاءت بعدها أيضا مناقشات كثيرة واتجاهات فقهية وعملية مختلفة، تناولت بصفة أساسية تحديد مدى اتساع البحر الإقليمي وتعريف نظام المرور البريء الذي يطبق على هذا البحر، كما أخضعت البحر الإقليمي لنظام وسط بين نظام البحار العامة التي تقوم على تيسير الاتصالات البحرية الدولية على أساس الملاحة الحرة لجميع السفن، ونظام السيطرة الإقليمية الذي يقوم على سيطرة الدولة على أراضيها لرعاية مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية وغيرها من المصالح.

كل هذه الفوضى القانونية في مجال البحر الإقليمي شكلت حافزا على الدعوة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار، وتبين من خلال الدراسات التي أنجزت حول الموضوع أن نسبة كبيرة من الدول الساحلية تبنت مسافة 12 ميلا، كعرض للبحر الإقليمي.

ولقيت هذه المسافة إقبالا واسعا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، ونصت عليها المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي ورد فيها أن " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحريها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا، مقياسا من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية ". فحسمت الخلاف الطويل حول مدى البحر الإقليمي، وانطوت على المزيد من التطوير والتفصيل للقواعد الخاصة به<sup>1</sup>. هذا التحديد بـ 12 ميل بحري، كما يرى البعض هو نتيجة لتزايد طلبات الدول النامية التي تحددت الحدود التقليدية المقررة بـ 03 ميل بحري، كما تقر الاتفاقية أيضا في مادتها 1/2، بالحرية الكاملة للدول في تحديد عرض مياهها الإقليمية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص54.

<sup>2</sup> - « ... La convention de 1958 n'a pu fixer sa largeur et la convention de 1982 précise, en son article 03 que la largeur de la mer territoriale ne doit pas dépasser 12 milles marins mesurés à partir des lignes de bases établies conformément aux dispositions de la convention. Cette limites de 12 milles marins est un aboutissement des revendications croissantes des États en développement qui contestaient la limite traditionnelle de 03 milles... la covention de 1982, le rappelle dans son article 2/1 et elle laisse aux États la liberté de fixer la largeur de leur mer territoriale... », voir, Abdelmadjid Boushaba ; l'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le Doctorat d'État en Droit International Public, Univ. Mentouri (Constantine), Décembre 2008, p.40-41.



إذن ما يستفاد مما تقدم أن فكرة المياه الإقليمية قديمة في التاريخ وعرفت تطورات مختلفة وفق الظروف التي كانت تحيط بها وسابقتها إلى اليوم، إلا أنها تبقى ذات دلالة على كونها تجمع مناطق مياه البحار والمحيطات التي تمتلك فيها دولة ما حق السيادة عليها، وتتضمن هذه الحقوق حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التحكم في الصيد والملاحة والشحن البحري، علاوة على استثمار المصادر البحرية، واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها.

رغم أهمية البحر الإقليمي في المجتمع الدولي إذن وبصفة خاصة على صعيد الوطن العربي الذي تطل أراضيها على محيطين رئيسيين؛ المحيط الأطلنطي والمحيط الهندي اللذين يوصل بينهما البحرين، البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، إضافة إلى الخليج العربي. وأنه نظام قانوني من وجهة نظر القانون الدولي والقانون الداخلي، وما الأنظمة الإدارية، الصحية والتجارية والأمنية المتعلقة به إلا دليل على ذلك، إلا أنه شهد عدة مشاكل عبر مراحل تطوره واجهها فقهاء القانون الدولي في إعطاء تعريف محدد له.

## الفرع الثاني

### مشكلة تعريف البحر الإقليمي

كما يبدو عموماً منذ فشل مؤتمر لاهاي سنة 1930، في التوصل إلى اتفاق لتحديد البحر الإقليمي عقدت بعد الحرب العالمية الثانية، ثلاث مؤتمرات دولية كبرى لبحث قوانين البحار والمياه الإقليمية في نطاق الأمم المتحدة، كان الأول عام 1958، والثاني عام 1960، وكلاهما بمدينة جنيف والثاني لم يكتب له النجاح، بينما كان آخرها عام 1982، بمدينة مونتيجويباي (جاميكا)، وفيه خرجت للوجود أحدث اتفاقية حازت على وفاق دولي، التي من بين تنظيماتها ما هو متعلق بالبحر الإقليمي، حيث بينت أن هذا الأخير عبارة عن مساحة من البحار متاخمة لسواحل الدولة تمتد فيها وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، مع التمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - اختلاف الأنظمة القانونية للمياه الداخلية Internal waters، عن أنظمة المياه الإقليمية Territorial waters، أو ما يصطلح على تسميته أيضاً بالبحر الإقليمي Territorial sea، ناتج عن اختلاف هذين النطاقين أصلاً من حيث الطبيعة، فالمياه بين خط الأساس واليابسة تعرف على أنها مياه داخلية، تمارس الدولة عليها سلطة اختصاص كاملة؛ ولا يسمح فيها حتى بالمرور البريء، وتتمثل في البحيرات والأنهار وكل المياه الأرخيبيلية ضمن أقصى جزر دولة أرخبيلية، مثل إندونيسيا، اليابان أو الفلبين والبحرين. بينما البحر الإقليمي هو حزام من المياه الساحلية يمتد بحد أقصى اثني عشرة ميلاً بحرياً من خط الأساس (عادة ما يكون متوسط خط الجزر) لدولة ساحلية. ويعتبر البحر الإقليمي منطقة سيادة للدولة، بالرغم من أن السفن الأجنبية (العسكرية والمدنية) يُسمح لها بالمرور البريء عبره، هذه السيادة تمتد أيضاً للنطاق الجوي فوق قاع هذا البحر، ووفقاً للتنظيم الذي ورد باتفاقيات جنيف فيما يتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وكذلك بالاتفاقية العامة لقانون البحار، يوجد تمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي. فجاء تبني لجنة القانون الدولي لتعبير "المياه الداخلية" بدل "البحر الداخلي" بنية تهدف لتمييز هذا المجال البحري عن البحر الإقليمي، لأن المياه الداخلية تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، في حين

ويعنى آخر هو رقعة من البدار تتحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البدار من جهة أخرى، ولقد توصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار UNCLOS I ، الذي عقد في جنيف عام 1958، إلى وضع اتفاقية عامة بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة أو ما يصطلح على تسميتها أيضا بالمنطقة المجاورة، واعتبرت كأول اتفاقية عامة في هذا الصدد تتجسّد في الدول في التوصل إليها، إضافة إلى ثلاث اتفاقيات أخرى وبروتوكول، وقد فتح مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار باب التوقيع على هذه الاتفاقيات والبروتوكول الاختياري في 29 نيسان/أفريل 1958، كما هو مسجل في الوثيقة الختامية<sup>1</sup>، وجاءت الاتفاقيات والبروتوكول الاختياري كالتالي:

- 1- اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي بدأ نفاذها في 10 أيلول/سبتمبر 1964.
- 2- اتفاقية أعالي البحار، بدأ نفاذها في 30 أيلول/سبتمبر 1962.
- 3- اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار، والتي بدأ نفاذها في 20 آذار/مارس 1966.
- 4- اتفاقية الجرف القاري، بدأ نفاذها في 10 حزيران/يونيه 1964.
- 5- البروتوكول الاختياري، المتعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات، والذي بدأ في النفاذ يوم 30 أيلول/سبتمبر 1962.

وتعد هذه الاتفاقيات مع البروتوكول ثمرة مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، المنعقد في جنيف في الفترة من 24 فبراير إلى 27 أبريل 1958، وكان عقد المؤتمر نتوجا لعملية طويلة، استند فيها إلى سوابق تمتثلت في عمل مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي عام 1930، برعاية عصابة الأمم كما تقدم سابقا، وقد تناول هذا المؤتمر مسألة المياه الإقليمية، وبالرغم من عدم التوصل إلى اتفاق بشأن عرض المياه الإقليمية، تمكن من تضمين تقريره 13، مشروع مادة تحدد قدرا من الاتفاق بشأن العديد من جوانب هذا الموضوع وقد اتخذت هذه المواد فيما بعد أساسا لمتابعة العمل، فقد أشارت لجنة القانون الدولي منذ بداية أعمالها في عام 1949، إلى نظام أعالي البحار والبحر الإقليمي بوصفه من المواضيع الجاهزة للتدوين، وتم تعيين مقرر خاص شرع في تقديم تقارير بشأن مختلف جوانب قانون البحار، ولم ترد جميع أحكام لجنة القانون الدولي مرتبة بصورة منهجية في

---

تمارس الدولة الساحلية على البحر الإقليمي سيادة محدودة بسبب تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء. حتى لا يحدث الخلط بين الأخير والبحر الإقليمي.

- انظر إبراهيم العناني، قانون البحار، ج1، (المبادئ العامة- الملاحة البحرية- الصيد البحري)، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 12.  
<sup>1</sup>- A/CONF.13/L.58, 1958, UNCLOS, Off. Rec. Vol. 2, 146.

مجموعة واحدة من مشاريع مواد تغطي قانون البحار برمته إلا في التقرير النهائي المقدم إلى الجمعية العامة عام 1956<sup>1</sup>.

وشكّل هذا التقرير النهائي الأساس الرئيسي لعمل مؤتمر جنيف لعام 1958، هذا المؤتمر الذي تحددت مهمته في «بحث قانون البحار، مع مراعاة النواحي الفنية والبيولوجية والاقتصادية والسياسية في المشكلة إلى جانب نواحيها القانونية، وإثبات نتائج أعماله في اتفاقية دولية أو أكثر أو في أية وثائق أخرى قد يستتسبها (القرار 1105-د-11)»، وقد ذكر توليو تريفييس Tullio Treves، أن: "المؤتمر لم يتمكن من الحفاظ على الأحكام المتعلقة بقانون البحار ضمن صك واحد، فضاعت وحدة قانون البحار بعد بلوغها بجهد جهيد في المراحل الأخيرة من عمل لجنة القانون الدولي"، فتحوّلت هذه الوحدة إلى أحد الأهداف الرئيسية التي توخيت وتحققت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. والتي دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994<sup>2</sup>.

وبتوالي الأعوام كان نظام البحر الإقليمي محل مناقشات داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي انتهى كما أشرنا بوضع اتفاقية عامة تناول الجزء الثاني منها نظام البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وبمراجعة أحكام هذا الجزء لا نجد اختلافا جوهريا عما سبق الاتفاق عليه في جنيف عام 1958، بشأن النظام القانوني للبحر الإقليمي ومدى سلطان دولة الشاطئ عليه<sup>3</sup>.

ولكننا لاحظنا اختلاف فقهاء القانون الدولي في تحديد المعنى الحقيقي للبحر الإقليمي، هذا الاختلاف الذي يبين دلالة أخرى على الأهمية الكبرى التي يحظى بها هذا الحيز من البحر، كما يؤدي في كثير من الأحيان إلى حدوث مشاكل على مستواه، لأن الدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها<sup>4</sup>. وقد ظهر هذا الاختلاف في ظهور عدة اتجاهات فقهية صنفت كالتالي:

## أولا. الاتجاهات الفقهية

### الاتجاه الأول

<sup>1</sup> - انظر، قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1105 (د-11)، المؤرخ في 21 شباط/فبراير 1957.  
<sup>2</sup> - انظر، تقرير توليو تريفييس Tullio Treves، قاضي المحكمة الدولية لقانون البحار، حول اتفاقيات جنيف لعام 1958، على الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة، 2010. [www.un.org/law/avl](http://www.un.org/law/avl)  
<sup>3</sup> - ابراهيم العذاني، المرجع السابق، ص ص 13-14.

<sup>4</sup> - Abdelmadjid Boushaba ; Op. cit, p.41.

يعرف البحر الإقليمي بأنه ذلك الجزء من البحار التابع لإقليم الدولة الساحلية، يقول الدكتور حامد سلطان: "أن البحر الإقليمي هو قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه"، ويرى الأستاذ بنتو R.Pinto، أن "إقليم الدولة يتضمن نطاقا من البحر يلامس السواحل هو البحر الإقليمي".

## الاتجاه الثاني

يعرف البحر الإقليمي بأنه " ذلك الجزء من البحار الذي تعود ملكيته للدولة الساحلية"، ومن بين المؤيدين لهذا الرأي الدكتور محمد سامي جنيبة الذي يعرفه بأنه: " ذلك الجزء من البحار العامة الملاصق للأرض والذي يدخل في ملكيتها". وكذلك نجد فريetas، عام 1635 م، قد سبق إلى تعريفه بقوله: " يعود جزء البحر الملاصق للأرض إلى الذي يسيطر على الإقليم..."، إلا أنه يعاب على هذه الفكرة أنه لم يعد ممكنا في الوقت الحاضر قبول نظرية تملك البحر لما تنطوي عليه من مشاكل وعيوب<sup>1</sup>، تؤدي إلى حرمان الدول الأخرى من استعماله وقد تمنع عليها بهذا المفهوم حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

## الاتجاه الثالث

هذا الاتجاه يعرف البحر الإقليمي بالاستناد إلى مفهوم جغرافي بحت، أين يكتفي بتحديد الموقع الجغرافي للبحر الإقليمي بين اليابسة والمياه الداخلية، والبحر العالي، فيعرفه الأستاذ جيدل G. Gidel، بأنه " شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى". ويعرفه الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنه: " ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين البحر الوطني والبحر العام"، ويعرفه الأستاذ شارل روسو Charle Rousseau، بأنه: " مجال بحري يتوسط بين البحر العالي والإقليم".

## الاتجاه الرابع

يعتبر البحر الإقليمي جزءا من البحر العالي، ويمثل هذا الاتجاه رأي الأقلية، إذ لم يعد ممكنا في الوقت الحاضر قبول هذا الرأي، فقد أثبتت الممارسة الدولية كما هو مستقر في القانون الدولي عرفا واتفاقا عدم وجاهة هذا المنحى<sup>2</sup>، بعد أن استقر في القانون الدولي الوضعي أن البحر الإقليمي يختلف عن البحر العالي من حيث الطبيعة القانونية. فمسألة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي لم تعد مطروحة اليوم، لأنه حسب فريق من الفقه الدولي، أن قضية البحر الإقليمي تم تجديدها اليوم جزئيا

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 98.

<sup>2</sup> - جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 238.

حينما تم الإعتراف بالمنطقة الإقتصادية الخالصة ZEE، على الرغم من التمايز والاختلاف فيما يتعلق بممارسة سلطات الدولة التي لا تكون دائما حقيقية بين منطقة 12 ميل بحري، و 188 ميل بحري<sup>1</sup>.

### الاتجاه الخامس

يرى فريق هذا الاتجاه أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحار المجاور لسواحل الدولة التي تملك عليه بعض الحقوق، دون تحديد لطبيعة هذه الحقوق أو لماهيتها، دون تحديد لطبيعة هذه الحقوق أو لماهيتها.

### الاتجاه السادس

وهو الاتجاه الغالب في الفقه الدولي في وقتنا الحاضر، حيث يحدد البحر الإقليمي بالمنطقة الواقعة بين اقليم الدولة والبحرالعالي، والذي تمتد إليه سيادة الدولة، أين نجد من بين فقهاء هذا الاتجاه الأستاذ ديلبيز L. Delbez، الذي يقول: "تمتد سيادة الدولة وبالتالي نطاقها القانوني الداخلي إلى منطقة من المياه تتوسط بين سواحلها والبحر العالي وتدعى بالبحر الاقليمي"، وقد أخذ الفقه السوفييتي عموما بهذا الرأي<sup>2</sup>، والسيادة هنا تتم مراعاة مع مبدأ تواجد أو وفرة الكفاءة الدولية في تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية، الجمركية منها والضريبية والصحية وفيما يتعلق أيضا بأحوال الهجرة، لكنها تكون نسبية باحترام بعض القيود، على وجه الخصوص تكريس نظرية المرور البريء، وواجب إبلاغ الدول الأخرى من طرف الدولة الساحلية، ومراعاة الحقوق التاريخية للصيد وحدود الولاية القضائية للدولة الساحلية<sup>3</sup>. وكذلك يتفق كل من الأستاذين دافيد روزيي David Ruzié، وجيرارد تيبول Gérard Teboul، في مؤلفهما المشترك " القانون الدولي العام" بأن: " البحر الإقليمي أو ما يسمى كذلك بالمياه الإقليمية هو كل فضاء بحري يقع بين اليابسة والمياه الداخلية لدولة ما من جهة، وبين أعالي البحار من جهة أخرى." <sup>4</sup>

### ثانيا. التعريف القانوني للبحر الإقليمي

<sup>1</sup>- Michel Bélanger :Droit International (Conseils- Exercices), 4<sup>e</sup> édition. L.G.D.J, Paris. Septembre 1995. p. 111.

<sup>2</sup>- ويعتقد الأستاذ بول فوشي Paul Fauchille، بالاتجاه الخامس الذي يقول: " إن البحر الإقليمي هو جزء البحر الممتد من سواحل الإقليم والذي يملك عليه سيد الإقليم مجموعة من الحقوق"، وهذا يتضح لذا أن أصحاب هذا الاتجاه لم يوضحوا ماهية هذه الحقوق والمبادئ التي يمارسونها على هذا الإقليم. انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص99.

<sup>3</sup>- Michel Bélanger ; op.Cit. p.112.

<sup>4</sup>- « la mer territoriale (ou eaux territoriales) désigne l'espace marin compris entre le territoire et les eaux intérieures d'un Etat d'une part. et la haute mer d'autre part. la Convention de 1982, fait une place à part aux eaux archipélagiques. »

- Voir, Ruzié David et Gérard Teboul :Droit international public, 21<sup>e</sup> édition. Mémentos Dalloz, éditions Dalloz, Paris, 2012, p. 141.

مرورا بما ورد من مساهمات في هذا الخصوص لمعهد القانون الدولي، ودوراته المنعقدة في ستوكهولم، سنة 1928<sup>1</sup>، والذي اعتمد فيه على المعيار الجغرافي مثلما اعتمد عليه في هذا النحو، الفقه الذي عاصره في ذلك الوقت، وصولا إلى انعقاد مؤتمر لاهاي، 1930، الذي جاء لتقنين قواعد القانون الدولي وقد عرّف البحر الإقليمي على أنه "من مشتملات إقليم الدولة، تمارس عليه سيادتها حسب الشروط الواردة في المؤتمر، وكذلك اعتبارا لقواعد القانون الدولي العام".

لتعتبر بعدها اتفاقية جنيف، لسنة 1958، والتي تناولت موضوع البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، أول صك قانوني عرّف البحر الإقليمي وأقر سيادة الدولة عليه<sup>2</sup>، ليتم وقف العمل بأحكام هذه الاتفاقية، بعدما لوحظ أن التطورات الحادثة منذ مؤتمري 1958 و1960، أبرزت الحاجة إلى اتفاقية جديدة تبلورت، في ظهور اتفاقية 1982، بمونتيجويباي (جاميكا) Montego Bay (Jamaïque)، والتي عرّفت البحر الإقليمي على أنه: "ذلك الحزام البحري الملاصق لمياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية، إذا كانت دولة أرخبيلية، تمتد سيادة الدولة الساحلية إليه رهنا بمراعاة أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي".<sup>3</sup>

وقد أملت هذا الامتداد متطلبات الدفاع، وضرورة حماية حقوق الدولة الساحلية في موارد الأسماك على طول شواطئها، وتأمينا للملاحة تجاه موانئها، وتأمينا كذلك للصحة العامة في إقليمها، وهذا ما يفسر لنا رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة لإقليمها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها<sup>4</sup>.

ومن دراسة المناقشات والاتجاهات الفقهية والعملية المختلفة حتى إبرام الاتفاقية العامة، يتبين لنا أن فكرة البحر الإقليمي تخضع لنظام وسط بين نظام البحار العامة التي تقوم على تسير الاتصالات البحرية الدولية على أساس الملاحة الحرة لجميع السفن، والنظام القانوني الإقليمي الذي

<sup>1</sup> انظر دورة معهد القانون الدولي المنعقدة بمدينة Aix-en-Provence، بفرنسا سنة 1954، تقرير الأستاذ "كاتسبرغ Catsberg"، الكتاب السنوي للمعهد، 1954، ص 120.

<sup>2</sup> حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف 1958: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر محاذية لشواطئها يشار إليها باسم البحر الإقليمي".

<sup>3</sup> الفقرة (1،3) من المادة الثانية من اتفاقية 1982. ويرى الأستاذ جمال عبد الناصر مانع، أن إضافة المياه الأرخيبيلية، وعبارة الدولة الساحلية عوض عبارة الدولة فحسب، إلى التعريف الوارد باتفاقية 1958، أن هذا من شأنه أن يؤثر بشكل جوهري على النظم التي تشكل القانون الدولي للبحار. انظر، جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 241.

<sup>4</sup> عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، (المبادئ العامة، القانون الدولي المعاصر)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 454.

يقوم على السيادة الإقليمية للدولة لرعاية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية وغيرها من المصالح الحيوية<sup>1</sup>.

كما نجد أنه حصل إجماع دولي حول تعريف البحر بأنه "مساحة من البحر مجاورة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية وتخضع لسيادتها".

إلا أن الاختلاف ظل قائما حول مسألتين أساسيتين؛ المسألة الأولى تتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي، والمسألة الثانية تتعلق بكيفية تحديد مدها وأسلوب رسم حدوده الداخلية والخارجية، والسيادة التي تمثل السلطان في هذا السياق، يسميها البعض من رجال الفقه الدولي بالقومية البحرية **Le nationalisme maritime**، تشكل السيادة الكاملة التي تمارسها الدولة على بعض الفضاءات البحرية -المياه الداخلية والمياه الإقليمية- وهي تمارس هنا مجموعة واسعة من السلطات مماثلة لما تمارسه من سلطات على إقليمها البري<sup>2</sup>.

وما هو قائم في قانون البحار، والمتعارف عليه اليوم أن البحر الإقليمي هو ذلك القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة في اتجاه البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، تقاس بدءا من خط الأساس المقررة أحكامه في اتفاقية قانون البحار سنة 1982، في حين أن للدولة الساحلية أيضا في هذا النطاق البحري أن تمارس سيادتها عليه خاصة في تطبيق قوانينها الوطنية الجمركية والضريبية والصحية، وأحوال الهجرة، وإقامة المنشآت المتعلقة بالملاحة والإنقاذ البحري ولها حق استغلال الموارد الطبيعية المتواجدة على مستوى هذا النطاق، فتتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على ما يدنو سطح الماء بما في ذلك الجرف القاري الواقع في هذا النطاق مع التمييز بين السيادة والحقوق السيادية<sup>3</sup>، وكذلك ما يعلوه جوا من ممارسة حقها في تنظيم الطيران فوق مياهها الإقليمية مثلما تنظم ذلك تماما فوق إقليمها البري، فتتخذ ما تراه متناسبا مع مصالحها في هذا الشأن كأن تعلق الطيران على إذن مسبق منها<sup>4</sup>، مع بعض القيود المتمثلة في تكريس نظرية المرور البريء للسفن الأجنبية والحقوق التاريخية للصيد ومراعاة حدود الولاية القضائية للدولة الساحلية، وحماية الصيد والتصدي للتلوث البيئي<sup>5</sup>.

ولذلك حتى تُمارس هذه الحقوق كاملة بصفة قانونية من طرف الدولة الساحلية وللحد من حالات التعسف أيضا، وجب معرفة المدى الذي يصل إليه اتساع البحر الإقليمي وكيفية حساب

<sup>1</sup> - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 14.

<sup>2</sup> - Laurent Lucchini, et Michel Voelckel ; Les États et la Mer. La documentation française, Paris, 1978, p.10.

<sup>3</sup> - Ruzié David et Gérard Teboul ; Op.cit, p.141.

<sup>4</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 171.

<sup>5</sup> - المواد 21، 7، 5، 3، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

حدوده القانونية التي تفصله عن المياه الداخلية، ويتحقق كل ذلك بمعرفة حدوده الداخلية والخارجية والواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة.

## المطلب الثاني

### مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية

#### الفرع الأول

#### فكرة اتساع المدى

قضية تحديد مدى البحر الإقليمي أثارت الكثير من المناقشات الفقهية والخلافات بين الدول، وكانت عرضة للتغيرات والتقلبات وفقا لمصالح الدول ما أدخلها القانون الدولي الوضعي بشكل غير مباشر عام 1958، مع اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وبشكل مباشر عام 1982، في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

#### أولا. التطور التاريخي لفكرة المدى

لم يكن سابقا يميز بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وإنما كانتا تسميان بالمياه المتاخمة **Les eaux adjacentes**، ومنذ بدء الحديث عن هذه المياه المتاخمة اختلف الفقهاء في تحديد مداها، فحددها في القرن الرابع عشر، كل من بالذ Balde وتارجا Targa، بستين 60 ميلا بحريا،



وحددها بارتول Bartole، بمائة ميل بحري. ثم ظهر معيار فيما بعد يعتمد على البصر مفاده أن هذا الجزء من البحر يتحدد مع أقصى ما تدركه العين المجردة حسب ما جاء في مرسوم صدر عن فيليب الثاني Philip II، ملك اسبانيا عام 1565، وحدده لوكسينوس Loccenius، بمسيرة السفينة لمدة يومين، حتى كان عام 1610، أين دُكر مرمى المدفع لأول مرة في المفاوضات الثنائية بين الحكومتين الهولندية والبريطانية، ثم ورد في المرسوم الهولندي الصادر عام 1671<sup>1</sup>. أما فرا باولو ساربي Fra Paolo Sarpi، عام 1686، فحدده بحاجة الدول الساحلية وذلك حتى وإن بلغ 100 ميل بحري مع شرط عدم الإضرار بالغير.

وكما سبق وأن ذكرنا فإن جروسيوس Grotius، كان واضحاً في موقفه في قضية السيادة على البحار فقال بعدم جواز مد سيادة الأمير في البحار إلى أبعد من طلقة المدفع<sup>2</sup>، كما يعتبر الفقيه الهولندي بنكرشوك Bynkershoek، أول من طرح الفكرة في صورة مبدأ عام في مؤلفيه الشهيرين De Dominis Maris، الصادرين عامي 1703 و 1737، وقد عبر عنه في قوله المشهور: "تتوقف سلطة الأرض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الأسلحة".

أبتدأول بعدها الأخذ بهذا المعيار من طرف الفقيه هبزر Hubner عام 1708، وفاتيل Vattel وفالن Valin عام 1761، وقد ترجم جالياني Galiani عام 1782، مرمى المدفع بمسافة ثلاثة أميال، كما وردت هذه القاعدة في مذكرة وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية، توماس جيفرسون Thomas Jefferson، في الثامن من تشرين الثاني (نوفمبر) عام 1792، ومعاهدة غاند Gand، بين بريطانيا والولايات المتحدة عام 1818.

ورغم الأخذ بقاعدة الثلاثة أميال من قبل بعض الدول ورجال الفقه وقرارات المحاكم، إلا أنه لم يعمل بها كلياً، خاصة في دورة 1884، المتعلقة بمعهد القانون الدولي أين حدد مدى البحر الإقليمي بستة أميال في وقت السلم وأكثر من ذلك في وقت الحرب، لكن يلاحظ أنه عاد إلى قاعد الثلاثة أميال في دورته المنعقدة عام 1913<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – Paul Fauchille, Traité de droit international public, Paris, t.I, 1925, pp. 173 et s.

<sup>2</sup> - A. Fattal, Les conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contigue, Beyrouth, 1968, p.68.

<sup>3</sup> - انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 107-108.

- راجع أيضاً، قرار محكمة التحكيم الصادر في 15 آب 1892، في قضية مصادد الأطلسي وقرار محكمة التحكيم الدائمة في 07 أيلول 1910، في قضية مصادد الأطلسي أيضاً وقرار محكمة التحكيم الأمريكية المكسيكية الصادر في 25 شباط 1942، في قضية وليم ترنر .William Turner

ويرى الأستاذ جيدل Gidel، أن قاعدة الثلاثة أميال تمثل الحد الأدنى لمدى البحر الإقليمي، ورفض قطعاً القول الذي ينص على أن قاعدة الثلاثة أميال قاعدة فرضها القانون الدولي، لكن الأستاذ جرافتون ويلسون Grafton Wilson، بيّن في جامعة هارفارد الأمريكية Harvard University، في دراسة أجراها عام 1914، أن خمسة فقهاء فقط من مجموع 48، يؤيدون قاعدة الثلاثة أميال، كما يعترف الأستاذ جورج سل G. Scelle بالخروج عن هذه القاعدة، إلا أنه يصف هذا الخروج بالفوضى وقد قال بنفس الرأي كل من الفقيه ويستليك Westlake وفلتون Fulton عام 1923، وفيليب مارشال براون Philip Marchall Brown، عام 1927<sup>1</sup>.

ومن أجل تبين ما مدى انسجام الدول مع قاعدة الثلاثة أميال من عدمها، فإننا نوجز هذا الجدول الذي يبين مدايات البحر الإقليمي المعتمدة آنذاك من دول العالم، حسب محاضر مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار المنعقد في جنيف عام 1960، وبعض وثائق الأمم المتحدة.

### جدول رقم 01 مدايات البحر الإقليمي

الدولة	المدى (ميل بحري)	سنة التحديد
ألبانيا	15	1976
الاتحاد السوفياتي	12	1909
اثيوبيا	12	1953
الأردن	03	1943
استراليا	03	1878
اسبانيا	06	1957
اسبانيا	12	1977
ايسلندة	04	1859
ايسلندة	12	1979
الأرجنتين	200	1967
الإكوادور	200	1966
الإمارات العربية المتحدة	03 (ما عدا المشاركة 12 ميلاً)	-

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 108 وما يليها.

1956	03	ألمانيا الاتحادية
1956	03	ألمانيا الديمقراطية
1957	12	اندونيسيا
1957	20	أنغولا
1969	200	الأوروغواي
1959	12	إيران
1959	03	إيرلندا
1942	06	إيطاليا
1966	12	باكستان
1878	03	الباهاماس
-	03	البحرين
1970	200	البرازيل
1977	12	بربادوس
1977	12	البرتغال
1978	12	بابوا- غينيا الجديدة
1929	03	بلجيكا
1951	12	بلغاريا
1878	03	بليز
1966	12	بنغلاديش
1959	12	بنما
1967	200	بنما
1976	200	بنين
1959	06	بولونيا
1977	12	بولونيا
1930	12	بورما
1952	200	بيرو
1966	12	تايلاند
1964	06 (في بحر إيجه)	تركيا
1964	12 (في البحر الأسود)	تركيا

1969	12	ترينيداد وتوباغو
1973	50	تنزانيا
1883	12	توفالو
1964	12	توغو
1977	30	توغو
1972	12	تونغا
1973	12	تونس
1971	12	جامايكا
1963	12	الجزائر
1976	12	جزر القمر
1978	12	جزر سليمان
1977	12	جنوب افريقيا
1971	12	جيبوتي
1966	03	الدنمارك
1967	06	جمهورية الدومنيكان
1981	12	الدوفيك
1975	100	الرأس الأخضر
1978	12	الرأس الأخضر
1951	12	رومانيا
1974	12	الزائير
1977	12	ساحل العاج
1971	12	ساموا الغربية
1878	03	سان كريستوف ونييفر
1878	03	سان لوجي
1878	03	سان فنسان وقرنطة
1978	12	ساوتوميه وبرانسيب
1950	200	السلفادور
1878	03	سنغافورة
1968	12	سنغال

1976	150	سنغال
1970	12	السودان
1963	12	سوريا
1981	35	سوريا
1978	12	سورينام
1971	12	سري لانكا
1779	04	السويد
1971	200	سيراليون
1977	12	السيشل
1941	50	الشيلي
1972	200	الصومال
1958	12	الصين
1958	12	العراق
1958	12	العربية السعودية
1972	12	عُمان
1972	100	الغابون
1971	50	غامبيا
1973	30	غانا
1977	200	غانا
1978	12	غرناطة
1934	12	غواتيمالا
1878	03	غويانا
1977	12	غويانا
1964	130	غينيا
1980	12	غينيا
1980	12	غينيا الاستوائية
1974	150	غينيا-بيساو
1978	12	غينيا-بيساو
1971	12	فرنسا

-	03	الفلبين
1956	12	فنزويلا
1956	04	فنلندا
1965	03	فيتنام
1977	12	فيتنام
1976	12	فيجي
1964	12	قبرص
-	03	قطر
1967	18	الكاميرون
1974	50	الكاميرون
1969	12	كمبوديا
1970	12	كندا
1934	03	كوبا
1977	12	كوبا
1978	12	كوريا
-	12	كوريا الديمقراطية
1972	12	كوستاريكا
1970	12	كولومبيا
1971	30	الكونغو
1977	200	الكونغو
1967	12	الكويت
1972	12	كينيا
1921	06	لبنان
1967	12	ليبيريا
1976	200	ليبيريا
1959	12	ليبيا
1971	06	مالطا
1978	12	مالطا
-	55-3	المالديف

1969	12	ماليزيا
1973	50	مدغشقر
1958	12	مصر
1973	12	المغرب
1969	12	المكسيك
1878	03	المملكة المتحدة
1970	12	موريسيوش
1972	30	موريتانيا
1978	70	موريتانيا
1976	12	الموزمبيق
1973	12	موناكو
1963	06	ناميبيا
1971	12	ناورو
1971	30	نيجيريا
1814	04	النرويج
1977	12	نيوزلندا
1972	12	هايتي
1967	12	الهند
1965	12	الهندوراس
1889	03	هولندا
1971	12	اليابان
1970	12	اليمن الديمقراطية
1967	12	اليمن العربية
1965	10	يوغسلافيا
1936	06	اليونان

بعد دراسة الجدول وأخذه بالتحليل، نلاحظ أن غالبية الدول قد خرجت عن قاعدة الثلاثة أميال، كما أن بعضها قد غيرت مسافة المدى في فترتين، على غرار اسبانيا من 6 ميل بحري، إلى 12 ميل بحري، عامي 1957 و1977، على التوالي. والرأس الأخضر من 100 ميل بحري، إلى 12

ميل بحري، عامي 1975 و1978، على التوالي. فيبدو عليه أن الاتجاه السائد في الفقه الدولي حتى اتفاقية 1982، يميل إلى الأخذ بحرية الدول، وهذا ما يراه الفقيه ألفاريز Alvarez، حيث كان رأيه مخالفا لقرار محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية، بقوله: "إن بإمكان كل دولة أن تحدد مدى بحرها الإقليمي وطريقة حسابه بصورة معقولة بحيث تستطيع مراقبة تلك المنطقة وتنفيذ التزاماتها الدولية وعدم انتهاك الحقوق المكتسبة للدول وعدم الإضرار بالمصلحة العامة..." ويقول فيدوزي Fedozzi: "أنه عند انعدام قاعدة دولية إلزامية، تكون حرة في تحديد بحرها الإقليمي."

وقد أسلفنا، أن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية أيدت عدم وجود مدى متفق عليه للبحر الإقليمي، ولكن أكدت أن تحديد المدى لا يخضع فقط إلى إرادة الدولة بل يخضع في نفاذه إلى قواعد القانون الدولي وأضاف زورك Zourek، في لجنة القانون الدولي، على حق الدولة في تحديد مدى بحرها الإقليمي شرط عدم المساس بمبدأ حرية البحر العالي. وقد تأكد في التقرير النهائي للجنة القانون الدولي المتعلق بمشروع اتفاقيات قانون البحار عام 1956، أنه لا يوجد توافق دولي حول تحديد المدى الآن ما أدى إلى تركه لمؤتمر دولي خاص يأتي لاحقا لهذا الغرض<sup>1</sup>.

ويلاحظ أيضا من الجدول المرفق، أن قاعدة الإثني عشرة ميلا، قد اكتسحت التعامل الدولي قبل أن تدخل القانون الوضعي، فمن مجموع 133 دولة الموجودة في الجدول، نجد حوالي 78 دولة، اعتمدت مقياس 12 ميلا بحريا، وهو ما يلاحظ على بعض الدول الأوروبية مثل البرتغال وفرنسا، وبعض الدول الآسيوية مثل اندونيسيا والعربية السعودية، وكندا في أمريكا الشمالية، وبعض دول أمريكا اللاتينية مثل فنزويلا وكولومبيا، وبعض دول إفريقيا على غرار الجزائر التي حددت عرض مياهها الإقليمية بـ 12 ميل بحري، حسب المرسوم الصادر في 15 تشرين الأول/أكتوبر 1963، وتم بعدها تأكيد حدود بحرها الإقليمي بمرسوم آخر صدر في 04 أغسطس/أوت 1984، بعد أن أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نفس المسافة<sup>2</sup>.

ويمكن أن نشير بناء على ما حدث من تطور في مواقف الدول من التوسع في بحرها الإقليمي بعد تصنيفها في ست مجموعات كالاتي<sup>3</sup>:

## المجموعة الأولى

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 109.

<sup>2</sup> - عمر سعد الله، أحمد بن ناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 56.

- انظر أيضا، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 32، عام 1984.

<sup>3</sup> - عمر صدوق، محاضرات، في القانون الدولي العام، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، تيزي وزو، الجزائر، 2010، ص 67.



وتتمثل مجموعة الدول التي تمسكت بقاعدة الأميال الثلاثة، مثل: دولة استراليا، الدنمارك، بلجيكا، ألمانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، هولندا، اليابان، الفلبين، فرنسا، الأردن، البحرين،...

#### المجموعة الثانية

تمثل مجموعة الدول التي حددت بحرهما الإقليمي بأربعة أميال، مثل: السويد، فنلندا. سيلان (سريلانكا).

#### المجموعة الثالثة

وهي الدول التي حددت بحرهما الإقليمي بستة أميال، مثل: كوبا، هايتي، النرويج، إيطاليا، مالطا، اسبانيا، تركيا، جنوب أفريقيا.

#### المجموعة الرابعة

دول حددت بحرهما الإقليمي بعشرة أميال، مثل: يوغوسلافيا ( قسمت اليوم إلى دول البوسنة والهرسك، صربيا، كرواتيا).

#### المجموعة الخامسة

دول حددت بحرهما الإقليمي بـ 12 ميلا، مثل: الجزائر، بلغاريا، رومانيا، بورما، الهند، كمبوديا، غواتيمالا، هندوراس، ماليزيا، تونس، المغرب، مصر، السعودية،...

#### المجموعة السادسة

دول حددت بحرهما الإقليمي بأكثر من 12 ميلا بحريا، مثل: الكاميرون بـ 18 ميلا، الغابون 25 ميلا، نيجيريا 30 ميلا، غامبيا 50 ميلا، أما كل من البرازيل، الشيلي، البيرو، الإكوادور، السلفادور، بنما، سيراليون والأوروغواي، فحدده بـ 200 ميل بحري.

إن مسألة الاختلاف التي شهدناها من خلال الجدول السابق بين الدول، في تحديد مدى بحرهما الإقليمي، لدليل آخر على أهمية هذا النطاق البحري في العلاقات الدولية عموما والقانون الدولي للبحار بالخصوص، فتحديد المدى يؤثر بشكل مباشر على تحديد سائر المناطق البحرية الأخرى

ومداها كذلك، فضلا عن انعكاسها على الاختصاص المكاني الذي تباشره الدولة الساحلية على واجهاتها البحرية المختلفة بحسب خصائص كل واجهة ما يشكل ردود فعل على حقوق الدول الأخرى، فجاءت مطالبات الدول بالتوسع في حدودها البحرية كما رأيناها.

لكن لا بد لنا أن نعرف أهم الأسباب الحقيقية التي جعلت بالدول تحذو حذوها في تحديد مدى مياهها الإقليمية، واختلافها في ذلك، بناء على أهم المراحل التي مرت بها قضية التحديد.

## ثانيا. المراحل التي مرت بها قضية تحديد المدى

### 1. المرحلة الأولى (مرحلة إعلان ترومان حول الجرف القاري)

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مفهوم الجرف القاري حديث نسبياً، إذ يعود إلى إعلان الرئيس الأمريكي ترومان Harry Truman ، الصادر في 1945/9/28، والذي بين سياسة بلاده تجاه الموارد الطبيعية الكائنة في قاع البحر وما تحته من طبقات أرضية محاذية للشاطئ وواقعة وراء حدود الثلاثة أميال؛ وهو عرض المياه الإقليمية في الولايات المتحدة، فعندما أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن اكتشاف البترول في جرفها القاري وأن لها حقوقاً سيادية على هذا الجرف، وثرواته الطبيعية، الحية وغير الحية حتى 200 ميل بحري، أصدر الرئيس الأمريكي ترومان، إعلانين أحدهما يتعلق بمصائد أعالي البحار وثانيهما خاص باستغلال ثروات قاع البحر وباطن تربته في الجرف القاري، لكن بعض دول أمريكا اللاتينية لم تكتف بما جاء في التصريح، وبسطت سيادتها الإقليمية ومددتها إلى 200 ميل بحري<sup>1</sup>، وجاء ذلك منذ عام 1947، مع كل من الشيلي والبيرو والإكوادور، انطلاقاً من اعتبارات اقتصادية تتلخص في مجملها - خاصة بالنسبة للبيرو - في رغبة الوصول في نطاق هذا المدى إلى مناطق غنية بالثروات السمكية<sup>2</sup>. وقد كان يمر في هذه المنطقة تيار مائي غني بالأسماك يسمى بتيار همبولت Humboldt، يمر على هذه المسافة من الساحل (أي 200 ميل بحري)، في جنوب المحيط الهادي، فمدت هذه الدول سيادتها إليه وجعلتها على القاع وباطنه، وإلى العمود المائي أيضاً<sup>3</sup>، وهذا بداعي حماية أمنها ومصالحها في استغلال الثروات الطبيعية<sup>4</sup>، كما وتتعلق أيضاً اعتبارات المطالبة بالتمديد، بتسابق السفن الأوربية باتجاه سواحلها وبالقرب من المتجمد

<sup>1</sup> - لكن الدول البحرية الكبرى مثل بريطانيا واليابان وألمانيا مع الولايات المتحدة الأمريكية أيدت مسافة الثلاثة أميال، لأن ذلك يخدم مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية في ترك مساحات شاسعة من البحار تخضع لمبدأ حرية الملاحة البحرية الذي يستفيد منه الأقوياء فقط لتوفرهم على الإمكانيات اللازمة لذلك. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 115.

<sup>2</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 596.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، نفس المكان.

<sup>4</sup> - عمر صدوق، المرجع السابق، ص 117.

الجنوبي، للصيد واستخراج الزيوت من الحيتان بواسطة السفن المصانع وكل ذلك بسبب نقص الأغذية بعد الحرب العالمية الثانية<sup>1</sup>.

لكن لا يمكن تفسير هذا التوسع في التمديد، بالمتطلبات الأمنية بقدر استناده إلى الاعتبارات الاقتصادية التي تهدف إلى احتكار استثمار الثروات الحية في تلك المنطقة، وقد عبرت عن ذلك بصراحة معاهدة سانتياغو الشيلية Santiago De Chile، عام 1952، بين دول أمريكا اللاتينية الثلاث؛ البيرو والشيلي والإكوادور<sup>2</sup>.

## 2. المرحلة الثانية

بدأت بعد عام 1960، وقد تبنتها خاصة الدول الإفريقية، ويلاحظ كذلك كما في المرحلة الأولى أن العامل الاقتصادي يعتبر أهم العوامل وراء تصرف هذه الدول.

### ثالثاً. المدى وفق اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958<sup>3</sup>

ظهر جلياً اختلاف الدول حول مدى البحر الإقليمي في مؤتمر جنيف للبحار عام 1958، فقد برزت خلاله ثلاثة اتجاهات رئيسية ما أدى إلى عدم إمكانية الاتفاق بين الدول على مدى واضح ومعين، نحاول ذكرها كالتالي:

#### الاتجاه الأول

والذي يدعو إلى اعتماد قاعدة الثلاثة أميال، وقد تبنت هذا الموقف كما تقدم، الدول الغربية الكبرى وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، وهذه القاعدة كما هو معلوم، تخدم مصالح هذه الدول البحرية القوية من حيث تطور أساطيلها وقدرة حركتها في البحر العالي وإمكانية استغلال ثروات أكبر مساحة بحرية ممكنة.

#### الاتجاه الثاني

<sup>1</sup> - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ج1، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 234.

<sup>2</sup> - J.P. Beupier et P. Cadenet ; «Le continu économique des normes juridiques dans le droit de la mer », R.G.D.I.P., 1974/3, p. 589.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص ص 115-116.

فكان يدعو إلى مد البحر الإقليمي إلى أبعد حد ممكن، حيث وصل بالنسبة إلى بعض الدول إلى 200 ميل بحري، لأن توسيع البحر الإقليمي إلى هذه المسافة يسمح لهذه الدول الضعيفة من حماية نفسها من مخاطر وتهديدات أساطيل الدول الأجنبية، وللمحافظة أيضا على الثروات الحية وغير الحية الموجودة في هذه المنطقة، حيث كان استغلالها يقتصر على مواطنيها، وكانت بعض دول أمريكا اللاتينية هي المحرك لهذا الاتجاه كالبيرو، الشيلي والإكوادور.

### الاتجاه الثالث

فقد اعتمد حلا وسطا باقتراح 12 ميلا بحريا، عرضا للبحر الإقليمي وقد كانت الدول الاشتراكية والدول العربية وبعض الدول الأخرى وراء هذا الاقتراح.

إن مختلف التبريرات المقدمة من كل اتجاه حول توسيع البحر الإقليمي من عدمه، تشكل في الحقيقة تنازعا بين الحرية في استخدام البحار والسيادة عليها، وهذا التنازع هو عبارة عن تعبير عن مصالح اقتصادية متعارضة. فالدول البحرية الكبرى، التي تناصر حرية البحار، تندفع إلى ذلك لما لها من أساطيل مهمة ولهذا تكون لها مصلحة في أن ينحسر البحر الإقليمي للدول إلى أضيق نطاق، في الوقت الذي لا تخشى فيه على بحارها الإقليمية من الدول الأخرى ولا من منافسة أساطيلها، وبالمقابل، فإن الدول النامية لم تكن في عام 1958، تملك أسطولا مهما في البحار، وكان الصيد بالنسبة لسكانها ولاقتصادها الوطني يمثل عاملا أساسيا في تحديد موقفها من هذا الموضوع.

وجاءت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كنتيجة للاختلافات السابقة، إلا أنه كان يعاب عليها أنها جاءت خالية من أي تحديدات واضحة وصريحة، فالمادة 24، حددت في فقرتها الثانية مدى المنطقة المتاخمة باثني عشرة ميلا بحريا، اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي ما جعل فقهاء القانون الدولي يعتبرون أي تجاوز لمدى 12 ميلا، مخالفة لاتفاقية جنيف، لأن المنطقة المتاخمة تلي مباشرة البحر الإقليمي وعليه من مفهوم النص يتضح أن مدى البحر الإقليمي يجب ألا يتجاوز 12 ميلا بحريا، ثم جاء بعدها مؤتمر جنيف للبحار عام 1960، لكن دون نتيجة تذكر، ما عدا بعض التعديل الطفيف في موقف الاتجاهات السابقة، فبرز فيه اتجاهان رئيسيان:

1- اتجاه تنزعمه كل من الولايات المتحدة وكندا، والذي قدم صيغة (6+6)، ما معناه ستة أميال بحر إقليمي وستة أميال منطقة صيد، وفي منطقة الصيد تدتكر الدولة الساحلية الصيد بعد

مرور عشر سنوات، حيث يحق للدول التي كانت تصيد في تلك المنطقة لمدة خمس سنوات قبل 1958/01/01، أن تستمر في الصيد خلال تلك الفترة.

2- واتجاه تمثله مجموعة من الدول الاشتراكية وبعض الدول الإفريقية والآسيوية ودول أمريكا اللاتينية وكاد أحد هذين المقترحين يفوز في المؤتمر لولا سقوطهما عند التصويت بصوت واحد فقط.

#### رابعاً. المدى وفق اتفاقية 1982

إن الشيء الجديد الذي جاء به المؤتمر الثالث لقانون البحار، هو الربط بين مختلف المواضيع وحدثها سوية واتخاذ قرار بشأنها جميعاً، وهو ما سمي بقاعدة "الصفقة الشاملة"، بحيث إن فشل الاتفاق على نقطة معينة يؤدي مباشرة إلى فشل النقاط الأخرى بتناسب طردي، وقد كان موضوع تحديد مدى البحر الإقليمي من بين المواضيع التي يرتبط الاتفاق عليه بالمواضيع الأخرى، فجاء في وثيقة الاتجاهات التي صدرت بعد دورة المؤتمر الثانية التي عقدت في كاراكاس (فنزويلا)، عام 1974، نفس الاتجاهات التي سبقت في المؤتمرين الأول والثاني، التي نادى بالثلاثة أميال والمائتي ميل.

وجاء في فترة المفاوضات فيما بعد، اتجاه لقبول حلول وسطية لبعض من القضايا العالقة، من بينها قبول مدى البحر الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً كأقصى حد وهو ما جاءت به المادة 03، من الاتفاقية، وكانت أغلبية الدول المشتركة في المؤتمر قد اتجهت في إطار الصفقة الشاملة التي تمثلها الاتفاقية الجديدة إلى قبول التحديد الأخير بـ 12 ميلاً<sup>1</sup>، إضافة إلى عدد آخر من الحلول المتعلقة بعدد آخر من المواضيع<sup>2</sup>.

لكن هذا يبقى يطرح مشكلاً في التسوية بين الدول المتقابلة والمتجاورة والأخرى المفتوحة على المحيطات، فمن البديهي أن تكون للأخيرة أولوية وأفضلية المدى بأزيد من 12 ميلاً بحرياً، فحتى إن لم تسعفها الاتفاقية في ذلك فأغلب الظن أنها لن ترسخ لقواعدها مستقبلاً، إضافة إلى مشاكل تطبيق حرية الملاحة في المضائق الدولية، أو ما يسمى بنظام المرور العابر، والأخذ أيضاً بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة في حدود 200 ميل اعتباراً من خط الأساس الذي نبدأ منه قياس البحر الإقليمي.

<sup>1</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 541.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 117.

## خامسا. أهداف تحديد المدى وأنواعه

### 1. أهداف تحديد المدى

إن تحديد مدى المياه الإقليمية سواء بين الدول الساحلية المفتوحة على البحار، أو بين الدول المتقابلة أو المتجاورة يكتسي أهمية بالغة ولديه أهداف رئيسية تتمثل في تمييز مختلف المناطق البحرية عن بعضها البعض، كما أنه يفصل بين مختلف النطاقات البحرية. وبين منطقتين بحريتين تابعيتين لدولتين مختلفتين إذا كان النطاق وسطا بين دول متقابلة أو متجاورة، مثل الفصل بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية الواحدة وتحديد المدى لكل من إيطاليا وليبيا، والجزائر وفرنسا كدول متقابلة بين ضفتي المتوسط مثلا. وبين الجزائر وليبيا كدول متجاورة أيضا.

كما أن الهدف من وراء تحديد مختلف المدايات البحرية هو تبيين الحدود الخارجية التي تبنى عليها السيادة، أو الحقوق السيادية التي تمارس مثلا على الجرف القاري الذي يمتد إلى ما يتعدى المياه الإقليمية. فبإمكان الحد البحري إقامة الفاصل بين جرفين قاريين متقابلين أو متجاورين، كما يمكنه الفصل أيضا بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين أو بين مناطق صيد تابعة لعدة دول. ويجب التنويه إلى أن تحديد مدى المياه الإقليمية وحتى مدايات المجالات البحرية الأخرى يرتكز على مبدأ العدالة المعروف بأهميته في القانون الدولي، مع عدم إعدام الوسيلة واستخدام أي طريقة للوصول إلى حل عادل بين الدول.

ومن بين الأهداف أيضًا تبيان صفة المجال الإقليمي بالضبط؛ هل هو تابع للمياه الداخلية أم للبحر الإقليمي، وبالتالي معرفة طبيعة السلطات المخولة قانونا للدولة في هذا الإطار، وتبيين حدود الدولة يتم بتحديد الخط الذي تكون خلفه صلاحية الدولة الإقليمية وأمامه تصبح صلاحية شخصية، فمثلا حينما نتساءل عن الحدود الخارجية للمياه الداخلية فكأننا نتساءل من منظور آخر عن الحدود الداخلية للمياه الإقليمية، وهكذا نفس الحال بالنسبة للمنطقة الاقتصادية وأعالي البحار<sup>1</sup>.

### 2. أنواع تحديد المدى

#### 1.1.2 التحدد المنفرد Identification Solo

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 178.

أقد ظهرت قضية التحديد الانفرادي للمدى في جلسات محكمة العدل الدولية في قضية المصادات النرويجية، إذ جاء في تقرير المحكمة على وجه الخصوص: "تحديد المجالات البحرية له دائما مظهر دولي، فلا يمكن له أن يتوقف على الإرادة المنفردة للدولة المجاورة مثلما يعبر عنها في قانونها الداخلي. في الحقيقة أن القيام بالتحديد هو في حد ذاته تصرف منفرد بالضرورة لأن الدولة الساحلية وحدها التي لها الصفة للقيام بذلك، ومع هذا تبقى صلاحية ذلك التحديد في مواجهة الدول الأخرى من اختصاص القانون الدولي." لتستنتج بعدها المحكمة أن لدولة النرويج كامل الحق في احتجاجها ضد بريطانيا في النشاط الذي قامت به بإرادتها المنفردة، كما قضت بأن نفاذ تحديد البحر الإقليمي بالنسبة إلى الغير إنما يعود إلى القانون الدولي<sup>1</sup>.

ومن بين القضايا أيضا التي عرضت حديثا على محكمة العدل الدولية، والتي طرح من خلالها مشكل تعيين امتداد حدود الجرف القاري انطلاقا من المياه الإقليمية وصولا إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة بين دولتين متقابلتين، نذكر قرار محكمة العدل الدولية بالفصل وحدها في قضية تعيين الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين غرينلاند وجون ماين Groenland و Jan Mayen ، وهذا في القرار الصادر عن المحكمة بتاريخ 14 جوان 1993، ما بين الدنمارك ضد النرويج<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - « La délimitation des espaces maritimes a toujours un aspect international, elle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'Etat riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne. S'il est vrai que l'acte de délimitation est nécessairement un acte unilatéral, parce que l'Etat riverain a seul qualité pour y procéder, en revanche la validité de la délimitation à l'égard des Etats tiers relève du droit international. »

- Arrêt CIJ. Aff. des Pêcheries Norvégienne 18/12/1951, Rec. 1951, p. 132.

<sup>2</sup> - في قضية تعيين مدى الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين غرينلاند وجون ماين، المتعلقة بدولتي الدنمارك والنرويج، صدر الحكم بأغلبية 14 صوتا مقابل صوت واحد للقاضي الخاص فيشر Fischer ، في 14 جوان 1993. فقد عرضت القضية بداية على محكمة العدل الدولية من طرف الدنمارك في 16 أغسطس/آب 1988، حيث أرادت النرويج وإيسلندا حل النزاع بينهم في 1981، عن طريق الصلح والذي كان موضوعه تعيين حدود الفضاءات البحرية المحيطة بجزيرة جون ماين، 317 كلم<sup>2</sup> واقعة على حوالي 540 ميل من إقليم العاصمة، وبـ 293 ميل من إيسلندا. بالمقابل فإن الدنمارك عرضت النزاع أمام المحكمة ضد النرويج فيما يخص المجالات البحرية ( منطقة الصيد والجرف القاري)، حول هذه الجزيرة الواقعة على حوالي 240 ميل من غرينلاند. طالبت الدنمارك من المحكمة أن: " تعين خطا واحدا يبين حد منطقة صيد الأسماك وحد منطقة الجرف القاري لغرينلاند في المياه الواقعة بينها وبين جان ماين على مسافة 200 ميل بحري تقاس من خط الأساس الخاص بالنسبة لغرينلاند. " وأن الدنمارك تطالب من المحكمة أن تقرر وفقا للقانون الدولي وفي ضوء الوقائع والدرج المقدمة من الطرفين، المكان الذي يتعين أن يمتد فيه الخط الفاصل بين منطقة مصائد الأسماك لكل من الدنمارك والنرويج ومنطقة الجرف القاري لكل منهما في المياه الواقعة بين غرينلاند وجان ماين، ورسم ذلك الخط. أما النرويج فتطالب منها أن تقرر وتعلن أن الخط الوسط هو خط الحدود لأغراض تعيين منطقة الجرف القاري ومنطقة صيد الأسماك لكل من النرويج والدنمارك. فتلاحظ المحكمة أن الطرفين يختلفان على مسألة ما إذا كان المطلوب هو تحديد خط واحد وهو مطالب الدنمارك، أو تحديد خطين لتعيين الحدود وهو مطالب النرويج. ويعد دراسة القضية من طرف محكمة العدل الدولية قررت الحكم بنفسها بأنه يتعين أن يرسم خط تعيين الحدود داخل منطقة المطالب المتداخلة، أي بين الخطين اللذين اقترحهما الطرفين، فحددت الموقع الدقيق لذلك الخط، بدلا من ترك الأمر للطرفين معتمدة على تقسيم المنطقة التي تتداخل المطالبات بها إلى مناطق ثلاث تبعد بنفس المستوى عن المنطقتين.

- Voir; arrêt. CIJ, Aff. de la délimitation maritime dans la région située entre Le Groenland et Jan Mayen, (Danemark c. Norvège), Rec. 14 Juin 1993, p. 38.

وما جاء كذلك في قرار المحكمة الدولية لقانون البحار في مارس 2012، التي حكمت بتحديد نطاق الحدود البحرية والجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري بين البنغلاديش وميانمار بناء على الطبيعة الجغرافية للدولتين في خليج البنغال<sup>1</sup>.

تطبيق هذا النوع من أنواع التحديد الذي يأتي من جانب واحد للدولة الساحلية يتعين أن يكون متفقا مع قواعد القانون الدولي، ولا يمكن التمسك به إلا في مواجهة الدول التي لم تعترض عليه لكي يرتب آثاره القانونية بين الدولة التي صدر عنها والدول التي قبلته، فعملية التحديد من جانب واحد قد تؤدي في كثير من الأحيان إلى المشاكل بين هذه الدول سواء المتقابلة منها أو المتجاورة ويشحن جوا من التنافس وعدم الاستقرار.

فلذلك تفضل الدول الساحلية إجراء الاتفاقيات والتشاور فيما بينها لرسم الحدود البحرية خاصة المياه الإقليمية وامتداد الجرف القاري بهدف استغلال أكبر للثروات الموجودة داخله وإعطاء حرية أكبر للملاحة.

## 2.2. التحديد التشاوري (الاتفاقي) Identification Consultative

إن تعيين مدى اتساع المياه الإقليمية خاصة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة يتم غالبا بطريقة اتفاقية تشاورية، ولتحديد هذا المجال الإقليمي بصفة كاملة ينبغي ألا يكون السند الذي اعتمد عليه القانون الدولي واعترف به للدولة على إحدى المناطق البحرية - مع توفر شروط ذلك - قد اعترف به لدولة أخرى في نفس الوقت. فمثلا إذا كانت المسافة بين دولتين هي 50 ميلا، فيمكن لكل منهما المطالبة ببحر إقليمي كامل، وتبقى 26 ميلا بحرية تتوفر على الشروط اللازمة لكي تدرج ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة لكل منهما وهكذا يعد هذا المجال البحري تابعا للدولتين باستثناء أي دولة أخرى من الغير وهنا تختلف هذه الطريقة في التحديد عن الطريقة المنفردة، فالدولتان المعنيتان يمكنهما أن تحددتا بكل حرية المنطقة التابعة لكل واحدة منهما بناء على تشاور يتم بينهما دون اعتبار للقانون الدولي، طالما أنهما متفقتان وأنه لا توجد أي قاعدة أمرة تتعلق بهذا الموضوع، أما القواعد الأخرى فلا تعدو أن تكون سوى أحكاما تكميلية تستعين بها المحاكم في حالات غياب الاتفاق<sup>2</sup>.

وهو ما تم عليه الأمر فيما يتعلق بتحديد امتداد البحر الإقليمي وما يدنوه من جرف قاري في الاتفاقات التي أقامتها إنجلترا مع مجموعة من الدول الأوروبية، مثلا الاتفاق بين إنجلترا والنرويج الذي

<sup>1</sup> - Arrêt de Tribunal International du Droit de la Mer, Différend Relatif à la Délimitation de la Frontière Maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale, le 14 Mars 2012, Rôle des Affaires, No. 16.

<sup>2</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 181.



تم بتاريخ 10 مارس 1965، وكذلك الاتفاق الأنجلو - نيرلاندي Anglo- néerlandais، الواقع بتاريخ 06 أكتوبر 1965، والاتفاق بين انجلترا والدنمارك Anglo-danois في 03 مارس 1966، وكذلك الاتفاق الذي تم بين كل من إيطاليا ويوغسلافيا Italo-yougoslave<sup>1</sup> في 08 جانفي 1968، وتصريح 23 أكتوبر 1968 بين كل من الاتحاد السوفياتي وبولونيا.

وفيما يتعلق بالنزاع التركي اليوناني على بحر إيجه، نجده قد تَصَمَّن عدة محاور منها مشكلة تحديد مدى المياه الإقليمية والمجال الجوي والجرف القاري، بالإضافة إلى قضية تسليح جُزر هذا البحر، حيث وصل الصراع بين الدولتين إلى حد المواجهة العسكرية، التي سبقتها قبل ذلك مواجهة سياسية ودبلوماسية في مجلس الأمن ومحاكمة العدل الدولية<sup>2</sup>، فبرز الخلاف حول المياه الإقليمية بمطالبة اليونان عام 1975، مضاعفة مياهها الإقليمية في هذا البحر من 6 أميال بحرية إلى 12 ميل بحري، طبقا لاتفاقية جنيف الصادرة عن الأمم المتحدة في العام 1958، حول قانون البحار حيث استند الطلب اليوناني إلى اعتبار بحر إيجه بحيرة يونانية لها الحق في السيادة المطلقة عليها.

إلا أن تركيا ترى في المطالبة اليونانية بتوسيع مياهها الإقليمية في هذا البحر ما هي إلا محاولة لتهديد الأمن القومي التركي، ففي نطاق مياه إقليمية يونانية تمتد إلى 12 ميل سيمكّن اليونان من السيطرة المطلقة على الممرات الملاحية كافة المؤدية من مضيق الدردنيل إلى البحر المتوسط وهو وضع لا تستطيع تركيا قبوله<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - جمهورية يوغسلافيا الاشتراكية الاتحادية هي دولة اتحادية، جمهورية بنظام الحزب الواحد تواجبت من النصف الثاني للحرب العالمية الثانية (1943) حتى تم حلها رسميا عام 1992 بعد أن تفككت نتيجة الحروب الداخلية إلى دول البوسنة والهرسك وصربيا وكرواتيا، وقد سبقها تفكك الاتحاد السوفياتي عام 1989 لتظهر روسيا بعد ذلك كأكبر قوة اشتراكية. انظر في ذلك؛ مجلة مرآة الجامعة، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد 152، 1991، ص 11.

<sup>2</sup> - Anderwes, Antony. The Greets, London, 1967, pp. 240-241.

<sup>3</sup> - هذا فضلا عن ارتفاع نسبة المياه الإقليمية اليونانية من 25% إلى 72% مما يؤدي إلى انخفاض المياه الإقليمية لتركيا في هذا البحر إلى 9% فقط بالنسبة إلى مياهها الدولية، لها لم تصادق تركيا على اتفاقية جنيف الدولية، واستندت إزاء ذلك إلى المعاهدات الدولية السابقة، التي أكدت حقوقها في بحر إيجه، كما طالبت أن تكون حدودها في هذا البحر محاذاة للأخط الغربي الذي يضع جزر اليونان الشرقية تحت الهيمنة، مبررة موقفها هذا بأن جميع الجزر اليونانية في بحر إيجه يجب أن تكون تركية إذا كانت ضمن مسافة 50 كم من ساحل الأناضول، بما فيها جزر الدوديكانيز Îles du Dodécanèse. وارتباطا بمسافة المياه الإقليمية يتحدد المجال الجوي، فتوسيع المياه الإقليمية حتما يتبعه التوسع في المجال الجوي، فطالبت اليونان بتوسيع مجالها الجوي من 6 أميال إلى 10 أميال أي أن الطائرات التركية بالكاد تسير ستة أميال حتى تكون بحكم المنتهكة للمجال الجوي اليوناني وكثيرا ما كانت تركيا تقوم بخرق هذه الأجواء على سبيل التحدي. أما فيما يخص الثروات الطبيعية في الجرف القاري لبحر إيجه (1974 - 1976) فقد جاء ليزيد الوضع القائم تازما لاسيما بعد إعلان اليونان عام 1974، عن وجود كميات كبيرة من النفط والغاز الطبيعي في هذا البحر، الأمر الذي أدى إلى توتر شديد بين الدولتين واحتمال مواجهة عسكرية = = شاملة، حيث أرسلت الحكومة التركية سفينة الأبحاث (سيسمك1) إلى جزر ليمسيوس ولينموس وساموتراكي اليونانية، للتفتيش عن النفط كونها شريكة لليونان في هذا البحر ومصالحها لا تقل أهمية عن المصالح اليونانية، فجاها رد الحكومة اليونانية نتيجة لذلك بإصدار أوامرها لسفنها الحربية في بحر إيجه بالتصدي للسفينة التركية ومنعها من دخول المياه الإقليمية لهذه الجزر، وما أن تم هذا الإعلان حتى بادرت الحكومة التركية بإصدار أوامرها إلى سفنها الحربية بمرافقة (سيسمك1) والتصدي لأي قوة معادية تحاول اعتراض أي سفينة ترفع العلم التركي وقد عززت، موقفها هذا

ومع ذلك لا تزال هناك صعوبات تمتد آثارها إلى الوقت الحالي في بحر الشمال بين ألمانيا من جهة والدنمارك وهولندا من جهة أخرى، وفي غرب المحيط الأطلسي بين فرنسا وكندا حول أرخبيل سان بيير وميكلون Saint-Pierre et Miquelon، وفي الخليج العربي بين إيران والدول المتاخمة لها كدولة الإمارات العربية المتحدة...إلخ.

وإن الحل لهذه المشكلة معقد بفعل أن مبدأ التساوي - تعيين الحدود على أساس خط الوسط الواقع على مسافة متساوية من سواحل الدول - المنصوص عليه في المادة 06 من اتفاقية جنيف 1958، ليس جزءا من القانون الساري ولا يمكن أن يعتبر كعنصر من قاعدة عرفية في طور التكوين<sup>1</sup>.

إن هذه المشاكل والعراقيل التي تطالعا بها قضايا محكمة العدل الدولية في كل حين، ترى أن أغلبها قد حدثت ومازالت تحدث أيضا في ما يعرف باسم البحار المغلقة أو شبه المغلقة، فمثلا النزاع بين تركيا واليونان كان في البحر المتوسط، وبين إيران والدول المتاخمة لها كالإمارات العربية، حدثت في الخليج العربي...، كل هذا ناجم عن بحث الدول الدائم في قابلية توسيع مدايات مجال بحرها الإقليمي بما يتناسب مع مصالحها، ولكن الفرق يظهر جليا في تحديد مدى البحر الإقليمي في البحار المفتوحة كالمحيطات، منه في تحديد المدى لنفس المجال البحري في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، حيث أن هذه الأخيرة تتسم بالضيق اعتبارا للأولى ما يخلق في كثير من الأحيان هذه النزاعات بين الدول الساحلية، المتقابلة منها أو المتجاورة في رسم حدود بحارها الإقليمية، فصلاحيات الدول التي تمارسها في هذا النوع من البحار تقتصر على حقوق محدودة نسبيا، حيث يتراوح مدى البحر الإقليمي لأغلبها بين 6 ميل إلى 12 ميل بحري، هذه المسافة التي تبقى بعيدة وغير كافية لسد حاجيات الدول الساحلية في هذه البحار، لذلك سنداؤل التطرق في النقطة الموالية لقضية البحار المغلقة وشبه المغلقة وفقا لما جاء في اتفاقية 1982.

## 1.2.2. البحار المغلقة وشبه المغلقة في اتفاقية قانون البحار 1982

---

بإصدار تركيا لبيان رسمي أرسلته إلى مجلس الأمن الدولي جاء فيه: ( إن محاولة اليونان لفرض اثني عشر ميلا كمياء إقليمية لها في بحر إيجه ستكون بمثابة إعلان الحرب على تركيا). رغم كل هذا التوتر إلا أن موقف المجتمع الدولي وحلف شمال الأطلسي والولايات المتحدة الأمريكية تشابهت كثيرا، حيث مالت إلى ضرورة التوفيق السلمي بين الدولتين واتفاقهما، ذلك لأهميتهما الإستراتيجية البالغة في حوض المتوسط.

- انظر للمزيد من التفاصيل، نعيم كريم الشويلي وآخرون، (موقف الدول الكبرى من النزاع التركي- اليوناني على بحر إيجه 1974 - 1981)، مجلة جامعة نى قار، العدد 2، المجلد 4، سبتمبر 2008.

<sup>1</sup>- CIJ, aff. Rec. 20 Février 1969.

عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في المادة 122، البحار المغلقة أو شبه المغلقة بأنها عبارة عن: "خليج أو حوض أو بحر تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".<sup>1</sup>

وقد عرّفها كل من الأستاذة حافظ غانم، محمد طلعت الغنيمي، وحامد سلطان، بأن البحار المغلقة وشبه المغلقة تمثل: "البحار والبحيرات التي تحيط بها أراضي دولة واحدة، أو أكثر من دولة، ولا تتصل بالبحار العامة، بمعنى أن يكون اتصالها بواسطة مضيق، لا تتجاوز فتحة ضعف البحر الإقليمي." ولكن الفرق قد لوحظ بين التعريفين في قابلية الإحاطة لهذا النوع من البحار، هل تكون من دولة واحدة أو من دولتين أو أكثر، إلا أن الأستاذ محمد سلامة مسلم الدويك يرى أنه: "لا يوجد ما يمنع من أن تحيط بالبحر المغلق أراضي دولة واحدة".<sup>2</sup>

كما يلاحظ على نص المادة 122، أنه ينطلق من فرضية أن سعة البحر المغلق أو شبه المغلق لا يجب أن تتعدى 400 ميل بحري كأقصى حد بجمع منطقتين اقتصاديتين لدولتين ساحليتين، ذلك حينما حدّد أن هذه البحار تتألف من المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر. ما يستنتج لهذا الغرض أن منطقة أعالي البحار معدومة في هذا النوع من البحار، حيث يمكن فقط للدولة الساحلية إنشاء منطقة اقتصادية خالصة تمتد إلى 200 ميل بحري.

كما يلاحظ أيضاً على النص السابق، أنه يخلط بين هذه البحار من جهة وبين الخليج من جهة أخرى، ذلك أن اتفاقية 1982، تعرف الخليج في المادة 10 منها بوضع، وعند تعريفها للبحر المغلق وشبه المغلق في المادة 122، تعرفهما بكونهما عبارة عن خليج ودون تحديد دقيق للفوارق الجوهرية والفاصلة بين الخليج وهذه البحار.

ورغم أن البحار المغلقة وشبه المغلقة قد تناولها الباب التاسع من اتفاقية 1982، على عكس الاتفاقيات الأربع حول قانون البحار لسنة 1958، التي لم تتعرض لها إطلاقاً، إلا أن اتفاقية 1982، لم تبيّن المقصود بالبحار المغلقة، بل دمجت مصطلحي البحار المغلقة وشبه المغلقة في مدلول واحد، بقولها أنهما يتصلان بالبحار المفتوحة عبر منفذ ضيق، وهذا الرأي يحوي بعضاً من الغموض في

<sup>1</sup>- وقد ورد النص الأصلي للمادة 122 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« **Mers fermées ou semi-fermées :**

Au fins de la convention, on entend par **mer fermée ou semi-fermée**, un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs Etats et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs Etats. »

<sup>2</sup>- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 150.

طياته ذلك أن البحار المغلقة ينعدم فيها الاتصال مع البحار المفتوحة على العكس تماما من البحار شبه المغلقة التي يكون لها في الغالب منفذ على البحار الأخرى.

وهو الأمر الذي يعيب فيه فقهاء القانون الدولي على اتفاقية مونتيجوباي، بتبنيها لهذا الموقف الغامض في تعريفها للبحار المغلقة وشبه المغلقة، والذي كان ينبغي عليها أن تتفاداه، ذلك لأنه حسب المنطق القانوني يمكن تعريف البحار المغلقة على أنها تلك البحار التي تحيط بها أراضي دولة أو أكثر وليس لها اتصال بالبحار العامة، كالبحر الميت بين فلسطين والأردن، وبحر قزوين بين روسيا، إيران، أذربيجان، كازاخستان وتركمانستان، فضلا عن بحر أرال في سيبيريا. ويرى بعض الفقه أن هذا التعريف ينصرف كذلك إلى البحيرات الدولية الكبرى، فينطبق عليها حكم البحار المغلقة مثل بحيرة نوشاتال في سويسرا، بحيرة مانيتوبا الكندية، بحيرة زيوريخ في النمسا وبحيرة طبرية في سوريا<sup>1</sup>.

أما البحار شبه المغلقة فهي تلك البحار التي تجد منفذا ضيقا - ممرًا أو مضيقًا - تتصل عن طريقه بأعالي البحار، فحسب الأستاذ أحمد اسكندري أن البحار شبه المغلقة في القانون الدولي للبحار، هي كل البحار التي ينطبق عليها التعريف السابق واقعا، أو حكما مثل الخلجان والأحواض متى اتصلت بالبحر العالي عن طريق فتحة بحرية ضيقة. كالبحر الأبيض المتوسط الذي يتصل بالمحيط الأطلسي بواسطة مضيق جبل طارق، والخليج العربي الذي يتصل بالمحيط الهندي بواسطة مضيق هرمز<sup>2</sup>، وبحر أوزوف في روسيا الفدرالية، وبحر البلطيق شمال أوربا بين الدول الاسكندنافية، وخليج البنغال المتصل كذلك بالمحيط الهندي، خليج غينيا، خليج المكسيك وخليج سلطنة عمان<sup>3</sup>.

إن فرغم أن اتفاقية 1982، لم تفرق في تعريفها بين هاذين النوعين من البحار على الرغم من الفروق الجغرافية والقانونية الموجودة بينهما، بل سكتت تماما عن ذلك، وكأنها أرادت ترك حرية المبادرة إلى الدول المعنية بالموضوع، ومن ثم وجب على هذه الدول الرجوع إلى العرف الدولي أو إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار المغلقة أو شبه المغلقة وهو ما لمحت إليه اتفاقية 1982، في ديباجتها. مع ذلك فرقت الممارسة الدولية بين النظامين القانونيين المتميزين لهذين النوعين من البحار، واللذين سنتطرق لهما بالدراسة حين معرفة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

<sup>1</sup> - Ferdinand de Cussy ; Phases et cases célèbres du droit maritime. F.A. Brockhaus, Leipzig. 1856, p 39.

<sup>2</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 40.

<sup>3</sup> - ويحدد الفقه الدولي 24 بحرا شبه مغلق، تتراوح أوصافها القانونية بين البحر والخليج. وهي: خليج عدن، بحر عمان - بحر العرب، بحر أندمان، خليج بافين، بحر البلطيق، خليج البنغال، بحر برينغ، البحر الأسود، البحر الكاريبي، البحر السليبي، البحر الأصفر، بحر اليابان، خليج غينيا، البحر الأبيض المتوسط، خليج المكسيك، بحر الشمال، بحر أوخوست، الخليج العربي، البحر الأحمر، خليج عمان، بحر جزر سليمان، بحر الصين الشرقي، بحر سولو، بحر أرافورا والتيمور .  
- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 197 وما يليها.

وكثيرا ما يكون لتحديد مدى المياه الإقليمية في البحار المغلقة أو شبه المغلقة خصوصية نوعا ما، أين يتميز موقف الدول المطلة على هذا النوع من البحار بغياب عام للمطالب الواسعة، والسبب الجلي في ذلك أن أغلب سواحلها تتسم بالضيق، ولنأخذ بالدراسة مثلا تحديد عرض البحر الإقليمي بالنسبة للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط كنوع من البحار شبه المغلقة، والتي لا يختلف فيها الأمر كثيرا عن البحار الأخرى الموجودة، في قضية تحديد مدى المياه الإقليمية بها.

### 1.1.2.2. تحديد عرض البحر الإقليمي بالنسبة للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط

في البحر الأبيض المتوسط بقي البحر الإقليمي مدة طويلة محصورا في مسافة 6 أميال، كما لا يتعدى اليوم مسافة 12 ميلا بحريا، ما يبقيه بعيدا دائما عن التوسعات المفرطة المسجلة في المجالات البحرية الأخرى، فمع التطور المعاصر والمستمر لقانون البحار نجد دائما طلبات متزايدة للدول الساحلية المطلة على مساحات واسعة تصل حتى أعالي البحار، للاستيلاء المتزايد على مناطق واسعة من البحر. ويجدر بالذكر أن هناك دولة واحدة فقط أنشأت بحرا إقليميا يتجاوز عرض 12 ميلا، ألا وهي ألبانيا التي يمتد بحرها الإقليمي إلى 15 ميلا بحريا، بينما تتبنى أغلب الدول المتواجدة بدوض المتوسط مسافة 12 ميلا، ونذكر منها: الجزائر، تونس، ليبيا، المغرب، مصر، سوريا، فرنسا، إيطاليا، مقاطعة موناكو، قبرص. أما يوغسلافيا سابقا فلها بحر إقليمي بعرض 10 أميال بحرية. بينما أخذت إسبانيا بمسافة 6 أميال ونصت عليها في تشريعاتها، واتبعتها في ذلك كل من اليونان، فلسطين، مالطا، تركيا ولبنان<sup>1</sup>.

ومن أبرز خصائص البحر المتوسط أن نظام حرية أعالي البحار بقي معمولا به على أكبر قسم من المجال المتوسطي باعتباره منطقة الصلاحيات العامة أين تمارس فيها الدولة الساحلية مختلف الحقوق من أجل ضمان أمنها، حيث تمتد هذه المنطقة إلى ما وراء البحر الإقليمي والتي تسمى بالمنطقة المجاورة أين تمارس فيها الدولة الساحلية صلاحيات محدودة على السفن الأجنبية، حسب جيل G. Gidel، كما نصت عليها اتفاقية جنيف لسنة 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة التي أوضحت من خلالها مواضيع الجمركة والجباية والصحة والهجرة.

لكن الملاحظ في البحر المتوسط هو عدم وجود منطقة خالصة للصيد تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي، باستثناء منطقة الصيد المغربية التي تمتد إلى غاية 70 ميل، بينما يقدر عرض المنطقة

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 227.

-Voir aussi , Jeanne Ladjili ; (Histoire juridique de la Méditerranée), *Le Maghreb en livres*, Centre de documentation Tunisie-Maghreb, N°25-26, 3° année. Novembre- Décembre, 1990, pp. 2-3.

المحفوظة للصيد البحري في الجزائر بـ 32 ميل، بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس، و 52 ميل من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية<sup>1</sup>.

إن مسألة تحديد المدى للبحر الإقليمي كما تراءى لنا مما سبق، من الصعوبة بمكان الإلمام بها لعلاقتها الوطيدة بالطريقة التي يقاس منها الحد الأدنى الذي يبدأ منه احتساب الحدود الداخلية للبحر الإقليمي والتي تعرف باسم خطوط الأساس، وكذلك الحدود الخارجية له والواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة، والتي سنحاول عرضها جميعا فيما يأتي من فروع.

## الفرع الثاني

### حدود البحر الإقليمي أو خطوط الأساس

#### The Borders Of The Territorial Sea Or The Baselines

كان العنصر المختلف عليه في أمور البحار، هو تحديد عرض البحر الإقليمي لكل دولة، لكنه في النهاية قبلت معظم الدول النص الجديد الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار في المادة 3، والقاضي بأن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية. لهذا فإن فكرة تحديد البحر الإقليمي جاءت كضرورة لازمة وذات أهمية خاصة تحثلها في التأثير المباشر على تحديد باقي المجالات البحرية، كما تعتبر اليوم هذه القضية من الاختصاص الدائم للدول ومن ضمن ما لها من حقوق سيادية على هذا الجزء من البحر، إلا أن هذا الحق غير مطلق ولكنه مقيد بقواعد القانون الدولي، وذلك بسبب ما يترتب عليه من آثار هامة في المجتمع الدولي<sup>2</sup>.

وما تجدر الإشارة إليه أن طريقة رسم خطوط الأساس في تحديد أقصى امتداد المياه الداخلية والذي يقاس منه بدء امتداد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار، لم تشهد تطورا كبيرا على امتداد الفترات السابقة لاتفاقية 1982، وصولا إلى إبرامها، ونظرا للأهمية التي تكتسبها فقد عكفت اللجنة

<sup>1</sup> - عبد القادر شريال، المرجع نفسه، ص 228.

- Voir ; Brown, E.D. ; « Maritime Zones : A Survey of Claims », *New direction in the law of the sea*, 1973, vol, III, London, pp. 135-141.

<sup>2</sup> - انظر للمزيد من التفاصيل قرار محكمة العدل الدولية الصادر في 18 كانون الأول (ديسمبر) 1951، التي أيدت هذا القيد في قضية المصائد النرويجية. وفيه أقرت المحكمة نظام خطوط الأساس الذي سبق وأن اعتمدهت الحكومة النرويجية كمنطلق في تحديد بحرها الإقليمي بموجب مرسوم 12 جويلية 1935، والذي يحيل بدوره إلى النظام الذي تم اعتماده قبلا في النرويج بموجب مرسومي 1869 و 1889.

الموسعة لأعماق البحار في اجتماعها المنعقد في نيويورك ما بين 5 و6 مارس 1973، على الدراسة المعمقة للموضوع لاسيما فيما يتعلق بخطوط الأساس في حالة الدولة الأرخيبيلية.

وبصرف النظر عن الاختلافات بين الفقهاء حول تصنيف خطوط الأساس، إلا أن اتفاقية جنيف لعام 1958، واتفاقية 1982، حسمتا الموقف وحددتا رسم خطوط الأساس في طرق ثلاثة حسب الحالات المتعارف عليها وهي: خط الأساس العادي، خطوط الأساس المستقيمة، وخطوط الأساس الأرخيبيلية. حيث أن اتفاقية جنيف قررت استثناء واحدا يتعلق بالوضع الخاص بالجزيرة، وبينما تعرض الجزء الثاني من اتفاقية مونتيجويباي المتعلق بالبحر الإقليمي لخطوط الأساس العادية والمستقيمة، فقد تناول الجزء الرابع منها خطوط الأساس الأرخيبيلية، حيث أضافت الاتفاقية هذا الاستثناء الذي يتعلق بالوضع الخاص بالدولة الأرخيبيلية<sup>1</sup>.

وبالتالي نحاول عرض أهم التساؤلات، والإشكالات في هذا الموضوع، والتي من بينها التساؤل الذي يدور حول معرفة النقطة التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار أو ما يعرف بخطوط الأساس، حتى نتمكن من تحديد عرضه بدقة.

### أولا. خط الأساس العادي The normal baseline

خط الأساس يعرف على أنه خط وهمي، يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية ويسمى بخط القاعدة La ligne de base, The baseline، ويقصد به أيضا الخط الوهمي المستقيم الموازي للساحل والذي يتبعه في مختلف تعاريفه والتواءاته الطبيعية، فضلا عن تجايفه وأماكن بروزه، إذا كان الساحل خال من الانبعاجات والتشوهات التضاريسية العميقة. والمعمول به في الواقع أن خط الأساس يتطابق مع خط انحصار المياه عن الشاطئ وقت أقصى الجزر في الظروف المناخية العادية، في حين يعتبر خط الأساس العادي بمثابة الطريقة الأولى التي استعانت بها الدول للقياس وتسمى كذلك طريقة القياس العادية، وبها يحدد قياس البحر الإقليمي من آخر نقطة على طول الشاطئ تنحصر عنها المياه وقت الجزر<sup>2</sup>.

والحالات التي تطبق فيها قاعدة القياس العادية في قياس البحر الإقليمي هي كالتالي:

#### 1. حالة الساحل الذي يكون مستويا وخاليا من التفرجات والانحناءات والتجايف العميقة

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 249. وراجع المزيد:

- Renaud Lattion ; L'archipel en droit international, Editions, Payot, Lausanne, 1984, p.32 et suite.

<sup>2</sup> - جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 250.

تطبق هذه الحالة على السواحل البسيطة المستوية التي تتعدم بها تماما، جُزر أو تجاويف عميقة أو نتوءات أو خلجان عميقة وخالية من التعرجات والانحناءات، فإن خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي هو عند حد أدنى الجُزر للمياه على امتداد الساحل في جميع الاتجاهات المحيطة بسواحل الدولة.

وهو ما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية جنيف، لعام 1958، والتي نصت على أنه: "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه المواد، فإن خط الأساس العادي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحصار مياه البحر عند الجُزر الذي يتبع الساحل، كما هو مبين على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية..."، وهو ما أخذت به أيضا المادة الخامسة من اتفاقية 1982، بقولها: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الإتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجُزر على امتداد الساحل..."، وهذا ما معناه أن خط الأساس العادي هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة ويتبعه في تعاريفه الطبيعية المختلفة وأماكن بروزه وتجاويفه.

وتضيف المادة الخامسة من اتفاقية 1982، بالقول: "...كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية"، حيث قررت الاتفاقية أن خط الأساس العادي يجب أن يكون مبينا على الخرائط الجغرافية البحرية ذات المقياس الكبير والتي تعترف بها الدولة الساحلية رسميا<sup>1</sup>، والالتزام الواقع على الدولة الساحلية هنا بضرورة نشر خرائط جغرافية توضح عليها خطوط الأساس والحدود الخارجية للبحر الإقليمي حتى تعرف السفن الأجنبية حدود هذا البحر عند مرورها فيه والسلطة التي تتبعها المياه البحرية المتواجدة بها، ومن تم القانون الواجب التطبيق عليها<sup>2</sup>.

وبهذا النص حُسم الخلاف في الفقه الدولي وفي تعامل الدول حول معنى انحصار المياه، فيما إذا اعتبر ذلك وفقا لمعدل الانحصار أو وفقا لمعدل أقصى الانحصار الشهري، أو حسب أقصى الانحصار خلال السنة الواحدة. وتقرر فيه إذن المادة الخامسة أن خط الأساس العادي هو الحد الأدنى للجُزر على امتداد الشاطئ، كما يتضح على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير، طبقا لما هو معترف به من قبل الدولة الساحلية.

## 2. حالة الجُزر

<sup>1</sup> - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 542.

<sup>2</sup> - جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 252.



اختلفت الدول عموماً حول تحديد مفهوم الجزيرة، فمن جهة اتفقت كل من المادة 10، من اتفاقية 1958، والمادة 01/121، من اتفاقية 1982<sup>1</sup>، على التعريف الذي ينص على أن: " الجزيرة هي رقعة من الأرض مكونة طبيعياً ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد." لكن مضمون هذه المواد يختلف الآن، حيث تتطلب بعض الدول بعض الإضافات إلى جانب ذلك التعريف.

ومن جهة أخرى كان هناك اختلاف بين الدول حول معاملة الجُزر، فهل تعامل معاملة واحدة مع اختلاف أنواعها وتباين أحجامها وطبيعة تكوينها الجيولوجي، ومدى قربها من الإقليم البحري للدولة وهل يتوافر لها الكيان الاقتصادي اللازم لإعاشة السكان من عدمه، وهل تملك كل الجُزر بحراً إقليمياً ومنطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وامتداداً للجرف القاري؟

فأدى ذلك إلى وجود رأيين أساسيين، الأول يقضي بأنه لا يكفي الأخذ فقط بالتعريف العام للجزيرة، كما يجب أن تُعامل كل الجُزر معاملة واحدة، ويُقرّر لها بحرٌ إقليمي، ومنطقة متاخمة، ومنطقة اقتصادية خالصة وامتداد قاري.

بينما الرأي الثاني يقضي بوجود التفريق بين الجُزر من حيث الحجم والمساحة، وألا يتم حصرها في حيز خاص إلا إذا كانت تُؤمّن إعاشة سكانها. ولا يكون لها سوى منطقة أمن تحيط بها وتحدد بمسافات بسيطة، وإذا وقعت الجزيرة في نطاق الحيز البحري لدولة أخرى أو وقعت في بحر مغلق أو شبه مغلق، فيتم في هذه الحالة تحديد هذا الحيز بالاتفاق مع الدولة المعنية اعتباراً لمبادئ منصفة وعادلة<sup>2</sup>.

ولكنه يبدو أن الرأي الثاني هو الذي تبنّته الاتجاهات المعاصرة لقانون البحار، وذلك من خلال ما ورد في المادة 121، من اتفاقية 1982، إضافة لفقرتها الأولى السابقة الذكر، بينت في الفقرة الثالثة طبيعة الصخور التي لا توفر إعاشة سكانها ولا تضمن استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، بالقول على أنه: " ليس للصخور التي لا تهَيئ استمرار السكنى البشرية، أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 1/121 من اتفاقية 1982، كالتالي:

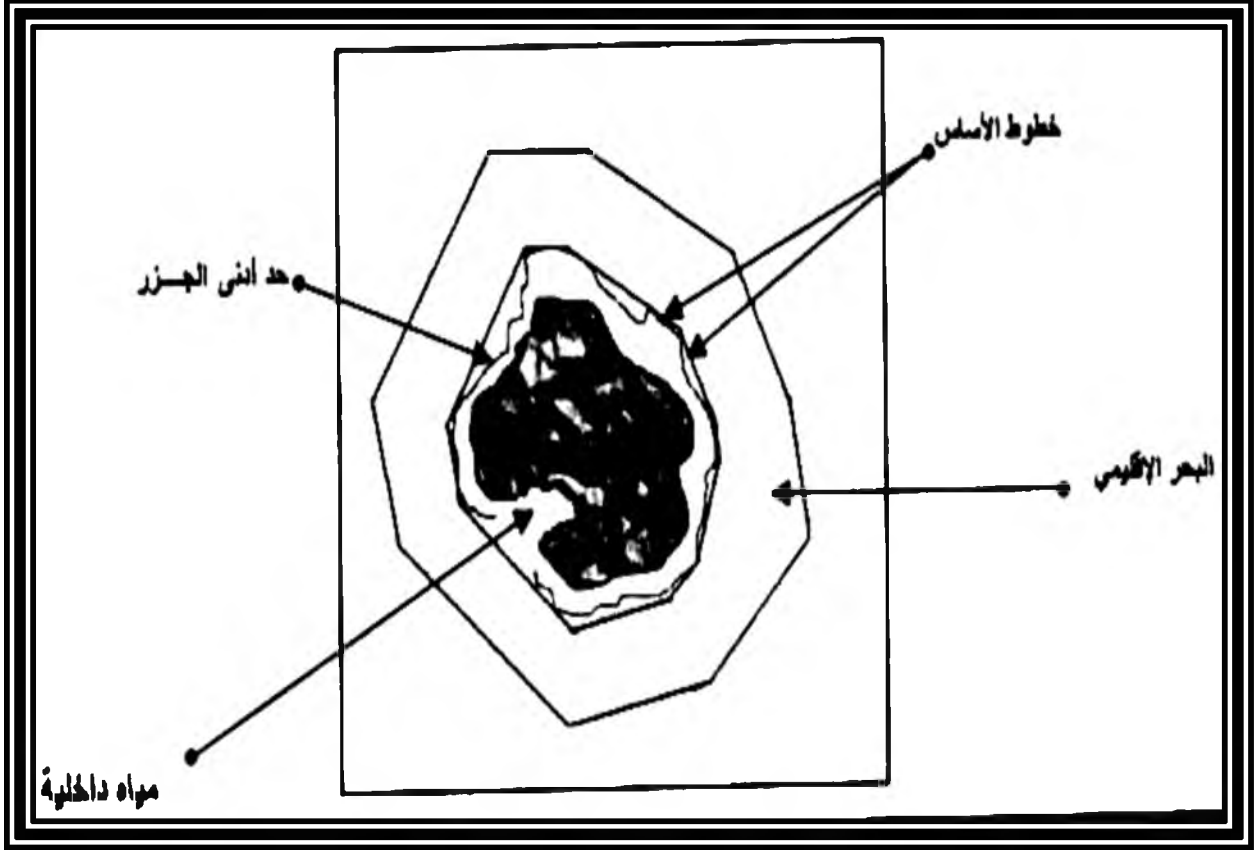
« Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. »

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 152-153.

<sup>3</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 3/121 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental. »

ويكون للجزيرة وفقا لذلك بحر إقليمي، فمن حيث المبدأ أن كل جزيرة تكون محاطة بمياه إقليمية<sup>1</sup>، ويحدد خط الأساس للجزر بطرق تختلف بحسب قربها أو بعدها عن الساحل، فإذا كانت الجزيرة بعيدة عن اليابسة، عندئذ تطبق قاعدة انحصار المياه وقت الجزر لتحديد خط الأساس المحيط بها، حسب الشكل الموالي.

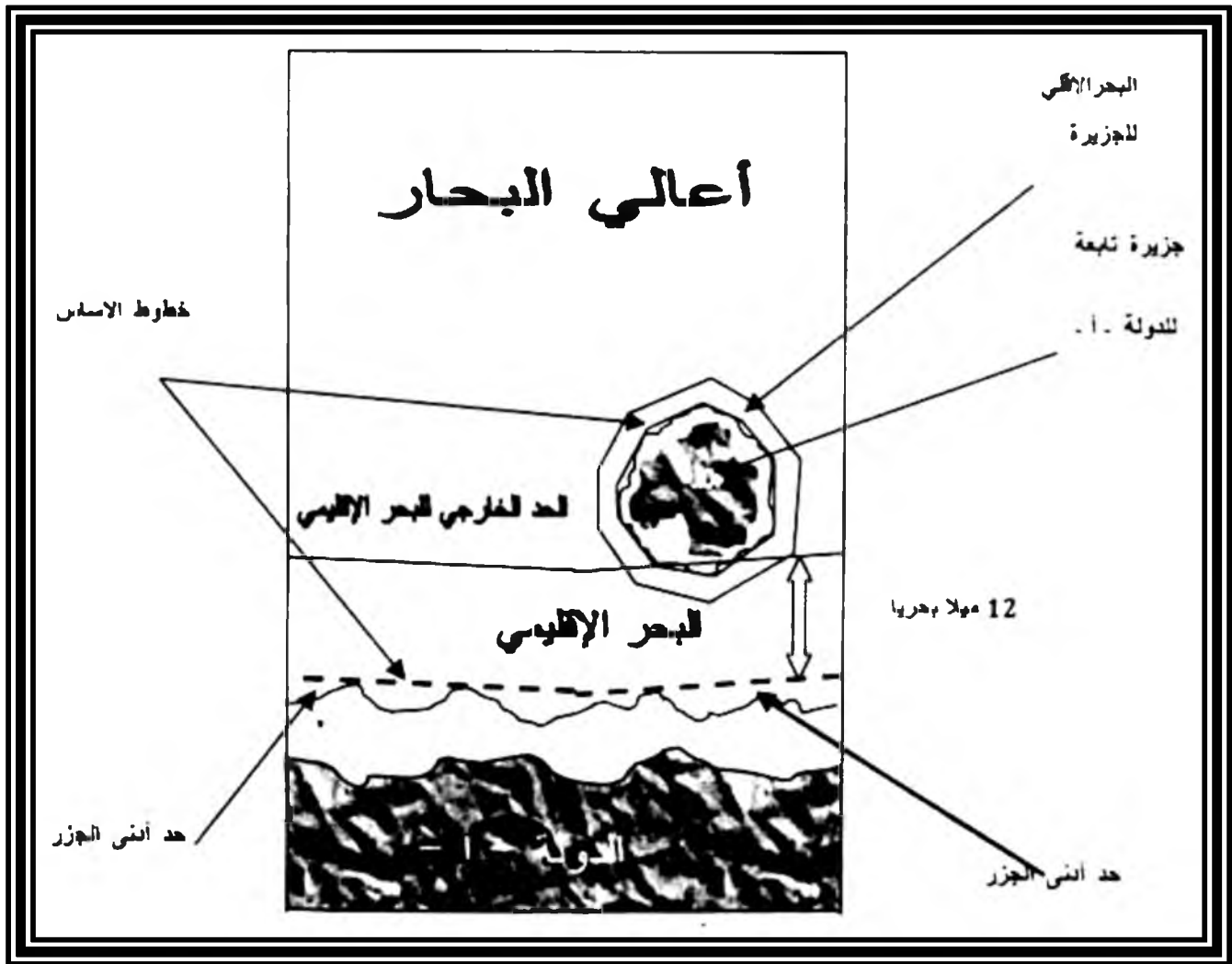


شكل رقم 01 يوضح حالة الجزيرة الواقعة بعيدا عن اليابسة

أما إذا كانت الجزيرة قريبة من أرض نفس الدولة دون أن تقع ضمن بحرها الإقليمي، أي أن تكون الجزيرة تابعة سياسيا لدولة ساحلية معينة ولكنها خارج بحرها الإقليمي، كأن تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة أو أن تقع في أعالي البحار، فإن البحرين الإقليميين للجزيرة والدولة الساحلية، حسب رأي الفقه، يُكوّنان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي<sup>2</sup>. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.

<sup>1</sup>- art. 121. CNUDM. Aff. Nicaragua- Honduras, 2007.

<sup>2</sup>- جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص ص 336-337.

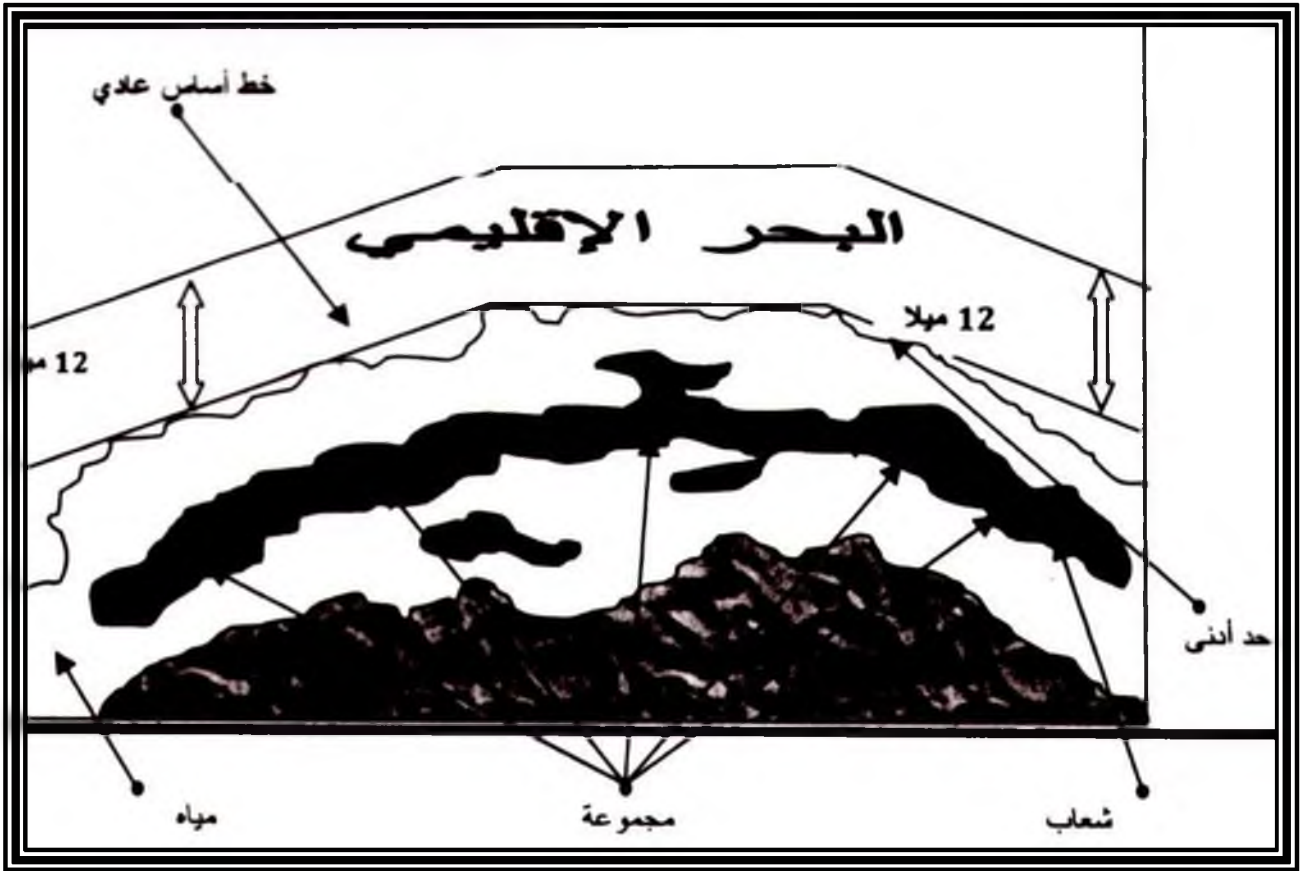


شكل رقم 02 يوضح حالة الجزيرة التابعة للدولة الساحلية وتقع خارج بدها الإقليمي

أما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لدولة أخرى، فإن الحل غير متفق عليه ولا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها، ما يخلق وضعاً قانونياً معقداً في هذه الحالة، فلو استفادت الجزيرة هنا من بحر إقليمي خاص بها، فذلك سوف يكون بالضرورة على حساب تمتع الدولة الغير بجزء من بدها الإقليمي، ورغم سكوت اتفاقيتي قانون البحار لعام 1958 و1982، عن ذكر هذه الحالة، تبقى الآفاق مفتوحة أمام الدولتين في الاتفاق حول تقاسم السيادة على النطاق البحري محل التنزع، ويبقى تعامل الدول من حالة إلى أخرى وفقاً لمصالحها الوطنية، إلا أنه لا بد من الإشارة هنا إلى المادة 06، من اتفاقية 1982، التي حددت فقط خط الأساس بالنسبة للجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو ما يسمى كذلك بالشعاب المرجانية والجزر المحاطة بشعاب مرجانية.

## 1.2. حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية

يؤخذ كذلك العمل باستعمال طريقة القياس العادية، أي حد أدنى الجُزر على امتداد الساحل في حالة الجزر المرجانية، وذلك حسب المادة 06 من اتفاقية 1982، التي حددت خط الأساس العادي بالنسبة للجُزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو ما يسمى كذلك بالشعاب المرجانية والجُزر المحاطة بشعاب مرجانية، حيث نصت بقولها: " في حالة الجُزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجُزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجُزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية.<sup>1</sup> والشكل الموالي يبين حالة مجموعة من الجُزر واقعة فوق الشعاب المرجانية.



شكل رقم 03 يبين حالة مجموعة من الجُزر واقعة فوق الشعاب المرجانية

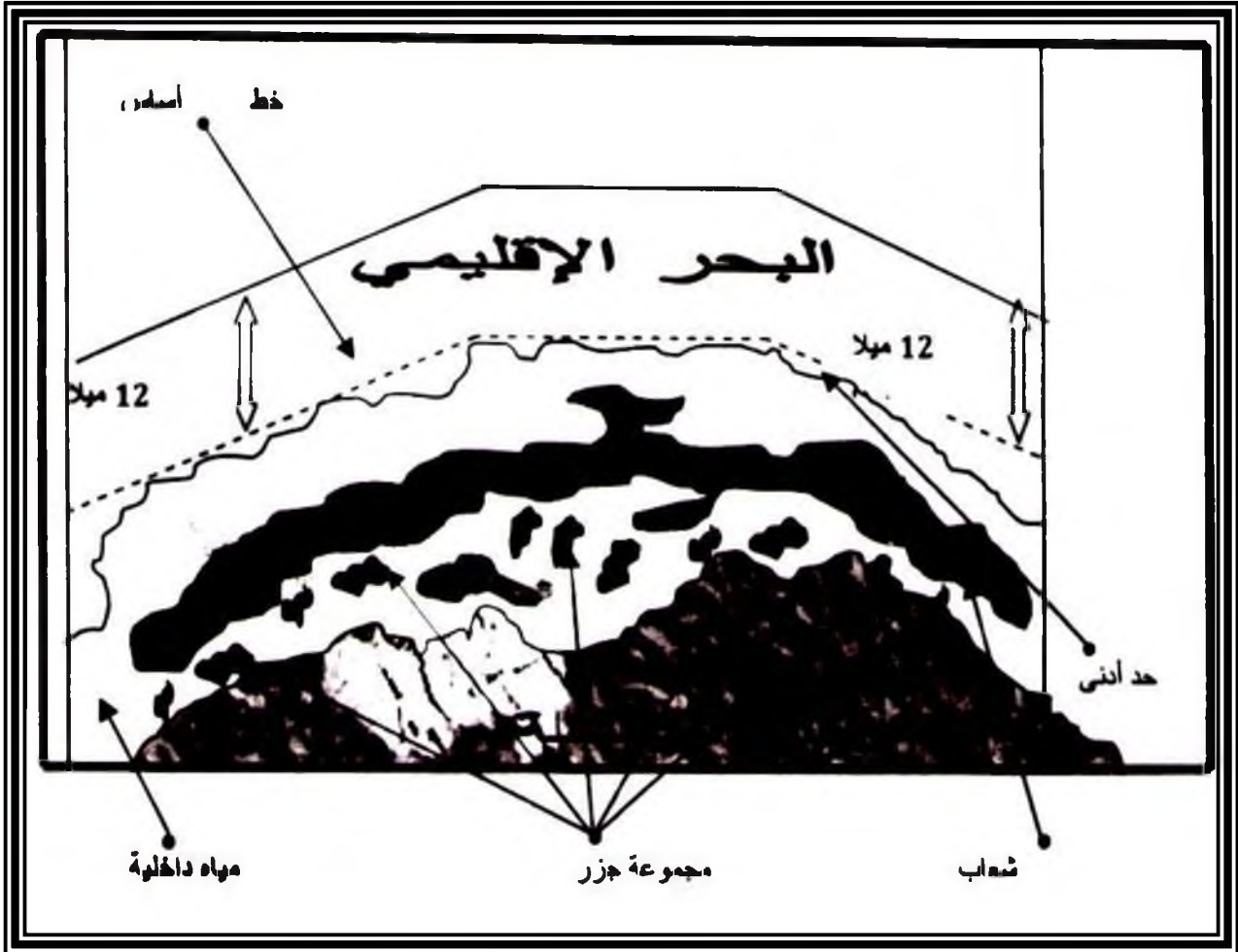
## 2.2. حالة الجُزر المحاطة بشعاب مرجانية

<sup>1</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 6 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Lorsqu'il s'agit de parties insulaires d'une formation atollienne ou d'îles bordées de récifs frangeants, la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer sur le récif, côté large, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par l'Etat côtier. »

- راجع، جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 252 وما يليها.

في هذه الحالة أيضا يُعتمد إلى استعمال طريقة القياس العادية، أي حد أدنى الجُزر للمياه على امتداد الساحل في حالة الجُزر المرجانية التي نصت عليها المادة 06 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. حتى وإن كان هذا الحد يبعد عن الإقليم الجزري بمسافة تزيد عن عرض البحر الإقليمي<sup>1</sup>. والشكل الموالي يوضح ذلك.



شكل رقم 04 يبين حالة مجموعة من الجُزر محاطة بشعاب مرجانية

3. حالة الضحضاح الذي لا يبعد عن الساحل بأكثر من اثنا عشر ميلا بحريا

<sup>1</sup>- Voir, H. Dipla ; Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer, Genève, Thèse, I.U.H.E.I., 1983, pp. 36-37.

الضحضاح هو المرتفع الذي تتحصر عنه المياه عند الجُزر حسب تعريف المادة 13، من اتفاقية 1982<sup>1</sup>: "هو مساحة من الأرض متكونة طبيعياً ومحاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجُزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد...".

ووفقاً لهذه المادة فقد تم التفريق بين فرضيتين:

1- إذا كان الضحضاح أو تلك المرتفعات واقعة كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة جاز استخدام حد أدنى الجُزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي. وقد حدث أن تم التنويه من محكمة العدل الدولية في قضية رسم خطوط الأساس بين ماليزيا والسنغافورة، عام 2008، إلى أن ارتفاع الأقاليم المكتشفة عن الساحل وقت الجُزر لا يمكن اعتبارها في وضعية تشبه الجزيرة<sup>2</sup>.

وهو ما يبينه الشكلان رقم 05 ورقم 06 على التوالي.

---

<sup>1</sup>- وقد ورد النص الأصلي للمادة 13 من اتفاقية 1982، كالتالي:

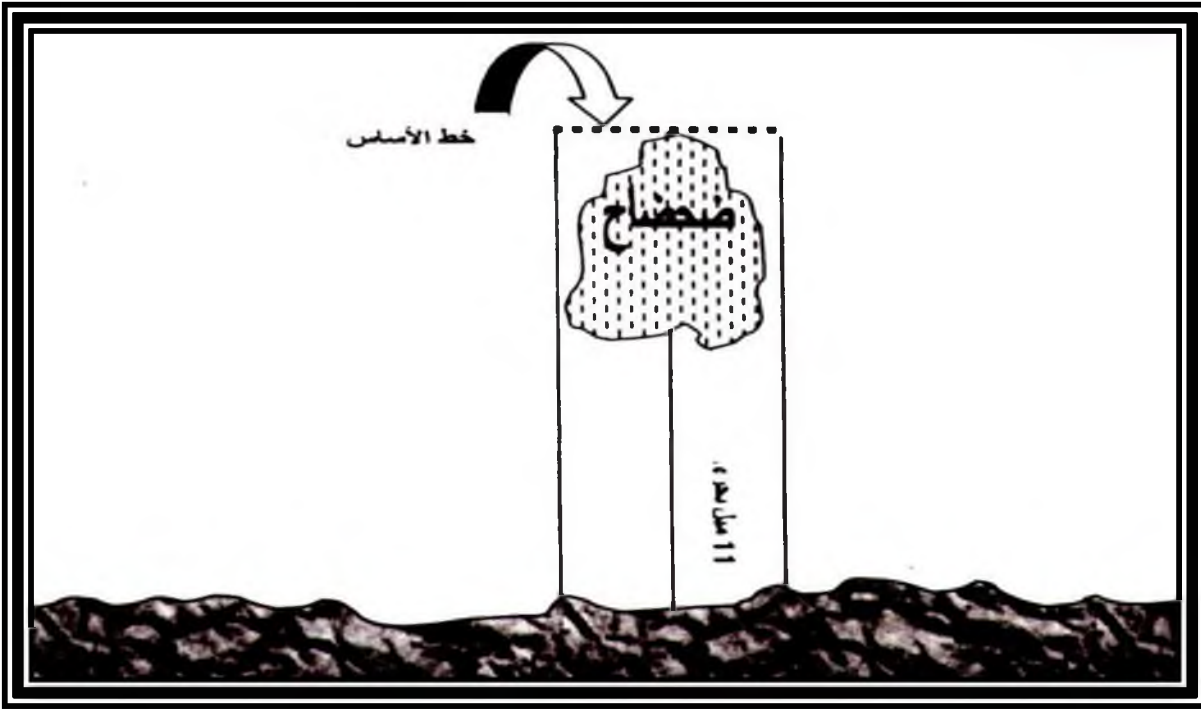
**« - hauts-fonds découvrants :**

1- Par hauts-fonds découvrants, on entend les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer, découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute. Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent, entièrement ou en partie, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces hauts-fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

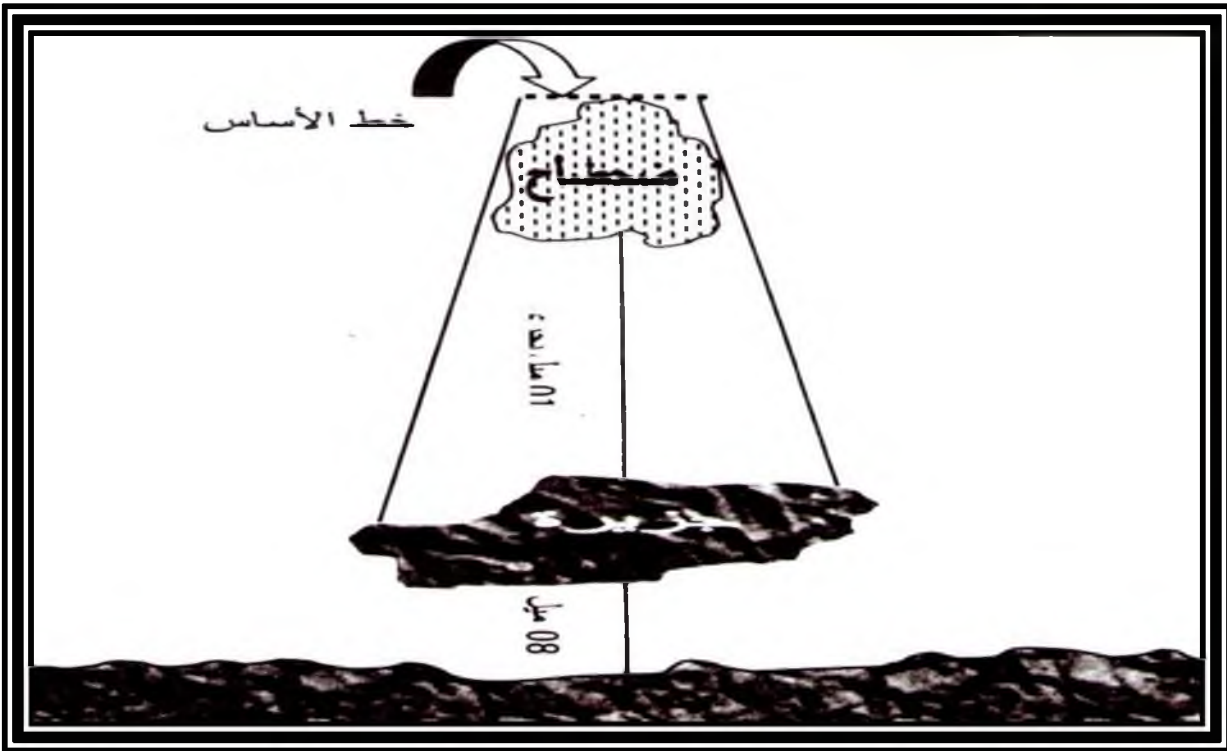
2- Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent entièrement à une distance du continent ou d'une île qui dépasse la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre. »

<sup>2</sup>- CIJ, Aff. Malaisie- Singapour, 2008.

-Voir ; David Ruzié et Gérard Teboul ; Op. cit. p. 143.



شكل رقم 05 يوضح حالة ضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا ابتداء من الساحل



شكل رقم 06 يوضح حالة أخرى لضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا من جزيرة تابعة للدولة الساحلية

2- إذا كان ذلك الضحضاح أو تلك المرتفعات واقعة كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة فلا يكون لها بحر إقليمي خاص بها وإنما يقاس عرض هذا البحر في هذه الحالة انطلاقاً من الساحل، أي من البر وكأن الضحضاح غير موجود، ما معناه أن وجود ذلك الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه وقت الجُزر لا يكون له تأثير فيما يتعلق بخط الأساس<sup>1</sup>.

إلا أن هذه القاعدة، وإن كانت سليمة وصالحة للتطبيق على السواحل المستقيمة المستوية والذالية من التضاريس\* والجُزر، إلا أنها لا تصلح لكل السواحل. لذلك أتت اتفاقية 1958 و1982، بقواعد أخرى ورجاؤها في ذلك أن تلائم وتتطبق على تلك السواحل<sup>2</sup>.

### ثانياً. خطوط الأساس المستقيمة Straight baselines

حسب ما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية 1982، أنه: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس، المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية"<sup>3</sup> وتسمى هذه الطريقة من طرف بعض فقهاء القانون الدولي أيضاً بنظرية خط الرؤوس أو خط القبعات la théorie de ligne des caps, headland theory<sup>4</sup>.

حيث يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض البحر الإقليمي، اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحصار الجُزر على طول الساحل والوصل بينها بخطوط مستقيمة بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية<sup>5</sup>.

ويبدأ إلى هذه الطريقة عندما تُحول التضاريس الساحلية دون استعمال خط الأساس العادي وذلك عندما يكون ساحل الدولة مُشوَّهاً بالانبعاجات العميقة أو الانقطاعات أو الرؤوس، أو حيث يكون الساحل منقطعاً بشكل كبير ويشمل سلسلة من الجُزر المتناثرة على امتداده وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، فتقوم هذه الطريقة على الوصل بين النقاط البارزة من الساحل بخطوط مستقيمة وقت أقصى الجُزر، شريطة ألا تتحرف بشكل ملحوظ عن الاتجاه العام للساحل<sup>6</sup>، وقد جاءت المادة الرابعة

<sup>1</sup>- جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 256.

<sup>2</sup>- التضاريس: يقصد بها التعرجات والانحناءات والتجاويف العميقة الموجودة في البحر.

<sup>3</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 102.

<sup>4</sup>- المادة 03، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. حسب النص الأصلي الذي يقول:

« largeur de sa mer territoriale » ;

-Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention. »

<sup>5</sup>- David Ruzié et Gérard Teboul ; Op. cit. p. 142.

<sup>6</sup>- جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 257.

<sup>7</sup>- CIJ, aff. des pêcheries Anglo- Norvégiennes, 1951.



من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، والمادة السابعة من اتفاقية 1982، لتنظم كيفية رسم هذه الخطوط، ومن دراسة هاتين المادتين نلاحظ وضعهما لمجموعة من الشروط الواجب مراعاتها عند ذلك، حتى لا تتعسف الدولة في تثبيتها<sup>1</sup>.

ويمكن إجمال هذه الشروط كما يلي:

- 1- أن لا تخرج الخطوط المستقيمة عن الاتجاه العام للساحل وأن لا تحيد عن المنحنى العام الذي تشكله التضاريس الساحلية.
- 2- يتعين على المساحات البحرية التي تتحصر بين الساحل ونطاق الخطوط المستقيمة، أن تكون مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا وكافيا، كي تصنف وتخضع لنظام المياه الداخلية.
- 3- أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط المستقيمة إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو عزله عن أعالي البحار.
- 4- أن لا تعتمد الدولة الساحلية إلى رسم خطوط الأساس التي يكون من شأنها حرمان دولة أخرى من حقوقها التاريخية في تلك المياه التي بات يشملها البحر الإقليمي للدولة الساحلية، أي أنه يجب مراعاة المزايا الاقتصادية للإقليم والتي تظهر أهميتها وحقيقتها الراسخة في التاريخ.
- 5- عندما يؤدي رسم الخطوط المستقيمة إلى اقتطاع أجزاء من البحر الإقليمي أو أعالي البحار وضمتها إلى المياه الداخلية، يخضع هذا الجزء للنظام القانوني الذي اقتطع منها ويظل حق المرور البريء قائما في هذه المياه<sup>2</sup>.

والحالات التي جاءت بها المادة السابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هي كالتالي:

- حالة الساحل المتعرج
- حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر المتناثرة والقريبة منه
- حالة مصبات الأنهار ( الدلتا النهرية)
- حالة الخلجان
- حالة الموانئ والمراسي

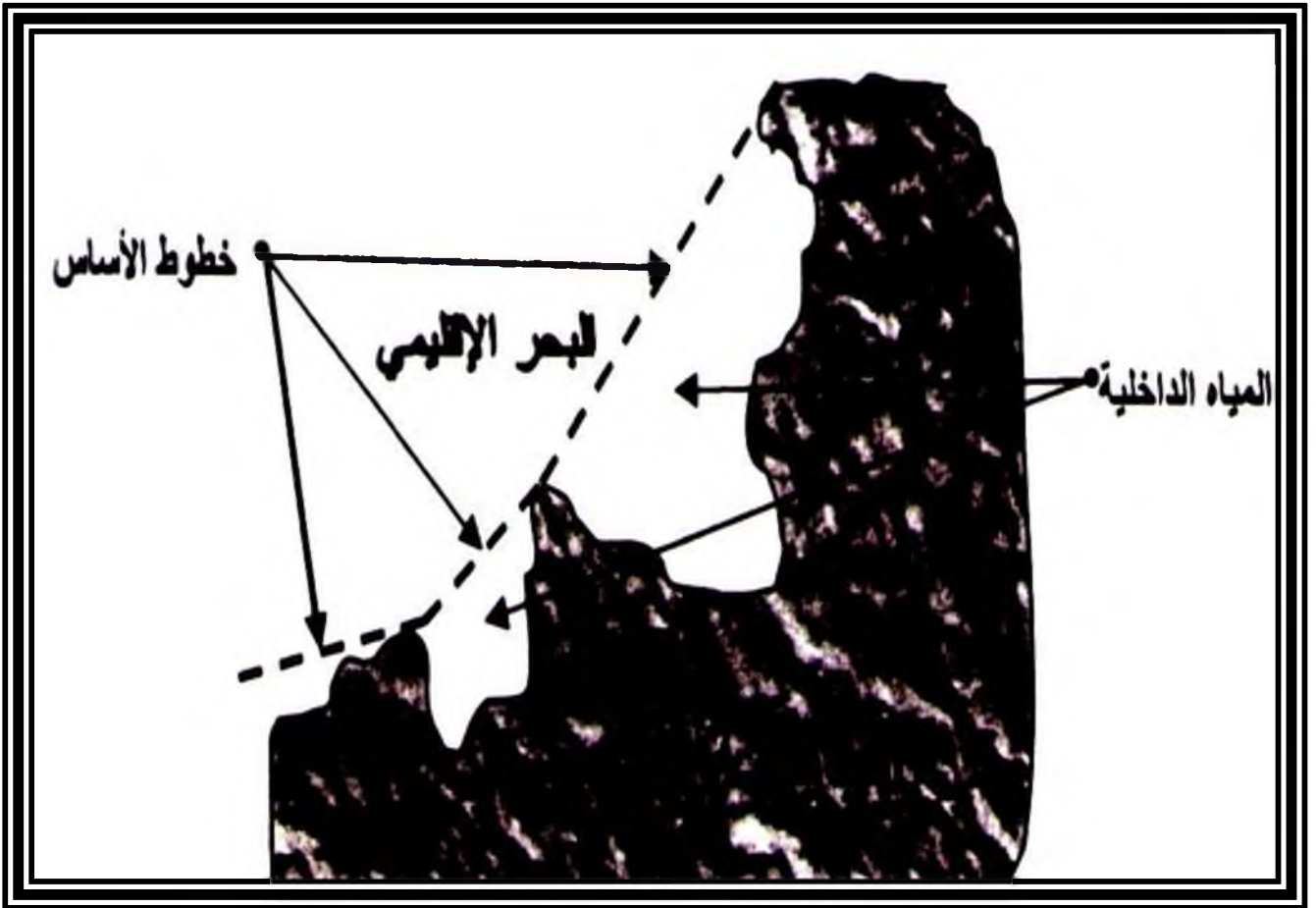
## 1. حالة الساحل المتعرج

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، نفس المكان.

<sup>2</sup> - انظر المادة 07 والمادة 02/08، من اتفاقية 1982.

- وراجع أيضا، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 543 وما يليها.

في هذه الحالة يتخلل هذا الساحل انبعاج عميق أو انقطاع، ويكون فيها الساحل غير متساوي، ولتحديد عرض البحر الإقليمي يتم رسم خطوط الأساس المستقيمة عن طريق الوصل بين رؤوس التعرجات في الساحل مع احترام شرط عدم انحراف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للساحل، وهو ما جاءت به المادة 01/07، من الاتفاقية، حيث نصت على: "حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق أو انقطاع، ... يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة." كما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 07 يوضح حالة الساحل الذي تتخلله انبعاجات عميقة أو انقطاعات أو رؤوس

2. حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجُزُر المتناثرة والقريبة منه

في هذه الحالة تكون الجزر متناثرة وفي وضعية قريبة من الساحل وممتدة على طولها، بشرط ألا تحديد الخطوط المرسومة عن الاتجاه العام للساحل، وهو ما نصت عليه المادة 01/07، من الاتفاقية على أنه: "حيث يوجد في الساحل... سلسلة من الجزر على امتداد الساحل أو على مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة".

فيتم الوصل بين الحواف الخارجية بالخطوط المستقيمة وما وراء هذه الخطوط باتجاه اليابسة يعد مياها داخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية وهي الخطوط التي يقاس منها البحر الإقليمي<sup>1</sup>. كما يوضحه الشكل رقم 08.



شكل رقم 08 يوضح حالة الساحل الذي يكون متقطعاً بشكل كبير ويشمل سلسلة من الجزر المتناثرة على امتداده وعلى مسافة قريبة منه مباشرة

هذا وتجدر الإشارة إلى أن فكرة الخطوط المستقيمة اقتبست من قرار محكمة التحكيم الدائمة في 23 أكتوبر 1909، فيما يتعلق بقضية **Grisbadarna**، بين السويد والنرويج والتي وضّحت

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الذاصر، المرجع السابق، ص 259.

فيها خصائص الإقليم البحري الذي يتميز بها عن الإقليم البري، وتحديد عرض المياه بين الدول المتقابلة أو المتجاورة وكيفية تمييز الحدود البحرية في هذه الحالة<sup>1</sup>، ومن قرار محكمة العدل الدولية أيضا في قضية المصائد النرويجية عام 1951<sup>2</sup>، كما جاء سابقا أين قررت محكمة العدل الدولية بأن قاعدة خطوط الأساس المستقيمة تطبق في حالات انحناءات الشاطئ ووجود تجاوزيف عميقة به قد تصل إلى حد تكوين خليج أو خلجان، كما أضافت المحكمة أن عمل النزويج بهذه القاعدة لا ينطوي على أية خروق لقواعد القانون الدولي العام. والتي كررت الأخذ بها في قضية الجرف القاري لبحر الشمال عام 1969. لتأتي بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فحافظت على الخطوط العامة للقواعد الواردة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، لكنها أتت بأربع إضافات جديدة هي كالتالي<sup>3</sup>:

### الإضافة الأولى

تتعلق برسم خطوط الأساس المستقيمة في مصبات الأنهار، إذ عندما يكون الساحل غير مستقر بشكل غير اعتيادي بسبب وجود دلتا أو بسبب مواصفات طبيعية أخرى، فإن المادة 02/07، من اتفاقية 1982، أجازت رسم خطوط الأساس المستقيمة بين نقاط مناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجُزر، وتظل تلك الخطوط سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا للاتفاقية.

<sup>1</sup> - N.U., Recueil des Sentences arbitrales, vol. XI, p. 159.

- La Cour permanente d'Arbitrage avait déjà relevé dans la Sentence qu'elle a rendue, le 23 octobre 1909, en l'affaire des Grisbadarna, que «le territoire maritime correspondant à une zone d'une certaine largeur, présente de nombreuses particularités qui le distinguent du territoire terrestre et des espaces maritimes plus ou moins complètement environnés de ces territoires.» Voir, Bardonnnet Daniel ; Frontières terrestres et frontières maritimes. In: Annuaire français de droit international, volume 35, 1989. p. 1.

<sup>2</sup> - تتلخص وقائع قضية المصائد الانجليزية- النرويجية، في أن النزويج قامت سنة 1935، بإرادتها المنفردة باستعمال نظام الخطوط المستقيمة التي تصل بين الرووس الأبعد تقدما في البحر للنزويج والخلجان والجُزر القريبة من الشاطئ التي تتميز بها سواحل النزويج، واعتبرت بان تلك الخطوط المستقيمة بمثابة خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض بحرها الإقليمي، بدلا من إتباعها لخط الأساس العادي الذي يتبع الشاطئ في انحناءاته وتعاريجه، ما أثار حفيظة المملكة المتحدة البريطانية فاحتجت على ما قامت به النزويج، لأن ذلك منع سفن الصيد البريطانية من مزاوله نشاطها في مناطق اعتادت الصيد بها، والتي أصبحت بعد هذا الإجراء مياها داخلية تابعة للبحر الإقليمي الخاص بالنزويج، وقضت محكمة العدل الدولية بشرعية الخطوط المستقيمة، وأخذت اتفاقيات قانون البحار بقرار المحكمة، حيث صيغ القرار في المادة 04 من اتفاقية 1958، وبعدها نُقل إلى المادة 07 من اتفاقية 1982، مع إدراج إضافتين، حيث تتعلق الإضافة الأولى بالسواحل التي يتواجد بشاطئها انبعاث عميق. وتعلق الثانية بدالة وجود سلسلة من الجُزر المتناثرة على امتداد الشاطئ، أين يتم اللجوء هنا إلى خطوط الأساس المستقيمة حيث تقوم بإيصال النقاط المناسبة ببعضها البعض. إلا أنه يشترط ألا تتدرف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للشاطئ ولا ترسم خطوط الأساس المستقيمة انطلاقا من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجُزر ما لم تكن قد بنيت عليها منشآت تعلو سطح البحر، حسب م 4/7 من اتفاقية 1982. كما يتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل خطوط الأساس مرتبطة بالإقليم ارتباطا وثيقا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية، حسب المادة 3/7 من اتفاقية 1982.

- Voir ; ICJ. Reports : UK.vs. Norway. 1951. p. 114.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 103.

## الإضافة الثانية

هي التي تتعلق باستخدام المرتفعات التي تنحصر عنها المياه وقت الجُرر، فقد خففت المادة 04/07، من الاتفاقية الجديدة من الحكم الذي جاءت به المادة 03/04، من اتفاقية 1958، وأجازت استخدام تلك المرتفعات لرسم خط الأساس إذا لم يُشيد عليها ما يعرقل القيام بهذه الوظيفة على أكمل وجه من منارات أو منشآت وما شابه ذلك، وإذا كان ذلك " قد حظي باعتراف دولي عام".

ويستثنى من ذلك الجُرر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات من الأحكام السابقة لأنها لا تتمتع ببدر إقليمي<sup>1</sup>، ونفس الأمر ينطبق على منشآت البحث العلمي البحري<sup>2</sup>.

## الإضافة الثالثة

هي أن المادة 14، من الاتفاقية الجديدة، تعلن صراحة ما كان يشار إليها ضمنا في اتفاقية 1958، حول حق الدولة الساحلية في أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في الاتفاقية " بما يناسب اختلاف الظروف".

## الإضافة الرابعة

تتعلق بالقاعدة الواردة في المادة 08، من اتفاقية 1958، التي تشبه المنشآت الدائمة التي تعتبر جزءا متكاملًا من النظام المينائي المتعامل به في الساحل.

### 3. حالة مصبات الأنهار ( الدلتا النهرية )

ويقصد بها مصبات الأنهار التي تصب مباشرة في البحر، أين يتحدد خط الأساس فيها بخط مستقيم عبر مصب النهر يوصل بين نقطتين أو بين نقاط واقعة على شاطئيه في حالة انحصار المياه وقت أدنى الجُرر على ضفتي النهر في نقاط التقائه بالبحر<sup>3</sup>، وقد جاء في المادة 02/07 من اتفاقية 1982 أنه: " حيث يكون الساحل شديد التقعر بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجُرر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك

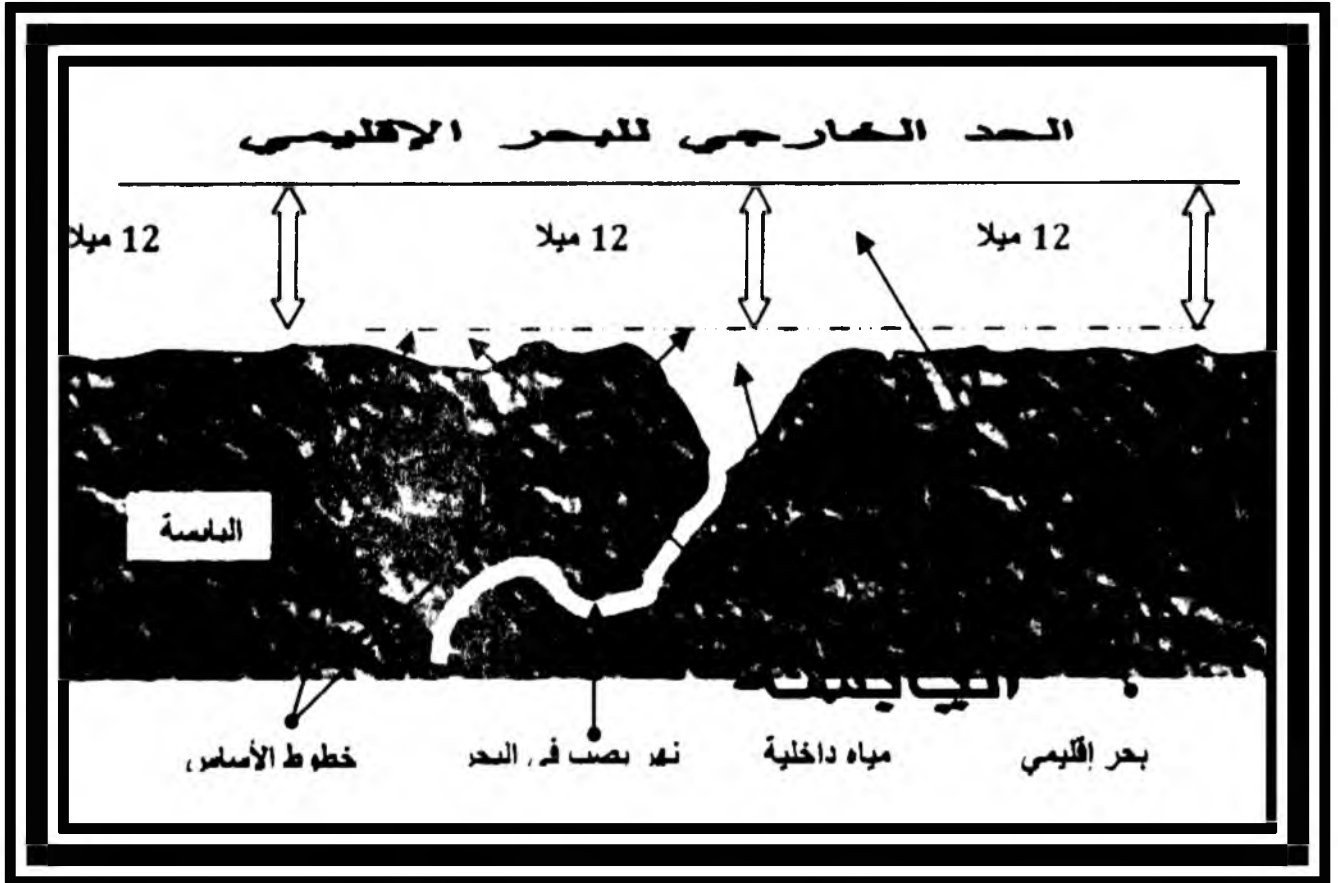
<sup>1</sup> - فقد نصت المادة 08/60، من اتفاقية 1982، على أنه " ليس للجُرر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري".

<sup>2</sup> - حسب المادة 259، من اتفاقية 1982، التي نصت على أنه " ليس لمنشآت أو معدات البحث العلمي في البيئة البحرية مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري".

<sup>3</sup> - انظر المادة 13 من اتفاقية 1958، والمادة 09 من اتفاقية 1982.

من انحصار في حد أدنى الجُزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية."

والشكل الموالي يبين كيف يتم الوصل بالخطوط المستقيمة بين نقطتين من ضفتي النهر عند حد أدنى الجُزر مع نقاط الالتقاء بالبحر، وتعتبر المياه الواقعة وراء هذه الخطوط مياها داخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية.



شكل رقم 09 يوضح حالة مصبات الأنهار

#### 4. حالة الخلجان

الخليج<sup>1</sup> في القانون يُعرّف على أنه: "مساحة من مياه البحر تتغلغل داخل اليابسة بحيث تزيد عن الانحناء الاعتيادي، تكاد تحيط بها اليابسة من كل الجهات فيما عدا الفتحة التي توصلها بالبحر"،

<sup>1</sup> - الخليج في اللغة العربية من الفعل "خَلَجَ"، ومعناه الجذب، والخليج من البحر أي الجزء منه، وجمعه خُلُجٌ أو خلجان.

بينما في الفقه الغربي يُفَرَّق بين الخلجان الكبيرة والخلجان الصغيرة بالمصطلح فقط أي بين Bay/Baie التي يقصد بها الخلجان الصغيرة وGolf/ Golfe التي يقصد بها الخلجان الكبيرة ولكن دون أن يلحق بهذا التمييز أثر قانوني معين. ويركز القانون الدولي على خاصية الانحناء، فحتى تعتبر هذه المساحة خليجا يجب أن تكون درجة انحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه أن تكون المياه محصورة باليابسة.<sup>1</sup>

وعرفته المادة 02/07، من اتفاقية 1958، بأنه: "النتوء البحري الذي تكون مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساويا لخط مرسوم عبر فم ذلك النتوء"، كما عرفته المادة 02/10 من اتفاقية مونتيغويباي، بأنه: "انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج"<sup>2</sup>، في حين أن الفقرة الأولى من نفس المادة تبين أن هذه الأخيرة لا تتناول إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

إلا أنه فضلا عن كل هذه الممارسات الدولية في البحار، ثار الخلاف دائما بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية لمياه الخلجان، في قضية اعتبارها تنتمي إلى المياه الداخلية أو تنتمي إلى المياه الإقليمية للدولة الشاطئية أو أنها تدخل في حكم البحار العالية، وقد جرى التفريق بين ثلاث حالات تكون عليها الخلجان في هذا المستوى، على خلاف الاتفاقية التي يتضح أنها لم تعالج إلا مسألة الخليج الوطني، وهذه الحالات هي:

- الخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة وتسمى بالخلجان الوطنية.
- الخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة وتسمى بالخلجان الدولية.
- الخلجان التاريخية التي تتميز بخصوصيتها المنفردة.

#### 1.4. الخلجان الوطنية

- انظر، ابن منظور، معجم لسان العرب، الجزء II، دار المعارف، بدون سنة نشر، ص 1222.

<sup>1</sup>- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 127.

- راجع، إبراهيم العناني، (النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 30، 1974، ص 131.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 104.

- وقد ورد النص الأصلي للمادة 02/10 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Aux fin de la Convention, on entend par ( baie ) une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure. »

وهي تلك التي تقع بأكملها في إقليم دولة واحدة، وهنا يكون الفيصل في تحديد مدى المسافة بين رأس فتحة الخليج الطبيعية، إذا لم تزيد هذه المسافة على قدر معين اعتبرت مياه الخليج مياهها داخلية، أما إذا زادت عن ذلك القدر فإنها تعتبر من مياه البحر العالي، فيما عدا الأجزاء المجاورة لشواطئ الخليج والتي تعد من مياه البحر الإقليمي للدولة الشاطئية.

وقد حددت بعض الدول هذه المسافة بستة أميال، وأخرى بعشرة أميال على غرار بعض الدول الأنجلوسكسونية<sup>1</sup>، بينما حددتها مجموعة أخرى بإثني عشرة ميلا، في حين أن بريطانيا لم تتبن أي معيار للتحديد بل اعتبرت أن أي رقعة من المياه محصورة بين فتحتين في أي جزء من شواطئها، تكون مياهها داخلية، أيًا كانت المسافة بين الفتحتين، وأطلقت عليها اسم Kings Chambers<sup>2</sup>.

وقد ورد تعريف هذه الخلجان في اتفاقية جنيف 1958، باعتماد نفس معيار المسافة تقريبا التي جاءت في المادة 10 من اتفاقية 1982 في فقراتها المتتالية<sup>3</sup>، حيث جاء في المادة 2/10 من هذه الأخيرة، المستخلص منها للشروط التي يستلزمها القانون الدولي في هذه الخلجان، وعليه يُشترط في الخليج:

- أن يشكل انبعاجا واضحا في تضاريس الساحل، لا مجرد التواء ساحلي.
- أن تساوي مساحة المياه المحصورة فيه أو تزيد عن مساحة نصف دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين حافتي فتحة فم الخليج، أما إذا نقصت مساحة المياه المحصورة عن هذا القدر، فلا نكون بصدد خليج في مفهوم الاتفاقية، بل يشكل ذلك التغلغل مجرد التواء وتعرج في الساحل. كما يوضحه الشكل الموالي.

<sup>1</sup>- Agnès Gautier Audebert, *Domaine Maritime International*, Juris- Classeur Fascicule 140, 2002, p. 04.

<sup>2</sup>- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، 1963، ص 431.

<sup>3</sup>- يمكن اعتبار مياه الخليج داخلية، حسب نص المادة 7 في فقرتيها 4 و 5 من اتفاقية 1958 في الحالات التالية:

<sup>1</sup>- إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي لخليج عند الجزر المنحصر لا يتجاوز 24 ميلا، فإنه يمكن رسم خط مغلق بين نقطتي الجزر المنحصر، وتعتبر المياه التي يحصرها هذا الخط مياهها داخلية.

- إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي لخليج عند الجزر المنحصر تتجاوز 24 ميلا، فإنه يمكن رسم خط قياس مستقيم طوله 24 ميلا، داخل الخليج، بطريقة تسمح بأن يحصر أكبر كمية من الماء بواسطة خط بهذا الطول.





شكل رقم 10 يوضح دالة الخلجان التابعة لدولة واحدة

كما تضيف الفقرة 05 من نفس المادة شرطا ثالثا، يتعلق بالحد الأقصى لفتحة الخليج، بأن لا تتجاوز هذه الفتحة 24 ميلا، إذ تنص: " حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج معين، 24 ميلا بحريا، يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول."<sup>1</sup>

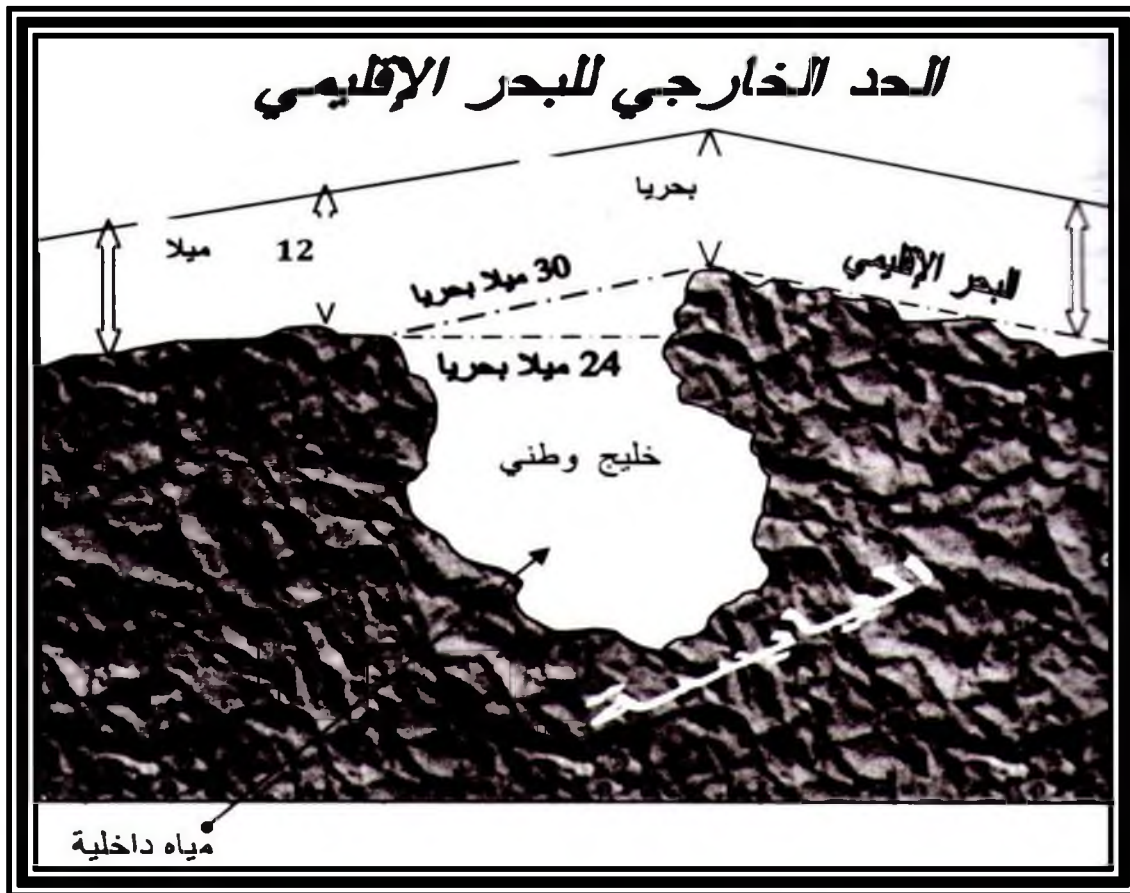
إن لقياس البحر الإقليمي في حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة فإنه يتم رسم خط يصل بين نقاط انحصار المياه وقت الجَزْر عن الساحل عند فتحة الخليج وبين جانبيه، شريطة ألا يزيد اتساع هذه الفتحة عن 24 ميلا بحريا. أما إذا تجاوز الاتساع ذلك فإن الحد يمد عبر فتحة الخليج من المكان الذي تكون فيه المسافة بين الضفتين 24 ميلا بحريا فقط. وبإيصال الخط بين جانبي الخليج يتكون ما يسمى بالخط المستقيم الذي نبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة. وما ينحصر بين اليابسة وهذا الخط يُعدُّ من قبيل المياه الداخلية الخاضعة تماما لسيادة الدولة<sup>2</sup>، ما لم يقع عليه ميناء مفتوح للتجارة الدولية، حيث ينطبق على هذا الميناء النظام القانوني للموانئ. وما زاد من مساحة لهذا

<sup>1</sup>- وقد جاء النص الأصلي للمادة 5/10 من اتفاقية 1982، كالتالي =

= « Lorsque la distance entre les hautes de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles marins, une ligne de base droite de 24 milles marins est tracée à l'intérieur de la baie de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale. »

<sup>2</sup>- جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 262.

المستوى يكون من قبيل المياه الإقليمية، وما زاد على هذا الحد يدخل في أعالي البحار<sup>1</sup>. والشكل الموالي يوضح ذلك.



شكل رقم 11 يوضح حالة خليج تتسع فتدته إلى أزيد من 24 ميلا

<sup>1</sup> - ممد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 130-131.

وفي حالة أخرى قد يكون للخليج الوطني أكثر من مدخل واحد بسبب وجود عدة جُزُر في مدخله أو تتوسط حوضه، هنا نقوم برسم نصف دائرة أين يكون قطرها معادلاً لطول الخطوط المرسومة بين المداخل المختلفة مجتمعة، وتُحسب مسافة الجُزُر ضمن مساحة الخليج الذي تتواجد به كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 12 يوضح خليجا يحتوي حوضه على عدة مداخل

لم تعالج اتفاقية 1982، إلا مسألة الخلجان الوطنية في مادتها العاشرة، هذه الخلجان التي لا يختلف أغلب الفقهاء الآن على خضوعها لسيادة دولة واحدة بعينها لأنها تعد من قبيل المياه الداخلية للدولة، ولا تكون هذه المياه إذن بتلك الصفة إلا إذا توافرت، في الخليج بالمفهوم القانوني الشروط السابقة والتي نوجزها كالتالي:

- أن تكون مساحته تساوي أو تفوق مساحة نصف دائرة يعادل قطرها طول الخط الذي يجمع ضفتي مدخل الخليج.

- ولغرض حساب مساحة الخليج تجمع كل المساحة الواقعة داخل التعرج ما بين الخط الفاصل بين المياه والأرض وقت الجَزْر، وكذا الخط الرابط بين نقطتي الجزر على ضفتي المدخل الطبيعي للخليج، كما في حالة تعدد المداخل.

- إذا كانت المسافة بين نقطتي الجَزْر على ضفتي المدخل الطبيعي للخليج لا تزيد عن 24 ميلا بحريا، يتم رسم خط يصل بين نقاط انحصار المياه عن الساحل عند فتحة الخليج وبين جانبيه، لتعتبر كل المياه الواقعة وراء ذلك الخط باتجاه البر مياهها داخلية.

- أما إذا تجاوز اتساع فتحة الخليج 24 ميلا بحريا، فحينئذ يرسم خط مستقيم طوله 24 ميلا باتجاه داخل الخليج، ويراعى في ذلك أن يحد هذا التوجيه أكبر مساحة ممكنة من مياه الخليج.

وبهذا يثبت للدولة الساحلية الحق بهذا الخصوص في منع السفن الأجنبية من دخول خلجانها الوطنية وإجراء الرقابة عليها، ما لم يكن بها ميناء مفتوح أمام الملاحة الدولية، كما تقتصر فيها عمليات الصيد على مواطني الدولة الساحلية دون غيرهم<sup>1</sup>.

كل ذلك يتم في حدود 24 ميل بحري كأقصى اتساع مقبول به لفتحة الخليج، إلا أن ذلك يعرف استثناءين، يتعلق الاستثناء الأول منهما بالخلجان الدولية، فيما يتعلق الثاني بالخلجان التاريخية.

#### 2.4. الخلجان الدولية

تُعرّف بأنها تلك الخلجان الواقعة في أقاليم أكثر من دولة، بالرغم من أن هذه الخلجان قد استبعدتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحار من نطاق أحكامها، سواء تلك المبرمة سنة 1958، أو سنة 1982، وقد اعتبرها بعض الفقه خلجانًا جغرافية لا خلجانًا قانونية، في حين يرى البعض أنه لا بد من توافر معيارين يحددان ما إذا كان الخليج وطنيا أو دوليا، فالمعيار الأول ينطلق من فكرة اتساع فتحة الخليج، فإذا كانت فتحة الخليج أقل من 24 ميلا بحريا، كنا بصدد خليج وطني، في حين أنه إذا زادت الفتحة عن 24 ميل بحري، عدّ الخليج دوليا حتى ولو كان يقع بأكمله داخل إقليم دولة واحدة. أما المعيار الثاني فهو معيار تعدد الدول المطللة على الخليج، فإذا تعددت الدول التي تطل عليه في آن واحد، يعتبر ذلك الخليج دوليا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 184.

<sup>2</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 45.

وكلها مقبولة، لأن اتفاقيات قانون البحار لم تتكلم عن هذا النوع من الخلجان، ما يؤدي بنا إلى القول أن هذه الخلجان تخضع إلى معاهدات الجوار الآنية التي تعقدها الدول المطلة على الخليج، مثل خليج ريو بلاتا Rio Plata، الذي تنظمه معاهدة 17 نوفمبر 1973، المبرمة بين الأرجنتين والأوروغواي، حيث تم اقتسام مياه الخليج مناصفة بين الدولتين، كما يمكن أن يُدتمك فيها إلى قرارات القضاء الدولي إذا رُفعت أمامه نزاعات يطلب منه الفصل فيها، مثلما حدث بين السلفادور والهندوراس، حول نزاعهما الحدودي البحري، وأصدرت محكمة العدل لدول وسط أمريكا بهذا الشأن قرارها في 09 مارس 1917، وهو نفس القرار الذي أكدته محكمة العدل الدولية ضمن قرارها الصادر في 11 سبتمبر 1992<sup>1</sup>.

وفي حالة الخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة، فإنه لا يجوز لأي منها أن تمد بحرها الإقليمي أبعد من الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط الأساس<sup>2</sup>، كما نجد ذلك الحال في خليج العقبة الذي يعتبر نموذجا للخلجان الدولية ومن بين الأقاليم الجغرافية الأكثر إثارة للجدل، تم تقسيمه بين كل من مصر، العربية السعودية والأردن، إلى جانب الكيان الإسرائيلي، في 29 نوفمبر 1947<sup>3</sup>. وفلسطين التي يجدر بالذكر أن موضوع الاعتراف بها كدولة مازال عالقا يراوح مكانه فوق رفوف مكاتب هيئة الأمم المتحدة<sup>4</sup>.

وحري بالذكر أن نعرض نقطة مهمة جدا مازالت تتداخل مفاهيمها نوعا ما مع هذه الخلجان، أين يعتبر بعض رجال الفقه الدولي أنه في كثير من الأحيان تأتي بعض الخلجان الدولية أو الوطنية على شكل مضائق دولية، فكما هو معلوم يمكن للبحر الإقليمي أن يتضمن مضيقا يستعمل للملاحة الدولية مع اختلاف أحكام ذلك وعدد الدول التي يقع المضيق في أراضيها، فقد يكون فيها المضيق

<sup>1</sup>-Voir ; Recueil des arrêts de la cour internationale de justice, El Salvador/ Honduras, 1992, p.351.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105.

<sup>3</sup>- Arrêt de l'Assemblée Générale des N.U., 1947, N° 181.

- خليج العقبة نموذج أمثل للخلجان الدولية، لاعتبارات جغرافية وتاريخية وسياسية رافقته عبر العصور، وله أهمية عسكرية وإستراتيجية للعالم العربي، والعالم الإسلامي أيضا لكونه الطريق التاريخي للحج إلى بيت الله الحرام، بتوسط كلا من مصر، السعودية، الأردن وفلسطين، يعتبر الذراع الشرقي للبحر الأحمر، بينما خليج السويس هو ذراعه الغربي، يبلغ طوله حوالي 200 ميل بحري، ويتراوح اتساعه بين 03 أميال و18 ميلا، يبلغ اتساع مدخله حوالي 09 أميال، تتخلله جُزر وصخور ما يقلل من المساحة البحرية الصالحة للملاحة. كانت تقاسمه الدول العربية الثلاثة مصر، العربية السعودية والأردن إلى أن جاء قرار جمعية الأمم عام 1947، ليضيف الكيان الإسرائيلي للاتحة الدول المطلة على هذا الخليج لدواعي تاريخية. ولما استقر الوضع لهذا الكيان عام 1949، تمكن من وضع يده على مساحة قدرها 05 أميال من هذا الخليج، ليقيم عليها ميناء إبلاط بعد هدم قرية أم العريش الفلسطينية.

- انظر؛ جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص 188.

<sup>4</sup>- وقد منحت الأمم المتحدة فلسطين صفة دولة مراقب غير عضو بعد تصويت تاريخي في الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 29 نوفمبر 2012، وقد صوتت لصالح الطالب الفلسطيني 138 دولة فيما عارضته 9 دول وامتنعت 41 دولة عن التصويت. انظر الموقع:

الجمعية-العامة-تصويت-منح-فلسطين-صفة-دولة-مراقب-الأمم-المتحدة- <http://www.france24.com/ar/20121129>

موصلا لبحر داخلي وواقعا برمته في إقليم نفس الدولة، وتتوفر فيه الشروط السابقة كعدم تجاوز الاتساع، فهل يُعدّ هنا خليجا وطنيا؟ وماذا عن الحالة التي يكون عليها المضيق إذا كان واقعا في أراضي أكثر من دولة، أضف إلى ذلك معرفة الحكم الذي تأخذه القنوت الدولية بصفتها مضايق اصطناعية. وهو ما سنداول عرضه.

#### 1.2.4. المضايق والقنوت الدولية

إن المضايق والقنوت الدولية تشتركان في كونها من بين الممرات البحرية التي توصل بين بحرين، وتختلفان في كون المضايق أو البواغيز<sup>1</sup>، طبيعية أو من صنع الطبيعة، في حين أن القنوت الدولية تعتبر من صنع الإنسان، ولأهميتها الكبيرة في الملاحة الدولية سنحاول أن نتعرض إليها بالدراسة مع ترك قضية المرور العابر للسفن في المضائق<sup>2</sup>، في الفصل الثاني بحول الله، لنكتفي بعرض مفهومها وأحكامها القانونية فقط في النقاط الموالية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

#### 1.1.2.4. المضايق الدولية – Les Détroits Internationaux – The International Straits

المضايق الدولية أو البواغيز الدولية هي ممرات مائية طبيعية ضيقة، تفصل بين جزئين من اليابسة وتصل ما بين جزئين من أعالي البحار، وقد اشترطت لجنة القانون الدولي أن تخدم المضايق عادة الملاحة الدولية، ويرى الأساتذة دافيد روزيه وجيرارد تيبول David Ruzié et Gérard Teboul، بأنها: "عبارة عن طرق مائية طبيعية، تحصر أجزاء من البحر، وتوصل بين بحرين"<sup>3</sup>. ويتعين توافر الشروط التالية لكي تعد المياه مضيقا من الناحية الجغرافية:

- 1- أن تكون جزءا من البحر.
- 2- ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية، أي أنها طبيعية خالصة.
- 3- أن تكون محدودة الاتساع، فقد فسرها جانب من الفقه وأساتذة القانون الدولي، بألا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي، أو تتجاوز نصف اتساع البحر الإقليمي، ولكن بعضا من الفقه لا يأخذ بهذا القول، ويجعله مردودا لأن هناك من المضايق ما يتجاوز ضعف اتساع البحر الإقليمي، أو يتجاوز نصف اتساعه، وإن لم يكن سطح البحر العام صالحا للملاحة

<sup>1</sup> - في المشرق العربي تدعى المضايق أيضا بالبواغيز وهو جمع مفردة "بوغاز".

- انظر؛ عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 38.

<sup>2</sup> - المادة 34 وما يليها من اتفاقية 1982.

<sup>3</sup> - « Les détroits : Ce sont des voies naturelles, qui constituent des portions de mer resserrées, faisant communiquer deux mers. »

- Voir ; David Ruzié et Gérard Teboul, Op, cit., p. 146.

- كالحزام الأكبر قرب شواطئ جزيرة سيلان أو سيريلانكا، أو كان يتجاوز ضعف مساحة البحر الإقليمي وإن خضع لقاعدة حرية المرور مثل مضيق جبل طارق<sup>1</sup>.
- 4- أن تفصل بين منطقتين من الأرض وتصل بين منطقتين من البحار.
- 5- أن تكون ممرا للمواصلات الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق.

#### أ. الأحكام القانونية للمضايق

تنقسم المضايق من الوجهة الجغرافية إلى نوعين: الأول يصل بين رقعتين من أعالي البحار مثل مضيق جبل طارق الذي يصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط، والثاني يصل بين رقعة من أعالي البحار وبحر داخلي مثل مضيق كرتشي détroit de Kertch، الذي يصل بين بحر أزوف والبحر الأسود<sup>2</sup>.

وهناك من يضيف إلى هذا التقسيم سيادة الدولة الممارسة عليها، حيث نجد إضافة إلى ذلك مضايق تصل بين جزئين من أعالي البحار وضافها خاضعة لسيادة نفس الدولة مثل مضيق البوسفور التركي، ونجد مضايق أخرى تكون وضافها خاضعة إلى سيادات عدة دول، أو أن عرضها يساوي ضعف عرض المياه الإقليمية، مثل مضيق بادو كالي Pas-de- Calais، قبل تمديد المياه الإقليمية إلى 12 ميل بحري<sup>3</sup>.

ولا يوجد للمضيق حكم واحد في القانون الدولي، فباستثناء المضايق التي تنظمها اتفاقيات دولية والتي تتمثل خاصة في المضايق التركية The Turkish Straits، المؤلفة من البوسفور والدردينيل وتحكمها معاهدة مونترو The Montreux Convention، المبرمة في 20 يوليو 1936، يجدر بالذكر أن البوسفور يربط بين بحر مرمرة Marmara Sea، والبحر الأسود Black Sea، ويربط الدردنيل بين بحر مرمرة وبحر إيجه، وهذه المضايق كانت تحكمها الاتفاقيات الثنائية الموقعة للدولة العثمانية مع عدة دول، منها معاهدة كوتشورك كاريناروجي المبرمة مع روسيا عام 1774، والمعاهدة المبرمة مع النمسا عام 1784. والمضايق الدنماركية The Danish Straits، والتي تتألف من ثلاثة مضايق؛ مضيق الساوند The Sound Strait، ومضيق البلت أو الحزام ويتضمن مضيق الحزام الصغير The Strait of Little Belt، والحزام الكبير The Strait of Great Belt، وترتبط ما بين بحر الشمال وبحر البلطيق وتقع بين السويد والدنمارك، وأبرمت بشأنها معاهدة كوبنهاجن، في

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 137.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 318.

<sup>3</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul, Op, cit., p. 146.

14 مارس 1857، التي بمقتضاها أصبحت هذه المضائق مفتوحة للملاحة الحرة وبدون رسوم، وهناك أيضا مضيق جبل طارق Gibraltar Strait، الذي يربط بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط، الذي نصت بشأنه المادة 07 من التصريح البريطاني الفرنسي الصادر في الثامن من أبريل 1904، على حرية المرور في المضيق بضمانات الدولتين، كما أكدت الاتفاقية المبرمة بين فرنسا واسبانيا في 27 نوفمبر 1912، والخاصة بمركز الدولتين في مراكش على حرية المرور في المضيق.

كما يمكن الإشارة إلى أن مضيق هرمز يعتبر من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، ويشكل منفذ الخليج العربي الوحيد إلى أعالي البحار، إلى خليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي، ولم تتناول تنظيم المرور فيه أي اتفاقية دولية، لذلك فهو يخضع للقواعد العامة للقانون الدولي، وتدخل مياهه في عداد البحار الإقليمية الخاضعة لسيادة كل من إيران وسلطنة عمان وذلك بتقسيم المساحة كما اتفق عليه بين الدولتين، ورغم كل ذلك فهو من بين أكثر الممرات المائية الدولية مجالا للصراع<sup>1</sup>. فباستثناء هذه المضائق، ينبغي أن نفرق بين المضائق الموصلة لبحر داخلي، والمضائق الموصلة بين جزئين من أعالي البحار وتعرض لها كما يلي.

### أ.1. المضيق الموصل لبحر داخلي

إذا كان المضيق موصلا لبحر داخلي وواقعا برمته في إقليم ذات الدولة، ولم يتجاوز اتساعه 24 ميلا بحريا عدّ خليجا وطنيا، أي داخلا في ملكية هذه الدولة دون سواها، مثل بوغازي الدردنيل والبوسفور لما كان البحر الأسود لتركيا وحدها<sup>2</sup>. وفي حالة ما إذا كان المضيق واقعا في أراضي أكثر من دولة باشرت الدول الساحلية اختصاصها العام على ما يدخل في مياهها الإقليمية من مياه المضيق.

وإذا كان المضيق الموصل لبحر داخلي واقعا في أراضي دولتين كانت مياهه إقليمية لا وطنية، ويكون لكل منهما حقوق إقليمية على ما يجاوره من مياه، ويتم تحديد هذا القدر من المياه بخط الأساس للمجرى الرئيسي طالما كان اتساع المضيق أقل من ضعف البحر الإقليمي، وبمدى اتساع البحر الإقليمي إذا بلغ اتساع المضيق ضعفي البحر الإقليمي وما زاد عن ذلك اعتبر في حكم أعالي البحار، وإن جاز للدولتين حرمان السفن الحربية من المرور إلى الداخل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 147 وما يليها.

- راجع للمزيد؛ إبراهيم العناني، (النظام القانوني لمضيق هرمز)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد 1 و 2، السنة 30، يناير ويوليو 1988، ص 1-25.

<sup>2</sup> - علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 438.

<sup>3</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 138.



## أ.2. المضيق الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار

إن المبدأ العام في هذه الحالة يقرر حرية المرور للسفن التابعة لمختلف الدول، حتى لو أن هذا المضيق الموصل بين جزئين من أعالي البحار كان في أرض دولة واحدة، أو كان إقليميا لأكثر من دولة، كما أوجب العرف الدولي أن يفتح المضيق بمثابة خليج للملاحة الدولية تشجيعا للممارسات والأنشطة التجارية الدولية، وإن جاز للدولة الساحلية أن تنظم اختراق المراكب لهذا الممر البحري، وأن تضع القيود المناسبة لمرور السفن.

هذا المرور الذي يصطلح على تسميته بالمرور العابر الذي يطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وتصل بين جزئين من أعالي البحار، أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ويستثنى من ذلك حالة ما إذا شكّل المضيق جزيرة تالفة لدولة المضيق، فإن المرور العابر لا ينطبق إذا وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية، أو عبر منطقة اقتصادية انفرادية خالصة ذات ملاءمة مماثلة<sup>1</sup>.

إن تقرير المبدأ العام بحرية المرور مرده لمصلحة أعضاء المجتمع الدولي في تسهيل المواصلات الدولية، فعلى الدولة والدول التابع لها المضيق أن تسمح للسفن الأجنبية بالمرور من خلاله، وفي نفس الوقت ينبغي لها أن تضع النظم التي تحقق لها حماية مصالحها شريطة ألا تعرقل فعالية المرور في المضيق. ولها أن تنظم دوريات الأمن والاستطلاع في المضيق وتنظيم عبور السفن الحربية، ولا تمنعها من المرور ما دام مرورها بريئا، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يثير صعوبات خاصة بوضع السفن الحربية وقت السلم والسفن جميعا وقت الحرب خاصة إذا كانت دول المضيق أطرافا في الحرب<sup>2</sup>.

### 2.1.2.4. القنوات الدولية – Les canaux International – The International Canals

هي تلك الممرات البحرية الاصطناعية، أو كما تعرّف أيضا بأنها مضائق اصطناعية، شُقّت بغرض الوصل بين جزئين من أجزاء البحار، والأصل في القناة أنها تعد جزءا من إقليم الدولة التي شُقّت فيها وتخضع للسيادة الكاملة لهذه الدولة، ما لم ترتبط الدولة مع غيرها من الدول باتفاق يفرض على عاتقها التزامات معينة، مثلا نجد قناة كورنيتا The Cornith Canal، التي لم تبرم بشأنها أية اتفاقية خاصة، وتقع برمتها في إقليم اليونان حيث افتتحت للملاحة البحرية عام 1893، وتخضع

<sup>1</sup> - المادتين 37، 38/3 من اتفاقية 1982.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 320.

لسيادة اليونان الكاملة أين تتولى وحدها تنظيم الملاحة فيها، وتربط بين البحر الأدرياتيكي وبحر إيجه<sup>1</sup>.

ولما كان الغرض من حفر القنوات الدولية هو تيسير الملاحة الدولية وتقصير طرق المواصلات، وهو ما سزاه لاحقاً في الفصل الثاني، فينبغي فتحها للسفن التجارية لجميع الدول والسفن الحربية كذلك من قبيل حسن السياسة والتعاون الدولي، وإن كان للدولة التي قامت بحفر القناة وصيانتها أن تحصل على رسوم مقابل ما تكبدته من حفرها، ومصاريف صيانتها<sup>2</sup>.

وأما القنوات ذات الأهمية الدولية، والتي تخضع لاتفاقيات دولية فتضم قناة السويس، التي تحكمها اتفاقية القسطنطينية لسنة 1888، والتي تصل بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، وقناة بنما التي تحكمها الآن اتفاقيات أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية مع بناما في السابع من سبتمبر 1977، وتصل ما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي عبر إقليم بنما، وقناة كيبل التي حفرت عام 1896، لتصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال عند مصب نهر الألب، تحت رعاية الإمبراطور الألماني غليوم الثاني وأطلق عليها اسمه وقتئذ. وقد جرى العمل على وصف هذه القنوات بالدولية ومرد ذلك إلى طبيعة الملاحة فيها.

وقد كان النظام القانوني للقنوات البحرية يحاول التوفيق بين انشغالين متناقضين في مجال القانون الدولي للبحار؛ يتعلق الأول بضمان حرية المرور عبر هذه القنوات، هذه الحرية التي كانت في الأصل سبب وجود هذه الممرات، في حين يتعلق الثاني باحترام السيادة الإقليمية للدولة التي تعبرها القناة<sup>3</sup>.

وتعمل الاتفاقيات الدولية الخاصة بكل قناة على إيجاد نوع من التوازن بين هذين الإنشغالين، مع الملاحظة أن إمكانية تعميم نظام قانوني موحد يُعنى بالقنوات الدولية مجتمعة يبقى أمراً مستبعداً نظراً لخصوصية كل قناة والترتيبات المتعلقة بها. إلا أن القاعدة في ذلك تتمثل في كون هذه القنوات مفتوحة أمام الملاحة الدولية دون تفرقة أو قيود فيما عدا تلك المتعلقة بتنظيم المرور الذي تباشره دولة الإقليم، والتي تفرض رسوماً بعنوان إدارتها للقناة، ولا يقصد بهذه الرسوم أن على القناة عبء ارتفاق،

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 150.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 148.

<sup>3</sup> - انظر في ذلك؛ أستاذنا الفاضل الدكتور عزوز كردون، محاضرات مقياس الطرق المائية لمجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.

فدولة الإقليم السيادة المطلقة عليها، وأن نظام الملاحة البحرية عبرها تحدد دولة الإقليم بصفة انفرادية لكون هذه القنوات تدخل في نظام الملاحة الخاص بالمياه الداخلية وذلك لغياب الاتفاقيات الخاصة بها، مع ذلك نلاحظ أن محكمة العدل الدولية كانت قد اقترحت فيما يخص قناة كيبل، في قرارها الصادر في 17 أوت 1923، في قضية ويمبلدون Wimbledon، بقولها: "أن هناك قدر أدنى من الحق العام بالنسبة للقنوات الدولية يتعلق بحرية استعمالها..."، إلا أن الأسلوب الاتفاقي في تسيير القنوات الدولية هو السائد في كل العالم إلى الآن، سواء في حرية المرور عبرها، أو في تنظيم العلاقة بين دولة الإقليم والدول الأخرى<sup>1</sup>.

ويستثنى من كل ما سبق، الوضع التاريخي لبعض الخلجان التي تسمى في المنظومة الفقهية بالخلجان التاريخية.

### 3.4. الخلجان التاريخية

لقد شهد موضوع الخلجان التاريخية مناقشات عديدة في مؤتمر التقنين، الذي عُقد في عهد عصبة الأمم في لاهاي عام 1930، لكنها لم تخرج بنتائج واقعية وهو نفس الحال الذي آلت إليه الأمور في مؤتمر جنيف 1958، وإن كان هذا المؤتمر قد ترك توصيات للجمعية العامة للأمم المتحدة حتى تقوم بعمل دراسات في هذا الموضوع ثم إحالتها إلى الدول الأعضاء لتبدي الرأي فيها. وبذل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار من أجل ذلك، محاولات لوضع تحديد مدلول المياه والخلجان التاريخية، وشهد تقديم الإمارات العربية المتحدة لمشروع مواد إلى المؤتمر في دورته الثالثة بجنيف عام 1975، يهدف إلى إيضاح أن فكرة الخلجان التاريخية تنتمي إلى نظرية المياه التاريخية، والتي مؤداها وجود مساحات بحرية تباشر عليها الدولة الشاطئية السيادة بناء على سند تاريخي مهما تكن صفة هذه المساحات البحرية، وأن السند التاريخي في المياه البحرية المتاخمة للدولة يمكن توافره باستجماع الشروط التالية:

- أن تباشر الدولة سيادة واقعية ومعلنة على جزء من المياه البحرية، يجوز لها أن تحوزه حسب قواعد القانون الدولي.
- أن تباشر هذه السيادة عبر فترة زمنية لها وزنها واعتبارها.
- أن تقبل الدول الأجنبية بمباشرة الدولة الساحلية لهذه السيادة خلال الفترة التي يتكون خلالها السند التاريخي، فهذا القبول معناه انتفاء الاعتراض الذي يحقق ما يسمى " بالتسامح العام"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 193. راجع في هذا أيضا؛ أستاذنا الفاضل الدكتور عزوز كردون، المرجع نفسه.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 134.

هذا ويعاب أيضا على اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أنها لم تتعرض لمدلول الخلجان التاريخية، لكن يمكن القول أنها عبارة عن خلجان بالمفهوم الجغرافي، فتداتها الموصلة بالبحر تزيد عن 24 ميلا بحريا، إلا أنه بالرغم من ذلك يضيف عليها القانون الدولي وصف الخليج الوطني وتعتبر من قبيل المياه الداخلية، وقد جرى العرف الدولي على تحقيق الاعتراف بسيادة الدولة على هذه الخلجان لاعتبارات تاريخية وقانونية استنادا إلى استمرار وضع يد الدولة الساحلية عليها لمدة طويلة باعتراف من باقي الدول الأخرى، وخلفية فكرة الخلجان التاريخية في الواقع هي امتداد لفكرة المياه التاريخية التي أثارها الدول لتبرير فرض سيادتها على خلجان معينة، حيث يعرف الأستاذ بوشي Bouchez، المياه التاريخية كفكرة معادلة لفكرة الخلجان التاريخية بأنها: "تلك المياه التي تمارس فيها الدولة الساحلية، خلافا لقواعد القانون الدولي الواجبة التطبيق، بصفة واضحة وفعلية ومستمرة لمدة زمنية معتبرة حقوقا سيادية بموافقة الدول الأخرى".<sup>1</sup>

وتأتي هذه الخلجان نتيجة للاستخدام المتواصل وغير المتنازع عليها مثلما هو عليه الحال بكندا في خليج هودسون La baie d'Hudson، وبالمقابل هناك قضية المطالب الليبية المزعومة والمربية على خليج سرت<sup>2</sup>. ليترتب على تطبيق فكرة الخليج التاريخي تحول الطبيعة القانونية لهذا الخليج من خليج دولي إلى خليج وطني، وعلى هذا الأساس سوف نعرض آراء الفقه الدولي والقرارات التي توصل إليها القضاء الدولي في هذا الصدد.

#### 1.3.4. رؤية الفقه الدولي للخليج التاريخي

كما تقدم، أن الفقه يُعرّف الخليج التاريخي ضمن مفهوم أشمل ألا وهو المياه التاريخية، ونضيف إلى ما جاء في التعريف السابق للفقيه بوشي Bouchez، ما جاء به الفقيه شارل دي فيشر Charles De Vicher، حيث يرى أن: "الخلجان التاريخية هي تلك الخلجان التي تخضع بصفة واضحة ولمدة طويلة لسلطة الدولة الساحلية، ولا يعكر تلك الممارسة اعتراض أو احتجاج الدول الأخرى"، وكذلك الأستاذ دي دراغو D. Drago، الذي قال برأي خالف به حكم التحكيم في النزاع الإنجليزي الأمريكي حول المصائد سنة 1910، أين عبّر عن مفهوم الخلجان التاريخية بما يلي:

- وراجع في ذلك أيضا؛ تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جنيف 17 مارس - 10 ماي 1975، ص 33.

<sup>1</sup> - انظر النص الأصلي لما قاله الفقيه Bouchez, A.

« Historic waters are waters over which the coastal state, contrary to the generally applicable rules of international law, clearly, effectively, continuously, and over a substantial period of time exercises sovereign rights with the acceptance of states. »

- Bouchez, A. ; the regime of bays in international law, London, Longman. 1964, p. 203.

- انظر؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 45.

<sup>2</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 143.

- Voir; CIJ. Aff. Salvador/ Honduras, 1992.

حينما أكد هذا البلد سيادته عليها، وأن الظروف الخاصة مثل الشكل الجغرافي والاستعمال منذ قديم الزمان. وفوق كل ذلك مقتضيات الدفاع. هي عوامل تبرر مثل هذا الإدعاء.<sup>1</sup> فحسب الفقيه دي دراغو إذن، حتى يصبح الخليج تاريخيا يجب أن يتوفر فيه شرط العامل الجغرافي المُظهر للانبعاج دون التباس وشرط تواتر الاستعمال والاستغلال المنفرد منذ القديم من طرف الدولة الساحلية وأن يكون لهذا الخليج أيضا دور ضروري في استراتيجية الدفاع.

في حين يرى الفقيه كولومبوس C.J. Colombos، في العموم: "أنه يتعين أن تكون هناك قابلية منطقة محددة من أعالي البحار، للاحتلال استثنائيا بناء على أسباب مبنية على اعتبارات تاريخية وعلى التقادم، مع عدم وجود معارضة من طرف الدول الأخرى على هذا الاحتلال الاستثنائي."<sup>2</sup>

#### 2.3.4. الخليج التاريخي في ملفات القضاء الدولي

إن سكوت الاتفاقيات الدولية الشارعة عن تقنين الخلجان التاريخية، أدى بالضرورة إلى استحالة التوصل إلى آلية دولية تحول دون نشوء نزاع حول مشروعية ادعاءات الدولة الساحلية لممارسة حقوقها على هذه المياه، لذلك فقد عالج القضاء الدولي على رفوف ملفاته قضايا كثيرة في هذا الشأن بدعوى مختلفة، أهمها الحفاظ على المصالح الحيوية للدولة الساحلية، هذه المصالح التي تقدرها هذه الدولة بعينها في هذه الخلجان، والتي يرى فيها الطرف الآخر اقتطاعا غير مبرر من أعالي البحار حين تشكل عائقا أمام حرية الملاحة. من ذلك حكم التحكيم الذي صدر عام 1910، في قضية شمال الأطلسي، وكذلك ما توصلت إليه محكمة العدل لأمريكا الوسطى في معالجتها للنزاع الحاصل بين كل من السلفادور والهندوراس ونيكاراجوا، حول خليج فونسيكا Fonseca Bay في مارس 1917، إلى اعتبار هذا الخليج منطقة سيادة مشتركة بين الدول الثلاث المجاورة له، كما أنه يتعين توافر ثلاثة عوامل لتقرير ما إذا كان الخليج يعد تاريخيا أم لا، ألا وهي العوامل التاريخية والجغرافية والمصالح الجهوية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وقد جاء رأي الفقيه D. Drago، كما يلي:

« Quand ce pays a affirmé sa souveraineté sur elles et que les circonstances particulières, telle que la configuration géographique, l'usage immémorial et pardessus tout les nécessités de défense justifient une telle prétention. »

- Voir ; De Vicher, C. : problèmes de confins en droit international public, Paris, Pedone, 1969, p. 115.

<sup>2</sup> - C. J. Colombos ; The International Law of the Sea, London, Longman, 6th edition, 1967, p. 61.

<sup>3</sup> - Arrêt de la C. I. J. du 11/9/1992 précise le régime juridique des eaux de la baie de Fonseca (différend frontalier terrestre insulaire et maritime El Salvador/ Honduras), Nicaragua (intervenant), Rec. p. 601-602.

وقد ذهبت أيضا محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية السابقة الذكر عام 1951، إلى اعتبار الخلجان النرويجية خلجانا تاريخية، طالما أن الدولة مارست هيمنتها على هذه المياه لفترة طويلة دون أن تنازعها دولة أخرى أو تعترض على ذلك، كما أن بعض الدول تتجه إلى اعتبار بعض الخلجان التي تتغلغل في شواطئها خلجانا تاريخية لاعتبارات تتعلق بمصالحها الحيوية، مثلما جاء به قرار الاتحاد السوفييتي في 20 يوليو 1957، الذي يعتبر خليج فلاديفوستوك Vladivostoc المؤدي إلى بحر اليابان خليجا تاريخيا<sup>1</sup>.

ليبقى في هذا الشأن أن بعض الخلجان التاريخية تخضع للسيادة الإقليمية مثل خليج كانكال بفرنسا، وخليج هودسون بكندا، وخليج قابس بتونس وخليج بريستول في إنجلترا، في حين أن البعض من الخلجان تبقى في حالة غامضة ومعترض عليها كونها تاريخية مثل خليج فلاديفوستوك بين السواحل الروسية- الكورية، وخليج سرت الذي اعترضت على ملكيته الليبية، الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة سنة 1973، كما سزراه لاحقا.

ورغم كل ما تقدم، فإنه رسخ الاعتراف بوجود هذه الخلجان بعد استنادها إلى نظرية عامة قائمة على السند التاريخي واعتبار عدد من الخلجان الصغيرة والواسعة خلجانا تاريخية، مع عدم تطبيق قواعد الخلجان عليها.

رغم أن مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930، قد حدد خط الأساس في المياه التاريخية بالخط الموصل بين فتحتي الخلجان التي تتضمن تلك المياه، إلا أنه لم تحدد طريقة معينة لرسم خط الأساس فيها، ولهذا ترك الأمر للدول في تحديد خط الأساس في المياه التاريخية حسب رغباتها ومصالحها الخاصة<sup>2</sup>، في حين نصت على استثنائها كل من المادة 07 من اتفاقية جنيف لعام 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمادة 06/10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث نصت الأخيرة على أنه: "لا تنطبق الأحكام السابقة - الخلجان الوطنية- على ما يسمى بالخلجان التاريخية ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها بالمادة 08".

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> - ويمكن ذكر بعض الخلجان التاريخية منها: خليج بالك La Baie de Palk، خليج منار Le Golfe de Manar، خليج تونس وخليج قابس (بعرض 50 ميل) وفي عام 1973، أعلنت ليبيا أن خليج سرت الكبير (بعرض 330 ميل) يعتبر خليجا تاريخيا، وبالذرويح كلا من خليج فارانجر فجورد Varanger Fjord (بعرض 30 ميل) وأيضا خليج ويست فجورد West Fjord (بعرض 60 ميل)، وخليج كرانفيل La Baie de Granville بفرنسا (بعرض 17 ميل)، وفي كندا نجد خليج هدسن La Baie de Hudson (بعرض 520 ميل وطول 900 ميل) وخليج سان لوران Le Golfe de Saint Laurent. وفي الولايات المتحدة الأمريكية نجد خليج كيب كود Cape Cod (بعرض 32 ميل) ومونتيري Monterey ... انظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105 - 106.

اعتمادا على ما دُكر فيما يخص الخلجان التاريخية وربطها بالمياه التاريخية، وبناء على آراء الفقه الدولي واجتهادات القضاء الدولي المستمرة لمعالجة القضايا في هذا الشأن، ومحاولات الأمم المتحدة الرامية إلى تعريف تلك الخلجان والمياه بصورة عامة، واعترافاتها بسيادة الدول على هذه الخلجان في العديد من النزاعات المعروضة عليها، يخوّل لنا القول أنه لا يمكن اعتبار أي خليج، خليجا تاريخيا إلا بتضافر ثلاثة شروط:<sup>1</sup>

1- شرط الفاعلية: أي أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها الاخلاصة، الفعلية والمعلنة على مياه الخليج، بحيث تفصح عنها بتصرفات مادية تعبر عن تلك السيادة وتتطوي على ممارسة الحقوق المتفرعة عنها.

2- شرط الزمن: أن تبسط الدولة سيادتها على الخليج خلال فترة زمنية طويلة وبدون انقطاع.

3- شرط القبول: أي ألا تعترض الدول الأخرى على التصرفات السيادية للدولة الساحلية خلال فترة ممارستها، وتقبل تلك التصرفات ولو كان قبولها ضمنيا.

بعدها تقدم نقوم بإلقاء نظرة على دولنا العربية، لمعرفة أهم الخلجان الموجودة بها، وأوضاعها القانونية ومدى انطباق القواعد القانونية عليها في ظل أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية.

#### 3.3.4. الخلجان العربية<sup>2</sup>

تعتبر الدول العربية من أكثر الدول التي توجد بها أعداد كثيرة من الخلجان، ذلك لكونها تمتلك شواطئ واسعة تطل بها على مساحات بحرية هائلة، بدءا من البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر، والبحر العربي المؤدي إلى المحيط الهندي، والمحيط الأطلنطي، ونجد على هذه الشواطئ خلجانا، البعض منها تطل عليها شواطئ دولة واحدة، والأخرى تطل عليها شواطئ دولتين أو أكثر.

##### 1.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ دولة واحدة

من هذه الخلجان نجد في تونس خليج الحمامات، خليج قابس، خليج تونس وخليج عزارة، وفي ليبيا نجد خليج سرت، وفي مصر نجد خليج الطينة وخليج العرب (العلمين)<sup>3</sup> وخليج أبو قير على البحر الأبيض المتوسط، وخليج السويس على البحر الأحمر، وفي سوريا خليج السويدية، وفي الكويت نجد خليج الكويت.

##### 2.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ أكثر من دولة

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 184 - 185.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 136.

<sup>3</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 36.

نجد من هذه الخلجان، خليج السلوم على البحر الأبيض المتوسط وتطل عليه كل من مصر وليبيا، وخليج العقبة على البحر الأحمر وتطل عليه كل من مصر والسعودية والأردن وفلسطين، وخليج الإسكندونة وتطل عليه كل من سوريا وتركيا، وخليج عكار الذي تطل عليه سوريا ولبنان، وخليج عدن وتطل عليه جمهوريتا اليمن والصومال، وخليج القمر وتطل عليه جمهورية اليمن وسلطنة عُمان، والخليج العربي وتطل عليه كل من العراق، إيران، الكويت، الإمارات العربية والسعودية، وخليج عُمان وتطل عليه عُمان ودولة الإمارات العربية وإيران.

الملاحظ أنه لم يثر جدال أو خلاف معين حول معظم هذه الخلجان، من حيث تطبيق قواعد القانون الدولي عليها، إلا أن أهم الخلجان العربية التي أثارت إشكالات حادة، لما أحاط بها من أوضاع وظروف سياسية وإستراتيجية هي خليج العقبة المذكور سابقاً، وخليج سرت الذي يقع على سواحل الجماهيرية العربية الليبية، والذي شهد خلافات وإشكالات عديدة لأهميته الكبيرة، حيث انقسمت الآراء حول طبيعته القانونية، فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي وبالتالي تعد مياهه بمثابة مياه داخلية، ومنها من يقول بأنه لا يتوفر لا على شروط الخليج التاريخي ولا على شروط الخليج القانوني، ولأهميته الإستراتيجية ووجوده بسواحل بحرنا الأبيض المتوسط، حري بنا أن نتعرض إليه بالدراسة في النقطة الموالية.

#### 4.3.4. خليج سرت الكبير

يقع هذا الخليج على سواحل الجماهيرية العربية الليبية، يحده شرقاً وجنوباً وغرباً اليابسة الليبية، ويحده شمالاً خط العرض 32 درجة<sup>1</sup>، يبلغ عرضه حوالي 500 كم أي ما يقارب ثلث الساحل الليبي الذي يبلغ طوله 1870 كم. مياهه ليست عميقة جداً، غنية بالمركبات المرجانية التي تشكل في بعض أجزائه حواجز تعرقل ملاحاة السفن عند دخولها لمياه الخليج وخروجها منه، بسطت ليبيا سيطرتها عليه عبر التاريخ، وهو ما تثبته المعاهدات الثنائية المبرمة بين ليبيا وبعض الدول بهدف حماية أساطيلها البحرية خاصة التجارية منها، المارة عبر الخليج مقابل مبالغ مالية معينة تُدفع سنوياً، كالمعاهدة التي تمت بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية عام 1796، ومع كل من الدنمارك والسويد على التوالي عامي 1796 و1798، إلا أنه في عام 1803 توترت العلاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية، حينما قامت القوات الليبية باحتجاز السفينة فيلادلفيا Philadelphia، وأسّر حوالي 308 من ضباطها وبحارتها عندما حاولت بعض السفن الأمريكية الاقتراب من الساحل الليبي.

وفي 09 أكتوبر 1973، أعلنت ليبيا في بيان رسمي أن خليج سرت الكبير يعتبر خليجاً تاريخياً ليبيا، وأنها بالنظر إلى تغلغله عبر مياهها الإقليمية وصولاً إلى مياهها الداخلية، وممارستها

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الذاصر، المرجع السابق، ص 185.



عليه من دون منازعة حقوق السيادة عبر التاريخ الطويل، عن طريق إقامة المصائد السمكية وعدم السماح للسفن الأجنبية بالمرور عبر مياهه دون إذن من السلطات الليبية، وحماية لمصالحها القومية فإنها تتمسك بحقها السيادي والإستثنائي على هذا الخليج واعتباره مياهها داخلية لها، لكن الولايات المتحدة الأمريكية اعترضت على هذا البيان سنة 1974، ما أفضى إلى تأزم العلاقة بين البلدين ليتطور بعدها الأمر إلى نزاع عسكري فوق مياه خليج سرت<sup>1</sup>، ويرى الأستاذ زهير الحسيني أن الإعتراض الأمريكي لم يكن في الحقيقة اعتراضاً على اعتبار الخليج تاريخياً بل كان تعبيراً عن مشكلة سياسية، تطورت إلى نزاع عسكري وعدوان على ليبيا<sup>2</sup>، لتتدخل الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها غير الملزم الصادر في 20 نوفمبر 1986، لتحسم في طبيعة الأعمال العسكرية الأمريكية بأنها عدوان على ليبيا، وبالتالي قيام المسؤولية الدولية في حق الولايات المتحدة.

في حين أن أهمية هذا الخليج تتضح اقتصادياً، من كونه يشكل ثلث سواحل ليبيا فيعتبر بناء عليه مورداً هاماً من موارد الصيد، كما أن أهم مناطق النفط الليبية تمتد من جنوب الخليج إلى حوض "سرير" على مسافة 400 كم، وتمر عبره كذلك خطوط أنابيب النفط من الآبار إلى الموانئ النفطية، كما تتضح أهميته العسكرية في كونه يمثل موقعاً استراتيجياً ومقراً آمناً لبعض القواعد العسكرية الليبية في سرت، لحماية بعض المنشآت النفطية، ويمثل طريقاً خاصاً من طرق الاتصال السلكية واللاسلكية والبحرية والجوية.

وفيما يتعلق بالطبيعة القانونية لخليج سرت، قد انقسمت الآراء حول ذلك، فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي ومنها من يرى بأنه لا يشكل خليجاً تاريخياً ولا خليجاً قانونياً، فيستند أنصار الرأي الأخير إلى نص المادة 10 بفقرتيها الأولى والثانية، التي تبين صراحة المقصود بالخليج الذي تعود سواحله لدولة واحدة ويشترط فيه حسب النص أن يحوي مياهها داخلية في مساحة تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة يكون قطرها هو مدخل ذلك الخليج، لتستبعد الفقرة الخامسة من نفس المادة إطلاق وصف الخليج القانوني على كل انبعاث تزيد فتحته على 24 ميلاً بحرياً، وهو ما ينطبق على خليج سرت حيث تزيد فتحته على ذلك القدر، وبالتالي لا تعتبر مياه انبعاثه مياهها داخلية بل تُكوّن مياهها دولية تخضع لمبدأ حرية الملاحة.

أما أنصار الرأي الذي يقول بالخليج التاريخي، فهم يستندون إلى السيادة التي مارستها ليبيا على مياهه لفترات زمنية طويلة وهو ما أثبتته الاتفاقيات الدولية والوثائق في ذلك الصدد، وأن هذه

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> - زهير الحسيني، (الأسس القانونية للسيادة على الخالجان التاريخية وخليج سرت الكبير)، *المجلة المصرية للقانون الدولي*، العدد 42، سنة 1986، ص 156.

السيادة لم تكن محل نزاع منذ القديم، إلا أنه تجدر الإشارة فقط إلى المعارضة الوحيدة التي أبدتها الولايات المتحدة الأمريكية تجاه إعلان ليبيا أن الخليج هو خليج تاريخي لبيبي، ليتبين بعدها أن هذه المعارضة جاءت لدواعي سياسية، وقد حسمت جمعية الأمم المتحدة في النزاع بأن أذكرته وقالت بأنه عدوان، وأثبتت المسؤولية الدولية على الولايات المتحدة<sup>1</sup>.

إلا أنه وحسب الشروط السابقة الخاصة بالخليج التاريخي، فإن خليج سريت من الصعوبة بمكان تحديد طبيعته، ولكن الأخذ باعتباره خليجا تاريخيا أقرب ما يكون إليه من الخليج الدولي.

## 5. حالة الموانئ والمراسي

إن عمق المياه الشاطئية يحدد مدى قدرة هذه المياه على استقبال عدد كبير من السفن ومختلف المركبات البحرية الوافدة إلى موانئ الدولة الساحلية والراسية بمراسيها.

### 1.5. الموانئ The Ports

ما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، لم تُعرّف الميناء لهذا يتم اللجوء إلى تعريف أورده اتفاقية جنيف لعام 1923، والمتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، فنصت المادة 01 من النظام الملحق بها: "يقصد بالموانئ جميع الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية بصفة اعتيادية والمستخدمة في التجارة الدولية."

وهو تعريف يقترب كثيرا من بعض التعريفات التي أوردها فقه القانون الدولي والتي تنص على أن: "الموانئ عبارة عن منفذ طبيعي...أو صناعي... تتخذ منه السفن مأوى للشحن أو التفريغ أو لإنزال الركاب أو حملهم." كما يرى الفقه أيضا أن الموانئ الصغيرة الداخلية (الواقعة على ضفاف الأنهار)، التي تربطها ممرات، صالحة للملاحة تعد من قبيل الموانئ البحرية<sup>2</sup>.

ويعتبر الأستاذ عبد الكريم عوض خليفة، الموانئ الموجودة على شاطئ الدولة والمعدة لاستقبال السفن داخلة ضمن إقليم الدولة، وقد جرى العمل على أن الدولة لا تغلق موانئها التجارية في وجه السفن التجارية الأجنبية استنادا إلى سيادتها، لأن ذلك يتعارض مع الغرض الذي أعدت له الموانئ، ويخل بمبدأ حرية الملاحة البحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 52.

<sup>2</sup> - G.Gidel, Op, cit., p. 14 et s.

<sup>3</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 34.

وتتكون الموانئ من أجزاء بحرية هي مياه الميناء، وأخرى برية تتمثل في المنشآت والمرافق المينائية الدائمة، هذه المرافق تنتمي إلى الساحل البري، أما المنشآت البعيدة عن الساحل فتأخذ حكم الجزر الاصطناعية<sup>1</sup>، أما المرفأى le Havre/ The Harbour، فهي أقرب إلى حد بعيد من الخلجان الصغيرة، تحتمي فيها السفن من العواصف وتكون طبيعية أو صناعية أو بينهما معاً.

وفيما يتعلق بطريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ، نجد أن المادة 08 من اتفاقية 1958، والمادة 11 من اتفاقية 1982، قد حددتا ذلك إذ قررت الأخيرة أنه " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة."

وبناء على هذا النص يكون تعيين خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، بمد خط مستقيم من نقاط الحواف الخارجية التي تعد أبعد أجزاء المنشأة الدائمة في الميناء مثل أرصفة التحميل، والتفريغ والتي تعد جزءا متما للنظام المرفئي، ويبدأ قياس عرض البحر الإقليمي من هذا الخط في اتجاه أعالي البحار، وما وراء هذا الخط نحو البر يعد مياهها داخلية يوجد به الميناء ومنشأته الدائمة.

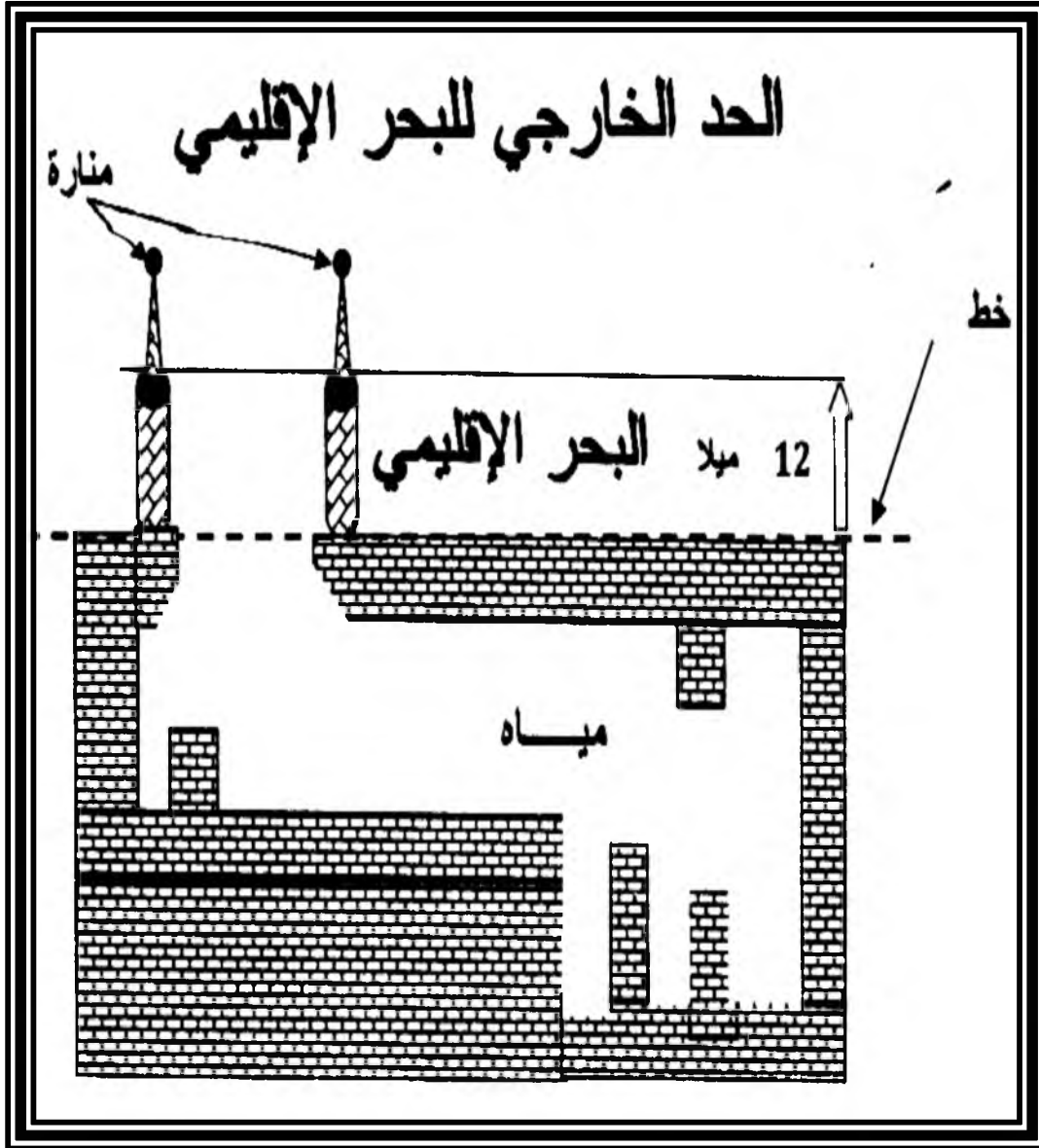
وتعتبر الموانئ بناء على ما تقدم من مشتملات المياه الداخلية للدولة وجزءا من أملاكها العامة، وتتمتع بصلاحيات حصرية من عمليات تنظيم دخول السفن إليها، وفرض الرسوم وتدابير الصحة والجمركة<sup>2</sup>، لكن ما يلاحظ على النص السابق أنه يمكن أن يثير بعض الصعوبات، إذ كيف نستطيع التأكد من الصفة الدائمة لهذه المنشآت، كما أن النص لم يشر إلى ماهية التركيبات بالإضافة إلى المنشآت والجزر الاصطناعية، على غرار المادتين 60 و 80، من اتفاقية 1982<sup>3</sup>.

والشكل الموالي يوضح تعيين خط الأساس المستقيم لقياس البحر الإقليمي في حالة الموانئ البحرية.

<sup>1</sup> - Agnès Gautier Audebert. Op. cit., p. 04.

<sup>2</sup> - بديرة العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 55.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 106.



شكل رقم 13 يبين خط الأساس المستقيم في حالة الموانئ البحرية

2.5. المراسي The Anchors

يقول عنها الأستاذ أغنيس غوتيه Agnès Gautier، أنها: "مساحات بحرية محمية بصفة طبيعية أو اصطناعية، وتشكل محطة أولية للسفن المتجهة نحو الموانئ أو فتحات الأنهار الدولية، عندما يتعذر دخول السفن إليها بصفة مباشرة."<sup>1</sup>

كما تُعرّف من بعض الفقه الدولي على أنها: "منطقة بحرية تستخدم رغم أنها قد تبعد عن الساحل، لرُسو السفن التي لا تقترب من الساحل، أو هي ملاجئ تحتمي فيه السفن من أمواج البحر لوجود حواجز من الجزر أو الشعاب المرجانية أو السواحل الرملية."

فهي تعتبر بمثابة تحصينات أو ملاجئ بحرية تستعمل لرسو السفن مؤقتا أو لتحميل أو تفريغ الحمولات، خاصة التي تشكل خطرا على الموانئ، تأخذ حكم المياه الداخلية مبدئيا، أما إذا تجاوزت خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي فتأخذ حكم المياه الإقليمية<sup>2</sup>، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 12 من اتفاقية 1982، بقولها: "تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي."

### ثالثا. خطوط الأساس الأرخيبيلية Archipelagic baselines

لقد خصص الجزء الرابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، للدول الأرخيبيلية وذلك في المواد (46-54) منها، ويعد هذا الجزء نصرا لهذه الدول وهو يتوافق مع رغباتها في فرض سيادتها على المياه التي تحيط بالجزر المكونة للأرخبيلات، وقد بذلت هذه الدول خاصة إندونيسيا والفلبين مجهودات مضمّنة لإقرار حقها في السيادة على المياه التي تحيط بالجزر التي يتكون منها الأرخيبيل، وتصل إلى أكثرها بعدا عن مركزه، واعتبار المياه الواقعة خلال تلك الدائرة مياه أرخبيلية<sup>3</sup>.

ودراسة المياه الأرخيبيلية تقتضي أولا بيان تعريف الأرخيبيل، وخطوط الأساس الأرخيبيلية، والوضع القانوني لهذه المياه.

#### 1. تعريف الأرخيبيل

<sup>1</sup> - Agnès Gautier Audebert, Op. cit., pp. 04-05.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 189.

<sup>3</sup> - Laurent Lucchini et Michel Voelckel ; Droit de la mer, T. I, La mer et son droit- Les espaces maritimes, Edition A. Pedone, Paris, 1990, pp. 190- 192.

- كما تجدر الإشارة إلى أن إندونيسيا هي السابقة عن إقامة مياه أرخبيلية سنة 1957، إلا أنه لم يتم اتخاذ أي إجراء دولي لتدعيم وضع الدول الأرخيبيلية إلى غاية انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، ليبلغ عدد الدول التي طالبت التمتع بنظام أرخبيلي بنهاية سنة 1982، قد بلغ 07 دول.

- انظر؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 177.

لقد كانت مسألة الأرخيبيلات محلا للدراسة من جانب عدة مؤسسات دولية سابقة لمؤتمر لاهاي سنة 1930، كمعهد القانون الدولي المنعقدة دورته في ستوكهولم سنة 1928، والذي عرف الأرخيبيل على أنه: "مجموعة من الجزر تشكل وحدة، ويقاس البحر الإقليمي من منتصف الأرخيبيل". كما يقول الأستاذ كولومبس Colombos: "حينما تكون الجزر متباعدة فإنها لا تعتبر أرخبيلًا، ويتعين أن يكون لكل منها بحر إقليمي، ولها مياه مستقلة، ويضيف أن مسألة اعتبارها أرخبيلًا تخضع لظروف جغرافية وتاريخية تقررها العادات المرعية".<sup>1</sup>

وفي الحقيقة أن الأرخيبيل كلمة إغريقية الأصل معربة عن الإيطالية في كلمة Arcipelago<sup>2</sup>، تم تعريفه في الفقرة (ب) من المادة 46 من اتفاقية 1982 بالقول أنه: "يعني الأرخيبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا".

في حين أن الدولة الأرخيبيلية قد تتكون من مجموعة من الجزر أو الجزر وأجزاء الجزر، مثل إندونيسيا التي تتكون من أكثر من ثلاثة عشر ألف جزيرة أو جزء من جزيرة، والفيليبين التي تتكون من أكثر من سبعة آلاف جزيرة. أو قد يتاخم سواحلها أرخبيل أو أكثر، كدول النرويج والسويد وفنلندا والشيلي.<sup>3</sup>

## 2. تحديد خطوط الأساس الأرخيبيلية

تضمنت اتفاقية 1982، الإقرار بنصوص تتعلق بكيفية تحديد حياة الدولة الأرخيبيلية والاعتراف بنظام خاص بالمياه الأرخيبيلية على نحو يتناسب والطبيعة الجغرافية لهذه الدول ويحقق التوازن الممكن بين مصالحها وبين مصالح الدول البحرية الكبرى، إذ نصت المادة 47 من الاتفاقية على أنه:

1- يجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيبيل على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1.

<sup>1</sup> - الكتاب السنوي لمعهد القانون الدولي، سنة 1928، مجلد 34، ص ص 6-7.

<sup>2</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 41.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 42.

- وقد جاء في نص المادة 46/أ من اتفاقية 1982 أنه: "تعني (الدولة الأرخيبيلية) الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى".

2- لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها 03 في المائة من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلًا ما، وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلا بحريا.

3- لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل.

4- لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تنحصر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

5- لا تطبق الدولة الأرخبيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

6- إذا كان جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقا بين هاتين الدولتين تبقى وتُحترم.

7- لغرض حساب نسبة المياه إلى اليابسة وفقا للفقرة 01، يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياهها واقعة داخل الأطر الشعبانية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة.

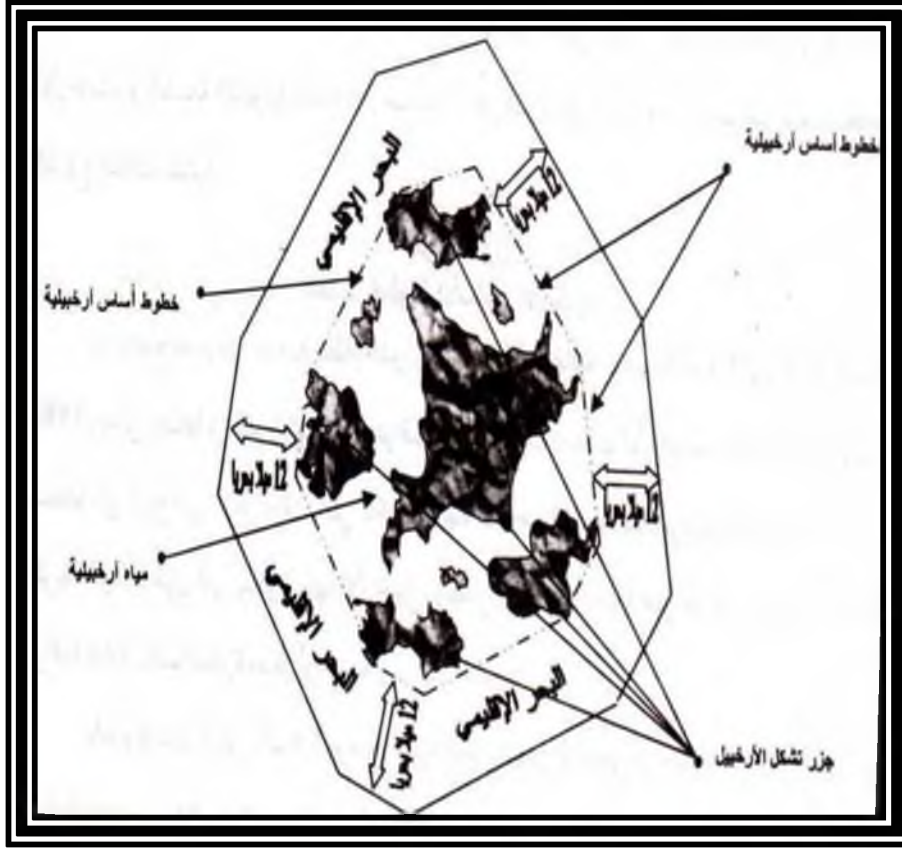
8- تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة للثبوت من موقعها. ويجوز، كبديل، الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية للنقاط تعيين المسند الجيوديسي.

9- تعلن الدولة الأرخبيلية الإعلان الواجب عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

وقد أكدت المادة 48 من الاتفاقية دائما على أن عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، يقاس ابتداء من خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقا للمادة 47.

والرسم البياني الموالي يوضح كيفية قياس البحر الإقليمي في حالة الدول الأرخبيلية، حيث توجد جزيرة كبرى وحولها جزر أصغر ولا يزيد طول الخط المستقيم بين جزيرة وأخرى 125 ميلا

بحريا، وأحيانا يكون أقل من ذلك بكثير، بين 50 و 70 ميلا بحريا والعبارة بالخطوط الخارجية عند حوافي الجزر.



شكل رقم 14 يوضح طريقة قياس البحر الإقليمي في حالة الدولة الأرخبيلية

### 3. الوضع القانوني للمياه الأرخبيلية

تتمتع الدولة الأرخبيلية بالسيادة على المياه الأرخبيلية المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد الجزر عن وسط الدولة الأرخبيلية، وهو ما اعترفت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، في مادتها 49 بقولها:



1- تمتد سيادة الدولة الأرخيبيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقاً للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخيبيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخيبيلية، وكذلك إلى قاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

3- تمارس هذه السيادة رهنا بمراعاة هذا الجزء.

4- لا يمس نظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية المقررة في هذا الجزء، في نواح أخرى، وضع المياه الأرخيبيلية، بما في ذلك الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

ويجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخيبيلية خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمواد 9 و10 و11، المتعلقة برسم خط الأساس الفاصل ما بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي في حال وجود مصبات الأنهار أو الخلجان أو الموانئ، على التوالي حسب المادة 50 من الاتفاقية.

إلا أنه يلاحظ أن سيادة الدولة الأرخيبيلية على مياهها الأرخيبيلية يجب ألا تؤثر على حرية الملاحة الدولية، ما ألزم ارتباطها بثلاثة قيود<sup>1</sup>:

- احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة.

- حق المرور البريء.

- حق المرور الأرخيبيلي.

سوف نتعرض إلى موضوع احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة بينما نتطرق إلى موضوع القيد المتعلق بنظام المرور البحري في الفصل الثاني.

### 1.3. احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة

وفقاً لما جاءت به المادة 51 من اتفاقية 1982، فإنه يجب على الدولة الأرخيبيلية، دون الإخلال بالمادة 49، أن تحترم الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى، وتتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخيبيلية. ويتم بناء على طلب أي من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 44-45.

ممارسة هذه الحقوق والأنشطة، بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقات ثنائية تبرم بينها، شريطة عدم نقل هذه الحقوق إلى دول ثالثة أو إلى رعاياها ولا تُشاطر مع دول ثالثة أو مع رعاياها.

كما تحترم الدولة الأرخيبيلية الكابلات المغمورة الموجودة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، وتسمح هذه الدولة بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلقيها الإخطار الواجب بموقعها وبنية إصلاحها مثلما جاء في الفقرة الثانية من نفس المادة.

### الفرع الثالث

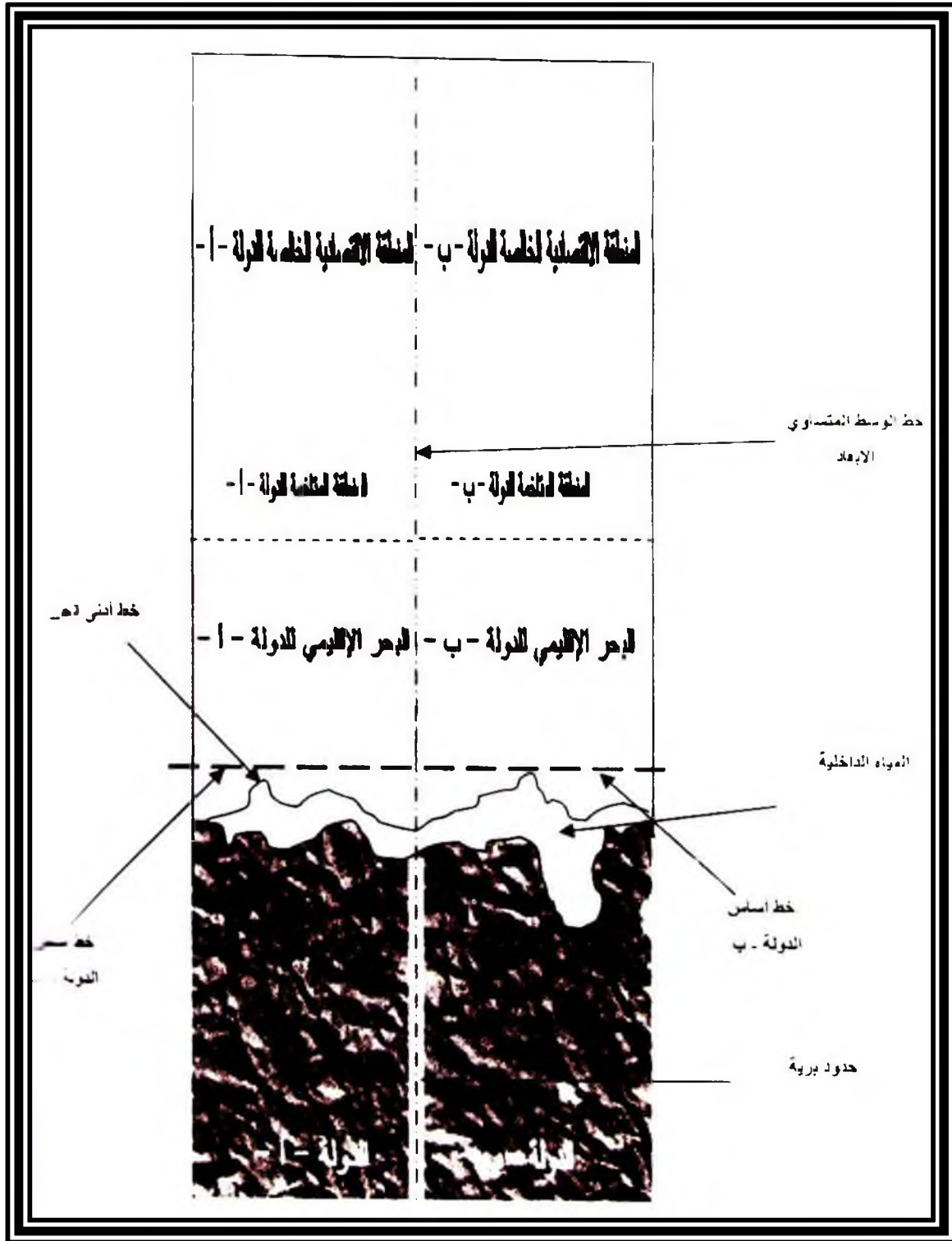
#### حدود البحر الإقليمي الواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة

مهما يكن فإن التصرف الأحادي الذي تقوم به الدولة الساحلية في هذه الحالة، عند رسمها لخطوط أساس قياس عرض بحرها الإقليمي، قد يخلق بعض النزاعات الدولية بين الدولة الساحلية والدول المجاورة لها على نفس الخط الساحلي أو بينها وبين الدول المقابلة لها، حيث يلاحظ دائماً وجود إشكالات خاصة في تثبيت حدود البحر الإقليمي بينها.

إلا أن تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة لا يثير إشكالات في الوضع الاعتيادي للسواحل، أين تحدد الحدود الجانبية للبحرين الإقليميين للدولتين المتجاورتين بخط مستقيم تبعد كل نقطة فيه بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين<sup>1</sup>، والشكل الموالي يبين ذلك<sup>2</sup>.

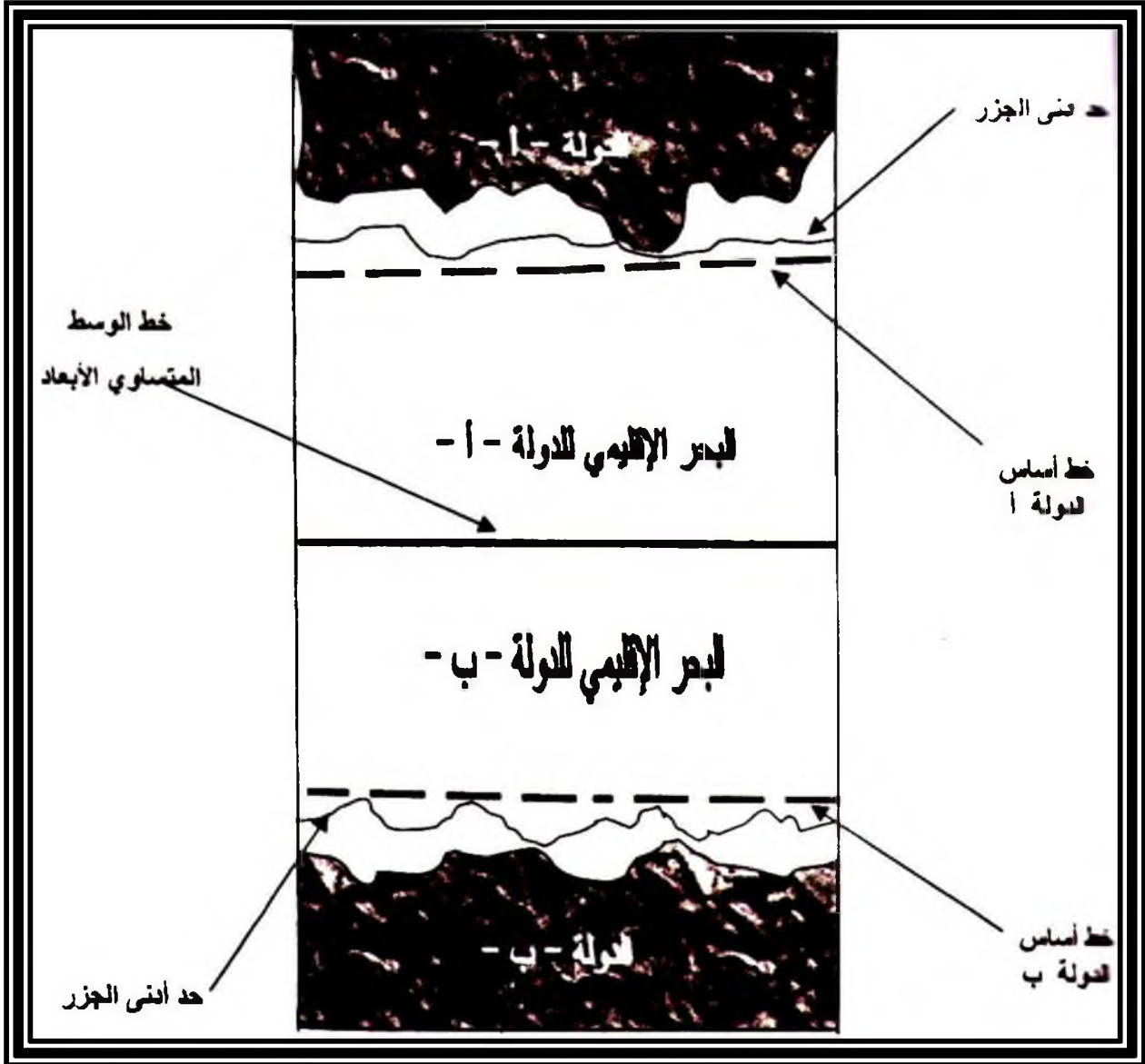
<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 117، وما يليها.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 268-269.



شكل رقم 15 يوضح حالة الدولتين المتجاورتين

وبالنسبة للدول المتقابلة أيضا، تحدد الحدود الخارجية للبحرين الإقليمية لهما بخط أو خطوط مستقيمة تبعد بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 16 يوضح حالة الدولتين المتقابلتين

إلا أن الصعوبة تثار في حالة تقوس أو انحناء سواحل الدول المتجاورة، بحيث تؤثر في هذه الحالة حدود البحر الإقليمي لأحدهما في الأخرى، وأحيان يكون عرض البحر الموجود بين الدولتين المتقابلتين أقل من عرض البحرين الإقليميين لهاتين الدولتين.

أما بالنسبة للدول التي توجد بها تعرجات أو جُزُر في مياهها، فإنه لا يمكن تطبيق قاعدة خط تساوي البعد أو قاعدة الخط الوسط دون صعوبات أو دون الإضرار بإحدى الدول المعنية، وهو ما تطرقت له بالدراسة فيما بعد، في نفس الحكم تقريباً، كل من اتفاقية جنيف 1958، في مادتها 12، واتفاقية 1982، في مادتها 15، حيث تنص الأخيرة على أنه: "حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

وعليه نستخلص من هنا ثلاثة عناصر للتحديد:

- 1- أن عملية التحديد يمكن أن تتم بطريق الاتفاق بين الدولتين المعنيتين.
- 2- استخدام طريقة خط الوسط وطريقة الأبعاد المتساوية عند عدم وجود اتفاق بين الدولتين المعنيتين.
- 3- تطبيق حل آخر عند وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تستدعي ذلك.

وما يلاحظ على هذه العناصر، هو ما يلي:

- أن الإشارة إلى الاتفاق جاءت زائدة، فالدول ذات السيادة حرة دائماً في إبرام ما تشاء من الاتفاقيات وفي الامتناع عنها، كما أنها حرة في الاتفاق على تحديد حدودها في حدود ما تسمح به قواعد القانون الدولي<sup>1</sup>.
- فيما يخص العلاقة بين تساوي البعد والظروف الخاصة، فقد كان هناك تساؤل يدور حول إمكانية افتراض وجود تسلسل بين هذين العنصرين، والقول إن كون هذه القاعدة تطبق على الحالات غير الطبيعية فقط، لذا يفترض خضوع قاعدة الظروف الخاصة لقاعدة تساوي البعد، أي أن قاعدة تساوي البعد تسمو على قاعدة الظروف الخاصة

<sup>1</sup> - انظر، المادة 53، من اتفاقية فينا لقانون المعاهدات المعقودة في 23 نيسان (أفريل) 1969.

لكن هذا الافتراض يصعب إسناده لأن كلا العنصرين يطبقان في حالات مختلفة، فلا يمكن إذن القول بسمو إحداها على الأخرى.

- أن تعبير "الظروف الخاصة" لم تحدده المادة 15، السابقة تحديدا واضحا ودقيقا باستثناء الإشارة إلى الحقوق التاريخية، وقد حاولت لجنة القانون الدولي عند تعليقها على هذه النقطة، توضيح المقصود بهذه الظروف عند إشارتها إلى الشكل الاستثنائي للساحل ووجود الجُزر، والممرات الصالحة للملاحة<sup>1</sup>.

وقد جاءت بعض المقترحات والمخاوف لبعض البلدان مثل: اليونان وتركيا وفنزويلا، بشأن هذا الموضوع في المؤتمر الثالث لقانون البحار، لكنه في الغالب لم يعرف اهتماما كبيرا، ويظهر سبب ذلك في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال والجرف القاري بين تونس وليبيا التي أشارت إليهم محكمة العدل الدولية، وكذلك في الأشكال المختلفة للساحل التي تحوي جُزر وممرات، وعلى هذا الأساس فإن أغلب الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار قبلت الصيغة الواردة في المادة 15، السابقة والتي تذكر تساوي البعد والظروف الخاصة وتهمل أي إشارة واضحة لهذه الأخيرة، ما جعل هذه القاعدة تكتسب قوة العرف في البحر الإقليمي، حسب حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال.

### المطلب الثالث

#### الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي (النظريات)

إن الموضوع المتعلق بالطبيعة القانونية للبحر الإقليمي ذو أهمية كبرى، لذلك فقد كان محل جدال فقهي وقانوني كبير، فبهذا التحديد تنقرر علاقة الدولة الساحلية في موضوع السيادة عليه والنظام القانوني المتميز الذي تتبعه، ومقدار ما تتمتع به الدول الأخرى من حقوق كذلك في هذا المجال البحري، سواء لما يتقرر لها من مرور بريء أو من ناحية تحديد المركز القانوني للسفن الأجنبية المارة عبره، ويقصد بالطبيعة القانونية للبحر الإقليمي الأساس القانوني الذي يدخل للدولة ممارسة رقابتها وحقوقها التي تدعيها على هذا الجزء، وكما تقدم فإن هذا الموضوع قد عرف ولا يزال

<sup>1</sup> - راجع، الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، الجزء الثاني، 1956، ص 300.

- وقد جاء حسب محكمة التحكيم الفرنسية البريطانية، في الفقرة 70، من قرارها الصادر في 30 حزيران 1977، في قضية الجرف القاري، أن أعمال لجنة القانون الدولي بينت أن السبب الذي دعاها إلى إدخال مفهوم الظروف الخاصة في المادة 12، من اتفاقية 1958، حول البحر الإقليمي والمادة 06، من اتفاقية الجرف القاري، هو تصحيح النتائج غير المنصفة التي يمكن أن تنتج عن التطبيق الآلي لطريقة تساوي البعد، ولضمان التحديد المنصف في جميع الحالات.

- Voir ; L. Cafilich ; « La délimitation des espaces entre Etats dont les côtes se fond face ou sont adjacentes », en Traité du nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, Bruxelles, Bruylant, 1985. p. 390.

يعرف خلافات ونقاشات فقهية، برزت أهميتها عندما كان قانون البحار عرفيا بشكل أساسي، فبسبب غياب النص الوضعي الذي يحدد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، قام المؤلفون بتحليلاتهم المختلفة. إلا أن تعامل الدول اللاحق أدى إلى تبلور القانون الوضعي بشكل يجسد ذلك التعامل، وجاءت بعض الأفكار التي كانت في مجملها تدور وتنقسم حول تيارين أساسيين، الأول يقول بأن البحر الإقليمي يعتبر جزءا من أعالي البحار، والثاني يناصر الفكرة التي تقول أن البحر الإقليمي ما هو إلا الجزء المغمور من إقليم الدولة<sup>1</sup>.

## الفرع الأول

### اعتبار البحر الإقليمي جزءا من أعالي البحار

يرى أنصار هذا الاتجاه أن البحر الإقليمي كالبحر العالي من حيث الطبيعة، ودارت هنا فكرة متبادلة بين التنازل عن الحرية والتقييد للسيادة، إذ أنه لا بد من التنازل عن جزء من الأولى لفرض حماية حقوق الدولة الساحلية، ولا بد من تقييد الثانية في سبيل مصلحة الملاحة الدولية، وقد ظهرت في هذا الإطار ثلاث نظريات:

#### أولا. نظرية الحق السيادي للدولة

حيث يرى الفقيه الفرنسي فوشي، أن الحقوق التي تتمتع بها الدولة على البحر الإقليمي هي عبارة عن اختصاصات *Compétences* منحها لها القانون الدولي لتحمي نفسها وتضمن بقاءها وأمن شواطئها، ولهذا نجدها تمارس الرقابة في الشؤون العسكرية والصحية والجمركية في هذه المنطقة، أضف إليه بعض الامتيازات في ميدان الصيد لتلبية احتياجات السكان الاقتصادية، فالدولة هنا تمارس هذه الحقوق على البحر الإقليمي ليس باعتباره جزءا من إقليمها وإنما بسبب قربه من شواطئها وما ينتج عنه من أخطار على أمنها، ورغم هذا فهي ليس لها حق إصدار التشريعات أو حق القضاء، بل يقتصر حقها على تلك الإجراءات فقط، الشيء الذي أدى إلى نقد هذه النظرية كما انتقدت أيضا نظرية الحقوق الأساسية للدولة المشتقة منها، لكنه ورغم ذلك نجد أن قانون البحار الجديد قد جسد هذه النظرية في فكرة الحماية الذاتية المعترف بها للدولة الساحلية ضد التلوث البحري<sup>2</sup>.

#### ثانيا. نظرية الارتفاقات الساحلية

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 274.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 123 - 124.

- R.J.Dupuy, La mer sous compétence nationale, en, Traité de Nouveau droit de la Mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985 p.226.

جاء في فدوى هذه النظرية أن البحر هو ملكية مشتركة تعود للجماعة الدولية، وأن السيادة عليه تعود للجماعة الدولية أيضا، وقد نادى بهذا الاتجاه فينتوريا Francisco de Victoria<sup>1</sup>، وألبرت دولابراديل De Lapradelle، سنة 1898، حيث بين أن الدولة الساحلية ليس لها على البحر الإقليمي إلا حقوق ارتفاق تمارس في الأمور العسكرية والجمركية والصحية، وهي حقوق معترف بها لغرض تمكين هذه الدولة من حماية نفسها، ونستنتج من هذه النظرية بعض النتائج منها:

- أن فيه تقليص لاختصاصات الدولة بالقدر الذي يتناسب مع حمايتها.
  - أن البحر الإقليمي لا يشكل وحدة متجانسة، ولكن توجد فيه مناطق مختلفة تبعا لنوع الاختصاصات المعترف بها للدولة الساحلية. حيث نجد أن هناك منطقة للصيد وأخرى للرقابة على الأنشطة العسكرية وثالثة تختص بالرقابة الجمركية، وغير ذلك.
- لكن هذه النظرية حاليا تجد لها إشعاعا في فكرة التراث المشترك للإنسانية الخاص بأعماق البحار والمحيطات التي نادى بها الأمم المتحدة عام 1970، والتي تجسدت في اتفاقية 1982.

### ثالثا. نظرية الملكية العامة الدولية

بعض الفقهاء في القانون الدولي يرون أن البحر ملك عام دولي للجميع الحق في استغلاله *domaine public international*، من بينهم الفقيه الفرنسي جورج سل G. Scelle، وحثهم في ذلك هو الوحدة الطبيعية للوسط البحري، فهم يرون أن البحر تتحكم فيه الجماعة الدولية فيما يخص الملاحة والتبادل، وبما أن الدولة مشاطئة للملك العام فتدخل لها بعض الاختصاصات المعينة، كحال استفادة مجاور الطريق من تسهيلات ذلك الطريق بحكم موقعه.

لكن هذه النظريات التي تُدعى البحر الإقليمي بالبحر العالي لم تصمد أمام النقد الموجه إليها، لأنه لم يتم تبين الأساس الذي استند إليه لتبرير سيادة الجماعة الدولية على البحر الإقليمي، حيث أنه لا يمكن تصور وجود حق الارتفاق خارج حدود الاتفاق، كما أن فكرة حق المحافظة لا تكفي لتفسير الكثير من الحقوق التي تمتلكها الدولة على البحر الإقليمي، فبعض هذه الحقوق لا يتعلق بضرورة حماية أمن الدولة وسلامتها، كالحق في تنظيم الملاحة مثلا، إضافة إلى أن تقرير حق المحافظة للدولة الساحلية لا يستوجب اعتبار البحر الإقليمي جزءا من البحر العالي، بل يمكن أن يكون العكس هو الصحيح<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - كان يرى فينتوريا (1480-1546)، أن جميع الأشياء هي في الأصل ملكية لجميع البشر غير قابلة للقسم، ثم حدث تقسيم للأشياء لكن هذا التقسيم لم يشمل البحر الذي بقي ملكية مشتركة. انظر موقع: [http://en.wikipedia.org/wiki/francisco\\_de\\_vitoria](http://en.wikipedia.org/wiki/francisco_de_vitoria)

- راجع، عبد المجيد بوسحابة، محاضرات قانون المجتمع الدولي، كلية الحقوق، قسنطينة، 2004.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 124-125.



## الفرع الثاني

### النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة

ينقسم أنصار هذه النظرية إلى قسمين في تفسير طبيعة هذه العلاقة.

#### أولا. نظرية حق الملكية

من الفقهاء من يرى أن علاقة الدولة بالبحر الإقليمي هي علاقة ملكية *dominium*، خاصة في موضوع الصيد والملاحة حسب الفقه الروماني، فالدولة الساحلية كما هو معروف تمارس على بحرها الإقليمي كافة الحقوق والاختصاصات والسلطات التي تباشرها أيضا على إقليمها البري، لكن هذا المفهوم تطور فيما بعد بفضل جماعة من الفقهاء الكبار على رأسهم فاتيل، وأخذت بها بعد ذلك بعض دول العالم الثالث، بسبب الخلط بين مفهوم الملكية *dominium*، والسيادة *Imperium*، لأن هدف هذه الدول كان يتمثل في الاعتراف بسيادة ذات غاية اقتصادية تسيطر من خلالها على مصادر الثروة في هذا الجزء البحري، إلا أن هذه النظرية قد تعرضت للنقد وتم رفضها من غالبية الفقهاء بحجة أن التملك يستوجب الحيازة، لكن الحيازة في البحر لا يمكن أن تتحقق كما هو عليه الحال في الإقليم البري، أضف إلى ذلك أن العلاقة بين هذا الأخير والدولة هي علاقة سيادة وليست تملك.

#### ثانيا. نظرية السيادة

لمّا كان يعتبر أصحاب هذه النظرية أن البحر الإقليمي هو ملحق بإقليم الدولة الساحلية، قالوا بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي كما هي على إقليمها البري، وتستطيع الدولة أن تفرض على هذا الجزء سيادتها بالقوة وأن تفرض عليه رقابتها الكاملة، وقد لاقت هذه النظرية قبولا وارتياحا من الفقه الدولي من بين النظريات التي تبحث في علاقة الدولة ببحرها الإقليمي، وهذا ما تأكد في الدورة التي أجزاها معهد القانون الدولي بستوكهولم عام 1928، كما تأكد ذلك أيضا في البيان الختامي لمؤتمر تدوين القانون الدولي الذي انعقد في لاهاي عام 1930<sup>1</sup>.

## الفرع الثالث

### الموقف الدولي من هذه النظريات

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 125 - 126.

قد لوحظ على موقف الدول من خلال القوانين التي اهتمت بهذه القضية تأييدها لنظرية السيادة على البحر الإقليمي وتوضح ذلك على النطاق الداخلي بنفس المستوى الذي كان عليه على النطاق الدولي.

### أولاً. على مستوى النطاق الداخلي

قد اعتمدت أغلب الدول في قوانينها الوضعية على مد سيادتها على البحر الإقليمي، ومن أمثلة ذلك ما جاء في اللائحة البريطانية الصادرة عام 1908 واللائحة الجمركية السويدية الصادرة في 17 تشرين الأول (أكتوبر) 1927، والقانون الإيراني الصادر في 12 حزيران (يون) 1959، والقانون البيروفي المتعلق بالطيران المدني رقم 15720، الصادر في 11 تشرين الثاني (نوفمبر) 1965، وكذلك المرسوم رقم 1098، الصادر في 25 آذار (مارس) 1970، وبالنسبة للدول العربية نلاحظ المرسوم المصري الصادر في 15 كانون الثاني (جانفي) 1951، والمرسوم التشريعي السوري تحت رقم 304 لسنة 1963، والقانون اليمني رقم 8 الصادر في 9 شباط (فيفري) 1970، والمرسوم العماني الصادر في 17 تموز (جويلية) 1972<sup>1</sup>.

### ثانياً. على مستوى النطاق الخارجي

دولياً، جاءت بعض الاتفاقيات تأييداً لمبدأ السيادة على البحر الإقليمي، من بينها اتفاقية باريس لعام 1919، للطيران المدني<sup>2</sup>، واتفاقية شيكاغو عام 1944، للطيران المدني كذلك والتي نصت على السيادة الكاملة والمانعة للدولة الساحلية على كامل بحرها الإقليمي، إلا أنه يستثنى من ذلك كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، واتفاقية مونتيجويباي لقانون البحار لعام 1982، اللتان قيدتا هذه السيادة بجملة من القيود لمصلحة الملاحة الدولية، إذن فبذلك تكون هاتان الاتفاقيتان قد أخذتا بنظام الازدواجية الذي يعترف بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي من جهة، لكنه يقيداً لمصلحة الملاحة الدولية من جهة أخرى، وهو ما يفرق سيادة الدولة على إقليمها البري عن سيادتها على بحرها الإقليمي.

## المطلب الرابع

### سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات

<sup>1</sup> - محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 297 وما يليها.

-Voir aussi ; Arrêt de N.U ; ST/LEG/SER.B16/ National Legislation and treaties relating to the law of the sea, pp.3-40.

<sup>2</sup> - انظر المادة الأولى من اتفاقية باريس للطيران المدني لعام 1919.

كما جاء في الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فإن الدولة الساحلية تمارس سيادتها على إقليمها البري وعلى بحرهما الإقليمي بنفس المستوى، حيث نصت على أن: " سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري...، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".

## أولا. الاختصاصات الخالصة للدولة على بحرهما الإقليمي

يرى البعض أن الدولة تتمتع في هذا النطاق البحري باختصاصين، الأول تشريعي والثاني قضائي<sup>1</sup>. وسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي تخول لها جملة من الاختصاصات الوظيفية الخالصة في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط والبوليس وهو الدور الذي سبق للقضاء الدولي وقبله العرف الدولي كذلك أن كرساه في مناسبات كثيرة، وتفصيل هذه الاختصاصات جاء في الميادين التالية:

### 1. الصيد البحري

حيث يخضع هذا النشاط في البحر الإقليمي إلى احتكار الدولة الساحلية المطلق حيث لا تسمح به إلا لرعاياها، لكنه يمكن لرعايا الدول الغير القيام بهذا النشاط بموجب اتفاق دولي ثنائي، أو بموجب حقوق تاريخية للدولة الغير، أو بموجب اتفاقية جماعية مثل الاتفاق الأوربي سنة 1983، المتعلق بالسياسة المشتركة داخل المجموعة الاقتصادية الأوربية في مجال الصيد البحري.

### 2. البحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية للبحر الإقليمي

تخضع أيضا هذه النشاطات للاختصاص المطلق للدولة الساحلية، وفي حالة عجز الدولة عن استغلال هذه الثروات، يمكن للدولة الساحلية أن تعهد بذلك إلى أشخاص معنوية أجنبية وفق عقود

<sup>1</sup> - والاختصاصين كالتالي:

1. الاختصاص التشريعي الذي تتمتع به الدولة الساحلية في هذا الحيز من البحر جاء بناء على العرف الدولي الذي اعترف لها منذ القديم بهذا الاختصاص، خاصة في مجال الجمارك والضرائب، كما اعترف لها بحق تنظيم الصيد وحق احتكاره لرعاياها حيث تم تحديد مجموعة من العقوبات ضد من يخالف هذه التنظيمات والقواعد، إذ لا يتم السماح بالصيد الأجنبي إلا بموجب اتفاق يعقد بين الدولة الساحلية والدولة الأجنبية المعنية.

2. الاختصاص القضائي الذي تتمتع بممارسته الدولة الساحلية ظهر جليا من استخدام الفعل الفرنسي « ne devrait pas » والفعل الانجليزي « should not » والفعل باللغة العربية « لا ينبغي » الوارد في المادتين 27 و 28 من اتفاقية 1982، المتعلقة بالولاية فالاختصاص في هذا النص هو القاعدة بينما عدم الاختصاص هو الاستثناء، والفعل المذكور أعلاه، معناه أن النص يجعل أمر الاختصاص متروكا لإرادة الدولة نفسها، ولكنه يدعوها إلى عدم ممارسته إلا في الحالات الواردة في النص مراعاة لمصلحة الملاحة الدولية.

- وقد تم الاتفاق في لجنة الصياغة على استخدام الفعل « لا ينبغي »... أن تمارس « بدل الفعل « لا تمارس » لأن الفعل الأول لا يتضمن من الجزم ما يتضمنه الفعل « لا تمارس » ولكن يتضمن الدعوة إلى عدم ممارسة الحق المقرر أصلا للدولة الساحلية، انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 127.

امتياز أو إجازات استغلال. ويبقى وارداً حق هذه الأخيرة في إلغاء التراخيص مع تعويض عادل لفائدة المتعاقد الأجنبي.

### 3. الجمارك

للدولة الساحلية الحق في اتخاذ التدابير التي تمنع تهريب الأموال والبضائع، وفرض الرقابة للكشف على أحوال الهجرة غير المشروعة، وكذلك لها أن تفتش السفن على مستوى هذا النطاق البحري واحتجازها في حالة المخالفة، وتعبئها إلى البحر العام في حال المطاردة الحثيثة، ومصادرة الأموال غير المشروعة وإنزال العقوبات بالمهريين.

### 4. الحفاظ على الصحة العمومية

للدولة الساحلية أيضاً كامل الحق في اتخاذ الوسائل اللازمة لحماية إقليمها ورعاياها من الأوبئة والأمراض، فتقوم بالحجر الصحي على بعض موانئها، أو تمنع بعض السفن من دخولها، أو تمنع بعض الأشخاص من النزول إلى اليابسة.

### 5. الرقابة الإدارية وتسيير الملاحة

تنظيم شؤون الملاحة وتسييرها في البحر الإقليمي حق للدولة الساحلية بشرط الإعلان لذلك، فهي تحدد المواقع المخصصة للسفن، وعددها والسفن الممنوعة من دخول موانئها لأجل معين أو مجهول، وهو ما جاءت به المادة 21 من اتفاقية 1982 حيث نصت في الفقرة الأولى على أنه:

1- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- ب- حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- د- حفظ الموارد الحية للبحر.
- هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصايد الأسماك.
- و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
- ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة والصحة.

وتنص في فقرتها الرابعة على أنه: " تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر. "

بالرغم من أن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي معترف بها من طرف القانون الدولي، إلا أنها لا يمكن أن تكون بنفس الممارسة على الإقليم البريء أو المياه الداخلية عموماً، ويصفها بعضهم بأنها سيادة محدودة Souveraineté Limitée، لا تخول على أساسها صلاحيات مطلقة للدولة ولذلك أوردت لهذه السيادة قيوداً، استجابة إلى مصلحة الدول في تمكينها من حرية الملاحة الدولية.

### ثانياً. القيود الممارسة على سيادة الدولة في بحرها الإقليمي

جاءت هذه القيود مراعاة لما تقتضيه مصلحة الجماعة الدولية في ضمان أكبر قدر من حرية الملاحة، رغم أن اتفاقيتي 1958 و1982، اعترفتا بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي أساساً. فقد ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من اتفاقية 1982، ومثلها المادة الثانية من اتفاقية 1958، أن «تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي».

وبمراجعة مواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي المتعلقة بهذا الموضوع، نلاحظ أن هذه السيادة تخضع لبعض القيود وأهمها نذكر قيد حق المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بالمركز القانوني لهذه السفن في البحر الإقليمي<sup>1</sup>، وقد نصت على ذلك المادة 17 من اتفاقية 1982 حيث قالت: "للسفن التابعة لكل الدول الساحلية منها وغير الساحلية أن تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي ضمن حدود أحكام هذا القانون."

وهناك من يفرق بين السفن التي تدخل المياه بإرادتها وتلك التي تدخلها بفعل قوة قاهرة كعاصفة مثلاً، حيث تشكل هذه الظاهرة الطبيعية أحياناً خطراً على سلامة السفن المتواجدة في المنطقة فتُجبر على دخول ميناء دولة أجنبية، ويعد هذا بمثابة قيد على سيادة الدولة الساحلية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 128.

<sup>2</sup> - وجدير بالذكر أن "مقال الظاهرة الطبيعية" استشهد به الأستاذ عبد القادر شربال، فيما يخص المياه الداخلية، كما يمكن أن تحدث مثل هذه الظواهر طبعاً في المياه الإقليمية. انظر في هذا الصدد؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 72.

وهذا من بين ما سنعرضه في الفصل الثاني، لكن قبل ذلك ينبغي أن نستطلع الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن في المبحث الثاني.

## المبحث الثاني الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

دأب الناس منذ آلاف السنين على استخدام السفن في ارتياد البحر واكتشاف أسراره وما ينطوي عليه من مغامرات، وأهم من ذلك أن الناس أبحروا من أجل الاستكشاف والاستيطان كما أبحروا من أجل التجارة والغزو. ومع مرور الزمن تطورت الحضارة البشرية تطورا كبيرا وسريعا وشهدت عصرا للنهضة شمل كل المجالات في أواخر القرن 19م، وبدايات القرن العشرين إلى اليوم، تطورت معها أيضا القوارب والسفن، وأصبحت هذه الأخيرة جزءا هاما من النظم التجارية والعسكرية الحديثة، كما أصبحت محور الزاوية والأساس في كل ملاحية بحرية، تغيرت فيها صناعة السفن رأسا على عقب بعد أن كانت تصنع السفن القديمة من الخشب سواء من البامبو أو الخيزران. لكنه بعد اختراع المحركات البخارية تغير معها جسم السفينة وأصبح من حديد، كما أصبحت السفن في ذلك الوقت تولد الطاقة الكهربائية من نفسها بمولدات خاصة، أين كانت تبلغ سرعتها من 20 إلى 25 عقدة أما الآن فسفن الملاحية تبلغ سرعتها أكثر من 40 عقدة<sup>1</sup>.

فالسفينة كوسيلة من وسائل النقل وواسطة من وسائط المواصلات البحرية الرئيسة على مستوى هذا النطاق اتخذت هيكلًا معينًا استوجب أن يتم تنظيمها وفقا لمنظومة قانونية معينة، ما أخضعها إلى نظامين قانونيين في نفس الوقت، القانون الدولي للبحار والقانون البحري، ويشترك القانونين في تحديد مفهوم السفينة، إلا أن قانون البحار يشترك مع القانون الدولي الخاص في تحديد علاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، ويفرد في تحديد مركزها القانوني عند وجودها في كل جزء من أجزاء البحار<sup>2</sup>.

لذلك سنحاول دراسة الأحكام المتعلقة بالسفن من خلال أربعة مطالب نوردتها كالتالي:

- المطلب الأول. مفهوم السفينة وأنواعها
- المطلب الثاني. جنسية السفينة
- المطلب الثالث. راية السفينة
- المطلب الرابع. طبيعة السفينة وحالتها القانونية

<sup>1</sup> - موقع : <http://www.bahreya.com>

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 64.

## المطلب الأول

### مفهوم السفينة وأنواعها

كما تقدم سابقا فالسفينة تعتبر الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية، إلا أن ظهور التقنيات الجديدة في الصناعات البحرية أدت إلى خلق وضعية مانعة لإعطاء مفهوم دقيق للسفينة، كما أن هذه الوضعية لا تقتصر فقط على القانون البحري الداخلي أو حتى القانون التجاري، بل تشمل أيضا القانون الدولي<sup>1</sup> مما أدى إلى ظهور اتجاهات مختلفة لم يتفق في تعريفها فقهاء القانون البحري وفقهاء القانون الدولي العام ولا فقهاء القانون التجاري أيضا في هذا الشأن، منهم من التزم الصمت بخصوص تعريف السفينة، ومنهم من اقتصر على تعريف ضيق يرتبط أساسا بموضوع النص أو بطبيعة المادة التي يتم تحليلها، ومنهم من اعتمد تعريفا موسعا أو تمثيلا على الأقل من حيث بعض العلاقات والجوانب ليشمل بذلك مختلف هذه المنشأة البحرية ولم يوضع معيار محدد لتعريف السفينة وتمييزها عن غيرها من المركبات<sup>2</sup>.

كل ذلك خلق بعض المشاكل في تطبيق الأنظمة القانونية المتعلقة بتسيير هذه الآلات على نحو معين، وسنحاول الوقوف على هذه التوجهات وتبيين مختلف الآراء والتعريفات في هذا الصدد، محاولة منا إيجاد تعريف جامع مانع نخلص إليه درءا لأي إشكال يقف عثرة في تطبيق قواعد القانون الدولي، وهذا من خلال ما يأتي.

### الفرع الأول

#### مفهوم السفينة

قبل الولوج إلى مختلف التعريفات التي عرفتها السفن خلال مراحل تطورها، ينبغي لفت الانتباه إلى بعض النقاط التي كان يؤخذ بها كمعيار لتمييز السفينة وتحديد صفتها، فقد كان معيار الطوفان على سطح الماء كافيا في السابق لتحديد صفة السفينة وقد أخذ بهذا المعيار كل من قانون المياه الإقليمية البريطاني لعام 1878، ومقرر لجنة نظام الموانئ البحرية المبرم في جنيف عام 1923، لكن لا يمكن الأخذ به لأنه ذو مضمون يتسع ليشمل كل ما يمكن أن يطفو على الماء من منشآت، كما يلاحظ أيضا أن تعريف السفينة لم يرد في اتفاقيات جنيف لعام 1958، أو حتى في اتفاقية 1982، لكنه ورد في عدد من الاتفاقيات متعددة الأطراف، إلا أن هذه التعاريف لا يستدل بها وليس لها أثر إلا في نطاق تلك الاتفاقيات.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، الوسيط في القانون البحري المغربي، طبعة 2000، ص 61.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، نفس المكان.

- Voir. M.R.Simonnet ; La convention sur la haute mer, Paris. 1966, p. 52.

كما أنها تحتوي على عناصر مرتبطة بدقة بموضوع الاتفاق. فمثلا نلاحظ في اتفاقتي لندن لعام 1954، وعام 1973، المتعلقتين بالتلوث من المحروقات والتلوث من السفن، على التوالي، قد شملتا في تعريفيهما الأرصفة الثابتة والمتحركة وأن الأخيرة أضافت إلى ذلك ما يسمى بالمنزلاقات على الهواء **Aeroglisseurs**، وجاءت اتفاقية بروكسل في 29 تشرين الثاني (نوفمبر) 1969، المتعلقة بموضوع التدخل في البحر العالي في حالة الحوادث التي تؤدي إلى التلوث من المحروقات واستبعدت من التعريف تلك المنشآت وجاءت اتفاقية أثينا في 13 كانون الأول (ديسمبر) 1974، وشملت المنشآت التي يصطلح على تسميتها " المركبات بوسادة هوائية " أو ما تُعرف باللغة الفرنسية **Véhicules à coussin d'air**، سميت كذلك لأنها تتحرك فوق طبقة من الهواء وتبقى دائما على مسافة قريبة جدا من سطح الماء. لذلك فهي لا تعتبر من السفن<sup>1</sup>.

ونحاول الآن سرد بعض التعريفات التي جاءت بها مختلف الاتفاقيات. فقد عرفت المادة الأولى من اتفاقية لندن التي عقدت في 20 تشرين الأول 1972، السفينة بقولها « إن عبارة (السفينة) معناها كل آلة أو جهاز من أية طبيعة كانت بما فيها الآلات بدون غاطس والطائرات المائية المستعملة أو القابلة للاستعمال كوسيلة للنقل على الماء ».

وفي تعريف اللجنة القانون الدولي للسفينة المقدم في تقريرها السادس بتاريخ 01 آذار (مارس) 1954، حيث نص على أنها « كل جهاز **engin** قادر على الحركة في المجالات البحرية، باستثناء المجال الجوي، بتجهيزه وطاقمه الخاصين لخدمة الأغراض المستخدم من أجلها ». ما يلاحظ على هذا التعريف أنه يتلاءم مع معطيات القانون الوضعي ويمكن أخذه في الاعتبار. إلا أن ما يعاب عليه هو أنه يهمل معيار التخصيص للملاحة في البحار رغم أنه يعتمد على معيار قابلية هذه الآلات للملاحة في البحر، وبالتالي فإنه يستبعد بعض الأنواع من منحها صفة السفينة انطلاقا من التعريف مثل السفن النهرية والسفن المستخدمة في المياه الداخلية.

كما يعرفها كل من الأستاذ **David Ruzié** و **Gérard Teboul**، أنها وبحكم غياب التعريفات الدولية، يمكن أن نعتبر سفينة، كل آلة عائمة، منظمة، قادرة على مواجهة أخطار البحر باستثناء القوارب **Radeaux** ومعدات الشواطئ، كالمعدات المستعملة للصيد<sup>2</sup>.

وهناك بعض الأجهزة العائمة غير المؤهلة بطبيعتها للرحلات البحرية كالقوارب البوابات **les bateaux- porte** والحطام **les épaves** والزوارق **les bateaux- scaphandriers** والمعامل

<sup>1</sup> -F.M.Fay ; « la nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P, 1973/4, pp. 1003-1004.

<sup>2</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 126.



العائمة والزوارق التي تعمل داخل الميناء، وذلك منذ قرار المحكمة Martens الصادر عام 1897، في قضية Costa- rica Packett، كما لا تعتبر من السفن، المنزلاقات على الهواء السابق ذكرها<sup>1</sup>.

في حين تباينت آراء الفقه والقوانين الوضعية فيما يتعلق بالجزر العائمة، فمنهم من اعتبرها من السفن إذا كانت تملك شكلا عاما يشبه السفن ومجهزة أيضا بمحركات للدفع، ومنهم من يعارض هذا الرأي، ومنهم من يتخذ موقفا غير واضح<sup>2</sup>.

وبعد كل هذا يتبين أن أفضل مفهوم يتفق عليه للسفينة، هو ذلك الذي يتلاءم مع ضرورات قواعد القانون الدولي العام المتعلقة بالملاحة ومع طبيعة الملاحة البحرية نفسها. أي يجب أن يكون لها قابلية للملاحة في البحار وهذا ما نجده في معيار تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، وبناء عليه لا بد من توافر شرطين في السفينة:

### 1. أن تكون مؤهلة وقابلة للملاحة البحرية

أي يجب أن تكون مجهزة ومكيفة بكل التجهيزات والوسائل الفنية اللازمة للملاحة ومرخصة قانونا للأخوض في البحار ومواجهة مخاطرها، وتتساوى في ذلك كل من السفن الشراعية والتي تعمل بالقوة الذاتية أيضا سواء كانت تجارية أو عسكرية، ونلاحظ هنا أنه لهذا السبب تم خروج المراكب التي لا تستطيع الملاحة في البحار من هذا الوصف.

### 2. أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية

لهذا السبب يتم خروج كل من المراكب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار من وصف السفينة، حتى إذا جابت البحار من وقت إلى آخر بصفة غير اعتيادية. حسب هذين الشرطين لا يمكن الوصف بصفة السفينة للقوارب، النهرية، الأحواض، الرافعات، والأرصفة والمدارس العائمة وزوارق الميناء وبقية منشآت الموانئ وكذلك الطائرات التي تهبط على سطح البحر أو ما يسمى بالطائرات البرمائية **Hydravion**، فهي تعتبر في حكم الطائرات التي تهبط على سطح الأرض، كما يتم التمييز بالنسبة لما يسمى بالجزر العائمة بين نوعين:

- 1- الجزر المخصصة للحركة من منطقة إلى أخرى مثلا حاملات الطائرات.
- 2- الجزر المخصصة للاستعمال في مناطق معينة، مثلا الجزر المخصصة للتقيب عن النفط.

<sup>1</sup> - F.M.Fay ; Op. cit. p. 1004.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 65.

كما أن كل الأشياء الملحقة بالسفينة والتي تعد من ضروريات الملاحة البحرية، تدخل في وصفها، مثلا الآلات والصواري وقوارب النجاة والذخيرة وأجهزة الإرسال اللاسلكي والسلاسل والرافعات، في حين أنه تم إغفال أثاث السفينة وصدرجات الإنقاذ gilets de sauvetage.

## الفرع الثاني

### أنواع السفن

تقسيم السفن وتصنيفها يكتسي أهمية كبيرة وله فائدة عظيمة، خاصة بالنسبة لتحديد الوضع القانوني للسفن في نقاط مختلفة من البحار، مثلا في المياه الإقليمية التي تعتبر محل دراستنا، إذ في ضوء هذا التقسيم نستطيع تحديد حقوق الدولة التي تمارسها على كل نوع من السفن.

وقد تم تقسيم السفن إلى نوعين رئيسيين هما: السفن العامة والسفن الخاصة. معتمدين في ذلك على معيار ملكية السفينة، وقد تبنى معهد القانون الدولي هذا المعيار في دورته المنعقدة في لاهاي عام 1898، أين تم تقسيم السفن إلى حربية وتجارية وضمن النوع الأول نجد السفن المملوكة للدولة، في حين أن النوع الثاني يشمل جميع السفن المملوكة للأفراد. لكن هذا المعيار أهمل فيما بعد، حيث نجد أن معهد القانون الدولي في دورته المنعقدة بستوكهولم عام 1928، قد تبنى معيار الغرض الذي تخصص له السفينة بصرف النظر عن مالكها. فإذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير تجارية تعتبر من السفن العامة، أما إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية فتعتبر من السفن الخاصة.

وهو ما أخذ به القانون الوضعي فيما بعد في العديد من الاتفاقيات الدولية مثل: اتفاقيات بروكسل في 10 نيسان 1926، حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات سفن الدولة واتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر العالي واتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>1</sup>.

### أولا. السفن العامة

وهي السفن التي تمتلكها الدولة وتستعملها للاستخدامات الحكومية أو أن تكون مملوكة لأشخاص القانون الخاص وتخضع في تسييرها للحكومات في الأغراض غير التجارية، هذا وتقسم السفن العامة إلى سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية أي التي تتعلق بالاستخدامات الحكومية أو الخدمة العمومية.

#### 1. السفن الحربية

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 66.

قد ورد في المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، تعريف السفينة الحربية على أنها "... السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها. ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري"<sup>1</sup>. ويجد هذا التعريف أساسه التاريخي في اتفاقية لاهاي لعام 1907، الذي أصبح فيما بعد أساسا للتعاريف التي جاءت في عدد من الاتفاقيات الدولية. وقد وردت في دورة أكسفورد لعام 1913، بعض الشروط لصفة السفينة الحربية نذكر منها:

أ. أن تكون جزءا من البحرية للدولة المعنية.

ب. أن يرأسها قائد من ضباط البحرية.

ج. أن يكون لها طاقم عسكري خاص.

لكن ما يلاحظ على نص المادة الثامنة السابقة الذكر، أنه مأخوذ حرفيا من اتفاقية بروكسل لعام 1952، حول مستثمري السفن الذرية ومطابق تماما لما ورد في معاهدة واشنطن المعقودة في 7 أيلول (سبتمبر) 1977، حول الحياد الدائم لقناة بنما.

كما تعرف المادة 29 من اتفاقية 1982، السفينة الحربية بأنها " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة<sup>2</sup>، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدول ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية." والفرق واضح بين تعريف الاتفاقيتين للسفينة الحربية. فتعريف اتفاقية 1982، يشترط أن تعود السفينة إلى "القوات المسلحة"، بينما تتحدث اتفاقية 1958، عن "البحرية الحربية". فتعبير "القوات المسلحة" يشمل كل السفن الحربية الملحقة بالقوات الثلاث، البحرية والبرية والجوية<sup>3</sup>.

وعليه يمكننا القول أن السفن الحربية هي كل السفن المخصصة للقتال والملحقة بالأسطول الحربي للدولة.

## 2. السفن التابعة لخدمة حكومية

<sup>1</sup> - راجع، اتفاقية لاهاي السابعة لعام 1907، المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية. وكذلك حول تعريف السفينة الحربية راجع أيضا: -C. J. Colombos ; Op. cit. p. 259.

<sup>2</sup> - من العلامات الخارجية المميزة للسفينة الحربية أيضا نجد ما يسمى بلهب الحرب flamme de guerre، وقبطان السفينة يخضع لنظام الانضباط العسكري للدولة. انظر؛

- David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 129.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68.

هي عبارة عن سفن عامة غير حربية حسب المادة التاسعة من اتفاقية البحر العالي لعام 1958، والمادة 96 من اتفاقية 1982، وهي تلك السفن التي تستخدمها الدولة وتعود إليها والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية. وهناك من يقسمها إلى قسمين:<sup>1</sup>

## 1.2. السفن التابعة للخدمات العامة التقنية

وهي تلك السفن التي تعنى بتقديم معلومات وافية في ميدان الأبحاث والدراسات وتطويرها والاكتشافات العلمية ومعلومات عن الطقس renseignements météorologiques، وأخرى متعلقة بنتييب الكابلات وعمليات الحفر في البحر، وتتمتع بالحصانة القضائية الكاملة.

## 2.2. السفن التي تمارس نشاطات تجارية

هي سفن ليست تجارية بالمفهوم القانوني أي لا تحمل سجلات تجارية، ولكنها تقوم بنشاطات تأخذ الحكم التجاري، وتخضع للنظام العام المتعلق بالسفن التجارية.

## ثانيا. السفن الخاصة

وهي تشمل السفن التي لا تصبغ بالصبغة الحربية وحتى غير الحربية أحيانا، ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص كما يمكن أن تكون تابعة للحكومات على السواء، مخصصة بطبيعتها لأغراض تجارية<sup>2</sup>، لذلك تسمى بالسفن التجارية، إذن فهي تمثل كل السفن المخصصة لهذه الأغراض ولكنها غير حكومية، وتعتبر في هذا السياق، سفن التسلية والسياحة والرحلات، وفق الرأي الغالب في الفقه وفي التعامل الدولي، بحكم السفن الخاصة لأنها تكون دوما تابعة للأفراد<sup>3</sup>.

## المطلب الثاني

### جنسية السفينة

<sup>1</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Loc.cit.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 217.

<sup>3</sup> - P. Fedozzi ; La condition juridique des navires de commerce. R.C.A.D.I., Vol. 10. 1925/IV, pp. 44 et s.

كما هو معروف فإن الجنسية تلعب دورا أساسيا في انتماء الأفراد أو أي كيانات أخرى وتبين مواطنهم الأصلي، لذلك وجب حملها لتفادي أي إشكال مثلا تقدير المسؤولية في حالة النزاع.

والسفينة كغيرها من الكيانات الأخرى ترتبط بالدولة برابطة متينة، ذلك لأنها تمثل نوعا من هوية الدولة وأحد مقوماتها الاقتصادية، فلما نذكر السفينة نذكر مباشرة بعدها اسم الدولة التي تنتمي إليها وعليه يمكن تحديد مركزها في المجتمع الدولي. ومن أسباب قيام رابطة الجنسية يمكن أن نذكر سببان رئيسيان هما:

#### - تخصص السفينة

فالسفينة مخصصة للتنقل خارج الحدود التي تمارس عليها الدولة سيادتها، ما يحتم استمرار رابطة الجنسية بين السفينة والدولة المعنية.

#### - خاصية البحر العالي

لا توجد سيادة لأي دولة على البحر العالي، ما يوجب وضع السفن تحت نظام قانوني لدولة ما وهذه الدولة تمثل جنسية السفينة.

وفي دراستنا لجنسية السفينة يتبين لنا أنها لم تخضع إلى التنظيم الدولي الاتفاقي إلا عام 1958، مع اتفاقيات جنيف للبحار. فقد كان الموضوع قبل هذا التاريخ يخضع إلى مجموعة من الأعراف الدولية وإلى عدد من قواعد القانون الداخلي ولم يستقر أيضا حتى بعد هذا التاريخ. وعلى هذا الأساس نحاول معرفة رأي الفقه حول هذا الموضوع كفرع أول، وما جاءت به اتفاقيات 1958 بجنيف و1982 بمونتيفوباي، كفرع ثان.

### الفرع الأول

#### جنسية السفينة حسب فقهاء القانون الدولي

رغم أن تعبير "جنسية السفينة" قد تجسد في العرف وفي تشريعات عدد من الدول، إلا أن هناك بعضا من فقهاء القانون لازال الشك يساورهم في أساس هذا التعبير ومدى سلامته، فاتفاقية جنيف لم تتطرق إلا للمبادئ العامة وتركت التفاصيل إلى الدول المعنية تسنها في قوانينها الوطنية مثل ما هو عليه الحال في قوانينها الوطنية مثلما هو عليه الحال في القواعد المتعلقة بجنسية الأفراد وكذلك الأشخاص المعنوية.

ويمكن أن نذكر على سبيل المثال بعض فقهاء هذا الرأي كالأستاذ باتيفول Battifol، الذي يقول: "إن الجنسية هي الارتباط القانوني لشخص ما بالسكان المكونين لدولة ما"<sup>1</sup>.

وهو نفس الرأي يراه كل من العميد لوريبور بيجونيير Lerebours Pigeonnière، والعميد لوسوارن Loussouarn<sup>2</sup>، كما يرى الأستاذ روجيه بنتو R. Pinto، أن السفينة مال كالمطائرة، لذا فالحديث عن إعطائها جنسية غير مناسب تماما حتى أنه طالب من اللجنة القانونية للجمعية العامة للأمم المتحدة أثناء مناقشتها في دورتها الحادية عشر، أن تحذف من القرار تعبير ما يسمى بالجنسية وأطلق عليها وصف «الجنسية الفاسدة Pseud nationalité».

ما يلاحظ على هذا الرأي أنه يتعارض مع موقف غالبية الفقه، ذلك لأن هذا الأخير لا يرفض استعمال تعبير أخذ به العرف والتعامل لوصف العلاقة الموجودة بين السفينة والدولة ولكنه استعمال عن طريق التشبيه بجنسية الأشخاص الطبيعيين فطبيعة السفينة خاصة جدا لكونها مال منقول، يمكن مقارنتها بالشخص الطبيعي من زوايا عديدة، ولتبرير هذه المقارنة قيل أنه إذا كان للسفينة هوية كالشخص الطبيعي بمعنى أنها تحمل اسما وحمولة ولها موطن وميناء فإنها تملك جنسية<sup>3</sup>.

كما أنه من المعلوم فليس للسفينة شخصية قانونية وأنها ليست من أشخاص القانون ولكنها وسيلة لبعض النشاطات الإنسانية الأخرى التي وجدت لأجلها. وفي الحقيقة أيضا يمكن للبعض القول أن نفس الأمر يتعلق بالآلات الأخرى التي يمكن مقارنتها بالأشخاص، وهذا شيء صحيح، لكن حالة السفينة قد تختلف من حيث أن هناك جماعة إنسانية تعيش وتعمل على ظهر السفينة فتعكس هذه الأعمال على صورة السفينة بصفة مستمرة وكأنها صادرة منها مباشرة. ما يؤدي إلى تشكيل ما يُدعى L'aggregation أي المنظمة أو organisée<sup>4</sup>.

فالسفينة في عمليات الصيد ينسب إليها سلوك الصيد وفي الاستكشاف تسمى بالمستكشفة وفي العمليات الحربية تسمى بالسفينة الحربية أو المدارية أو المقاتلة، وإذا كانت مخصصة للتجارة فتسمى بالتجارية وغيرها، ففي كل هذا هي تخضع لنظام معين كما تتعرض في نفس الوقت لعقوبات معينة جزاء على مخالفاتها المرتكبة.

<sup>1</sup> - H. Battifol ; Traité de droit international privé, Paris, L.G.D.J., 4<sup>e</sup> édition, 1967, No. 59.

<sup>2</sup> - Lerebours Pigeonnière et Y. Loussouarn ; Droit international privé. Paris, Dalloz, 1970, p. 79.

<sup>3</sup> - F.M. Fay; Op. cit., p. 1006.

<sup>4</sup> - G.Gidel; Le droit international public de la mer, chateaurous. t , I, 1932, p. 253.

وعلى هذا الأساس فإن السفينة يجب أن تحمل جنسية معينة لأنها ذات وضع خاص تجاه الدولة وهي تشترك مع الأفراد في فكرة مفادها أن كل نشاط يمارس يجب أن يكون تحت رقابة دولة معينة حتى يتم التمييز بين سلوكيات المواطنين أو حاملي جنسية الدولة المعنية وبين الأجانب، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن يكون المقصود بحمل الجنسية هو جعل السفينة عضواً في الدولة مثل أي شخص طبيعي<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### جنسية السفينة حسب الاتفاقيات الدولية

لكل سفينة جنسية ووطنية واحدة فقط، وبخلاف هذه القاعدة القانونية القديمة تعتبر أي سفينة بحكم عديمة الجنسية. هذا ما أخذت به كل من اتفاقيتي 1958، و 1982، في المادة السادسة والمادة الثمانية والتسعين وعلى هذا الأساس فحالة انعدام الجنسية وازدواجها للسفن تكون ممنوعة تماماً.

أضف إلى ذلك أن اعتمادنا على هذه القاعدة يسمح لأي دولة بمراقبة سفنها كما يسمح أيضاً للمجتمع الدولي بمحاربة كل أشكال القرصنة الدولية وحالات الغش، وبالتالي تخطي الصعوبات القانونية التي يمكن أن تحصل بفعل ازدواج جنسية السفينة كصعوبة تحديد الدولة المسؤولة عن خطأ هذه السفينة فأحياناً تصل الأمور إلى انعدام الرقابة نهائياً<sup>2</sup>.

فوجود رابطة الجنسية له أهمية بالغة تظهر من خلال المميزات الأساسية التي نذكر منها:

- أ. أن رابطة الجنسية تسمح للدولة بإجراء عمليات المراقبة وتطبيق مختلف القواعد العقابية على السفينة في حال تجاهلت تعليمات الدولة.
- ب. السفينة تكون محمية من طرف الدولة صاحبة الجنسية من أي ضرر قد تسببه لها السفن الأخرى أو سلطات الدول الأخرى فيمكنها طلب الحماية الدبلوماسية أو القنصلية لتلك الدولة.
- ج. يمكن تحميل مسؤولية تعويض الضرر في حالة حصوله من طرف الدولة صاحبة الخطأ.
- د. منع الدول الأخرى من فرض قواعد قانونية وتنظيمية مخالفة لتلك التي تفرضها الدولة مانحة الجنسية<sup>3</sup>.
- هـ. تحدد الجنسية ما يمكن أن تتمتع به السفينة من امتيازات وفقاً للقانونين الداخلي والدولي. كالاستفادة مثلاً من مناطق الصيد خاصة في المياه الداخلية والإقليمية للدولة.
- و. الإعفاء من بعض الضرائب والرسوم الجمركية.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup> - P. Fauchille ; Op. Cit., pp. 897-898.

<sup>3</sup> - Ch. Rousseau ; Droit international public, Paris. Sirey, t. I, 1970 , p. 225.

ز. حل مشكلة تنازع القوانين<sup>1</sup>.

ح. تحديد صفة السفينة المحاربة من السفينة المحايدة تبعا لموقف الدولة صاحبة الجنسية من الحرب.

مثلا جاء عليه الأمر في الدعوى بين أمريكا وبريطانيا ومشكل التحكيم والحياد في قضية السفينة Alabama عام 1872. وما جاء كذلك في قرار محكمة العدل الدولية الدائمة عام 1923، المتعلق بقضية السفينة Wimbledon<sup>2</sup>، المستأجرة من طرف شركة فرنسية لنقل معدات حربية إلى بولندا عبر قناة كيبل لكنه جرى أن رفضت ألمانيا هذا العبور للقناة في دانزينغ لأن قوانينها لعام 1920، كانت تمنع العبور في مثل هذه الحالات، حيث كانت بولندا في حالة حرب مع روسيا، وكانت المادة 380 من عهد عصبة الأمم تنص على أن العبور من قناة كيبل Kiel<sup>3</sup>، يكون مفتوحا وحرا فقط للسفن التجارية والسفن الحربية التي تكون دولها في حالة سلم مع ألمانيا وبشكل متساوي لمثل هذا الحق الذي يسانده القانون الدولي، والذي تفسره ألمانيا بحق ممارسة سيادتها على مياهها الإقليمية.

وما صدر كذلك في تقرير محكمة العدل الدولية رقم 15 عام 1948، ورقم 04 عام 1949، بالنسبة لقضية عبور الباخرة الحربية البريطانية لمضيق كورفو بالمياه الإقليمية الألبانية أو ما يُعرف في الهيئة الدولية بـ Corfu Channel Case<sup>4</sup>.

أما بالنسبة للقانون الدولي فقد منح الدولة حرية واسعة في تنظيم جنسية السفن وكيفيات وشروط ذلك. هذا ما جاءت به المادة 05 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، فنصت على أنه « تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها إلى السفن وشروط تسجيلها وحقها برفع علمها...». وهو نفس المعنى الذي جاء في المادة 01/91 من اتفاقية 1982.

<sup>1</sup>- G. Gidel ; Op. Cit., pp. 75-77.

<sup>2</sup>- Rec. C.I.J ; The SS (1923) Series a, N° 1.

<sup>3</sup>- قناة كيبل هي قناة يبلغ طولها 98 كيلومتر تربط بين بحر الشمال وبحر البلطيق. تسمح القناة باختصار مسافة 519 كيلومتر. عرف بناؤها عدة مراحل، حيث تم كمرحلة أولى الانتهاء منها في سنة 1784 وكان يبلغ طولها عندئذ 43 كيلومتر وعرضها 29 متر وعمقها 3 أمتار. كانت تلك المواصفات لا تسمح إلا بعبور البواخر التي لا يتجاوز وزنها 300 طن. أرادت البحرية الألمانية الربط بين قاعدتها في بحر البلطيق مع قاعدتها في بحر الشمال دون الاضطرار للالتفاف حول الدنمارك فتقرر بناء قناة جديدة. بدأت أعمال بنائها سنة 1887، في عهد الإمبراطور غليوم الثاني. استمر العمل بها حتى سنة 1896 وشارك فيها حوالي 9000 رجل. كانت في البداية لأغراض إستراتيجية ازدياد النشاط في القناة فتم تكبير منطقة تقاطع البواخر. وبعد الحرب العالمية الأولى قررت معاهدة فرساي فتح القناة للملاحة الدولية ولكن بقيت القناة تحت السيطرة الألمانية ليأبى هتلر الملاحة الدولية بها سنة 1936. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أعيد فتحها مجددا للملاحة الدولية.

للمزيد انظر إلى الموقع الإلكتروني: قناة كيبل <http://ar.wikipedia.org/>

<sup>4</sup>- صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات ELGA، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2002، ص 356 وما يليها.

- راجع أيضا؛

- F.G.Jacobs ; Public international law CRACKNELL'S law Students companion, London, BUTTERWORTHS, 1968, N° 9. p. 5. et suite.



وقد جرى الأخذ بهذه القاعدة في التعامل الدولي وفي القضاء الدولي أيضا منذ عام 1875، مثلا في قضية السفينة مونتيجو Montijo، وكذلك في قضية Boutres de Mascate، التي وردت في قرار محكمة التحكيم الدائمة الصادر في 08 أوت 1915<sup>1</sup>، وهذا ما معناه أن لكل دولة الحرية في منح أو منع جنسيتها للسفن حتى إذا توفرت الشروط التي تتطلبها الدولة في تلك السفن.

لكن الملاحظ أن سيادة الدولة في هذا الميدان نسبية بكون أن فكرة الجنسية تخضع للقانون الدولي إلى جانب خضوعها للقانون الداخلي، فتكون الدولة ملزمة بجعل كافة سفنها تحترم التنظيم الضروري بالقدر الذي يجنب استعمال جنسيتها بشكل تعسفي أو يشكل خطرا على المستعملين الآخرين للنطاق البحري لذلك يقول الفقه بضرورة وجود رابطة متينة بين الدولة والسفينة لتسهيل عملية الرقابة.

وعلى هذا الأساس يمكننا أن نتطرق إلى مختلف المعايير المعتمدة في الجنسية والتي فرضها القانون الدولي حتى تتحقق الغاية من منح أو منع الجنسية للسفن في ثلاثة نقاط متفاوتة الأهمية هي:

1- قاعدة العلاقة الجوهرية.

2- معيار جنسية المالك.

3- الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية.

### أولا. قاعدة العلاقة الجوهرية

هي قديمة نسبيا، أثرت منذ النصف الثاني للقرن التاسع عشرة، حيث فرض القانون الدولي على المشرع الوطني في موضوع السفن وجوب وجود رابطة جوهرية Substantiel، بين الدولة والسفينة<sup>2</sup>، وقد جاء في اتفاقيتي 1958، و1982، أن كل دولة تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيلها في إقليمها ورفعها لعلمها مع وجوب أن تقوم هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، وللدولة بعدها الحق في إصدار الوثائق الدالة على أن السفينة ترفع علم تلك الدولة<sup>3</sup>.

هذه الرابطة تعتبر شرطا ضروريا لمنح الجنسية فهي تشبه إلى حد بعيد الرابطة الفعلية La Relation Effective<sup>4</sup>، التي تربط أساسا الشخص الطبيعي بدولة الجنسية التي قضت بضرورة وجودها محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 06 أبريل 1955، في قضية المواطن

<sup>1</sup>- F.M. Fay: Op. cit., p. 1010.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 71.

<sup>3</sup>- انظر، المادة 05، من اتفاقية 1958، والمادة 91، من اتفاقية 1982.

<sup>4</sup>- تعود أول إشارة إلى ضرورة وجود رابطة فعلية إلى عام 1854، في برقية وزارة البحرية الفرنسية التي أعلنت فيها أن حكومتها: «لا تعترف لسويسرا بحق امتلاك علم بحري لا يسمح لها وضعها الجغرافي بمراقبته وحمائته.»

-Voir ; G. Gidel ; Op. Cit., t.I, pp. 79.

الألماني نوتيبوم، الذي تعددت جنسياته وانتقلت من غواتيمالا إلى لينختشتاين ليخلق إشكالا في تحديد جنسيته وتبيين ممتلكاته الحقيقية<sup>1</sup>، واعتبر هذا الشرط إذن كشرط أساسي لمنح الجنسية.

لكل ذلك كان اهتمام معهد القانون الدولي لهذه القضية جليا عام 1895، فشكل لجنة لدراسة القواعد المتعلقة باستعمال العلم الوطني على السفن التجارية، كما عُرضت على المعهد جملة من العناصر بوجودها تُمنح الجنسية والعكس صحيح، تتركز أساسا على وجود رابطة فعلية بين الدولة والسفينة، تتعلق بجنسية المالك وجنسية الربان، جنسية الطاقم ومكان بناء السفينة، ليعتمد المعهد في دورته اللاحقة معيار جنسية المالك ومقر الشركة، وهذا ما معناه أن يكون نصف مالكي السفينة من جنسية الدولة مانحة العلم ويكون مجهز السفينة مقيما في تلك الدولة<sup>2</sup>.

ليتم بعدها في مؤتمر لاهاي الذي جاء لتدوين القانون الدولي عام 1930، إقرار اتفاقية حول جنسية الأفراد تتضمن نفس الأفكار التي اعتمدها معهد القانون الدولي عام 1896، بتكريس حرية الدولة في وضع قواعد الجنسية وأن منحها يخضع إلى وجود رابطة حقيقية بين الدولة والفرد، وهذا ما فهم ضمنا من خلال نصوص قواعده. إلى أن أصدرت محكمة العدل الدولية قرارها عام 1955، في قضية نوتيبوم السالفة الذكر وأكدت ذلك الموقف.

لندخل هذه القاعدة بعد ذلك إلى القانون الوضعي في اتفاقية 1958، إلا أن نصوص هذه الأخيرة ومشروع لجنة القانون الدولي الذي سبقها ونص اتفاقية 1982، لم تحدد كلها معنى العلاقة الجوهرية بل بينت فقط الفرق في استعمال مصطلح « جوهرية Substantiel » بدلا من استعمال مصطلح « فعلي Effectif »، الذي استعملته محكمة العدل الدولية، للتخفيف من شدة الشروط الواجب توافرها لمنح الجنسية.

وكما تطرقت اتفاقيتا 1958 و 1982 إلى ضرورة وجود الرابطة الجوهرية بين الدولة والسفينة، تطرقت أيضا إلى شرط الممارسة الفعلية لولاية الدولة ورقابتها في الشؤون الاجتماعية والإدارية والمسائل التقنية، على السفن التي ترفع علمها. لكن هناك من الفقهاء من يقول أن الاتفاقيتان قد حددتا الهدف لا غير ولم تحددتا وسائل وكيفية الوصول إليه، إذ أن الهدف المرجو هو إجراء الرقابة من طرف الدولة على السفينة، بتحقيق الرابطة الفعلية بينهما وعلى هذا الأساس فإن الرابطة الفعلية توجد أولا وتسبق الرقابة ولكن الفقيه R. Pinto، يرى العكس في أن الولاية والرقابة هما أصل تحديد الرابطة الجوهرية دائما، إلا أن رأيه انتقد لوجهين:

<sup>1</sup> - انظر، تقرير محكمة العدل الدولية رقم 1955/04، فيما يتعلق بقضية نوتيبوم Nottebohm case.

<sup>2</sup> - F.M. Fay; Op. cit., p. 1012.

1. لأنه يجعل النتيجة تسبق الفعل، وهذا مخالف للمعقول فلا يمكن ممارسة الرقابة دون وجود رابطة سابقة، فالرقابة هي نتيجة للرابطة.

2. أن الرابطة الجوهرية مجسدة في الواقع أي موجودة بشكل حقيقي عكس ما هو تصوري أو مجرد<sup>1</sup>.

وهو الشيء المعقول، لكن يبقى أن اتفاقيتي عام 1958، و 1982، بينتا معنى الرقابة التي تمارسها الدولة كما بينتا الميدان الاجتماعي الذي يخص العلاقات المتكونة بين أفراد الطاقم، أما الإداري فيخص أسلوب استعمال السفينة وأهدافها، والمسائل التقنية هي التي تُعنى بالحالة العامة التي تكون عليها السفينة بحيث تضمن سلامة سيرها بما يحفظ حياة الطاقم من ربان وموظفين وحتى مسافرين، وكل هذه العناصر في نظر القانون الدولي تؤدي إلى وجود الرابطة الجوهرية.

### ثانيا. معيار جنسية المالك

رغم أن الفقه والقضاء والتعامل الدولي لم يتفق كلية على ضرورة وجود هذا المعيار كشرط رئيسي لمنح الجنسية إلا أنه مازال يعتبر من البعض معيارا مهما في هذا الصدد، فالدولة لا تستطيع أن تمنح جنسيتها إلى السفينة إلا إذا كانت مملوكة لأحد مواطنيها، وكان لهذا الاختلاف في وجهات النظر أسبابا نحاول إيجازها كما يلي:

1- المداولات الفاشلة للجنة القانون الدولي في تحديد المحتوى الدقيق والتفصيلي للعنصر الوطني المطلوب كشرط لمنح الجنسية.

2- رفض لجنة القانون الدولي للشروط المقترحة المستندة إلى اعتبارات مستفاد منه ملكية السفينة وجنسية الطاقم.

وكل هذه الأسباب جاءت حسب اعتقاد اللجنة أن تعامل الدول في مجال التسجيل مختلف بحيث لا يمكن منه استخلاص قاعدة موحدة، لذلك اعتمدت اللجنة على مبدأ وجود الرابطة الحقيقية دون أن تبين المقصود بهذه الرابطة، ولم يفلح كذلك مؤتمر جنيف بعد ذلك أيضا في توضيح هذه العلاقة بين السفينة والدولة مانحة الجنسية واستطاع فقط تغيير تعبير « الرابطة الحقيقية » بتعبير «

<sup>1</sup> - J. Touscoz ; le principe d'effectivité dans l'ordre international. Paris, L.G.D.J., 1964. p. 1.

الرابطة الجوهريّة»، وبعد عام من اتفاقية جنيف، أُثير موضوع العلاقة الجوهريّة من جديد كمحاولة لتوضيح عناصرها في انتخابات لجنة الأمن البحري IMO<sup>1</sup>.

«International Maritime Organization»

### ثالثاً. الدول التي تملك أكثر الأساطيل التجارية أهمية

هي مجموعة من الدول باجتماعها كونت لجنة الأمن البحري التابعة للمنظمة البحرية ما بين الحكومات (IMO)، أنشئت بموجب اتفاقية جنيف المعقودة في 06 مارس 1948، كانت تضم أربعة عشر عضواً تنتخبهم الجمعية العامة من بين الدول التي لها مصلحة مهمة في قضايا الأمن البحري وأن ثمانية منهم على الأقل يجب أن يكونوا من بين الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية. وهذا ما شكل سابقاً شيئاً من الخوف لدى الدول التي لا تملك أساطيل كبيرة حيث كانت تخشى من فرض أي قيد قد يحدد إمكانياتها في توسيع أسطولها ومنحها الجنسية لسفنها.

فمباشرة بعد انتخاب اللجنة رفضت الجمعية العامة اعتبار كل من ليبيريا وبنما، تنتمي إلى تلك الدول. علماً أنهما تحتلان المركزين الثالث والثامن على التوالي من حيث حجم الأساطيل التجارية وقررت بذلك الحد من استعمال أعلام الملاحة Les pavillons de complaisance، والتشدد في تطبيق شروط الرابطة الجوهريّة، فرفضت الأخذ بالوزن المسجل في هاتين الدولتين مستندة فقط إلى الوزن العائد للوطنيين. مم أثار حفيظة كل من ليبيريا وبنما اللتان رفضتا انتخاب هذه اللجنة وتم الاحتكام إلى محكمة العدل الدولية التي طرحت ثلاث تفسيرات تبين من خلالها المقصود بعبارة « الدول التي تملك أكثر الأساطيل التجارية أهمية ». فاستبعدت تفسيرين وأخذت بالتفسير الثالث الذي يعتمد على التسجيل في دولة العلم، وهذا ما معناه التحاق كل من ليبيريا وبنما بمجموعة الدول الثمانية الأولى ذات الأساطيل الأكثر أهمية وفقاً لسجل مؤسسة لويدز، لذلك اعتبرت أن انتخابات 15 كانون الثاني 1959، غير صحيحة<sup>2</sup>.

رغم كل ما تقدم فإن رأي محكمة العدل الدولية قد انتقد لأنه اعتمد فقط على الجملة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لعام 1958، التي تنص على أن « كل دولة تحدد شروط منح

<sup>1</sup> - لجنة الأمن البحري تابعة للمنظمة البحرية ما بين الحكومات. تكونت من أربعة عشر عضواً، منتخبتين من الجمعية العامة للمنظمة وشرطها في ذلك أن يكون ثمانية منهم على الأقل من بين الدول المالكة لأكثر الأساطيل التجارية أهمية. انظر موقع: [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>2</sup> - اعتمدت محكمة العدل الدولية على التفسير الثالث الذي يعتمد على التسجيل في دولة العلم وألغت كلا من التفسيرين التاليين: الأول الذي يقول بأن الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية هي تلك الدول التي تملك بنفسها السفن. والثاني الذي يعتمد على الأسطول العائد للوطنيين فقط.

- راجع، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 74.

جنسيتها وشروط التسجيل وحق رفع علمها...»، فلم تأخذ بفكرة الرابطة الجوهرية مطلقاً، كما رأت أن جنسية المالكين أو المساهمين في الشركات الملاحية تعتبر من الأمور المعقدة نوعاً ما.

لذا تم اعتمادها على معيار الوزن الذي اعتبرته «تعاملاً أكيداً وسهلاً للتطبيق»، فقبل أي شيء كان عليها أن تقبل كامل الحكم الوارد في المادة الخامسة أو ترفضه، لكن المحكمة تحجبت بكون أن اتفاقية جنيف لعام 1958، لم يصدق عليها بعد إلا أن هناك من الفقه من رأى أن قرار المحكمة لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يؤثر على قيمة قاعدة العلاقة الجوهرية على غرار الفقيه فاي<sup>1</sup>.

على أرض الواقع يتبين لنا من خلال التعامل الدولي أن بعض الدول تعتمد على إخضاع منح الجنسية للسفينة، إلى شرط أن يكون المالك من مواطنيها، وفي حالة تعدد المالكين يجب أن يكونوا جميعاً من مواطنيها وهذا الحل يعتبر في نظر البعض مناسباً بما أنه يوفر ضمانات كافية للرقابة لكنه لا يخلو أيضاً من بعض المساوئ التي تعرقل ممارستها بطريقة سليمة وكاملة ونحاول أن نذكر البعض منها في هذه النقاط:

أ- احتمال انتقال ملكية السفينة إلى أشخاص ذوي جنسيات أخرى بفعل الوفاة أو عمليات البيع المتكررة للسفن.

ب- أن هناك أغلب الدول تعتمد قاعدة النسبة المعينة في منح الجنسية الوطنية للمالكين، ما يخلق بعض الصعوبات للدول التي تنادي بجنسية المواطن المالك.

ج- إذا كانت السفن مملوكة لشركات رأسمالية فهذا يثير بعض الصعوبة على خلاف السفن المملوكة لشركات يحكمها أشخاص طبيعيين. لأنهم إذا كانوا أشخاصاً طبيعيين فتتطبق نفس قواعد الجنسية السابقة على هؤلاء المالكين، عكس شركات رأس المال التي تطرح إشكاليات في الحقيقة:

1. إذا كان مالكو الأسهم في تلك الشركة معروفين بالاسم، فإن الدول تطبق نفس قواعد الجنسية.  
2. إذا كانت عائلية الأسهم غير معروفة بالاسم، فتلجأ الدول إلى جنسية المديرين والإداريين كالرئيس مثلاً وأعضاء مجلس الإدارة والمدراء العامون ومسؤولو الحسابات أو مقر الشركة<sup>2</sup>.

كما أن الدول التي ترى بأنه يجب أن تكون نسبة معينة من أفراد الطاقم من حملة جنسيتها ترى أن في هذا ضماناً لها من العمالة الأجنبية كما تضمن تطبيق قوانينها الاجتماعية، وكذلك الحال بالنسبة للريان والموظفين فحملهم للجنسية الوطنية يضمن التأكد من حسن تطبيق الصلاحيات المخولة لهم والالتزامات التي عليهم، فوجود جنسية المالك مع جنسية بقية الأشخاص يتحقق شرط الرابطة

<sup>1</sup> - F.M. Fay: Op. cit., p. 1012.

<sup>2</sup> - محمد الداج حمود، المرجع السابق، ص 76.

الجوهرية في نظر البعض رغم أن المعيار الثاني المقصود به (جنسية الأشخاص)، يخضع لإجراءات مخففة في الدول النامية بسبب القدرات المحدودة لهذه الدول<sup>1</sup>.

بالنسبة للجماعة الأوروبية فقد تمسكت بشدة بوجود الرابطة الجوهرية بين الدولة والسفينة<sup>2</sup>، كما اقترحت على الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار ما جاء في المادة 94 من اتفاقية 1982<sup>3</sup>، فحددت بشكل تفصيلي التزامات دولة الجنسية وكافة الإجراءات الواجب أن تتخذها لضمان ولايتها ورقابتها على سفنها، فحسب المادة 94، يمكن لأي دولة عندما تعتقد بصفة جدية أن الولاية والرقابة لم يمارسا كما ينبغي، أن تُشعر دولة العلم بذلك، التي تقوم بالتحقيق مباشرة واتخاذ كل الإجراءات والتدابير اللازمة لإصلاح الوضع ومن هنا يتأكد أن هدف دولة العلم أساسا هو الممارسة الفعلية والفعالة لولايتها ورقابتها على سفنها وأن وجود الرابطة الجوهرية ما هو إلا الوسيلة لتحقيق ذلك الهدف.

بينما اتفقيتا قانون البحار لم تبينا فكرة عدم الاعتراف بالجنسية عند عدم وجود علاقة جوهرية، وعلى هذا الأساس وجب ترك الدول حرة في وضع الشروط التي تراها أكثر ملاءمة لتحقيق الهدف المنشود ألا وهو ممارسة الولاية الفعلية لدولة العلم على السفينة، وأن تجاهل هذا الالتزام من قبل الدول، يجيز لكل دولة أن تحملها المسؤولية عن الأضرار الناجمة بسبب هذا المنح الطائش للعلم أو تقدم لها النصيحة المناسبة<sup>4</sup>.

### المطلب الثالث

#### راية السفينة

قبل كل شيء يتبادر إلى الأذهان من أول وهلة تساؤل يدور حول مدى قابلية أن تكون للدول الحبيسة أو غير الساحلية *les états enclavés*، سفن ورايات مثلها مثل الدول الساحلية، والجواب الذي نقدمه هو أجل يمكن ذلك، وهذا ما أكدته المادة 17 من اتفاقية 1982، التي تتعلق بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، فجاءت تنص على أنه: «رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي» إذن فكل دولة

<sup>1</sup> - F.M. Fay: Op. cit., pp. 1024- 1027.

<sup>2</sup> - A.CONF. 62/C.2/L.54, Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, doc. Off., Vol. III, p. 265.

<sup>3</sup> - انظر؛ واجبات دولة العلم حسب المادة 94، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>4</sup> - P. Bonmassies ; « la loi du pavillon et les conflits de droit maritime », R.C.A.D.I., 1969/III, p. 522.

الحق في امتلاك سفن وتقديم رايات والعكس صحيح، حيث نجد حوالي 40 دولة ليس لها ساحل لكن القانون الدولي يسمح لها باستغلال البحر<sup>1</sup>.

وما يستخلص أيضا من نصوص اتفاقتي قانون البحار لعام 1958، وعام 1982، هو وجود الوحدة بين العلم والجنسية، لكن هذه العلاقة لم تأت بصيغة الإطلاق لأن علم السفينة الذي ترفعه بصورة ظاهرة ليدل على انتمائها لدولة معينة، تكون هذه الأخيرة حرة في وضع قواعده المبينة لطرق وكيفيات منحه للسفن حسب تشريعاتها الوطنية، في حدود القانون الدولي فكما جاء في المادة 05 من اتفاقية 1958، والمادة 91 من اتفاقية 1982، أنهما اشترطتا أن يكون لكل سفينة علم واحد وأن أي مخالفة لذلك تؤدي إلى حرمان السفينة من جميع الأعلام.

كما يلاحظ في المادة 06 من اتفاقية 1958، والمادة 92 من اتفاقية 1982، أنهما منعنا تغيير العلم خلال السفرة إلا في حالة أن يكون التغيير جوهريا كما هو عليه الأمر في الجنسية أي أن التغيير يعتمد على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، مثلما حدث مع إيران في أكتوبر عام 2012، التي قامت سفنها بنقل النفط إلى سوريا من خلال إخفاء جنسيات ناقلاتها البحرية وراء واجهات وأعلام أجنبية للإفلات من العقوبات الدولية.

وهو أمر كما يراه خبراء القانون الدولي مناف للقانون الدولي للبحار يوجب كشف هذه السفن وشطبها من السجلات البحرية الدولية، وقال مسؤولون أميركيون وسوريون وإيرانيون في هذا الصدد أن النفط السوري كان يُنقل على سفينة اسمها "أمين"، تابعة للشركة الإيرانية وقامت هذه السفينة خلال رحلتها من سوريا إلى إيران، في وقت سابق بتغيير علمها من علم دولة سيراليون إلى علم دولة توغو، بحسب قواعد بيانية بحرية تعتمد على سجلات الأعلام والإشارات اللاسلكية، التي تعرّف بلد تسجيل السفينة تحت علمه، وبعد اكتشاف ملكية إيران للسفينة، تعرّضت دولة سيراليون لضغوط دولية، حملتها على سحب علمها وشطب السفينة من سجلها البحري، بحسب خبراء قانونيين وقواعد بيانية بحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -انظر؛ أستاذنا الفاضل الدكتور حسنة عبد الحميد، محاضرات مقياس الفضاءات البحرية لماجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.  
<sup>2</sup> - فيحسب موقع مارين ترافيك الإلكتروني، الذي يرصد حركة السفن والإشارات اللاسلكية التي تبثها، فقد نقلت صحيفة وول ستريت جورنال عن مسؤول بحري في ميناء باناياس السوري قوله إن الناقل الإيرانية كانت تحمل اسم هيلاري، وترفع علم دولة الهندوراس عندما رست في باناياس. فالسفينة عمدت إلى تغيير العلم كما تبين ذلك من وثائق الشحن، ولكن لم يعرف إذا حدث ذلك قبل أن تبحر إلى سوريا. في حين قالت سوريا إن الناقل قامت برحلتين سابقتين على الأقل من إيران إلى سوريا، حملت خلالها اسم "ألوان"، ورفعت علم بنما، بحسب خبراء نفطيين ووكلاء شحن. هذا وتستخدم إيران هذه الوسيلة للتملص من إجراءات الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ونول أخرى تفرض عقوبات على التجارة النفطية بين إيران وسوريا، كما أفاد خبير العقوبات هيو غريفيش، الذي يرأس برنامج مكافحة عمليات الشحن البحري غير القانونية في المعهد الدولي لأبحاث السلام في ستوكهولم، وماثيو غودساي الباحث في مشروع ويسكتسون لمراقبة الأسلحة النووية. وأكد ألفا لبيغازا، مدير الشؤون البحرية في دولة توغو، أن السفينة "أمين" تحمل علم توغو، لكنه قال لاحقا إن السفينة سُحّفت من سجل توغو مع سفينتين إيرانيّتين آخرين تحمل علم بلده. وكانت ملكية السفينة "أمين" تعود في السابق إلى شركة مالطية، قبل شمولها بالعقوبات الأميركية والأوروبية إثر اكتشاف العلاقة بين الشركة المالطية المالكة وشركة الشحن البحرية الإيرانية. ونتيجة ذلك، نُقلت ملكية السفينة في أيار (مايو) إلى شركة أوريس مارين كو في

إن مثل هذه التغييرات للعلم تجعل من الصعب معرفة حقيقة ملكية السفن وجنسيتهما على الجهات الخدمائية والمؤسسات التجارية البحرية والمصارف والدول، التي تتعامل مع الشركات البحرية، كما أنه ينبغي على هذه الشركات البحرية والدول التي تملك أساطيل بحرية أن تدقق في ملكية السفن، حتى لا تُسهّل عملية تمويله الملكية.

هذا وقد أوجد التعامل الدولي في البحر بعضا من الحالات الخاصة يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها، وهذا ما جاءت به المادة 07 من اتفاقية 1958، وبعدها المادة 93 من اتفاقية 1982، اللتان منحتا المنظمات الدولية حق رفع علمها على السفن علما أنها لا تملك جنسية خاصة بها فتضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول وقد وردت بعض الاستثناءات أيضا في اتفاقية بروكسل المنعقدة في 25 أبريل 1962، والمتعلقة بمسؤولية مستثمري السفن الذرية في الفترة بين إنزال تلك السفن وبين فترة منحها علم دولة ما، أين تحمل السفينة خلال ذلك علم الدولة الصانعة وجنسية دولة المالك.

وهناك بعض الدول لا تسمح في تشريعاتها الوطنية بمنح علمها لسفينة غير موجودة في موانئها. فإذا انطلقت السفينة في هذه الحالة من ميناء دولة الصنع وصولا إلى أحد موانئ دولة صاحب السفينة، فإنها ترفع علم الدولة الصانعة وتحمل جنسية صاحب السفينة ونفس الأمر يتعلق بالسفينة التي يتغير مالكوها في ميناء أجنبي. وهناك بعض الدول تسمح برفع علمها كحالة الدولة القوية التي تسمح لدولة ضعيفة برفع علمها حماية لها من أخطار معينة أو حالة السفن الأجنبية التي تقدم لهذه الدول خدمات عامة<sup>1</sup>.

إذن وكما تقدم فإن موضوع جنسية السفينة يقترن كثيرا بعلمها، ذلك أن الشائع في الممارسة الدولية أن كل سفينة لا بد من رفعها علم الدولة التي تتمتع بجنسيتها وأن لا ترفع أكثر من علم واحد لدولة واحدة وهو ما ورد في سياق اتفاقيات قانون البحار عموما رغم أنها لم تذهب إلى إعطاء تعريف للعلم ولكن اكتفت بربطه وموضوع الجنسية. والعلم قد يكون وطنيا كما قد يكون وسيلة للمجاملة أو الملازمة.

## الفرع الأول

### الراية الوطنية وراية المجاملة (راية الملازمة)

بليز، بحسب سجلات بيانية بحرية، وأكد جيان غاندي، مدير مفوضية الخدمات المالية الدولية في بليز، تسجيل شركة أوريس مارين في بلده. لكنه أضاف أن بليز لا تعلم بملكيتها الإيرانية، مشيرا إلى أنها تتخذ الآن إجراءات لشطب الشركة أوريس مارين من سجلها. انظر الموقع؛

<http://all4syria.info/Archive/58212>

<sup>1</sup> جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 214.



## Le pavillon national et le pavillon de complaisance

### أولاً. الراية الوطنية Le pavillon national

في هذه الحالة تكون السفينة ومالكها وطاقمها من نفس جنسية الدولة الساحلية، فلا يوجد أي إشكال سواء بالنسبة للسفينة أو الدولة المالكة لأن العلاقة الجوهرية متوفرة بينهما، أو حتى القانون الدولي. فالدولة هنا تملك هذه السفينة وتمارس عليها كامل ولايتها ورقابتها، لذلك ترفع علمها لتبين جنسيتها.

فأي سفينة لها علاقة مع دولة عن طريق الجنسية تدل عليها هذه الراية وأن هذه السفينة لا بد أن ترفع علم هذه الدولة لا غير، وأن شروط هذه الجنسية مسجلة في القوانين الداخلية لتلك الدولة، التي نجد فيها شروط ملكية السفينة كما يتم تسجيلها في سجل خاص، وكافة الإجراءات التي تسمح لهذه السفينة أو الباخرة بحمل الجنسية وأدلة حملها لهذه الجنسية توجد في وثائق معينة، تسمى « أوراق الامتن **les papiers de bord** »، التي تنظمها السلطات الداخلية للدولة وتحدد عددها وشكلها وهي تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالسفينة (اسمها، ميناء تسجيلها، كمية الحمولة، تاريخ صلاحيتها للخدمة)<sup>1</sup>، كما يدون بصفة واضحة وجلية على مقدمة السفينة ومؤخرتها كل من اسمها وميناء الدولة الذي يعتبر ميناء التسجيل مصحوباً برسم علامتها المميزة كذلك<sup>2</sup>.

### ثانياً. راية المجاملة le pavillon de complaisance

تعد راية المجاملة أو الملاءمة كما يصطلح على تسميتها، من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة وجنسيتها ومدى توفر شروط ذلك، وعلم الملاءمة هو « العلم الذي تمنحه الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية المطلوبة »، وقد أثبتت الممارسة الدولية وجود هذه الظاهرة، وذلك مرده أن الدولة لوحدتها مخولة لتحديد شروط منح جنسيتها للسفن ولهذا نجد العديد من ملاك السفن كثيراً ما يلجأون إلى مثل هذه الدول المانحة لتسجيل سفنهم لديها لاعتبارات كثيرة منها

<sup>1</sup> - انظر؛ المادة 2/91 من اتفاقية 1982، المتعلقة بجنسية السفن.

<sup>2</sup> - انظر؛ أستاذنا الفاضل حسنة عبد الحميد، محاضرات مقياس الفضاءات البحرية، ماجستير القانون الدولي العام، المرجع السابق، 2011.

محاولة ملاك السفن خاصة الأمريكيين والأوروبيين منهم، التهرب من التشريعات الوطنية المتشددة لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، فضلا عن الاعتبارات السياسية والأمنية إذ يلاحظ تفاقم هذه الظاهرة في حالات الحرب بالخصوص<sup>1</sup>. وقد استخلصت اللجنة البريطانية برئاسة اللورد روكدايل Lord Rochdale، في مارس 1970، بعض الصفات المميزة للدول المانحة لأعلام الملاحة وهي كالتالي<sup>2</sup>:

- أ- أنها دول تسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكيين ويمكنهم أن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.
- ب- أن عمليات التسجيل لدى هذه الدول بسيطة وسهلة الإجراءات وتتم عادة في الخارج بمكاتب أحد القناصل أو المكاتب التجارية التابعين لها أو البعثات الدبلوماسية، وأن نقل التسجيل وفقا لاختيار المالك لا يخضع لأية قيود.
- ج- لا تخضع عائدات استغلال هذه السفن لأية ضرائب محلية، وفي حال تقرر إخضاعها تكون قيمة الضرائب ضئيلة جدا.
- د- ليس لدولة التسجيل القدرة أو على الأقل الرغبة في ممارسة رقابتها على الشركات المالكة لتلك السفن.
- هـ- أن دولة التسجيل هي عادة من بين الدول الضعيفة، التي تكمن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على التسجيل، وأنه رغم بساطة هذه الرسوم إلا أنها تؤثر تأثيرا مهما على دخلها القومي وعلى ميزان مدفوعاتها.
- و- لا تمنع هذه الدول في تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية.

واعتبارا من هذه المميزات يمكن القول أن الدول التالية تقدم أعلام ملاحة وهي: ليبيريا، بنما، سنغافورة، قبرص، الصومال، لبنان وسلطنة عُمان، إضافة إلى البهاما والسيشل، اعتبارا من عام 1976، وهو نفس العام الذي تراجعت فيه الصومال عن موقفها.

## الفرع الثاني

### تبرير استعمال الرايات

<sup>1</sup> جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 215.

<sup>2</sup> محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 78-79.

تيرر أعلام الملاعمة أحياناً بأنها أعلام " ضرورة "، تسمح بالتهرب من الأعباء المفروضة على السفن الأمريكية والأوروبية وفقاً لقوانين هذه الدول وتشريعاتها الوطنية المتشددة، لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، كما يلاحظ أن كلفة استثمار السفن التي ترفع أعلام الملاعمة أقل عموماً من كلفة السفن التي ترفع أعلام دول المالكين، وتفاوت ذلك سياسياً وأيضاً فيما يتعلق بالخدمات الاجتماعية والضرائب والمسائل الأمنية، خاصة في حالات الحرب أين يلجأ إلى استعمال أعلام الملاعمة بكثرة.

وأن الاعتبارات السياسية تساهم في دفع الدول التي تعود إليها هذه السفن إلى قبول رفع علم آخر على تلك السفن في أحيان كثيرة، ما يسهل اندماجها في الحياة الاقتصادية والسياسية الدولية<sup>1</sup>، فمثلاً في حالات الحصار والحظر الاقتصادي المفروضة على إيران وأشكال الضغوط الممارسة عليها من الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي بفعل تطوير برنامجها النووي وتهديداتها بغلق مضيق هرمز الذي يقع جزء منه في بحرها الإقليمي. فجاءت محاولات إيران للهروب من هذه العقوبات الاقتصادية بتغيير الأسماء والأعلام على ناقلاتها النفطية<sup>2</sup>.

## المطلب الرابع

### طبيعة السفينة وحالتها القانونية

تقسم القوانين المدنية الأموال إلى منقول وعقار. وأساس التفرقة بين النوعين هي إمكانية النقل دون تلف، فما يمكن نقله دون تلف فهو منقول وما عدا ذلك فهو غير منقول ولكل منها أحكام تختلف جوهرياً عن أحكام النوع الآخر. فالسفينة حقيقة قانونية متكاملة ذات تكوين معقد، حيث نجد من جهة هيكل السفينة ومن جهة أخرى ملحقاتها وكامل عتادها الذي يدعم الذاتية الخاصة للسفينة لهذا يتعين

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 214.

<sup>2</sup> - ولكن دول الاتحاد الأوروبي لم تعبأ بهذا التهديد وقررت في 2012/1/23 فرض عقوبات اقتصادية جديدة على إيران، منها حظر إبرام عقود جديدة لشراء ونقل النفط الخام والمنتجات النفطية الإيرانية، على أن يتم إنهاء العقود القائمة بحلول الأول من تموز (يوليو) 2012، وفعلاً بدأت الدول الأوروبية في تطبيق الحظر الشامل على شراء النفط الإيراني ابتداءً من الأول من تموز (يوليو)، إزاء ذلك تخلت إيران عن فكرة الربط بين الحظر النفطي وإغلاق مضيق هرمز، فربطت إغلاق المضيق بحدوث أمر آخر؛ إذ أعلن ناصر سوداني، نائب رئيس لجنة الطاقة في مجلس الشورى الإيراني أنه من المحتمل أن تغلق بلاده مضيق هرمز في حالة تفتيش أو توقيف ناقلات النفط الإيرانية في = الموانئ النفطية العالمية، زاعماً أن "جميع أشكال الحظر والضغط ستؤدي إلى مزيد من ازدهار صناعة النفط في إيران". انظر، خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية الاقتصادية، العدد 6866، 2012.

علينا تحديد الطبيعة القانونية لها، فهل تعتبر مالا منقولاً باعتبار أنها تنتقل في المكان دونما تلف أو تغيير؟

وإذا كان الجواب بالإيجاب، إذن فهل تعتبر مالا منقولاً يخضع لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"، أم أنها مال عقاري يخضع لقاعدة "التسجيل سند الملكية"؟ وهل تعتبر هذه السفينة شخصاً -على الأقل بحكم القانون- باعتبارها تمر بجميع مراحل الحياة من ولادة وديناميكية الشباب وشيخوخة وموت مع توفرها في كل هذه المراحل على هوية وذاتية مستقلة بل وشخصية قانونية أساسها الدالة المدنية الشبيهة بتلك التي يتمتع بها الأشخاص عموماً؟ أم أنها تعتبر في نفس الوقت مالا وشخصاً ومالا منقولاً وعقاراً يكسبها ذاتية خاصة؟ وهل معنى هذا أنها تتوفر على شخصية معنوية واعتبارية؟

كل هذه التساؤلات سنحاول معالجتها من خلال دراسة بعض التشريعات الوطنية والدولية والآراء المتعلقة بها التي جاءت تصب في تبين الطبيعة القانونية للسفينة، وبعدها الحالة القانونية أو المدنية التي تجعل السفينة في شكل قانوني تاماً.

## الفرع الأول

### الطبيعة القانونية للسفينة

#### أولاً. السفينة مال منقول

إن السفينة عبارة عن مال يمكن تملكه واستغلاله، ولم يأخذ تصنيفها ضمن الأموال أي مجال للخلاف ولكن اختلاف الآراء كان حول طبيعة هذا المال. فبالنظر إلى التشريع التقليدي نجده قد كرس الطابع المنقول للسفينة مع اعتبارها عند الحجز القضائي بمثابة عقار، ونذكر من هذه التشريعات المادة الأولى من الجزء العاشر من الكتاب الثاني من مدونة عام 1681، ومجموعة الأعراف والعادات البحرية، كأعراف كالي، والمادة 519 من الأعراف النورماندية، أما بالنسبة للفقهاء التقليديين، فقد اعتبر السفينة بمثابة عقار يحق لكتلة الدائنين المرتهنين بيع هذه السفينة والتنفيذ عليها أو على أي عقار آخر مملوك للمدين، بحيث نجد فالين يضيف بأنه رغم الطابع المنقول للسفينة فإننا ندرك بأنها ليست سندا قابلاً للتداول، كما هو الشأن بالنسبة للكمبيالة أو سند لأمر<sup>1</sup>، كما ذهب الفقيه بونيكاز إلى اعتبار السفينة بمثابة عقارات البحر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، المرجع السابق، ص 67.

<sup>2</sup> - إدريس الضحاك، قانون الملاحة البحرية الخاصة بالمغرب، الطبعة الأولى، منشورات عكاظ، 1989، ص 109.

ومن الفقه الآن من يرى أن السفن تشبه العقارات ولو أن ذلك في حالات استثنائية فقط، بحجة أن التصرفات الواردة عليها لا تكون قانونية إلا إذا سُجِّلت في الدائرة المختصة في الموانئ، كما يعتبرون أن ملحقات السفينة التابعة لها تشبه إلى حد بعيد العقارات بالتخصيص، لكن ما يؤخذ على هذا الاتجاه بالرغم من وجود أوجه التشابه أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال اعتبار السفينة عقاراً، ذلك لأن العقار هو كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف، إذ أن انتقال السفينة هو الغاية من وجودها لذلك فهي تعد من المنقولات، كما أن اعتبار ملحقات السفينة عقاراً بالتخصيص هو تعبير غير صحيح لأنه لا يجوز رصد مال منقول لخدمة مال منقول آخر.

وفي الاتجاه الآخر الذي يعتبر أن السفينة تعد من بين الأموال التي تنطبق عليها أوصاف الأموال المنقولة لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر دون تلف. لهذا اعتبرت مالا منقولاً من نوع خاص، وأن ما ورد من أحكام تخالف أحكام المنقول يعتبر استثناء. وهذا ما اتجهت إليه أغلب القوانين والتشريعات الدولية، خاصة منها الدول العربية حيث جاء في المادة 683، من القانون المدني الجزائري أن: « كل شيء مستقر بحيز وثابت فيه ولا يمكن نقله بدون تلف فهو عقار وما عدا ذلك فهو منقول »، وهو ما أكدته المادة 56، أيضاً من القانون البحري الجزائري بأن السفينة مال منقول<sup>1</sup>، وقد ميزت التشريعات المدنية العراقية بين العقار والمنقول، حيث ذهبَت المادة 1/62 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951، بالقول أن: « العقار هو كل شيء له مستقر ثابت بحيث لا يمكن نقله وتحويله دون تلف ... » .

وذهبَت المادة 2/62، من نفس القانون السابق الذكر إلى أن: « المنقول كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف ... » وعملاً بأحكام المادة 62، فإن السفينة تعتبر مالا منقولاً، لأنها ليست من الأشياء التي لا يمكن نقلها دون تلف ولكنها بطبيعتها صُنعت قابلة للحركة والانتقال. وهذا ما تأكد في المادة 04، من القانون البحري العراقي التي جاءت تنص على أن: « كل أنواع السفن من الأشياء المنقولة ... »<sup>2</sup>، وكذلك نفس الشيء ذهب إليه المشرع المغربي في المادة 67، من قانون التجارة البحري المغربي وهو أيضاً ما تماشى مع المنهجية القانونية التي اعتمدها الكتاب الثاني من القانون التجاري الفرنسي.

<sup>1</sup> - انظر، القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 13/10/1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25/06/1998، وتعديلاته إلى غاية 15 أوت 2010.

<sup>2</sup> - انظر، القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

- وللمزيد راجع الموقع الإلكتروني الرسمي لمجلة دار العدالة والقانون العربية <http://www.justice-lawhome.com>

وبناء على ما تقدم فالسفينة هي مال منقول لكونها معدة للنقل والسير في البحر دون تلف وهو الرأي الراجح والذي يوافق الرأي الثاني، وأنها مخصصة لاستعمال غير عادي يتمثل في الملاحة البحرية وخصوصيات المجال الذي تمارس فيه، بخلاف الأموال العقارية التي تمتاز بالثبات والاستقرار، إلا أنه ونظرا لاعتبارات أمنية استثنائية نجد أنها خصت بمقتضيات قانونية مستوحاة من أحكام العقار، دون أن يغير ذلك في طبيعة السفينة المنقولة والمتحركة وهو ما جعلها تتشابه مع العقار فيما يلي<sup>1</sup>:

أ- لا تجب الكتابة في العقود التي تقع على المنقولات، إلا أن السفن لا يمكن إيقاع أي تصرف، ناقل لمليتها إلا بالتسجيل.

ب- الحيازة في المنقول سند الملكية، إلا أن السفن وإن كانت من الأموال المنقولة فهي ذات طبيعة خاصة وأن حيازتها ليست دليلا على ملكيتها، بل يجب إثبات الملكية بموجب سند رسمي صادر من الدائرة المكلفة بالتسجيل يسمى (شهادة تسجيل السفينة)، كما هو الحال في العقارات. فالقانون يستلزم لإنشائها إجراءات تخضع لها مثل هذه المنقولات من شأنها تمكين كل متعامل في مثل هذا الميدان من التعرف على المالك الحقيقي لها وعلى ذلك ينتفي إخضاعها لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية التي تعتبر استثناء على قاعدة الحيازة.

ج- إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة تماثل إجراءات الحجز العقاري. كما يُعترف بالضمانات العينية للسفينة وهذا ليس فقط للدائنين الممتازين والمرتهنين بل حتى للدائن العادي، وذلك حين يتعنت المدين أو يتخلف عن الوفاء بالدين المترتب في ذمته.

د- رهن السفينة يجب أن يكون رسميا ويؤشر في السجل الخاص بتسجيل السفن في ميناء التسجيل كما في العقارات، وكذلك تقرير حق الامتياز على السفينة يرتب للدائن حق التبعية للسفينة وإخضاع حجزها لإجراءات الحجز العقاري وضرورة تحضير محرر رسمي لنقل الملكية للسفينة رغم أنها ليست شخصا ولا عقارا.

## ثانيا. الشخصية المعنوية للسفينة

رغم كون السفينة عبارة عن جماد فإنها مع ذلك تتمتع بنوع من الحياة نتيجة ديناميكيته المستمرة، لكونها تشبه إلى حد بعيد المدينة المتحركة التي تتمتع بنوع من الحياة الخاصة، فالسفينة تتمتع بذاتية وهوية مستقلة عبر مرورها بمراحل شبيهة بالمراحل التي يمر بها الإنسان والتي تتمثل في مرحلة الجنين التي تبتدئ بورشات صناعتها وتهيئتها للملاحة البحرية ثم مرحلة البناء والتشييد، وتليها

<sup>1</sup>- فريد الحائمي، نفس المكان.

مرحلة الشباب التي تمارس من خلالها نشاطا معيناً حسب الفئة التي تنتمي إليها السفينة، فقد تكون السفينة تجارية أو سفينة صيد بحري أو سفينة للنقل العمومي... إلخ، أما المرحلة الأخيرة هي المرحلة التي تتميز بهرم السفينة وشيخوختها ثم موتها ويتحقق كل ذلك عبر مسيرة حياتها البحرية، فقد تصبح قديمة لا تؤدي غرضها المطلوب، وقد تتعرض للبيع الرضائي أو الجبري للأجنبي كما يمكن استئجارها على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها<sup>1</sup>.

كما أنها قد تصبح في حالة عجز يستلزم معه التصريح بعدم صلاحيتها للملاحة، وقد تتحول إلى حطام في عرض البحر على إثر تصادم بحري ما يلزم شطبها من سجل القيد الوطني<sup>2</sup>.

فرغم شبهها الكبير بالشخصية الطبيعية من حيث القدرة على الحركة وتوفيرها على الجنسية وغيرها من الأوراق الثبوتية، وأنها شبيهة بالشخص المعنوي من حيث أنه يعيش ويعمل على ظهرها جماعة من البشر كما الشركات التجارية، فمن حيث النشأة نجد أن للسفينة عقد بناء بينما للشركة عقد تأسيس، ومن حيث الزوال والفناء نجد أن للسفينة موتاً طبيعياً كأن تنهشم وتصير حطاماً ولها موت حكمي كأن يتم فقدانها في عرض البحر، بينما تزول الشركة بسبب الانقضاء أو الانحلال أو الإفلاس.

إلا أنه قد أوردت بعض التشريعات حين تعاملها مع السفينة عدة تعابير توحي بأن السفينة شخص قانوني. فيقال مسؤولية السفينة أو أن السفينة دائنة أو مدينة، مثلما جاء في المادة 04 من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924<sup>3</sup>، والمادة 04 من المعاهدة الخاصة بقواعد التصادم البحري لعام 1910، والمادة 08 من قانون الإرشاد في ميناء الإسكندرية رقم 26 لسنة 1989.

ورغم ذلك فإن السفينة لا يمكن الاعتراف لها بالشخصية الاعتبارية أو المعنوية على غرار ما نعرفه بالنسبة للشركات التجارية، ذلك أنه يُعاب على ضعف سند هذا الاتجاه، فموضوع الشخصية المعنوية من الموضوعات النظرية ذات الطابع التصوري، فضلاً على ذلك أن هذه الشخصية يجب أن يرد لها نص في القانون مادامت مفهوماً تصورياً افتراضياً ونظرياً. لذا يستحيل على هذه السفينة

<sup>1</sup> - انظر تعريف المشرع الجزائري لعقد استئجار السفينة الوارد في المادة 640 من القانون البحري الجزائري.

- للمزيد راجع ما أورده المشرع الفرنسي في قانون 1966/6/18 م، الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري.

<sup>2</sup> - المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي تم التوقيع عليها يوم 25 أوت 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931، أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. وانضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 / 1964.

التقاضي أمام القضاء أو ما يمكن قوله بعبارة أخرى أن السفينة بالرغم من أنها محل للحقوق، فإنها لا تمارس هذه الحقوق إطلاقاً بصفة شخصية<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني الحالة القانونية للسفينة

مما تقدم يمكننا معرفة الحالة القانونية التي تكون عليها السفينة، فهذه الحالة تختلف عما يتمتع به الأشخاص كما أن لها بيانات ضرورية لكي نستطيع تمييزها عن غيرها من السفن الأخرى، وهذا ما يسمى بالحالة المدنية للسفينة التي تتفرد بها عن سائر الأموال المنقولة منها وغير المنقولة، إلا أنها تتشابه في نقاط مع الحالة المدنية للشخص الطبيعي، التي تبين كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة من اسم وموطن وسجل، يماثل السجل المدني للأفراد يؤثر فيه أي متغير يطرأ على حالتها ويثبت فيه اسمها وتاريخ بذائها، وصنفها ومقدار حمولتها واسم المالك وما إلى ذلك من أوصاف تميز السفينة عن غيرها من السفن، فالسفينة تتمتع ببعض خصائص الأشخاص لمعالجة بعض الضرورات العملية والقانونية لتعيين ذاتيتها وبيان النظام القانوني الذي يحكم الروابط القانونية الخاصة بها<sup>2</sup>.

وقد ترك القانون الدولي تولي تحديد الحالة المدنية القانونية للسفينة للتشريعات الداخلية من عدة نواحي، تتعلق باسمها وموطنها وأوراقها الثبوتية وحمولتها ودرجتها، حتى تكون في وضع قانوني يسهل من خلاله أداء كامل وظائفها الملاحية لذلك سنبين هذه العناصر على شكل نقاط مما جاء في القانون البحري الجزائري وبعض التشريعات المقارنة الأخرى كما يلي:

### أولاً. اسم السفينة *Nom du Navire*

يعد الاسم أحد العناصر الأساسية فيجب أن يكون لكل سفينة عادة اسم يميزها عن غيرها والتشريعات مختلفة في هذا الصدد، فبالنسبة لقانون التجارة البحرية اللبناني نصت المادة 01/11، على أنه يجب أن يكون للسفينة اللبنانية اسم، كما يجب وضع هذا الاسم على مكان ظاهر بالسفينة وفي حالة تعدد السفن التي تحمل ذات الاسم فإنه يجب أن يلاحق بكل اسم رقم متسلسل يميز إحداها عن البقية كما يلاحظ أن القانون اللبناني يترك لمالك السفينة كامل الحرية في اختيار اسم السفينة ولكن هناك بعض التشريعات تضع ضوابط أين يميز بين نوع السفينة ونشاطها وحجمها وأن يكتب اسم السفينة باللغة العربية واللاتينية كالتشريع الأردني.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، المرجع السابق، ص 69.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،



وفي التشريع الجزائري نجد أنه جعل الحمولة معلما لتسمية السفن فالتى تزيد حمولتها عن 10 أطنان لابد لها من اسم يميزها، والتي تقل حمولتها عن 10 أطنان معفاة من حمل الإسم وكيفية فقط اتخاذ رقم يكتب على المقدمة أو المؤخرة، ونصت المادة 16، من القانون البحري الجزائري على أن مالك السفينة يختص بوضع اسم لها مع موافقة السلطة الإدارية، وألا يكون الإسم قد سبق إطلاقه على سفينة جزائرية أخرى وكتابة الإسم بالأحرف العربية واللاتينية حسب المادة 15 من القانون البحري الجزائري.

فيجب أن يكون إذن للسفينة بمجرد الانتهاء من بنائها اسم خاص بها، يميزها عن غيرها من السفن، وتطبق هذه القاعدة على كل سفينة مهما كانت سعتها أو حمولتها، وتتشابه التشريعات المحلية والدولية في ذلك، ونذكر على سبيل المثال المشرع اللبناني الذي أوضح كيفية ومكان كتابة اسم السفينة، فنصت المادة 05 من قانون التجارة البحرية أنه: "على السفن اللبنانية أن تتسم بحروف عربية ولاينية بالعلامات الآتية:

1. السفن التجارية والسفن ذات المحرك المعدة للملاحة الساحلية أو للملاحة في عرض البحار: اسم السفينة على جانبي مقدمتها وعلى مؤخرتها واسم مرفأ تسجيلها.
2. السفن الشراعية الساحلية: على كل جنب من المقدمة؛ الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل. وعلى المؤخرة؛ اسم السفينة واسم مرفأ تسجيلها.
3. مراكب الصيد: على كل جنب من المقدمة؛ الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل.
4. الزوارق وقوارب الأسكلة المعدة للشحن وجميع الجروم العائمة فيها (من مواعي وكراكات "جوارف الرمال" ونقالات...). وعلامات مراكب الصيد التي لها المحمول عينه.
5. زوارق وقوارب الدوائر الرسمية والشركات ذات الامتياز: على المقدمة وعلى المؤخرة أو على المقدمة وحدها: اسم السفينة. في الغرفة: الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها مع رقم هذا التسجيل.
6. سفن النزهة أو الترفيه: يؤذن لهذه السفن ألا تتسم برقم تسجيلها خارجيا بيد أن هذا الرقم يجب أن ينقش في الغرفة."

وقد جاء أيضا في المادة 17 من القانون البحري الجزائري نفس الشيء تقريبا، حيث يتم وضع اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف منه، ووضع اسم ميناء تسجيلها تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

ويستقل مالك السفينة باختيار اسم سفينته، ورغم ذلك لا يجوز له اختيار اسم لسفينته سبق إطلاقه على سفينة أخرى تفاديا للصعوبات العملية التي قد تحدث نتيجة للبس أو الخلط، ولأجل هذا

نصت المادة الخامسة من القانون المصري رقم 84 لسنة 1949، الخاص بتسجيل السفن على مالك السفينة قبل تسجيلها في سجل السفن أن يحصل على موافقة مصلحة الموانئ والمناظر على اسم سفينته ضمانا لعدم تكرار الأسماء واختلاطها.

وهو نفس ما أكده المشرع في المادة 2/6 من قانون التجارة البحرية المصري، عندما تطلب موافقة الجهة الإدارية المختصة على الإسم الذي اختاره لإطلاقه على سفينته، كما لا يجوز لمالك السفينة لنفس السبب، تغيير اسم سفينته إلا بعد موافقة مصلحة الموانئ والمناظر<sup>1</sup>.

أما القانون اللبناني فيجيز للسفينة أن تحمل اسما سابقا شريطة أن يلحق بكل اسم رقم مسلسل<sup>2</sup>.

### ثانيا. الموطن Domicile du Navire

الموطن هو العنصر الثاني من عناصر ذاتية السفينة. وهو المكان المعين الذي تكون للشخص صلة به بحكم استقراره فيها أو بحكم اتخاذه مركزاً لأعماله ومصالحه وقد عرفه الفقيه الألماني فريدريك كارل فون سافيني Friedrich Carl von Savigny: "بأنه المحل الذي يختاره الشخص اختياراً حراً ليسكن فيه نهائياً وليكون مركزاً لعلاقاته القانونية ولأشغاله، فهو الجهة التي اتخذها الإنسان مأوى له بصفة حقيقة وثابتة ومستمرة وجعل فيه مركز أشغاله، وإذا غاب عنه كان لديه النية في العودة إليه من جديد."

وموطن السفينة هو الميناء الذي تسجل فيه ويطلق عليه ميناء الربط Port d'attache أو ميناء التسجيل Port d'immatriculation وهذا أمر يعود لإرادة المالك. وعليه يتم فتح السجل في الميناء الذي تسجل فيه السفينة وتفيد فيه مواصفاتها من حيث الاسم، الحجم ونوع الوقود ولمن تعود ملكيتها، لذلك فالسفينة ليس لها إلا موطن واحد وفي كل الأحوال لا يجوز أن يكون لها أكثر من موطن، حتى ترتكز كافة الأعمال القانونية بالسفينة كتوجيه الإعلانات وتوقيع الحدز وإجراء القيود، والعبارة دائما في تحديد موطن السفينة بميناء التسجيل وليس بميناء الاستغلال.

### ثالثا. حمولة السفينة Tonnage ou Jauge

<sup>1</sup>- المادة 13 من القانون المصري رقم 84 لسنة 1949 الخاص بتسجيل السفن.

<sup>2</sup>- المادة 11 من القانون اللبناني للتجارة البحرية الصادر في 17 فبراير 1947. وانظر أيضا؛ - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 59.

للسفينة حمولة تقدر سعتها بالطن الحجمي وهو عبارة عن قياس انجليزي يعادل 2.83 متر مكعب<sup>1</sup>، وقد نصت المادة 20 من القانون البحري الجزائري على ما يلي " تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها ". ومن هنا فإن السلطة الإدارية هي المختصة في القيام بعملية المعايرة أو القياس باستعمال الطن الحجمي، وهناك ثلاثة أنواع من الحمولة<sup>2</sup>:

### 1. الحمولة الإجمالية الكلية

وتقدر على أساس سعة السفينة الكلية، أي كل فراغ في السفينة بما في ذلك الأجزاء المشغولة من هذا الفراغ بالآلات والأجهزة اللازمة للملاحة.

### 2. الحمولة الإجمالية

وهي الحمولة التي تخصم منها الفراغات التي تشغلها الآلات والمنشآت القائمة على سطحها.

### 3. الحمولة الصافية

وهي الفراغات المخصصة لنقل البضائع أو الأشخاص وبعبارة أخرى فإن الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري.

## رابعاً. درجة السفينة Cote du Navire

تختلف السفن من حيث متانتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط السلامة في البحار بما يقتضي تصنيفها من حيث قيمتها الاقتصادية، وبناء على ذلك يتم تقييم السفن وتصنيفها إلى درجات، درجة أولى وثانية وثالثة، ويقوم بهذا التصنيف شركات انجليزية مثل « جمعية التصنيف البريطانية لويدز ريجستر Lloyds Register of Shipping » وشركات فرنسية مثل « مكتب فيريناس الفرنسي Bureau Veritas Français »<sup>3</sup>، التي تتولى بواسطة خبرائها اختيار السفينة، وتعطي مالكة شهادة تدل على درجتها وقيمتها الدولية ويبدأ هذا الاختيار منذ البناء ويستمر أثناء حياة

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 37.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 1988، ص 11.

<sup>3</sup> - هيئات التصنيف Societies of Classification، هي منظمات غير حكومية تعمل في قطاع النقل البحري، تقوم بوضع معايير لبناء وتصنيف السفن، كما تشرف أحياناً على بنائها وإخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير. ويمكن ذكر بعضها إضافة لما سبق مثلاً: كالشركة الأمريكية American Bureau of Shipping، وشركة التصنيف الإيطالية كذلك Registro Navale Italiano، وهناك الشركة الألمانية Germanischer Lloyd.

- للمزيد راجع؛ محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 65.

السفينة، وتعتبر الشهادات الممنوحة من قبلها للسفن قرينة على مدى صلاحيتها للملاحة وإن كانت هذه القرينة بسيطة مما يؤدي إلى مسؤولية شركات التصنيف في حالة وقوع خطأ من خبرائها في تحديد الدرجة المعطاة للسفينة، هذه المسؤولية قد تكون مسؤولية تعاقدية أو مسؤولية تقصيرية<sup>1</sup>.

لا يوجد ما يجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته أو تصنيفها، إلا أن السفينة ستلاقي كثيرا من الصعوبات في حال عدم تسجيلها في إحدى هيئات التصنيف، تشمل صعوبات مع شركات التأمين التي ترفض تأمين سفينة غير مصنفة، لأن التسجيل يعتبر دليلا على صلاحية السفينة، وإذا أراد مالك السفينة بيعها سيلقى صعوبة في ذلك ما لم تكن مسجلة، والشاحنون سيرفضون شحن بضائعهم في سفينة غير مسجلة وكذلك المستأجرون، السماسرة ووكلاء البضاعة... إلخ.

ليس هذا فحسب فحتى عند القيام بالصيانة وإصلاح السفينة لن يعرف مالكوها إذا تمت هذه الأعمال على أتم وجه لعدم وجود شهادة من هيئة التصنيف تثبت ذلك، فمن المعروف أن درجة السفينة تدل على صلاحيتها للملاحة.

#### خامسا. أوراق السفينة *Papiers d'identité*

يقصد بأوراق السفينة أو وثائق السفينة كل الدفاتر والتراخيص والشهادات وكافة المستندات التي يتعين أن تحملها السفينة. فهذه الأوراق تعتبر ضرورية لممارسة النشاط المعدة له، إذ لا تتحرك السفينة إلا وبصحبها هذه الأوراق وحدد قانون التجارة البحرية الأردني مثلا هذه الأوراق كالاتي<sup>2</sup>:

- أ- سند الملكية البحرية يبين الجهة المالكة للسفينة.
- ب- سند تسجيل في الميناء.
- ج- سند إجازة الملاحين.
- د- سند ريان.
- هـ- سند إذن بالمصادرة.
- و- شهادة صحية من آخر ميناء.
- ز- نسخة من القانون البحري.
- ح- سندات الوفاء بالرسوم الجمركية المستحقة على شحن السفينة وكفالة بعدم نقل الشحنة من ميناء وتحويلها إلى ميناء آخر.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 39.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الققي، المرجع نفسه، ص 67 وما يليها.

- راجع أيضا؛ المواد 35، 36، 37، من القانون البحري الجزائري.

ط- سدد الجنسية وقائمة بشحنة السفينة.

### سادسا. دفتر يومية السفينة **Livre de bord**

ف نجد مثلا أنه على ربان كل سفينة فيما عدا السفن المعدة للزهوة أن يتخذ دفتر يومية برقم صفحاته ويوقعها رئيس دوائر الميناء حسب المادة 01/115 من القانون البحري اللبناني، ويطلق على هذا الدفتر أيضا دفتر الحوادث الرسمي *Journal des incidents*، وفي هذا الدفتر ينبغي ذكر كل الحوادث الطارئة يوميا وبكل أمانة، وكل القرارات المتخذة أثناء السفر، وقائمة بالواردات والنفقات المتعلقة بالسفينة، والملاحظات اليومية فيما يختص بحالة الجو والبحر، وبيان المخالفات التي يرتكبها مستخدمو السفينة والعقوبات التأديبية المحكوم بها، والولادات والوفيات التي قد تحدث على متن السفينة حسب المادة 2/115 من نفس القانون.

وفيما يتعلق بالسفن البخارية أو ذات المحرك الميكانيكي، فيجب على ربانها أن يستعين بدفتر آخر يسمى دفتر يومي للآلة المحركة *Journal de machine*، أين تذكر كمية المحروقات التي زودت بها السفينة عند السفر، واستهلاك السفينة اليومي منها وكل ما يتعلق بسير الآلة المحركة وخدمتها وهذا حسب المادة 3/115 منه. كما يستعمل دفتر يومية السفينة في الإثبات، فهو حجة بما ورد فيه من بيانات إلى إثبات العكس.

### سابعا. أوراق أخرى

بجانب الأوراق والشهادات والمستندات السابقة، كشهادة تسليم ميناء الشحن *Certificat de Franc-bord*، التي تضمن مطابقة السفينة لخطوط الشحن *Lignes de charge* الموجودة على جانب السفينة، وهي خطوط تبين الحد الأقصى للشحنة التي يجوز للسفينة حملها تبعا للمكان والوقت، وشهادة القيود العقارية *L'état des inscriptions hypothécaires*، التي تبين قيود الرهون على السفينة وأسماء الدائنين والمبالغ المضمونة، كما تفرض المعاهدات المتعلقة بالتلوث على السفينة حمل شهادة المحروقات *Certificat d'hydrocarbures*، وهي التي تبين أين ومتى يمكن تنظيف عنابر السفينة وصهاريجها<sup>1</sup>.

بعد كل هذا يطلب من السفينة إذن حمل هذه الأوراق دائما، ذلك لأنها معرضة للتفتيش في أي زمان ومكان سواء كان في المياه الإقليمية أو خارجها، وبدون هذه الوثائق تصبح في عداد السفن غير القانونية إذا ما تم القبض عليها ولو كانت في حالة المرور البريء.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 71.



## الفصل الأول

# المياه الإقليمية والسفن في ظل أحكام قانون البحار

- المبحث الأول. اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية
- المبحث الثاني. الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

## الفصل الأول

### المياه الإقليمية والسفن في ظل أحكام قانون البحار

كانت البحار منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية، وذلك لكونها مصدرا للرزق والغذاء، وسبيلا للمواصلات ومصدرا للطاقة فساهمت في انتعاش اقتصاد الدول ويكفي للتدليل على ذلك أن الدراسة الحديثة تعتبر أن مصدر التغذية للأجيال القادمة تكمن في البحار وما تحتها، وأهمية كهذه هي التي جعلته محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية إلى اليوم، لأن بعض الدول

حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات وإخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة، فتوترت العلاقات الدولية ووصف ملوك بريطانيا واسبانيا وبرتغاليا أنفسهم بملوك البحار. وتبعاً لهذه المزاعم اتجه الفقه الدولي منذ بداية القرن 17، إلى الانتصار لفكرة مضادة جاء بها الفقيه الهولندي غروسيوس Grotius، الذي نادى بفكرة البحر المفتوح وحرية الملاحة في البحار لمواجهة آراء الفقهاء الإنجليز فيما يتعلق بالبحار المغلقة، وفي النصف الثاني من القرن العشرين توصل المجتمع الدولي إلى تقنين القواعد المتعلقة بالبحار حيث أبرمت اتفاقيات جنيف الأربع سنة 1958 وبعدها جاءت اتفاقية 1982، وكل هذا بهدف تنظيم أمور الملاحة الدولية على مستوى كل النطاقات البحرية، تقاديا للمشاكل التي يمكن أن تحدث بين الدول الساحلية منها وحتى الدول غير الساحلية.

لكن المشاكل في البحار بقيت حاضرة بفعل التسابق الحاصل بين الدول لكسب ما تخفيه من ثروات في أعماقها، واستغلال الطاقات الناجمة عنها واستعمالها كسبيل للمواصلات، مثلاً في المياه الإقليمية محور دراستنا، والتي تعتبر مقراً لحركات السفن المحلية والأجنبية ومرورها المكثف والمتواصل، هذه الحركة الحثيثة، الدائمة والمستمرة كانت السبب في عدم تطبيق قواعد قانون البحار على أكمل وجه، أو التغاضي عن تطبيقها بفعل مصالح معينة سواء في حالات السلم كما في حالات الحرب، فعلى سبيل المثال نجد أن الخليج العربي يشكل مع البحر الأحمر ممرات مائية أساسية للتجارة ما بين الشرق والغرب والكثير من الحركة التجارية والتبادلات الحضارية فيما بين الحضارات الكبرى في الشرق كالهند والصين، ويعتبر مورداً هاماً للدول الساحلية على صفتيه حيث كان يستخرج منه اللؤلؤ ويصدر إلى الهند ثم تجلب منه بحرًا البضائع التجارية، بالإضافة إلى الثروة السمكية، حالياً توجد آبار وحقول نفطية وغازية تتقاسمها الدول المطلة عليه ما عدا العراق<sup>1</sup>. ما أدى إلى زيادة في التوتر الدولي وتسبب في خلق النزاعات، وهو ما شهدناه ومازلنا نشهده اليوم إلى حين كتابة هذه الأسطر، فبعد حروب الخليج الأولى والثانية أصبحت مياه الخليج العربي لاسيما المياه الإقليمية الكويتية منطقة كارثية إيكولوجياً، والآن نلاحظ أن المنطقة بشكل عام، تعاني من تدهور خطير في نوعية الهواء، الموارد البحرية، والتربة. فخلال الحرب سكبت بحيرات ضخمة من النفط ضمن رمال الصحراء، وملايين اللترات من النفط تدفقت إلى الخليج، هذه المادة التي تهدد كلا من الحياة البرية والبحرية ومناطق مصائد الأسماك. وآبار النفط التي أشعلت بها النيران، أدت إلى صنع غيمة من السناج المليء بالعناصر الكربونية السوداء Un nuage de suie، الذي غطى معظم المنطقة مما أدى إلى أضرار بيئية قد لا يمكن إصلاحها.

<sup>1</sup> - انظر ، الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة <http://www.un.org>



وبالنسبة للحوادث المتكررة لغرق السفن، فكما تمت خلال الحرب، تمت كذلك في حالات السلم، فمثلا في حرب الخليج الثانية عام 1991، قامت القوات العراقية بتدمير ثمانى ناقلات نفط كما دمرت العديد من محطات النفط في المياه الإقليمية الكويتية وتم سكب أكثر من 910 مليون لتر، في الخليج - وهو رقم قياسي للمنطقة- بشكل عام غرق حوالي 80 سفينة في قاع الخليج العربي. أثناء الحرب هذه السفن حملت الكثير من النفط والذخائر التي أظهرت أسوأ تأثيراتها عند وصولها إلى الخط الساحلي، وشهد العالم أيضا حوادث لغرق سفن عديدة في حالات السلم، منها مثلا سفينة الرحلات السياحية كوستا كونكورديا Costa Concordia، قبالة جزيرة جيليو الإيطالية، في 15 يناير 2012، أضف إليه مشاكل القرصنة البحرية التي تشكل اعتداءً على مبدأ حرية الملاحة وممارسة السيادة عليها، مثلا ما جاء في التعاون الدولي منذ عام 2008، بالتنسيق مع السلطات الصومالية في قضية القرصنة في القرن الإفريقي<sup>1</sup>. وكذلك التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق مضيق هرمز بين الحين والآخر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Voir. France ; décret du 6 février 1985. Cas particulier de la lutte contre la piraterie.

<sup>2</sup> - لقد أدرك قادة إيران أن التهديد بإغلاق مضيق هرمز لم يؤد كما كانوا يأملون إلى اضطراب السوق العالمية للنفط بترفع ارتفاعاً كبيراً على نحو يجعل الولايات المتحدة والدول الأوروبية تخفف من عقوباتها الاقتصادية وتنتهي حظر شراء النفط الإيراني. لكن ما حدث هو العكس تماماً فأسعار النفط تتذبذب صعوداً وهبوطاً في الحدود الاقتصادية المقبولة دولياً، كما أن الولايات المتحدة والدول الأوروبية ماضية في تنفيذ العقوبات الاقتصادية التي قررتتها ضد إيران إلى حين كتابة هذه الأسطر، حتى تستجيب للمطالب الدولية بشأن الرقابة الدقيقة على برنامجها النووي للتأكد من سلميته. كما أن الولايات المتحدة اتخذت التدابير العسكرية اللازمة لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز. وإزاء ذلك لجأ المسؤولون الإيرانيون إلى التلويح باتخاذ إجراء آخر وهو فرض رسوم على السفن المارة عبر مضيق هرمز، حيث أعلن النائب الإيراني علي رضا خسروي، أن ثمة اقتراحاً في مجلس الشورى الإيراني بشأن فرض رسوم على عبور السفن مضيق هرمز قائلاً: "إن ثمة دول في الخليج تشارك في شكل مباشر في الإضرار ببيئة الخليج وسلامته، من خلال عبور سفنها النفطية، واقتراحنا يتمثل في أن تساعد على استعادة وضعه المثالي". وأشار خسروي، وهو عضو في لجنة الإعمار في البرلمان، إلى أن "60 نائباً أعلنوا تأييدهم للخطة، وثمة نواب يعكفون على درسها ومناقشتها"، معتبراً أنها "تصب في مصلحة دول المنطقة والدول المطلة على الخليج، وعليها الموافقة عليها". ويشتر هذا التساؤل: هل يحق لإيران بموجب أحكام القانون الدولي أن تفرض رسوماً على السفن التي تعبر مضيق هرمز؟ قبل الإجابة عن هذا التساؤل، تجدر الإشارة إلى توضيح الوضع القانوني لهذا المضيق، حيث يعد مضيقاً دولياً يصل بين البحر العالي للخليج العربي والبحر العالي لخليج عمان ثم المحيط الهندي، ويشكل مياهاً إقليمية للدول المطلة عليه وهي إيران وعمان، ويخضع لحق المرور العابر لجميع السفن الأجنبية وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبمراجعة الاتفاقية المذكورة لا توجد مادة تجيز للدول المطلة والمشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط بين بحرين عاليتين، أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية التي تعبر هذه المضايق. وإذا كان المضيق يشكل مياهاً إقليمية للدول المشاطئة للمضيق مثل مضيق هرمز فإن المادة (26) من الاتفاقية نظمت مسألة الرسوم التي يجوز فرضها على السفن الأجنبية التي تمر من خلال البحر الإقليمي حيث قررت ما يلي:

- أولاً. لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.  
- ثانياً. لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة. وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز.

ومما سبق يتضح أنه لا يجوز لإيران أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد عبورها مضيق هرمز .  
- انظر، خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية للاقتصادية، العدد 2012، 6866.

ما قيل في موضوع الخليج العربي يقال أيضا عن مختلف المسطحات البحرية الأخرى كالبحر الأبيض المتوسط، الذي يعتبر من بين طرق النقل البحري المزدهمة في العالم ووسيطا مهما في المواصلات بين دول ضفتيه، حيث يعد من بين البحار شبه المغلقة التي تتمتع بخصوصيات اقتصادية وسياسية واجتماعية وثقافية، تُعبر عن تعدد واختلاف المجتمعات المحاذية لهذا البحر وغير ذلك من المساحات المائية<sup>1</sup>.

بناء على ما تقدم، نجد أن جل هذه الحوادث البحرية في المياه الإقليمية قد طرأت والمجتمع الدولي تحكمه الاتفاقية الدولية لقانون البحار، في ظل الأزمات التي جرّتها العولمة الرهيبة وتداخل المفاهيم القانونية، خاصة في المسألة التي تبين الحدود السيادية في منطقة المياه الإقليمية، والحالات القانونية التي تكون عليها السفن بأنواعها في هذا النطاق البحري محل الدراسة، لذلك تحذونا الرغبة وحب الإطلاع عن معالم هذه الحدود الداخلية والخارجية للبحر الإقليمي حسبما تم اعتماده في قواعد قانون البحار، وما تأخذ به الدول اليوم في تعاملاتها البحرية، فزحن نرى في كل حين عديد الخروقات القانونية للمياه الإقليمية للدول الساحلية من طرف دول أخرى، وعلى هذا الأساس نطرح التساؤل عن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي؟ لنتجه بالطرح إلى معرفة الأحكام المتعلقة بالسفن في هذا النطاق من البحر، وما هي أنواعها؟ وكيف يمكن إثبات هوية السفينة؟ هل يتم بتحديد جنسيتها أم بتحديد العلم الذي تحمله على صواريتها أو يتم ذلك بتوافرها معا؟ وما هي الحالة المدنية أو القانونية التي تكون عليها السفن حتى تستطيع القيام بنشاطاتها الملاحية دونما مشاكل؟ وما مدى انطباق قواعد قانون البحار عليها، وما مدى فاعليتها وتطبيق هذه القواعد؟ فالسفن كما هو معلوم تعتبر العنصر الجوهري في البحر والوسيلة الأساسية لتيسير مختلف النشاطات البحرية.

---

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 29.  
- ويقدر أن ما يقرب من 220 ألف سفينة تجارية تحمل أكثر من 100 مليون طن من البضاعة عبر البحر المتوسط كل عام، أي ما يعادل ثلث الشحن التجاري الكلي في العالم. في كثير من الأحيان تحمل هذه السفن بضائع خطيرة، والتي إذا فقدت ستؤدي إلى أضرار جسيمة على البيئة البحرية، كما يعتبر تفريغ خزانات المواد الكيميائية والنفايات الزيتية من المصادر الرئيسية للتلوث البحري، هذا ويشكل البحر الأبيض المتوسط 0.7% من المياه السطحية العالمية وينتقل 17% من تلوث النفط البحري على المستوى العالمي. وتشير التقديرات إلى أنه في كل عام ما بين 100,000 - 150,000 طن من النفط الخام يتم تفريغها عمدا في البحر من أنشطة الشحن. ويتم نقل ما يقارب 370 مليون طن من النفط سنويا في البحر الأبيض المتوسط (أكثر من 20% من المجموع العالمي)، وتعتبر البحر كل يوم حوالي 250 - 300 ناقلة نفط. تحدث حوادث التسرب النفطي كثيرا بمتوسط 10 مرات سنويا. وقد يحدث تسرب نفطي كبير في أي وقت وفي أي جزء من البحر الأبيض المتوسط.

- انظر، الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة <http://www.un.org>

على هذا الأساس ارتأينا لمعالجة هذا الفصل، مبحثين نتطرق فيهما ابتداء إلى عرض إشكالية المفاهيم الأولية لكل من المياه الإقليمية واختصاصات الدولة الساحلية فيها باعتبارها من بين النطاقات البحرية المهمة والمتميزة مع دراسة ديناميكية السفن فيها كذلك، وعليه جاء المبحثين كالتالي:

- المبحث الأول. اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية

- المبحث الثاني. الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

## المبحث الأول

### اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية

في المياه الإقليمية أو ما يصطلح على تسميته بالبحر الإقليمي، يعترف القانون الدولي بسيادة الدولة الساحلية، ما ينتج على الأخذ بهذا المبدأ، مباشرة هذه الدولة لجملة من الاختصاصات الخالصة سواء في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط والبوليس، وهذا المبدأ قد كرسه القانون الدولي قديما في العديد من المناسبات كما أخذت به الأعراف الدولية، ما يوجب علينا محاولة معرفة هذا النطاق البحري وتوضيح مفهومه وخلفيات طبيعته القانونية، التي أكسبته خصوصية بسط الدولة الساحلية لسيادتها الخالصة عليه فيما يتعلق بنشاطات الصيد البحري والبحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية

لهذا النطاق وعمليات الجمركة وغيرها من الاختصاصات الوظيفية المخولة للدولة الساحلية، وعلى هذا الأساس قسمنا هذا المبحث إلى أربع مطالب كالتالي:

- المطلب الأول. مفهوم البحر الإقليمي
- المطلب الثاني. مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية
- المطلب الثالث. الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي
- المطلب الرابع. سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات

## المطلب الأول

### مفهوم البحر الإقليمي

إن فكرة البحر الإقليمي قديمة وراسخة في التاريخ ولا تزال آراء الفقه إلى اليوم متباينة بشأن ظهورها أو التأريخ لها، ويبقى مُرَجَّحًا أنها ظهرت، منذ زمن بعيد قد يعود إلى عهد الإمبراطورية الرومانية، إلا أن هذه الفكرة لم تكن واضحة المعالم في ذلك الوقت، بينما كانت مجرد صورة باهتة للفكرة الحالية، لذلك سنداؤول دراسة تطورها عبر مراحلها القانونية التاريخية ومضمونها ومختلف التغيرات التي طرأت عليها بفعل متغيرات ومتلازمات كثيرة، قد تكون فعالة أو هامشية طوال هذه الفترة، هي السبب في تمصص البحر الإقليمي للصورة التي يُعتبر عليها الآن.

### الفرع الأول

#### الخلفية التاريخية لفكرة البحر الإقليمي

بمراجعةنا للتاريخ في العصور السابقة، لعلنا نجد أوضح صورة لفكرة البحر الإقليمي في معاهدتين عقدتا بين روما وقرطاجنة، حددتا منطقة البحر لكل طرف والتزامهما بعدم الملاحة خارج الجزء المحدد لهما، إلا إذا أُلجأتهم إلى ذلك عاصفة أو مطاردة عدو. ويمكن القول أن البذور الأولى لفكرة البحر الإقليمي نبتت من التفرقة الرومانية بين الحدود الطبيعية البحرية (هذه الحدود التي تسمى اليوم بالمياه الداخلية) وبين منطقة الإحترام The Zone Of Neighboring Respect، (التي تطورت، إلى فكرة البحر الإقليمي)، إلا أن فكرة البحر الإقليمي في مفهومها الحديث لم تظهر إلا بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية وأخذت تتطور بشكل خاص في فترة العصور الوسطى<sup>1</sup>، حيث تميزت

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص97.

هذه الفترة بمبالغات الدول الساحلية في الإدعاء بالسيطرة على بحار بكاملها، فبين القرنين الرابع عشر والخامس عشر، أعلن الفقهاء الإيطاليون ضرورة أن تقوم الدول الساحلية بمد اختصاصها إلى مسافات كبيرة في البحار والمحيطات التي تشاطئها، وكان أكثر المعايير في ذلك الوقت هو المعيار الذي كان يؤدي إلى امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مائة ميل، وهو ما يعادل المسافة التي تقطعها السفينة في يومين، بينما كان المعيار السائد في الدول الأوروبية الأخرى في تلك الحقبة التاريخية وما تلاها، هو المعيار الذي يحدد البحر الإقليمي على أساس مدى البصر، فيمتد البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الواقف على الشاطئ أن يرى، وقد اعتمد هذا المعيار في الأمر الذي أصدره الملك فيليب الثاني Philip II، ملك اسبانيا، في سنة 1566، وبعدها في المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في عام 1682، وكانت مسافة البحر الإقليمي آنذاك طبقاً لهذا المعيار تتراوح بين 14 و 21 ميلاً بحرياً<sup>1</sup>، فجاءت فكرة تطور البحر الإقليمي متأثرة بعاملين: الأول، سياسي يقوم على ضرورة حماية شواطئ البحر الأبيض المتوسط من هجمات القراصنة والبربر، والثاني، اقتصادي يقوم على رغبة دول أوروبا الشمالية في حماية مصالح مواطنيها، وذلك بمنع الآخرين من الصيد قرب شواطئها. لتتبلور فكرة البحر الإقليمي بمفهومه الحديث في القرن السادس عشر، أي في الفترة التي نشطت فيها المناقشات الفقهية حول طبيعة البحار<sup>2</sup>.

ومما سبق فقد تميزت تلك الحقبة التاريخية بالتنازع والخلاف بين الدول حول السيادة على البحار، وانعكس ذلك على الفقه الدولي، واستعان الهولنديون في خلافاتهم مع السلطات البريطانية، بالفقيه الهولندي هوجو جروسيوس Hugo Grotius، للدفاع عن حقهم في ممارسة صيد الأسماك في المياه القريبة من بريطانيا، وقد أعد جروسيوس، مذكرة سابقة في تاريخها على مؤلفه الذائع الصيت عن حرية البحار The Freedom of the Seas، وضع فيها لأول مرة الأساس القانوني للبحر الإقليمي الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حق الملكية أو حق الاختصاص، حيث ميز جروسيوس في هذه المذكرة تمييزاً واضحاً بين البحر العالي من جهة، وهذا يجب أن يكون حراً طليقاً كالهواء، وبين المضائق والخلجان " والمياه القريبة " من شواطئ كل دولة ساحلية من جهة أخرى، وهذه جميعاً مساحات بحرية قابلة للتملك وقابلة للخضوع، فالبحر العالي عند جروسيوس غير قابل للتملك لأنه غير قابل للحياسة، ومن ثم فهو عام ومشترك، أما المساحات البحرية القريبة من الشاطئ فهي عنده قابلة للحياسة والتملك، لأن الأمير يستطيع أن يتحرى مداها بواسطة مدافعه من الشاطئ، ومن ثم فإن

---

- راجع أيضاً، جمال عبد الناصر، مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص 234. وكذلك المؤلف الجماعي، حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984، ص 492.

<sup>1</sup>- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 2007، ص 515 وما يليها.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 97 وما يليها.

للأمير السلطة في مدى هذه المساحات أن يمنع الملاحة، أو أن يحظر ممارسة صيد الأسماك فيها على غير رعاياه، ثم تناول جروسيوس، هذا التقسيم في كتابه عن حرية البحار، وردد ما سبق أن جاء بمذكرته السابقة، وعارضه في دعايته لحرية البحار الفقيه البريطاني سلدن Selden، الذي دافع عن ملكية البحار وخضوعها للسيادة الوطنية، وقد تصدى في كتابه Mare clausum، للرد على آراء جروسيوس، ولكنه لم يكن الوحيد، فكان هناك أيضا كل من بوروغز Bouroughs، في دراسة له بعنوان « The sovereignty of the British Seas » أي السيادة على البحار البريطانية، التي نشرها عام 1633، وكابيس Callis، ببحثه « on Sewer » أي على المجاري، عام 1647. إلا أن جروسيوس، لم يحدد مدى مساحة البحر الذي يقبل - في نظره - الحيازة والملكية. فقد رفض اعتماد المعيار الإيطالي الذي يحدد هذه المساحة بمائة ميل، التي وضعها الفقيه الإيطالي بارتول Bartole، كعرض بحري، تمارس عليه الدولة الساحلية ولايتها<sup>1</sup>، بوصفه معيارا مُغالا فيه وأشار إلى أن معيار "مرمى البصر" ينطوي على الغموض، ويمكن القول بأن جروسيوس، قد ترك تحديد معيار قياس مدى البحر الإقليمي لعرف كل دولة<sup>2</sup>.

وقد وجدت أفكار جروسيوس، رواجاً كبيراً في القرن الثامن عشر حيث قام الفقيه الهولندي كورنيليو فان بينكرشوك Cornelius van Bynkershoek، بالتأكيد على أن حد سيطرة الدولة على المسطحات البحرية المجاورة لشواطئها يتعين أن يجري تحديده بالمدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، مقررًا أن سلطة الدولة تتوقف عند المدى الذي تصل إليه قوتها:

« Le pouvoir de l'Etat riverain prend fin là où se termine la force des armes ».

وقد حظيت أفكار بينكرشوك، بتأييد عدد كبير من معاصريه، كان فاتيل Vattel، من أبرزهم مما أدى إلى الأخذ بذلك المعيار في عدد من الاتفاقيات الدولية في تلك الفترة، وقد نشر الفقيه الإيطالي فرديناندو جالياني Ferdinando Galiani، مؤلفاً عام 1782، عن واجبات الدول المحايدة، اعتمد فيه على المعيار الذي سبق لبينكرشوك، أن أوضحه - وهو الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ - وقام بتجسيد هذا المعيار النظري تجسيدا حسابيا، حيث حدد هذا المدى بمسافة ثلاثة أميال بحرية تقاس من الشاطئ، وبذلك كان أول من وضع وأبرز قاعدة الأميال البحرية الثلاثة كحد للبحر الإقليمي، ويلاحظ أن الأميال البحرية الثلاثة تعتبر عنده بمثابة الحد الأقصى الذي يمكن أن تصل إليه قذيفة المدفع، وبالتالي امتداد البحر الإقليمي، وعلى الرغم من أن الدول بدأت تعتمد في ذلك الحين على المعيار الحسابي الذي وضعه جالياني، فإن ذلك المعيار ظل مقصوراً على

<sup>1</sup> - G.Gidel, Le droit international de la mer, La mer territoriale et la zone contiguë. Mellottée-Chateauroux, Tome III, 1934, p. 26 et s .

<sup>2</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515.

الميدان الذي وضع من أجله وهو ميدان العلاقات بين الدول المحاربة والدول المحايدة في شأن تحديد المنطقة البحرية التابعة للدول المحايدة، والتي لا يجوز فيها الاستيلاء على الغنائم البحرية، أما فيما يتعلق بغير ذلك من العلاقات مثل المسائل المتعلقة بالتجارة البحرية، والمناطق الجمركية البحرية، ومسائل الصيد في البحار، فقد ظلت كلها تخضع في شأن تحديد المساحات البحرية التي يمتد إليها سلطان الدولة إلى معايير أخرى مختلفة، ومع ذلك فإن الدول قد بادرت خلال النصف الثاني من القرن الثامن إلى تحديد بحارها الإقليمية بمسافة ثلاثة أميال بحرية ومنها خصوصا الولايات المتحدة الأمريكية، التي حددت بحرها الإقليمي بمسافة ثلاثة أميال بحرية في عام 1793، وبريطانيا التي حددته بمسافة ثلاثة أميال بحرية كذلك في عام 1876، وشهدت تلك الفترة أيضا عددا من الاتفاقيات الدولية التي حددت البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية مثلما نبّهت إليه اتفاقية قناة السويس سنة 1888<sup>1</sup>، وإذا كان التقدم العلمي والفني في نهاية القرن التاسع عشر، قد جعل المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع يتجاوز مسافة الأميال الثلاثة، فإن الفارق بين معياري بينكرشوك، وجالياني، بدأ يظهر في العمل، وهو ما حدا ببعض الدول إلى الامتداد ببهارها الإقليمية إلى مسافات تتجاوز الأميال الثلاثة رغبة منها في بسط سيادتها للانفراد بالاستقلال الاقتصادي في هذه المياه<sup>2</sup>، وما حدا ببعض الآخر إلى وضع قواعد خاصة بشأن المنطقة التي تتاخم بحارها الإقليمية، ويهدف إلى ضمان تطبيق القواعد الخاصة بالهجرة والضرائب والصحة على وجه الخصوص، وهو الأمر الذي سمح بعد ذلك باستقرار نظام المنطقة المتاخمة<sup>3</sup>.

ولئن كان الخلاف على تحديد امتداد البحر الإقليمي قد ظل قائما بين الدول، ورغم أن فكرة البحر الإقليمي قد استقرت في القانون الدولي، إلا أنه غداة الحرب العالمية الثانية فقدت قاعدة الثلاثة أميال قيمتها كعرض لهذا البحر، حيث ظهر إلى جانب الملاحة نشاط استغلال الثروات المعدنية والحيوانية البحرية، واحتل مكانة هامة بفضل استفادته من التطور التكنولوجي الذي عرفه العالم آنذاك. وكان من بين مؤيدي هذه الفكرة، الدول حديثة العهد بالاستقلال، فانطلقت حمى تمديد المياه الإقليمية من أمريكا اللاتينية لتمد إلى أفريقيا.

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011، ص 162.

<sup>2</sup> - المسألة أصبحت متجاوزة بالنسبة إلى التطور الذي حصل في صناعة المدافع خلال القرن 19، فقد تبنى معهد القانون الدولي مسافة 6 أميال في توصية صادرة عنه في دورة باريس لسنة 1894، وكانت مسألة عرض البحر الإقليمي من بين المسائل التي ناقشها مؤتمر لاهاي لسنة 1930، وقد تبين من خلال ردود الدول أثناء الإعداد للمؤتمر أن الأغلبية لا تعارض مبدأ ثلاثة أميال كعرض للبحر الإقليمي، وهناك من الدول من اقترحت عرضا أوسع، حيث تراوحت الاقتراحات بين 3 و 18 ميلا. وأمام تباين الأجوبة لم يتم التوصل إلى اتفاق حول عرض موحد للبحر الإقليمي.

- Voir, Conférence pour la codification du droit international, Bases de discussions, Eaux territoriales, Tome 2, 1929, p. 33 et s.

<sup>3</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515 وما يليها.

وصادفت لجنة القانون الدولي خلال الدورات التي عقدتها ما بين 1951 و 1956، عدة صعوبات أثناء قيامها بمهمة تدوين قواعد قانون البحار عامة، والبحر الإقليمي بشكل خاص، وقد نتجت هذه الصعوبات عن اختلاف وجهات النظر بين الدول حول الموضوع، مما جعلها عاجزة عن تكوين فكرة واضحة عن البحر الإقليمي. ففي تقريرها الأول الصادر سنة 1952، اقترحت اللجنة مسافة 6 أميال كعرض للبحر الإقليمي، ثم عادت لتقترح في تقريرها الثاني سنة 1953، مسافة 12 ميلا. وفي التقرير الثالث سنة 1955، اقترحت مسافة 3 أميال، وفي سنة 1956، ورد في المشروع الذي صاغته عرض الثلاثة أميال كحد أدنى، على ألا تتجاوز الدولة الساحلية مسافة 12 ميلا حين توسيعها لعرض بحرها الإقليمي.

وانعقد بعدها مؤتمر جنيف سنة 1958، في ظروف تميزت بتضارب الآراء حول مسألة عرض هذا البحر، وتم تكليف اللجنة الأولى بدراسة مشاريع المواد المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، ورغم أن مسألة عرض البحر الإقليمي احتلت مكانة هامة في أعمال هذه اللجنة فإنها لم تتوصل إلى اتفاق حولها. فقد تراوحت الاقتراحات المقدمة حول الموضوع ما بين 3 و12 ميلا<sup>1</sup>.

وبذلك لم يتحقق مرة أخرى الاتفاق حول مسألة عرض البحر الإقليمي، واكتفت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة إلى الإشارة إلى أنه " لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء 12 ميلا ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي"، وهكذا حددت الاتفاقية حدا أقصى يتضمن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة. ما استدعى الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1958، إلى عقد مؤتمر ثان بجنيف، حددت مهمته في معالجة المسائل التي ظلت معلقة عقب هذا المؤتمر، والمتمثلة في عرض البحر الإقليمي وحدود منطقة الصيد. وقدمت عدة اقتراحات متعلقة بمسألة العرض لم يحسم في أي منها، وانتهت أشغال المؤتمر بدون تحقيق الأهداف التي انعقد من أجلها وجاءت بعدها أيضا مناقشات كثيرة واتجاهات فقهية وعملية مختلفة، تناولت بصفة أساسية تحديد مدى اتساع البحر الإقليمي وتعريف نظام المرور البريء الذي يطبق على هذا البحر، كما أخضعت البحر الإقليمي لنظام وسط بين نظام البحار العامة التي تقوم على تيسير الاتصالات البحرية الدولية على أساس الملاحة الحرة لجميع السفن، ونظام السيطرة الإقليمية الذي يقوم على سيطرة الدولة على أراضيها لرعاية مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية وغيرها من المصالح.

كل هذه الفوضى القانونية في مجال البحر الإقليمي شكلت حافزا على الدعوة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار، وتبين من خلال الدراسات التي أنجزت حول الموضوع أن نسبة كبيرة من الدول الساحلية تبنت مسافة 12 ميلا، كعرض للبحر الإقليمي.

<sup>1</sup>- A. Papacostas, La mer territoriale et la zone contiguë, R.H.D.I. , 1961, p.167 et s.



ولقيت هذه المسافة إقبالا واسعا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، ونصت عليها المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي ورد فيها أن " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحريها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا، مقياسا من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية ". فحسمت الخلاف الطويل حول مدى البحر الإقليمي، وانطوت على المزيد من التطوير والتفصيل للقواعد الخاصة به<sup>1</sup>. هذا التحديد بـ 12 ميل بحري، كما يرى البعض هو نتيجة لتزايد طلبات الدول النامية التي تحددت الحدود التقليدية المقررة بـ 03 ميل بحري، كما تقر الاتفاقية أيضا في مادتها 1/2، بالحرية الكاملة للدول في تحديد عرض مياهها الإقليمية<sup>2</sup>.

إذن ما يستفاد مما تقدم أن فكرة المياه الإقليمية قديمة في التاريخ وعرفت تطورات مختلفة وفق الظروف التي كانت تحيط بها وسابقتها إلى اليوم، إلا أنها تبقى ذات دلالة على كونها تجمع مناطق مياه البحار والمحيطات التي تمتلك فيها دولة ما حق السيادة عليها، وتتضمن هذه الحقوق حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التحكم في الصيد والملاحة والشحن البحري، علاوة على استثمار المصادر البحرية، واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها.

رغم أهمية البحر الإقليمي في المجتمع الدولي إذن وبصفة خاصة على صعيد الوطن العربي الذي تطل أراضيه على محيطين رئيسيين؛ المحيط الأطلنطي والمحيط الهندي اللذين يوصل بينهما البحرين، البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، إضافة إلى الخليج العربي. وأنه نظام قانوني من وجهة نظر القانون الدولي والقانون الداخلي، وما الأنظمة الإدارية، الصحية والتجارية والأمنية المتعلقة به إلا دليل على ذلك، إلا أنه شهد عدة مشاكل عبر مراحل تطوره واجهها فقهاء القانون الدولي في إعطاء تعريف محدد له.

## الفرع الثاني

### مشكلة تعريف البحر الإقليمي

كما يبدو عموما منذ فشل مؤتمر لاهاي سنة 1930، في التوصل إلى اتفاق لتحديد البحر الإقليمي عقدت بعد الحرب العالمية الثانية، ثلاث مؤتمرات دولية كبرى لبحث قوانين البحار والمياه

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص54.

<sup>2</sup> - « ... La convention de 1958 n'a pu fixer sa largeur et la convention de 1982 précise, en son article 03 que la largeur de la mer territoriale ne doit pas dépasser 12 milles marins mesurés à partir des lignes de bases établies conformément aux dispositions de la convention. Cette limites de 12 milles marins est un aboutissement des revendications croissantes des États en développement qui contestaient la limite traditionnelle de 03 milles... la covention de 1982, le rappelle dans son article 2/1 et elle laisse aux États la liberté de fixer la largeur de leur mer territoriale... », voir, Abdelmadjid Boushaba ; l'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le Doctorat d'État en Droit International Public, Univ. Mentouri (Constantine), Décembre 2008, p.40-41.

الإقليمية في نطاق الأمم المتحدة، كان الأول عام 1958، والثاني عام 1960، وكلاهما بمدينة جنيف والثاني لم يكتب له النجاح، بينما كان آخرها عام 1982، بمدينة مونتيجوباي (جاميكا)، وفيه خرجت للوجود أحدث اتفاقية حازت على وفاق دولي، التي من بين تنظيماتها ما هو متعلق بالبحر الإقليمي، حيث بينت أن هذا الأخير عبارة عن مساحة من البحار متاخمة لسواحل الدولة تمتد فيها وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، مع التمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي<sup>1</sup>.

ويعني آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى، ولقد توصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار UNCLOS I، الذي عقد في جنيف عام 1958، إلى وضع اتفاقية عامة بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة أو ما يصطلح على تسميتها أيضاً بالمنطقة المجاورة، واعتبرت كأول اتفاقية عامة في هذا الصدد تنجح الدول في التوصل إليها، إضافة إلى ثلاث اتفاقيات أخرى وبروتوكول، وقد فتح مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار باب التوقيع على هذه الاتفاقيات والبروتوكول الاختياري في 29 نيسان/أفريل 1958، كما هو مسجل في الوثيقة الختامية<sup>2</sup>، وجاءت الاتفاقيات والبروتوكول الاختياري كالتالي:

- 6- اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي بدأ نفاذها في 10 أيلول/سبتمبر 1964.
- 7- اتفاقية أعالي البحار، بدأ نفاذها في 30 أيلول/سبتمبر 1962.
- 8- اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار، والتي بدأ نفاذها في 20 آذار/مارس 1966.
- 9- اتفاقية الجرف القاري، بدأ نفاذها في 10 حزيران/يونيه 1964.

<sup>1</sup> - اختلاف الأنظمة القانونية للمياه الداخلية Internal waters، عن أنظمة المياه الإقليمية Territorial waters، أو ما يصطلح على تسميته أيضاً بالبحر الإقليمي Territorial sea، ناتج عن اختلاف هذين النطاقين أصلاً من حيث الطبيعة، فالمياه بين خط الأساس واليابسة تعرف على أنها مياه داخلية، تمارس الدولة عليها سلطة اختصاص كاملة؛ ولا يسمح فيها حتى بالمرور البريء، وتتمثل في البحيرات والأنهار وكل المياه الأرخيبيلية<sup>2</sup> ضمن أقصى جزر دولة أرخبيلية، مثل إندونيسيا، اليابان أو الفلبين والبرين. بينما البحر الإقليمي هو حزام من المياه الساحلية يمتد بحد أقصى اثني عشرة ميلاً بحرياً من خط الأساس (عادة ما يكون متوسط خط الجزر) لدولة ساحلية. ويعتبر البحر الإقليمي منطقة سيادة للدولة، بالرغم من أن السفن الأجنبية (العسكرية والمدنية) يسمح لها بالمرور البريء عبره، هذه السيادة تمتد أيضاً للنطاق الجوي فوق قاع هذا البحر، ووفقاً للتنظيم الذي ورد باتفاقيات جنيف فيما يتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وكذلك بالاتفاقية العامة لقانون البحار، يوجد تمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي. فجاء تبني لجنة القانون الدولي لتعبير "المياه الداخلية" بدل "البحر الداخلي" بنية تهدف لتمييز هذا المجال البحري عن البحر الإقليمي، لأن المياه الداخلية تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، في حين تمارس الدولة الساحلية على البحر الإقليمي سيادة محدودة بسبب تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء. حتى لا يحدث الخلط بين الأخير والبحر الإقليمي.

- انظر إبراهيم العناني، قانون البحار، ج1، (المبادئ العامة- الملاحة البحرية- الصيد البحري)، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 12.  
<sup>2</sup> - A/CONF.13/L.58, 1958, UNCLOS, Off. Rec. Vol. 2, 146.

10- البروتوكول الاختياري، المتعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات، والذي بدأ في النفاذ يوم 30 أيلول/سبتمبر 1962.

وتعد هذه الاتفاقيات مع البروتوكول ثمرة مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، المنعقد في جنيف في الفترة من 24 فبراير إلى 27 أبريل 1958، وكان عقد المؤتمر نتوجاً لعملية طويلة، استند فيها إلى سوابق تمثلت في عمل مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي عام 1930، برعاية عصبة الأمم كما تقدم سابقاً، وقد تناول هذا المؤتمر مسألة المياه الإقليمية، وبالرغم من عدم التوصل إلى اتفاق بشأن عرض المياه الإقليمية، تمكن من تضمين تقريره 13، مشروع مادة تحدد قدرًا من الاتفاق بشأن العديد من جوانب هذا الموضوع وقد اتخذت هذه المواد فيما بعد أساساً لمتابعة العمل، فقد أشارت لجنة القانون الدولي منذ بداية أعمالها في عام 1949، إلى نظام أعالي البحار والبحر الإقليمي بوصفه من المواضيع الجاهزة للتدوين، وتم تعيين مقرر خاص شرع في تقديم تقارير بشأن مختلف جوانب قانون البحار، ولم ترد جميع أحكام لجنة القانون الدولي مرتبة بصورة منهجية في مجموعة واحدة من مشاريع مواد تغطي قانون البحار برمته إلا في التقرير النهائي المقدم إلى الجمعية العامة عام 1956<sup>1</sup>.

وشكّل هذا التقرير النهائي الأساس الرئيسي لعمل مؤتمر جنيف لعام 1958، هذا المؤتمر الذي تحددت مهمته في «بحث قانون البحار، مع مراعاة النواحي الفنية والبيولوجية والاقتصادية والسياسية في المشكلة إلى جانب ناحيتها القانونية، وإثبات نتائج أعماله في اتفاقية دولية أو أكثر أو في أية وثائق أخرى قد يستتسبها (القرار 1105-د-11)»، وقد ذكر توليو تريفيس Tullio Treves، أن: "المؤتمر لم يتمكن من الحفاظ على الأحكام المتعلقة بقانون البحار ضمن صك واحد، فضاعت وحدة قانون البحار بعد بلوغها بجهد جهيد في المراحل الأخيرة من عمل لجنة القانون الدولي"، فتحوّلت هذه الوحدة إلى أحد الأهداف الرئيسية التي توخيت وتحققت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. والتي دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994<sup>2</sup>.

ويتوالى الأعوام كان نظام البحر الإقليمي محل مناقشات داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي انتهى كما أشرنا بوضع اتفاقية عامة تناول الجزء الثاني منها نظام البحر الإقليمي والمنطقة

<sup>1</sup> انظر، قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1105 (د-11)، المؤرخ في 21 شباط/فبراير 1957.

<sup>2</sup> انظر، تقرير توليو تريفيس Tullio Treves، قاضي المحكمة الدولية لقانون البحار، حول اتفاقيات جنيف لعام 1958، على الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة، 2010. [www.un.org/law/avl](http://www.un.org/law/avl)

المجاورة وبمراجعة أحكام هذا الجزء لا نجد اختلافا جوهريا عما سبق الاتفاق عليه في جنيف عام 1958، بشأن النظام القانوني للبحر الإقليمي ومدى سلطان دولة الشاطئ عليه<sup>1</sup>.

ولكننا لاحظنا اختلاف فقهاء القانون الدولي في تحديد المعنى الحقيقي للبحر الإقليمي، هذا الاختلاف الذي يبين دلالة أخرى على الأهمية الكبرى التي يحظى بها هذا الحيز من البحر، كما يؤدي في كثير من الأحيان إلى حدوث مشاكل على مستواه، لأن الدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها<sup>2</sup>. وقد ظهر هذا الاختلاف في ظهور عدة اتجاهات فقهية صنفت كالتالي:

### أولا.الاتجاهات الفقهية

#### الاتجاه الأول

يعرف البحر الإقليمي بأنه ذلك الجزء من البحار التابع لإقليم الدولة الساحلية، يقول الدكتور حامد سلطان: "أن البحر الإقليمي هو قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه"، ويرى الأستاذ بنتو R.Pinto، أن "إقليم الدولة يتضمن نطاقا من البحر يلامس السواحل هو البحر الإقليمي".

#### الاتجاه الثاني

يعرف البحر الإقليمي بأنه " ذلك الجزء من البحار الذي تعود ملكيته للدولة الساحلية"، ومن بين المؤيدين لهذا الرأي الدكتور محمد سامي جنيبة الذي يعرفه بأنه: " ذلك الجزء من البحار العامة الملاصق للأرض والذي يدخل في ملكيتها". وكذلك نجد فريتاس Freitas، عام 1635 م، قد سبق إلى تعريفه بقوله: " يعود جزء البحر الملاصق للأرض إلى الذي يسيطر على الإقليم..."، إلا أنه يعاب على هذه الفكرة أنه لم يعد ممكنا في الوقت الحاضر قبول نظرية تملك البحر لما تنطوي عليه من مشاكل وعيوب<sup>3</sup>، تؤدي إلى حرمان الدول الأخرى من استعماله وقد تمنع عليها بهذا المفهوم حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

#### الاتجاه الثالث

هذا الاتجاه يعرف البحر الإقليمي بالاستناد إلى مفهوم جغرافي بحت، أين يكتفي بتحديد الموقع الجغرافي للبحر الإقليمي بين اليابسة والمياه الداخلية، والبحر العالي، فيعرفه الأستاذ جيدل G.

<sup>1</sup> - إبراهيم العذاني، المرجع السابق، ص ص 13-14.

<sup>2</sup> - Abdelmadjid Boushaba ; Op. cit, p.41.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 98.

Gidel، بأنه " شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى". ويعرفه الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنه: " ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين البحر الوطني والبحر العام"، ويعرفه الأستاذ شارل روسو Charle Rousseau، بأنه: " مجال بحري يتوسط بين البحر العالي والإقليم".

#### الاتجاه الرابع

يعتبر البحر الإقليمي جزءا من البحر العالي، ويمثل هذا الاتجاه رأي الأقلية، إذ لم يعد ممكنا في الوقت الحاضر قبول هذا الرأي، فقد أثبتت الممارسة الدولية كما هو مستقر في القانون الدولي عرفا واتفاقا عدم وجاهة هذا المنحى<sup>1</sup>، بعد أن استقر في القانون الدولي الوضعي أن البحر الإقليمي يختلف عن البحر العالي من حيث الطبيعة القانونية. فمسألة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي لم تعد مطروحة اليوم، لأنه حسب فريق من الفقه الدولي، أن قضية البحر الإقليمي تم تجديدها اليوم جزئيا حينما تم الإعتراف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ZEE، على الرغم من التمايز والاختلاف فيما يتعلق بممارسة سلطات الدولة التي لا تكون دائما حقيقية بين منطقة 12 ميل بحري، و 188 ميل بحري<sup>2</sup>.

#### الاتجاه الخامس

يرى فريق هذا الاتجاه أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحار المجاور لسواحل الدولة التي تملك عليه بعض الحقوق، دون تحديد لطبيعة هذه الحقوق أو لماهيتها، دون تحديد لطبيعة هذه الحقوق أو لماهيتها.

#### الاتجاه السادس

وهو الاتجاه الغالب في الفقه الدولي في وقتنا الحاضر، حيث يحدد البحر الإقليمي بالمنطقة الواقعة بين اقليم الدولة والبحر العالي، والذي تمتد إليه سيادة الدولة، أين نجد من بين فقهاء هذا الاتجاه الأستاذ ديلبيز L. Delbez، الذي يقول: " تمتد سيادة الدولة وبالتالي نطاقها القانوني الداخلي إلى منطقة من المياه تتوسط بين سواحلها والبحر العالي وتدعى بالبحر الإقليمي"، وقد أخذ الفقه السوفييتي عموما بهذا الرأي<sup>3</sup>، والسيادة هنا تتم مراعاة مع مبدأ تواجد أو وفرة الكفاءة الدولية في تطبيق القوانين

<sup>1</sup>- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 238.

<sup>2</sup>- Michel Bélanger ;Droit International (Conseils- Exercices), 4<sup>e</sup> édition, L.G.D.J, Paris, Septembre 1995. p. 111.

<sup>3</sup>- ويعتقد الأستاذ بول فوشي Paul Fauchille، بالاتجاه الخامس الذي يقول: " إن البحر الإقليمي هو جزء البحر الممتد من سواحل الإقليم والذي يملك عليه سيد الإقليم مجموعة من الحقوق"، وهذا يتضح لنا أن أصحاب هذا الاتجاه لم يوضحوا ماهية هذه الحقوق والياديين التي يمارسونها على هذا الإقليم. انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 99.

والأنظمة الوطنية، الجمركية منها والضريبية والصحية وفيما يتعلق أيضا بأحوال الهجرة، لكنها تكون نسبية باحترام بعض القيود، على وجه الخصوص تكريس نظرية المرور البريء، وواجب إبلاغ الدول الأخرى من طرف الدولة الساحلية، ومراعاة الحقوق التاريخية للصيد وحدود الولاية القضائية للدولة الساحلية<sup>1</sup>. وكذلك يتفق كل من الأستاذين دافيد روزيي David Ruzié، وجيرارد تيبول Gérard Teboul، في مؤلفهما المشترك " القانون الدولي العام" بأن: " البحر الإقليمي أو ما يسمى كذلك بالمياه الإقليمية هو كل فضاء بحري يقع بين اليابسة والمياه الداخلية لدولة ما من جهة، وبين أعالي البحار من جهة أخرى." <sup>2</sup>

### ثانيا. التعريف القانوني للبحر الإقليمي

مرورا بما ورد من مساهمات في هذا الخصوص لمعهد القانون الدولي، ودوراته المنعقدة في ستوكهولم، سنة 1928<sup>3</sup>، والذي اعتمد فيه على المعيار الجغرافي مثلما اعتمد عليه في هذا النحو، الفقه الذي عاصره في ذلك الوقت، وصولا إلى انعقاد مؤتمر لاهاي، 1930، الذي جاء لتقنين قواعد القانون الدولي وقد عرّف البحر الإقليمي على أنه "من مشتملات إقليم الدولة، تمارس عليه سيادتها حسب الشروط الواردة في المؤتمر، وكذلك اعتبارا لقواعد القانون الدولي العام."

لتعتبر بعدها اتفاقية جنيف، لسنة 1958، والتي تناولت موضوع البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، أول صك قانوني عرّف البحر الإقليمي وأقر سيادة الدولة عليه<sup>4</sup>، ليتم وقف العمل بأحكام هذه الاتفاقية، بعدما لوحظ أن التطورات الحادثة منذ مؤتمري 1958 و1960، أبرزت الحاجة إلى اتفاقية جديدة تبلورت في ظهور اتفاقية 1982، بمونتيجويباي (جاميكا) Montego Bay (Jamaïque)، والتي عرّفت البحر الإقليمي على أنه: "ذلك الحزام البحري الملاصق لمياهها الداخلية

<sup>1</sup>- Michel Bélanger ; op.Cit, p.112.

<sup>2</sup>- « la mer territoriale (ou eaux territoriales) désigne l'espace marin compris entre le territoire et les eaux intérieures d'un Etat d'une part. et la haute mer d'autre part. la Convention de 1982, fait une place à part aux eaux archipélagiques. »

- Voir, Ruzié David et Gérard Teboul ;Droit international public, 21<sup>e</sup> édition. Mémentos Dalloz, éditions Dalloz, Paris, 2012, p. 141.

<sup>3</sup>- انظر دورة معهد القانون الدولي المنعقدة بمدينة Aix- en-Provence، بفرنسا سنة 1954، تقرير الأستاذ " كاتسبرغ "Catsberg، الكتاب السنوي للمعهد، 1954، ص 120.

<sup>4</sup>- حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف 1958: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر محاذية لشواطئها يشار إليها باسم البحر الإقليمي."

أو مياهها الأرخيبيلية، إذا كانت دولة أرخبيلية، تمتد سيادة الدولة الساحلية إليه رهنا بمراعاة أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي.<sup>1</sup>

وقد أملت هذا الامتداد متطلبات الدفاع، وضرورة حماية حقوق الدولة الساحلية في موارد الأسماك على طول شواطئها، وتأميننا للملاحة تجاه موانئها، وتأميننا كذلك للصحة العامة في إقليمها، وهذا ما يفسر لنا رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة لإقليمها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها.<sup>2</sup>

ومن دراسة المناقشات والاتجاهات الفقهية والعملية المختلفة حتى إبرام الاتفاقية العامة، يتبين لنا أن فكرة البحر الإقليمي تخضع لنظام وسط بين نظام البحار العامة التي تقوم على تسيير الاتصالات البحرية الدولية على أساس الملاحة الحرة لجميع السفن، والنظام القانوني الإقليمي الذي يقوم على السيادة الإقليمية للدولة لرعاية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية وغيرها من المصالح الحيوية.<sup>3</sup>

كما نجد أنه حصل إجماع دولي حول تعريف البحر بأنه "مساحة من البحر مجاورة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية وتخضع لسيادتها".

إلا أن الاختلاف ظل قائماً حول مسألتين أساسيتين؛ المسألة الأولى تتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي، والمسألة الثانية تتعلق بكيفية تحديد مدها وأسلوب رسم حدوده الداخلية والخارجية، والسيادة التي تمثل السلطان في هذا السياق، يسميها البعض من رجال الفقه الدولي بالقومية البحرية **Le nationalisme maritime**، تشكل السيادة الكاملة التي تمارسها الدولة على بعض الفضاءات البحرية -المياه الداخلية والمياه الإقليمية- وهي تمارس هنا مجموعة واسعة من السلطات مماثلة لما تمارسه من سلطات على إقليمها البري.<sup>4</sup>

وما هو قائم في قانون البحار، والمتعارف عليه اليوم أن البحر الإقليمي هو ذلك القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة في اتجاه البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً، تقاس بدءاً من خط الأساس المقررة أحكامه في اتفاقية قانون البحار سنة 1982، في حين أن للدولة الساحلية

<sup>1</sup> - الفقرة (3،1) من المادة الثانية من اتفاقية 1982. ويرى الأستاذ جمال عبد الناصر مانع، أن إضافة المياه الأرخيبيلية، وعبرة الدولة الساحلية عوض عبارة الدولة فحسب، إلى التعريف الوارد باتفاقية 1958، أن هذا من شأنه أن يؤثر بشكل جوهري على النظم التي تشكل القانون الدولي للبحار. انظر، جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 241.

<sup>2</sup> - عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، (المبادئ العامة، القانون الدولي المعاصر)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 454.

<sup>3</sup> - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 14.

<sup>4</sup> - Laurent Lucchini, et Michel Voelckel ; Les États et la Mer, La documentation française, Paris. 1978, p.10.

أيضا في هذا النطاق البحري أن تمارس سيادتها عليه خاصة في تطبيق قوانينها الوطنية الجهركية والضريبية والصحية، وأحوال الهجرة، وإقامة المنشآت المتعلقة بالملاحة والإنقاذ البحري ولها حق استغلال الموارد الطبيعية المتواجدة على مستوى هذا النطاق، فتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على ما يدنو سطح الماء بما في ذلك الجرف القاري الواقع في هذا النطاق مع التمييز بين السيادة والحقوق السيادية<sup>1</sup>، وكذلك ما يعلوه جوا من ممارسة حقها في تنظيم الطيران فوق مياهها الإقليمية مثلما تنظم ذلك تماما فوق إقليمها البري، فتتخذ ما تراه متناسبا مع مصالحها في هذا الشأن كأن تعلق الطيران على إذن مسبق منها<sup>2</sup>، مع بعض القيود المتمثلة في تكريس نظرية المرور البريء للسفن الأجنبية والحقوق التاريخية للصيد ومراعاة حدود الولاية القضائية للدولة الساحلية، وحماية الصيد والتصدي للتلوث البيئي<sup>3</sup>.

ولذلك حتى تُمارس هذه الحقوق كاملة بصفة قانونية من طرف الدولة الساحلية وللحد من حالات التعسف أيضا، وجب معرفة المدى الذي يصل إليه اتساع البحر الإقليمي وكيفية حساب حدوده القانونية التي تفصله عن المياه الداخلية، ويتحقق كل ذلك بمعرفة حدوده الداخلية والخارجية والواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة.

## المطلب الثاني

<sup>1</sup> - Ruzié David et Gérard Teboul ; Op.cit. p.141.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 171.

<sup>3</sup> - المواد 3، 5، 7، 21، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.



# مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية

## الفرع الأول

### فكرة اتساع المدى

قضية تحديد مدى البحر الإقليمي أثارت الكثير من المناقشات الفقهية والخلافات بين الدول، وكانت عرضة للتغيرات والتقلبات وفقا لمصالح الدول ما أدخلها القانون الدولي الوضعي بشكل غير مباشر عام 1958، مع اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وبشكل مباشر عام 1982، في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

### أولا. التطور التاريخي لفكرة المدى

لم يكن سابقا يميز بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وإنما كانتا تسميان بالمياه المتاخمة **Les eaux adjacentes**، ومنذ بدء الحديث عن هذه المياه المتاخمة اختلف الفقهاء في تحديد مداها، فحددها في القرن الرابع عشر، كل من بالذ Balde وتارجا Targa، بستين 60 ميلا بحريا، وحددها بارتول Bartole، بمائة ميل بحري. ثم ظهر معيار فيما بعد يعتمد على البصر مفاده أن هذا الجزء من البحر يتحدد مع أقصى ما تدركه العين المجردة حسب ما جاء في مرسوم صدر عن فيليب الثاني Philip II ، ملك اسبانيا عام 1565، وحدده لوكسينوس Loccenius، بمسيرة السفينة لمدة يومين، حتى كان عام 1610، أين دُكر مرمى المدفع لأول مرة في المفاوضات الثنائية بين الحكومتين الهولندية والبريطانية، ثم ورد في المرسوم الهولندي الصادر عام 1671<sup>1</sup>. أما فرا باولو ساربي Fra Paolo Sarpi، عام 1686، فحدده بحاجة الدول الساحلية وذلك حتى وإن بلغ 100 ميل بحري مع شرط عدم الإضرار بالغير.

وكما سبق وأن ذكرنا فإن جروسيوس Grotius، كان واضحا في موقفه في قضية السيادة على البحار فقال بعدم جواز مد سيادة الأمير في البحار إلى أبعد من طلقة المدفع<sup>2</sup>، كما يعتبر الفقيه الهولندي بنكرشوك Bynkershoek، أول من طرح الفكرة في صورة مبدأ عام في مؤلفيه الشهيرين De Dominis Maris، الصادرين عامي 1703 و1737، وقد عبر عنه في قوله المشهور: "تتوقف سلطة الأرض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الأسلحة".

<sup>1</sup> – Paul Fauchille, Traité de droit international public, Paris, t.I, 1925, pp. 173 et s.

<sup>2</sup>- A. Fattal, Les conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contigue, Beyrouth. 1968, p.68.

أبتداول بعدها الأخذ بهذا المعيار من طرف الفقيه هبزر Hubner عام 1708، وفاتيل Vattel وفالن Valin عام 1761، وقد ترجم جالياني Galiani عام 1782، مرمى المدفع بمسافة ثلاثة أميال، كما وردت هذه القاعدة في مذكرة وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية، توماس جيفرسون Thomas Jefferson، في الثامن من تشرين الثاني (نوفمبر) عام 1792، ومعاهدة غاند Gand، بين بريطانيا والولايات المتحدة عام 1818.

ورغم الأخذ بقاعدة الثلاثة أميال من قبل بعض الدول ورجال الفقه وقرارات المحاكم، إلا أنه لم يعمل بها كلياً، خاصة في دورة 1884، المتعلقة بمعهد القانون الدولي أين حدد مدى البحر الإقليمي بستة أميال في وقت السلم وأكثر من ذلك في وقت الحرب، لكن يلاحظ أنه عاد إلى قاعد الثلاثة أميال في دورته المنعقدة عام 1913<sup>1</sup>.

ويرى الأستاذ جيدل Gidel، أن قاعدة الثلاثة أميال تمثل الحد الأدنى لمدى البحر الإقليمي، ورفض قطعاً القول الذي ينص على أن قاعدة الثلاثة أميال قاعدة فرضها القانون الدولي، لكن الأستاذ جرافتون ويلسون Grafton Wilson، بين في جامعة هارفارد الأمريكية Harvard University، في دراسة أجراها عام 1914، أن خمسة فقهاء فقط من مجموع 48، يؤيدون قاعدة الثلاثة أميال، كما يعترف الأستاذ جورج سل G. Scelle بالخروج عن هذه القاعدة، إلا أنه يصف هذا الخروج بالفوضى وقد قال بنفس الرأي كل من الفقيه ويستليك Westlake وفلتون Fulton عام 1923، وفيليب مارشال براون Philip Marchall Brown عام 1927<sup>2</sup>.

ومن أجل تبين ما مدى انسجام الدول مع قاعدة الثلاثة أميال من عدمها، فإننا نوجز هذا الجدول الذي يبين مدايات البحر الإقليمي المعتمدة آنذاك من دول العالم، حسب محاضر مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار المنعقد في جنيف عام 1960، وبعض وثائق الأمم المتحدة.

## جدول رقم 01

### مدايات البحر الإقليمي

<sup>1</sup> - انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 107 - 108.

- راجع أيضاً، قرار محكمة التحكيم الصادر في 15 آب 1892، في قضية مصادد الأطلسي وقرار محكمة التحكيم الدائمة في 07 أيلول 1910، في قضية مصادد الأطلسي أيضاً وقرار محكمة التحكيم الأمريكية المكسيكية الصادر في 25 شباط 1942، في قضية وليم ترنر William Turner.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 108 وما يليها.

الدولة	المدى (ميل بحري)	سنة التحديد
ألبانيا	15	1976
الاتحاد السوفياتي	12	1909
اثيوبيا	12	1953
الأردن	03	1943
استراليا	03	1878
اسبانيا	06	1957
اسبانيا	12	1977
ايسلندة	04	1859
ايسلندة	12	1979
الأرجنتين	200	1967
الإكوادور	200	1966
الإمارات العربية المتحدة	03 (ما عدا الشارقة 12 ميلا)	-
ألمانيا الاتحادية	03	1956
ألمانيا الديمقراطية	03	1956
اندونيسيا	12	1957
أنغولا	20	1957
الأوروغواي	200	1969
إيران	12	1959
إيرلندا	03	1959
إيطاليا	06	1942
باكستان	12	1966
الباهاماس	03	1878
البحرين	03	-
البرازيل	200	1970
بربادوس	12	1977
البرتغال	12	1977
بابوا- غينيا الجديدة	12	1978
بلجيكا	03	1929

1951	12	بلغاريا
1878	03	بايز
1966	12	بنغلاديش
1959	12	بنما
1967	200	بنما
1976	200	بدين
1959	06	بولونيا
1977	12	بولونيا
1930	12	بورما
1952	200	بيرو
1966	12	تايلاند
1964	06 (في بحر إيجه)	تركيا
1964	12 (في البحر الأسود)	تركيا
1969	12	ترينيداد وتوباغو
1973	50	تنزانيا
1883	12	توفالو
1964	12	توغو
1977	30	توغو
1972	12	تونغا
1973	12	تونس
1971	12	جامايكا
1963	12	الجزائر
1976	12	جزر القمر
1978	12	جزر سليمان
1977	12	جنوب افريقيا
1971	12	جيبوتي
1966	03	الدنمارك
1967	06	جمهورية الدومنيكان
1981	12	الدوفيك

1975	100	الرأس الأخضر
1978	12	الرأس الأخضر
1951	12	رومانيا
1974	12	الزائير
1977	12	ساحل العاج
1971	12	ساموا الغربية
1878	03	سان كريستوف ونييفر
1878	03	سان لوجي
1878	03	سان فنسان وغرناطة
1978	12	ساوتومييه وبرانسيب
1950	200	السلفادور
1878	03	سنغافورة
1968	12	سنغال
1976	150	سنغال
1970	12	السودان
1963	12	سوريا
1981	35	سوريا
1978	12	سورينام
1971	12	سري لانكا
1779	04	السويد
1971	200	سيراليون
1977	12	السيشل
1941	50	الشيلي
1972	200	الصومال
1958	12	الصين
1958	12	العراق
1958	12	العربية السعودية
1972	12	عُمان
1972	100	الغابون

1971	50	غامبيا
1973	30	غانا
1977	200	غانا
1978	12	غرناطة
1934	12	غواتيمالا
1878	03	غويانا
1977	12	غويانا
1964	130	غينيا
1980	12	غينيا
1980	12	غينيا الاستوائية
1974	150	غينيا - بيساو
1978	12	غينيا - بيساو
1971	12	فرنسا
-	03	الفلبين
1956	12	فنزويلا
1956	04	فنزويلا
1965	03	فيتنام
1977	12	فيتنام
1976	12	فيجي
1964	12	قبرص
-	03	قطر
1967	18	الكاميرون
1974	50	الكاميرون
1969	12	كمبوديا
1970	12	كندا
1934	03	كوبا
1977	12	كوبا
1978	12	كوريا
-	12	كوريا الديمقراطية

1972	12	كوستاريكا
1970	12	كولومبيا
1971	30	الكونغو
1977	200	الكونغو
1967	12	الكويت
1972	12	كينيا
1921	06	لبنان
1967	12	ليبيريا
1976	200	ليبيريا
1959	12	ليبيا
1971	06	مالطا
1978	12	مالطا
-	55-3	المالديف
1969	12	ماليزيا
1973	50	مدغشقر
1958	12	مصر
1973	12	المغرب
1969	12	المكسيك
1878	03	المملكة المتحدة
1970	12	موريسيوش
1972	30	موريتانيا
1978	70	موريتانيا
1976	12	الموزمبيق
1973	12	موناكو
1963	06	ناميبيا
1971	12	ناورو
1971	30	نيجيريا
1814	04	النرويج
1977	12	نيوزلندا

1972	12	هايتي
1967	12	الهند
1965	12	الهندوراس
1889	03	هولندا
1971	12	اليابان
1970	12	اليمن الديمقراطية
1967	12	اليمن العربية
1965	10	يوغسلافيا
1936	06	اليونان

بعد دراسة الجدول وأخذه بالتدليل، نلاحظ أن غالبية الدول قد خرجت عن قاعدة الثلاثة أميال، كما أن بعضها قد غيرت مسافة المدى في فترتين، على غرار اسبانيا من 6 ميل بحري، إلى 12 ميل بحري، عامي 1957 و 1977، على التوالي. والرأس الأخضر من 100 ميل بحري، إلى 12 ميل بحري، عامي 1975 و 1978، على التوالي. فيبدو عليه أن الاتجاه السائد في الفقه الدولي حتى اتفاقية 1982، يميل إلى الأخذ بحرية الدول، وهذا ما يراه الفقيه ألفاريز Alvarez، حيث كان رأيه مخالفا لقرار محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية، بقوله: "إن بإمكان كل دولة أن تحدد مدى بحرها الإقليمي وطريقة حسابه بصورة معقولة بحيث تستطيع مراقبة تلك المنطقة وتنفيذ التزاماتها الدولية وعدم انتهاك الحقوق المكتسبة للدول وعدم الإضرار بالمصلحة العامة..." ويقول فيدوزي Fedozzi: "أنه عند انعدام قاعدة دولية إلزامية، تكون الدول حرة في تحديد بحرها الإقليمي".

وقد أسلفنا، أن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية أيدت عدم وجود مدى متفق عليه للبحر الإقليمي، ولكن أكدت أن تحديد المدى لا يخضع فقط إلى إرادة الدولة بل يخضع في نفاذه إلى قواعد القانون الدولي وأضاف زورك Zourek، في لجنة القانون الدولي، على حق الدولة في تحديد مدى بحرها الإقليمي شرط عدم المساس بمبدأ حرية البحر العالي. وقد تأكد في التقرير النهائي للجنة القانون الدولي المتعلق بمشروع اتفاقيات قانون البحار عام 1956، أنه لا يوجد توافق دولي حول تحديد المدى الآن ما أدى إلى تركه لمؤتمر دولي خاص يأتي لاحقا لهذا الغرض<sup>1</sup>.

ويلاحظ أيضا من الجدول المرفق، أن قاعدة الإثني عشرة ميلا، قد اكتسحت التعامل الدولي قبل أن تدخل القانون الوضعي، فمن مجموع 133 دولة الموجودة في الجدول، نجد حوالي 78 دولة،

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 109.



اعتمدت مقياس 12 ميلا بحريا، وهو ما يلاحظ على بعض الدول الأوروبية مثل البرتغال وفرنسا، وبعض الدول الآسيوية مثل اندونيسيا والعربية السعودية، وكندا في أمريكا الشمالية، وبعض دول أمريكا اللاتينية مثل فنزويلا وكولومبيا، وبعض دول إفريقيا على غرار الجزائر التي حددت عرض مياهها الإقليمية بـ 12 ميل بحري، حسب المرسوم الصادر في 15 تشرين الأول/ أكتوبر 1963، وتم بعدها تأكيد حدود بحرها الإقليمي بمرسوم آخر صدر في 04 أغسطس/ أوت 1984، بعد أن أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نفس المسافة<sup>1</sup>.

ويمكن أن نشير بناء على ما حدث من تطور في مواقف الدول من التوسع في بحرها الإقليمي بعد تصنيفها في ست مجموعات كالاتي<sup>2</sup>:

### المجموعة الأولى

وتمثل مجموعة الدول التي تمسكت بقاعدة الأميال الثلاثة، مثل: دولة استراليا، الدنمارك، بلجيكا، ألمانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، هولندا، اليابان، الفلبين، فرنسا، الأردن، البحرين،...

### المجموعة الثانية

تمثل مجموعة الدول التي حددت بحرها الإقليمي بأربعة أميال، مثل: السويد، فنلندا. سيلان (سريلانكا).

### المجموعة الثالثة

وهي الدول التي حددت بحرها الإقليمي بستة أميال، مثل: كوبا، هايتي، النرويج، إيطاليا، مالطا، اسبانيا، تركيا، جنوب أفريقيا.

### المجموعة الرابعة

<sup>1</sup> - عمر سعد الله، أحمد بن ناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 56.

- انظر أيضا، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 32، عام 1984.

<sup>2</sup> - عمر صدوق، محاضرات، في القانون الدولي العام، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، تيزي وزو، الجزائر، 2010، ص 67.

دول حددت بحرهما الإقليمي بعشرة أميال، مثل: يوغوسلافيا ( قسمت اليوم إلى دول البوسنة والهرسك، صربيا، كرواتيا).

### المجموعة الخامسة

دول حددت بحرهما الإقليمي بـ 12 ميلا، مثل: الجزائر، بلغاريا، رومانيا، بورما، الهند، كمبوديا، غواتيمالا، هندوراس، ماليزيا، تونس، المغرب، مصر، السعودية،...

### المجموعة السادسة

دول حددت بحرهما الإقليمي بأكثر من 12 ميلا بحريا، مثل: الكاميرون بـ 18 ميلا، الغابون 25 ميلا، نيجيريا 30 ميلا، غامبيا 50 ميلا، أما كل من البرازيل، الشيلي، البيرو، الإكوادور، السلفادور، بنما، سيراليون والأوروغواي، فحدده بـ 200 ميل بحري.

إن مسألة الاختلاف التي شهدناها من خلال الجدول السابق بين الدول، في تحديد مدى بحرهما الإقليمي، لدليل آخر على أهمية هذا النطاق البحري في العلاقات الدولية عموما والقانون الدولي للبحار بالخصوص، فتحديد المدى يؤثر بشكل مباشر على تحديد سائر المناطق البحرية الأخرى ومداهها كذلك، فضلا عن انعكاسها على الاختصاص المكاني الذي تباشره الدولة الساحلية على واجهاتها البحرية المختلفة بحسب خصائص كل واجهة ما يشكل ردود فعل على حقوق الدول الأخرى، فجاءت مطالبات الدول بالتوسع في حدودها البحرية كما رأيناها.

لكن لا بد لنا أن نعرف أهم الأسباب الحقيقية التي جعلت بالدول تحذو حذوها في تحديد مدى مياهها الإقليمية، واختلافها في ذلك، بناء على أهم المراحل التي مرت بها قضية التحديد.

### ثانيا. المراحل التي مرت بها قضية تحديد المدى

#### 1. المرحلة الأولى (مرحلة إعلان ترومان حول الجرف القاري)

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مفهوم الجرف القاري حديث نسبياً، إذ يعود إلى إعلان الرئيس الأمريكي ترومان Harry Truman ، الصادر في 1945/9/28، والذي بين سياسة بلاده تجاه الموارد الطبيعية الكائنة في قاع البحر وما تحته من طبقات أرضية محاذية للشاطئ وواقعة وراء حدود الثلاثة أميال؛ وهو عرض المياه الإقليمية في الولايات المتحدة، فعندما أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن اكتشاف البترول في جرفها القاري وأن لها حقوقا سيادية على هذا الجرف، وثرواته

الطبيعية، الحية وغير الحية حتى 200 ميل بحري، أصدر الرئيس الأمريكي ترومان، إعلانين أحدهما يتعلق بمصائد أعالي البحار وثانيهما خاص باستغلال ثروات قاع البحر وباطن تربته في الجرف القاري، لكن بعض دول أمريكا اللاتينية لم تكتف بما جاء في التصريح، وبسطت سيادتها الإقليمية ومددتها إلى 200 ميل بحري<sup>1</sup>، وجاء ذلك منذ عام 1947، مع كل من الشيلي والبيرو والإكوادور، انطلاقاً من اعتبارات اقتصادية تتلخص في مجملها - خاصة بالنسبة للبيرو - في رغبة الوصول في نطاق هذا المدى إلى مناطق غنية بالثروات السمكية<sup>2</sup>. وقد كان يمر في هذه المنطقة تيار مائي غني بالأسماك يسمى بتيار همبولت Humboldt، يمر على هذه المسافة من الساحل (أي 200 ميل بحري)، في جنوب المحيط الهادي، فمدت هذه الدول سيادتها إليه وجعلتها على القاع وباطنه، وإلى العمود المائي أيضاً<sup>3</sup>، وهذا بداعي حماية أمنها ومصالحها في استغلال الثروات الطبيعية<sup>4</sup>، كما وتتعلق أيضاً اعتبارات المطالبة بالتمديد، بتسابق السفن الأوربية باتجاه سواحلها وبالقرب من المتجمد الجنوبي، للصيد واستخراج الزيوت من الحيتان بواسطة السفن المصانع وكل ذلك بسبب نقص الأغذية بعد الحرب العالمية الثانية<sup>5</sup>.

لكن لا يمكن تفسير هذا التوسع في التمديد، بالمتطلبات الأمنية بقدر استناده إلى الاعتبارات الاقتصادية التي تهدف إلى احتكار استثمار الثروات الحية في تلك المنطقة، وقد عبرت عن ذلك بصراحة معاهدة سانتياغو الشيلية Santiago De Chile، عام 1952، بين دول أمريكا اللاتينية الثلاث؛ البيرو والشيلي والإكوادور<sup>6</sup>.

## 2. المرحلة الثانية

بدأت بعد عام 1960، وقد تبنتها خاصة الدول الإفريقية، ويلاحظ كذلك كما في المرحلة الأولى أن العامل الاقتصادي يعتبر أهم العوامل وراء تصرف هذه الدول.

<sup>1</sup> - لكن الدول البحرية الكبرى مثل بريطانيا واليابان وألمانيا مع الولايات المتحدة الأمريكية أيدت مسافة الثلاثة أميال، لأن ذلك يخدم مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية في ترك مساحات شاسعة من البحار تخضع لمبدأ حرية الملاحة البحرية الذي يستفيد منه الأقوياء فقط لتوفرهم على الإمكانيات اللازمة لذلك. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 115.

<sup>2</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 596.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، نفس المكان.

<sup>4</sup> - عمر صدوق، المرجع السابق، ص 117.

<sup>5</sup> - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ج1، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 234.

<sup>6</sup> - J.P. Beupier et P. Cadenet ; «Le continu économique des normes juridiques dans le droit de la mer», R.G.D.I.P., 1974/3, p. 589.

## ثالثا. المدى وفق اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958<sup>1</sup>

ظهر جليا اختلاف الدول حول مدى البحر الإقليمي في مؤتمر جنيف للبحار عام 1958، فقد برزت خلاله ثلاثة اتجاهات رئيسية ما أدى إلى عدم إمكانية الاتفاق بين الدول على مدى واضح ومعين، نحاول ذكرها كالتالي:

### الاتجاه الأول

والذي يدعو إلى اعتماد قاعدة الثلاثة أميال، وقد تبنت هذا الموقف كما تقدم، الدول الغربية الكبرى وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، وهذه القاعدة كما هو معلوم، تخدم مصالح هذه الدول البحرية القوية من حيث تطور أساطيلها وقدرتها حركتها في البحر العالي وإمكانية استغلال ثروات أكبر مساحة بحرية ممكنة.

### الاتجاه الثاني

فكان يدعو إلى مد البحر الإقليمي إلى أبعد حد ممكن، حيث وصل بالنسبة إلى بعض الدول إلى 200 ميل بحري، لأن توسيع البحر الإقليمي إلى هذه المسافة يسمح لهذه الدول الضعيفة من حماية نفسها من مخاطر وتهديدات أساطيل الدول الأجنبية، وللمحافظة أيضا على الثروات الحية وغير الحية الموجودة في هذه المنطقة، حيث كان استغلالها يقتصر على مواطنيها، وكانت بعض دول أمريكا اللاتينية هي المحرك لهذا الاتجاه كالبيرو، الشيلي والإكوادور.

### الاتجاه الثالث

فقد اعتمد حلا وسطا باقتراح 12 ميلا بحريا، عرضا للبحر الإقليمي وقد كانت الدول الاشتراكية والدول العربية وبعض الدول الأخرى وراء هذا الاقتراح.

إن مختلف التبريرات المقدمة من كل اتجاه حول توسيع البحر الإقليمي من عدمه، تشكل في الحقيقة تنازعا بين الحرية في استخدام البحار والسيادة عليها، وهذا التنازع هو عبارة عن تعبير عن

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص ص 115-116.

مصالح اقتصادية متعارضة. فالدول البحرية الكبرى، التي تتاصر حرية البحار، تندفع إلى ذلك لما لها من أساطيل مهمة ولهذا تكون لها مصلحة في أن ينحسر البحر الإقليمي للدول إلى أضيق نطاق، في الوقت الذي لا تخشى فيه على بحارها الإقليمية من الدول الأخرى ولا من منافسة أساطيلها، وبالمقابل، فإن الدول النامية لم تكن في عام 1958، تملك أسطولا مهما في البحار، وكان الصيد بالنسبة لسكانها ولاقتصادها الوطني يمثل عاملا أساسيا في تحديد موقفها من هذا الموضوع.

وجاءت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كنتيجة للاختلافات السابقة، إلا أنه كان يعاب عليها أنها جاءت خالية من أي تحديدات واضحة وصريحة، فالمادة 24، حددت في فقرتها الثانية مدى المنطقة المتاخمة باثني عشرة ميلا بحريا، اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي ما جعل فقهاء القانون الدولي يعتبرون أي تجاوز لمدى 12 ميلا، مخالفة لاتفاقية جنيف، لأن المنطقة المتاخمة تلي مباشرة البحر الإقليمي وعليه من مفهوم النص يتضح أن مدى البحر الإقليمي يجب ألا يتجاوز 12 ميلا بحريا، ثم جاء بعدها مؤتمر جنيف للبحار عام 1960، لكن دون نتيجة تذكر، ما عدا بعض التعديل الطفيف في موقف الاتجاهات السابقة، فبرز فيه اتجاهان رئيسيان:

3- اتجاه تترجمه كل من الولايات المتحدة وكندا، والذي قدم صيغة (6+6)، ما معناه ستة أميال بحر إقليمي وستة أميال منطقة صيد، وفي منطقة الصيد تدتكر الدولة الساحلية الصيد بعد مرور عشر سنوات، حيث يحق للدول التي كانت تصيد في تلك المنطقة لمدة خمس سنوات قبل 01/01/1958، أن تستمر في الصيد خلال تلك الفترة.

4- واتجاه تمثله مجموعة من الدول الاشتراكية وبعض الدول الإفريقية والآسيوية ودول أمريكا اللاتينية وكاد أحد هذين المقترحين يفوز في المؤتمر لولا سقوطهما عند التصويت بصوت واحد فقط.

#### رابعاً. المدى وفق اتفاقية 1982

إن الشيء الجديد الذي جاء به المؤتمر الثالث لقانون البحار، هو الربط بين مختلف المواضيع وبحثها سوية واتخاذ قرار بشأنها جميعا، وهو ما سمي بقاعدة "الصفقة الشاملة"، بحيث إن فشل الاتفاق على نقطة معينة يؤدي مباشرة إلى فشل النقاط الأخرى بتناسب طردي، وقد كان موضوع تحديد مدى البحر الإقليمي من بين المواضيع التي يرتبط الاتفاق عليه بالمواضيع الأخرى، فجاء في وثيقة الاتجاهات التي صدرت بعد دورة المؤتمر الثانية التي عقدت في كاراكاس (فنزويلا)، عام

1974، نفس الاتجاهات التي سبقت في المؤتمرين الأول والثاني، التي نادى بالثلاثة أميال والمائتي ميل.

وجاء في فترة المفاوضات فيما بعد، اتجاه لقبول حلول وسطية لبعض من القضايا العالقة، من بينها قبول مدى البحر الإقليمي بـ 12 ميلا بحريا كأقصى حد وهو ما جاءت به المادة 03، من الاتفاقية، وكانت أغلبية الدول المشتركة في المؤتمر قد اتجهت في إطار الصيغة الشاملة التي تمثلها الاتفاقية الجديدة إلى قبول التحديد الأخير بـ 12 ميلا<sup>1</sup>، إضافة إلى عدد آخر من الحلول المتعلقة بعدد آخر من المواضيع<sup>2</sup>.

لكن هذا يبقى يطرح مشكلا في التسوية بين الدول المتقابلة والمتجاورة والأخرى المفتوحة على المحيطات، فمن البديهي أن تكون للأخيرة أولوية وأفضلية المدى بأزيد من 12 ميلا بحريا، فحتى إن لم تسعها الاتفاقية في ذلك فأغلب الظن أنها لن ترسخ لقواعدها مستقبلا، إضافة إلى مشاكل تطبيق حرية الملاحة في المضائق الدولية، أو ما يسمى بنظام المرور العابر، والأخذ أيضا بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة في حدود 200 ميل اعتبارا من خط الأساس الذي نبدأ منه قياس البحر الإقليمي.

#### خامسا. أهداف تحديد المدى وأنواعه

##### 1. أهداف تحديد المدى

إن تحديد مدى المياه الإقليمية سواء بين الدول الساحلية المفتوحة على البحار، أو بين الدول المتقابلة أو المتجاورة يكتسي أهمية بالغة ولديه أهداف رئيسية تتمثل في تمييز مختلف المناطق البحرية عن بعضها البعض، كما أنه يفصل بين مختلف النطاقات البحرية. وبين منطقتين بحريتين تابعيتين لدولتين مختلفتين إذا كان النطاق وسطا بين دول متقابلة أو متجاورة، مثل الفصل بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية الواحدة وتحديد المدى لكل من إيطاليا وليبيا، والجزائر وفرنسا كدول متقابلة بين ضفتي المتوسط مثلا. وبين الجزائر وليبيا كدول متجاورة أيضا.

كما أن الهدف من وراء تحديد مختلف المدايات البحرية هو تبيين الحدود الخارجية التي تبني عليها السيادة، أو الحقوق السيادية التي تمارس مثلا على الجرف القاري الذي يمتد إلى ما يتعدى المياه الإقليمية. فبإمكان الحد البحري إقامة الفاصل بين جرفين قاريين متقابلين أو متجاورين، كما

<sup>1</sup> - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 541.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 117.

يمكنه الفصل أيضا بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين أو بين مناطق صيد تابعة لعدة دول. ويجب التنويه إلى أن تحديد مدى المياه الإقليمية وحتى مدايات المجالات البحرية الأخرى يركز على مبدأ العدالة المعروف بأهميته في القانون الدولي، مع عدم إعدام الوسيلة واستخدام أي طريقة للوصول إلى حل عادل بين الدول.

ومن بين الأهداف أيضًا تبيان صفة المجال الإقليمي بالضبط؛ هل هو تابع للمياه الداخلية أم للبحر الإقليمي، وبالتالي معرفة طبيعة السلطات المخولة قانونًا للدولة في هذا الإطار، وتبيين حدود الدولة يتم بتحديد الخط الذي تكون خلفه صلاحية الدولة الإقليمية وأمامه تصبح صلاحية شخصية، فمثلا حينما نتساءل عن الحدود الخارجية للمياه الداخلية فكأننا نتساءل من منظور آخر عن الحدود الداخلية للمياه الإقليمية، وهكذا نفس الحال بالنسبة للمنطقة الاقتصادية وأعالي البحار<sup>1</sup>.

## 2. أنواع تحديد المدى

### 1.2. التحدد المنفرد Identification Solo

لقد ظهرت قضية التحدد الانفرادي للمدى في جلسات محكمة العدل الدولية في قضية المصادم النرويجية، إذ جاء في تقرير المحكمة على وجه الخصوص: "تحدد المجالات البحرية له دائما مظهر دولي، فلا يمكن له أن يتوقف على الإرادة المنفردة للدولة المجاورة مثلما يعبر عنها في قانونها الداخلي. في الحقيقة أن القيام بالتحدد هو في حد ذاته تصرف منفرد بالضرورة لأن الدولة الساحلية وحدها التي لها الصفة للقيام بذلك، ومع هذا تبقى صلاحية ذلك التحدد في مواجهة الدول الأخرى من اختصاص القانون الدولي." لتستنتج بعدها المحكمة أن لدولة النرويج كامل الحق في احتجاجها ضد بريطانيا في النشاط الذي قامت به بإرادتها المنفردة، كما قضت بأن نفاذ تحديد البحر الإقليمي بالنسبة إلى الغير إنما يعود إلى القانون الدولي<sup>2</sup>.

ومن بين القضايا أيضا التي عرضت حديثا على محكمة العدل الدولية، والتي طرح من خلالها مشكل تعيين امتداد حدود الجرف القاري انطلاقا من المياه الإقليمية وصولا إلى المنطقة الاقتصادية

<sup>1</sup> - عبد القادر شرغال، المرجع السابق، ص 178.

<sup>2</sup> « La délimitation des espaces maritimes a toujours un aspect international, elle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'Etat riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne. S'il est vrai que l'acte de délimitation est nécessairement un acte unilatéral, parce que l'Etat riverain a seul qualité pour y procéder, en revanche la validité de la délimitation à l'égard des Etats tiers relève du droit international. »

- Arrêt CIJ. Aff. des Pêcheries Norvégienne 18/12/1951, Rec. 1951, p. 132.

الخالصة بين دولتين متقابلتين، نذكر قرار محكمة العدل الدولية بالفصل وحدها في قضية تعيين الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين غرينلاند وجون مايان Groenland و Jan Mayen ، وهذا في القرار الصادر عن المحكمة بتاريخ 14 جوان 1993، ما بين الدنمارك ضد النرويج<sup>1</sup>.

وما جاء كذلك في قرار المحكمة الدولية لقانون البحار في مارس 2012، التي حكمت بتحديد نطاق الحدود البحرية والجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري بين البنغلاديش وميانمار بناء على الطبيعة الجغرافية للدولتين في خليج البنغال<sup>2</sup>.

تطبيق هذا النوع من أنواع التحديد الذي يأتي من جانب واحد للدولة الساحلية يتعين أن يكون متفقا مع قواعد القانون الدولي، ولا يمكن التمسك به إلا في مواجهة الدول التي لم تعترض عليه لكي يرتب آثاره القانونية بين الدولة التي صدر عنها والدول التي قبلته، فعملية التحديد من جانب واحد قد تؤدي في كثير من الأحيان إلى المشاكل بين هذه الدول سواء المتقابلة منها أو المتجاورة ويشحن جوا من التناقص وعدم الاستقرار.

فلذلك تفضل الدول الساحلية إجراء الاتفاقيات والتشاور فيما بينها لرسم الحدود البحرية خاصة المياه الإقليمية وامتداد الجرف القاري بهدف استغلال أكبر للثروات الموجودة داخله وإعطاء حرية أكبر للملاحة.

---

<sup>1</sup> - في قضية تعيين مدى الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين غرينلاند وجون مايان، المتعلقة بدولتي الدنمارك والنرويج، صدر الحكم بأغلبية 14 صوتا مقابل صوت واحد للقاضي الخاص فيشر Fischer ، في 14 جوان 1993. فقد عرضت القضية بداية على محكمة العدل الدولية من طرف الدنمارك في 16 أغسطس/آب 1988، حيث أرادت النرويج وإيسلندا حل النزاع بينهم في 1981، عن طريق الصلح والذي كان موضوعه تعيين حدود الفضاءات البحرية المحيطة بجزيرة جون مايان، 317 كلم<sup>2</sup> واقعة على حوالي 540 ميل من إقليم العاصمة، وب 293 ميل من إيسلندا. بالمقابل فإن الدنمارك عرضت النزاع أمام المحكمة ضد النرويج فيما يخص المجالات البحرية ( منطقة الصيد والجرف القاري)، حول هذه الجزيرة الواقعة على حوالي 240 ميل من غرينلاند. طالبت الدنمارك من المحكمة أن: " تعين خطا واحدا يبين حد منطقة صيد الأسماك وحد منطقة الجرف القاري لغرينلاند في المياه الواقعة بينها وبين جان مايان على مسافة 200 ميل بحري تقاس من خط الأساس الخاص بالنسبة لغرينلاند ". وأن الدنمارك تطلب من المحكمة أن تقر وفقا للقانون الدولي وفي ضوء الوقائع والادجج المقدمة من الطرفين، المكان الذي يتعين أن يمتد فيه الخط الفاصل بين منطقة مصائد الأسماك لكل من الدنمارك والنرويج ومنطقة الجرف القاري لكل منهما في المياه الواقعة بين غرينلاند، وجان مايان، ورسم ذلك الخط. أما النرويج فتالبت منها أن تقر وتعلن أن الخط الوسط هو خط الحدود لأغراض تعيين منطقة الجرف القاري ومنطقة صيد الأسماك لكل من النرويج والدنمارك. فتلاحظ المحكمة أن الطرفين يختلفان على مسألة ما إذا كان المطلوب هو تحديد خط واحد وهو مطلب الدنمارك، أو تحديد خطين لتعيين الحدود وهو مطلب النرويج. وبعد دراسة القضية من طرف محكمة العدل الدولية قررت الحكم بنفسها بأنه يتعين أن يرسم خط تعيين الحدود داخل منطقة المطالب المتداخلة، أي بين الخطين اللذين اقترحهما الطرفين، فحددت الموقع الدقيق لذلك الخط، بدلا من ترك الأمر للطرفين معتمدة على تقسيم المنطقة التي تتداخل المطالبات بها إلى مناطق ثلاث تبعد بنفس المستوى عن المنطقتين.

- Voir; arrêt. CIJ, Aff. de la délimitation maritime dans la région située entre Le Groenland et Jan Mayen, (Danemark c. Norvège), Rec. 14 Juin 1993, p. 38.

<sup>2</sup> - Arrêt de Tribunal International du Droit de la Mer, Différend Relatif à la Délimitation de la Frontière Maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale, le 14 Mars 2012, Rôle des Affaires, No. 16.



## 2.2. التحديد التشاوري (الاتفاقي) Identification Consultative

إن تعيين مدى اتساع المياه الإقليمية خاصة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة يتم غالبا بطريقة اتفاقية تشاورية، ولتحديد هذا المجال الإقليمي بصفة كاملة ينبغي ألا يكون السند الذي اعتمد عليه القانون الدولي واعترف به للدولة على إحدى المناطق البحرية - مع توفر شروط ذلك - قد اعترف به لدولة أخرى في نفس الوقت. فمثلا إذا كانت المسافة بين دولتين هي 50 ميلا، فيمكن لكل منهما المطالبة ببحر إقليمي كامل، وتبقى 26 ميلا بحرية تتوفر على الشروط اللازمة لكي تدرج ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة لكل منهما وهكذا يعد هذا المجال البحري تابعا للدولتين باستثناء أي دولة أخرى من الغير وهنا تختلف هذه الطريقة في التحديد عن الطريقة المنفردة، فالدولتان المعنيتان يمكنهما أن تحددتا بكل حرية المنطقة التابعة لكل واحدة منهما بناء على تشاور يتم بينهما دون اعتبار للقانون الدولي، طالما أنهما متفقتان وأنه لا توجد أي قاعدة أمرة تتعلق بهذا الموضوع، أما القواعد الأخرى فلا تعدو أن تكون سوى أحكاما تكميلية تستعين بها المحاكم في حالات غياب الاتفاق<sup>1</sup>.

وهو ما تم عليه الأمر فيما يتعلق بتحديد امتداد البحر الإقليمي وما يدنو من جرف قاري في الاتفاقات التي أقامتها إنجلترا مع مجموعة من الدول الأوربية، مثلا الاتفاق بين إنجلترا والنرويج الذي تم بتاريخ 10 مارس 1965، وكذلك الاتفاق الأنجلو - نيرلندي Anglo- néerlandais، الواقع بتاريخ 06 أكتوبر 1965، والاتفاق بين إنجلترا والدنمارك Anglo-danois في 03 مارس 1966، وكذلك الاتفاق الذي تم بين كل من إيطاليا ويوغسلافيا Italo-yougoslave<sup>2</sup> في 08 جانفي 1968، وتصريح 23 أكتوبر 1968 بين كل من الاتحاد السوفياتي وبولونيا.

وفيما يتعلق بالنزاع التركي اليوناني على بحر إيجه، نجده قد تَضَمَّن عدة محاور منها مشكلة تحديد مدى المياه الإقليمية والمجال الجوي والجرف القاري، بالإضافة إلى قضية تسليح جُزُر هذا البحر، حيث وصل الصراع بين الدولتين إلى حد المواجهة العسكرية، التي سبقتها قبل ذلك مواجهة سياسية ودبلوماسية في مجلس الأمن ومحكمة العدل الدولية<sup>3</sup>، فبرز الخلاف حول المياه الإقليمية بمطالبة اليونان عام 1975، مضاعفة مياهها الإقليمية في هذا البحر من 6 أميال بحرية إلى 12 ميل

<sup>1</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 181.

<sup>2</sup> - جمهورية يوغسلافيا الاشتراكية الاتحادية هي دولة اتحادية، جمهورية بنظام الحزب الواحد تواجدت من النصف الثاني للحرب العالمية الثانية (1943) حتى تم حلها رسميا عام 1992 بعد أن تفككت نتيجة الحروب الداخلية إلى دول البوسنة والهرسك وصربيا وكرواتيا، وقد سبقها تفكك الاتحاد السوفياتي عام 1989 لتظهر روسيا بعد ذلك كأكبر قوة اشتراكية. انظر في ذلك؛ مجلة مرآة الجامعة، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد 152، 1991، ص 11.

<sup>3</sup> - Anderwes ,Antony. The Greets, London ,1967, pp. 240-241.

بحري، طبقا لاتفاقية جنيف الصادرة عن الأمم المتحدة في العام 1958، حول قانون البحار حيث استند الطلب اليوناني إلى اعتبار بحر إيجه بحيرة يونانية لها الحق في السيادة المطلقة عليها.

إلا أن تركيا ترى في المطالبة اليونانية بتوسيع مياهها الإقليمية في هذا البحر ما هي إلا محاولة لتهديد الأمن القومي التركي، ففي نطاق مياه إقليمية يونانية تمتد إلى 12 ميل سيمكن اليونان من السيطرة المطلقة على الممرات الملاحية كافة المؤدية من مضيق الدردنيل إلى البحر المتوسط وهو وضع لا تستطيع تركيا قبوله<sup>1</sup>.

ومع ذلك لا تزال هناك صعوبات تمتد آثارها إلى الوقت الحالي في بحر الشمال بين ألمانيا من جهة والدنمارك وهولندا من جهة أخرى، وفي غرب المحيط الأطلسي بين فرنسا وكندا حول أرخبيل سان بيار وميكلون Saint-Pierre et Miquelon، وفي الخليج العربي بين إيران والدول المتاخمة لها كدولة الإمارات العربية المتحدة...إلخ.

وإن الحل لهذه المشكلة معقد بفعل أن مبدأ التساوي - تعيين الحدود على أساس خط الوسط الواقع على مسافة متساوية من سواحل الدول- المنصوص عليه في المادة 06 من اتفاقية جنيف

---

<sup>1</sup> هذا فضلا عن ارتفاع نسبة المياه الإقليمية اليونانية من 25% إلى 72% مما يؤدي إلى انخفاض المياه الإقليمية لتركيا في هذا البحر إلى 9% فقط بالنسبة إلى مياهها الدولية، لها لم تصادق تركيا على اتفاقية جنيف الدولية، واستندت إزاء ذلك إلى المعاهدات الدولية السابقة، التي أكدت حقوقها في بحر إيجه، كما طالبت أن تكون حدودها في هذا البحر محاذاة للأخط العربي الذي يضع جزر اليونان الشرقية تحت الهيمنة، مبررة موقفها هذا بأن جميع الجزر اليونانية في بحر إيجه يجب أن تكون تركية إذا كانت ضمن مسافة 50 كم من ساحل الأراضول ، بما فيها جزر الدوديكانيز Îles du Dodécanèse. وارتباطا بمسافة المياه الإقليمية بتحدد المجال الجوي، فتوسيع المياه الإقليمية حتما يتبعه التوسع في المجال الجوي، فطالبت اليونان بتوسيع مجالها الجوي من 6 أميال إلى 10 أميال أي أن الطائرات التركية بالكاد تسير ستة أميال حتى تكون بحكم المنتهكة للمجال الجوي اليوناني وكثيرا ما كانت تركيا تقوم بخرق هذه الأجواء على سبيل التحدي. أما فيما يخص الثروات الطبيعية في الجرف القاري لبحر إيجه (1974 - 1976) فقد جاء ليزيد الوضع القائم تازما لاسيما بعد إعلان اليونان عام 1974، عن وجود كميات كبيرة من النفط والغاز الطبيعي في هذا البحر، الأمر الذي أدى إلى توتر شديد بين الدولتين واحتمال مواجهة عسكرية = = شاملة، حيث أرسلت الحكومة التركية سفينة الأبحاث (سيسمك1) إلى جزر ليمسيوس وليتمنوس وساموتراكي اليونانية، للتقيب عن النفط كونها شريكة لليونان في هذا البحر ومصالحها لا تقل أهمية عن المصالح اليونانية، فجاها رد الحكومة اليونانية نتيجة لذلك بإصدار أوامرها لسفنها الحربية في بحر إيجه بالتصدي للسفينة التركية ومنعها من دخول المياه الإقليمية لهذه الجزر، وما أن تم هذا الإعلان حتى بادرت الحكومة التركية بإصدار أوامرها إلى سفنها الحربية بمرافقة (سيسمك1) والتصدي لأي قوة معادية تحاول اعتراض أي سفينة ترفع العلم التركي وقد عززت موقفها هذا بإصدار تركيا لبيان رسمي أرسلته إلى مجلس الأمن الدولي جاء فيه: ( إن محاولة اليونان لفرص اثني عشر ميلا كمياه إقليمية لها في بحر إيجه ستكون بمثابة إعلان الحرب على تركيا). رغم كل هذا التوتر إلا أن موقف المجتمع الدولي وحلف شمال الأطلسي والولايات المتحدة الأمريكية تشابهت كثيرا، حيث مالت إلى ضرورة التوفيق السلمي بين الدولتين واتفاقهما، ذلك لأهميتهما الإستراتيجية البالغة في حوض المتوسط.

- انظر للمزيد من التفاصيل، نعيم كريم الشويلي وآخرون، (موقف الدول الكبرى من النزاع التركي- اليوناني على بحر إيجه 1974 - 1981)، مجلة جامعة نى قار، العدد 2، المجلد 4، سبتمبر 2008.

1958، ليس جزءا من القانون الساري ولا يمكن أن يعتبر كعنصر من قاعدة عرفية في طور التكوين<sup>1</sup>.

إن هذه المشاكل والعراقيل التي تطالعا بها قضايا محكمة العدل الدولية في كل حين، نرى أن أغلبها قد حدثت ومازالت تحدث أيضا في ما يعرف باسم البحار المغلقة أو شبه المغلقة، فمثلا النزاع بين تركيا واليونان كان في البحر المتوسط، وبين إيران والدول المتاخمة لها كالإمارات العربية، حدثت في الخليج العربي... كل هذا ناجم عن بحث الدول الدائم في قابلية توسيع مدايات مجال بحرها الإقليمي بما يتناسب مع مصالحها، ولكن الفرق يظهر جليا في تحديد مدى البحر الإقليمي في البحار المفتوحة كالمحيطات، منه في تحديد المدى لنفس المجال البحري في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، حيث أن هذه الأخيرة تتسم بالضيق اعتبارا للأولى ما يخلق في كثير من الأحيان هذه النزاعات، بين الدول الساحلية، المتقابلة منها أو المتجاورة في رسم حدود بحارها الإقليمية، فصلاحيات الدول التي تمارسها في هذا النوع من البحار تقتصر على حقوق محدودة نسبيا، حيث يتراوح مدى البحر الإقليمي لأغلبها بين 6 ميل إلى 12 ميل بحري، هذه المسافة التي تبقى بعيدة وغير كافية لسد حاجيات الدول الساحلية في هذه البحار، لذلك سنداؤل التطرق في النقطة الموالية لقضية البحار المغلقة وشبه المغلقة وفقا لما جاء في اتفاقية 1982.

### 1.2.2. البحار المغلقة وشبه المغلقة في اتفاقية قانون البحار 1982

عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في المادة 122، البحار المغلقة أو شبه المغلقة بأنها عبارة عن: "خليج أو حوض أو بحر تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر."<sup>2</sup>

وقد عرّفها كل من الأساتذة حافظ غانم، محمد طلعت الغنيمي، وحامد سلطان، بأن البحار المغلقة وشبه المغلقة تمثل: "البحار والبحيرات التي تحيط بها أراضي دولة واحدة، أو أكثر من دولة، ولا تتصل بالبحار العامة، بمعنى أن يكون اتصالها بواسطة مضيق، لا تتجاوز فتحة ضعف البحر الإقليمي." ولكن الفرق قد لوحظ بين التعريفين في قابلية الإحاطة لهذا النوع من البحار، هل تكون من

<sup>1</sup> - CIJ, aff. Rec. 20 Février 1969.

<sup>2</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 122 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Mers fermées ou semi-fermées :

Au fins de la convention, on entend par mer fermée ou semi-fermée, un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs Etats et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs Etats. »

دولة واحدة أو من دولتين أو أكثر، إلا أن الأستاذ محمد سلامة مسلم الدويك يرى أنه: " لا يوجد ما يمنع من أن تحيط بالبحر المغلق أراضي دولة واحدة."<sup>1</sup>

كما يلاحظ على نص المادة 122، أنه ينطلق من فرضية أن سعة البحر المغلق أو شبه المغلق لا يجب أن تتعدى 400 ميل بحري كأقصى حد بجمع منطقتين اقتصاديتين لدولتين ساحليتين، ذلك حينما حدّد أن هذه البحار تتألف من المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر. ما يستنتج لهذا الغرض أن منطقة أعالي البحار منعدمة في هذا النوع من البحار، حيث يمكن فقط للدولة الساحلية إنشاء منطقة اقتصادية خالصة تمتد إلى 200 ميل بحري.

كما يلاحظ أيضا على النص السابق، أنه يخلط بين هذه البحار من جهة وبين الخليج من جهة أخرى، ذلك أن اتفاقية 1982، تعرف الخليج في المادة 10 منها بوضع، وعند تعريفها للبحر المغلق وشبه المغلق في المادة 122، تعرفهما بكونهما عبارة عن خليج ودون تحديد دقيق للفوارق الجوهرية والفاصلة بين الخليج وهذه البحار.

ورغم أن البحار المغلقة وشبه المغلقة قد تناولها الباب التاسع من اتفاقية 1982، على عكس الاتفاقيات الأربع حول قانون البحار لسنة 1958، التي لم تتعرض لها إطلاقا، إلا أن اتفاقية 1982، لم تبين المقصود بالبحار المغلقة، بل دمجت مصطلحي البحار المغلقة وشبه المغلقة في مدلول واحد، بقولها أنهما يتصلان بالبحار المفتوحة عبر منفذ ضيق، وهذا الرأي يحوي بعضا من الغموض في طياته ذلك أن البحار المغلقة ينعقد فيها الاتصال مع البحار المفتوحة على العكس تماما من البحار شبه المغلقة التي يكون لها في الغالب منفذ على البحار الأخرى.

وهو الأمر الذي يعيب فيه فقهاء القانون الدولي على اتفاقية مونتيجويباي، بتبنيها لهذا الموقف الغامض في تعريفها للبحار المغلقة وشبه المغلقة، والذي كان ينبغي عليها أن تتفاداه، ذلك لأنه حسب المنطق القانوني يمكن تعريف البحار المغلقة على أنها تلك البحار التي تحيط بها أراضي دولة أو أكثر وليس لها اتصال بالبحار العامة، كالبحر الميت بين فلسطين والأردن، وبحر قزوين بين روسيا، إيران، أذربيجان، كازاخستان وتركمانستان، فضلا عن بحر أرال في سيبيريا. ويرى بعض الفقه أن هذا التعريف ينصرف كذلك إلى البحيرات الدولية الكبرى، فينطبق عليها حكم البحار المغلقة مثل بحيرة نوشاتال في سويسرا، بحيرة مانيتوبا الكندية، بحيرة زيوريخ في النمسا وبحيرة طبرية في سوريا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 150.

<sup>2</sup> - Ferdinand de Cussy ; Phases et cases célèbres du droit maritime. F.A. Brockhaus, Leipzig, 1856, p 39.

أما البحار شبه المغلقة فهي تلك البحار التي تجد منفذا ضيقا - ممرًا أو مضيقًا - تتصل عن طريقه بأعالي البحار، فحسب الأستاذ أحمد اسكندري أن البحار شبه المغلقة في القانون الدولي للبحار، هي كل البحار التي ينطبق عليها التعريف السابق واقعا، أو حكما مثل الخلجان والأحواض متى اتصلت بالبحر العالي عن طريق فتحة بحرية ضيقة. كالبحر الأبيض المتوسط الذي يتصل بالمحيط الأطلسي بواسطة مضيق جبل طارق، والخليج العربي الذي يتصل بالمحيط الهندي بواسطة مضيق هرمز<sup>1</sup>، وبحر أوزوف في روسيا الفدرالية، وبحر البلطيق شمال أوربا بين الدول الاسكندنافية، وخليج البنغال المتصل كذلك بالمحيط الهندي، خليج غينيا، خليج المكسيك وخليج سلطنة عمان<sup>2</sup>.

إذن فرغم أن اتفاقية 1982، لم تفرق في تعريفها بين هاذين النوعين من البحار على الرغم من الفروق الجغرافية والقانونية الموجودة بينهما، بل سكتت تماما عن ذلك، وكأنها أرادت ترك حرية المبادرة إلى الدول المعنية بالموضوع، ومن ثم وجب على هذه الدول الرجوع إلى العرف الدولي أو إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار المغلقة أو شبه المغلقة وهو ما لمّدت إليه اتفاقية 1982، في ديباجتها. مع ذلك فرقت الممارسة الدولية بين النظامين القانونيين المتميزين لهاذين النوعين من البحار، واللذين سنتطرق لهما بالدراسة حين معرفة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

وكثيرا ما يكون لتحديد مدى المياه الإقليمية في البحار المغلقة أو شبه المغلقة خصوصية نوعا ما، أين يتميز موقف الدول المطلة على هذا النوع من البحار بغياب عام للمطالب الواسعة، والسبب الجلي في ذلك أن أغلب سواحلها تنتم بالضيق، ولذا أخذت بالدراسة مثلا تحديد عرض البحر الإقليمي بالنسبة للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط كنوع من البحار شبه المغلقة، والتي لا يختلف فيها الأمر كثيرا عن البحار الأخرى الموجودة، في قضية تحديد مدى المياه الإقليمية بها.

### 1.1.2.2. تحديد عرض البحر الإقليمي بالنسبة للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط

في البحر الأبيض المتوسط بقي البحر الإقليمي مدة طويلة محصورا في مسافة 6 أميال، كما لا يتعدى اليوم مسافة 12 ميلا بحريا، ما يبقيه بعيدا دائما عن التوسعات المفردة المسجلة في المجالات البحرية الأخرى، فمع التطور المعاصر والمستمر لقانون البحار نجد دائما طلبات متزايدة

<sup>1</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 40.

<sup>2</sup> - ويحدد الفقه الدولي 24 بحرا شبه مغلق، تتراوح أوصافها القانونية بين البحر والخليج. وهي: خليج عدن، بحر عمان - بحر العرب - بحر أندمان، خليج بافين، بحر البلطيق، خليج البنغال، بحر برينغ، البحر الأسود، البحر الكاريبي، البحر السليبي، البحر الأصفر، بحر اليابان، خليج غينيا، البحر الأبيض المتوسط، خليج المكسيك، بحر الشمال، بحر أوخوست، الخليج العربي، البحر الأحمر، خليج عمان، بحر جزر سليمان، بحر الصين الشرقي، بحر سولو، بحر أرفورا والتمبور.

- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 197 وما يليها.

للدول الساحلية المطلية على مساحات واسعة تصل حتى أعالي البحار، للاستيلاء المتزايد على مناطق واسعة من البحر. ويجدر بالذكر أن هناك دولة واحدة فقط أنشأت بحرا إقليميا يتجاوز عرض 12 ميلا، ألا وهي ألبانيا التي يمتد بحرها الإقليمي إلى 15 ميلا بحريا، بينما تتبنى أغلب الدول المتواجدة بحوض المتوسط مسافة 12 ميلا، ونذكر منها: الجزائر، تونس، ليبيا، المغرب، مصر، سوريا، فرنسا، إيطاليا، مقاطعة موناكو، قبرص. أما يوغسلافيا سابقا فلها بحر إقليمي بعرض 10 أميال بحرية. بينما أخذت اسبانيا بمسافة 6 أميال ونصت عليها في تشريعاتها، واتبعتها في ذلك كل من اليونان، فلسطين، مالطا، تركيا ولبنان<sup>1</sup>.

ومن أبرز خصائص البحر المتوسط أن نظام حرية أعالي البحار بقي معمولا به على أكبر قسم من المجال المتوسطي باعتباره منطقة الصلاحيات العامة أين تمارس فيها الدولة الساحلية مختلف الحقوق من أجل ضمان أمنها، حيث تمتد هذه المنطقة إلى ما وراء البحر الإقليمي والتي تسمى بالمنطقة المجاورة أين تمارس فيها الدولة الساحلية صلاحيات محدودة على السفن الأجنبية، حسب جيل G. Gidel، كما نصت عليها اتفاقية جنيف لسنة 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة التي أوضحت من خلالها مواضيع الجمركة والجباية والصحة والهجرة.

لكن الملاحظ في البحر المتوسط هو عدم وجود منطقة خالصة للصيد تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي، باستثناء منطقة الصيد المغربية التي تمتد إلى غاية 70 ميل، بينما يقدر عرض المنطقة المحفوظة للصيد البحري في الجزائر بـ 32 ميل، بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس، و52 ميل من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية<sup>2</sup>.

إن مسألة تحديد المدى للبحر الإقليمي كما تراءى لنا مما سبق، من الصعوبة بمكان الإلمام بها لعلاقتها الوطيدة بالطريقة التي يقاس منها الحد الأدنى الذي يبدأ منه احتساب الحدود الداخلية للبحر الإقليمي والتي تعرف باسم خطوط الأساس، وكذلك الحدود الخارجية له والواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة، والتي سنحاول عرضها جميعا فيما يأتي من فروع.

<sup>1</sup> - عبد القادر شرवाल، المرجع السابق، ص 227.

-Voir aussi, Jeanne Ladjili ; (Histoire juridique de la Méditerranée), *Le Maghreb en livres*, Centre de documentation Tunisie-Maghreb, N°25-26, 3<sup>e</sup> année, Novembre- Décembre, 1990, pp. 2-3.

<sup>2</sup> - عبد القادر شرवाल، المرجع نفسه، ص 228.

- Voir ; Brown, E.D. ; « Maritime Zones : A Survey of Claims », *New direction in the law of the sea*, 1973, vol. III, London, pp. 135-141.

## الفرع الثاني

### حدود البحر الإقليمي أو خطوط الأساس

#### The Borders Of The Territorial Sea Or The Baselines

كان العنصر المختلف عليه في أمور البحار، هو تحديد عرض البحر الإقليمي لكل دولة، لكنه في النهاية قبلت معظم الدول النص الجديد الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار في المادة 3، والقاضي بأن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرهما الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية. لهذا فإن فكرة تحديد البحر الإقليمي جاءت كضرورة لازمة وذات أهمية خاصة تحتلها في التأثير المباشر على تحديد باقي المجالات البحرية، كما تعتبر اليوم هذه القضية من الاختصاص الدائم للدول ومن ضمن ما لها من حقوق سيادية على هذا الجزء من البحر، إلا أن هذا الحق غير مطلق ولكنه مقيد بقواعد القانون الدولي، وذلك بسبب ما يترتب عليه من آثار هامة في المجتمع الدولي<sup>1</sup>.

وما تجدر الإشارة إليه أن طريقة رسم خطوط الأساس في تحديد أقصى امتداد المياه الداخلية والذي يقاس منه بدء امتداد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار، لم تشهد تطورا كبيرا على امتداد الفترات السابقة لاتفاقية 1982، وصولا إلى إبرامها، ونظرا للأهمية التي تكتسبها فقد عكفت اللجنة الموسعة لأعماق البحار في اجتماعها المنعقد في نيويورك ما بين 5 و6 مارس 1973، على الدراسة المعمقة للموضوع لاسيما فيما تعلق بخطوط الأساس في حالة الدولة الأرخيبيلية.

وبصرف النظر عن الاختلافات بين الفقهاء حول تصنيف خطوط الأساس، إلا أن اتفاقية جنيف لعام 1958، واتفاقية 1982، حسمتا الموقف وددتا رسم خطوط الأساس في طرق ثلاثة حسب الحالات المتعارف عليها وهي: خط الأساس العادي، خطوط الأساس المستقيمة، وخطوط الأساس الأرخيبيلية. حيث أن اتفاقية جنيف قررت استثناء واحدا يتعلق بالوضع الخاص بالجزيرة، وبينما تعرض الجزء الثاني من اتفاقية مونتيجويباي المتعلق بالبحر الإقليمي لخطوط الأساس العادية والمستقيمة، فقد تناول الجزء الرابع منها خطوط الأساس الأرخيبيلية، حيث أضافت الاتفاقية هذا الاستثناء الذي يتعلق بالوضع الخاص بالدولة الأرخيبيلية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> انظر للمزيد من التفاصيل قرار محكمة العدل الدولية الصادر في 18 كانون الأول (ديسمبر) 1951، التي أيدت هذا القيد في قضية المصائد النرويجية. وفيه أقرت المحكمة نظام خطوط الأساس الذي سبق وأن اعتمدهت الحكومة النرويجية كمنطلق في تحديد بحرهما الإقليمي بموجب مرسوم 12 جويلية 1935، والذي يحيل بدوره إلى النظام الذي تم اعتماده قبلا في النرويج بموجب مرسومي 1869 و 1889.

<sup>2</sup> جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 249. وراجع للمزيد:

- Renaud Lattion ; L'archipel en droit international, Editions, Payot, Lausanne, 1984, p.32 et suite.

وبالتالي نحاول عرض أهم التساؤلات، والإشكالات في هذا الموضوع، والتي من بينها التساؤل الذي يدور حول معرفة النقطة التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار أو ما يعرف بخطوط الأساس، حتى نتمكن من تحديد عرضه بدقة.

#### أولاً. خط الأساس العادي The normal baseline

خط الأساس يعرف على أنه خط وهمي، يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية ويسمى بخط القاعدة La ligne de base, The baseline، ويقصد به أيضا الخط الوهمي المستقيم الموازي للساحل والذي يتبعه في مختلف تعاريفه والتواءاته الطبيعية، فضلا عن تجاوبه وأماكن بروزه، إذا كان الساحل خال من الانبعاجات والتشوهات التضاريسية العميقة. والمعمول به في الواقع أن خط الأساس يتطابق مع خط انحصار المياه عن الشاطئ وقت أقصى الجزر في الظروف المناخية العادية، في حين يعتبر خط الأساس العادي بمثابة الطريقة الأولى التي استعانت بها الدول للقياس وتسمى كذلك طريقة القياس العادية، وبها يحدد قياس البحر الإقليمي من آخر نقطة على طول الشاطئ تنحصر عنها المياه وقت الجزر<sup>1</sup>.

والحالات التي تطبق فيها قاعدة القياس العادية في قياس البحر الإقليمي هي كالتالي:

#### 4. حالة الساحل الذي يكون مستويا وخاليا من التدرجات والانحناءات والتجاويف العميقة

تطبق هذه الحالة على السواحل البسيطة المستوية التي تتعدم بها تماما، جزر أو تجاويف عميقة أو نتوءات أو خلجان عميقة وخالية من التدرجات والانحناءات، فإن خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي هو عند حد أدنى الجزر للمياه على امتداد الساحل في جميع الاتجاهات المحيطة بسواحل الدولة.

وهو ما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية جنيف، لعام 1958، والتي نصت على أنه: "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه المواد، فإن خط الأساس العادي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحصار مياه البحر عند الجزر الذي يتبع الساحل، كما هو مبين على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية..."، وهو ما أخذت به أيضا المادة الخامسة من اتفاقية 1982، بقولها: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل..."،

<sup>1</sup> جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 250.



وهذا ما معناه أن خط الأساس العادي هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة ويتبعه في تعاريفه الطبيعية المختلفة وأماكن بروزه وتجاويفه.

وتضيف المادة الخامسة من اتفاقية 1982، بالقول: "...كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية"، حيث قررت الاتفاقية أن خط الأساس العادي يجب أن يكون مبيناً على الخرائط الجغرافية البحرية ذات المقياس الكبير والتي تعترف بها الدولة الساحلية رسمياً<sup>1</sup>، والالتزام الواقع على الدولة الساحلية هنا بضرورة نشر خرائط جغرافية توضح عليها خطوط الأساس والحدود الخارجية للبحر الإقليمي حتى تعرف السفن الأجنبية حدود هذا البحر عند مرورها فيه والسلطة التي تتبعها المياه البحرية المتواجدة بها، ومن تم القانون الواجب التطبيق عليها<sup>2</sup>.

وبهذا النص حُسم الخلاف في الفقه الدولي وفي تعامل الدول حول معنى انحصار المياه، فيما إذا اعتبر ذلك وفقاً لمعدل الانحصار أو وفقاً لمعدل أقصى الانحصار الشهري، أو حسب أقصى الانحصار خلال السنة الواحدة. وتقرر فيه إذن المادة الخامسة أن خط الأساس العادي هو الحد الأدنى للجُزر على امتداد الشاطئ، كما يتضح على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير، طبقاً لما هو معترف به من قبل الدولة الساحلية.

## 2. حالة الجُزر

اختلفت الدول عموماً حول تحديد مفهوم الجزيرة، فمن جهة اتفقت كل من المادة 10، من اتفاقية 1958، والمادة 01/121، من اتفاقية 1982<sup>3</sup>، على التعريف الذي ينص على أن: "الجزيرة هي رقعة من الأرض مكونة طبيعياً ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد". لكن مضمون هذه المواد يختلف الآن، حيث تتطلب بعض الدول بعض الإضافات إلى جانب ذلك التعريف.

ومن جهة أخرى كان هناك اختلاف بين الدول حول معاملة الجُزر، فهل تعامل معاملة واحدة مع اختلاف أنواعها وتباين أحجامها وطبيعتها تكوينها الجيولوجي، ومدى قربها من الإقليم البحري للدولة وهل يتوافر لها الكيان الاقتصادي اللازم لإعاشة السكان من عدمه، وهل تملك كل الجُزر بحراً إقليمياً ومنطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وامتداداً للجرف القاري؟

<sup>1</sup> - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 542.

<sup>2</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص 252.

<sup>3</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 1/121 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. »

فأدى ذلك إلى وجود رأيين أساسيين، الأول يقضي بأنه لا يكفي الأخذ فقط بالتعريف العام للجزيرة، كما يجب أن تُعامل كل الجُزر معاملة واحدة، ويُقرَّر لها بحرٌ إقليمي، ومنطقة متاخمة، ومنطقة اقتصادية خالصة وامتداد قاري.

بينما الرأي الثاني يقضي بوجود التفريق بين الجُزر من حيث الحجم والمساحة، وألا يتم حصرها في حيز خاص إلا إذا كانت تُؤمّن إعاشة سكانها. ولا يكون لها سوى منطقة أمن تحيط بها وتحدد بمسافات بسيطة، وإذا وقعت الجزيرة في نطاق الحيز البحري لدولة أخرى أو وقعت في بحر مغلق أو شبه مغلق، فيتم في هذه الحالة تحديد هذا الحيز بالاتفاق مع الدولة المعنية اعتباراً لمبادئ منصفة وعادلة<sup>1</sup>.

ولكنه يبدو أن الرأي الثاني هو الذي تبنته الاتجاهات المعاصرة لقانون البحار، وذلك من خلال ما ورد في المادة 121، من اتفاقية 1982، إضافة لفقرتها الأولى السابقة الذكر، بينت في الفقرة الثالثة طبيعة الصخور التي لا توفر إعاشة سكانها ولا تضمن استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، بالقول على أنه: "ليس للصخور التي لا تهَيئ استمرار السكنى البشرية، أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري"<sup>2</sup>.

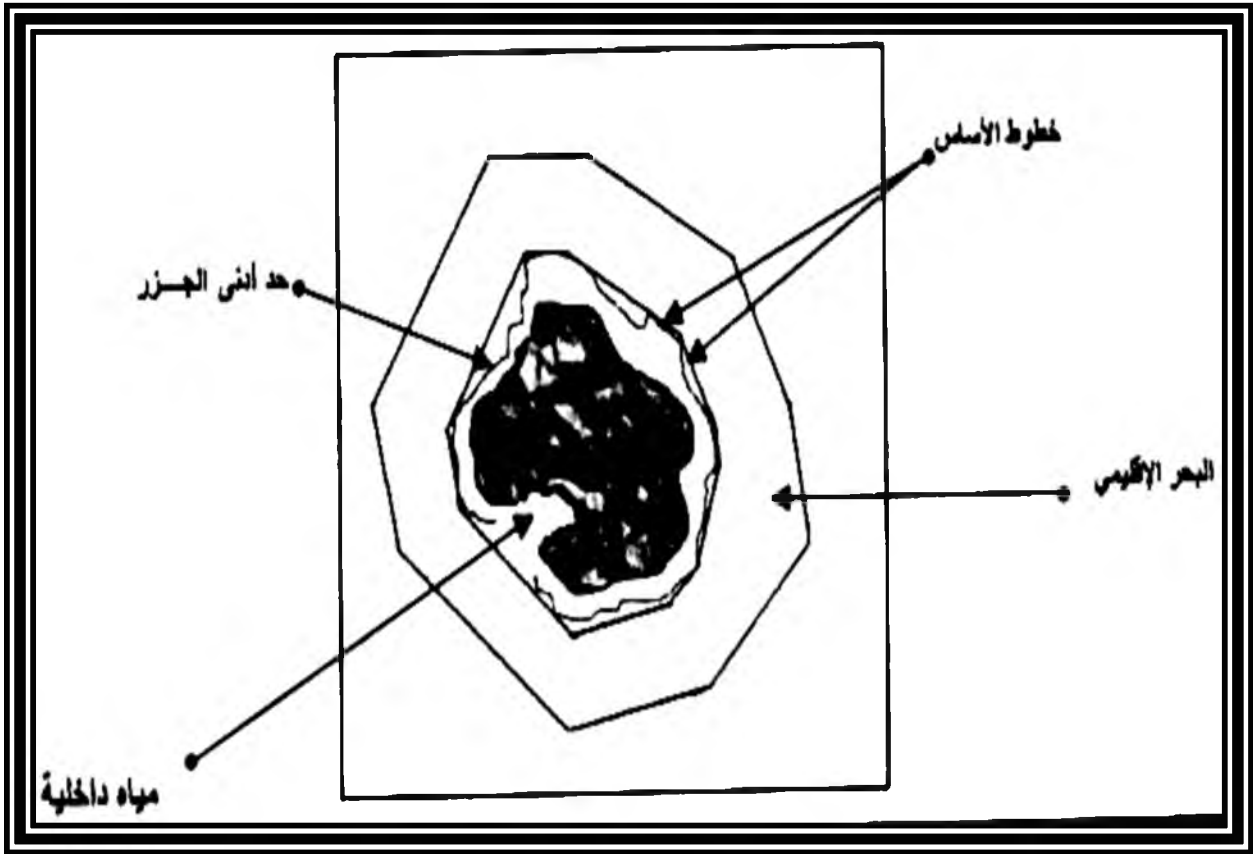
ويكون للجزيرة وفقاً لذلك بحرٌ إقليمي، فمن حيث المبدأ أن كل جزيرة تكون محاطة بمياه إقليمية<sup>3</sup>، ويحدد خط الأساس للجُزر بطرق تختلف بحسب قربها أو بعدها عن الساحل، فإذا كانت الجزيرة بعيدة عن اليابسة، عندئذ تطبق قاعدة انحصار المياه وقت الجُزر لتحديد خط الأساس المحيط بها، حسب الشكل الموالي.

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسالم الدويك، المرجع السابق، ص ص 152-153.

<sup>2</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 3/121 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental. »

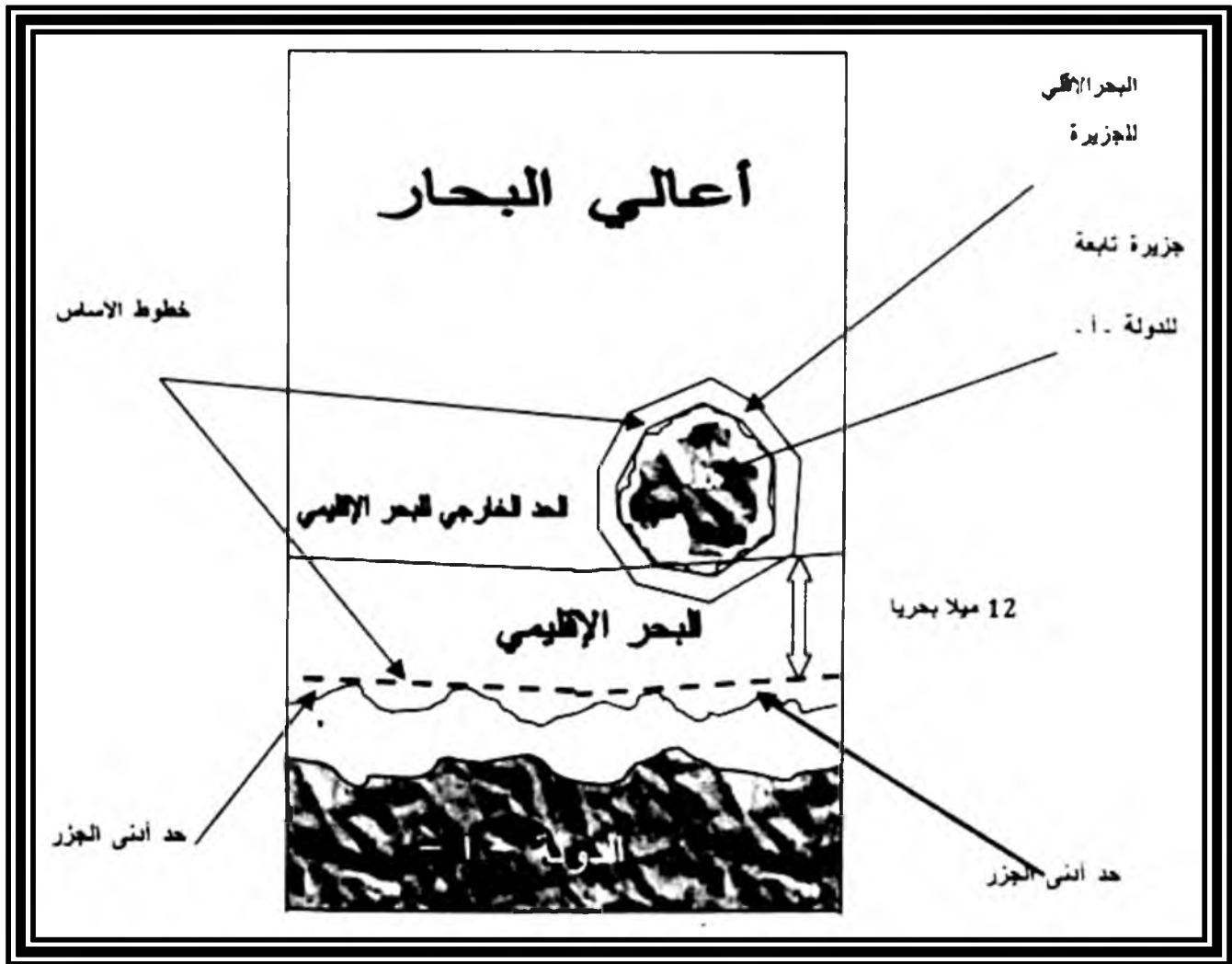
<sup>3</sup> - art. 121. CNUDM. Aff. Nicaragua- Honduras, 2007.



شكل رقم 01 يوضح حالة الجزيرة الواقعة بعيدا عن اليابسة

أما إذا كانت الجزيرة قريبة من أرض نفس الدولة دون أن تقع ضمن بحرها الإقليمي، أي أن تكون الجزيرة تابعة سياسيا لدولة ساحلية معينة ولكنها خارج بحرها الإقليمي، كأن تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة أو أن تقع في أعالي البحار، فإن البحرين الإقليميين للجزيرة والدولة الساحلية، حسب رأي الفقه، يُكوّنان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي<sup>1</sup>. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص ص 336-337.

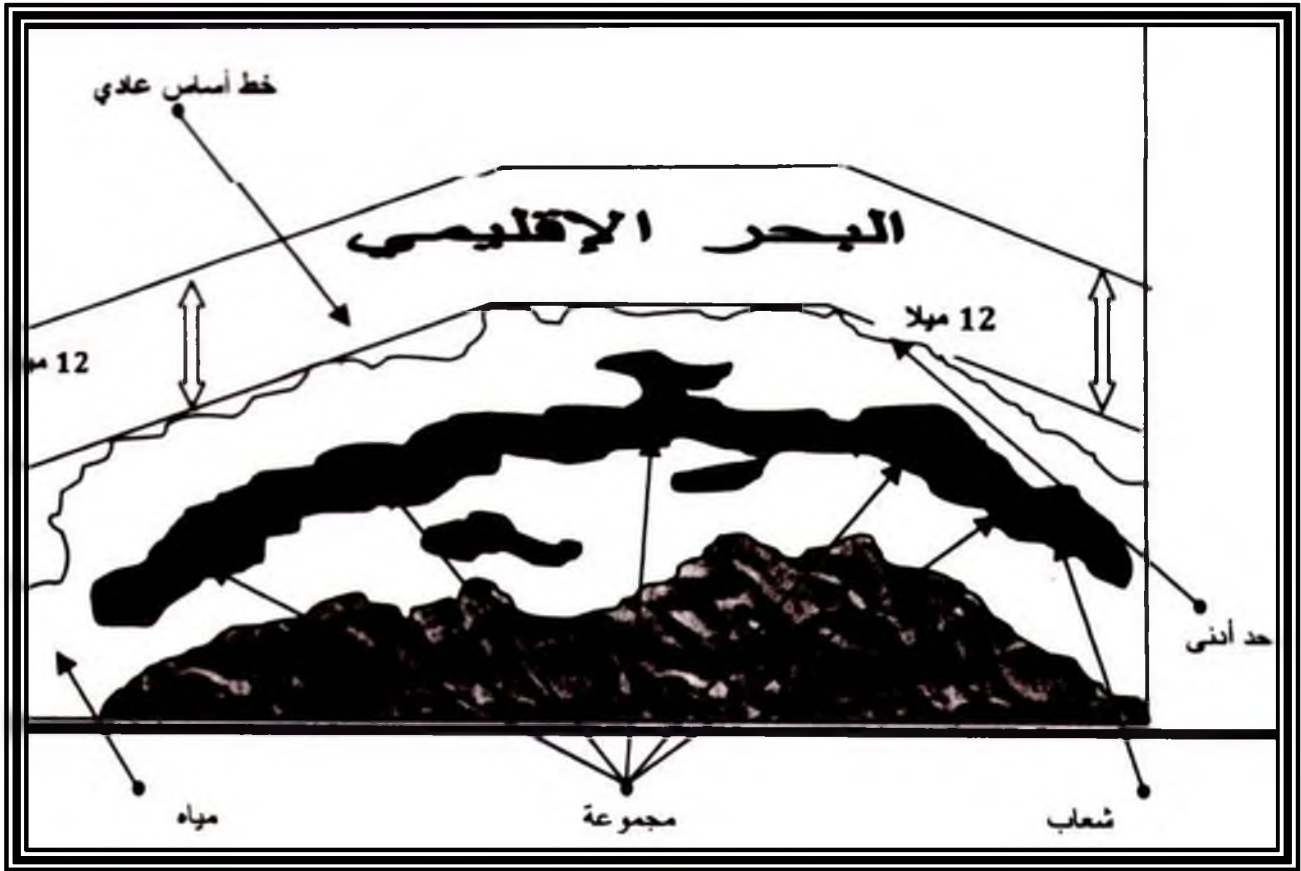


شكل رقم 02 يوضح حالة الجزيرة التابعة للدولة الساحلية وتقع خارج بدها الإقليمي

أما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لدولة أخرى، فإن الحل غير متفق عليه ولا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها، ما يخلق وضعاً قانونياً معقداً في هذه الحالة، فلو استفادت الجزيرة هنا من بحر إقليمي خاص بها، فذلك سوف يكون بالضرورة على حساب تمتع الدولة الغير بجزء من بدها الإقليمي، ورغم سكوت اتفاقيتي قانون البحار لعام 1958 و1982، عن ذكر هذه الحالة، تبقى الآفاق مفتوحة أمام الدولتين في الاتفاق حول تقاسم السيادة على النطاق البحري محل التنزع، ويبقى تعامل الدول من حالة إلى أخرى وفقاً لمصالحها الوطنية، إلا أنه لا بد من الإشارة هنا إلى المادة 06، من اتفاقية 1982، التي حددت فقط خط الأساس بالنسبة للجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو ما يسمى كذلك بالشعاب المرجانية والجزر المحاطة بشعاب مرجانية.

#### 1.5. حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية

يؤخذ كذلك العمل باستعمال طريقة القياس العادية، أي حد أدنى الجُزر على امتداد الساحل في حالة الجزر المرجانية، وذلك حسب المادة 06 من اتفاقية 1982، التي حددت خط الأساس العادي بالنسبة للجُزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو ما يسمى كذلك بالشعاب المرجانية والجُزر المحاطة بشعاب مرجانية، حيث نصت بقولها: " في حالة الجُزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجُزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجُزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية.<sup>1</sup> والشكل الموالي يبين حالة مجموعة من الجُزر واقعة فوق الشعاب المرجانية.



شكل رقم 03 يبين حالة مجموعة من الجُزر واقعة فوق الشعاب المرجانية

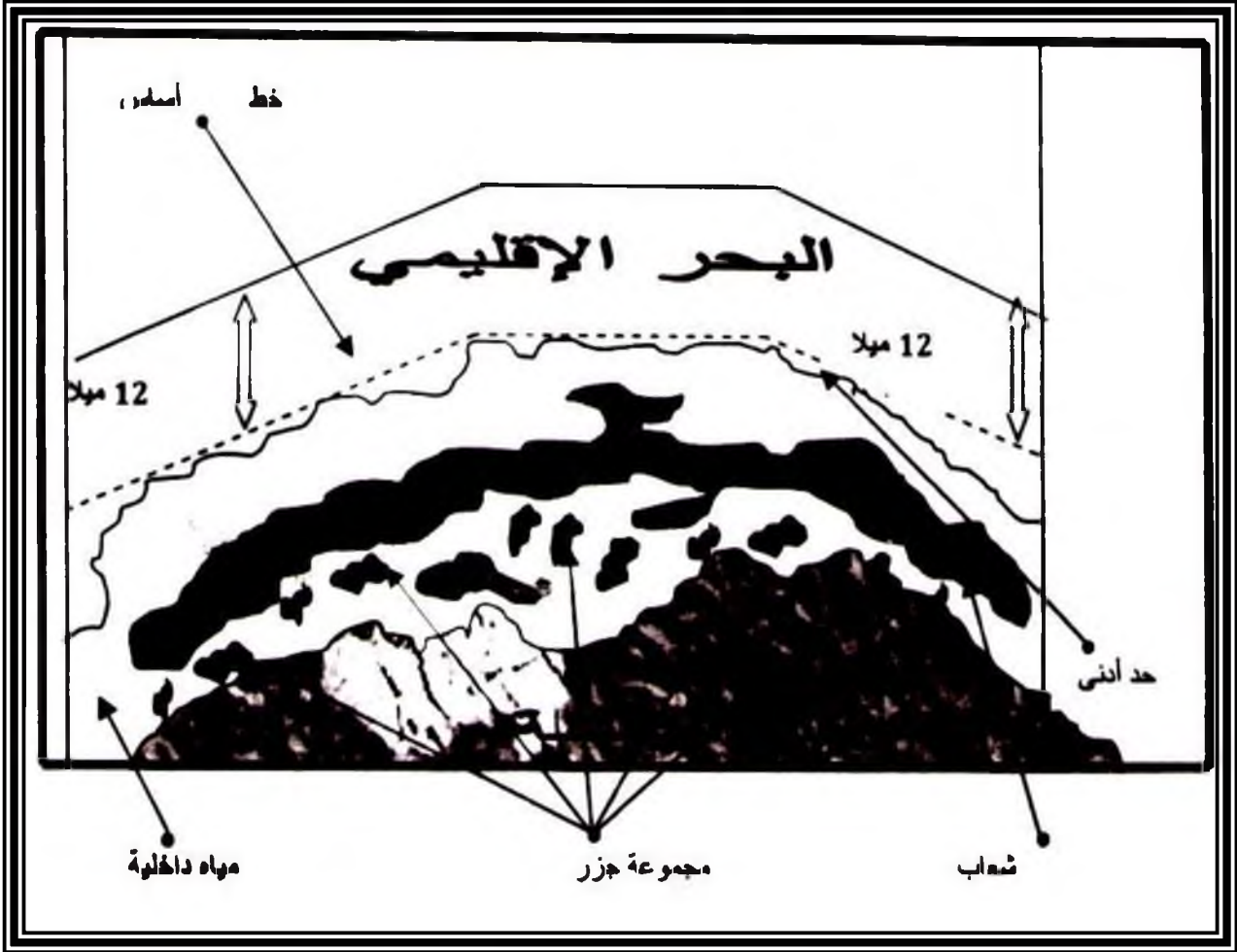
## 5.2. حالة الجُزر المحاطة بشعاب مرجانية

<sup>1</sup> - وقد ورد النص الأصلي للمادة 6 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Lorsqu'il s'agit de parties insulaires d'une formation atollienne ou d'îles bordées de récifs frangeants, la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer sur le récif, côté large, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par l'Etat côtier. »

- راجع، جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 252 وما يليها.

في هذه الحالة أيضا يُعمد إلى استعمال طريقة القياس العادية، أي حد أدنى الجُزر للمياه على امتداد الساحل في حالة الجُزر المرجانية التي نصت عليها المادة 06 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. حتى وإن كان هذا الحد يبعد عن الإقليم الجزري بمسافة تزيد عن عرض البحر الإقليمي<sup>1</sup>. والشكل الموالي يوضح ذلك.



شكل رقم 04 يبين حالة مجموعة من الجُزر محاطة بشعاب مرجانية

6. حالة الضحضاح الذي لا يبعد عن الساحل بأكثر من اثنا عشر ميلا بحريا

<sup>1</sup>- Voir, H. Dipla ; Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer, Genève, Thèse, I.U.H.E.I., 1983, pp. 36-37.

الضحضاح هو المرتفع الذي تتحصر عنه المياه عند الجُزر حسب تعريف المادة 13، من اتفاقية 1982<sup>1</sup>: "هو مساحة من الأرض متكونة طبيعياً ومحاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجُزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد...".

ووفقاً لهذه المادة فقد تم التفريق بين فرضيتين:

3- إذا كان الضحضاح أو تلك المرتفعات واقعة كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة جاز استخدام حد أدنى الجُزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي. وقد حدث أن تم التنبؤ من محكمة العدل الدولية في قضية رسم خطوط الأساس بين ماليزيا والسنغافورة، عام 2008، إلى أن ارتفاع الأقاليم المكتشفة عن الساحل وقت الجُزر لا يمكن اعتبارها في وضعية تشبه الجزيرة<sup>2</sup>.

وهو ما يبينه الشكلان رقم 05 ورقم 06 على التوالي.

---

<sup>1</sup>- وقد ورد النص الأصلي للمادة 13 من اتفاقية 1982، كالتالي:

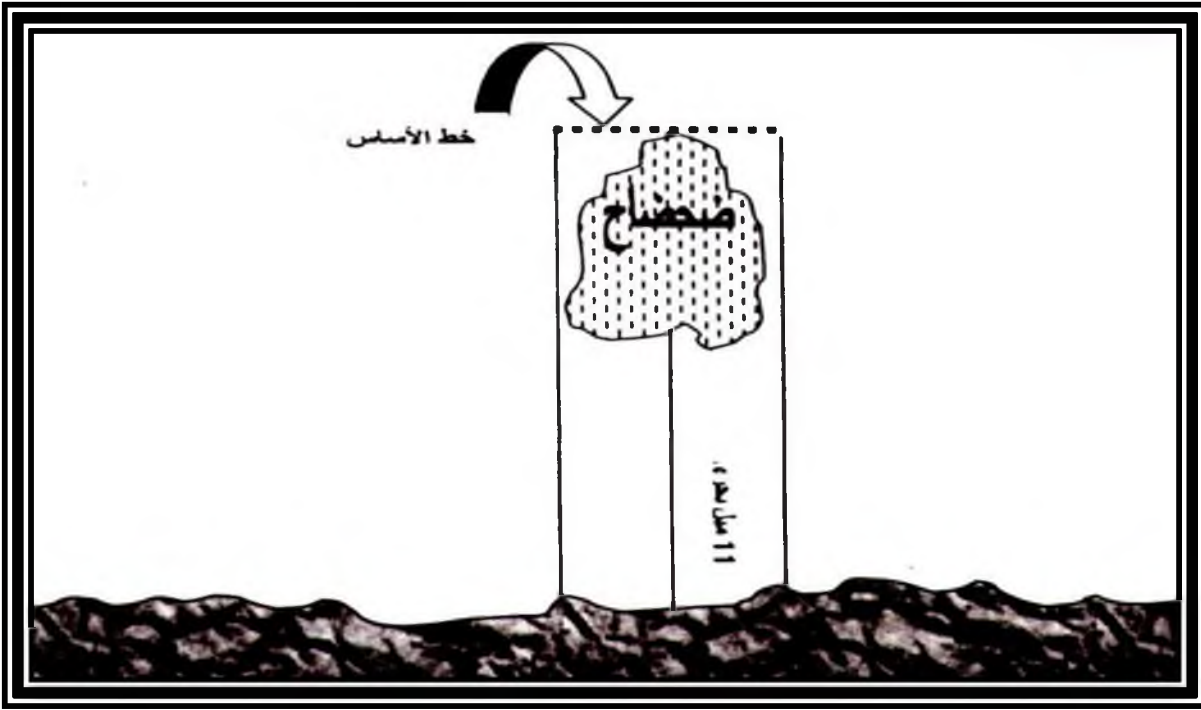
**« - hauts-fonds découvrants :**

3- Par hauts-fonds découvrants, on entend les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer, découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute. Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent, entièrement ou en partie, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces hauts-fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

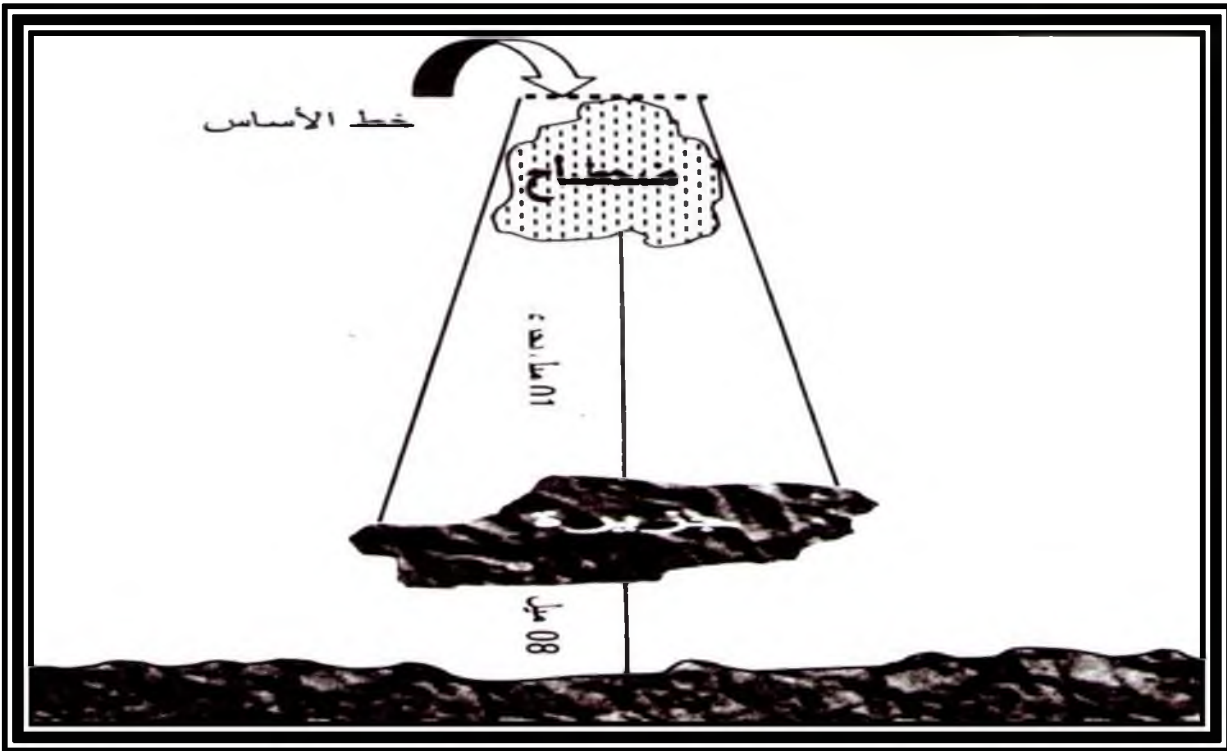
4- Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent entièrement à une distance du continent ou d'une île qui dépasse la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre. »

<sup>2</sup>- CIJ, Aff. Malaisie- Singapour, 2008.

-Voir ; David Ruzié et Gérard Teboul ; Op. cit. p. 143.



شكل رقم 05 يوضح حالة ضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا ابتداء من الساحل



شكل رقم 06 يوضح حالة أخرى لضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا من جزيرة تابعة للدولة الساحلية



4- إذا كان ذلك الضحضاح أو تلك المرتفعات واقعة كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة فلا يكون لها بحر إقليمي خاص بها وإنما يقاس عرض هذا البحر في هذه الحالة انطلاقاً من الساحل، أي من البر وكأن الضحضاح غير موجود، ما معناه أن وجود ذلك الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه وقت الجُزر لا يكون له تأثير فيما يتعلق بخط الأساس<sup>1</sup>.

إلا أن هذه القاعدة، وإن كانت سليمة وصالحة للتطبيق على السواحل المستقيمة المستوية والذالية من التضاريس\* والجُزر، إلا أنها لا تصلح لكل السواحل. لذلك أتت اتفاقية 1958 و1982، بقواعد أخرى ورجاؤها في ذلك أن تلائم وتتطبق على تلك السواحل<sup>2</sup>.

### ثانياً. خطوط الأساس المستقيمة Straight baselines

حسب ما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية 1982، أنه: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس، المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية"<sup>3</sup> وتسمى هذه الطريقة من طرف بعض فقهاء القانون الدولي أيضاً بنظرية خط الرؤوس أو خط القبعات *la théorie de ligne des caps, headland theory*<sup>4</sup>.

حيث يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض البحر الإقليمي، اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحصار الجُزر على طول الساحل والوصل بينها بخطوط مستقيمة بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية<sup>5</sup>.

ويجاء إلى هذه الطريقة عندما تُحول التضاريس الساحلية دون استعمال خط الأساس العادي وذلك عندما يكون ساحل الدولة مُشوَّهاً بالانبعاجات العميقة أو الانقطاعات أو الرؤوس، أو حيث يكون الساحل منقطعاً بشكل كبير ويشمل سلسلة من الجُزر المتناثرة على امتداده وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، فتقوم هذه الطريقة على الوصل بين النقاط البارزة من الساحل بخطوط مستقيمة وقت أقصى الجُزر، شريطة ألا تتحرف بشكل ملحوظ عن الاتجاه العام للساحل<sup>6</sup>، وقد جاءت المادة الرابعة

<sup>1</sup>- جمال عبد الناصر، مانع، المرجع السابق، ص 256.

<sup>2</sup>- التضاريس: يقصد بها التعرجات والانحناءات والتجاويف العميقة الموجودة في البحر.

<sup>3</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 102.

<sup>4</sup>- المادة 03، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. حسب النص الأصلي الذي يقول:

« **largeur de sa mer territoriale** ;

-Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention. »

<sup>5</sup>- David Ruzié et Gérard Teboul ; Op. cit. p. 142.

<sup>6</sup>- جمال عبد الناصر، مانع، المرجع نفسه، ص 257.

<sup>7</sup>- CIJ, aff. des pêcheries Anglo- Norvégiennes, 1951.

من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، والمادة السابعة من اتفاقية 1982، لتنظم كيفية رسم هذه الخطوط، ومن دراسة هاتين المادتين نلاحظ وضعهما لمجموعة من الشروط الواجب مراعاتها عند ذلك، حتى لا تتعسف الدولة في تثبيتها<sup>1</sup>.

ويمكن إجمال هذه الشروط كما يلي:

- 6- أن لا تخرج الخطوط المستقيمة عن الاتجاه العام للساحل وأن لا تحيد عن المنحنى العام الذي تشكله التضاريس الساحلية.
- 7- يتعين على المساحات البحرية التي تتحصر بين الساحل ونطاق الخطوط المستقيمة، أن تكون مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا وكافيا، كي تصنف وتخضع لنظام المياه الداخلية.
- 8- أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط المستقيمة إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو عزله عن أعالي البحار.
- 9- أن لا تعتمد الدولة الساحلية إلى رسم خطوط الأساس التي يكون من شأنها حرمان دولة أخرى من حقوقها التاريخية في تلك المياه التي بات يشملها البحر الإقليمي للدولة الساحلية، أي أنه يجب مراعاة المزايا الاقتصادية للإقليم والتي تظهر أهميتها وحقيقتها الراسخة في التاريخ.
- 10- عندما يؤدي رسم الخطوط المستقيمة إلى اقتطاع أجزاء من البحر الإقليمي أو أعالي البحار وضّمها إلى المياه الداخلية، يخضع هذا الجزء للنظام القانوني الذي اقتطع منها ويظل حق المرور البريء قائما في هذه المياه<sup>2</sup>.

والحالات التي جاءت بها المادة السابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هي كالتالي:

- حالة الساحل المتعرج
- حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر المتناثرة والقريبة منه
- حالة مصبات الأنهار ( الدلتا النهرية)
- حالة الخلجان
- حالة الموانئ والمراسي

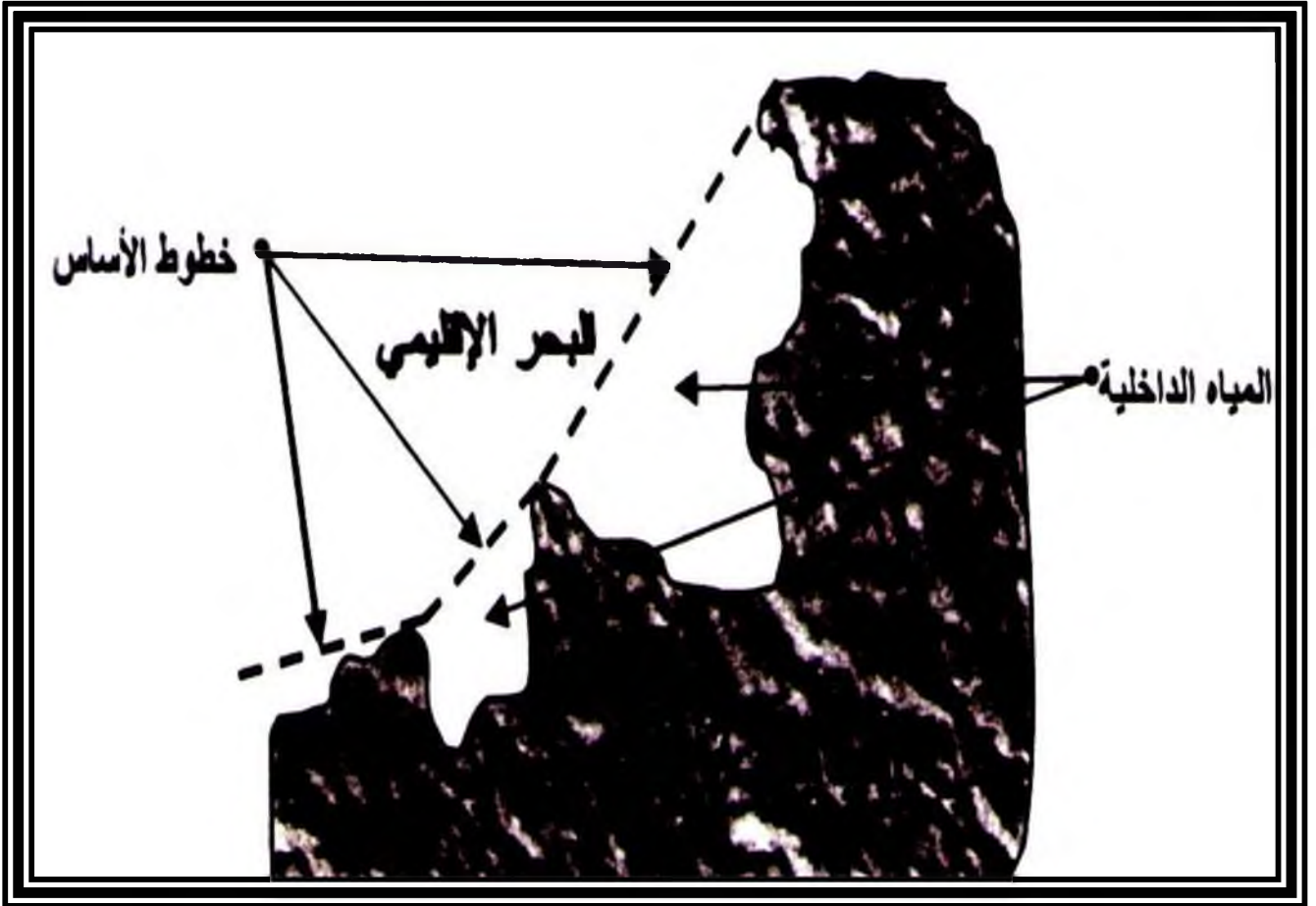
#### 4. حالة الساحل المتعرج

<sup>1</sup>- محمد الحاج حمود، نفس المكان.

<sup>2</sup>- انظر المادة 07 والمادة 02/08، من اتفاقية 1982.

- وراجع أيضا، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 543 وما يليها.

في هذه الحالة يتخلل هذا الساحل انبعاج عميق أو انقطاع، ويكون فيها الساحل غير متساوي، ولتحديد عرض البحر الإقليمي يتم رسم خطوط الأساس المستقيمة عن طريق الوصل بين رؤوس التعرجات في الساحل مع احترام شرط عدم انحراف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للساحل، وهو ما جاءت به المادة 01/07، من الاتفاقية، حيث نصت على: "حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق أو انقطاع، ... يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة." كما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 07 يوضح حالة الساحل الذي تتخلله انبعاجات عميقة أو انقطاعات أو رؤوس

5. حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر المتناثرة والقريبة منه

في هذه الحالة تكون الجزر متناثرة وفي وضعية قريبة من الساحل وممتدة على طولها، بشرط ألا تحديد الخطوط المرسومة عن الاتجاه العام للساحل، وهو ما نصت عليه المادة 01/07، من الاتفاقية على أنه: "حيث يوجد في الساحل... سلسلة من الجزر على امتداد الساحل أو على مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة".

فيتم الوصل بين الحواف الخارجية بالخطوط المستقيمة وما وراء هذه الخطوط باتجاه اليابسة يعد مياها داخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية وهي الخطوط التي يقاس منها البحر الإقليمي<sup>1</sup>. كما يوضحه الشكل رقم 08.



شكل رقم 08 يوضح حالة الساحل الذي يكون متقطعا بشكل كبير ويشمل سلسلة من الجزر المتناثرة على امتداده وعلى مسافة قريبة منه مباشرة هذا وتجدر الإشارة إلى أن فكرة الخطوط المستقيمة اقتبست من قرار محكمة التحكيم الدائمة في 23 أكتوبر 1909، فيما يتعلق بقضية **Grisbadarna**، بين السويد والنرويج والتي وضحت

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الذاصر، المرجع السابق، ص 259.

فيها خصائص الإقليم البحري الذي يتميز بها عن الإقليم البري، وتحديد عرض المياه بين الدول المتقابلة أو المتجاورة وكيفية تمييز الحدود البحرية في هذه الحالة<sup>1</sup>، ومن قرار محكمة العدل الدولية أيضا في قضية المصائد النرويجية عام 1951<sup>2</sup>، كما جاء سابقا أين قررت محكمة العدل الدولية بأن قاعدة خطوط الأساس المستقيمة تطبق في حالات انحناءات الشاطئ ووجود تجاوزيف عميقة به قد تصل إلى حد تكوين خليج أو خلجان، كما أضافت المحكمة أن عمل النرويج بهذه القاعدة لا ينطوي على أية خروق لقواعد القانون الدولي العام. والتي كررت الأخذ بها في قضية الجرف القاري لبحر الشمال عام 1969. لتأتي بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فحافظت على الخطوط العامة للقواعد الواردة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، لكنها أتت بأربع إضافات جديدة هي كالتالي<sup>3</sup>:

### الإضافة الأولى

تتعلق برسم خطوط الأساس المستقيمة في مصبات الأنهار، إذ عندما يكون الساحل غير مستقر بشكل غير اعتيادي بسبب وجود دلتا أو بسبب مواصفات طبيعية أخرى، فإن المادة 02/07، من اتفاقية 1982، أجازت رسم خطوط الأساس المستقيمة بين نقاط مناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وتظل تلك الخطوط سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا للاتفاقية.

<sup>1</sup> - N.U., Recueil des Sentences arbitrales. vol. XI, p. 159.

- La Cour permanente d'Arbitrage avait déjà relevé dans la Sentence qu'elle a rendue, le 23 octobre 1909, en l'affaire des Grisbadarna, que «le territoire maritime correspondant à une zone d'une certaine largeur, présente de nombreuses particularités qui le distinguent du territoire terrestre et des espaces maritimes plus ou moins complètement environnés de ces territoires.» Voir, Bardonnnet Daniel ; Frontières terrestres et frontières maritimes. In: Annuaire français de droit international, volume 35, 1989. p. 1.

<sup>2</sup> - تتلخص وقائع قضية المصائد الانجليزية- النرويجية، في أن النرويج قامت سنة 1935، بإرادتها المنفردة باستعمال نظام الخطوط المستقيمة التي تصل بين الرووس الأبعد تقدما في البحر للنرويج والخلجان والجزر القريبة من الشاطئ التي تتميز بها سواحل النرويج، واعتبرت بان تلك الخطوط المستقيمة بمثابة خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض بحرها الإقليمي، بدلا من إتباعها لخط الأساس العادي الذي يتبع الشاطئ في انحناءاته وتعاريجه، ما أثار حفيظة المملكة المتحدة البريطانية فاحتجت على ما قامت به النرويج، لأن ذلك منع سفن الصيد البريطانية من مزاوله نشاطها في مناطق اعتادت الصيد بها، والتي أصبحت بعد هذا الإجراء مياها داخلية تابعة للبحر الإقليمي الخاص بالنرويج، وقضت محكمة العدل الدولية بشرعية الخطوط المستقيمة، وأخذت اتفاقيات قانون البحار بقرار المحكمة، حيث صيغ القرار في المادة 04 من اتفاقية 1958، وبعدها نُقل إلى المادة 07 من اتفاقية 1982، مع إدراج إضافتين، حيث تتعلق الإضافة الأولى بالسواحل التي يتواجد بشاطئها انبعاث عميق. وتعلق الثانية بدالة وجود سلسلة من الجزر المتناثرة على امتداد الشاطئ، أين يتم اللجوء هنا إلى خطوط الأساس المستقيمة حيث تقوم بإيصال النقاط المناسبة ببعضها البعض. إلا أنه يشترط ألا تتحرف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للشاطئ ولا ترسم خطوط الأساس المستقيمة انطلاقا من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر ما لم تكن قد بنيت عليها منشآت تعلو سطح البحر، حسب م 4/7 من اتفاقية 1982. كما يتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل خطوط الأساس مرتبطة بالإقليم ارتباطا وثيقا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية، حسب المادة 3/7 من اتفاقية 1982.

- Voir ; ICJ. Reports : UK.vs. Norway. 1951. p. 114.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 103.

## الإضافة الثانية

هي التي تتعلق باستخدام المرتفعات التي تنحصر عنها المياه وقت الجُرر، فقد خففت المادة 04/07، من الاتفاقية الجديدة من الحكم الذي جاءت به المادة 03/04، من اتفاقية 1958، وأجازت استخدام تلك المرتفعات لرسم خط الأساس إذا لم يُشيد عليها ما يعرقل القيام بهذه الوظيفة على أكمل وجه من منارات أو منشآت وما شابه ذلك، وإذا كان ذلك " قد حظي باعتراف دولي عام".

ويستثنى من ذلك الجُرر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات من الأحكام السابقة لأنها لا تتمتع ببدر إقليمي<sup>1</sup>، ونفس الأمر ينطبق على منشآت البحث العلمي البحري<sup>2</sup>.

## الإضافة الثالثة

هي أن المادة 14، من الاتفاقية الجديدة، تعلن صراحة ما كان يشار إليها ضمنا في اتفاقية 1958، حول حق الدولة الساحلية في أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في الاتفاقية " بما يناسب اختلاف الظروف ".

## الإضافة الرابعة

تتعلق بالقاعدة الواردة في المادة 08، من اتفاقية 1958، التي تشبه المنشآت الدائمة التي تعتبر جزءا متكاملًا من النظام المينائي المتعامل به في الساحل.

## 6. حالة مصبات الأنهار ( الدلتا النهرية )

ويقصد بها مصبات الأنهار التي تصب مباشرة في البحر، أين يتحدد خط الأساس فيها بخط مستقيم عبر مصب النهر يوصل بين نقطتين أو بين نقاط واقعة على شاطئيه في حالة انحصار المياه وقت أدنى الجُرر على ضفتي النهر في نقاط التقائه بالبحر<sup>3</sup>، وقد جاء في المادة 02/07 من اتفاقية 1982 أنه: " حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجُرر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك

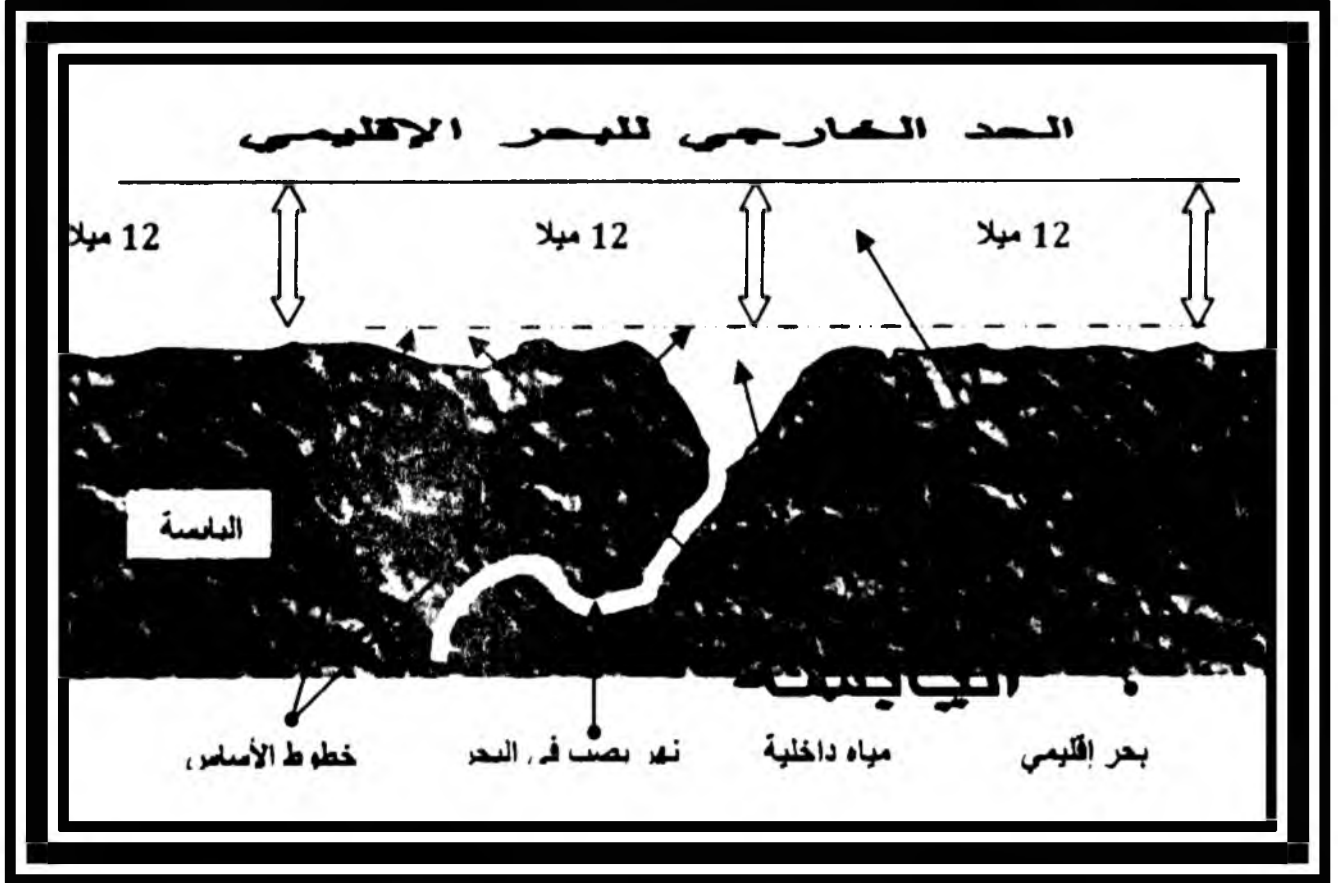
<sup>1</sup> - فقد نصت المادة 08/60، من اتفاقية 1982، على أنه " ليس للجُرر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري".

<sup>2</sup> - حسب المادة 259، من اتفاقية 1982، التي نصت على أنه " ليس لمنشآت أو معدات البحث العلمي في البيئة البحرية مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري".

<sup>3</sup> - انظر المادة 13 من اتفاقية 1958، والمادة 09 من اتفاقية 1982.

من انحصار في حد أدنى الجُزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية."

والشكل الموالي يبين كيف يتم الوصل بالخطوط المستقيمة بين نقطتين من ضفتي النهر عند حد أدنى الجُزر مع نقاط الالتقاء بالبحر، وتعتبر المياه الواقعة وراء هذه الخطوط مياها داخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية.



شكل رقم 09 يوضح حالة مصبات الأنهار

#### 4. حالة الخلجان

الخليج<sup>1</sup> في القانون يُعرّف على أنه: "مساحة من مياه البحر تتغلغل داخل اليابسة بحيث تزيد عن الانحناء الاعتيادي، تكاد تحيط بها اليابسة من كل الجهات فيما عدا الفتحة التي توصلها بالبحر"،

<sup>1</sup> - الخليج في اللغة العربية من الفعل 'خَلَجَ'، ومعناه الجذب، والخليج من البحر أي الجزء منه، وجمعه خُلُجٌ أو خلجان.

بينما في الفقه الغربي يُفَرَّق بين الخلجان الكبيرة والخلجان الصغيرة بالمصطلح فقط أي بين Bay/Baie التي يقصد بها الخلجان الصغيرة وGolf/ Golfe التي يقصد بها الخلجان الكبيرة ولكن دون أن يلحق بهذا التمييز أثر قانوني معين. ويركز القانون الدولي على خاصية الانحناء، فحتى تعتبر هذه المساحة خليجا يجب أن تكون درجة انحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه أن تكون المياه محصورة باليابسة.<sup>1</sup>

وعرفته المادة 02/07، من اتفاقية 1958، بأنه: "النتوء البحري الذي تكون مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساويا لخط مرسوم عبر فم ذلك النتوء"، كما عرفته المادة 02/10 من اتفاقية مونتيغويباي، بأنه: "انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج"<sup>2</sup>، في حين أن الفقرة الأولى من نفس المادة تبين أن هذه الأخيرة لا تتناول إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

إلا أنه فضلا عن كل هذه الممارسات الدولية في البحار، ثار الخلاف دائما بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية لمياه الخلجان، في قضية اعتبارها تنتمي إلى المياه الداخلية أو تنتمي إلى المياه الإقليمية للدولة الشاطئية أو أنها تدخل في حكم البحار العالية، وقد جرى التفريق بين ثلاث حالات تكون عليها الخلجان في هذا المستوى، على خلاف الاتفاقية التي يتضح أنها لم تعالج إلا مسألة الخليج الوطني، وهذه الحالات هي:

- الخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة وتسمى بالخلجان الوطنية.
- الخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة وتسمى بالخلجان الدولية.
- الخلجان التاريخية التي تتميز بخصوصيتها المنفردة.

#### 1.4. الخلجان الوطنية

- انظر، ابن منظور، معجم لسان العرب، الجزء II، دار المعارف، بدون سنة نشر، ص 1222.

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 127.

- راجع، إبراهيم العناني، (النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 30، 1974، ص 131.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 104.

- وقد ورد النص الأصلي للمادة 02/10 من اتفاقية 1982، كالتالي:

« Aux fin de la Convention, on entend par ( baie ) une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure. »



وهي تلك التي تقع بأكملها في إقليم دولة واحدة، وهنا يكون الفيصل في تحديد مدى المسافة بين رأس فتحة الخليج الطبيعية، إذا لم تزيد هذه المسافة على قدر معين اعتبرت مياه الخليج مياهها داخلية، أما إذا زادت عن ذلك القدر فإنها تعتبر من مياه البحر العالي، فيما عدا الأجزاء المجاورة لشواطئ الخليج والتي تعد من مياه البحر الإقليمي للدولة الشاطئية.

وقد حددت بعض الدول هذه المسافة بستة أميال، وأخرى بعشرة أميال على غرار بعض الدول الأنجلوسكسونية<sup>1</sup>، بينما حددتها مجموعة أخرى بإثني عشرة ميلا، في حين أن بريطانيا لم تتبن أي معيار للتحديد بل اعتبرت أن أي رقعة من المياه محصورة بين فتحتين في أي جزء من شواطئها، تكون مياهها داخلية، أيًا كانت المسافة بين الفتحتين، وأطلقت عليها اسم Kings Chambers<sup>2</sup>.

وقد ورد تعريف هذه الخلجان في اتفاقية جنيف 1958، باعتماد نفس معيار المسافة تقريبا التي جاءت في المادة 10 من اتفاقية 1982 في فقراتها المتتالية<sup>3</sup>، حيث جاء في المادة 2/10 من هذه الأخيرة، المستخلص منها للشروط التي يستلزمها القانون الدولي في هذه الخلجان، وعليه يُشترط في الخليج:

- أن يشكل انبعاجا واضحا في تضاريس الساحل، لا مجرد التواء ساحلي.
- أن تساوي مساحة المياه المحصورة فيه أو تزيد عن مساحة نصف دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين حافتي فتحة فم الخليج، أما إذا نقصت مساحة المياه المحصورة عن هذا القدر، فلا نكون بصدد خليج في مفهوم الاتفاقية، بل يشكل ذلك التغلغل مجرد التواء وتعرج في الساحل. كما يوضحه الشكل الموالي.

<sup>1</sup>- Agnès Gautier Audebert, *Domaine Maritime International*, Juris- Classeur Fascicule 140, 2002, p. 04.

<sup>2</sup>- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، 1963، ص 431.

<sup>3</sup>- يمكن اعتبار مياه الخليج داخلية، حسب نص المادة 7 في فقرتيها 4 و 5 من اتفاقية 1958 في الحالات التالية:

<sup>1</sup>- إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي لخليج عند الجزر المنحصر لا يتجاوز 24 ميلا، فإنه يمكن رسم خط مغلق بين نقطتي الجزر المنحصر، وتعتبر المياه التي يحصرها هذا الخط مياهها داخلية.

- إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي لخليج عند الجزر المنحصر تتجاوز 24 ميلا، فإنه يمكن رسم خط قياس مستقيم طوله 24 ميلا، داخل الخليج، بطريقة تسمح بأن يحصر أكبر كمية من الماء بواسطة خط بهذا الطول.



شكل رقم 10 يوضح دالة الخلجان التابعة لدولة واحدة

كما تضيف الفقرة 05 من نفس المادة شرطا ثالثا، يتعلق بالحد الأقصى لفتحة الخليج، بأن لا تتجاوز هذه الفتحة 24 ميلا، إذ تنص: " حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج معين، 24 ميلا بحريا، يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول."<sup>1</sup>

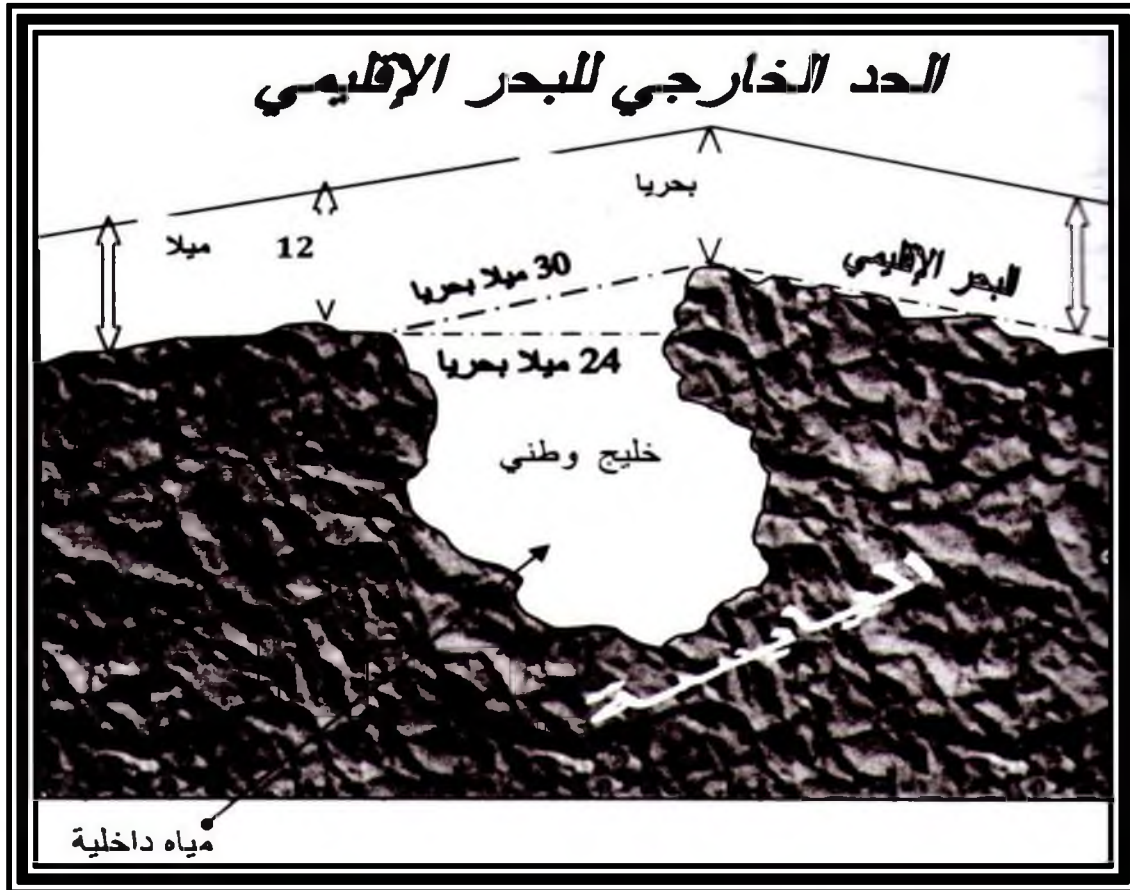
إذن لقياس البحر الإقليمي في حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة فإنه يتم رسم خط يصل بين نقاط انحسار المياه وقت الجَرُّر عن الساحل عند فتحة الخليج وبين جانبيه، شريطة ألا يزيد اتساع هذه الفتحة عن 24 ميلا بحريا. أما إذا تجاوز الاتساع ذلك فإن الحد يمد عبر فتحة الخليج من المكان الذي تكون فيه المسافة بين الضفتين 24 ميلا بحريا فقط. وبإيصال الخط بين جانبي الخليج يتكون ما يسمى بالخط المستقيم الذي نبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة. وما ينحصر بين اليابسة وهذا الخط يُعدُّ من قبيل المياه الداخلية الخاضعة تماما لسيادة الدولة<sup>2</sup>، ما لم يقع عليه ميناء مفتوح للتجارة الدولية، حيث ينطبق على هذا الميناء النظام القانوني للموانئ. وما زاد من مساحة لهذا

<sup>1</sup> - وقد جاء النص الأصلي للمادة 5/10 من اتفاقية 1982، كالتالي =

= « Lorsque la distance entre les hautes de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles marins, une ligne de base droite de 24 milles marins est tracée à l'intérieur de la baie de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale. »

<sup>2</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 262.

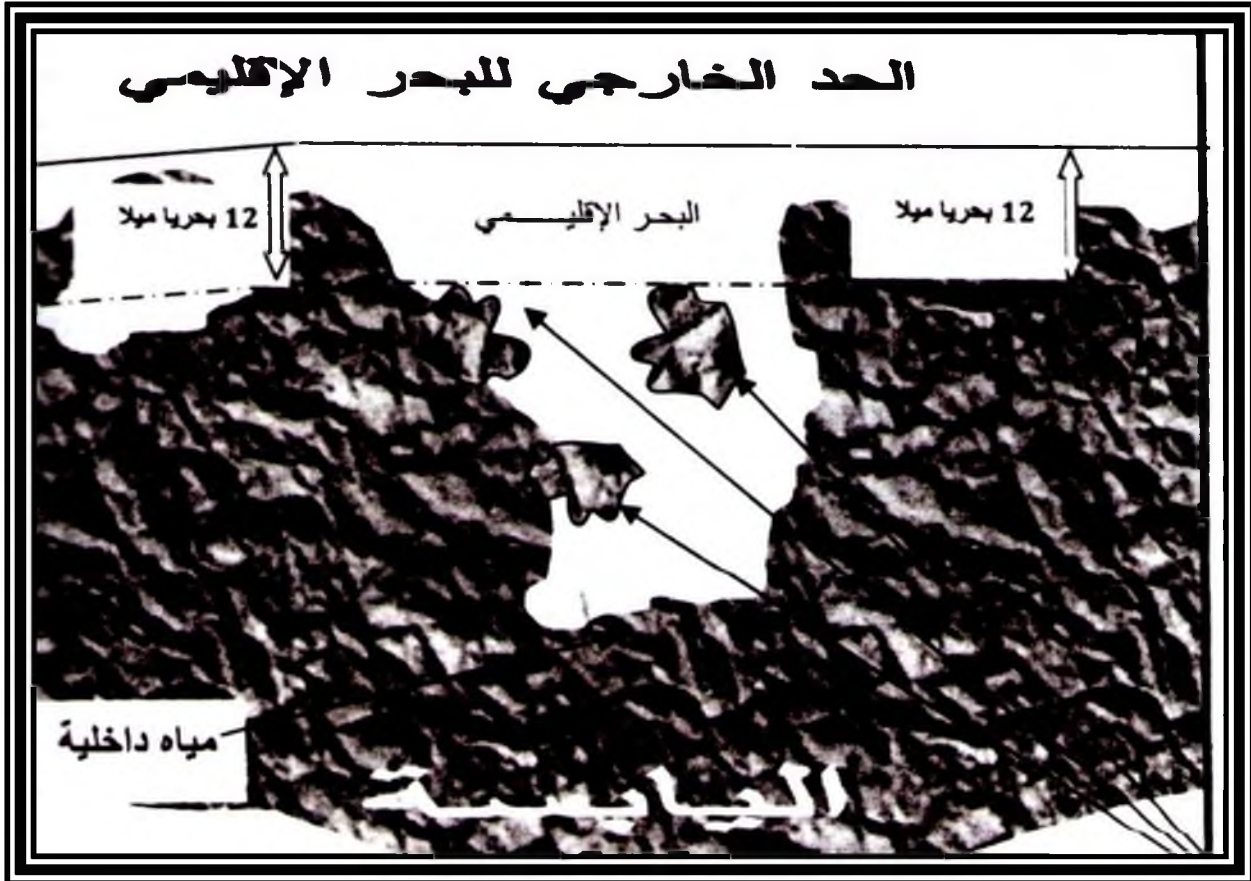
المستوى يكون من قبيل المياه الإقليمية، وما زاد على هذا الحد يدخل في أعالي البحار<sup>1</sup>. والشكل الموالي يوضح ذلك.



شكل رقم 11 يوضح حالة خليج تتسع فتدته إلى أزيد من 24 ميلا

<sup>1</sup> - ممد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 130-131.

وفي حالة أخرى قد يكون للخليج الوطني أكثر من مدخل واحد بسبب وجود عدة جُزُر في مدخله أو تتوسط حوضه، هنا نقوم برسم نصف دائرة أين يكون قطرها معادلاً لطول الخطوط المرسومة بين المداخل المختلفة مجتمعة، وتُحسَب مسافة الجُزُر ضمن مساحة الخليج الذي تتواجد به كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 12 يوضح خليجا يحتوي حوضه على عدة مداخل

لم تعالج اتفاقية 1982، إلا مسألة الخلجان الوطنية في مادتها العاشرة، هذه الخلجان التي لا يختلف أغلب الفقهاء الآن على خضوعها لسيادة دولة واحدة بعينها لأنها تعد من قبيل المياه الداخلية للدولة، ولا تكون هذه المياه إذن بتلك الصفة إلا إذا توافرت، في الخليج بالمفهوم القانوني الشروط السابقة والتي نوجزها كالتالي:

- أن تكون مساحته تساوي أو تفوق مساحة نصف دائرة يعادل قطرها طول الخط الذي يجمع ضفتي مدخل الخليج.

- ولغرض حساب مساحة الخليج تجمع كل المساحة الواقعة داخل التعرج ما بين الخط الفاصل بين المياه والأرض وقت الجَزْر، وكذا الخط الرابط بين نقطتي الجزر على ضفتي المدخل الطبيعي للخليج، كما في حالة تعدد المداخل.

- إذا كانت المسافة بين نقطتي الجَزْر على ضفتي المدخل الطبيعي للخليج لا تزيد عن 24 ميلا بحريا، يتم رسم خط يصل بين نقاط انحصار المياه عن الساحل عند فتحة الخليج وبين جانبيه، لتعتبر كل المياه الواقعة وراء ذلك الخط باتجاه البر مياهها داخلية.

- أما إذا تجاوز اتساع فتحة الخليج 24 ميلا بحريا، فحينئذ يرسم خط مستقيم طوله 24 ميلا باتجاه داخل الخليج، ويراعى في ذلك أن يحد هذا التوجيه أكبر مساحة ممكنة من مياه الخليج.

وبهذا يثبت للدولة الساحلية الحق بهذا الخصوص في منع السفن الأجنبية من دخول خلجانها الوطنية وإجراء الرقابة عليها، ما لم يكن بها ميناء مفتوح أمام الملاحة الدولية، كما تقتصر فيها عمليات الصيد على مواطني الدولة الساحلية دون غيرهم<sup>1</sup>.

كل ذلك يتم في حدود 24 ميل بحري كأقصى اتساع مقبول به لفتحة الخليج، إلا أن ذلك يعرف استثناءين، يتعلق الاستثناء الأول منهما بالخلجان الدولية، فيما يتعلق الثاني بالخلجان التاريخية.

#### 2.4. الخلجان الدولية

تُعرَّف بأنها تلك الخلجان الواقعة في أقاليم أكثر من دولة، بالرغم من أن هذه الخلجان قد استبعدتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحار من نطاق أحكامها، سواء تلك المبرمة سنة 1958، أو سنة 1982، وقد اعتبرها بعض الفقه خلجانًا جغرافية لا خلجانًا قانونية، في حين يرى البعض أنه لا بد من توافر معيارين يحددان ما إذا كان الخليج وطنيا أو دوليا، فالمعيار الأول ينطلق من فكرة اتساع فتحة الخليج، فإذا كانت فتحة الخليج أقل من 24 ميلا بحريا، كنا بصدد خليج وطني، في حين أنه إذا زادت الفتحة عن 24 ميل بحري، عدَّ الخليج دوليا حتى ولو كان يقع بأكمله داخل إقليم دولة واحدة. أما المعيار الثاني فهو معيار تعدد الدول المطللة على الخليج، فإذا تعددت الدول التي تطل عليه في آن واحد، يعتبر ذلك الخليج دوليا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 184.

<sup>2</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 45.

وكلها مقبولة، لأن اتفاقيات قانون البحار لم تتكلم عن هذا النوع من الخلجان، ما يؤدي بنا إلى القول أن هذه الخلجان تخضع إلى معاهدات الجوار الآنية التي تعقدها الدول المطلة على الخليج، مثل خليج ريو بلاتا Rio Plata، الذي تنظمه معاهدة 17 نوفمبر 1973، المبرمة بين الأرجنتين والأوروغواي، حيث تم اقتسام مياه الخليج مناصفة بين الدولتين، كما يمكن أن يُدتمك فيها إلى قرارات القضاء الدولي إذا رُفعت أمامه نزاعات يطلب منه الفصل فيها، مثلما حدث بين السلفادور والهندوراس، حول نزاعهما الحدودي البحري، وأصدرت محكمة العدل لدول وسط أمريكا بهذا الشأن قرارها في 09 مارس 1917، وهو نفس القرار الذي أكدته محكمة العدل الدولية ضمن قرارها الصادر في 11 سبتمبر 1992<sup>1</sup>.

وفي حالة الخلجان المحاطة بإقليم أكثر من دولة، فإنه لا يجوز لأي منها أن تمتد بحرهما الإقليمي أبعد من الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط الأساس<sup>2</sup>، كما نجد ذلك الحال في خليج العقبة الذي يعتبر نموذجاً للخلجان الدولية ومن بين الأقاليم الجغرافية الأكثر إثارة للجدل، تم تقسيمه بين كل من مصر، العربية السعودية والأردن، إلى جانب الكيان الإسرائيلي، في 29 نوفمبر 1947<sup>3</sup>. وفلسطين التي يجدر بالذكر أن موضوع الاعتراف بها كدولة مازال عالقا يراوح مكانه فوق رفوف مكاتب هيئة الأمم المتحدة<sup>4</sup>.

وحري بالذكر أن نعرض نقطة مهمة جدا مازالت تتداخل مفاهيمها نوعاً ما مع هذه الخلجان، أين يعتبر بعض رجال الفقه الدولي أنه في كثير من الأحيان تأتي بعض الخلجان الدولية أو الوطنية على شكل مضائق دولية، فكما هو معلوم يمكن للبحر الإقليمي أن يتضمن مضيقاً يستعمل للملاحة الدولية مع اختلاف أحكام ذلك وعدد الدول التي يقع المضيق في أراضيها، فقد يكون فيها المضيق

<sup>1</sup>-Voir ; Recueil des arrêts de la cour internationale de justice, El Salvador/ Honduras, 1992, p.351.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105.

<sup>3</sup>- Arrêt de l'Assemblée Générale des N.U., 1947, N° 181.

- خليج العقبة نموذج أمثل للخلجان الدولية، لاعتبارات جغرافية وتاريخية وسياسية رافقته عبر العصور، وله أهمية عسكرية وإستراتيجية للعالم العربي، والعالم الإسلامي أيضاً لكونه الطريق التاريخي للحج إلى بيت الله الحرام، يتوسط كلا من مصر، السعودية، الأردن وفلسطين، يعتبر الذراع الشرقي للبحر الأحمر، بينما خليج السويس هو ذراعه الغربي، يبلغ طوله حوالي 200 ميل بحري، ويتراوح اتساعه بين 03 أميال و18 ميلاً، يبلغ اتساع مدخله حوالي 09 أميال، تتخلله جُزر وصخور ما يقلل من المساحة البحرية الصالحة للملاحة. كانت تقاسمه الدول العربية الثلاثة مصر، العربية السعودية والأردن إلى أن جاء قرار جمعية الأمم عام 1947، ليضيف الكيان الإسرائيلي للثة الدول المطلة على هذا الخليج لدواعي تاريخية. ولما استقر الوضع لهذا الكيان عام 1949، تمكن من وضع يده على مساحة قدرها 05 أميال من هذا الخليج، ليقيم عليها ميناء إيلات بعد هدم قرية أم العريش الفلسطينية.

- انظر؛ جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص 188.

<sup>4</sup>- وقد منحت الأمم المتحدة فلسطين صفة دولة مراقب غير عضو بعد تصويت تاريخي في الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 29 نوفمبر 2012، وقد صوتت لصالح الطالب الفلسطيني 138 دولة فيما عارضته 9 دول وامتنعت 41 دولة عن التصويت. انظر الموقع:

الجمعية-العامة-تصويت-منح-فلسطين-صفة-دولة-مراقب-الأمم-المتحدة- <http://www.france24.com/ar/20121129>

موصلا لبحر داخلي وواقعا برمته في إقليم نفس الدولة، وتتوفر فيه الشروط السابقة كعدم تجاوز الاتساع، فهل يُعدّ هنا خليجا وطنيا؟ وماذا عن الحالة التي يكون عليها المضيق إذا كان واقعا في أراضي أكثر من دولة، أضف إلى ذلك معرفة الحكم الذي تأخذه القنوت الدولية بصفتها مضايق اصطناعية. وهو ما سنداول عرضه.

#### 1.2.4. المضايق والقنوت الدولية

إن المضايق والقنوت الدولية تشتركان في كونها من بين الممرات البحرية التي توصل بين بحرين، وتختلفان في كون المضايق أو البواغيز<sup>1</sup>، طبيعية أو من صنع الطبيعة، في حين أن القنوت الدولية تعتبر من صنع الإنسان، ولأهميتها الكبيرة في الملاحة الدولية سنحاول أن نتعرض إليها بالدراسة مع ترك قضية المرور العابر للسفن في المضائق<sup>2</sup>، في الفصل الثاني بحول الله، لنكتفي بعرض مفهومها وأحكامها القانونية فقط في النقاط الموالية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

#### 1.1.2.4. المضايق الدولية – Les Détroits Internationaux – The International Straits

المضايق الدولية أو البواغيز الدولية هي ممرات مائية طبيعية ضيقة، تفصل بين جزئين من اليابسة وتصل ما بين جزئين من أعالي البحار، وقد اشترطت لجنة القانون الدولي أن تخدم المضايق عادة الملاحة الدولية، ويرى الأساتذة دافيد روزيه وجيرارد تيبول David Ruzié et Gérard Teboul، بأنها: "عبارة عن طرق مائية طبيعية، تحصر أجزاء من البحر، وتوصل بين بحرين"<sup>3</sup>. ويتعين توافر الشروط التالية لكي تعد المياه مضيقا من الناحية الجغرافية:

6- أن تكون جزءا من البحر.

7- ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية، أي أنها طبيعية خالصة.

8- أن تكون محدودة الاتساع، فقد فسرها جانب من الفقه وأساتذة القانون الدولي، بألا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي، أو تتجاوز نصف اتساع البحر الإقليمي، ولكن بعضا من الفقه لا يأخذ بهذا القول، ويجعله مردودا لأن هناك من المضايق ما يتجاوز ضعف اتساع البحر الإقليمي، أو يتجاوز نصف اتساعه، وإن لم يكن سطح البحر العام صالحا للملاحة

<sup>1</sup> - في المشرق العربي تدعى المضايق أيضا بالبواغيز وهو جمع مفردة "بوغاز".

- انظر؛ عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 38.

<sup>2</sup> - المادة 34 وما يليها من اتفاقية 1982.

<sup>3</sup> - « Les détroits : Ce sont des voies naturelles, qui constituent des portions de mer resserrées, faisant communiquer deux mers. »

- Voir ; David Ruzié et Gérard Teboul, Op, cit., p. 146.

- كالحزام الأكبر قرب شواطئ جزيرة سيلان أو سيريلانكا، أو كان يتجاوز ضعف مساحة البحر الإقليمي وإن خضع لقاعدة حرية المرور مثل مضيق جبل طارق<sup>1</sup>.
- 9- أن تفصل بين منطقتين من الأرض وتصل بين منطقتين من البحار.
- 10- أن تكون ممرا للمواصلات الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق.

#### أ. الأحكام القانونية للمضايق

تنقسم المضايق من الوجهة الجغرافية إلى نوعين: الأول يصل بين رقعتين من أعالي البحار مثل مضيق جبل طارق الذي يصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط، والثاني يصل بين رقعة من أعالي البحار وبحر داخلي مثل مضيق كرتشي détroit de Kertch، الذي يصل بين بحر أزوف والبحر الأسود<sup>2</sup>.

وهناك من يضيف إلى هذا التقسيم سيادة الدولة الممارسة عليها، حيث نجد إضافة إلى ذلك مضايق تصل بين جزئين من أعالي البحار وضافها خاضعة لسيادة نفس الدولة مثل مضيق البوسفور التركي، ونجد مضايق أخرى تكون وضافها خاضعة إلى سيادات عدة دول، أو أن عرضها يساوي ضعف عرض المياه الإقليمية، مثل مضيق بادو كالي Pas-de- Calais، قبل تمديد المياه الإقليمية إلى 12 ميل بحري<sup>3</sup>.

ولا يوجد للمضيق حكم واحد في القانون الدولي، فباستثناء المضايق التي تنظمها اتفاقيات دولية والتي تتمثل خاصة في المضايق التركية The Turkish Straits، المؤلفة من البوسفور والدردينيل وتحكمها معاهدة مونترو The Montreux Convention، المبرمة في 20 يوليو 1936، يجدر بالذكر أن البوسفور يربط بين بحر مرمره Marmara Sea، والبحر الأسود Black Sea، ويربط الدردنيل بين بحر مرمره وبحر إيجه، وهذه المضايق كانت تحكمها الاتفاقيات الثنائية الموقعة للدولة العثمانية مع عدة دول، منها معاهدة كوتشورك كاريناروجي المبرمة مع روسيا عام 1774، والمعاهدة المبرمة مع النمسا عام 1784. والمضايق الدنماركية The Danish Straits، والتي تتألف من ثلاثة مضايق؛ مضيق الساوند The Sound Strait، ومضيق البلت أو الحزام ويتضمن مضيق الحزام الصغير The Strait of Little Belt، والحزام الكبير The Strait of Great Belt، وترتبط ما بين بحر الشمال وبحر البلطيق وتقع بين السويد والدنمارك، وأبرمت بشأنها معاهدة كوبنهاجن، في

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 137.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 318.

<sup>3</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul, Op, cit., p. 146.



14 مارس 1857، التي بمقتضاها أصبحت هذه المضائق مفتوحة للملاحة الحرة وبدون رسوم، وهناك أيضا مضيق جبل طارق Gibraltar Strait، الذي يربط بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، الذي نصت بشأنه المادة 07 من التصريح البريطاني الفرنسي الصادر في الثامن من أبريل 1904، على حرية المرور في المضيق بضمانات الدولتين، كما أكدت الاتفاقية المبرمة بين فرنسا واسبانيا في 27 نوفمبر 1912، والخاصة بمركز الدولتين في مراكش على حرية المرور في المضيق.

كما يمكن الإشارة إلى أن مضيق هرمز يعتبر من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، ويشكل منفذ الخليج العربي الوحيد إلى أعالي البحار، إلى خليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي، ولم تتناول تنظيم المرور فيه أي اتفاقية دولية، لذلك فهو يخضع للقواعد العامة للقانون الدولي، وتتدخل مياهه في عداد البحار الإقليمية الخاضعة لسيادة كل من إيران وسلطنة عمان وذلك بتقسيم المساحة كما اتفق عليه بين الدولتين، ورغم كل ذلك فهو من بين أكثر الممرات المائية الدولية مجالا للصراع<sup>1</sup>. فباستثناء هذه المضائق، ينبغي أن نفرق بين المضائق الموصلة لبحر داخلي، والمضائق الموصلة بين جزئين من أعالي البحار وتعرض لها كما يلي.

### أ.1. المضيق الموصل لبحر داخلي

إذا كان المضيق موصلا لبحر داخلي وواقعا برمته في إقليم ذات الدولة، ولم يتجاوز اتساعه 24 ميلا بحريا عدّ خليجا وطنيا، أي داخلا في ملكية هذه الدولة دون سواها، مثل بوغازي الدردنيل والبوسفور لما كان البحر الأسود لتركيا وحدها<sup>2</sup>. وفي حالة ما إذا كان المضيق واقعا في أراضي أكثر من دولة باشرت الدول الساحلية اختصاصها العام على ما يدخل في مياهها الإقليمية من مياه المضيق.

وإذا كان المضيق الموصل لبحر داخلي واقعا في أراضي دولتين كانت مياهه إقليمية لا وطنية، ويكون لكل منهما حقوق إقليمية على ما يجاوره من مياه، ويتم تحديد هذا القدر من المياه بخط الأساس للمجرى الرئيسي طالما كان اتساع المضيق أقل من ضعف البحر الإقليمي، وبمدى اتساع البحر الإقليمي إذا بلغ اتساع المضيق ضعفي البحر الإقليمي وما زاد عن ذلك اعتبر في حكم أعالي البحار، وإن جاز للدولتين حرمان السفن الحربية من المرور إلى الداخل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 147 وما يليها.

- راجع للمزيد؛ إبراهيم العناني، (النظام القانوني لمضيق هرمز)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد 1 و 2، السنة 30، يناير ويوليو 1988، ص 1-25.

<sup>2</sup> - علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 438.

<sup>3</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 138.

## أ.2. المضيق الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار

إن المبدأ العام في هذه الحالة يقرر حرية المرور للسفن التابعة لمختلف الدول، حتى لو أن هذا المضيق الموصل بين جزئين من أعالي البحار كان في أرض دولة واحدة، أو كان إقليميا لأكثر من دولة، كما أوجب العرف الدولي أن يفتح المضيق بمثابة خليج للملاحة الدولية تشجيعا للممارسات والأنشطة التجارية الدولية، وإن جاز للدولة الساحلية أن تنظم اختراق المراكب لهذا الممر البحري، وأن تضع القيود المناسبة لمرور السفن.

هذا المرور الذي يصطلح على تسميته بالمرور العابر الذي يطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وتصل بين جزئين من أعالي البحار، أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ويستثنى من ذلك حالة ما إذا شكّل المضيق جزيرة تالفة لدولة المضيق، فإن المرور العابر لا ينطبق إذا وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية، أو عبر منطقة اقتصادية انفرادية خالصة ذات ملاءمة مماثلة<sup>1</sup>.

إن تقرير المبدأ العام بحرية المرور مرده لمصلحة أعضاء المجتمع الدولي في تسهيل المواصلات الدولية، فعلى الدولة والدول التابع لها المضيق أن تسمح للسفن الأجنبية بالمرور من خلاله، وفي نفس الوقت ينبغي لها أن تضع النظم التي تحقق لها حماية مصالحها شريطة ألا تعرقل فعالية المرور في المضيق. ولها أن تنظم دوريات الأمن والاستطلاع في المضيق وتنظيم عبور السفن الحربية، ولا تمنعها من المرور ما دام مرورها بريئا، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يثير صعوبات خاصة بوضع السفن الحربية وقت السلم والسفن جميعا وقت الحرب خاصة إذا كانت دول المضيق أطرافا في الحرب<sup>2</sup>.

### 2.1.2.4. القنوات الدولية – Les canaux International – The International Canals

هي تلك الممرات البحرية الاصطناعية، أو كما تعرّف أيضا بأنها مضائق اصطناعية، شُقّت بغرض الوصل بين جزئين من أجزاء البحار، والأصل في القناة أنها تعد جزءا من إقليم الدولة التي شُقّت فيها وتخضع للسيادة الكاملة لهذه الدولة، ما لم ترتبط الدولة مع غيرها من الدول باتفاق يفرض على عاتقها التزامات معينة، مثلا نجد قناة كورنيتا The Cornith Canal، التي لم تبرم بشأنها أية اتفاقية خاصة، وتقع برمتها في إقليم اليونان حيث افتتحت للملاحة البحرية عام 1893، وتخضع

<sup>1</sup> - المادتين 37، 38/3 من اتفاقية 1982.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 320.

لسيادة اليونان الكاملة أين تتولى وحدها تنظيم الملاحة فيها، وتربط بين البحر الأدرياتيكي وبحر إيجه<sup>1</sup>.

ولما كان الغرض من حفر القنوات الدولية هو تيسير الملاحة الدولية وتقصير طرق المواصلات، وهو ما سنراه لاحقاً في الفصل الثاني، فينبغي فتحها للسفن التجارية لجميع الدول والسفن الحربية كذلك من قبيل حسن السياسة والتعاون الدولي، وإن كان للدولة التي قامت بحفر القناة وصيانتها أن تحصل على رسوم مقابل ما تكبدته من حفرها، ومصاريف صيانتها<sup>2</sup>.

وأما القنوات ذات الأهمية الدولية، والتي تخضع لاتفاقيات دولية فتضم قناة السويس، التي تحكمها اتفاقية القسطنطينية لسنة 1888، والتي تصل بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، وقناة بنما التي تحكمها الآن اتفاقيات أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية مع بناما في السابع من سبتمبر 1977، وتصل ما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي عبر إقليم بنما، وقناة كيبل التي حفرت عام 1896، لتصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال عند مصب نهر الألب، تحت رعاية الإمبراطور الألماني غليوم الثاني وأطلق عليها اسمه وقتئذ. وقد جرى العمل على وصف هذه القنوات بالدولية ومرد ذلك إلى طبيعة الملاحة فيها.

وقد كان النظام القانوني للقنوات البحرية يحاول التوفيق بين انشغالين متناقضين في مجال القانون الدولي للبحار؛ يتعلق الأول بضمان حرية المرور عبر هذه القنوات، هذه الحرية التي كانت في الأصل سبب وجود هذه الممرات، في حين يتعلق الثاني باحترام السيادة الإقليمية للدولة التي تعبرها القناة<sup>3</sup>.

وتعمل الاتفاقيات الدولية الخاصة بكل قناة على إيجاد نوع من التوازن بين هذين الإنشغالين، مع الملاحظة أن إمكانية تعميم نظام قانوني موحد يُعنى بالقنوات الدولية مجتمعة يبقى أمراً مستبعداً نظراً لخصوصية كل قناة والترتيبات المتعلقة بها. إلا أن القاعدة في ذلك تتمثل في كون هذه القنوات مفتوحة أمام الملاحة الدولية دون تفرقة أو قيود فيما عدا تلك المتعلقة بتنظيم المرور الذي تباشره دولة الإقليم، والتي تفرض رسوماً بعنوان إدارتها للقناة، ولا يقصد بهذه الرسوم أن على القناة عبء ارتفاق،

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 150.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 148.

<sup>3</sup> - انظر في ذلك؛ أستاذنا الفاضل الدكتور عزوز كردون، محاضرات مقياس الطرق المائية لمجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.

فدولة الإقليم السيادة المطلقة عليها، وأن نظام الملاحة البحرية عبرها تحدد دولة الإقليم بصفة انفرادية لكون هذه القنوات تدخل في نظام الملاحة الخاص بالمياه الداخلية وذلك لغياب الاتفاقيات الخاصة بها، مع ذلك نلاحظ أن محكمة العدل الدولية كانت قد اقترحت فيما يخص قناة كيبل، في قرارها الصادر في 17 أوت 1923، في قضية ويمبلدون Wimbledon، بقولها: "أن هناك قدر أدنى من الحق العام بالنسبة للقنوات الدولية يتعلق بحرية استعمالها..."، إلا أن الأسلوب الاتفاقي في تسيير القنوات الدولية هو السائد في كل العالم إلى الآن، سواء في حرية المرور عبرها، أو في تنظيم العلاقة بين دولة الإقليم والدول الأخرى<sup>1</sup>.

ويستثنى من كل ما سبق، الوضع التاريخي لبعض الخلجان التي تسمى في المنظومة الفقهية بالخلجان التاريخية.

#### 3.4. الخلجان التاريخية

لقد شهد موضوع الخلجان التاريخية مناقشات عديدة في مؤتمر التقنين، الذي عُقد في عهد عصبة الأمم في لاهاي عام 1930، لكنها لم تخرج بنتائج واقعية وهو نفس الحال الذي آلت إليه الأمور في مؤتمر جنيف 1958، وإن كان هذا المؤتمر قد ترك توصيات للجمعية العامة للأمم المتحدة حتى تقوم بعمل دراسات في هذا الموضوع ثم إحالتها إلى الدول الأعضاء لتبدي الرأي فيها. وبذل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار من أجل ذلك، محاولات لوضع تحديد مدلول المياه والخلجان التاريخية، وشهد تقديم الإمارات العربية المتحدة لمشروع مواد إلى المؤتمر في دورته الثالثة بجنيف عام 1975، يهدف إلى إيضاح أن فكرة الخلجان التاريخية تنتمي إلى نظرية المياه التاريخية، والتي مؤداها وجود مساحات بحرية تباشر عليها الدولة الشاطئية السيادة بناء على سند تاريخي مهما تكن صفة هذه المساحات البحرية، وأن السند التاريخي في المياه البحرية المتاخمة للدولة يمكن توافره باستجماع الشروط التالية:

- أن تباشر الدولة سيادة واقعية ومعلنة على جزء من المياه البحرية، يجوز لها أن تحوزه حسب قواعد القانون الدولي.
- أن تباشر هذه السيادة عبر فترة زمنية لها وزنها واعتبارها.
- أن تقبل الدول الأجنبية بمباشرة الدولة الساحلية لهذه السيادة خلال الفترة التي يتكون خلالها السند التاريخي، فهذا القبول معناه انتفاء الاعتراض الذي يحقق ما يسمى " بالتسامح العام"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 193. راجع في هذا أيضا؛ أستاذنا الفاضل الدكتور عزوز كردون، المرجع نفسه.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 134.

هذا ويعاب أيضا على اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أنها لم تتعرض لمدلول الخلجان التاريخية، لكن يمكن القول أنها عبارة عن خلجان بالمفهوم الجغرافي، فتداتها الموصلة بالبحر تزيد عن 24 ميلا بحريا، إلا أنه بالرغم من ذلك يضيف عليها القانون الدولي وصف الخليج الوطني وتعتبر من قبيل المياه الداخلية، وقد جرى العرف الدولي على تحقيق الاعتراف بسيادة الدولة على هذه الخلجان لاعتبارات تاريخية وقانونية استنادا إلى استمرار وضع يد الدولة الساحلية عليها لمدة طويلة باعتراف من باقي الدول الأخرى، وخلفية فكرة الخلجان التاريخية في الواقع هي امتداد لفكرة المياه التاريخية التي أثارها الدول لتدبير فرض سيادتها على خلجان معينة، حيث يعرف الأستاذ بوشى Bouchez، المياه التاريخية كفكرة معادلة لفكرة الخلجان التاريخية بأنها: "تلك المياه التي تمارس فيها الدولة الساحلية، خلافا لقواعد القانون الدولي الواجبة التطبيق، بصفة واضحة وفعلية ومستمرة لمدة زمنية معتبرة حقوقا سيادية بموافقة الدول الأخرى".<sup>1</sup>

وتأتي هذه الخلجان نتيجة للاستخدام المتواصل وغير المتنازع عليها مثلما هو عليه الحال بكندا في خليج هودسون La baie d'Hudson، وبالمقابل هناك قضية المطالب الليبية المزعومة والمربية على خليج سرت<sup>2</sup>. ليرتب على تطبيق فكرة الخليج التاريخي تحول الطبيعة القانونية لهذا الخليج من خليج دولي إلى خليج وطني، وعلى هذا الأساس سوف نعرض آراء الفقه الدولي والقرارات التي توصل إليها القضاء الدولي في هذا الصدد.

#### 1.3.4. رؤية الفقه الدولي للخليج التاريخي

كما تقدم، أن الفقه يُعرّف الخليج التاريخي ضمن مفهوم أشمل ألا وهو المياه التاريخية، ونضيف إلى ما جاء في التعريف السابق للفقيه بوشى Bouchez، ما جاء به الفقيه شارل دي فيشر Charles De Vicher، حيث يرى أن: "الخلجان التاريخية هي تلك الخلجان التي تخضع بصفة واضحة ولمدة طويلة لسلطة الدولة الساحلية، ولا يعكر تلك الممارسة اعتراض أو احتجاج الدول الأخرى"، وكذلك الأستاذ دي دراغو D. Drago، الذي قال برأي خالف به حكم التحكيم في النزاع الإنجليزي الأمريكي حول المصائد سنة 1910، أين عبّر عن مفهوم الخلجان التاريخية بما يلي:

- راجع في ذلك أيضا؛ تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جنيف 17 مارس - 10 ماي 1975، ص 33.

<sup>1</sup> - انظر النص الأصلي لما قاله الفقيه Bouchez, A.

« Historic waters are waters over which the coastal state, contrary to the generally applicable rules of international law, clearly, effectively, continuously, and over a substantial period of time exercises sovereign rights with the acceptance of states. »

- Bouchez, A. ; the regime of bays in international law, London, Longman. 1964, p. 203.

- انظر؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 45.

<sup>2</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 143.

- Voir; CIJ. Aff. Salvador/ Honduras, 1992.

حينما أكد هذا البلد سيادته عليها، وأن الظروف الخاصة مثل الشكل الجغرافي والاستعمال منذ قديم الزمان. وفوق كل ذلك مقتضيات الدفاع. هي عوامل تبرر مثل هذا الإدعاء.<sup>1</sup> فحسب الفقيه دي دراغو إذن، حتى يصبح الخليج تاريخيا يجب أن يتوفر فيه شرط العامل الجغرافي المُظهر للانبعاج دون التباس وشرط تواتر الاستعمال والاستغلال المنفرد منذ القديم من طرف الدولة الساحلية وأن يكون لهذا الخليج أيضا دور ضروري في استراتيجية الدفاع.

في حين يرى الفقيه كولومبوس C.J. Colombos، في العموم: "أنه يتعين أن تكون هناك قابلية منطقة محددة من أعالي البحار، للاحتلال استثنائيا بناء على أسباب مبنية على اعتبارات تاريخية وعلى التقادم، مع عدم وجود معارضة من طرف الدول الأخرى على هذا الاحتلال الاستثنائي."<sup>2</sup>

#### 2.3.4. الخليج التاريخي في ملفات القضاء الدولي

إن سكوت الاتفاقيات الدولية الشارعة عن تقنين الخلجان التاريخية، أدى بالضرورة إلى استحالة التوصل إلى آلية دولية تحول دون نشوء نزاع حول مشروعية ادعاءات الدولة الساحلية لممارسة حقوقها على هذه المياه، لذلك فقد عالج القضاء الدولي على رفوف ملفاته قضايا كثيرة في هذا الشأن بدعوى مختلفة، أهمها الحفاظ على المصالح الحيوية للدولة الساحلية، هذه المصالح التي تقدرها هذه الدولة بعينها في هذه الخلجان، والتي يرى فيها الطرف الآخر اقتطاعا غير مبرر من أعالي البحار حين تشكل عائقا أمام حرية الملاحة. من ذلك حكم التحكيم الذي صدر عام 1910، في قضية شمال الأطلسي، وكذلك ما توصلت إليه محكمة العدل لأمريكا الوسطى في معالجتها للنزاع الحاصل بين كل من السلفادور والهندوراس ونيكاراجوا، حول خليج فونسيكا Fonseca Bay في مارس 1917، إلى اعتبار هذا الخليج منطقة سيادة مشتركة بين الدول الثلاث المجاورة له، كما أنه يتعين توافر ثلاثة عوامل لتقرير ما إذا كان الخليج يعد تاريخيا أم لا، ألا وهي العوامل التاريخية والجغرافية والمصالح الجهوية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وقد جاء رأي الفقيه D. Drago، كما يلي:

« Quand ce pays a affirmé sa souveraineté sur elles et que les circonstances particulières, telle que la configuration géographique, l'usage immémorial et pardessus tout les nécessités de défense justifient une telle prétention. »

- Voir ; De Vicher, C. : problèmes de confins en droit international public, Paris, Pedone, 1969, p. 115.

<sup>2</sup> - C. J. Colombos ; The International Law of the Sea, London, Longman, 6th edition, 1967, p. 61.

<sup>3</sup> - Arrêt de la C. I. J. du 11/9/1992 précise le régime juridique des eaux de la baie de Fonseca (différend frontalier terrestre insulaire et maritime El Salvador/ Honduras), Nicaragua (intervenant), Rec. p. 601-602.

وقد ذهبت أيضا محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية السابقة الذكر عام 1951، إلى اعتبار الخلجان النرويجية خلجانا تاريخية، طالما أن الدولة مارست هيمنتها على هذه المياه لفترة طويلة دون أن تنازعها دولة أخرى أو تعترض على ذلك، كما أن بعض الدول تتجه إلى اعتبار بعض الخلجان التي تتغلغل في شواطئها خلجانا تاريخية لاعتبارات تتعلق بمصالحها الحيوية، مثلما جاء به قرار الاتحاد السوفييتي في 20 يوليو 1957، الذي يعتبر خليج فلاديفوستوك Vladivostoc المؤدي إلى بحر اليابان خليجا تاريخيا<sup>1</sup>.

ليبقى في هذا الشأن أن بعض الخلجان التاريخية تخضع للسيادة الإقليمية مثل خليج كانكال بفرنسا، وخليج هودسون بكندا، وخليج قابس بتونس وخليج بريستول في إنجلترا، في حين أن البعض من الخلجان تبقى في حالة غامضة ومعترض عليها كونها تاريخية مثل خليج فلاديفوستوك بين السواحل الروسية- الكورية، وخليج سرت الذي اعترضت على ملكيته الليبية، الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة سنة 1973، كما سزراه لاحقا.

ورغم كل ما تقدم، فإنه رسخ الاعتراف بوجود هذه الخلجان بعد استنادها إلى نظرية عامة قائمة على السند التاريخي واعتبار عدد من الخلجان الصغيرة والواسعة خلجانا تاريخية، مع عدم تطبيق قواعد الخلجان عليها.

رغم أن مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930، قد حدد خط الأساس في المياه التاريخية بالخط الموصل بين فتحتي الخلجان التي تتضمن تلك المياه، إلا أنه لم تحدد طريقة معينة لرسم خط الأساس فيها، ولهذا ترك الأمر للدول في تحديد خط الأساس في المياه التاريخية حسب رغباتها ومصالحها الخاصة<sup>2</sup>، في حين نصت على استثنائها كل من المادة 07 من اتفاقية جنيف لعام 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمادة 06/10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث نصت الأخيرة على أنه: "لا تنطبق الأحكام السابقة - الخلجان الوطنية- على ما يسمى بالخلجان التاريخية ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها بالمادة 08".

<sup>1</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> - ويمكن ذكر بعض الخلجان التاريخية منها: خليج بالك La Baie de Palk، خليج منار Le Golfe de Manar، خليج تونس وخليج قابس (بعرض 50 ميل) وفي عام 1973، أعلنت ليبيا أن خليج سرت الكبير (بعرض 330 ميل) يعتبر خليجا تاريخيا، وبالذويج 34 من خليج فارانجر فجورد Varanger Fjord (بعرض 30 ميل) وأيضا خليج ويست فجورد West Fjord (بعرض 60 ميل)، وخليج كرانفيل La Baie de Granville بفرنسا (بعرض 17 ميل)، وفي كندا نجد خليج هدرن La Baie de Hudson (بعرض 520 ميل وطول 900 ميل) وخليج سان لوران Le Golfe de Saint Laurent. وفي الولايات المتحدة الأمريكية نجد خليج كيب كود Cape Cod (بعرض 32 ميل) ومونتيري Monterey ... انظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105 - 106.

اعتمادا على ما دُكر فيما يخص الخلجان التاريخية وربطها بالمياه التاريخية، وبناء على آراء الفقه الدولي واجتهادات القضاء الدولي المستمرة لمعالجة القضايا في هذا الشأن، ومحاولات الأمم المتحدة الرامية إلى تعريف تلك الخلجان والمياه بصورة عامة، واعتراقاتها بسيادة الدول على هذه الخلجان في العديد من النزاعات المعروضة عليها، يخوّل لنا القول أنه لا يمكن اعتبار أي خليج، خليجا تاريخيا إلا بتضافر ثلاثة شروط:<sup>1</sup>

4- شرط الفاعلية: أي أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها الاخلاصة، الفعلية والمعلنة على مياه الخليج، بحيث تفصح عنها بتصرفات مادية تعبر عن تلك السيادة وتتطوي على ممارسة الحقوق المتفرعة عنها.

5- شرط الزمن: أن تبسط الدولة سيادتها على الخليج خلال فترة زمنية طويلة وبدون انقطاع.

6- شرط القبول: أي ألا تعترض الدول الأخرى على التصرفات السيادية للدولة الساحلية خلال فترة ممارستها، وتقبل تلك التصرفات ولو كان قبولها ضمنيا.

بعدها تقدم نقوم بإلقاء نظرة على دولنا العربية، لمعرفة أهم الخلجان الموجودة بها، وأوضاعها القانونية ومدى انطباق القواعد القانونية عليها في ظل أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية.

#### 3.3.4. الخلجان العربية<sup>2</sup>

تعتبر الدول العربية من أكثر الدول التي توجد بها أعداد كثيرة من الخلجان، ذلك لكونها تمتلك شواطئ واسعة تطل بها على مساحات بحرية هائلة، بدءا من البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر، والبحر العربي المؤدي إلى المحيط الهندي، والمحيط الأطلنطي، ونجد على هذه الشواطئ خالجانا، البعض منها تطل عليها شواطئ دولة واحدة، والأخرى تطل عليها شواطئ دولتين أو أكثر.

##### 1.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ دولة واحدة

من هذه الخلجان نجد في تونس خليج الحمامات، خليج قابس، خليج تونس وخليج عزارة، وفي ليبيا نجد خليج سرت، وفي مصر نجد خليج الطينة وخليج العرب (العلمين)<sup>3</sup> وخليج أبو قير على البحر الأبيض المتوسط، وخليج السويس على البحر الأحمر، وفي سوريا خليج السويدية، وفي الكويت نجد خليج الكويت.

##### 2.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ أكثر من دولة

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 184 - 185.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 136.

<sup>3</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 36.



نجد من هذه الخلجان، خليج السلوم على البحر الأبيض المتوسط وتطل عليه كل من مصر وليبيا، وخليج العقبة على البحر الأحمر وتطل عليه كل من مصر والسعودية والأردن وفلسطين، وخليج الإسكندونة وتطل عليه كل من سوريا وتركيا، وخليج عكار الذي تطل عليه سوريا ولبنان، وخليج عدن وتطل عليه جمهوريتا اليمن والصومال، وخليج القمر وتطل عليه جمهورية اليمن وسلطنة عُمان، والخليج العربي وتطل عليه كل من العراق، إيران، الكويت، الإمارات العربية والسعودية، وخليج عُمان وتطل عليه عُمان ودولة الإمارات العربية وإيران.

الملاحظ أنه لم يثر جدال أو خلاف معين حول معظم هذه الخلجان، من حيث تطبيق قواعد القانون الدولي عليها، إلا أن أهم الخلجان العربية التي أثارت إشكالات حادة، لما أحاط بها من أوضاع وظروف سياسية وإستراتيجية هي خليج العقبة المذكور سابقاً، وخليج سرت الذي يقع على سواحل الجماهيرية العربية الليبية، والذي شهد خلافات وإشكالات عديدة لأهميته الكبيرة، حيث انقسمت الآراء حول طبيعته القانونية، فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي وبالتالي تعد مياهه بمثابة مياه داخلية، ومنها من يقول بأنه لا يتوفر لا على شروط الخليج التاريخي ولا على شروط الخليج القانوني، ولأهميته الإستراتيجية ووجوده بسواحل بحرنا الأبيض المتوسط، حري بنا أن نتعرض إليه بالدراسة في النقطة الموالية.

#### 4.3.4. خليج سرت الكبير

يقع هذا الخليج على سواحل الجماهيرية العربية الليبية، يحده شرقاً وجنوباً وغرباً اليابسة الليبية، ويحده شمالاً خط العرض 32 درجة<sup>1</sup>، يبلغ عرضه حوالي 500 كم أي ما يقارب ثلث الساحل الليبي الذي يبلغ طوله 1870 كم. مياهه ليست عميقة جداً، غنية بالمركبات المرجانية التي تشكل في بعض أجزائه حواجز تعرقل ملاحاة السفن عند دخولها لمياه الخليج وخروجها منه، بسطت ليبيا سيطرتها عليه عبر التاريخ، وهو ما تثبته المعاهدات الثنائية المبرمة بين ليبيا وبعض الدول بهدف حماية أساطيلها البحرية خاصة التجارية منها، المارة عبر الخليج مقابل مبالغ مالية معينة تُدفع سنوياً، كالمعاهدة التي تمت بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية عام 1796، ومع كل من الدنمارك والسويد على التوالي عامي 1796 و1798، إلا أنه في عام 1803 توترت العلاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية، حينما قامت القوات الليبية باحتجاز السفينة فيلادلفيا Philadelphia، وأسّر حوالي 308 من ضباطها وبحارتها عندما حاولت بعض السفن الأمريكية الاقتراب من الساحل الليبي.

وفي 09 أكتوبر 1973، أعلنت ليبيا في بيان رسمي أن خليج سرت الكبير يعتبر خليجاً تاريخياً ليبياياً، وأنها بالنظر إلى تغلغله عبر مياهها الإقليمية وصولاً إلى مياهها الداخلية، وممارستها

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الذاصر، المرجع السابق، ص 185.

عليه من دون منازعة حقوق السيادة عبر التاريخ الطويل، عن طريق إقامة المصائد السمكية وعدم السماح للسفن الأجنبية بالمرور عبر مياهه دون إذن من السلطات الليبية، وحماية لمصالحها القومية فإنها تتمسك بحقها السيادي والإستثنائي على هذا الخليج واعتباره مياهها داخلية لها، لكن الولايات المتحدة الأمريكية اعترضت على هذا البيان سنة 1974، ما أفضى إلى تأزم العلاقة بين البلدين ليتطور بعدها الأمر إلى نزاع عسكري فوق مياه خليج سرت<sup>1</sup>، ويرى الأستاذ زهير الحسيني أن الإعتراض الأمريكي لم يكن في الحقيقة اعتراضاً على اعتبار الخليج تاريخياً بل كان تعبيراً عن مشكلة سياسية، تطورت إلى نزاع عسكري وعدوان على ليبيا<sup>2</sup>، لتتدخل الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها غير الملزم الصادر في 20 نوفمبر 1986، لتحسم في طبيعة الأعمال العسكرية الأمريكية بأنها عدوان على ليبيا، وبالتالي قيام المسؤولية الدولية في حق الولايات المتحدة.

في حين أن أهمية هذا الخليج تتضح اقتصادياً، من كونه يشكل ثلث سواحل ليبيا فيعتبر بناء عليه مورداً هاماً من موارد الصيد، كما أن أهم مناطق النفط الليبية تمتد من جنوب الخليج إلى حوض "سرير" على مسافة 400 كم، وتمر عبره كذلك خطوط أنابيب النفط من الآبار إلى الموانئ النفطية، كما تتضح أهميته العسكرية في كونه يمثل موقعاً استراتيجياً ومقراً آمناً لبعض القواعد العسكرية الليبية في سرت، لحماية بعض المنشآت النفطية، ويمثل طريقاً خاصاً من طرق الاتصال السلكية واللاسلكية والبحرية والجوية.

وفيما يتعلق بالطبيعة القانونية لخليج سرت، قد انقسمت الآراء حول ذلك، فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي ومنها من يرى بأنه لا يشكل خليجاً تاريخياً ولا خليجاً قانونياً، فيستند أنصار الرأي الأخير إلى نص المادة 10 بفقرتيها الأولى والثانية، التي تبين صراحة المقصود بالخليج الذي تعود سواحله لدولة واحدة ويشترط فيه حسب النص أن يحوي مياهها داخلية في مساحة تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة يكون قطرها هو مدخل ذلك الخليج، لتستبعد الفقرة الخامسة من نفس المادة إطلاق وصف الخليج القانوني على كل انبعاث تزيد فتحته على 24 ميلاً بحرياً، وهو ما ينطبق على خليج سرت حيث تزيد فتحته على ذلك القدر، وبالتالي لا تعتبر مياه انبعاثه مياهها داخلية بل تُكوّن مياهها دولية تخضع لمبدأ حرية الملاحة.

أما أنصار الرأي الذي يقول بالخليج التاريخي، فهم يستندون إلى السيادة التي مارستها ليبيا على مياهه لفترات زمنية طويلة وهو ما أثبتته الاتفاقيات الدولية والوثائق في ذلك الصدد، وأن هذه

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> - زهير الحسيني، (الأسس القانونية للسيادة على الخالجان التاريخية وخليج سرت الكبير)، *المجلة المصرية للقانون الدولي*، العدد 42، سنة 1986، ص 156.

السيادة لم تكن محل نزاع منذ القديم، إلا أنه تجدر الإشارة فقط إلى المعارضة الوحيدة التي أبدتها الولايات المتحدة الأمريكية تجاه إعلان ليبيا أن الخليج هو خليج تاريخي لبيبي، ليتبين بعدها أن هذه المعارضة جاءت لدواعي سياسية، وقد حسمت جمعية الأمم المتحدة في النزاع بأن أذكرته وقالت بأنه عدوان، وأثبتت المسؤولية الدولية على الولايات المتحدة<sup>1</sup>.

إلا أنه وحسب الشروط السابقة الخاصة بالخليج التاريخي، فإن خليج سريت من الصعوبة بمكان تحديد طبيعته، ولكن الأخذ باعتباره خليجا تاريخيا أقرب ما يكون إليه من الخليج الدولي.

## 5. حالة الموانئ والمراسي

إن عمق المياه الشاطئية يحدد مدى قدرة هذه المياه على استقبال عدد كبير من السفن ومختلف المركبات البحرية الوافدة إلى موانئ الدولة الساحلية والراسية بمراسيها.

### 1.5. الموانئ The Ports

ما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، لم تُعرّف الميناء لهذا يتم اللجوء إلى تعريف أورده اتفاقية جنيف لعام 1923، والمتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، فنصت المادة 01 من النظام الملحق بها: "يقصد بالموانئ جميع الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية بصفة اعتيادية والمستخدمة في التجارة الدولية."

وهو تعريف يقترب كثيرا من بعض التعريفات التي أوردها فقه القانون الدولي والتي تنص على أن: "الموانئ عبارة عن منفذ طبيعي... أو صناعي... تتخذ منه السفن مأوى للشحن أو التفريغ أو لإنزال الركاب أو حملهم." كما يرى الفقه أيضا أن الموانئ الصغيرة الداخلية (الواقعة على ضفاف الأنهار)، التي تربطها ممرات، صالحة للملاحة تعد من قبيل الموانئ البحرية<sup>2</sup>.

ويعتبر الأستاذ عبد الكريم عوض خليفة، الموانئ الموجودة على شاطئ الدولة والمعدة لاستقبال السفن داخلة ضمن إقليم الدولة، وقد جرى العمل على أن الدولة لا تغلق موانئها التجارية في وجه السفن التجارية الأجنبية استنادا إلى سيادتها، لأن ذلك يتعارض مع الغرض الذي أعدت له الموانئ، ويخل بمبدأ حرية الملاحة البحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 52.

<sup>2</sup> - G.Gidel, Op, cit., p. 14 et s.

<sup>3</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 34.

وتتكون الموانئ من أجزاء بحرية هي مياه الميناء، وأخرى برية تتمثل في المنشآت والمرافق المينائية الدائمة، هذه المرافق تنتمي إلى الساحل البري، أما المنشآت البعيدة عن الساحل فتأخذ حكم الجزر الاصطناعية<sup>1</sup>، أما المرفأى Le Havre/ The Harbour، فهي أقرب إلى حد بعيد من الخلجان الصغيرة، تحتمي فيها السفن من العواصف وتكون طبيعية أو صناعية أو بينهما معاً.

وفيما يتعلق بطريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ، نجد أن المادة 08 من اتفاقية 1958، والمادة 11 من اتفاقية 1982، قد حددتا ذلك إذ قررت الأخيرة أنه " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة."

وبناء على هذا النص يكون تعيين خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، بمد خط مستقيم من نقاط الحواف الخارجية التي تعد أبعد أجزاء المنشأة الدائمة في الميناء مثل أرصفة التحميل، والتفريغ والتي تعد جزءا متما للنظام المرفئي، ويبدأ قياس عرض البحر الإقليمي من هذا الخط في اتجاه أعالي البحار، وما وراء هذا الخط نحو البر يعد مياهها داخلية يوجد به الميناء ومنشأته الدائمة.

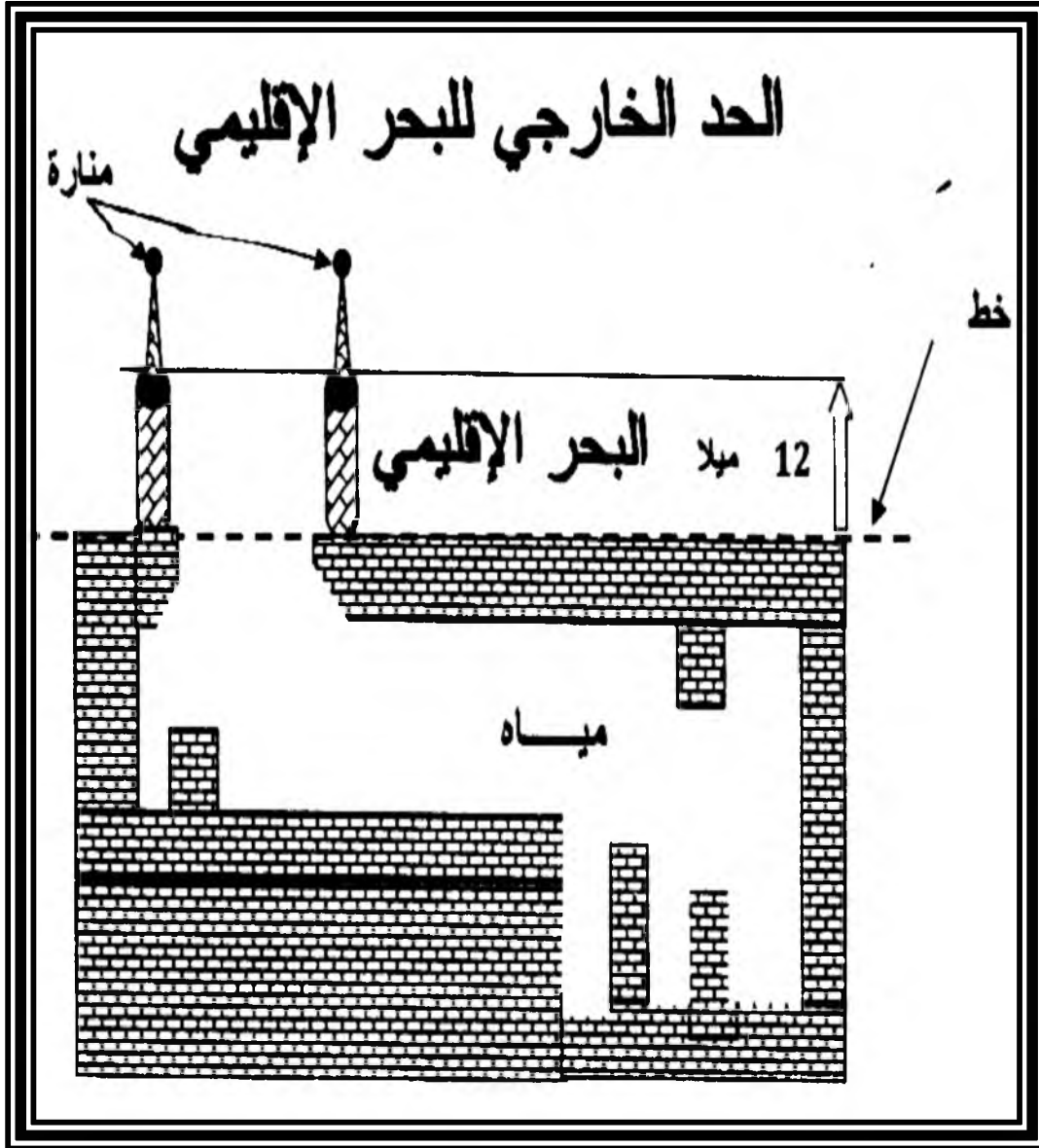
وتعتبر الموانئ بناء على ما تقدم من مشتملات المياه الداخلية للدولة وجزءا من أملاكها العامة، وتتمتع بصلاحيات حصرية من عمليات تنظيم دخول السفن إليها، وفرض الرسوم وتدابير الصحة والجمركة<sup>2</sup>، لكن ما يلاحظ على النص السابق أنه يمكن أن يثير بعض الصعوبات، إذ كيف نستطيع التأكد من الصفة الدائمة لهذه المنشآت، كما أن النص لم يشر إلى ماهية التركيبات بالإضافة إلى المنشآت والجزر الاصطناعية، على غرار المادتين 60 و80، من اتفاقية 1982<sup>3</sup>.

والشكل الموالي يوضح تعيين خط الأساس المستقيم لقياس البحر الإقليمي في حالة الموانئ البحرية.

<sup>1</sup> - Agnès Gautier Audebert. Op. cit., p. 04.

<sup>2</sup> - بدرية العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 55.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 106.



شكل رقم 13 يبين خط الأساس المستقيم في حالة الموانئ البحرية

2.5. المراسي The Anchors

يقول عنها الأستاذ أغنيس غوتيه Agnès Gautier، أنها: "مساحات بحرية محمية بصفة طبيعية أو اصطناعية، وتشكل محطة أولية للسفن المتجهة نحو الموانئ أو فتحات الأنهار الدولية، عندما يتعذر دخول السفن إليها بصفة مباشرة."<sup>1</sup>

كما تُعرّف من بعض الفقه الدولي على أنها: "منطقة بحرية تستخدم رغم أنها قد تبعد عن الساحل، لرسو السفن التي لا تقترب من الساحل، أو هي ملاجئ تحتمي فيه السفن من أمواج البحر لوجود حواجز من الجزر أو الشعاب المرجانية أو السواحل الرملية."

فهي تعتبر بمثابة تحصينات أو ملاجئ بحرية تستعمل لرسو السفن مؤقتا أو لتحميل أو تفريغ الحمولات، خاصة التي تشكل خطرا على الموانئ، تأخذ حكم المياه الداخلية مبدئيا، أما إذا تجاوزت خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي فتأخذ حكم المياه الإقليمية<sup>2</sup>، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 12 من اتفاقية 1982، بقولها: "تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي."

### ثالثا. خطوط الأساس الأرخيبيلية Archipelagic baselines

لقد خصص الجزء الرابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، للدول الأرخيبيلية وذلك في المواد (46-54) منها، ويعد هذا الجزء نصرا لهذه الدول وهو يتوافق مع رغباتها في فرض سيادتها على المياه التي تحيط بالجزر المكونة للأرخبيلات، وقد بذلت هذه الدول خاصة إندونيسيا والفلبين مجهودات مضمّنة لإقرار حقها في السيادة على المياه التي تحيط بالجزر التي يتكون منها الأرخيبيل، وتصل إلى أكثرها بعدا عن مركزه، واعتبار المياه الواقعة خلال تلك الدائرة مياهها أرخبيلية<sup>3</sup>.

ودراسة المياه الأرخيبيلية تقتضي أولا بيان تعريف الأرخيبيل، وخطوط الأساس الأرخيبيلية، والوضع القانوني لهذه المياه.

#### 4. تعريف الأرخيبيل

<sup>1</sup> - Agnès Gautier Audebert, Op. cit., pp. 04-05.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الدايم، المرجع السابق، ص 189.

<sup>3</sup> - Laurent Lucchini et Michel Voelckel ; Droit de la mer, T. I, La mer et son droit- Les espaces maritimes, Edition A. Pedone, Paris, 1990, pp. 190- 192.

- كما تجدر الإشارة إلى أن إندونيسيا هي السابقة عن إقامة مياه أرخبيلية سنة 1957، إلا أنه لم يتم اتخاذ أي إجراء دولي لتدعيم وضع الدول الأرخيبيلية إلى غاية انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، ليبلغ عدد الدول التي طالبت التمتع بنظام أرخبيلي بنهاية سنة 1982، قد بلغ 07 دول.

- انظر؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 177.

لقد كانت مسألة الأرخيبيلات محلا للدراسة من جانب عدة مؤسسات دولية سابقة لمؤتمر لاهاي سنة 1930، كمعهد القانون الدولي المنعقدة دورته في ستوكهولم سنة 1928، والذي عرف الأرخيبيل على أنه: "مجموعة من الجزر تشكل وحدة، ويقاس البحر الإقليمي من منتصف الأرخيبيل". كما يقول الأستاذ كولومبس Colombos: "حينما تكون الجزر متباعدة فإنها لا تعتبر أرخبيلًا، ويتعين أن يكون لكل منها بحر إقليمي، ولها مياه مستقلة، ويضيف أن مسألة اعتبارها أرخبيلًا تخضع لظروف جغرافية وتاريخية تقررها العادات المرعية".<sup>1</sup>

وفي الحقيقة أن الأرخيبيل كلمة إغريقية الأصل معربة عن الإيطالية في كلمة Arcipelago<sup>2</sup>، تم تعريفه في الفقرة (ب) من المادة 46 من اتفاقية 1982 بالقول أنه: "يعني الأرخيبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا".

في حين أن الدولة الأرخيبيلية قد تتكون من مجموعة من الجزر أو الجزر وأجزاء الجزر، مثل إندونيسيا التي تتكون من أكثر من ثلاثة عشر ألف جزيرة أو جزء من جزيرة، والفيليبين التي تتكون من أكثر من سبعة آلاف جزيرة. أو قد يتاخم سواحلها أرخبيل أو أكثر، كدول النرويج والسويد وفنلندا والشيلي.<sup>3</sup>

## 5. تحديد خطوط الأساس الأرخيبيلية

تضمنت اتفاقية 1982، الإقرار بنصوص تتعلق بكيفية تحديد حياة الدولة الأرخيبيلية والاعتراف بنظام خاص بالمياه الأرخيبيلية على نحو يتناسب والطبيعة الجغرافية لهذه الدول ويحقق التوازن الممكن بين مصالحها وبين مصالح الدول البحرية الكبرى، إذ نصت المادة 47 من الاتفاقية على أنه:

10- يجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيبيل على شرط أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1.

<sup>1</sup> - الكتاب السنوي لمعهد القانون الدولي، سنة 1928، مجلد 34، ص ص 6-7.

<sup>2</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 41.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 42.

- وقد جاء في نص المادة 46/أ من اتفاقية 1982 أنه: "تعني (الدولة الأرخيبيلية) الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى".

11- لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها 03 في المائة من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلًا ما، وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلا بحريا.

12- لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل.

13- لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تتحصر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تتحصر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

14- لا تطبق الدولة الأرخبيلية نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

15- إذا كان جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقا بين هاتين الدولتين تبقى وتُحترم.

16- لغرض حساب نسبة المياه إلى اليابسة وفقا للفقرة 01، يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياهها واقعة داخل الأطر الشعاعية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة.

17- تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة للثبوت من موقعها. ويجوز، كبديل، الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية للنقاط تعين المسند الجيوديسي.

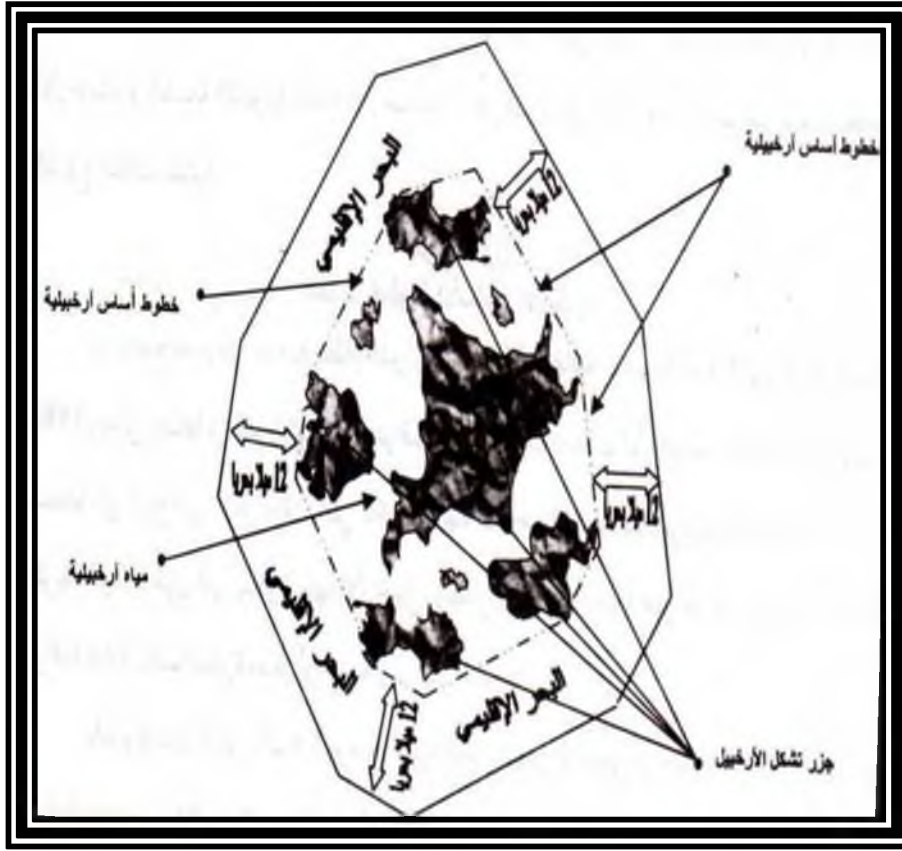
18- تعلن الدولة الأرخبيلية الإعلان الواجب عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

وقد أكدت المادة 48 من الاتفاقية دائما على أن عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، يقاس ابتداء من خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقا للمادة 47.

والرسم البياني الموالي يوضح كيفية قياس البحر الإقليمي في حالة الدول الأرخبيلية، حيث توجد جزيرة كبرى وحولها جزر أصغر ولا يزيد طول الخط المستقيم بين جزيرة وأخرى 125 ميلا



بحريا، وأحيانا يكون أقل من ذلك بكثير، بين 50 و 70 ميلا بحريا والعبارة بالخطوط الخارجية عند حوافي الجزر.



شكل رقم 14 يوضح طريقة قياس البحر الإقليمي في حالة الدولة الأرخبيلية

## 6. الوضع القانوني للمياه الأرخبيلية

تتمتع الدولة الأرخبيلية بالسيادة على المياه الأرخبيلية المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد الجزر عن وسط الدولة الأرخبيلية، وهو ما اعترفت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، في مادتها 49 بقولها:

5- تمتد سيادة الدولة الأرخيبيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقاً للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخيبيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل.

6- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخيبيلية، وكذلك إلى قاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

7- تمارس هذه السيادة رهنا بمراعاة هذا الجزء.

8- لا يمس نظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية المقررة في هذا الجزء، في نواح أخرى، وضع المياه الأرخيبيلية، بما في ذلك الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

ويجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخيبيلية خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمواد 9 و10 و11، المتعلقة برسم خط الأساس الفاصل ما بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي في حال وجود مصبات الأنهار أو الخلجان أو الموانئ، على التوالي حسب المادة 50 من الاتفاقية.

إلا أنه يلاحظ أن سيادة الدولة الأرخيبيلية على مياهها الأرخيبيلية يجب ألا تؤثر على حرية الملاحة الدولية، ما ألزم ارتباطها بثلاثة قيود<sup>1</sup>:

- احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة.
- حق المرور البريء.
- حق المرور الأرخيبيلي.

سوف نتعرض إلى موضوع احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة بينما نتطرق إلى موضوع القيد المتعلق بنظام المرور البحري في الفصل الثاني.

### 1.3. احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة

وفقاً لما جاءت به المادة 51 من اتفاقية 1982، فإنه يجب على الدولة الأرخيبيلية، دون الإخلال بالمادة 49، أن تحترم الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى، وتتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخيبيلية. ويتم بناء على طلب أي من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 44-45.

ممارسة هذه الحقوق والأنشطة، بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقات ثنائية تبرم بينها، شريطة عدم نقل هذه الحقوق إلى دول ثالثة أو إلى رعاياها ولا تُشاطر مع دول ثالثة أو مع رعاياها.

كما تحترم الدولة الأرخيبيلية الكابلات المغمورة الموجودة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، وتسمح هذه الدولة بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلقيها الإخطار الواجب بموقعها وبنية إصلاحها مثلما جاء في الفقرة الثانية من نفس المادة.

### الفرع الثالث

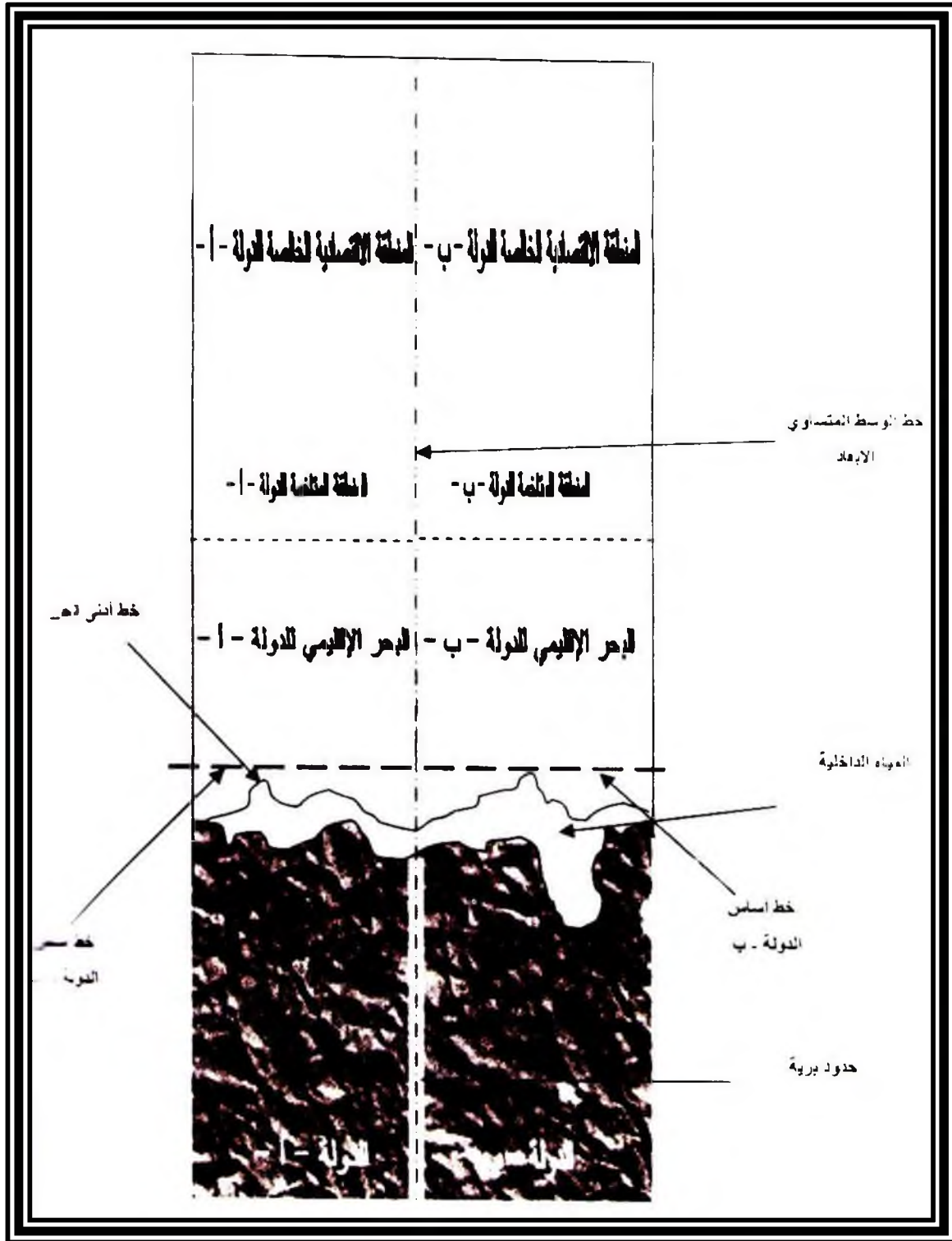
#### حدود البحر الإقليمي الواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة

مهما يكن فإن التصرف الأحادي الذي تقوم به الدولة الساحلية في هذه الحالة، عند رسمها لخطوط أساس قياس عرض بحرها الإقليمي، قد يخلق بعض النزاعات الدولية بين الدولة الساحلية والدول المجاورة لها على نفس الخط الساحلي أو بينها وبين الدول المقابلة لها، حيث يلاحظ دائماً وجود إشكالات خاصة في تثبيت حدود البحر الإقليمي بينها.

إلا أن تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة لا يثير إشكالا في الوضع الاعتيادي للسواحل، أين تحدد الحدود الجانبية للبحرين الإقليميين للدولتين المتجاورتين بخط مستقيم تبعد كل نقطة فيه بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين<sup>1</sup>، والشكل الموالي يبين ذلك<sup>2</sup>.

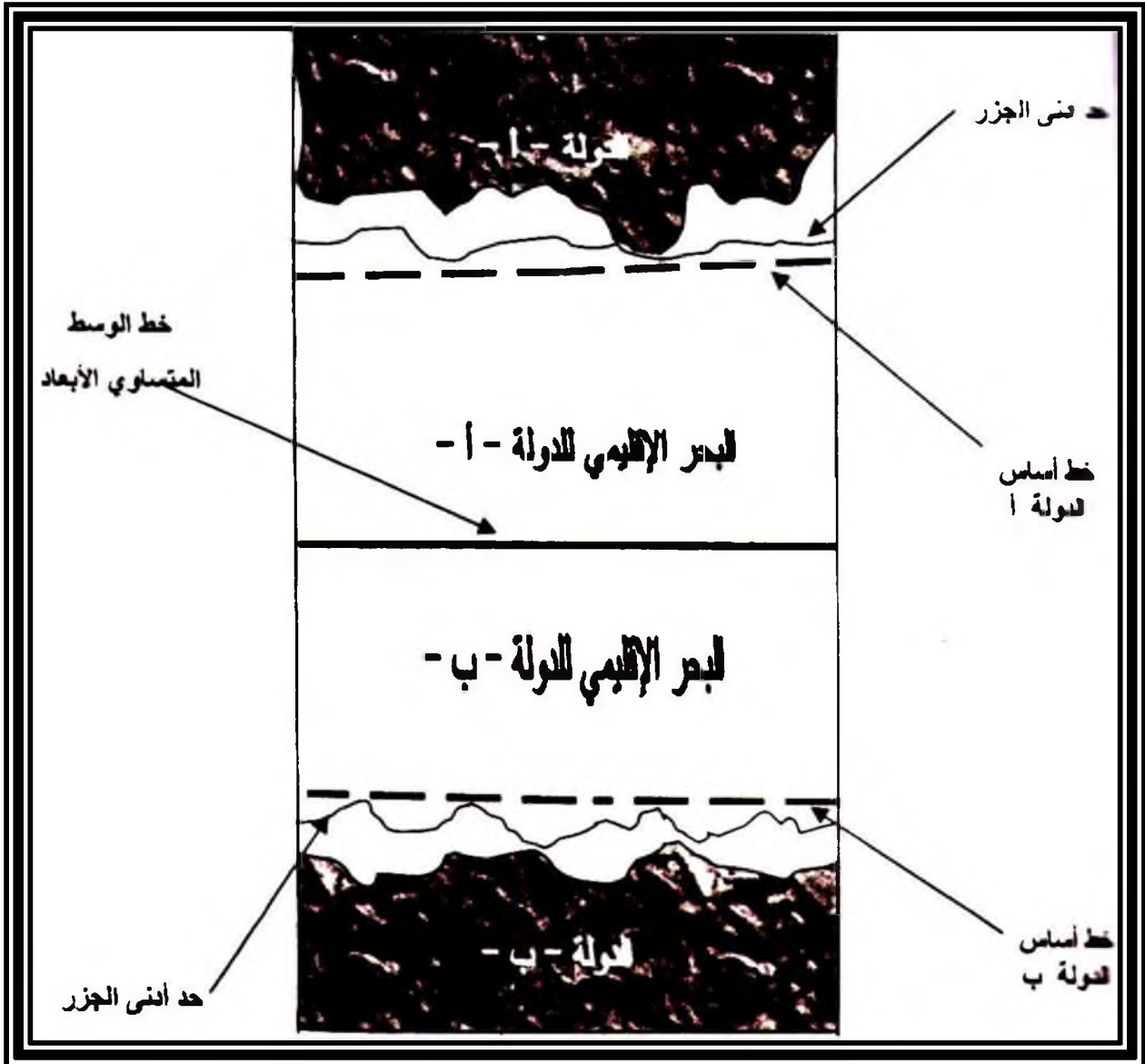
<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 117، وما يليها.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 268-269.



شكل رقم 15 يوضح حالة الدولتين المتجاورتين

وبالنسبة للدول المتقابلة أيضا، تحدد الحدود الخارجية للبحرين الإقليمية لهما بخط أو خطوط مستقيمة تبعد بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين. وهو ما يوضحه الشكل الموالي.



شكل رقم 16 يوضح حالة الدولتين المتقابلتين

إلا أن الصعوبة تثار في حالة تقوس أو انحناء سواحل الدول المتجاورة، بحيث تؤثر في هذه الحالة حدود البحر الإقليمي لأحدهما في الأخرى، وأحيان يكون عرض البحر الموجود بين الدولتين المتقابلتين أقل من عرض البحرين الإقليميين لهاتين الدولتين.

أما بالنسبة للدول التي توجد بها تعرجات أو جُزُر في مياهها، فإنه لا يمكن تطبيق قاعدة خط تساوي البعد أو قاعدة الخط الوسط دون صعوبات أو دون الإضرار بإحدى الدول المعنية، وهو ما تطرقت له بالدراسة فيما بعد، في نفس الحكم تقريباً، كل من اتفاقية جنيف 1958، في مادتها 12، واتفاقية 1982، في مادتها 15، حيث تنص الأخيرة على أنه: "حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

وعليه نستخلص من هنا ثلاثة عناصر للتحديد:

- 4- أن عملية التحديد يمكن أن تتم بطريق الاتفاق بين الدولتين المعنيتين.
- 5- استخدام طريقة خط الوسط وطريقة الأبعاد المتساوية عند عدم وجود اتفاق بين الدولتين المعنيتين.
- 6- تطبيق حل آخر عند وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تستدعي ذلك.

وما يلاحظ على هذه العناصر، هو ما يلي:

- أن الإشارة إلى الاتفاق جاءت زائدة، فالدول ذات السيادة حرة دائماً في إبرام ما تشاء من الاتفاقيات وفي الامتناع عنها، كما أنها حرة في الاتفاق على تحديد حدودها في حدود ما تسمح به قواعد القانون الدولي<sup>1</sup>.
- فيما يخص العلاقة بين تساوي البعد والظروف الخاصة، فقد كان هناك تساؤل يدور حول إمكانية افتراض وجود تسلسل بين هذين العنصرين، والقول إن كون هذه القاعدة تطبق على الحالات غير الطبيعية فقط، لذا يفترض خضوع قاعدة الظروف الخاصة لقاعدة تساوي البعد، أي أن قاعدة تساوي البعد تسمو على قاعدة الظروف الخاصة

<sup>1</sup> - انظر، المادة 53، من اتفاقية فينا لقانون المعاهدات المعقودة في 23 نيسان (أفريل) 1969.

لكن هذا الافتراض يصعب إسزاده لأن كلا العنصرين يطبقان في حالات مختلفة، فلا يمكن إن القول بسمو إحداهما على الأخرى.

- أن تعبير "الظروف الخاصة" لم تحدده المادة 15، السابقة تحديدا واضحا ودقيقا باستثناء الإشارة إلى الحقوق التاريخية، وقد حاولت لجنة القانون الدولي عند تعليقها على هذه النقطة، توضيح المقصود بهذه الظروف عند إشارتها إلى الشكل الاستثنائي للساحل ووجود الجُزر، والممرات الصالحة للملاحة<sup>1</sup>.

وقد جاءت بعض المقترحات والمخاوف لبعض البلدان مثل: اليونان وتركيا وفنزويلا، بشأن هذا الموضوع في المؤتمر الثالث لقانون البحار، لكنه في الغالب لم يعرف اهتماما كبيرا، ويظهر سبب ذلك في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال والجرف القاري بين تونس وليبيا التي أشارت إليهم محكمة العدل الدولية، وكذلك في الأشكال المختلفة للساحل التي تحوي جُزر وممرات، وعلى هذا الأساس فإن أغلب الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار قبلت الصيغة الواردة في المادة 15، السابقة والتي تذكر تساوي البعد والظروف الخاصة وتهمل أي إشارة واضحة لهذه الأخيرة، ما جعل هذه القاعدة تكتسب قوة العرف في البحر الإقليمي، حسب حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال.

### المطالب الثالث

#### الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي (النظريات)

إن الموضوع المتعلق بالطبيعة القانونية للبحر الإقليمي ذو أهمية كبرى، لذلك فقد كان محل جدال فقهي وقانوني كبير، فبهذا التحديد تتقرر علاقة الدولة الساحلية في موضوع السيادة عليه والنظام القانوني المتميز الذي تتبعه، ومقدار ما تتمتع به الدول الأخرى من حقوق كذلك في هذا المجال البحري، سواء لما يتقرر لها من مرور بريء أو من ناحية تحديد المركز القانوني للسفن الأجنبية المارة عبره، ويقصد بالطبيعة القانونية للبحر الإقليمي الأساس القانوني الذي يدخل للدولة ممارسة رقابتها وحقوقها التي تدعيها على هذا الجزء، وكما تقدم فإن هذا الموضوع قد عرف ولا يزال

<sup>1</sup>- راجع، الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، الجزء الثاني، 1956، ص 300.

- وقد جاء حسب محكمة التحكيم الفرنسية البريطانية، في الفقرة 70، من قرارها الصادر في 30 حزيران 1977، في قضية الجرف القاري، أن أعمال لجنة القانون الدولي بينت أن السبب الذي دعاها إلى إدخال مفهوم الظروف الخاصة في المادة 12، من اتفاقية 1958، حول البحر الإقليمي والمادة 06، من اتفاقية الجرف القاري، هو تصحيح النتائج غير المنصفة التي يمكن أن تنتج عن التطبيق الآلي لطريقة تساوي البعد، ولضمان التحديد المنصف في جميع الحالات.

- Voir ; L. Cafilich ; « La délimitation des espaces entre Etats dont les côtes se fond face ou sont adjacentes », en Traité du nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, Bruxelles, Bruylant, 1985. p. 390.

يعرف خلافات ونقاشات فقهية، برزت أهميتها عندما كان قانون البحار عرفيا بشكل أساسي، فبسبب غياب النص الوضعي الذي يحدد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، قام المؤلفون بتحليلاتهم المختلفة. إلا أن تعامل الدول اللاحق أدى إلى تبلور القانون الوضعي بشكل يجسد ذلك التعامل، وجاءت بعض الأفكار التي كانت في مجملها تدور وتنقسم حول تيارين أساسيين، الأول يقول بأن البحر الإقليمي يعتبر جزءا من أعالي البحار، والثاني يناصر الفكرة التي تقول أن البحر الإقليمي ما هو إلا الجزء المغمور من إقليم الدولة<sup>1</sup>.

## الفرع الأول

### اعتبار البحر الإقليمي جزءا من أعالي البحار

يرى أنصار هذا الاتجاه أن البحر الإقليمي كالبحر العالي من حيث الطبيعة، ودارت هنا فكرة متبادلة بين التنازل عن الحرية والتقييد للسيادة، إذ أنه لا بد من التنازل عن جزء من الأولى لفرض حماية حقوق الدولة الساحلية، ولا بد من تقييد الثانية في سبيل مصلحة الملاحة الدولية، وقد ظهرت في هذا الإطار ثلاث نظريات:

#### أولا. نظرية الحق السيادي للدولة

حيث يرى الفقيه الفرنسي فوشي، أن الحقوق التي تتمتع بها الدولة على البحر الإقليمي هي عبارة عن اختصاصات *Compétences* منحها لها القانون الدولي لتحمي نفسها وتضمن بقاءها وأمن شواطئها، ولهذا نجدها تمارس الرقابة في الشؤون العسكرية والصحية والجمركية في هذه المنطقة، أضف إليه بعض الامتيازات في ميدان الصيد لتلبية احتياجات السكان الاقتصادية، فالدولة هنا تمارس هذه الحقوق على البحر الإقليمي ليس باعتباره جزءا من إقليمها وإنما بسبب قربه من شواطئها وما ينتج عنه من أخطار على أمنها، ورغم هذا فهي ليس لها حق إصدار التشريعات أو حق القضاء، بل يقتصر حقها على تلك الإجراءات فقط، الشيء الذي أدى إلى نقد هذه النظرية كما انتقدت أيضا نظرية الحقوق الأساسية للدولة المشتقة منها، لكنه ورغم ذلك نجد أن قانون البحار الجديد قد جسد هذه النظرية في فكرة الحماية الذاتية المعترف بها للدولة الساحلية ضد التلوث البحري<sup>2</sup>.

#### ثانيا. نظرية الارتفاقات الساحلية

<sup>1</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 274.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 123 - 124.

- R.J.Dupuy, La mer sous compétence nationale. en, Traité de Nouveau droit de la Mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985 p.226.



جاء في فحوى هذه النظرية أن البحر هو ملكية مشتركة تعود للجماعة الدولية، وأن السيادة عليه تعود للجماعة الدولية أيضا، وقد نادى بهذا الاتجاه فينتوريا Francisco de Victoria<sup>1</sup>، وألبرت دولابراديل De Lapradelle، سنة 1898، حيث بين أن الدولة الساحلية ليس لها على البحر الإقليمي إلا حقوق ارتفاق تمارس في الأمور العسكرية والجمركية والصحية، وهي حقوق معترف بها لغرض تمكين هذه الدولة من حماية نفسها، ونستنتج من هذه النظرية بعض النتائج منها:

- أن فيه تقليص لاختصاصات الدولة بالقدر الذي يتناسب مع حمايتها.
  - أن البحر الإقليمي لا يشكل وحدة متجانسة، ولكن توجد فيه مناطق مختلفة تبعا لنوع الاختصاصات المعترف بها للدولة الساحلية. حيث نجد أن هناك منطقة للصيد وأخرى للرقابة على الأنشطة العسكرية وثالثة تختص بالرقابة الجمركية، وغير ذلك.
- لكن هذه النظرية حاليا تجد لها إشعاعا في فكرة التراث المشترك للإنسانية الخاص بأعماق البحار والمحيطات التي نادى بها الأمم المتحدة عام 1970، والتي تجسدت في اتفاقية 1982.

### ثالثا. نظرية الملكية العامة الدولية

بعض الفقهاء في القانون الدولي يرون أن البحر ملك عام دولي للجميع الحق في استغلاله *domaine public international*، من بينهم الفقيه الفرنسي جورج سل G. Scelle، وحثهم في ذلك هو الوحدة الطبيعية للوسط البحري، فهم يرون أن البحر تتحكم فيه الجماعة الدولية فيما يخص الملاحة والتبادل، وبما أن الدولة مشاطئة للملك العام فتدخل لها بعض الاختصاصات المعينة، كحال استفادة مجاور الطريق من تسهيلات ذلك الطريق بحكم موقعه.

لكن هذه النظريات التي تُحقق البحر الإقليمي بالبحر العالي لم تصمد أمام النقد الموجه إليها، لأنه لم يتم تبين الأساس الذي استند إليه لتبرير سيادة الجماعة الدولية على البحر الإقليمي، حيث أنه لا يمكن تصور وجود حق الارتفاق خارج حدود الاتفاق، كما أن فكرة حق المحافظة لا تكفي لتفسير الكثير من الحقوق التي تمتلكها الدولة على البحر الإقليمي، فبعض هذه الحقوق لا يتعلق بضرورة حماية أمن الدولة وسلامتها، كالحق في تنظيم الملاحة مثلا، إضافة إلى أن تقرير حق المحافظة للدولة الساحلية لا يستوجب اعتبار البحر الإقليمي جزءا من البحر العالي، بل يمكن أن يكون العكس هو الصحيح<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - كان يرى فينتوريا (1480-1546)، أن جميع الأشياء هي في الأصل ملكية لجميع البشر غير قابلة للقسمة، ثم حدث تقسيم للأشياء لكن هذا التقسيم لم يشمل البحر الذي بقي ملكية مشتركة. انظر موقع: [http://en.wikipedia.org/wiki/francisco\\_de\\_vitoria](http://en.wikipedia.org/wiki/francisco_de_vitoria)

- راجع، عبد المجيد بوسحابة، محاضرات قانون المجتمع الدولي، كلية الحقوق، قسنطينة، 2004.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 124-125.

## الفرع الثاني

### النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة

ينقسم أنصار هذه النظرية إلى قسمين في تفسير طبيعة هذه العلاقة.

#### أولا. نظرية حق الملكية

من الفقهاء من يرى أن علاقة الدولة بالبحر الإقليمي هي علاقة ملكية *dominium*، خاصة في موضوع الصيد والملاحة حسب الفقه الروماني، فالدولة الساحلية كما هو معروف تمارس على بحرها الإقليمي كافة الحقوق والاختصاصات والسلطات التي تباشرها أيضا على إقليمها البري، لكن هذا المفهوم تطور فيما بعد بفضل جماعة من الفقهاء الكبار على رأسهم فاتيل، وأخذت بها بعد ذلك بعض دول العالم الثالث، بسبب الخلط بين مفهوم الملكية *dominium*، والسيادة *Imperium*، لأن هدف هذه الدول كان يتمثل في الاعتراف بسيادة ذات غاية اقتصادية تسيطر من خلالها على مصادر الثروة في هذا الجزء البحري، إلا أن هذه النظرية قد تعرضت للنقد وتم رفضها من غالبية الفقهاء بحجة أن التملك يستوجب الحيازة، لكن الحيازة في البحر لا يمكن أن تتحقق كما هو عليه الحال في الإقليم البري، أضف إلى ذلك أن العلاقة بين هذا الأخير والدولة هي علاقة سيادة وليست تملك.

#### ثانيا. نظرية السيادة

لمّا كان يعتبر أصحاب هذه النظرية أن البحر الإقليمي هو ملحق بإقليم الدولة الساحلية، قالوا بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي كما هي على إقليمها البري، وتستطيع الدولة أن تفرض على هذا الجزء سيادتها بالقوة وأن تفرض عليه رقابتها الكاملة، وقد لاقت هذه النظرية قبولا وارتياحا من الفقه الدولي من بين النظريات التي تبحث في علاقة الدولة ببحرها الإقليمي، وهذا ما تأكد في الدورة التي أجزاها معهد القانون الدولي بـستوكهولم عام 1928، كما تأكد ذلك أيضا في البيان الختامي لمؤتمر تدوين القانون الدولي الذي انعقد في لاهاي عام 1930<sup>1</sup>.

## الفرع الثالث

### الموقف الدولي من هذه النظريات

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 125 - 126.

قد لوحظ على موقف الدول من خلال القوانين التي اهتمت بهذه القضية تأييدها لنظرية السيادة على البحر الإقليمي وتوضح ذلك على النطاق الداخلي بنفس المستوى الذي كان عليه على النطاق الدولي.

### أولاً. على مستوى النطاق الداخلي

قد اعتمدت أغلب الدول في قوانينها الوضعية على مد سيادتها على البحر الإقليمي، ومن أمثلة ذلك ما جاء في اللائحة البريطانية الصادرة عام 1908 واللائحة الجمركية السويدية الصادرة في 17 تشرين الأول (أكتوبر) 1927، والقانون الإيراني الصادر في 12 حزيران (يون) 1959، والقانون البيروفي المتعلق بالطيران المدني رقم 15720، الصادر في 11 تشرين الثاني (نوفمبر) 1965، وكذلك المرسوم رقم 1098، الصادر في 25 آذار (مارس) 1970، وبالنسبة للدول العربية نلاحظ المرسوم المصري الصادر في 15 كانون الثاني (جانفي) 1951، والرسوم التشريعي السوري تحت رقم 304 لسنة 1963، والقانون اليمني رقم 8 الصادر في 9 شباط (فيفري) 1970، والرسوم العماني الصادر في 17 تموز (جويلية) 1972<sup>1</sup>.

### ثانياً. على مستوى النطاق الخارجي

دولياً، جاءت بعض الاتفاقيات تأييداً لمبدأ السيادة على البحر الإقليمي، من بينها اتفاقية باريس لعام 1919، للطيران المدني<sup>2</sup>، واتفاقية شيكاغو عام 1944، للطيران المدني كذلك والتي نصت على السيادة الكاملة والممانعة للدولة الساحلية على كامل بحرها الإقليمي، إلا أنه يستثنى من ذلك كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، واتفاقية مونتيجويباي لقانون البحار لعام 1982، اللتان قيدتا هذه السيادة بجملة من القيود لمصلحة الملاحة الدولية، إذن فبذلك تكون هاتان الاتفاقيتان قد أخذتا بنظام الازدواجية الذي يعترف بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي من جهة، لكنه يقيداً لمصلحة الملاحة الدولية من جهة أخرى، وهو ما يفرق سيادة الدولة على إقليمها البري عن سيادتها على بحرها الإقليمي.

## المطلب الرابع

### سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات

<sup>1</sup> - محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 297 وما يليها.

-Voir aussi ; Arrêt de N.U ; ST/LEG/SER.B16/ National Legislation and treaties relating to the law of the sea, pp.3-40.

<sup>2</sup> - انظر المادة الأولى من اتفاقية باريس للطيران المدني لعام 1919.

كما جاء في الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فإن الدولة الساحلية تمارس سيادتها على إقليمها البري وعلى بحرهما الإقليمي بنفس المستوى، حيث نصت على أن: " سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري...، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".

## أولا. الاختصاصات الخالصة للدولة على بحرهما الإقليمي

يرى البعض أن الدولة تتمتع في هذا النطاق البحري باختصاصين، الأول تشريعي والثاني قضائي<sup>1</sup>. وسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي تذول لها جملة من الاختصاصات الوظيفية الخالصة في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط والبوليس وهو الدور الذي سبق للقضاء الدولي وقبله العرف الدولي كذلك أن كرساه في مناسبات كثيرة، وتفصيل هذه الاختصاصات جاء في الميادين التالية:

### 1. الصيد البحري

حيث يخضع هذا النشاط في البحر الإقليمي إلى احتكار الدولة الساحلية المطلق حيث لا تسمح به إلا لرعاياها، لكنه يمكن لرعايا الدول الغير القيام بهذا النشاط بموجب اتفاق دولي ثنائي، أو بموجب حقوق تاريخية للدولة الغير، أو بموجب اتفاقية جماعية مثل الاتفاق الأوربي سنة 1983، المتعلق بالسياسة المشتركة داخل المجموعة الاقتصادية الأوربية في مجال الصيد البحري.

### 6. البحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية للبحر الإقليمي

تخضع أيضا هذه النشاطات للاختصاص المطلق للدولة الساحلية، وفي حالة عجز الدولة عن استغلال هذه الثروات يمكن للدولة الساحلية أن تعهد بذلك إلى أشخاص معنوية أجنبية وفق عقود

<sup>1</sup> - والاختصاصين كالتالي:

3. الاختصاص التشريعي الذي تتمتع به الدولة الساحلية في هذا الحيز من البحر جاء بناء على العرف الدولي الذي اعترف لها منذ القديم بهذا الاختصاص، خاصة في مجال الجمارك والضرائب، كما اعترف لها بحق تنظيم الصيد وحق احتكاره لرعاياها حيث تم تحديد مجموعة من العقوبات ضد من يخالف هذه التنظيمات والقواعد، إذ لا يتم السماح بالصيد الأجنبي إلا بموجب اتفاق يعقد بين الدولة الساحلية والدولة الأجنبية المعنية.

4. الاختصاص القضائي الذي تتمتع بممارسته الدولة الساحلية ظهر جليا من استخدام الفعل الفرنسي « ne devrait pas » والفعل الانجليزي « should not » والفعل باللغة العربية « لا ينبغي » الوارد في المادتين 27 و 28 من اتفاقية 1982، المتعلقتين بالولاية فالاختصاص في هذا النص هو القاعدة بينما عدم الاختصاص هو الاستثناء، والفعل المذكور أعلاه، معناه أن النص يجعل أمر الاختصاص متروكا لإرادة الدولة نفسها، ولكنه يدعوها إلى عدم ممارسته إلا في الحالات الواردة في النص مراعاة لمصلحة الملاحة الدولية.

- وقد تم الاتفاق في لجنة الصياغة على استخدام الفعل « لا ينبغي » ... أن تمارس « بدل الفعل « لا تمارس » لأن الفعل الأول لا يتضمن من الجزم ما يتضمنه الفعل « لا تمارس » ولكن يتضمن الدعوة إلى عدم ممارسة الحق المقرر أصلا للدولة الساحلية، انظر، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 127.

امتياز أو إجازات استغلال. ويبقى وارداً حق هذه الأخيرة في إلغاء التراخيص مع تعويض عادل لفائدة المتعاقد الأجنبي.

## 7. الجمارك

للدولة الساحلية الحق في اتخاذ التدابير التي تمنع تهريب الأموال والبضائع، وفرض الرقابة للكشف على أحوال الهجرة غير المشروعة، وكذلك لها أن تفتش السفن على مستوى هذا النطاق البحري واحتجازها في حالة المخالفة، وتعقبها إلى البحر العام في حال المطاردة الحثيثة، ومصادرة الأموال غير المشروعة وإنزال العقوبات بالمهربين.

## 8. الحفاظ على الصحة العمومية

للدولة الساحلية أيضاً كامل الحق في اتخاذ الوسائل اللازمة لحماية إقليمها ورعاياها من الأوبئة والأمراض، فتقوم بالحدج الصحي على بعض موانئها، أو تمنع بعض السفن من دخولها، أو تمنع بعض الأشخاص من النزول إلى اليابسة.

## 9. الرقابة الإدارية وتسيير الملاحة

تنظيم شؤون الملاحة وتسييرها في البحر الإقليمي حق للدولة الساحلية بشرط الإعلان لذلك، فهي تحدد المواقع المخصصة للسفن، وعددها والسفن الممنوعة من دخول موانئها لأجل معين أو مجهول، وهو ما جاءت به المادة 21 من اتفاقية 1982 حيث نصت في الفقرة الأولى على أنه:

2- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- ط- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- ي- حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- ك- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- ل- حفظ الموارد الحية للبحر.
- م- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصايد الأسماك.
- ن- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- س- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
- ع- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة والصحة.

وتنص في فقرتها الرابعة على أنه: " تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر. "

بالرغم من أن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي معترف بها من طرف القانون الدولي، إلا أنها لا يمكن أن تكون بنفس الممارسة على الإقليم البريء أو المياه الداخلية عموماً، ويصفها بعضهم بأنها سيادة محدودة Souveraineté Limitée، لا تدخل على أساسها صلاحيات مطلقة للدولة ولذلك أوردت لهذه السيادة قيوداً، استجابة إلى مصلحة الدول في تمكينها من حرية الملاحة الدولية.

### ثانياً. القيود الممارسة على سيادة الدولة في بحرها الإقليمي

جاءت هذه القيود مراعاة لما تقتضيه مصلحة الجماعة الدولية في ضمان أكبر قدر من حرية الملاحة، رغم أن اتفاقيتي 1958 و1982، اعترفتا بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي أساساً. فقد ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من اتفاقية 1982، ومثلها المادة الثانية من اتفاقية 1958، أن «تتمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي».

وبمراجعة مواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي المتعلقة بهذا الموضوع، نلاحظ أن هذه السيادة تخضع لبعض القيود وأهمها نذكر قيد حق المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بالمركز القانوني لهذه السفن في البحر الإقليمي<sup>1</sup>، وقد نصت على ذلك المادة 17 من اتفاقية 1982 حيث قالت: "للسفن التابعة لكل الدول الساحلية منها وغير الساحلية أن تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي ضمن حدود أحكام هذا القانون."

وهناك من يفرق بين السفن التي تدخل المياه بإرادتها وتلك التي تدخلها بفعل قوة قاهرة كعاصفة مثلاً، حيث تشكل هذه الظاهرة الطبيعية أحياناً خطراً على سلامة السفن المتواجدة في المنطقة فتُجبر على دخول ميناء دولة أجنبية، ويعد هذا بمثابة قيد على سيادة الدولة الساحلية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 128.

<sup>2</sup> - وجدير بالذكر أن "مقال الظاهرة الطبيعية" استشهد به الأستاذ عبد القادر شربال، فيما يخص المياه الداخلية، كما يمكن أن تحدث مثل هذه الظواهر طبعاً في المياه الإقليمية. انظر في هذا الصدد؛ عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 72.

وهذا من بين ما سنعرضه في الفصل الثاني، لكن قبل ذلك ينبغي أن نستطلع الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن في المبحث الثاني.

## المبحث الثاني الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن

دأب الناس منذ آلاف السنين على استخدام السفن في ارتياد البحر واكتشاف أسراره وما ينطوي عليه من مغامرات، وأهم من ذلك أن الناس أبحروا من أجل الاستكشاف والاستيطان كما أبحروا من أجل التجارة والغزو. ومع مرور الزمن تطورت الحضارة البشرية تطورا كبيرا وسريعا وشهدت عصرا للنهضة شمل كل المجالات في أواخر القرن 19م، وبدايات القرن العشرين إلى اليوم، تطورت معها أيضا القوارب والسفن، وأصبحت هذه الأخيرة جزءا هاما من النظم التجارية والعسكرية الحديثة، كما أصبحت محور الزاوية والأساس في كل ملاحية بحرية، تغيرت فيها صناعة السفن رأسا على عقب بعد أن كانت تصنع السفن القديمة من الخشب سواء من البامبو أو الخيزران. لكنه بعد اختراع المحركات البخارية تغير معها جسم السفينة وأصبح من حديد، كما أصبحت السفن في ذلك الوقت تولد الطاقة الكهربائية من نفسها بمولدات خاصة، أين كانت تبلغ سرعتها من 20 إلى 25 عقدة أما الآن فسفن الملاحية تبلغ سرعتها أكثر من 40 عقدة<sup>1</sup>.

فالسفينة كوسيلة من وسائل النقل وواسطة من وسائط المواصلات، البحرية الرئيسية على مستوى هذا النطاق اتخذت هيكلًا معينًا استوجب أن يتم تنظيمها وفقا لمنظومة قانونية معينة، ما أخضعها إلى نظامين قانونيين في نفس الوقت، القانون الدولي للبحار والقانون البحري، ويشترك القانونين في تحديد مفهوم السفينة، إلا أن قانون البحار يشترك مع القانون الدولي الخاص في تحديد علاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، ويفرد في تحديد مركزها القانوني عند وجودها في كل جزء من أجزاء البحار<sup>2</sup>.

لذلك سنحاول دراسة الأحكام المتعلقة بالسفن من خلال أربعة مطالب نوردتها كالتالي:

- المطلب الأول. مفهوم السفينة وأنواعها
- المطلب الثاني. جنسية السفينة
- المطلب الثالث. راية السفينة
- المطلب الرابع. طبيعة السفينة وحالتها القانونية

<sup>1</sup> - موقع: <http://www.bahreya.com>

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 64.

## المطلب الأول

### مفهوم السفينة وأنواعها

كما تقدم سابقا فالسفينة تعتبر الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية، إلا أن ظهور التقنيات الجديدة في الصناعات البحرية أدت إلى خلق وضعية مانعة لإعطاء مفهوم دقيق للسفينة، كما أن هذه الوضعية لا تقتصر فقط على القانون البحري الداخلي أو حتى القانون التجاري، بل تشمل أيضا القانون الدولي<sup>1</sup> مما أدى إلى ظهور اتجاهات مختلفة لم يتفق في تعريفها فقهاء القانون البحري وفقهاء القانون الدولي العام ولا فقهاء القانون التجاري أيضا في هذا الشأن، منهم من التزم الصمت بخصوص تعريف السفينة، ومنهم من اقتصر على تعريف ضيق يرتبط أساسا بموضوع النص أو بطبيعة المادة التي يتم تحليلها، ومنهم من اعتمد تعريفا موسعا أو تمثيلا على الأقل من حيث بعض العلاقات والجوانب ليشمل بذلك مختلف هذه المنشأة البحرية ولم يوضع معيار محدد لتعريف السفينة وتمييزها عن غيرها من المركبات<sup>2</sup>.

كل ذلك خلق بعض المشاكل في تطبيق الأنظمة القانونية المتعلقة بتسيير هذه الآلات على نحو معين، وسندحاول الوقوف على هذه التوجهات وتبيين مختلف الآراء والتعريفات في هذا الصدد، محاولة منا إيجاد تعريف جامع مانع نخلص إليه درءا لأي إشكال يقف عثرة في تطبيق قواعد القانون الدولي، وهذا من خلال ما يأتي.

### الفرع الأول

#### مفهوم السفينة

قبل الولوج إلى مختلف التعريفات التي عرفتها السفن خلال مراحل تطورها، ينبغي لفت الانتباه إلى بعض النقاط التي كان يؤخذ بها كمعيار لتمييز السفينة وتحديد صفتها، فقد كان معيار الطوفان على سطح الماء كافيا في السابق لتحديد صفة السفينة وقد أخذ بهذا المعيار كل من قانون المياه الإقليمية البريطاني لعام 1878، ومقرر لجنة نظام الموانئ البحرية المبرم في جنيف عام 1923، لكن لا يمكن الأخذ به لأنه ذو مضمون يتسع ليشمل كل ما يمكن أن يطفو على الماء من منشآت، كما يلاحظ أيضا أن تعريف السفينة لم يرد في اتفاقيات جنيف لعام 1958، أو حتى في اتفاقية 1982، لكنه ورد في عدد من الاتفاقيات متعددة الأطراف، إلا أن هذه التعاريف لا يستدل بها وليس لها أثر إلا في نطاق تلك الاتفاقيات.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، الوسيط في القانون البحري المغربي، طبعة 2000، ص 61.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، نفس المكان.



كما أنها تحتوي على عناصر مرتبطة بدقة بموضوع الاتفاق. فمثلا نلاحظ في اتفاقتي لندن لعام 1954، وعام 1973، المتعلقتين بالتلوث من المحروقات والتلوث من السفن، على التوالي، قد شملتا في تعريفيهما الأرصفة الثابتة والمتحركة وأن الأخيرة أضافت إلى ذلك ما يسمى بالمنزلاقات على الهواء **Aeroglisseurs**، وجاءت اتفاقية بروكسل في 29 تشرين الثاني (نوفمبر) 1969، المتعلقة بموضوع التدخل في البحر العالي في حالة الحوادث التي تؤدي إلى التلوث من المحروقات واستبعدت من التعريف تلك المنشآت وجاءت اتفاقية أثينا في 13 كانون الأول (ديسمبر) 1974، وشملت المنشآت التي يصطلح على تسميتها " **المركبات بوسادة هوائية** " أو ما تُعرف باللغة الفرنسية **Véhicules à coussin d'air**، سميت كذلك لأنها تتحرك فوق طبقة من الهواء وتبقى دائما على مسافة قريبة جدا من سطح الماء. لذلك فهي لا تعتبر من السفن<sup>1</sup>.

ونحاول الآن سرد بعض التعريفات التي جاءت بها مختلف الاتفاقيات. فقد عرفت المادة الأولى من اتفاقية لندن التي عقدت في 20 تشرين الأول 1972، السفينة بقولها « إن عبارة (السفينة) معناها كل آلة أو جهاز من أية طبيعة كانت بما فيها الآلات بدون غاطس والطائرات المائية المستعملة أو القابلة للاستعمال كوسيلة للنقل على الماء ».

وفي تعريف للجنة القانون الدولي للسفينة المقدم في تقريرها السادس بتاريخ 01 آذار (مارس) 1954، حيث نص على أنها « كل جهاز **engin** قادر على الحركة في المجالات البحرية، باستثناء المجال الجوي، بتجهيزه وطاقمه الخاصين لخدمة الأغراض المستخدم من أجلها ». ما يلاحظ على هذا التعريف أنه يتلاءم مع معطيات القانون الوضعي ويمكن أخذه في الاعتبار. إلا أن ما يعاب عليه هو أنه يهمل معيار التخصيص للملاحة في البحار رغم أنه يعتمد على معيار قابلية هذه الآلات للملاحة في البحر، وبالتالي فإنه يستبعد بعض الأنواع من منحها صفة السفينة انطلاقا من التعريف مثل السفن النهرية والسفن المستخدمة في المياه الداخلية.

كما يعرفها كل من الأستاذ **David Ruzié** و **Gérard Teboul**، أنها وبحكم غياب التعريفات الدولية، يمكن أن نعتبر سفينة، كل آلة عائمة، منظمة، قادرة على مواجهة أخطار البحر باستثناء القوارب **Radeaux** ومعدات الشواطئ، كالمعدات المستعملة للصيد<sup>2</sup>.

وهناك بعض الأجهزة العائمة غير المؤهلة بطبيعتها للرحلات البحرية كالقوارب البوابات **les bateaux- porte** والحطام **les épaves** والزوارق **les bateaux- scaphandriers** والمعامل

<sup>1</sup> -F.M.Fay ; « la nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P, 1973/4, pp. 1003-1004.

<sup>2</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 126.

العائمة والزوارق التي تعمل داخل الميناء، وذلك منذ قرار المحكمة Martens الصادر عام 1897، في قضية Costa- rica Packett، كما لا تعتبر من السفن، المنزلاقات على الهواء السابق ذكرها<sup>1</sup>.

في حين تباينت آراء الفقه والقوانين الوضعية فيما يتعلق بالجزر العائمة، فمنهم من اعتبرها من السفن إذا كانت تملك شكلا عاما يشبه السفن ومجهزة أيضا بمحركات للدفع، ومنهم من يعارض هذا الرأي، ومنهم من يتخذ موقفا غير واضح<sup>2</sup>.

وبعد كل هذا يتبين أن أفضل مفهوم يتفق عليه للسفينة، هو ذلك الذي يتلاءم مع ضرورات قواعد القانون الدولي العام المتعلقة بالملاحة ومع طبيعة الملاحة البحرية نفسها. أي يجب أن يكون لها قابلية للملاحة في البحار وهذا ما نجده في معيار تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، وبناء عليه لا بد من توافر شرطين في السفينة:

### 1. أن تكون مؤهلة وقابلة للملاحة البحرية

أي يجب أن تكون مجهزة ومكيفة بكل التجهيزات والوسائل الفنية اللازمة للملاحة ومرخصة قانونا للأخوض في البحار ومواجهة مخاطرها، وتتساوى في ذلك كل من السفن الشراعية والتي تعمل بالقوة الذاتية أيضا سواء كانت تجارية أو عسكرية، ونلاحظ هنا أنه لهذا السبب تم خروج المراكب التي لا تستطيع الملاحة في البحار من هذا الوصف.

### 2. أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية

لهذا السبب يتم خروج كل من المراكب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار من وصف السفينة، حتى إذا جابت البحار من وقت إلى آخر بصفة غير اعتيادية. حسب هذين الشرطين لا يمكن الوصف بصفة السفينة للقوارب النهرية، الأحواض، الرافعات، والأرصفة والمدارس العائمة وزوارق الميناء وبقية منشآت الموانئ وكذلك الطائرات التي تهبط على سطح البحر أو ما يسمى بالطائرات البرمائية **Hydravion**، فهي تعتبر في حكم الطائرات التي تهبط على سطح الأرض، كما يتم التمييز بالنسبة لما يسمى بالجزر العائمة بين نوعين:

- 3-الجزر المخصصة للحركة من منطقة إلى أخرى مثلا حاملات الطائرات.
- 4-الجزر المخصصة للاستعمال في مناطق معينة، مثلا الجزر المخصصة للتقيب عن النفط.

<sup>1</sup> - F.M.Fay ; Op. cit. p. 1004.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 65.

كما أن كل الأشياء الملحقة بالسفينة والتي تعد من ضروريات الملاحة البحرية، تدخل في وصفها، مثل الآلات والصواري وقوارب النجاة والذخيرة وأجهزة الإرسال اللاسلكي والسلاسل والرافعات، في حين أنه تم إغفال أثاث السفينة وصدرجات الإنقاذ gilets de sauvetage.

## الفرع الثاني

### أنواع السفن

تقسيم السفن وتصنيفها يكتسي أهمية كبيرة وله فائدة عظيمة، خاصة بالنسبة لتحديد الوضع القانوني للسفن في نقاط مختلفة من البحار، مثلًا في المياه الإقليمية التي تعتبر محل دراستنا، إذ في ضوء هذا التقسيم نستطيع تحديد حقوق الدولة التي تمارسها على كل نوع من السفن.

وقد تم تقسيم السفن إلى نوعين رئيسيين هما: السفن العامة والسفن الخاصة. معتمدين في ذلك على معيار ملكية السفينة، وقد تبني معهد القانون الدولي هذا المعيار في دورته المنعقدة في لاهاي عام 1898، أين تم تقسيم السفن إلى حربية وتجارية وضمن النوع الأول نجد السفن المملوكة للدولة، في حين أن النوع الثاني يشمل جميع السفن المملوكة للأفراد. لكن هذا المعيار أهمل فيما بعد، حيث نجد أن معهد القانون الدولي في دورته المنعقدة بستوكهولم عام 1928، قد تبني معيار الغرض الذي تخصص له السفينة بصرف النظر عن مالكها. فإذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير تجارية تعتبر من السفن العامة، أما إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية فتعتبر من السفن الخاصة.

وهو ما أخذ به القانون الوضعي فيما بعد في العديد من الاتفاقيات الدولية مثل: اتفاقيات بروكسل في 10 نيسان 1926، حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات سفن الدولة واتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر العالي واتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>1</sup>.

### أولاً. السفن العامة

وهي السفن التي تمتلكها الدولة وتستعملها للاستخدامات الحكومية أو أن تكون مملوكة لأشخاص القانون الخاص وتخضع في تسييرها للحكومات في الأغراض غير التجارية، هذا وتقسم السفن العامة إلى سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية أي التي تتعلق بالاستخدامات الحكومية أو الخدمة العمومية.

### 2. السفن الحربية

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 66.

قد ورد في المادة الثامنة من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، تعريف السفينة الحربية على أنها "... السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها. ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري"<sup>1</sup>. ويجد هذا التعريف أساسه التاريخي في اتفاقية لاهاي لعام 1907، الذي أصبح فيما بعد أساسا للتعريف التي جاءت في عدد من الاتفاقيات الدولية. وقد وردت في دورة أكسفورد لعام 1913، بعض الشروط لصفة السفينة الحربية نذكر منها:

أ. أن تكون جزءا من البحرية للدولة المعنية.

ب. أن يرأسها قائد من ضباط البحرية.

ج. أن يكون لها طاقم عسكري خاص.

لكن ما يلاحظ على نص المادة الثامنة السابقة الذكر، أنه مأخوذ حرفيا من اتفاقية بروكسل لعام 1952، حول مستثمري السفن الذرية ومطابق تماما لما ورد في معاهدة واشنطن المعقودة في 7 أيلول (سبتمبر) 1977، حول الحياد الدائم لقناة بنما.

كما تعرف المادة 29 من اتفاقية 1982، السفينة الحربية بأنها " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة<sup>2</sup>، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدول ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية." والفرق واضح بين تعريف الاتفاقيتين للسفينة الحربية. فتعريف اتفاقية 1982، يشترط أن تعود السفينة إلى "القوات المسلحة"، بينما تتحدث اتفاقية 1958، عن "البحرية الحربية". فتعبير "القوات المسلحة" يشمل كل السفن الحربية الملحقة بالقوات الثلاث، البحرية والبرية والجوية<sup>3</sup>.

وعليه يمكننا القول أن السفن الحربية هي كل السفن المخصصة للقتال والملحقة بالأسطول الحربي للدولة.

## 2. السفن التابعة لخدمة حكومية

<sup>1</sup> - راجع، اتفاقية لاهاي السابعة لعام 1907، المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية. وكذلك حول تعريف السفينة الحربية راجع أيضا: -C. J. Colombos ; Op. cit. p. 259.

<sup>2</sup> - من العلامات الخارجية المميزة للسفينة الحربية أيضا نجد ما يسمى بلهب الحرب flamme de guerre، وقبطان السفينة يخضع لنظام الانضباط العسكري للدولة. انظر؛

- David Ruzié et Gérard Teboul; Op. cit. p. 129.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68.

هي عبارة عن سفن عامة غير حربية حسب المادة التاسعة من اتفاقية البحر العالي لعام 1958، والمادة 96 من اتفاقية 1982، وهي تلك السفن التي تستخدمها الدولة وتعود إليها والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية. وهناك من يقسمها إلى قسمين:<sup>1</sup>

## 1.2. السفن التابعة للخدمات العامة التقنية

وهي تلك السفن التي تعنى بتقديم معلومات وافية في ميدان الأبحاث والدراسات وتطويرها والاكتشافات العلمية ومعلومات عن الطقس renseignements météorologiques، وأخرى متعلقة بتنشيط الكابلات وعمليات الحفر في البحر، وتتمتع بالحصانة القضائية الكاملة.

## 2.2. السفن التي تمارس نشاطات تجارية

هي سفن ليست تجارية بالمفهوم القانوني أي لا تحمل سجلات تجارية، ولكنها تقوم بنشاطات تأخذ الحكم التجاري، وتخضع للنظام العام المتعلق بالسفن التجارية.

## ثانيا. السفن الخاصة

وهي تشمل السفن التي لا تصبغ بالصبغة الحربية وحتى غير الحربية أحيانا، ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص كما يمكن أن تكون تابعة للحكومات على السواء، مخصصة بطبيعتها لأغراض تجارية<sup>2</sup>، لذلك تسمى بالسفن التجارية، إذن فهي تمثل كل السفن المخصصة لهذه الأغراض ولكنها غير حكومية، وتعتبر في هذا السياق، سفن التسلية والسياحة والرحلات، وفق الرأي الغالب في الفقه وفي التعامل الدولي، بحكم السفن الخاصة لأنها تكون دوما تابعة للأفراد.<sup>3</sup>

## المطلب الثاني

### جنسية السفينة

<sup>1</sup> - David Ruzié et Gérard Teboul; Loc.cit.

<sup>2</sup> - مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 217.

<sup>3</sup> - P. Fedozzi ; La condition juridique des navires de commerce. R.C.A.D.I., Vol. 10. 1925/IV, pp. 44 et s.

كما هو معروف فإن الجنسية تلعب دورا أساسيا في انتماء الأفراد أو أي كيانات أخرى وتبين مواطنهم الأصلي، لذلك وجب حملها لتفادي أي إشكال مثلا تقدير المسؤولية في حالة النزاع.

والسفينة كغيرها من الكيانات الأخرى ترتبط بالدولة برابطة متينة، ذلك لأنها تمثل نوعا من هوية الدولة وأحد مقوماتها الاقتصادية، فلما نذكر السفينة نذكر مباشرة بعدها اسم الدولة التي تنتمي إليها وعليه يمكن تحديد مركزها في المجتمع الدولي. ومن أسباب قيام رابطة الجنسية يمكن أن نذكر سببان رئيسيان هما:

#### - تخصص السفينة

فالسفينة مخصصة للتنقل خارج الحدود التي تمارس عليها الدولة سيادتها، ما يحتم استمرار رابطة الجنسية بين السفينة والدولة المعنية.

#### - خاصية البحر العالي

لا توجد سيادة لأي دولة على البحر العالي، ما يوجب وضع السفن تحت نظام قانوني لدولة ما وهذه الدولة تمثل جنسية السفينة.

وفي دراستنا لجنسية السفينة يتبين لنا أنها لم تخضع إلى التنظيم الدولي الاتفاقي إلا عام 1958، مع اتفاقيات جنيف للبحار. فقد كان الموضوع قبل هذا التاريخ يخضع إلى مجموعة من الأعراف الدولية وإلى عدد من قواعد القانون الداخلي ولم يستقر أيضا حتى بعد هذا التاريخ. وعلى هذا الأساس نحاول معرفة رأي الفقه حول هذا الموضوع كفرع أول، وما جاءت به اتفاقيات 1958 بجنيف و1982 بمونتيغوباي، كفرع ثان.

#### الفرع الأول

#### جنسية السفينة حسب فقهاء القانون الدولي

رغم أن تعبير "جنسية السفينة" قد تجسد في العرف وفي تشريعات عدد من الدول، إلا أن هناك بعضا من فقهاء القانون لازال الشك يساورهم في أساس هذا التعبير ومدى سلامته، فاتفاقية جنيف لم تتطرق إلا للمبادئ العامة وتركت التفاصيل إلى الدول المعنية تسنها في قوانينها الوطنية مثل ما هو عليه الحال في قوانينها الوطنية مثلما هو عليه الحال في القواعد المتعلقة بجنسية الأفراد وكذلك الأشخاص المعنوية.

ويمكن أن نذكر على سبيل المثال بعض فقهاء هذا الرأي كالأستاذ باتيفول Battifol، الذي يقول: "إن الجنسية هي الارتباط القانوني لشخص ما بالسكان المكونين لدولة ما"<sup>1</sup>.

وهو نفس الرأي يراه كل من العميد لوريبور بيجونيير Lerebours Pigeonnière، والعميد لوسوارن Loussouarn<sup>2</sup>، كما يرى الأستاذ روجيه بنتو R. Pinto، أن السفينة مال كالطائرة، لذا فالحديث عن إعطائها جنسية غير مناسب تماما حتى أنه طالب من اللجنة القانونية للجمعية العامة للأمم المتحدة أثناء مناقشتها في دورتها الحادية عشر، أن تحذف من القرار تعبير ما يسمى بالجنسية وأطلق عليها وصف «الجنسية الفاسدة Pseud nationalité».

ما يلاحظ على هذا الرأي أنه يتعارض مع موقف غالبية الفقه، ذلك لأن هذا الأخير لا يرفض استعمال تعبير أخذ به العرف والتعامل لوصف العلاقة الموجودة بين السفينة والدولة ولكنه استعمال عن طريق التشبيه بجنسية الأشخاص الطبيعيين فطبيعة السفينة خاصة جدا لكونها مال منقول، يمكن مقارنتها بالشخص الطبيعي من زوايا عديدة، ولتبرير هذه المقارنة قيل أنه إذا كان للسفينة هوية كالشخص الطبيعي بمعنى أنها تحمل اسما وحمولة ولها موطن وميناء فإنها تملك جنسية<sup>3</sup>.

كما أنه من المعلوم فليس للسفينة شخصية قانونية وأنها ليست من أشخاص القانون ولكنها وسيلة لبعض النشاطات الإنسانية الأخرى التي وجدت لأجلها. وفي الحقيقة أيضا يمكن للبعض القول أن نفس الأمر يتعلق بالآلات الأخرى التي يمكن مقارنتها بالأشخاص، وهذا شيء صحيح، لكن حالة السفينة قد تختلف من حيث أن هناك جماعة إنسانية تعيش وتعمل على ظهر السفينة فتعكس هذه الأعمال على صورة السفينة بصفة مستمرة وكأنها صادرة منها مباشرة. ما يؤدي إلى تشكيل ما يُدعى L'aggregation أي organisation<sup>4</sup>.

فالسفينة في عمليات الصيد ينسب إليها سلوك الصيد وفي الاستكشاف تسمى بالمستكشفة وفي العمليات الحربية تسمى بالسفينة الحربية أو المحاربة أو المقاتلة، وإذا كانت مخصصة للتجارة فتسمى بالتجارية وغيرها، ففي كل هذا هي تخضع لنظام معين كما تتعرض في نفس الوقت لعقوبات معينة جزاء على مخالفاتها المرتكبة.

<sup>1</sup>- H. Battifol ; Traité de droit international privé, Paris, L.G.D.J., 4<sup>e</sup> édition, 1967, No. 59.

<sup>2</sup>- Lerebours Pigeonnière et Y. Loussouarn ; Droit international privé, Paris, Dalloz, 1970, p. 79.

<sup>3</sup>- F.M. Fay; Op. cit., p. 1006.

<sup>4</sup>- G.Gidel; Le droit international public de la mer, chateaurous. t, I, 1932, p. 253.

وعلى هذا الأساس فإن السفينة يجب أن تحمل جنسية معينة لأنها ذات وضع خاص تجاه الدولة وهي تشترك مع الأفراد في فكرة مفادها أن كل نشاط يمارس يجب أن يكون تحت رقابة دولة معينة حتى يتم التمييز بين سلوكيات المواطنين أو حاملي جنسية الدولة المعنية وبين الأجانب، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن يكون المقصود بحمل الجنسية هو جعل السفينة عضواً في الدولة مثل أي شخص طبيعي<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### جنسية السفينة حسب الاتفاقيات الدولية

لكل سفينة جنسية وجنسية واحدة فقط، وبخلاف هذه القاعدة القانونية القديمة تعتبر أي سفينة بحكم عديمة الجنسية. هذا ما أخذت به كل من اتفاقيتي 1958، و 1982، في المادة السادسة والمادة الثانية والتسعين وعلى هذا الأساس فحالة انعدام الجنسية وازدواجها للسفن تكون ممنوعة تماماً.

أضف إلى ذلك أن اعتمادنا على هذه القاعدة يسمح لأي دولة بمراقبة سفنها كما يسمح أيضاً للمجتمع الدولي بمحاربة كل أشكال القرصنة الدولية وحالات الغش، وبالتالي تخطي الصعوبات القانونية التي يمكن أن تحصل بفعل ازدواج جنسية السفينة كصعوبة تحديد الدولة المسؤولة عن خطأ هذه السفينة فأحياناً تصل الأمور إلى انعدام الرقابة نهائياً<sup>2</sup>.

فوجود رابطة الجنسية له أهمية بالغة تظهر من خلال المميزات الأساسية التي نذكر منها:

- ت. أن رابطة الجنسية تسمح للدولة بإجراء عمليات المراقبة وتطبيق مختلف القواعد العقابية على السفينة في حال تجاهلت تعليمات الدولة.
- ث. السفينة تكون محمية من طرف الدولة صاحبة الجنسية من أي ضرر قد تسببه لها السفن الأخرى أو سلطات الدول الأخرى فيمكنها طلب الحماية الدبلوماسية أو القنصلية لتلك الدولة.
- ج. يمكن تحميل مسؤولية تعويض الضرر في حالة حصوله من طرف الدولة صاحبة الخطأ.
- د. منع الدول الأخرى من فرض قواعد قانونية وتنظيمية مخالفة لتلك التي تفرضها الدولة مانحة الجنسية<sup>3</sup>.
- هـ. تحدد الجنسية ما يمكن أن تتمتع به السفينة من امتيازات وفقاً للقانونين الداخلي والدولي. كالاستفادة مثلاً من مناطق الصيد خاصة في المياه الداخلية والإقليمية للدولة.
- ي. الإعفاء من بعض الضرائب والرسوم الجمركية.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup> - P. Fauchille ; Op. Cit., pp. 897-898.

<sup>3</sup> - Ch. Rousseau ; Droit international public, Paris. Sirey, t. I, 1970 , p. 225.



س. حل مشكلة تنازع القوانين<sup>1</sup>.

خ. تحديد صفة السفينة المحاربة من السفينة المحايدة تبعا لموقف الدولة صاحبة الجنسية من الحرب.

مثلا جاء عليه الأمر في الدعوى بين أمريكا وبريطانيا ومشكل التحكيم والحياد في قضية السفينة Alabama عام 1872. وما جاء كذلك في قرار محكمة العدل الدولية الدائمة عام 1923، المتعلق بقضية السفينة Wimbledon<sup>2</sup>، المستأجرة من طرف شركة فرنسية لنقل معدات حربية إلى بولندا عبر قناة كيبل لكنه جرى أن رفضت ألمانيا هذا العبور للقناة في دانزينغ لأن قوانينها لعام 1920، كانت تمنع العبور في مثل هذه الحالات، حيث كانت بولندا في حالة حرب مع روسيا، وكانت المادة 380 من عهد عصبة الأمم تنص على أن العبور من قناة كيبل Kiel<sup>3</sup>، يكون مفتوحا وحرا فقط للسفن التجارية والسفن الحربية التي تكون دولها في حالة سلام مع ألمانيا وبشكل متساوي لمثل هذا الحق الذي يسانده القانون الدولي، والذي تفسره ألمانيا بحق ممارسة سيادتها على مياهها الإقليمية.

وما صدر كذلك في تقرير محكمة العدل الدولية رقم 15 عام 1948، ورقم 04 عام 1949، بالنسبة لقضية عبور الباخرة الحربية البريطانية لمضيق كورفو بالمياه الإقليمية الألبانية أو ما يُعرف في الهيئة الدولية بـ Corfu Channel Case<sup>4</sup>.

أما بالنسبة للقانون الدولي فقد منح الدولة حرية واسعة في تنظيم جنسية السفن وكيفيات وشروط ذلك. هذا ما جاءت به المادة 05 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، فنصت على أنه « تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها إلى السفن وشروط تسجيلها وحقها برفع علمها... ». وهو نفس المعنى الذي جاء في المادة 01/91 من اتفاقية 1982.

<sup>1</sup>- G. Gidel ; Op. Cit., pp. 75-77.

<sup>2</sup>- Rec. C.I.J ; The SS (1923) Series a, N° 1.

<sup>3</sup>- قناة كيبل هي قناة يبلغ طولها 98 كيلومتر تربط بين بحر الشمال وبحر البلطيق. تسمح القناة باختصار مسافة 519 كيلومتر. عرف بناؤها عدة مراحل، حيث تم كمرحلة أولى الانتهاء منها في سنة 1784 وكان يبلغ طولها عندئذ 43 كيلومتر وعرضها 29 متر وعمقها 3 أمتار. كانت تلك المواصفات لا تسمح إلا بعبور البواخر التي لا يتجاوز وزنها 300 طن. أرادت البحرية الألمانية الربط بين قاعدتها في بحر البلطيق مع قاعدتها في بحر الشمال دون الاضطرار للالتفاف حول الدنمارك فتقرر بناء قناة جديدة. بدأت أعمال بنائها سنة 1887، في عهد الإمبراطور غليوم الثاني. استمر العمل بها حتى سنة 1896 وشارك فيها حوالي 9000 رجل. كانت في البداية لأغراض إستراتيجية ازدياد النشاط في القناة فتم تكبير منطقة تقاطع البواخر. وبعد الحرب العالمية الأولى قررت معاهدة فرساي فتح القناة للملاحة الدولية ولكن بقيت القناة تحت السيطرة الألمانية ليأبى هتلر الملاحة الدولية بها سنة 1936. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أعيد فتحها مجددا للملاحة الدولية.

للمزيد انظر إلى الموقع الإلكتروني: قناة كيبل <http://ar.wikipedia.org/>

<sup>4</sup>- صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات ELGA، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2002، ص 356 وما يليها.

- راجع أيضا؛

- F.G.Jacobs ; Public international law CRACKNELL'S law Students companion, London, BUTTERWORTHS, 1968, N° 9. p. 5. et suite.

وقد جرى الأخذ بهذه القاعدة في التعامل الدولي وفي القضاء الدولي أيضا منذ عام 1875، مثلا في قضية السفينة مونتيجو Montijo، وكذلك في قضية Boutres de Mascate، التي وردت في قرار محكمة التحكيم الدائمة الصادر في 08 أوت 1915<sup>1</sup>، وهذا ما معناه أن لكل دولة الحرية في منح أو منع جنسيتها للسفن حتى إذا توفرت الشروط التي تتطلبها الدولة في تلك السفن.

لكن الملاحظ أن سيادة الدولة في هذا الميدان نسبية بكون أن فكرة الجنسية تخضع للقانون الدولي إلى جانب خضوعها للقانون الداخلي، فتكون الدولة ملزمة بجعل كافة سفنها تحترم التنظيم الضروري بالقدر الذي يجنب استعمال جنسيتها بشكل تعسفي أو يشكل خطرا على المستعملين الآخرين للنطاق البحري لذلك يقول الفقه بضرورة وجود رابطة متينة بين الدولة والسفينة لتسهيل عملية الرقابة.

وعلى هذا الأساس يمكننا أن نتطرق إلى مختلف المعايير المعتمدة في الجنسية والتي فرضها القانون الدولي حتى تتحقق الغاية من منح أو منع الجنسية للسفن في ثلاثة نقاط متفاوتة الأهمية هي:

- 4- قاعدة العلاقة الجوهرية.
- 5- معيار جنسية المالك.
- 6- الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية.

#### أولا. قاعدة العلاقة الجوهرية

هي قديمة نسبيا، أثبتت منذ النصف الثاني للقرن التاسع عشرة، حيث فرض القانون الدولي على المشرع الوطني في موضوع السفن وجوب وجود رابطة جوهرية Substantiel، بين الدولة والسفينة<sup>2</sup>، وقد جاء في اتفاقيتي 1958، و1982، أن كل دولة تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيلها في إقليمها ورفعها لعلمها مع وجوب أن تقوم هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، وللدولة بعدها الحق في إصدار الوثائق الدالة على أن السفينة ترفع علم تلك الدولة<sup>3</sup>.

هذه الرابطة تعتبر شرطا ضروريا لمنح الجنسية فهي تشبه إلى حد بعيد الرابطة الفعلية La Relation Effective<sup>4</sup>، التي تربط أساسا الشخص الطبيعي بدولة الجنسية التي قضت بضرورة وجودها محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 06 أبريل 1955، في قضية المواطن

<sup>1</sup> - F.M. Fay: Op. cit., p. 1010.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 71.

<sup>3</sup> - انظر، المادة 05، من اتفاقية 1958، والمادة 91، من اتفاقية 1982.

<sup>4</sup> - تعود أول إشارة إلى ضرورة وجود رابطة فعلية إلى عام 1854، في بريقة وزارة البحرية الفرنسية التي أعلنت فيها أن حكومتها: «لا تعترف لسويسرا بحق امتلاك علم بحري لا يسمح لها وضعها الجغرافي بمراقبته وحمائته.»

-Voir ; G. Gidel ; Op. Cit., t.I, pp. 79.

الألماني نوتيبوم، الذي تعددت جنسياته وانتقلت من غواتيمالا إلى لينختشتاين ليخلق إشكالا في تحديد جنسيته وتبيين ممتلكاته الحقيقية<sup>1</sup>، واعتبر هذا الشرط إذن كشرط أساسي لمنح الجنسية.

لكل ذلك كان اهتمام معهد القانون الدولي لهذه القضية جليا عام 1895، فشكل لجنة لدراسة القواعد المتعلقة باستعمال العلم الوطني على السفن التجارية، كما عُرضت على المعهد جملة من العناصر بوجودها تُمنح الجنسية والعكس صحيح، تتركز أساسا على وجود رابطة فعلية بين الدولة والسفينة، تتعلق بجنسية المالك وجنسية الربان، جنسية الطاقم ومكان بناء السفينة، ليعتمد المعهد في دورته اللاحقة معيار جنسية المالك ومقر الشركة، وهذا ما معناه أن يكون نصف مالكي السفينة من جنسية الدولة مانحة العلم ويكون مجهز السفينة مقيما في تلك الدولة<sup>2</sup>.

ليتم بعدها في مؤتمر لاهاي الذي جاء لتدوين القانون الدولي عام 1930، إقرار اتفاقية حول جنسية الأفراد تتضمن نفس الأفكار التي اعتمدها معهد القانون الدولي عام 1896، بتكريس حرية الدولة في وضع قواعد الجنسية وأن منحها يخضع إلى وجود رابطة حقيقية بين الدولة والفرد، وهذا ما فهم ضمنا من خلال نصوص قواعده. إلى أن أصدرت محكمة العدل الدولية قرارها عام 1955، في قضية نوتيبوم السالفة الذكر وأكدت ذلك الموقف.

لتدخل هذه القاعدة بعد ذلك إلى القانون الوضعي في اتفاقية 1958، إلا أن نصوص هذه الأخيرة ومشروع لجنة القانون الدولي الذي سبقها ونص اتفاقية 1982، لم تحدد كلها معنى العلاقة الجوهرية بل بينت فقط الفرق في استعمال مصطلح « جوهرية Substantiel » بدلا من استعمال مصطلح « فعلي Effectif »، الذي استعملته محكمة العدل الدولية، للتخفيف من شدة الشروط الواجب توافرها لمنح الجنسية.

وكما تطرقت اتفاقيتا 1958 و 1982 إلى ضرورة وجود الرابطة الجوهرية بين الدولة والسفينة، تطرقت أيضا إلى شرط الممارسة الفعلية لولاية الدولة ورقابتها في الشؤون الاجتماعية والإدارية والمسائل التقنية، على السفن التي ترفع علمها. لكن هناك من الفقهاء من يقول أن الاتفاقيتان قد حددتا الهدف لا غير ولم تحددتا وسائل وكيفية الوصول إليه، إذ أن الهدف المرجو هو إجراء الرقابة من طرف الدولة على السفينة، بتحقيق الرابطة الفعلية بينهما وعلى هذا الأساس فإن الرابطة الفعلية توجد أولا وتسبق الرقابة ولكن الفقيه R. Pinto، يرى العكس في أن الولاية والرقابة هما أصل تحديد الرابطة الجوهرية دائما، إلا أن رأيه انتقد لوجهين:

<sup>1</sup> - انظر، تقرير محكمة العدل الدولية رقم 1955/04، فيما يتعلق بقضية نوتيبوم Nottebohm case.

<sup>2</sup> - F.M. Fay; Op. cit., p. 1012.

1. لأنه يجعل النتيجة تسبق الفعل، وهذا مخالف للمعقول فلا يمكن ممارسة الرقابة دون وجود رابطة سابقة، فالرقابة هي نتيجة للرابطة.

2. أن الرابطة الجوهرية مجسدة في الواقع أي موجودة بشكل حقيقي عكس ما هو تظوري أو مجرد<sup>1</sup>.

وهو الشيء المعقول، لكن يبقى أن اتفاقيتي عام 1958، و 1982، بينتا معنى الرقابة التي تمارسها الدولة كما بينتا الميدان الاجتماعي الذي يخص العلاقات المتكونة بين أفراد الطاقم، أما الإداري فيخص أسلوب استعمال السفينة وأهدافها، والمسائل التقنية هي التي تُعنى بالحالة العامة التي تكون عليها السفينة بحيث تضمن سلامة سيرها بما يحفظ حياة الطاقم من ربان وموظفين وحتى مسافرين، وكل هذه العناصر في نظر القانون الدولي تؤدي إلى وجود الرابطة الجوهرية.

### ثانيا. معيار جنسية المالك

رغم أن الفقه والقضاء والتعامل الدولي لم يتفق كلية على ضرورة وجود هذا المعيار كشرط رئيسي لمنح الجنسية إلا أنه مازال يعتبر من البعض معيارا مهما في هذا الصدد، فالدولة لا تستطيع أن تمنح جنسيتها إلى السفينة إلا إذا كانت مملوكة لأحد مواطنيها، وكان لهذا الاختلاف في وجهات النظر أسبابا نحاول إيجازها كما يلي:

3- المحاولات الفاشلة للجنة القانون الدولي في تحديد المحتوى الدقيق والتفصيلي للعنصر الوطني المطلوب كشرط لمنح الجنسية.

4- رفض لجنة القانون الدولي للشروط المقترحة المستندة إلى اعتبارات مستنفاة منه ملكية السفينة وجنسية الطاقم.

وكل هذه الأسباب جاءت حسب اعتقاد اللجنة أن تعامل الدول في مجال التسجيل مختلف بحيث لا يمكن منه استخلاص قاعدة موحدة، لذلك اعتمدت اللجنة على مبدأ وجود الرابطة الحقيقية دون أن تبين المقصود بهذه الرابطة، ولم يفلح كذلك مؤتمر جنيف بعد ذلك أيضا في توضيح هذه العلاقة بين السفينة والدولة مانحة الجنسية واستطاع فقط تغيير تعبير « الرابطة الحقيقية » بتعبير «

<sup>1</sup> - J. Touscoz ; le principe d'effectivité dans l'ordre international. Paris, L.G.D.J., 1964. p. 1.

الرابطة الجوهريّة»، وبعد عام من اتفاقية جنيف، أُثير موضوع العلاقة الجوهريّة من جديد كمحاولة لتوضيح عناصرها في انتخابات لجنة الأمن البحري IMO<sup>1</sup>.

«International Maritime Organization»

### ثالثا. الدول التي تملك أكثر الأساطيل التجارية أهمية

هي مجموعة من الدول باجتماعها كونت لجنة الأمن البحري التابعة للمنظمة البحرية ما بين الحكومات (IMO)، أنشئت بموجب اتفاقية جنيف المعقودة في 06 مارس 1948، كانت تضم أربعة عشر عضواً تنتخبهم الجمعية العامة من بين الدول التي لها مصلحة مهمة في قضايا الأمن البحري وأن ثمانية منهم على الأقل يجب أن يكونوا من بين الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية. وهذا ما شكل سابقاً شيئاً من الخوف لدى الدول التي لا تملك أساطيل كبيرة حيث كانت تخشى من فرض أي قيد قد يحدد إمكانياتها في توسيع أسطولها ومنحها الجنسية لسفنها.

فمباشرة بعد انتخاب اللجنة رفضت الجمعية العامة اعتبار كل من ليبيريا وبنما، تنتمي إلى تلك الدول. علماً أنهما تحتلان المركزين الثالث والثامن على التوالي من حيث حجم الأساطيل التجارية وقررت بذلك الحد من استعمال أعلام الملاحة Les pavillons de complaisance، والتشدد في تطبيق شروط الرابطة الجوهريّة، فرفضت الأخذ بالوزن المسجل في هاتين الدولتين مستندة فقط إلى الوزن العائد للوطنيين. مم أثار حفيظة كل من ليبيريا وبنما اللتان رفضتا انتخاب هذه اللجنة وتم الاحتكام إلى محكمة العدل الدولية التي طرحت ثلاث تفسيرات تبين من خلالها المقصود بعبارة « الدول التي تملك أكثر الأساطيل التجارية أهمية ». فاستبعدت تفسيريها وأخذت بالتفسير الثالث الذي يعتمد على التسجيل في دولة العلم، وهذا ما معناه التحاق كل من ليبيريا وبنما بمجموعة الدول الثمانية الأولى ذات الأساطيل الأكثر أهمية وفقاً لسجل مؤسسة لويدز، لذلك اعتبرت أن انتخابات 15 كانون الثاني 1959، غير صحيحة<sup>2</sup>.

رغم كل ما تقدم فإن رأي محكمة العدل الدولية قد انتقد لأنه اعتمد فقط على الجملة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لعام 1958، التي تنص على أن « كل دولة تحدد شروط منح

<sup>1</sup> - لجنة الأمن البحري تابعة للمنظمة البحرية ما بين الحكومات. تكونت من أربعة عشر عضواً، منتخبتين من الجمعية العامة للمنظمة وشرطها في ذلك أن يكون ثمانية منهم على الأقل من بين الدول المالكة لأكثر الأساطيل التجارية أهمية. انظر موقع: [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>2</sup> - اعتمدت محكمة العدل الدولية على التفسير الثالث الذي يعتمد على التسجيل في دولة العلم وألغت كلا من التفسيرين التاليين: الأول الذي يقول بأن الدول التي تملك الأساطيل التجارية الأكثر أهمية هي تلك الدول التي تملك بنفسها السفن. والثاني الذي يعتمد على الأسطول العائد للوطنيين فقط.

- راجع، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 74.

جنسيتها وشروط التسجيل وحق رفع علمها...»، فلم تأخذ بفكرة الرابطة الجوهرية مطلقاً، كما رأت أن جنسية المالكين أو المساهمين في الشركات الملاحية تعتبر من الأمور المعقدة نوعاً ما.

لذا تم اعتمادها على معيار الوزن الذي اعتبرته «تعاملاً أكيداً وسهلاً للتطبيق»، فقبل أي شيء كان عليها أن تقبل كامل الحكم الوارد في المادة الخامسة أو ترفضه، لكن المحكمة تحجبت بكون أن اتفاقية جنيف لعام 1958، لم يصدق عليها بعد إلا أن هناك من الفقه من رأى أن قرار المحكمة لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يؤثر على قيمة قاعدة العلاقة الجوهرية على غرار الفقيه فاي<sup>1</sup>.

على أرض الواقع يتبين لنا من خلال التعامل الدولي أن بعض الدول تعتمد على إخضاع منح الجنسية للسفينة، إلى شرط أن يكون المالك من مواطنيها، وفي حالة تعدد المالكين يجب أن يكونوا جميعاً من مواطنيها وهذا الحل يعتبر في نظر البعض مناسباً بما أنه يوفر ضماناً كافية للرقابة لكنه لا يخلو أيضاً من بعض المساوئ التي تعرقل ممارستها بطريقة سليمة وكاملة ونحاول أن نذكر البعض منها في هذه النقاط:

هـ- احتمال انتقال ملكية السفينة إلى أشخاص ذوي جنسيات أخرى بفعل الوفاة أو عمليات البيع المتكررة للسفن.

و- أن هناك أغاب الدول تعتمد قاعدة النسبة المعينة في منح الجنسية الوطنية للمالكين، ما يخلق بعض الصعوبات للدول التي تنادي بجنسية المواطن المالك.

ز- إذا كانت السفن مملوكة لشركات رأسمالية فهذا يثير بعض الصعوبة على خلاف السفن المملوكة لشركات يحكمها أشخاص طبيعيين. لأنهم إذا كانوا أشخاصاً طبيعيين فتتطبق نفس قواعد الجنسية السابقة على هؤلاء المالكين، عكس شركات رأس المال التي تطرح إشكاليات في الحقيقة:

3. إذا كان مالكو الأسهم في تلك الشركة معروفين بالاسم، فإن الدول تطبق نفس قواعد الجنسية.

4. إذا كانت عائلية الأسهم غير معروفة بالاسم، فتتجأ الدول إلى جنسية المديرين والإداريين كالرئيس مثلاً وأعضاء مجلس الإدارة والمدراء العائمون ومسؤولو الحسابات أو مقر الشركة<sup>2</sup>.

كما أن الدول التي ترى بأنه يجب أن تكون نسبة معينة من أفراد الطاقم من حملة جنسيتها ترى أن في هذا ضماناً لها من العمالة الأجنبية كما تضمن تطبيق قوانينها الاجتماعية، وكذلك الحال بالنسبة للريان والموظفين فحملهم للجنسية الوطنية يضمن التأكد من حسن تطبيق الصلاحيات المخولة لهم والالتزامات التي عليهم، فبوجود جنسية المالك مع جنسية بقية الأشخاص يتحقق شرط الرابطة

<sup>1</sup> - F.M. Fay: Op. cit., p. 1012.

<sup>2</sup> - محمد الداج حمود، المرجع السابق، ص 76.

الجزهرية في نظر البعض رغم أن المعيار الثاني المقصود به (جنسية الأشخاص)، يخضع لإجراءات مخففة في الدول النامية بسبب القدرات المحدودة لهذه الدول<sup>1</sup>.

بالنسبة للجماعة الأوروبية فقد تمسكت بشدة بوجود الرابطة الجزهرية بين الدولة والسفينة<sup>2</sup>، كما اقترحت على الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار ما جاء في المادة 94 من اتفاقية 1982<sup>3</sup>، فحددت بشكل تفصيلي التزامات دولة الجنسية وكافة الإجراءات الواجب أن تتخذها لضمان ولايتها ورقابتها على سفنها، فحسب المادة 94، يمكن لأي دولة عندما تعتقد بصفة جدية أن الولاية والرقابة لم يمارسا كما ينبغي، أن تُشعر دولة العلم بذلك، التي تقوم بالتحقيق مباشرة واتخاذ كل الإجراءات والتدابير اللازمة لإصلاح الوضع ومن هنا يتأكد أن هدف دولة العلم أساسا هو الممارسة الفعلية والفعالة لولايتها ورقابتها على سفنها وأن وجود الرابطة الجزهرية ما هو إلا الوسيلة لتحقيق ذلك الهدف.

بينما اتفقيتا قانون البحار لم تبينا فكرة عدم الاعتراف بالجنسية عند عدم وجود علاقة جزهرية، وعلى هذا الأساس وجب ترك الدول حرة في وضع الشروط التي تراها أكثر ملاءمة لتحقيق الهدف المنشود ألا وهو ممارسة الولاية الفعلية لدولة العلم على السفينة، وأن تجاهل هذا الالتزام من قبل الدول، يجيز لكل دولة أن تحملها المسؤولية عن الأضرار الناجمة بسبب هذا المنح الطائش للعلم أو تقدم لها النصيحة المناسبة<sup>4</sup>.

### المطلب الثالث

#### رأية السفينة

قبل كل شيء يتبادر إلى الأذهان من أول وهلة تساؤل يدور حول مدى قابلية أن تكون للدول الحبيسة أو غير الساحلية *les états enclavés*، سفن ورايات مثلها مثل الدول الساحلية، والجواب الذي نقدمه هو أجل يمكن ذلك، وهذا ما أكدته المادة 17 من اتفاقية 1982، التي تتعلق بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، فجاءت تنص على أنه: «رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي» إذن فكل دولة

<sup>1</sup> - F.M. Fay: Op. cit., pp. 1024- 1027.

<sup>2</sup> - A.CONF. 62/C.2/L.54, Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, doc. Off., Vol. III, p. 265.

<sup>3</sup> - انظر؛ واجبات دولة العلم حسب المادة 94، من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>4</sup> - P. Bonmassies ; « la loi du pavillon et les conflits de droit maritime », R.C.A.D.I., 1969/III, p. 522.

الحق في امتلاك سفن وتقديم رايات والعكس صحيح، حيث نجد حوالي 40 دولة ليس لها ساحل لكن القانون الدولي يسمح لها باستغلال البحر<sup>1</sup>.

وما يستخلص أيضا من نصوص اتفاقيتي قانون البحار لعام 1958، وعام 1982، هو وجود الوحدة بين العلم والجنسية، لكن هذه العلاقة لم تأت بصيغة الإطلاق لأن علم السفينة الذي ترفعه بصورة ظاهرة ليبدل على انتماؤها لدولة معينة، تكون هذه الأخيرة حرة في وضع قواعده المبينة لطرق وكيفيات منحه للسفن حسب تشريعاتها الوطنية، في حدود القانون الدولي فكما جاء في المادة 05 من اتفاقية 1958، والمادة 91 من اتفاقية 1982، أنهما اشترطتا أن يكون لكل سفينة علم واحد وأن أي مخالفة لذلك تؤدي إلى حرمان السفينة من جميع الأعلام.

كما يلاحظ في المادة 06 من اتفاقية 1958، والمادة 92 من اتفاقية 1982، أنهما منعنا تغيير العلم خلال السفرة إلا في حالة أن يكون التغيير جوهريا كما هو عليه الأمر في الجنسية أي أن التغيير يعتمد على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، مثلما حدث مع إيران في أكتوبر عام 2012، التي قامت سفنها بنقل النفط إلى سوريا من خلال إخفاء جنسيات ناقلاتها البحرية وراء واجهات وأعلام أجنبية للإفلات من العقوبات الدولية.

وهو أمر كما يراه خبراء القانون الدولي مناف للقانون الدولي للبحار يوجب كشف هذه السفن وشطبها من السجلات البحرية الدولية، وقال مسؤولون أميركيون وسوريون وإيرانيون في هذا الصدد أن النفط السوري كان يُنقل على سفينة اسمها "أمين"، تابعة للشركة الإيرانية وقامت هذه السفينة خلال رحلتها من سوريا إلى إيران، في وقت سابق بتغيير علمها من علم دولة سيراليون إلى علم دولة توغو، بحسب قواعد بيانية بحرية تعتمد على سجلات الأعلام والإشارات اللاسلكية، التي تعرّف بلد تسجيل السفينة تحت علمه، وبعد اكتشاف ملكية إيران للسفينة، تعرّضت دولة سيراليون لضغوط دولية، حملتها على سحب علمها وشطب السفينة من سجلها البحري، بحسب خبراء قانونيين وقواعد بيانية بحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -انظر؛ أستاذنا الفاضل الدكتور حسنة عبد الحميد، محاضرات مقياس الفضاءات البحرية لماجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.  
<sup>2</sup> - فيحسب موقع مارين ترافييك الإلكتروني، الذي يرصد حركة السفن والإشارات اللاسلكية التي تبثها، فقد نقلت صحيفة وول ستريت جورنال عن مسؤول بحري في مبداء باندياس السوري قوله إن الناقل الإيرانية كانت تحمل اسم هيلاري، وترفع علم دولة الهندوراس عندما رست في باندياس. فالسفينة عمدت إلى تغيير العلم كما تبين ذلك من وثائق الشحن، ولكن لم يعرف إذا حدث ذلك قبل أن تبحر إلى سوريا. في حين قالت سوريا إن الناقل قامت برحلتين سابقتين على الأقل من إيران إلى سوريا، حملت خلالها اسم "ألوان"، ورفعت علم بنما، بحسب خبراء نفطيين ووكلاء شحن. هذا وتستخدم إيران هذه الوسيلة للتملص من إجراءات الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ونول أخرى تفرض عقوبات على التجارة النفطية بين إيران وسوريا، كما أفاد خبير العقوبات هيو غريفيش، الذي يرأس برنامج مكافحة عمليات الشحن البحري غير القانونية في المعهد الدولي لأحداث السلام في ستوكهولم، وماثيو غونديني الباحث في مشروع ويسكنسون لمراقبة الأسلحة النووية. وأكد ألفا لبيغازا، مدير الشؤون البحرية في دولة توغو، أن السفينة "أمين" تحمل علم توغو، لكنه قال لاحقا إن السفينة سُحّفت من سجل توغو مع سفينتين إيرانيتين آخرين تحمل علم بلده. وكانت ملكية السفينة "أمين" تعود في السابق إلى شركة مالطية، قبل شمولها بالعقوبات الأميركية والأوروبية إثر اكتشاف العلاقة بين الشركة المالطية المالكة وشركة الشحن البحرية الإيرانية. ونتيجة ذلك، نُقلت ملكية السفينة في أيار (مايو) إلى شركة أوريس مارين كو في



إن مثل هذه التغييرات للعلم تجعل من الصعب معرفة حقيقة ملكية السفن وجنسيتهما على الجهات الخدمائية والمؤسسات التجارية البحرية والمصارف والدول، التي تتعامل مع الشركات البحرية، كما أنه ينبغي على هذه الشركات البحرية والدول التي تملك أساطيل بحرية أن تدقق في ملكية السفن، حتى لا تُسهّل عملية تمويه الملكية.

هذا وقد أوجد التعامل الدولي في البحر بعضا من الحالات الخاصة يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها، وهذا ما جاءت به المادة 07 من اتفاقية 1958، وبعدها المادة 93 من اتفاقية 1982، اللتان مندتا المنظمات الدولية حق رفع علمها على السفن علما أنها لا تملك جنسية خاصة بها فتضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول وقد وردت بعض الاستثناءات أيضا في اتفاقية بروكسل المنعقدة في 25 أبريل 1962، والمتعلقة بمسؤولية مستثمري السفن الذرية في الفترة بين إنزال تلك السفن وبين فترة منحها علم دولة ما، أين تحمل السفينة خلال ذلك علم الدولة الصانعة وجنسية دولة المالك.

وهناك بعض الدول لا تسمح في تشريعاتها الوطنية بمنح علمها لسفينة غير موجودة في موانئها. فإذا انطلقت السفينة في هذه الحالة من ميناء دولة الصنع وصولا إلى أحد موانئ دولة صاحب السفينة، فإنها ترفع علم الدولة الصانعة وتحمل جنسية صاحب السفينة ونفس الأمر يتعلق بالسفينة التي يتغير مالكاها في ميناء أجنبي. وهناك بعض الدول تسمح برفع علمها كحالة الدولة القوية التي تسمح لدولة ضعيفة برفع علمها حماية لها من أخطار معينة أو حالة السفن الأجنبية التي تقدم لهذه الدول خدمات عامة<sup>1</sup>.

إذن وكما تقدم فإن موضوع جنسية السفينة يقترن كثيرا بعلمها، ذلك أن الشائع في الممارسة الدولية أن كل سفينة لا بد من رفعها علم الدولة التي تتمتع بجنسيتها وأن لا ترفع أكثر من علم واحد لدولة واحدة وهو ما ورد في سياق اتفاقيات قانون البحار عموما رغم أنها لم تذهب إلى إعطاء تعريف للعلم ولكن اكتفت بربطه وموضوع الجنسية. والعلم قد يكون وطنيا كما قد يكون وسيلة للمجاملة أو الملازمة.

## الفرع الأول

### الراية الوطنية وراية المجاملة (راية الملازمة)

بليز، بحسب سجلات بيانية بحرية، وأكد جيان غاندي، مدير مفوضية الخدمات المالية الدولية في بليز، تسجيل شركة أوريس مارين في بلده. لكنه أضاف أن بليز لا تعلم بملكيتها الإيرانية، مشيرا إلى أنها تتخذ الآن إجراءات لشطب الشركة أوريس مارين من سجلها. انظر الموقع؛

<http://all4syria.info/Archive/58212>

<sup>1</sup> جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 214.

## Le pavillon national et le pavillon de complaisance

### أولاً. الراية الوطنية Le pavillon national

في هذه الحالة تكون السفينة ومالكها وطاقمها من نفس جنسية الدولة الساحلية، فلا يوجد أي إشكال سواء بالنسبة للسفينة أو الدولة المالكة لأن العلاقة الجوهرية متوفرة بينهما، أو حتى القانون الدولي. فالدولة هنا تملك هذه السفينة وتمارس عليها كامل ولايتها ورقابتها، لذلك ترفع علمها لتبين جنسيتها.

فأي سفينة لها علاقة مع دولة عن طريق الجنسية تدل عليها هذه الراية وأن هذه السفينة لا بد أن ترفع علم هذه الدولة لا غير، وأن شروط هذه الجنسية مسجلة في القوانين الداخلية لتلك الدولة، التي نجد فيها شروط ملكية السفينة كما يتم تسجيلها في سجل خاص، وكافة الإجراءات التي تسمح لهذه السفينة أو الباخرة بحمل الجنسية وأدلة حملها لهذه الجنسية توجد في وثائق معينة، تسمى « أوراق الامتن **les papiers de bord** »، التي تنظمها السلطات الداخلية للدولة وتحدد عددها وشكلها وهي تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالسفينة (اسمها، ميناء تسجيلها، كمية الحمولة، تاريخ صلاحيتها للخدمة)<sup>1</sup>، كما يدون بصفة واضحة وجلية على مقدمة السفينة ومؤخرتها كل من اسمها وميناء الدولة الذي يعتبر ميناء التسجيل مصحوباً برسم علامتها المميزة كذلك<sup>2</sup>.

### ثانياً. راية المجاملة le pavillon de complaisance

تعد راية المجاملة أو الملاءمة كما يصطلح على تسميتها، من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة وجنسيتها ومدى توفر شروط ذلك، وعلم الملاءمة هو « العلم الذي تمنحه الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية المطلوبة »، وقد أثبتت الممارسة الدولية وجود هذه الظاهرة، وذلك مرده أن الدولة لوحدتها مخولة لتحديد شروط منح جنسيتها للسفن ولهذا نجد العديد من ملاك السفن كثيراً ما يلجأون إلى مثل هذه الدول المانحة لتسجيل سفنهم لديها لاعتبارات كثيرة منها

<sup>1</sup> - انظر؛ المادة 2/91 من اتفاقية 1982، المتعلقة بجنسية السفن.

<sup>2</sup> - انظر؛ أستاذنا الفاضل حسنة عبد الحميد، محاضرات مقياس الفضاءات البحرية، ماجستير القانون الدولي العام، المرجع السابق، 2011.

محاولة ملاك السفن خاصة الأمريكيين والأوروبيين منهم، التهرب من التشريعات الوطنية المتشددة لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، فضلا عن الاعتبارات السياسية والأمنية إذ يلاحظ تفاقم هذه الظاهرة في حالات الحرب بالخصوص<sup>1</sup>. وقد استخلصت اللجنة البريطانية برئاسة اللورد روكدايل Lord Rochdale، في مارس 1970، بعض الصفات المميزة للدول المانحة لأعلام الملاحة وهي كالتالي<sup>2</sup>:

أ- أنها دول تسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكيين ويمكنهم أن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.

ب- أن عمليات التسجيل لدى هذه الدول بسيطة وسهلة الإجراءات وتتم عادة في الخارج بمكاتب أحد القناصل أو المكاتب التجارية التابعين لها أو البعثات الدبلوماسية، وأن نقل التسجيل وفقا لاختيار المالك لا يخضع لأية قيود.

ج- لا تخضع عائدات استغلال هذه السفن لأية ضرائب محلية، وفي حال تقرر إخضاعها تكون قيمة الضرائب ضئيلة جدا.

ح- ليس لدولة التسجيل القدرة أو على الأقل الرغبة في ممارسة رقابتها على الشركات المالكة لتلك السفن.

هـ- أن دولة التسجيل هي عادة من بين الدول الضعيفة، التي تكمن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على التسجيل، وأنه رغم بساطة هذه الرسوم إلا أنها تؤثر تأثيرا مهما على دخلها القومي وعلى ميزان مدفوعاتها.

ي- لا تمنع هذه الدول في تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية.

واعتبارا من هذه المميزات يمكن القول أن الدول التالية تقدم أعلام ملاحة وهي: ليبيريا، بنما، سنغافورة، قبرص، الصومال، لبنان وسلطنة عُمان، إضافة إلى البهاما والسيشل، اعتبارا من عام 1976، وهو نفس العام الذي تراجعت فيه الصومال عن موقفها.

## الفرع الثاني

### تبرير استعمال الرايات

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 215.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 78-79.

تكرر أعلام الملاعمة أحياناً بأنها أعلام " ضرورة "، تسمح بالتهرب من الأعباء المفروضة على السفن الأمريكية والأوروبية وفقاً لقوانين هذه الدول وتشريعاتها الوطنية المتشددة، لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، كما يلاحظ أن كلفة استثمار السفن التي ترفع أعلام الملاعمة أقل عموماً من كلفة السفن التي ترفع أعلام دول المالكين، وتفاوت ذلك سياسياً وأيضاً فيما يتعلق بالخدمات الاجتماعية والضرائب والمسائل الأمنية، خاصة في حالات الحرب أين يلجأ إلى استعمال أعلام الملاعمة بكثرة.

وأن الاعتبارات السياسية تساهم في دفع الدول التي تعود إليها هذه السفن إلى قبول رفع علم آخر على تلك السفن في أحيان كثيرة، ما يسهل اندماجها في الحياة الاقتصادية والسياسية الدولية<sup>1</sup>، فمثلاً في حالات الحصار والحظر الاقتصادي المفروضة على إيران وأشكال الضغوط الممارسة عليها من الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي بفعل تطوير برنامجها النووي وتهديداتها بغلق مضيق هرمز الذي يقع جزء منه في بحرها الإقليمي. فجاءت محاولات إيران للهروب من هذه العقوبات الاقتصادية بتغيير الأسماء والأعلام على ناقلاتها النفطية<sup>2</sup>.

## المطلب الرابع

### طبيعة السفينة وحالتها القانونية

تقسم القوانين المدنية الأموال إلى منقول وعقار. وأساس التفرقة بين النوعين هي إمكانية النقل دون تلف، فما يمكن نقله دون تلف فهو منقول وما عدا ذلك فهو غير منقول ولكل منها أحكام تختلف جوهرياً عن أحكام النوع الآخر. فالسفينة حقيقة قانونية متكاملة ذات تكوين معقد، حيث نجد من جهة هيكل السفينة ومن جهة أخرى ملحقاتها وكامل عتادها الذي يدعم الذاتية الخاصة للسفينة لهذا يتعين

<sup>1</sup> - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 214.

<sup>2</sup> - ولكن دول الاتحاد الأوروبي لم تعبأ بهذا التهديد وقررت في 2012/1/23 فرض عقوبات اقتصادية جديدة على إيران، منها حظر إبرام عقود جديدة لشراء ونقل النفط الخام والمنتجات النفطية الإيرانية، على أن يتم إنهاء العقود القائمة بحلول الأول من تموز (يوليو) 2012، وفعلاً بدأت الدول الأوروبية في تطبيق الحظر الشامل على شراء النفط الإيراني ابتداءً من الأول من تموز (يوليو)، إزاء ذلك تخلت إيران عن فكرة الربط بين الحظر النفطي وإغلاق مضيق هرمز، فربطت إغلاق المضيق بحدوث أمر آخر؛ إذ أعلن ناصر سوداني، نائب رئيس لجنة الطاقة في مجلس الشورى الإيراني أنه من المحتمل أن تغلق بلاده مضيق هرمز في حالة تفتيش أو توقيف ناقلات النفط الإيرانية في = الموانئ النفطية العالمية، زاعماً أن "جميع أشكال الحظر والضغط ستؤدي إلى مزيد من ازدهار صناعة النفط في إيران". انظر، خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية الاقتصادية، العدد 6866، 2012.

علينا تحديد الطبيعة القانونية لها، فهل تعتبر مالا منقولاً باعتبار أنها تنتقل في المكان دونما تلف أو تغيير؟

وإذا كان الجواب بالإيجاب، إذن فهل تعتبر مالا منقولاً يخضع لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"، أم أنها مال عقاري يخضع لقاعدة "التسجيل سند الملكية"؟ وهل تعتبر هذه السفينة شخصاً -على الأقل بحكم القانون- باعتبارها تمر بجميع مراحل الحياة من ولادة وديناميكية الشباب وشيخوخة وموت مع توفرها في كل هذه المراحل على هوية وذاتية مستقلة بل وشخصية قانونية أساسها الدالة المدنية الشبيهة بتلك التي يتمتع بها الأشخاص عموماً؟ أم أنها تعتبر في نفس الوقت مالا وشخصاً ومالا منقولاً وعقاراً يكسبها ذاتية خاصة؟ وهل معنى هذا أنها تتوفر على شخصية معنوية واعتبارية؟

كل هذه التساؤلات سندحاول معالجتها من خلال دراسة بعض التشريعات الوطنية والدولية والآراء المتعلقة بها التي جاءت تصب في تبين الطبيعة القانونية للسفينة، وبعدها الحالة القانونية أو المدنية التي تجعل السفينة في شكل قانوني تاماً.

## الفرع الأول

### الطبيعة القانونية للسفينة

#### أولاً. السفينة مال منقول

إن السفينة عبارة عن مال يمكن تملكه واستغلاله، ولم يأخذ تصنيفها ضمن الأموال أي مجال للخلاف ولكن اختلاف الآراء كان حول طبيعة هذا المال. فبالنظر إلى التشريع التقليدي نجده قد كرس الطابع المنقول للسفينة مع اعتبارها عند الحجز القضائي بمثابة عقار، ونذكر من هذه التشريعات المادة الأولى من الجزء العاشر من الكتاب الثاني من مدونة عام 1681، ومجموعة الأعراف والعادات البحرية، كأعراف كالي، والمادة 519 من الأعراف النورماندية، أما بالنسبة للفقهاء التقليديين، فقد اعتبر السفينة بمثابة عقار يحق لكتلة الدائنين المرتهنين بيع هذه السفينة والتنفيذ عليها أو على أي عقار آخر مملوك للمدين، بحيث نجد فالين يضيف بأنه رغم الطابع المنقول للسفينة فإننا ندرك بأنها ليست سندا قابلاً للتداول، كما هو الشأن بالنسبة للكمبيالة أو سند لأمر<sup>1</sup>، كما ذهب الفقيه بونيكاز إلى اعتبار السفينة بمثابة عقارات البحر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، المرجع السابق، ص 67.

<sup>2</sup> - إدريس الضحاك، قانون الملاحة البحرية الخاصة بالمغرب، الطبعة الأولى، منشورات عكاظ، 1989، ص 109.

ومن الفقه الآن من يرى أن السفن تشبه العقارات ولو أن ذلك في حالات استثنائية فقط، بحجة أن التصرفات الواردة عليها لا تكون قانونية إلا إذا سُجِّلت في الدائرة المختصة في الموانئ، كما يعتبرون أن ملحقات السفينة التابعة لها تشبه إلى حد بعيد العقارات بالتخصيص، لكن ما يؤخذ على هذا الاتجاه بالرغم من وجود أوجه التشابه أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال اعتبار السفينة عقاراً، ذلك لأن العقار هو كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف، إذ أن انتقال السفينة هو الغاية من وجودها لذلك فهي تعد من المنقولات، كما أن اعتبار ملحقات السفينة عقاراً بالتخصيص هو تعبير غير صحيح لأنه لا يجوز رصد مال منقول لخدمة مال منقول آخر.

وفي الاتجاه الآخر الذي يعتبر أن السفينة تعد من بين الأموال التي تنطبق عليها أوصاف الأموال المنقولة لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر دون تلف. لهذا اعتبرت مالا منقولاً من نوع خاص، وأن ما ورد من أحكام تخالف أحكام المنقول يعتبر استثناء. وهذا ما اتجهت إليه أغلب القوانين والتشريعات الدولية، خاصة منها الدول العربية حيث جاء في المادة 683، من القانون المدني الجزائري أن: « كل شيء مستقر بحيز وثابت فيه ولا يمكن نقله بدون تلف فهو عقار وما عدا ذلك فهو منقول »، وهو ما أكدته المادة 56، أيضاً من القانون البحري الجزائري بأن السفينة مال منقول<sup>1</sup>، وقد ميزت التشريعات المدنية العراقية بين العقار والمنقول، حيث ذهبَت المادة 1/62 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951، بالقول أن: « العقار هو كل شيء له مستقر ثابت بحيث لا يمكن نقله وتحويله دون تلف ... » .

وذهبَت المادة 2/62، من نفس القانون السابق الذكر إلى أن: « المنقول كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف ... » وعملاً بأحكام المادة 62، فإن السفينة تعتبر مالا منقولاً، لأنها ليست من الأشياء التي لا يمكن نقلها دون تلف ولكنها بطبيعتها صُنعت قابلة للحركة والانتقال. وهذا ما تأكد في المادة 04، من القانون البحري العراقي التي جاءت تنص على أن: « كل أنواع السفن من الأشياء المنقولة ... »<sup>2</sup>، وكذلك نفس الشيء ذهب إليه المشرع المغربي في المادة 67، من قانون التجارة البحري المغربي وهو أيضاً ما تماشى مع المنهجية القانونية التي اعتمدها الكتاب الثاني من القانون التجاري الفرنسي.

<sup>1</sup> - انظر، القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 13/10/1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25/06/1998، وتعديلاته إلى غاية 15 أوت 2010.

<sup>2</sup> - انظر، القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

- وللمزيد راجع الموقع الالكتروني الرسمي لمجلة دار العدالة والقانون العربية <http://www.justice-lawhome.com>

وبناء على ما تقدم فالسفينة هي مال منقول لكونها معدة للنقل والسير في البحر دون تلف وهو الرأي الراجح والذي يوافق الرأي الثاني، وأنها مخصصة لاستعمال غير عادي يتمثل في الملاحة البحرية وخصوصيات المجال الذي تمارس فيه، بخلاف الأموال العقارية التي تمتاز بالثبات والاستقرار، إلا أنه ونظرا لاعتبارات أمنية استثنائية نجد أنها خصت بمقتضيات قانونية مستوحاة من أحكام العقار، دون أن يغير ذلك في طبيعة السفينة المنقولة والمتحركة وهو ما جعلها تتشابه مع العقار فيما يلي<sup>1</sup>:

هـ- لا تجب الكتابة في العقود التي تقع على المنقولات، إلا أن السفن لا يمكن إيقاع أي تصرف ناقل لمليتها إلا بالتسجيل.

و- الحيازة في المنقول سند الملكية، إلا أن السفن وإن كانت من الأموال المنقولة فهي ذات طبيعة خاصة وأن حيازتها ليست دليلا على ملكيتها، بل يجب إثبات الملكية بموجب سند رسمي صادر من الدائرة المكلفة بالتسجيل يسمى (شهادة تسجيل السفينة)، كما هو الحال في العقارات. فالقانون يستلزم لإنشائها إجراءات تخضع لها مثل هذه المنقولات من شأنها تمكين كل متعامل في مثل هذا الميدان من التعرف على المالك الحقيقي لها وعلى ذلك ينتفي إخضاعها لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية التي تعتبر استثناء على قاعدة الحيازة.

ز- إجراءات الدجز التنفيذي على السفينة تماثل إجراءات الدجز العقاري. كما يُعترف بالضمانات العينية للسفينة وهذا ليس فقط للدائنين الممتازين والمرتهنين بل حتى للدائن العادي، وذلك حين يتعنت المدين أو يتخلف عن الوفاء بالدين المترتب في ذمته.

ح- رهن السفينة يجب أن يكون رسميا ويؤشر في السجل الخاص بتسجيل السفن في ميناء التسجيل كما في العقارات، وكذلك تقرير حق الامتياز على السفينة يرتب للدائن حق التتبع للسفينة وإخضاع دجزها لإجراءات الدجز العقاري وضرورة تحضير محرر رسمي لنقل الملكية للسفينة رغم أنها ليست شخصا ولا عقارا.

## ثانيا. الشخصية المعنوية للسفينة

رغم كون السفينة عبارة عن جماد فإنها مع ذلك تتمتع بنوع من الحياة نتيجة ديناميكيته المستمرة، لكونها تشبه إلى حد بعيد المدينة المتحركة التي تتمتع بنوع من الحياة الخاصة، فالسفينة تتمتع بذاتية وهوية مستقلة عبر مرورها بمراحل شبيهة بالمراحل التي يمر بها الإنسان والتي تتمثل في مرحلة الجنين التي تبتدئ بورشات صناعتها وتهيئتها للملاحة البحرية ثم مرحلة البناء والتشييد، وتليها

<sup>1</sup>- فريد الحائمي، نفس المكان.

مرحلة الشباب التي تمارس من خلالها نشاطا معيناً حسب الفئة التي تنتمي إليها السفينة، فقد تكون السفينة تجارية أو سفينة صيد بحري أو سفينة للنقل العمومي... إلخ، أما المرحلة الأخيرة هي المرحلة التي تتميز بهرم السفينة وشيخوختها ثم موتها ويتحقق كل ذلك عبر مسيرة حياتها البحرية، فقد تصبح قديمة لا تؤدي غرضها المطلوب، وقد تتعرض للبيع الرضائي أو الجبري للأجنبي كما يمكن استئجارها على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها<sup>1</sup>.

كما أنها قد تصبح في حالة عجز يستلزم معه التصريح بعدم صلاحيتها للملاحة، وقد تتحول إلى حطام في عرض البحر على إثر تصادم بحري ما يلزم شطبها من سجل القيد الوطني<sup>2</sup>.

فرغم شبهها الكبير بالشخصية الطبيعية من حيث القدرة على الحركة وتوفيرها على الجنسية وغيرها من الأوراق الثبوتية، وأنها شبيهة بالشخص المعنوي من حيث أنه يعيش ويعمل على ظهرها جماعة من البشر كما الشركات التجارية، فمن حيث النشأة نجد أن للسفينة عقد بناء بينما للشركة عقد تأسيس، ومن حيث الزوال والفناء نجد أن للسفينة موتاً طبيعياً كأن تتشم وتصبح حطاماً ولها موت حكمي كأن يتم فقدانها في عرض البحر، بينما تزول الشركة بسبب الانقضاء أو الانحلال أو الإفلاس.

إلا أنه قد أوردت بعض التشريعات حين تعاملها مع السفينة عدة تعابير توحي بأن السفينة شخص قانوني. فيقال مسؤولية السفينة أو أن السفينة دائنة أو مدينة، مثلما جاء في المادة 04 من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924<sup>3</sup>، والمادة 04 من المعاهدة الخاصة بقواعد التصادم البحري لعام 1910، والمادة 08 من قانون الإرشاد في ميناء الإسكندرية رقم 26 لسنة 1989.

ورغم ذلك فإن السفينة لا يمكن الاعتراف لها بالشخصية الاعتبارية أو المعنوية على غرار ما نعرفه بالنسبة للشركات التجارية، ذلك أنه يُعاب على ضعف سند هذا الاتجاه، فموضوع الشخصية المعنوية من الموضوعات النظرية ذات الطابع التصوري، فضلاً على ذلك أن هذه الشخصية يجب أن يرد لها نص في القانون مادامت مفهوماً تصورياً افتراضياً ونظرياً. لذا يستحيل على هذه السفينة

<sup>1</sup> - انظر تعريف المشرع الجزائري لعقد استئجار السفينة الوارد في المادة 640 من القانون البحري الجزائري.

- للمزيد راجع ما أورده المشرع الفرنسي في قانون 1966/6/18 م، الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري.

<sup>2</sup> - المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي تم التوقيع عليها يوم 25 أوت 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931، أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. وانضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 / 1964.



التقاضي أمام القضاء أو ما يمكن قوله بعبارة أخرى أن السفينة بالرغم من أنها محل للحقوق، فإنها لا تمارس هذه الحقوق إطلاقاً بصفة شخصية<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني الحالة القانونية للسفينة

مما تقدم يمكننا معرفة الحالة القانونية التي تكون عليها السفينة، فهذه الحالة تختلف عما يتمتع به الأشخاص كما أن لها بيانات ضرورية لكي نستطيع تمييزها عن غيرها من السفن الأخرى، وهذا ما يسمى بالحالة المدنية للسفينة التي تتفرد بها عن سائر الأموال المنقولة منها وغير المنقولة، إلا أنها تتشابه في نقاط مع الحالة المدنية للشخص الطبيعي، التي تبين كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة من اسم وموطن وسجل، يماثل السجل المدني للأفراد يؤثر فيه أي متغير يطرأ على حالتها ويثبت فيه اسمها وتاريخ بذائها، وصنفها ومقدار حمولتها واسم المالك وما إلى ذلك من أوصاف تميز السفينة عن غيرها من السفن، فالسفينة تتمتع ببعض خصائص الأشخاص لمعالجة بعض الضرورات العملية والقانونية لتعيين ذاتيتها وبيان النظام القانوني الذي يحكم الروابط القانونية الخاصة بها<sup>2</sup>.

وقد ترك القانون الدولي تولي تحديد الحالة المدنية القانونية للسفينة للتشريعات الداخلية من عدة نواحي، تتعلق باسمها وموطنها وأوراقها الثبوتية وحمولتها ودرجتها، حتى تكون في وضع قانوني يسهل من خلاله أداء كامل وظائفها الملاحية لذلك سنبين هذه العناصر على شكل نقاط مما جاء في القانون البحري الجزائري وبعض التشريعات المقارنة الأخرى كما يلي:

### أولاً. اسم السفينة *Nom du Navire*

يعد الاسم أحد العناصر الأساسية فيجب أن يكون لكل سفينة عادة اسم يميزها عن غيرها والتشريعات مختلفة في هذا الصدد، فبالنسبة لقانون التجارة البحرية اللبناني نصت المادة 01/11، على أنه يجب أن يكون للسفينة اللبنانية اسم، كما يجب وضع هذا الاسم على مكان ظاهر بالسفينة وفي حالة تعدد السفن التي تحمل ذات الاسم فإنه يجب أن يلاحق بكل اسم رقم متسلسل يميز إحداها عن البقية كما يلاحظ أن القانون اللبناني يترك لمالك السفينة كامل الحرية في اختيار اسم السفينة ولكن هناك بعض التشريعات تضع ضوابط أين يميز بين نوع السفينة ونشاطها وحجمها وأن يكتب اسم السفينة باللغة العربية واللاتينية كالتشريع الأردني.

<sup>1</sup> - فريد الحاتمي، المرجع السابق، ص 69.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،

وفي التشريع الجزائري نجد أنه جعل الحمولة معلما لتسمية السفن فالتى تزيد حمولتها عن 10 أطنان لابد لها من اسم يميزها، والتي تقل حمولتها عن 10 أطنان معفاة من حمل الإسم وكيفية فقط اتخاذ رقم يكتب على المقدمة أو المؤخرة، ونصت المادة 16، من القانون البحري الجزائري على أن مالك السفينة يختص بوضع اسم لها مع موافقة السلطة الإدارية، وألا يكون الإسم قد سبق إطلاقه على سفينة جزائرية أخرى وكتابة الإسم بالأحرف العربية واللاتينية حسب المادة 15 من القانون البحري الجزائري.

فيجب أن يكون إذن للسفينة بمجرد الانتهاء من بنائها اسم خاص بها، يميزها عن غيرها من السفن، وتطبق هذه القاعدة على كل سفينة مهما كانت سعتها أو حمولتها، وتتشابه التشريعات المحلية والدولية في ذلك، ونذكر على سبيل المثال المشرع اللبناني الذي أوضح كيفية ومكان كتابة اسم السفينة، فنصت المادة 05 من قانون التجارة البحرية أنه: "على السفن اللبنانية أن تتسم بحروف عربية ولاينية بالعلامات الآتية:

7. السفن التجارية والسفن ذات المحرك المعدة للملاحة الساحلية أو للملاحة في عرض البحار: اسم السفينة على جانبي مقدمتها وعلى مؤخرتها واسم مرفأ تسجيلها.

8. السفن الشراعية الساحلية: على كل جنب من المقدمة؛ الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل. وعلى المؤخرة؛ اسم السفينة واسم مرفأ تسجيلها.

9. مراكب الصيد: على كل جنب من المقدمة؛ الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل.

10. الزوارق وقوارب الأسكلة المعدة للشحن وجميع الجروم العائمة فيها (من مواعي وكراكات "جوارف الرمال" ونقالات...). وعلامات مراكب الصيد التي لها المحمول عينه.

11. زوارق وقوارب الدوائر الرسمية والشركات ذات الامتياز:

على المقدمة وعلى المؤخرة أو على المقدمة وحدها: اسم السفينة.

في الغرفة: الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها مع رقم هذا التسجيل.

12. سفن النزهة أو الترفيه: يؤذن لهذه السفن ألا تتسم برقم تسجيلها خارجيا بيد أن هذا الرقم يجب أن ينقش في الغرفة."

وقد جاء أيضا في المادة 17 من القانون البحري الجزائري نفس الشيء تقريبا، حيث يتم وضع

اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف منه، ووضع اسم ميناء تسجيلها تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

ويستقل مالك السفينة باختيار اسم سفينته، ورغم ذلك لا يجوز له اختيار اسم لسفينته سبق

إطلاقه على سفينة أخرى تفاديا للصعوبات العملية التي قد تحدث نتيجة للبس أو الخلط، ولأجل هذا

نصت المادة الخامسة من القانون المصري رقم 84 لسنة 1949، الخاص بتسجيل السفن على مالك السفينة قبل تسجيلها في سجل السفن أن يحصل على موافقة مصلحة الموانئ والمنائر على اسم سفينته ضمانا لعدم تكرار الأسماء واختلاطها.

وهو نفس ما أكده المشرع في المادة 2/6 من قانون التجارة البحرية المصري، عندما تطلب موافقة الجهة الإدارية المختصة على الإسم الذي اختاره لإطلاقه على سفينته، كما لا يجوز لمالك السفينة لنفس السبب، تغيير اسم سفينته إلا بعد موافقة مصلحة الموانئ والمنائر<sup>1</sup>.

أما القانون اللبناني فيجيز للسفينة أن تحمل اسما سابقا شريطة أن يلحق بكل اسم رقم مسلسل<sup>2</sup>.

### ثانيا. الموطن Domicile du Navire

الموطن هو العنصر الثاني من عناصر ذاتية السفينة. وهو المكان المعين الذي تكون للشخص صلة به بحكم استقراره فيها أو بحكم اتخاذه مركزاً لأعماله ومصالحه وقد عرفه الفقيه الألماني فريدريك كارل فون سافيني Friedrich Carl von Savigny: "بأنه المحل الذي يختاره الشخص اختياراً حراً ليسكن فيه نهائياً وليكون مركزاً لعلاقاته القانونية ولأشغاله، فهو الجهة التي اتخذها الإنسان مأوى له بصفة حقيقة وثابتة ومستمرة وجعل فيه مركز أشغاله، وإذا غاب عنه كان لديه الذية في العودة إليه من جديد."

وموطن السفينة هو الميناء الذي تسجل فيه ويطلق عليه ميناء الربط Port d'attache أو ميناء التسجيل Port d'immatriculation وهذا أمر يعود لإرادة المالك. وعليه يتم فتح السجل في الميناء الذي تسجل فيه السفينة وتفيد فيه مواصفاتها من حيث الاسم، الحجم ونوع الوقود ولمن تعود ملكيتها، لذلك فالسفينة ليس لها إلا موطن واحد وفي كل الأحوال لا يجوز أن يكون لها أكثر من موطن، حتى ترتكز كافة الأعمال القانونية بالسفينة كتوجيه الإعلانات وتوقيع الحدز وإجراء القيود، والعبرة دائما في تحديد موطن السفينة بميناء التسجيل وليس بميناء الاستغلال.

### ثالثا. حمولة السفينة Tonnage ou Jauge

<sup>1</sup>- المادة 13 من القانون المصري رقم 84 لسنة 1949 الخاص بتسجيل السفن.

<sup>2</sup>- المادة 11 من القانون اللبناني للتجارة البحرية الصادر في 17 فبراير 1947. وانظر أيضا؛ - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 59.

للسفينة حمولة تقدر سعتها بالطن الحجمي وهو عبارة عن قياس انجليزي يعادل 2.83 متر مكعب<sup>1</sup>، وقد نصت المادة 20 من القانون البحري الجزائري على ما يلي " تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها ". ومن هنا فإن السلطة الإدارية هي المختصة في القيام بعملية المعايرة أو القياس باستعمال الطن الحجمي، وهناك ثلاثة أنواع من الحمولة<sup>2</sup>:

### 1. الحمولة الإجمالية الكلية

وتقدر على أساس سعة السفينة الكلية، أي كل فراغ في السفينة بما في ذلك الأجزاء المشغولة من هذا الفراغ بالآلات والأجهزة اللازمة للملاحة.

### 2. الحمولة الإجمالية

وهي الحمولة التي تخصم منها الفراغات التي تشغلها الآلات والمنشآت القائمة على سطحها.

### 3. الحمولة الصافية

وهي الفراغات المخصصة لنقل البضائع أو الأشخاص وبعبارة أخرى فإن الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري.

## رابعاً. درجة السفينة Cote du Navire

تختلف السفن من حيث متانتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط السلامة في البحار بما يقتضي تصنيفها من حيث قيمتها الاقتصادية، وبناء على ذلك يتم تقييم السفن وتصنيفها إلى درجات، درجة أولى وثانية وثالثة، ويقوم بهذا التصنيف شركات انجليزية مثل « جمعية التصنيف البريطانية لويدز ريجستر Lloyds Register of Shipping » وشركات فرنسية مثل « مكتب فيريتاس الفرنسي Bureau Veritas Français »<sup>3</sup>، التي تتولى بواسطة خبرائها اختيار السفينة، وتعطي مالكة شهادة تدل على درجتها وقيمتها الدولية ويبدأ هذا الاختيار منذ البناء ويستمر أثناء حياة

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 37.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 1988، ص 11.

<sup>3</sup> - هيئات التصنيف Societies of Classification، هي منظمات غير حكومية تعمل في قطاع النقل البحري، تقوم بوضع معايير لبناء وتصنيف السفن، كما تشرف أحياناً على بنائها وإخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير. ويمكن ذكر بعضها إضافة لما سبق مثلاً: كالشركة الأمريكية American Bureau of Shipping، وشركة التصنيف الإيطالية كذلك Registro Navale Italiano، وهناك الشركة الألمانية Germanischer Lloyd.

- للمزيد راجع؛ محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 65.

السفينة، وتعتبر الشهادات الممنوحة من قبلها للسفن قرينة على مدى صلاحيتها للملاحة وإن كانت هذه القرينة بسيطة مما يؤدي إلى مسؤولية شركات التصنيف في حالة وقوع خطأ من خبرائها في تحديد الدرجة المعطاة للسفينة، هذه المسؤولية قد تكون مسؤولية تعاقدية أو مسؤولية تقصيرية<sup>1</sup>.

لا يوجد ما يجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته أو تصنيفها، إلا أن السفينة ستلاقي كثيرا من الصعوبات في حال عدم تسجيلها في إحدى هيئات التصنيف، تشمل صعوبات مع شركات التأمين التي ترفض تأمين سفينة غير مصنفة، لأن التسجيل يعتبر دليلا على صلاحية السفينة، وإذا أراد مالك السفينة بيعها سيلقى صعوبة في ذلك ما لم تكن مسجلة، والشاحنون سيرفضون شحن بضائعهم في سفينة غير مسجلة وكذلك المستأجرون، السماسرة ووكلاء البضاعة... إلخ.

ليس هذا فحسب فحتى عند القيام بالصيانة وإصلاح السفينة لن يعرف مالكاها إذا تمت هذه الأعمال على أتم وجه لعدم وجود شهادة من هيئة التصنيف تثبت ذلك، فمن المعروف أن درجة السفينة تدل على صلاحيتها للملاحة.

#### خامسا. أوراق السفينة Papiers d'identité

يقصد بأوراق السفينة أو وثائق السفينة كل الدفاتر والتراخيص والشهادات وكافة المستندات التي يتعين أن تحملها السفينة. فهذه الأوراق تعتبر ضرورية لممارسة النشاط المعدة له، إذ لا تتحرك السفينة إلا وبصحبته هذه الأوراق وحدد قانون التجارة البحرية الأردني مثلا هذه الأوراق كالاتي<sup>2</sup>:

- ي- سند الملكية البحرية يبين الجهة المالكة للسفينة.
- ك- سند تسجيل في الميناء.
- ل- سند إجازة الملاحين.
- م- سند ريان.
- ن- سند إذن بالمصادرة.
- س- شهادة صحية من آخر ميناء.
- ع- نسخة من القانون البحري.
- ف- سندات الوفاء بالرسوم الجمركية المستحقة على شحنة السفينة وكفالة بعدم نقل الشحنة من ميناء وتحويلها إلى ميناء آخر.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 39.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الققي، المرجع نفسه، ص 67 وما يليها.

- راجع أيضا؛ المواد 35، 36، 37، من القانون البحري الجزائري.

ص-سند الجنسية وقائمة بشحنة السفينة.

### سادسا. دفتر يومية السفينة **Livre de bord**

ف نجد مثلا أنه على ربان كل سفينة فيما عدا السفن المعدة للزهوة أن يتخذ دفتر يومية برقم صفحاته ويوقعها رئيس دوائر الميناء حسب المادة 01/115 من القانون البحري اللبناني، ويطلق على هذا الدفتر أيضا دفتر الحوادث الرسمي *Journal des incidents*، وفي هذا الدفتر ينبغي ذكر كل الحوادث الطارئة يوميا وبكل أمانة، وكل القرارات المتخذة أثناء السفر، وقائمة بالواردات والنفقات المتعلقة بالسفينة، والملاحظات اليومية فيما يختص بحالة الجو والبحر، وبيان المخالفات التي يرتكبها مستخدمو السفينة والعقوبات التأديبية المحكوم بها، والولادات والوفيات التي قد تحدث على متن السفينة حسب المادة 2/115 من نفس القانون.

وفيما يتعلق بالسفن البخارية أو ذات المحرك الميكانيكي، فيجب على ربانها أن يستعين بدفتر آخر يسمى دفتر يومي للآلة المحركة *Journal de machine*، أين تذكر كمية المحروقات التي زودت بها السفينة عند السفر، واستهلاك السفينة اليومي منها وكل ما يتعلق بسير الآلة المحركة وخدمتها وهذا حسب المادة 3/115 منه. كما يستعمل دفتر يومية السفينة في الإثبات، فهو حجة بما ورد فيه من بيانات إلى إثبات العكس.

### سابعا. أوراق أخرى

بجانب الأوراق والشهادات والمستندات السابقة، كشهادة تسليم ميناء الشحن *Certificat de Franc-bord*، التي تضمن مطابقة السفينة لخطوط الشحن *Lignes de charge* الموجودة على جانب السفينة، وهي خطوط تبين الحد الأقصى للشحنة التي يجوز للسفينة حملها تبعا للمكان والوقت، وشهادة القيود العقارية *L'état des inscriptions hypothécaires*، التي تبين قيود الرهون على السفينة وأسماء الدائنين والمبالغ المضمونة، كما تفرض المعاهدات المتعلقة بالتلوث على السفينة حمل شهادة المحروقات *Certificat d'hydrocarbures*، وهي التي تبين أين ومتى يمكن تنظيف عابري السفينة وصهاريجها<sup>1</sup>.

بعد كل هذا يطلب من السفينة إذن حمل هذه الأوراق دائما، ذلك لأنها معرضة للتفتيش في أي زمان ومكان سواء كان في المياه الإقليمية أو خارجها، وبدون هذه الوثائق تصبح في عداد السفن غير القانونية إذا ما تم القبض عليها ولو كانت في حالة المرور البريء.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريضي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 71.

## الفصل الثاني

# المرور في البحر الإقليمي وموقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

- المبحث الأول. المرور في البحر الإقليمي
- المبحث الثاني. موقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

## الفصل الثاني

# المرور في البحر الإقليمي وموقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

رغم اعتراف الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية 1982، بسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي أساساً، إلا أنه قد أوردت بعض القيود على ممارسة هذه السيادة كما تقدم، وأهمها نذكر قيد المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بالمركز القانوني للسفن في هذا الحيز من البحر، حسبما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية 1982.

المرور الذي يشكل حالات كثيرة للسفن ونشاطاتها في هذا النطاق البحري وما يحتوي عليه من تضاريس كالجزر والأرخبيلات والمضايق وكذلك القنوات البحرية، فكان نظام المرور القانوني ولا يزال أحد النظم القانونية الأكثر غموضاً وتعقيداً وإثارة للخلاف والجدل في قانون البحار، فرغم أن اتفاقية 1982 قد أوردت دراسة هذه القضية لأنواع من السفن الأكثر استعمالاً لهذا النطاق والأكثر حساسية من بين باقي السفن العادية الأخرى ذلك لكونها تؤثر بطريقة أو بأخرى على علاقات الدول فيما بينها، سواء على البيئة البحرية أو بتهديد الأمن الإقليمي، فهذه السفن قد تكون من الغواصات أو المركبات الغاطسة، أو سفناً أجنبية عاملة بالقوة النووية أو حاملة على متنها لمواد نووية خطيرة، كما قد تكون من بين السفن الحربية أو سفناً غير شرعية كسفن القرصنة.

لذلك سنحاول في هذا الفصل عرض واجبات وحقوق الدولة الساحلية إزاء النشاطات الملاحية لهذه السفن، ومختلف القواعد التي يمكن أن تُفرض عليها، والمشاكل التي تعيق ذلك وتتسبب دائماً في بقاء التوتر والاضطراب والنزاع حاصلًا في العلاقات الدولية، سواء بسبب السفن أو بسبب عدم معرفة رسم الحدود البحرية على الوجهة السليمة كما تقدم في الفصل الأول، والتي تقع فيها حكومات الدول غالباً، مراراً وتكراراً سواء تعمدت ذلك أو لم تحسن حقيقة استعمال خرائط القياس، حتى وإن كان ذلك فلها خيار الاتفاق مع الدولة الأخرى في رسم الحدود البحرية حتى تمر السفن بكل أمان، وهو خيار لا يمكن الهروب منه بأي حال من الأحوال، والواقع في كل هذا خير دليل، على سبيل المثال لا الحصر نجد أنه حتى وإن تمت التسوية للنزاع القطري البحريني عام 2001، على جزر حوار والزيارة، فإن هذا



النزاع كان قبل هذا قد امتد منذ عام 1840 ولم تفلح بعدها اتفاقية 1982 في الفصل فيه، وكان البلدين يطالبان بحق مرور سفنهما في المياه بين الجزر، ما أدى إلى عرض النزاع على محكمة العدل الدولية الذي فصلت فيه عام 2001، فرسمت الحدود البحرية لهذه الجزر، حيث أعطت دولة قطر حق السيادة على جزيرة الزبارة في حين تكون السيادة الكاملة للبحرين على جزر حوار، فالتزم الطرفان بهذا الحكم ولم يثيرا أي اعتراض عليه واعتبراه عادلا ومنصفا، وباشرا فوراً عملية التنفيذ بما في ذلك ترسيم خط الحدود البحرية بين البلدين، وكذلك نجد النزاع البحري بين سائت فنسنت وغرونادين ضد غينيا أو ما يسمى بقضية السفينة "سايفا"، والنزاع الحدودي البحري بين ماليزيا وسنغافورة بسبب مضيق "جوهور"، وقد عرض كل من النزاعين على المحكمة الدولية لقانون البحار<sup>1</sup>.

وعلى هذا الأساس سنحاول عرض هذا الفصل وتقسيمه إلى مبحثين:

- المبحث الأول. المرور في البحر الإقليمي
- المبحث الثاني. موقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

## المبحث الأول

### المرور في البحر الإقليمي

إن مرور السفن في البحر الإقليمي قد يكون بريئاً مع توفر شروط معينة وقد يكون غير بريء في حالات أخرى بغياب هذه الشروط، لذلك سيتم عرضنا لهذا المبحث في أربع مطالب كما يلي:

- المطلب الأول. مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية
- المطلب الثاني. حالة المرور غير البريء
- المطلب الثالث. تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء والقواعد الخاصة بسفن معينة
- المطلب الرابع. المركز القانوني للسفن في البحر الإقليمي

<sup>1</sup> - بختة خوتة، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012، ص 144 ومبايها.

## المطلب الأول

### مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية

### Le passage inoffensif- The inoffensive passage

حينما تأكد النظام الذي يقوم على الاعتراف بحرية البحار وبتقيد سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي، أصبح المرور البريء استثناءا معترفا به على ذلك المبدأ، وكان قبلا عبارة عن فكرة وجدت ضالتها في القانون الدولي العرفي إلا أنها تطورت شيئا فشيئا مع تطور قانون البحار. ففكرة المرور البريء قديمة في الفقه الدولي تعود إلى زمن الحرب الفقهية بين أنصار ومعارضى حرية البحار، فقد تحدث عنها كل من الفقيهين Selden، Gentilis، وبعدهما الفقيه Vattel، ليأخذ بها معهد القانون الدولي في دورة باريس عام 1894، ويتجسد هذا المبدأ رسميا في معاهدة فرساي لعام 1919 واتفاقية برشلونة للترانزيت الحر عام 1921، وجمعية القانون الدولي عام 1926 ثم يتم الأخذ بها مجددا من طرف معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928، واتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958، وأخيرا نجدها في اتفاقية 1982 لقانون البحار، وعلى هذا الأساس يكون نظام المرور البريء قد استقر في العرف الدولي قبل أن يدخل ويستقر في القانون الدولي المكتوب.

وتبقى محاولات نظام المرور البريء متواصلة في خلق توازن بين مصالح الجماعة الدولية لتوفير أكبر قدر من حرية الملاحة وعنصر عدم الإعاقة هو الذي يحمي هذه المصالح، بينما مصالح الدولة الساحلية التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر، تحميها بعض الشروط المفروضة على هذا المرور<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 128.

## الفرع الأول

### مفهوم المرور البريء وميدان تطبيقه

ينبغي الإشارة قبل كل هذا إلى أن قواعد المرور البريء لا تنطبق إلا على الملاحة البحرية ولا تتعلق بالملاحة الجوية، وهو ما جاءت به اتفاقية شيكاغو في 07 ديسمبر 1944، التي تعترف بسيادة الدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها، بما في ذلك البحر الإقليمي. وقد خولته المادة 15 من اتفاقية 1958، والمادة 17 من اتفاقية 1982 حقا من الحقوق وليس رخصة. تتمتع به سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع به إلى موافقة الدولة الساحلية، وفي هذا يجب أولا عرض مفهوم المرور البريء وتبيين صفاته البريئة.

### أولا. مفهوم المرور البريء

قبل عرض مفهوم المرور البريء ينبغي أن نستعرض مفهوم المرور في حالته العامة.

#### 1. مفهوم المرور

قد جاء في المادة 18 من اتفاقية 1982 توضيح لمعنى المرور، وهو نفس ما جاءت به المادة 14 من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات، فبموجب الفقرة الأولى من المادة 18 نجد أن المرور يتم في ثلاث حالات هي: اجتياز البحر دون دخول المياه الداخلية، ثم الدخول إلى المياه الداخلية والرأسو بأحد المراسي أو المرافق المينائية، ثم الخروج من هذه المراسي ومغادرتها كلية.

وقد ورد في مضمون المادة 02/18 من نفس الاتفاقية، على أنه يشترط في المرور أن يكون متواصلا وسريعا، وأن يقتصر على المرور المجرد دون التوقف الطويل أو الإقامة، لأن بقاء السفينة فترة طويلة في المياه الإقليمية يخضعها لنظام المياه الداخلية، إلا أنه يمكن للسفن أن تتوقف وذلك في حالات معينة تقتضيها حوادث البحار، أو وجود خلل فني، أو إذا اقتضت الضرورة هذا التوقف كقوة قاهرة أو محدنة تحيط بالسفينة، أو كان من الضرورة تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

كما يلاحظ في الفقرة (ب) من نفس المادة 18 أنها توحي بوجود حق للدول في دخول الموانئ<sup>1</sup>، وهي حالة نفترض وجود اتفاق دولي يسمح بالدخول إليها، بسبب غياب قاعدة عرفية في الوقت الحاضر تقضي بذلك، وإلا لما أمكن الحديث عن مرور إلى المياه الداخلية أو الموانئ، وهو ما

<sup>1</sup>- O'Connell. D. P. ; International law. Stevens and Sons. London. 1970, p. 269.

أكدته الفقرة (أ) من نفس المادة بقولها: "المرور... اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية."

وما يستفاد من المادة 02/18 من اتفاقية 1982 إضافتها لعبارة " أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا..." التي لم تكن موجودة في نص المادة 14 من اتفاقية 1958، حيث كان الغرض من هذه الإضافة هو توضيح فكرة المرور وتجنب تفسيرها بسوء نية، كما تفعل بعض الدول التي تمارس هذا الحق<sup>1</sup>.

## 2. صفات المرور البريء

ينبغي أن تتوفر في المرور حتى يكون بريئًا، الصفات الآتية:

### 1.2. السرعة والحركة المتواصلة

أي أن يكون المرور سريعًا ومتواصلًا دون توقف إلا إذا اضطرت مقتضيات الملاحة العادية عكس ذلك، أو كانت هناك قوة قاهرة أو حالة شدة *Cas de force majeure ou une nécessité*، أو فرضت الظروف تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات تعرضت لأخطار بحرية. كما بينته المادة 02/18 السابقة من نفس الاتفاقية. أي أنه يجب على ريان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضًا لخطر الضياع، أو كان هناك حدوث تصادم بين السفن فتوجب الاتفاقية أيضًا تقديم المساعدة للسفينة وطاقمها وركابها في حدود السرعة والصورة المعقولة والممكنة<sup>2</sup>.

### 2.2. صفة البراءة

يجب أن تتوفر صفة البراءة في المرور، أو بتعبير أدق توفر الصفة المشروعة وغير العدائية، وقد ورد ذلك في المادة 19 من اتفاقية 1982 كالتالي: "يكون المرور بريئًا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقًا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى."

أما فيما يلاحظ على اتفاقية 1958 أنها أغفلت ذكر الحالات التي يعتبر فيها المرور ضارًا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، باستثناء إشارتها لسفن الصيد إذا لم تراخ القوانين والأنظمة التي تضعها دولة الساحل وتعلنها لأجل منع الصيد في البحر الإقليمي، لذلك فكل الأمر

<sup>1</sup> - وجاءت هذه الإضافة بناءً على طلب كل من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974. انظر؛ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 130.

<sup>2</sup> - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 77.

متروك للتفسير، كما يجب على الدولة أيضا الأخذ بالعوامل الشخصية المتعلقة بالذنية في التعامل مع مثل هذه الحالات لعدم وجود إجماع يُذكر حول الاكتفاء فقط بالعوامل الموضوعية<sup>1</sup>.

## ثانيا. ميدان تطبيقه

ما يتبادر إلى الذهن من الوهلة الأولى أن الميدان الرئيسي لتطبيق نظام المرور البريء، هو البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا أن التطورات الحديثة التي عرفها قانون البحار، سمحت بتطبيق هذا النظام على أجزاء من المياه الداخلية، رغم أن هذه المياه تخضع عموما إلى سيادة الدولة الساحلية، حيث نصت المادة 02/08 من اتفاقية 1982، على غرار ما جاء في المادة 02/05 من اتفاقية 1958، على أنه: "حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 07 إلى حصر مساحات مائية، وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية". كما ينطبق نفس الشيء على أجزاء البحر العالي التي تصبح مياها داخلية لنفس السبب<sup>2</sup>.

وبالنسبة لقانون البحار، فكما نص على تطبيق نظام المرور البريء في البحر الإقليمي الذي يحمل صورة عادية وبسيطة أي يكون خاليا من التضاريس البحرية، فإنه نص كذلك على تطبيق هذا النظام على المضائق التي تربط جزئين من البحر العالي أو جزءا من البحر العالي بالبحر الإقليمي حسب المادة 04/16 من اتفاقية 1958، أو المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي حسب المادة 01/45 من اتفاقية 1982، والفرق الوحيد بين نظامي المرور البريء هو أن هذا المرور لا يوقف خلال هذه المضائق، حسب المادة 02/45 من اتفاقية 1982 أي أن الدولة الساحلية لا تستطيع ممارسة هذا الحق، الذي تمارسه في البحر الإقليمي الاعتيادي إذا توافرت شروط معينة. أضف إلى ذلك فإن المرور البريء ينطبق على المياه الأرخيبيلية التي تمتد إليها سيادة الدولة أيضا، حسب الشروط المذكورة في المادة 52 من اتفاقية 1982 وما تطرقت إليه المادة 53 من نفس الاتفاقية. وهو ما سنستعرضه بالدراسة في النقاط الموالية.

## 1. المرور العابر للمضائق الدولية

<sup>1</sup>- O'Connell. D. P. ; Op. cit., p. 271 et s.

<sup>2</sup>- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 129.

كما تقدم فإن المضائق هي عبارة عن ممرات طبيعية ضيقة بين كتل أرضية، تصل بين بحرين أو بين مساحات كبيرة من المياه Any narrow natural passage, between land connecting two seas or large bodies of water<sup>1</sup>.

وحسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هناك مضائق تخضع لها، ومضائق أخرى لا تخضع لها.

### 1.1.1. المضائق الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

إن العبور هو النظام القانوني الخاص بالمضائق، ولا ينبغي له أن يمس بأي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل المادة 35/أ من الاتفاقية، ولا ينبغي له أن يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المطلة على المضائق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار، حسبما ورد في المادة 35/ب من الاتفاقية.

وقد ميزت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين طائفتين من المضائق، هما:

أ. المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

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

#### 1.1.1.1. المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

ويقصد بها المضائق التي تستخدم في عمليات العبور، لغرض الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة<sup>2</sup>.

وتتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر خلال تلك المضائق، ولا يجوز أن يعاق مثل هذا المرور، بل يجدر بالذكر أنه يحق للدول المجاورة للمضائق أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور فيها، وعلى السفن المارة مرورا عابرا احترام هذه النظم، ولها كذلك اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، شريطة عدم التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، والإعلان عن جميع هذه القوانين والأنظمة، حسب المادتين 41 و42 من الاتفاقية.

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 143.

<sup>2</sup> - راجع المواد 36 و37 من اتفاقية 1982.

ويقصد بحق المرور العابر Right of transit passage, Droit de passage en transit، ممارسة حرية الملاحة والتحكيم لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى إقليم دولة مجاورة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى إقليم الدولة، وهو ما جاءت به المادة 02/38 من الاتفاقية.

ويشترط أثناء ممارسة حق المرور العابر من طرف السفن والطائرات أيضاً، أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، كما تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المجاورة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، وأن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الضرورية للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا في حالة القوة القاهرة أو حالة الشدة.

كما يجب عليها الامتنال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية للسلامة البحرية، كالأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية ومنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه<sup>1</sup>.

ولا يمكن بأي حال من الأحوال حسب المادة 40 من نفس الاتفاقية، للسفن الأجنبية أياً كان نوعها، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بممارسة أنشطة البحث والمسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضايق.

وينبغي حسب مضمون المادة 43 من الاتفاقية، للدول المستخدمة لمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون - بالاتفاق فيما بينها - على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من سبل تيسير الملاحة وضمان السلامة، أو غير ذلك من التحسينات البحرية، وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. كما أنه يقع على عاتق الدول المجاورة أو المشاطئة للمضايق واجبات تتجسد حسب المادة 44 من الاتفاقية في واجب عدم إعاقة المرور العابر، والإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحكيم داخل المضيق أو فوقه، وعدم وقف المرور العابر.

#### 4.1.1. المضايق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية

<sup>1</sup> - كما يجب عليها كذلك مراعاة القواعد الجوية الموضوعية من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني الخاصة بالطائرات المدنية، وأن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة الخاصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

- انظر؛ المادة 39 من اتفاقية 1982.

وهي تعتبر الطائفة الثانية، حيث تمثل تلك المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، والمضائق التي تفصل ما بين جزيرة من جزر الدولة وبر هذه الدولة، إذا وجد اتجاه الجزيرة طريق في أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تتوافر فيه خصائص ملائمة ومماثلة من حيث الملاحة والمميزات الهيدروغرافية، وينطبق على هذه الطائفة من المضائق نظام المرور البريء المماثل للمرور البريء في البحور الإقليمية، غير أنه لا يجوز وقف المرور البريء خلال هذه المضائق<sup>1</sup>.

كما أنه يجدر بالذكر أن المرور العابر أوسع في نطاقه من المرور البريء، لأنه يمنح الطائرات التحليق فوق المضائق، وهو أمر لا يدخل في حق المرور البريء في البحور الإقليمية، كما أن الغواصات وغيرها من السفن الغاطسة في عبور المضيق لا تلتزم بالطفو فوق سطح الماء رافعة أعلامها كما هو الحال بالنسبة للمرور البريء<sup>2</sup>.

## 2.1. المضائق غير الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

هناك من المضائق الدولية التي لا تخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وهي على نوعين:

- أ. المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل
- ب. المضائق التي تمر خلالها طرق توجد في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة

### 1.2.1. المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل

إن النظام القانوني الخاص بالمضائق يقتصر على المرور أو العبور خلالها، ولا ينبغي له أن يمس النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها - كلياً أو جزئياً - اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق، وفقاً للمادة 35/ج من الاتفاقية.

ومن أهم المضائق التي تحكمها اتفاقيات خاصة نذكر: المضائق التركية The Turkish Straits، والمتمثلة في مضيق البوسفور والدردنيل. التي كانت تحكمها اتفاقيات ثنائية وقعتها الدولة العثمانية مع عدة دول، منها معاهدة كوتشورك كاريناروجي مع روسيا عام 1774، وأخرى مع النمسا عام 1784، والمعاهدة المبرمة مع بريطانيا العظمى عام 1799، ومع فرنسا عام 1802، ثم مع بروسيا عام 1804. كل هذه المعاهدات مهدت لإبرام معاهدة أدريانوبل عام 1829، والتي سمحت

<sup>1</sup>- المواد (01/38، 01/45، 02/45) من اتفاقية 1982.

<sup>2</sup>- عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 147.



الدولة العثمانية بموجبها للسفن التجارية التابعة لكافة الدول بالمرور في المضيقين، وزاد تأكيد هذا المبدأ في معاهدة لندن المبرمة يوم 13 يوليو 1841، ومعاهدة باريس يوم 30 مارس 1856، ومعاهدة لندن المبرمة في 13 مارس 1871، ومعاهدة برلين المعقودة في 13 يوليو 1878.

وما يدل على الأهمية الإستراتيجية للمضايق التركية، أنه قد تم بعد الحرب العالمية الأولى وضع نظام قانوني خاص لها من طرف دول الحلفاء في معاهدة سُمِّيَتْ بمعاهدة سيفر Sèvres، المبرمة في الثاني من أغسطس 1920، والتي استبدلت فيما بعد بمعاهدة لوزان Lausanne Convention الخاصة بالمضايق المبرمة في الرابع والعشرين من يوليو 1923، والتي منحت كافة السفن حرية العبور خلال المضيقين في وقت السلم وفي وقت الحرب. ليخضع المضيقين بعدها لمعاهدة مونترو The Montreux Convention، المبرمة في 20 يوليو 1936، وقد تم التوقيع عليها من طرف، كل من دولة بلغاريا، فرنسا، بريطانيا، اليونان، اليابان، رومانيا، الاتحاد السوفياتي ويوغسلافيا، وتركيا. وتضمنت هذه المعاهدة ثلاثة مبادئ تعلقت بإنهاء تدويل المضائق، إذ ألغت وجود اللجنة الدولية التي أنشأتها معاهدة لوزان الخاصة بالإشراف على المضيقين، وتم تانيا إعادة تسليح المضائق، إذ استعادت تركيا حقها في تحصين هذه المضائق، وتم ثالثا التأكيد على ضمان حرية المرور في زمن السلم والحرب، حيث نصت على حرية مرور السفن التجارية في وقت السلم وفي وقت الحرب<sup>1</sup>.

### 2.2.1. المضائق التي تمر خلالها طرق توجد في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة

فحسب المادة 36 من الجزء الثالث المتعلق بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية من اتفاقية 1982، أن هذا الجزء لا ينطبق على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وُجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة، أين يكون هذا الطريق ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية. وتطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق.

### 2. المرور الأرخبيلي

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 148.

تتمتع الدولة الأرخيبيلية بالسيادة على مياهها المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد الجزر عن وسط الدولة الأرخيبيلية، إلا أن سفن جميع الدول تتمتع بحق المرور البريء خلال مياه هذه الدولة الأرخيبيلية، طبقاً لما جاءت به المادة 52 من اتفاقية 1982 ورهنا بمراعاة المادة 53 ودون الإخلال بالمادة 50 كذلك. ووفقاً لما جاء في الفرع الثالث من الجزء الثاني من نفس الاتفاقية.

وكما جاء في المادة 02/52 من الاتفاقية دائماً أن: "للدولة الأرخيبيلية أن توقف مؤقتاً، دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب".

ويتضح على هذا الأساس من خلال هذه المادة أمران، هما:

- الأول يُظهر تمتع سفن كافة الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، مع مراعاة المادة 53، ووفقاً لما جاء في الفرع الثالث من الجزء الثاني من نفس الاتفاقية طبعاً.
- الثاني يُظهر حق الدولة الأرخيبيلية في وقف العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية، شريطة أن يكون هذا الإيقاف مؤقتاً، وأن يكون ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، ويجب الإعلان عنه قبل تنفيذه.

كما أنه في عملية المرور الأرخيبيلي ينبغي للدولة الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها كذلك، أين يعتبر المرور في هذه الممرات حقاً تتمتع به السفن والطائرات الأجنبية، كما نصت على ذلك المادة 53 من اتفاقية 1982 والتي ارتأينا إلا ذكرها وعرضها كما يلي:

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

2- تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية.

3- المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية هو أن تمارس وفقاً لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتحكيم بالطريقة العادية، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

4- تجتاز هذه الممرات البحرية والطرق الجوية المياه الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحليق الدوليين خلال المياه الأرخيبيلية أو فوقها كما تشمل، داخل هذه الطرق، فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العادية، شريطة أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملاحة بين نفس نقطتي الدخول والخروج.

5- يتم تحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها. وعلى السفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية أن لا تتدحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها، بشرط أن لا تسير هذه السفن والطائرات على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين النقاط على الجزر المشاطئة للمر البحري.

6- للدولة الأرخيبيلية التي تعين ممرات بحرية بموجب هذه المادة أن تقرر أيضا نظاما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية.

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

8- تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

9- تحليل الدولة الأرخيبيلية، عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها أو عند تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية. ويجوز للدولة الأرخيبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

10- تدين الدولة الأرخيبيلية بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

11- تحترم السفن المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة.

12- إذا لم تعين الدولة الأرخيبيلية ممرات بحرية أو طرقاً جوية، جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية.<sup>1</sup>

هذا وبعد استعراضنا لأحوال المرور البريء نحاول عرض دراسة الصورة العكسية له، ألا وهي حالة المرور غير البريء فالأشياء توضح بأضدادها، وذلك بدراسة مختلف صفات المرور غير البريء ومعاييرها والصور التي يكون عليها ورؤية الفقه في ذلك، وحقوق الدولة الساحلية في مواجهته.

## المطلب الثاني

### حالة المرور غير البريء

### le passage hostile- The hostile passing

إن بعض فقهاء القانون الدولي يرون أن هناك جملة من العوامل التي يمكن أخذها لتحديد الصفة غير البريئة لمرور السفن الأجنبية عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، والتي نحاول عرضها في الفرع التالي.

### الفرع الأول

### المرور غير البريء وعوامله

يرى جمع من فقهاء وأساتذة القانون الدولي من بينهم الفقيه بورك William T. Burke ، بأن هناك جملة من العوامل التي يمكن أن نأخذها في الاعتبار لتحديد الصفة غير البريئة للمرور، نذكر منها طبيعة الشحنة وميناء المغادرة والاتجاه المرسوم لسير السفينة، والتاريخ السابق للسفينة والعلاقات السياسية مع دولة العلم أو مع الدول الأخرى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- Voir ; Lucchini (L) et Voelckel (M) ; Op. cit, p. 190 et s.

- كما تنطبق المواد 39، 40، 42، 44، من اتفاقية 1982، فيما يتعلق بواجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة البحث والمسح، وواجبات الدولة الأرخيبيلية، وقوانينها وأنظمتها بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الدال على المرور في هذه الممرات ( حسب المادة 54 ).

<sup>2</sup>- William T. Burke ; Contemporary law of the sea, Law of the Sea Institute, Occasional paper, N°. 28, University of Rhode Island. 1975, p. 12.

في حين حاولت اتفاقية 1982، معالجة هذا الأمر المشوب ببعض النقص والتقليل من مجال الشك وعدم اليقين في اعتبار هذا المرور بريئاً، وذلك بإيراد قائمة في المادة 02/19 منها، تبرز مختلف الحالات التي يعتبر فيها مرور السفن الأجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وقد نجحت في هذا المعنى إلى حد بعيد وقللت من أهمية الجانب الشخصي إلى الحد الأدنى، إلى أن هذا الجانب لم يختف كلياً، ومجال التفسير لا يزال ممكناً.

وتضمنت الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الثانية من المادة السابقة، الإشارة إلى المبادئ الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، حيث نصت على أن: "أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي..."، وهذه الإشارة المستمدة من المادة 04/02 من الميثاق تضيف على النص وضوحاً مستمداً من استقرار معنى هذه المبادئ في تعامل الدول داخل المنظمة العالمية خلال ما يقارب النصف قرن من حياتها. إلا أن بعض الفقه يرى أن هذه الفقرة الفرعية في الشق المضاف منها تكون قد شوهدت هذا الوضوح وأكسبته نوعاً من الغموض بفتح المجال أمام حالات أخرى خاصة بهذه الفقرة، وقد جاءت العبارة المضافة كما يلي: "... أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة."

ويقع على عاتق الدولة الساحلية أو باقي الدول المعنية إثبات أن مبادئ القانون الدولي موضوع البحث هي مجسدة فعلاً في الميثاق، وإذا تم خرق مبدأ من هذه المبادئ يمكن تقرير الصفة غير البريئة للمرور، وحتى لا يتم اللجوء للسلطة التقديرية للدولة الساحلية في هذا الموضوع، اشترط بعض الفقهاء أن يكون التهديد قد حصل بخرق القانون الدولي وأثناء مرور السفينة، وذلك لإيجاد علاقة سببية بين الصفة غير البريئة للمرور وبين أمن الدولة الساحلية وسلامتها<sup>1</sup>.

إلا أن الجانب الشخصي المعتمد في أغلبه على استشعار النية في ضبط صفة المرور وتحديد أهداف النشاطات التي ترمي إليها السفن، قللت منه اتفاقية 1982 أين أخذت أكثر بالجانب الموضوعي والربط بين النشاط المحرم والهدف الذي تبغي إليه السفن في عملية المرور يرجح هذا الجانب، وهو الأمر الذي تبينه المادة 19 في فقراتها الفرعية (ج)، (د)، (ك). وهناك بعض النشاطات حُرمت تحريماً قطعياً بغض النظر عن الهدف من القيام بها، حسب الفقرات الفرعية (ب)، (هـ)، (و)، (ز)، (ط)، (ي)، وبالتالي تم غلق الباب أمام أي تفسير أو اجتهاد.

وقد ألزمت المادة 20 من الاتفاقية الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تدحر في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها وبخلاف ذلك يعتبر مرورها غير بريء، في حين أشارت الفقرة الفرعية (ح) إلى اعتبار التلوث المقصود والخطير من الأعمال المخلة بصفة البراءة، دون تحديد واضح

<sup>1</sup> - W. M. Reisman ; The regime of straits and national security, A.J.I.L. 1980/01, pp. 62-63.

لمعنى هذه العبارات، ما يبقي دائما على مجال الشك والريبة ويخلق صعوبات حقيقية أمام المرور بالاستناد إلى حجج واهية، كالخرق البسيط أو الفني الصرف الذي من الصعب اعتباره ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إلا أنه يلاحظ كذلك أن اتفاقية 1982 جاءت بالمادة 300 كصمام أمان ضد تعسف الدول في هذا الموضوع، فتلجأ المادة تضع على عاتق الدول التزامات يذبغي تنفيذها بحسن نية *avec toute bonne foi*، وعلى نحو لا يشكل أي تعسف في استعمال الحق وهما مبدآن مستقران في القانون الدولي.

كما يلاحظ على اتفاقية 1982 في الفقرة الفرعية الأخيرة (ل) من المادة 19 التي تتكلم عن الحالات التي يكون فيها المرور ضارا بسلم الدولة، أين تضيف الفقرة (ل) إلى النشاطات السابقة " أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور"، وهي كما يبدو نية للتجديد في هذه الاتفاقية ذلك أن قائمة النشاطات جاءت على سبيل الحصر<sup>1</sup>، ولكن الفقرة (ل) تركت المجال مفتوحا أمام نشاطات أخرى محتملة.

ويرى الأستاذ توليو تريفيس Tullio Treves، أن معيار العلاقة المباشرة بالمرور يجب أن يرتبط بتفسير نقاط القائمة الأخرى، وذلك لتجنب كل تعسف في استعمال الحق المشار إليه في المادة 300 من الاتفاقية<sup>2</sup>، فالقائمة الموجودة في هذه الفقرة قد لا تكون كاملة، كما يمكن أن تكون غير مطابقة للأوضاع المستقبلية، وأن النشاطات المذكورة بصفتها مخالفة للمرور البريء تتعلق جميعها بحالات يتدخل العنصر الدولي بسلوك السفينة فيها، فمفهوم النص للمرور البريء بمعنى *Innocent*، يكون ضيقا بالنسبة لمفهوم المرور غير الضار أو غير العدائي بمعنى *Inoffensive*، فالمفهوم الأخير أوسع لأنه يتضمن الالتزام بعدم القيام بأي سلوك له نتائج مضرّة بالدولة الساحلية، بغض النظر عن أية نية في الغش من طرف السفينة.

## الفرع الثاني

### حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء

<sup>1</sup> - جذير بالذكر أن النشاطات المذكورة في هذه القائمة وردت في بعض المقترحات المقدمة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، مثل اقتراح المملكة المتحدة في الوثيقة A/CONF.62/C.2/L.3، واقتراح ماليزيا والمغرب وعمان واليمن، واقتراح دولة فيجي كذلك في الوثيقة A/CONF.62/C.2/L.19، واقتراح بلغاريا في الوثيقة A/CONF.62/C.2/L.26، كما قد نجد في تشريعات بعض الدول كقانون الجمهورية الكورية رقم 3037، الأمم المتحدة *National Legislation*، وقانون ألمانيا الديمقراطية رقم 45 سنة 1977.

- انظر في ذلك؛ محمد الأحاج حمود، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> - Tullio Treves; *La navigation, in, Traité du Nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985, p. 756.*

- وقد جاءت المادة 300 من اتفاقية 1982 كالتالي: " نفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق".

تتخذ الدولة الساحلية كل الإجراءات التي تمنع مرور السفن إذا رأت أن شروط البراءة لا تتوافر في هذا المرور، وهو ما جاءت به اتفاقية 1982 في مادتها 25، المأخوذة عن المادة 01/16 من اتفاقية 1958، والتي جاءت تنص على أن: "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور بريء لا يكون بريئاً".

### أولاً. سلطات الدولة الساحلية

كما يحق للدولة الساحلية أن تطرد السفينة الأجنبية، وتمارس ولايتها الجنائية عليها. حسب المادة 27 من اتفاقية 1982 والمادة 19 من اتفاقية 1958 التي من ضمن ما تنص عليه من جرائم ترتكب على متن السفينة وتمتد إليها ولاية الدولة الساحلية الجنائية، "الجرائم التي تذل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي..." إلا أن هذا النص غير مطابق لتعريف النشاطات التي تجعل من المرور مروراً غير بريء، ولكنه يتفق مع جوهر ذلك التعريف. فيحق للدولة الساحلية أيضاً استخدام القوة المسلحة تجاه السفن التي تمر مروراً غير بريء ولكن في إطار أحكام الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة. وأما إذا كان الأمر يتعلق بإجراء مضاد لفعال غير مشروع، فإن ذلك الإجراء لا بد أن يكون في حدود ما يتطلبه معيار التناسب<sup>1</sup>.

وسلطات الدولة الساحلية في مواجهة هذا المرور لا تقبل الاستثناء بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، فقد جاء في مضمون المادة 32 من اتفاقية 1982 أنه لا تنطبق القواعد الخاصة بحصانة السفن الحربية والسفن الأخرى المستعملة لأغراض حكومية غير تجارية إلا وفقاً لأحكام القسم الفرعي (أ) التي تضم، من ضمن أمور أخرى الفقرة الأولى من المادة 25 السابقة.

وسواء بالنسبة للسفن المارة في البحر الإقليمي أو في المياه الأرخبيلية، والمتوجهة إلى المياه الداخلية وإلى المنشآت المينائية الواقعة خارج تلك المياه، تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية، وفقاً للمادة 02/25 من اتفاقية 1982 التي تقابلها المادة 02/16 من اتفاقية 1958، إضافة إلى الإجراءات الأخرى التي تستطيع اتخاذها لمنع المرور غير البريء، فحق الدولة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لتجنب خرق الشروط التي تجعل هذا المرور بريئاً أمر لا نزاع فيه.

كما أتت الفقرة الثالثة من المادة 211 من اتفاقية 1982 لتكمل الحكم السابق، فقد تم إدخالها في مشروع الاتفاقية بسبب حادث غرق ناقلة النفط العملاقة أموكو كاديز Amoco Cadiz، وهي تعتبر اليوم واحدة من أسوأ الكوارث البيئية في التاريخ - قبالة الساحل البريطاني في مارس 1978، أين

<sup>1</sup>- Ch. Dominicie ; Observations sur les droits de l'Etat victime d'un fait internationalement illicite, Cours de l'institut des Hautes Etudes Internationales de Paris. 1982, pp. 1-70.

سكبت الناقل من خلاله كامل شحنتها البالغة مليون ونصف برميل من الزيت الخام وآلاف الأطنان من وقود السفن مما أدى إلى تلويث شديد بالساحل<sup>1</sup>.

أين تلتزم الدولة التي ترفع السفينة علمها أو تكون مسجلة فيها حسب هذه الفقرة، بأن تشترط على ربان تلك السفينة، عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة مع دولة أخرى في وضع ترتيبات تفرض شروطا معينة على دخول السفينة الأجنبية في موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الساحل، لمنع تلوث البيئة البحرية والحفاظ على الساحل والسيطرة عليه، "... أن يقوم بتزويد تلك الدولة ببناء على طلبها، بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية أو مشتركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية، وأن يبين، إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة ..."، وأوضح مثال على هذه الترتيبات ما اتفقت عليه الدول الأوروبية بمدينة باريس في 26 كانون الثاني (جانفي) 1982.

#### ثانيا. وقف ممارسة المرور البريء

حددت المادة 03/16 من اتفاقية 1958 حق وقف ممارسة المرور البريء، في حالة كون هذا الوقف "ضروري لحماية أمن الدولة الساحلية"، وبذلك استبعد النص اقتراح لجنة القانون الدولي الذي يضيف إلى حماية الأمن حماية المصالح الأخرى أيضا للدولة الساحلية، التي جاءت في الاتفاقية أو في القانون الدولي. ليقر بعدها المؤتمر الثالث لقانون البحار لما جاء في اتفاقية 1958 دون صعوبة مع إضافة عبارة " بما في ذلك المناورات بالأسلحة" بعد الإشارة إلى الأمن، وقد كانت هذه الإضافة وفق اقتراح بلجيكي عام 1980، ليصبح للدولة الساحلية بعدها الحق في وقف ممارسة المرور البريء في بحرها الإقليمي، حسب المادة 25 من اتفاقية 1982، إذا كان هذا الوقف ضروريا طبعا لحماية أمن تلك الدولة، بما فيها المناورات، بالأسلحة حسب الشروط التالية:

- 1- أن يقتصر المنع على قطاعات محددة ولا يشمل كل البحر الإقليمي.
- 2- أن يشمل جميع السفن الأجنبية بشكل عام دون تمييز بينها قانونا أو فعلا.
- 3- أن يكون الوقف ضروريا حقا لحماية أمنها، بما فيها المناورات المسلحة.
- 4- أن يعلن عن الوقف بكل ما ينبغي من إجراء قبل البدء به كما ينبغي أن يكون الوقف مؤقتا.

<sup>1</sup>- G. de Lacharrière ; La France et les leçons de l'affaire de l' (Amoco Cadiz), Société Française pour le droit international, Colloque de Mans. Paris. 1981. p. 168 et s.



إن الإشارة إلى المناورات بالأسلحة وجعل المصالح الأمنية عموماً مرتبطة بالأمن العسكري، وسَّع من نطاق هذه المصالح الأمنية للدولة الساحلية لأنها تشمل بعض النشاطات المفيدة ولا تقتصر فقط على المناورات بالأسلحة لحماية أمنها<sup>1</sup>.

كما أوردت المادة 111 من اتفاقية 1982، أسلوب المطاردة الحثيثة أو الساخنة لسفينة أجنبية كحق للدولة الساحلية عندما تتوفر لدى سلطاتها المختصة أسباب وجيهة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها، ولأن هذه الطريقة واجهتها تحديات كبيرة، خاصة من طرف الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي تقوم منفردة ببنني مبادرات مثل مبادرة انتشار الأمن security proliferation initiative، والتي قلبت تماماً مفهوم المطاردة الحثيثة، لذلك سنحاول أن نستعرض في النقطة الموالية المطاردة الحثيثة وعلاقتها بالمبادرة الأمريكية ومدى تأثيرها على أحكام القانون الدولي للبحار.

### 1. المطاردة الحثيثة في البحر La poursuite immédiate، The hot pursuit

تعني المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار حق السفن الحربية التابعة للدولة الساحلية أن تطارد سفن الصيد التابعة لدولة أخرى، نتيجة مخالفة هذه الأخيرة لقوانين الدولة الساحلية بحيث تستمر المطاردة بدءاً من المياه الإقليمية وصولاً لأعالي البحار وذلك من أجل إيقافها ومحاكمتها، والمطاردة الحثيثة تكتسي أهمية بالغة في القانون الدولي وتطبيقاتها عديدة، حيث نجد أن مختلف القضايا الدولية أساسها هذه العملية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - وتجدر الإشارة إلى أنه في المضائق الدولية التي ينطبق عليها نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه، فإن المادة 45 من اتفاقية 1982 تحرم الدولة الساحلية كلية من إمكانية وقف هذا المرور. وهو ما أخذت به الحكومة الإيطالية فيما يتعلق بمضيق ميسينا Strait of Messina (الذي هو عبارة في حقيقة الأمر، عن ذراع بحري يصل كلا من البحر التيراني بالبحر الأيونوني في البحر الأبيض المتوسط، ويفصل بين جزيرة صقلية Sicilia وشبه الجزيرة الإيطالية عند إقليم كالابريا Calabria، أي أنه يفصلها كلية عن القارة الأوروبية. يبلغ طوله 32 كم، أقل عرض لهذا المضيق في الشمال حيث يبلغ 3,2 كم، ويتسع ليصل إلى 8 كم، ويطل على المضيق ثلاثة موانئ هي ميناء مدينة ميسينا وميناء مدينة ريديو دي كالابريا Reggio di Calabria، وميناء فيلا سان جوفاني Villa San Giovanni، ولأجل الربط بين جزيرة صقلية وشبه الجزيرة الإيطالية هناك مشروع لإنشاء جسر مخصص للسيارات وللسكة الحديدية يتوقع أن يكون عملياً سنة 2016). وينطبق في هذا المضيق نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه، فبسبب مد خط للضغط العالي بين كالابريا وسيسيليا، اضطرت الحكومة الإيطالية إلى تقييد المرور في هذا المضيق لمدة خمسة أيام وليس لمنعه كلياً. إذ جعلت الملاحية تمر من شريط عرضه ألف متر اعتباراً من ساحل كالابريا.

- انظر إلى الموقع؛ مضيق ميسينا / <http://ar.wikipedia.org/wiki/>

<sup>2</sup> - وقد تم الاعتماد على مفهوم المطاردة الحثيثة حديثاً من قبل إسرائيل لمطاردة السفينة التركية " م، ف، مافي مرمرة MV Mavi Marmara"، التي كانت متوجهة إلى غزة لتقديم مساعدات إنسانية لسكان القطاع. انظر؛ عامر غسان سليمان فاخوري، (حق المطاردة الحثيثة في البحر)، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، السنة السادسة والعشرون، العدد 49، يناير 2012. ص

كما هو معروف أن أي دولة تمارس اختصاصها البحري على السفن الأجنبية داخل حدود مياهها الإقليمية، وأن السفن في أعالي البحار لا تخضع إلا للدولة التي ترفع علمها. حسبما أوردته المادة 92 من اتفاقية 1982، ومثلما جاء في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتس Lotus الشهيرة<sup>1</sup>، وجاءت نظرية المطاردة الحديثة كاستثناء على هذه القاعدة لأنها تسمح للدولة أن تمتد سلطتها على السفن الأجنبية.

وتتم عملية المطاردة الحديثة إذا ما انتهكت سفينة أجنبية قوانين وأنظمة الدولة الساحلية كالقيام بالصيد غير المصرح به مثلا، فيجب عليها أن تواجه المسؤولية ولا يجوز اعتبار هربها إلى أعالي البحار سببا يتيح لها التهرب من المسؤولية، ورغم أن مفهوم هذه المطاردة يبدو غامضا لكثير من الدول خاصة تلك التي لا تطل على الساحل، إلا أنه يعتبر ذا صدى كبير في الدول التي لها بعد بحري واسع، حيث أصبح هذا المنهج يُدرّس في كبريات جامعاتها مثل جامعة سيدني الأسترالية University of Sydney، أين نجد أن وزير الخارجية الأسترالي قد أشار بمناسبة مرور 10 سنوات على دخول اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ، بأن بلاده تعمل على إعطاء مفهوم جديد للمطاردة الحديثة يتناسب مع معطيات القرن الحادي والعشرين<sup>2</sup>.

هذا وكان موضوع المطاردة الحديثة قد ظهر في قضية السفينة Mariana Flora لعام 1826، التي عُرِضت أمام المحكمة العليا الأمريكية، أين أشارت هذه الأخيرة بأن حق المطاردة الحديثة وإلقاء القبض على هذه السفينة هو إجراء غير مخالف للقانون في حالة أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت مخالفة صريحة للقوانين الداخلية للولايات المتحدة. كما أعلنت صراحة المحكمة العليا الكندية عام 1907 في قضية السفينة الشمالية ضد الملك، The Ship North vs The King، مبدأ المطاردة الحديثة، التي تم تقنينها بعد أن كانت مجرد قواعد عرفية فظهرت كقاعدة قانونية دولية أول مرة في المادة 23 من اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام 1958، التي كانت بدورها نتيجة المادة 11 من التعليمات التي تبنتها اللجنة الثانية لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930، والذي يعرف باسم "اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي للتدوين".

<sup>3</sup> "The Second Committee of the Hague Codification Conference."

<sup>1</sup>- S.S. Lotus (France vs Turkey), 1927 PCIJ 5 (Ser. A) N°. 10, 25 (Judgm., September 7). The rule pronounced by the PCIJ in the Lotus case is that « vessels on the high seas are subject to no authority except that of the state whose flag they fly. »

<sup>2</sup>- Voir ; Alexander Downer ; Minister for Foreign Affairs, University of Sydney, Symposium, Strategic Directions for Australia and the Law of the Sea, 16 November 2004.

[www.foreign.minister.gov.au/speeches/2004/041116\\_unclos.html](http://www.foreign.minister.gov.au/speeches/2004/041116_unclos.html).

The Minister for Foreign Affairs announced that the Australian Government was working toward a 21 st century definition of « Hot Pursuit .»

<sup>3</sup>- عامر غسان ساليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 290.

ويرتبط غالباً مفهوم المطاردة الحثيثة بعمليات الصيد غير القانوني في المياه التابعة للدولة على غرار المياه الإقليمية، أين حاولت اتفاقية 1982 كآخر اتفاقية دولية عالجت هذا الموضوع، أن تقيم توازناً بين مصلحتين متناقضتين هما: حقوق الدولة الساحلية التي تريد حماية مصادرها السمكية من الصيد غير المشروع وحقوق دولة العلم التي ترغب من الاستفادة من ثروات البحر.

لذلك تعتبر المادة 111 من اتفاقية 1982، حجر الزاوية في معالجة المطاردة الحثيثة التي من الضروري الإشارة إليها بوضوح، فقد نصت على الحق في ذلك كما يلي:

"1- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأريخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع. وليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة. وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة، كما هي معرفة في المادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

2- ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

3- ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

4- لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة، قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسبما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق

الجرف القاري. ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها.

5- لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

6- عند القيام بالمطاردة الحثيثة بواسطة طائرة:

(أ) تنطبق الفقرات 1 إلى 4، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال؛

(ب) يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك أو وهي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع.

7- لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت، أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا.

8- في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعويض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك.

كما هو معروف أن اتفاقية 1982 جاءت لتكريس مبدأ حرية الملاحة البحرية، لكن هذا اصطدم بالممارسات العملية من الدول الصغرى والكبرى على حد سواء، التي أصبحت تسعى جاهدة لحماية المناطق الخاضعة لسيادتها مستخدمة في ذلك قواتها البحرية الخاصة في ظل غياب شرطة بحرية دولية تقوم بهذه المهمة، ما جعل تكريس هذا المبدأ صعب المنال نوعا ما في ظل المنافسة القوية للاستفادة من ثروات البحار، فنلاحظ أن الدول في حالات كثيرة لا تتردد في مواصلة المطاردة حتى خارج مياهها لإلقاء القبض على السفن المخالفة فأبرمت لذلك اتفاقيات مع دول أخرى<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 293.

ولذلك سندا حول التطرق إلى مفهوم المطاردة الحثيثة من الجانبين النظري والتطبيقي، فقد مارست السفن الحربية لبعض الدول هذا الحق لكن الجانب التطبيقي أظهر نوعاً من الصعوبة في معرفة مدى تطابق هذه الممارسة مع القانون الدولي للبحار، فقد لعبت المحاكم الداخلية والمحاكم الدولية خاصة المحكمة الدولية للبحار دوراً مهماً في الكشف عن شروط ممارسة المطاردة الحثيثة الأخالية من التعسف في استعمال الحق. كما نحاول تحديد الإطار القانوني لممارسة هذا الحق من خلال استعراض الشروط الشكلية والموضوعية التي يجب على الدول احترامها لتحقيق مطاردة قانونية مستوفية للشروط الدولية.

### 1.1. مفهوم المطاردة الحثيثة

اختلف فقهاء القانون الدولي في تسميته للمطاردة الحثيثة، فقد تداولت في أوساطه عدة مصطلحات تودي كلها بنفس المعنى، فقد استخدم مصطلح حق التتبع، وكذلك حق المطاردة الساخنة، حيث نجد الفقه الإنجليزي لوحده يستخدم أحياناً المصطلحات التالية:

« The Right of Hot Pursuit » أي حق المطاردة الساخنة، أو « in flagrante delicto » أي حالة التابيس بالجريمة، أو ما يسمى « The pursuit immediate » أي المطاردة الفورية، أما الفقه الفرنسي فقد استخدم عبارة « Le Droit de Poursuite » أي الحق في المطاردة، والذي ينبغي التنبيه له أن كلها تعني أن عملية المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة.

ويتفق العديد من رجال القانون الدولي على أن حق المطاردة الحثيثة في البحر هو وسيلة الدولة في ممارسة السيادة على بحرها فيما يتعلق بالسفن الأجنبية<sup>1</sup>، فإذا وقع من إحدى هذه السفن أثناء مرورها في المياه الإقليمية التابعة للدولة فعل من الأفعال التي تخضع فيها لسُلطان تلك الدولة ثم حاولت الإفلات، كان لسفنها الحربية أن تتبعها إلى عرض البحر، وأن تواصل مطاردتها حتى تتمكن من إيقافها واتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك، ويقول الأستاذ Williams في هذا الصدد: "إن أساس السماح بالمطاردة الحثيثة هو أن يتم وضع المخالف المزعوم في نفس الموقف كما لو كان قد اعتقل في لحظة ارتكابه للمخالفة."<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - ويقول الأستاذ علي إبراهيم فيما يتعلق بالمطاردة الحثيثة: "هي قيام سفينة عسكرية بتعقب سفينة خاصة أجنبية بسبب انتهاك هذه الأخيرة لقوانينها ولوائحها واستمرار هذه المطاردة في أعالي البحار، إلى أن يلقى القبض عليها قبل دخولها المياه الإقليمية للدولة التي ترفع علمها أو دخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة، وتقودها إلى إحدى موانئها تمهيداً لبدء التحقيق معها، وإزالة العقوبة المناسبة بها حسب جسامته المخالفة". انظر؛ علي إبراهيم، الأشخاص القانونية، مفهومها وأركانها ونظامها القانوني، القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 719.

<sup>2</sup> « The basis of allowing a pursuit is to place the alleged offender in the same position as if he had been arrested at the time of the commission of the offence. »

- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 294.

إن المادة 111 من اتفاقية 1982 كما ذكرت سابقاً، لم تضع تعريفاً واضحاً للمطاردة الحثيثة، ولكنها أشارت، إلى شروطها فقط، ورغم ذلك يبقى التطبيق العملي لهذه المادة حافلاً بالمشاكل والصعوبات والعراقيل التي تقف حاجزاً في وجه ذلك. وسنحاول أن نستعرض هذه الشروط فيما يلي من نقاط.

## 2.1. شروط المطاردة الحثيثة

الشروط التي جاءت بها المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هي شروط رئيسية يجب توافرها لتحقيق مطاردة صحيحة متفقة مع القانون الدولي، وهي جماعية أيضاً ليست بفرديّة، لأنه يجب توافرها مجتمعة وكاملة وسقوط إحداها يعني سقوط حق المطاردة. وهو ما جاء مثلاً في قرار المحكمة الدولية للبحار في قضية السفينة M/V Saïga<sup>1</sup>، كما نجدها قد ميزت بين الشروط الشكلية والشروط الموضوعية.

### 1.2.1. الشروط الشكلية

وتتعلق هذه الشروط بمكان انطلاق عملية المطاردة وطبيعة السفينة المُطاردة وطبيعة السفينة المُطاردة والدور التمهيدي للدولة التي ترغب بالملاحقة.

#### 1.1.2.1. مكان انطلاق المطاردة

حسبما ورد في مضمون المادة 01/111 من اتفاقية 1982، فإن عملية المطاردة تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة المُطاردة، إضافة إلى الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، حسب المادة 02/111 من نفس الاتفاقية.

إن هذا الشرط كما يشير الفقيه Monar أن حق المطاردة الحثيثة هو استمرار لاختصاص الدولة، الذي كان قد بدأ على أراضي تلك الدولة، وهو موقف قال به أيضاً معهد القانون الدولي في قراره عام 1894<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - «The International Tribunal for the Law of the Sea has stated that these conditions for the exercise of the right of hot pursuit ... are cumulative. Each of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the convention.»

- M/V Saïga Case (N°2) (St Vincent and the Grenadines vs Guinea), ITLOS case N°2. 1 July 1999. paragraph 146.

<sup>2</sup> - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 297.

إن فكرة المطاردة الحثيثة ليست مرتبطة فقط بالمياه الإقليمية، بل تشمل مناطق بحرية أخرى تخضع أيضا بنداوت في ذلك لسيادة الدولة الساحلية، إلا أن الفكرة الرئيسية الواضحة نوعا ما هي أن هذه المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المناطق المذكورة سابقا، لكن هناك مشاكل تعيق تطبيق هذا الشرط، عندما نجد مشاكل معينة في بعض القضايا التي تمت معالجتها من طرف بعض المحاكم، مثل قضية السفينة South Tomi المسجلة في دولة طوغو، التي كانت تقوم بالصيد غير المصرح به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة استراليا، فطاردتها سفن هذه الأخيرة لمدة 14 يوما، حتى تمت مصادرة السفينة وتوقيف طاقمها، وبعد النظر في النزاع عام 2001 تبين بعد تقييم الأدلة أن الأمر الذي وُجّه إلى ربان السفينة غير قانوني وعليه لا يعتبر هذا الربان قد خالف الأمر الذي أعطي له، كما وُجد من حيثيات القضية أن السفينة لم تُؤمر بالتوقف داخل المنطقة الاقتصادية لاستراليا، وإنما قد تم ذلك خارجها، أي أن المطاردة بدأت عندما كانت السفينة خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لاستراليا، فعلى الرغم من أن ربان السفينة قد اعترف بأنه كان يقوم بالصيد غير القانوني، إلا أنه تم بناء الحكم على أن المطاردة كانت مخالفة لشروط المادة 111 السابقة<sup>1</sup>.

يلاحظ أن هناك تناقض واضح وإشكال قائم دلت عليه حيثيات القضية، فنجد أن الحكم قد صدر بعدم شرعية المطاردة في حين أن الصيد الممارس هو الذي كان ينبغي أن يتعرض لهذا الحكم، وهو التناقض بين ما ترمي إليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بالمطاردة الحثيثة، وبين تطبيق قواعد القانون الدولي في الواقع العملي التي قد تستخدم في مصلحة الجهة المنتهكة له. فرغم أننا لا نستطيع الجزم بأنه كان في نية الدول الموقعة على اتفاقية 1982 لقانون البحار، أن تعتمد الوصول إلى هذه النتيجة. إلا أننا نستطيع القول تماما أن بسبب هذه الثغرات الموجودة في الاتفاقية والتي أثرت على ممارسات الدول في أقاليمها البحرية، خاصة البحر الإقليمي، حاولت الدول اليوم تجنب هذه الثغرات بتبني تشريعات خاصة بها تنظم حقها في حماية مناطقها السيادية التابعة لها، كما أنه يجدر بنا أن نشير إلى أنه رغم ذلك، فالدول ملزمة باحترام المبادئ الدولية العرفية الواردة في هذه الاتفاقية حتى في ظل قوانين داخلية مخالفة، لأن الأولوية في التطبيق تكون للقانون الدولي، وهو ما لا يروق لكثير من الدول، ويبقى محل أخذ ورد خاصة في حالات المساس بمصالحها الأساسية لحساب الدول الكبرى.

### 2.1.2.1. طبيعة السفينة المطاردة

<sup>1</sup> - J. Marissen ; Hot Pursuit on No Pursuit ? The F.V. South Tomi Arrest in 2001. p. 16.  
- Australian and New Zealand Maritime Law Journal 66, 2002.

عملية المطاردة يجب أن تتم من قبل سفن حربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، وهو ما جاءت به المادة 05/111 من اتفاقية 1982. ويستنتج من هذا أن السفن الخاصة أو السفن السياحية أو التجارية لا يحق لها القيام بهذه المهمة<sup>1</sup>.

أما الإشكال والتناقض المطروحين هنا هو بين المادة 111 والمادة 88 من اتفاقية 1982، حيث أن هذه الأخيرة قد أعلنت أن أعالي البحار هي منطقة مخصصة للأغراض السلمية، في حين أن المادة 111 تسمح أولاً بعملية المطاردة من طرف سفينة حربية لسفينة تجارية، وأن تأكيدها على السفن الحربية معناه تعريض منطقة أعالي البحار إلى العمليات العسكرية، وهي المعضلة التي انتبعت لها الدول فبينت في كامل تطبيقاتها البحرية على أن المطاردة سواء كانت في المياه الإقليمية وصولاً إلى أعالي البحار، لا يجوز أن تؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة، لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الفكرة ليست جديدة تماماً فقد تم إقرارها منذ الثلاثينات من خلال قضية بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا يوم 30 جوان 1933، عرفت باسم « I'm Alone »<sup>2</sup>، حيث أن حق المطاردة الحديثة لا يشمل حق إغراق السفينة المطاردة بشكل متعمد، ولكن إغراقها عن غير قصد أثناء الملاحقة قد يعتبر جائزاً قانوناً، كما أكدت اتفاقية قانون البحار على واجب التعويض فيما لو حدث هناك تجاوز لاستخدام هذا الحق.

### 3.1.2.1. طبيعة السفينة المُطاردة

يجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة غير حربية، وهو ما يمكن أن يُفهم من سياق المادة 111 السابقة حيث أن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي، رغم عدم النص عليه صراحة في اتفاقية قانون البحار، فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية لا يعطي الحق لهذه الأخيرة بمطاردة السفينة المخالفة، وذلك بسبب الحصانات المقررة لكل من السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، ولكن لها أن تطلب منها مغادرة المياه الإقليمية على الفور<sup>3</sup>، كما أن ذلك أيضاً لا يعني أنه لا يمكن ملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائياً، فالقانون الدولي أقال المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال تلك

<sup>1</sup>- راجع المادة 29 من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

<sup>2</sup>- Reports of International Arbitral Awards, Recueil des Sentences Arbitrals, s.s « I'm Alone », Canada vs United States of America. 30 June 1933 and 5 January 1935, Volume III, pp. 1609-1618. United Nations, 2006.

<sup>3</sup>- المادتين 30، 32 من اتفاقية 1982.



السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، أو نتيجة مخالفتها لقواعد القانون الدولي<sup>1</sup>.

وفي حالة تمرد بعض طاقم السفينة الحربية على سلطة ريانها الرسمي، هنا تتحول هذه السفينة إلى سفينة غير حربية، وبالتالي يجوز مطاردتها كنتيجة تطبيقية مقارنة للمادة 102 من اتفاقية 1982، المتعلقة بالقرصنة في أعالي البحار والتي تنص في مضمونها على أنه إذا ارتكبت سفينة حربية أو سفينة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبا سفينة خاصة.

ويمكن في صورة أخرى أن تتحول السفن التجارية إلى سفن حربية، وهذا ما سمح به القانون الدولي في حالة الحرب فقط، حسبما جاء في اتفاقية لاهاي الموقعة في 1907/10/18. والتي أدت إلى عدم جواز تطبيق المطاردة الحثيثة على بعض السفن التجارية، تحت طائلة الشروط التالية:

- 1- يجب أن توضع السفينة التجارية التي تحولت إلى سفينة عسكرية تحت السلطة المباشرة والرقابة الفورية والمسؤولية الدولية التي تحمل علمها.
- 2- يجب على هذه السفينة أن تضع علامات خارجية تخضعها لسيطرة دولة ما.
- 3- يجب أن يكون قائد السفينة في خدمة الدول وخاضع لإمرة السلطات المختصة ويظهر اسمه في قائمة الضباط.
- 4- يجب أن يكون الطاقم خاضعا لقوانين الضبط العسكري.
- 5- يجب على السفينة التجارية التي تحولت إلى عسكرية أن تحترم قوانين النزاعات المسلحة.

وينبغي الإشارة كذلك إلى أن مطاردة سفينة حربية لأخرى لها نفس الصفة، لا تخلو من مخاطر المواجهة العسكرية خاصة إذا كانت السفينة المطاردة مجهزة بالسلاح، أو إذا كانت تابعة لدولة لا تربطها علاقات دبلوماسية جيدة مع دولة السفينة صاحبة حق المطاردة.

#### 4.1.2.1. الدور التمهيدي للدولة التي ترغب بالمطاردة

لا يجوز البدء بالمطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، وهو ما أشارت إليه المادة 04/111 من اتفاقية 1982، وهو ما أكدت عليه المحكمة الدولية للبحار في قضية M.V Saïga.

<sup>1</sup> - المادة 31 من نفس الاتفاقية.

كما لم تحدد هذه الفقرة طبيعة هذه الإشارة أو عدد المرات التي يجب استخدامها، حيث اكتفت بالقول "استخدام إشارة ضوئية أو استخدام إشارة صوتية"، فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية بوجود التوقف للتحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرها في مياهها الإقليمية أو المناطق الأخرى الخاضعة لسيادتها، كما أنها لم تحدد المسافة بين كلتا السفينتين، وإنما تبنى واضعو اتفاقية قانون البحار معيارا تقديريا تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة، فإذا وجهت تلك الإشارة وامتنعت السفينة عن التوقف فيجوز البدء بملاحقتها. لكن في ظل هذا التطور التكنولوجي الكبير الذي يشهده العالم اليوم، هناك بعض التساؤلات، التي تطرح في هذا الخصوص. هل استخدام إشارات الراديو للتوقف ممكن للسفينة المخالفة؟ هل يمكن استخدام الرادار لملاحقة السفن التي لا يمكن مشاهدتها بالعين المجردة؟ كل هذه الأسئلة وغيرها كانت محل مناقشات طويلة بين فقهاء وأساتذة القانون الدولي، نذكر منهم مثلا Craig Allen، في مقالته عام 1989 « Doctrine of Hot Pursuit »<sup>1</sup>.

لقد حدث وأن أخذت لجنة القانون الدولي في عام 1956 بعين الاعتبار أن استخدام إشارة الراديو لإعطاء أمر بالتوقف لسفينة أجنبية هو أمر قد يحدث في الواقع، لكنها في تعليقها على طبيعة الإشارة الصوتية أو الضوئية، فقد أعلنت صراحة استبعادها لاستخدام وسيلة الاتصال اللاسلكية، دون توضيح المقصود من ذلك، وعللت هذا الرفض بقولها: إنه قد يساء استخدامه، حيث إنه من الممكن أن يستخدم من أية منطقة، وكررت أن عبارة "الإشارة الضوئية أو الصوتية" الواردة في الاتفاقية تستبعد استخدام الإشارات اللاسلكية<sup>2</sup>.

وفي قضية السفينة M.V Saïga نجد أبلغ مثال تمت فيه المخاطبة بين السفينة الغينية والسفينة التي تحمل علم سان فانسنت وغرينادين من خلال أجهزة لاسلكية وهو ما سنتطرق إليه لاحقا في المبحث الثاني المتعلق بموقف قانون البحار ومداورته لمختلف هذه النزاعات البحرية.

### 2.2.1. الشروط الموضوعية

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

<sup>1</sup> - عامر غسان سليمان فأخوري، المرجع نفسه، ص ص 304 - 305.

<sup>2</sup> - « To prevent abuse, the Commission declined to admit orders given by wireless, as these could be given at any distance ; the words 'visual or auditory signal' exclude signals given at a great distance, and transmitted by wireless. » Yearbook of the International Law Commission, Volume II, para iii, Report to the General Assembly, 1956, p. 285.

### 1.1.2.2.1. وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

هذا الشرط ينقسم إلى قسمين؛ القسم الأول متعلق بالأسباب الوجيهة والثاني متعلق بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

#### 1.1.2.2.1. الأسباب الوجيهة للاعتقاد بتثير الكثير من المشاكل التطبيقية

أن الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار أعطت السلطات المختصة للدولة الساحلية الحق بالمطاردة إذا توافر لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية. أن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد المذكورة سابقا تستحق أن نبحث فيها بتعمق. أن العبارة السابقة تترجم بالنسخة الإنجليزية للاتفاقية بـ "good reason to believe" وباللغة الفرنسية تترجم بـ "bonne raisons de croire".

هذه العبارة قد تم تبنيها من قبل لجنة القانون الدولي (ILC) International Law Commission في عام 1956 وفهم من هذه العبارة أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن انتهاكا قد حصل في المياه التابعة لها وبين مجرد الشك وتم الاتفاق أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس الشك<sup>1</sup>. على الرغم من هذا التمييز يبقى لدينا أسئلة كثيرة ليس من السهل أن تجيب عليها المادة 111 السابقة. هذه الأسئلة هي نتاج التطبيقات العملية على الساحة الدولية. هل الأسباب الوجيهة للاعتقاد تعني أن يتم مشاهدة السفينة الأجنبية بالعين المجردة وهي تقوم بالصيد غير المصرح به أم أن وجود سمك على سطح السفينة كاف للدولة الساحلية لإعتبار السفينة الأجنبية في حالة انتهاك لقوانينها وأنظمتها. ألا يمكن أن نعتبر أن السفينة الأجنبية في حالة مرور بريء بعد أن قامت بالصيد في أعالي البحار. أمر طبيعي أن تتبنى الدول نهجا ضيقا تجاه السفن الأجنبية من أجل ردعها للصيد في مياهها الإقليمية. هذه الأسئلة وغيرها كانت محور نقاش طويل أمام المحاكم الأسترالية في قضية السفينة Viarsa.

#### أ- قضية السفينة Viarsa

في السابع من آب 2003 شاهدت السفن المسؤولة عن حراسة السواحل الأسترالية السفينة Viarsa التي ترفع علم الأوروغواي وهي في المياه الإقليمية الأسترالية. طلبت السفن الحربية الأسترالية من السفينة Viarsa التوقف بعد أن شكت بأنها تقوم بالصيد غير المصرح به في مياهها الإقليمية لكن

<sup>1</sup> N. Poulantzaz, The Right of Hot Pursuit in International Law, (2002), pp. 156-657. This wording was adopted by the International Law Commission (ILC) in 1956 and is understood to provide for a distinction between a certainty that an offence has been committed and a mere suspicion. Hence "good reason to believe" is founded upon strong indications and not on mere suspicion or suppositions that an offence has been committed.

السفينة السابقة قامت بالهرب وتمت المطاردة الحثيثة للسفينة Viarsa لمدة 3 أسابيع متواصلة وألقي القبض عليها بعد آلاف الأميال من أستراليا بالقرب من جنوب أفريقيا<sup>1</sup>. أثناء المرافعات أمام المحكمة، تقدم محامو الدفاع بالطعن بإجراءات السلطات الأسترالية بالقول بأنها لم تشاهد الصيادين يصيدون في منطقة الصيد الأسترالية وأن القضية من أساسها قائمة على دلائل افتراضية غير دقيقة<sup>2</sup>.

"The authorities had not seen the men fishing in the Australian fishing zone and the case had been based entirely upon circumstantial evidence".

في النهاية وبعد سنتين من النقاش أمام المحكمة تم تبرئة البحارة الذين كانوا يقودون السفينة Viarsa على الرغم من أنه وجد على متنها ما يزيد عن 97 طن من سمك Tooth fish.

إن القضية السابقة تظهر عمق الخلاف الذي قد يثور عند تطبيق نظرية المطاردة الحثيثة. ليس لدينا قرائن تدين أو تبرئ السفينة Viarsa وقد تكون عملية التبرئة قد تمت على أساس ضعف القرائن المؤيدة لحدج الحكومة الأسترالية، لكن الواقع العملي يؤكد أنه من الممكن أن تتقلب عملية المطاردة ضد الحكومة التي تعتقد أنها تعرضت لعملية صيد غير مصرح به في ضوء الفقرة الثامنة والأخيرة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار التي تنص أنه " في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر حق ممارسة المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك".

إن عبارة أسباب وجيهة للاعتقاد أو good reason to believe ليس من السهل أن يتم تحديد مفهومها بشكل صريح ودقيق فكل قضية تحتاج أن تعالج على حدة. فمثلا عالجت المحكمة الدولية لقانون البحار " International Tribunal for the Law of the Sea " نفس الموقف في قضية M/V Saiga المشار إليها سابقا. عندما تم رفع القضية إلى المحكمة الدولية لقانون البحار أشارت، إلى أن بعض شروط المطاردة الحثيثة متوفرة والبعض الآخر غير متوفر. ففيما يتعلق بشرط "good reason to believe" أشارت إلى أنه يجب الاعتماد لمعرفة هل هناك أسباب وجيهة للاعتقاد للدولة التي تعتقد أنه تم مخالفة قوانينها الساحلية على أساس المعلومات المتوفرة لدى الدولة. لكنها أضافت أن السلطات الغينية لم يكن لديها سوى مجرد شكوك وهذه الشكوك غير كافية لإيقاف السفينة M/V Saiga<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - L. Blakely, The End of the Viarsa Saga and the Legality of Australia's Vessel forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone, 17 Pacific Rim Law and Policy Journal Association, (2008), p. 677.

<sup>2</sup> - A. Banks, \$30 m claim after fishers freed, The Australian, 2005, p. 4.

<sup>3</sup> - M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 146; see also B. Kwiatkowska. The Saint Vincent and the Grenadines v Guinea M/V Saiga Cases, 11 Leiden Journal of International Law. (1998). pp. 547-564.

من أجل تجنب الخلافات التي أثارته المادة 111 السابقة وتحديد الفقرة المتعلقة بفكرة "أسباب وجيهة للاعتقاد" حاولت بعض الدول أن تتدخل فيما بينها من خلال توقيع اتفاقية ثنائية أو جماعية مثل الاتفاق الموقع في العاصمة الفرنسية يوم 8 كانون الأول/ ديسمبر 2007 بين أستراليا وفرنسا والمسمى:

Agreement on the Cooperative Enforcement of Fisheries Laws between the Government of Australia and the Government of the French Republic in the Maritime Areas Adjacent to the French Southern and Antarctic Territories and Heard and McDonald Island.

هذا الاتفاق عالج نظرية المطاردة الحثيثة من خلال التعاون بين سلطات الدول المعنية. لقد حصر فكرة المطاردة فقط ضد سفن صيد الأسماك الأجنبية. ما يهمننا في هذا الاتفاق أنه عالج موضوع "الأسباب الوجيهة للاعتقاد" من خلال تحديد معايير ثابتة يجب الاعتماد عليها وهي:

1. المشاهدة العينية المباشرة لسفينة الصيد الأجنبية من قبل سفن مصرّح لها.
2. أدلة تم الحصول عليها بواسطة وسائل تقنية.

تقول المادة الرابعة من الاتفاقية السابقة ما يلي:

« Hot pursuit may be commenced upon fulfilling the following conditions:  
a. the authorities of the relevant party have good reason to believe that the fishing vessel or one of its boats has violated the laws of the Party within whose maritime zone the vessel is detected. The basis for such belief may include:  
i. direct visual contact with the fishing vessel or one of its boats by the authorised vessel; or  
ii. evident obtained by or on behalf of the authorised vessel by technical means. »

إن الوسائل التقنية التي تلجأ لها الأطراف المتعاقدة متعددة فقد تشمل الاعتماد على الأقمار الصناعية أو الرادار وغيرها من الوسائل. إلا أن المشكل المطروح هو فيما يخص الملاحظات الواردة على هذه الاتفاقية حيث نجد أن النص الإنجليزي يختلف عن النص الفرنسي، وحتما سيؤثر ذلك على الترجمة بلغات أخرى، فيما يتعلق بعبارة "الوسيلة التقنية" الواردة في الفقرة الثانية من المادة الرابعة. فالنص الإنجليزي يقصر على استخدام مصطلح "وسيلة تقنية" أما النص الفرنسي فيستخدم عبارة "وسيلة تقنية موثوق بها بشكل معقول" أو كما جاء بالنص الفرنسي:

## « Des moyens techniques raisonnablement fiables »<sup>1</sup>

مما لا شك فيه أن مشكلة ترجمة النصوص من اللغة الأم التي خُطت بها الاتفاقية أول مرة، إلى لغات الدول الأخرى الرسمية والمتداولة دولياً، سوف يحدث كثيراً من المشاكل في الواقع العملي متى دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، كما حدث قبل ذلك في اتفاقية قانون البحار.

ومما لا شك فيه أيضاً أن تقدير وجهة السبب الذي يبرر المطاردة من عدمه مسألة تخضع للتقدير الخاص بالدولة الساحلية<sup>2</sup> وهذا بدوره يُحدث مشاكل عملية أثناء التقييم فلا شك أننا بحاجة إلى إعادة النظر بصياغة هذه المادة وبعض المواد الأخرى.

### ب. انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تعترضها مشكلة الإثبات

لقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 للدول الساحلية العديد من الحقوق تختلف باختلاف التقسيمات المعترف بها في البحار، وبالتالي فإن المخالفات تعتبر متغيرة بتغير المكان الذي ترتكب فيه. هذه المناطق لا تقتصر على المياه الإقليمية، وإنما تمتد أيضاً لتشمل المناطق الأخرى.

لذلك من المهم التعرف على هذه المناطق وتبيين حدودها ومدايها البحرية المختلفة خاصة المياه الإقليمية التي تطرقنا إليها في الفصل الأول من هذه الرسالة، للتعرف بالتالي على حقوق الدول والتي يشكل التعدي عليها سبباً مهماً للبدء بعملية المطاردة. فمن المعروف أن البحار واستناداً إلى اتفاقية 1982 تنقسم إلى ما يلي: المياه الداخلية والمياه الإقليمية والمياه المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وأعالي البحار.

إن الهدف من تحديد حقوق الدول الساحلية في المناطق المذكورة أعلاه، خاصة منطقة المياه الإقليمية ذات الأهمية الأكبر والحساسية الأوسع، هو تبيان الوضع القانوني الذي يعطي السفن الحربية للدولة الساحلية الحق في مطاردة السفن الأجنبية في حالة حصول أي تعد على الحقوق السابقة. إن

<sup>1</sup> - تتكون هذه الاتفاقية الثنائية من 14 مادة. تعالج مواضيع مختلفة مثل التعاون (م3) والمطاردة الحديثة (م4) والاختصاص (م5) وتمويل التعاون (م8). لكن هذه الاتفاقية إلى الآن لم تدخل حيز التنفيذ. انظر الموقع؛

[http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france\\_text.pdf](http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france_text.pdf)

Une poursuite peut-être engagée lorsque les conditions suivantes sont remplies :

a. les autorités de la partie concerné ont de bonnes raisons de croire que le navire de pêche ou l'une de ses embarcations ont enfreint la législation de la partie dans la zone maritime de laquelle le navire est repéré. Cette conviction peut s'appuyer sur les éléments suivants :

i. un contact visuel direct avec le navire de pêche ou l'une de ses embarcations par le navire autorisé ; ou

ii. Une preuve obtenue par le navire autorisé ou pour son compte par un des moyens techniques raisonnablement fiables ; et b. un signal clair pouvant être vu ou entendu par le navire de pêche lui enjoignant de stopper a été envoyé par le navire autorisé ou pour son compte.

<sup>2</sup> - إبراهيم العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 127-128.

تطبيق فكرة مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية يجب أن يتناسب والحقوق المخولة للدولة الساحلية بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982. فإذا ارتكبت جريمة قتل خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية، مثلاً في المنطقة الاقتصادية الخالصة لها على متن سفينة أجنبية، وكان لدى الدولة الساحلية أدلة مادية على تلك الجريمة فليس للدولة الساحلية الحق باستخدام المادة 111 المتعلقة بالمطاردة الحثيثة لملاحقة تلك السفينة حتى لو كان الشخص القاتل يحمل جنسية الدولة الساحلية، وكل ما للدولة الساحلية فعله هو مطالبة دولة العلم بتسليم القاتل لها لمحاكمته.

إن الواقع العملي المتعلق بمخالفة قوانين الدول الساحلية ليس بالأمر السهل. نحن نعلم استناداً إلى اتفاقية قانون البحار أن لتلك الدول الحق في تنظيم عملية الصيد حتى 200 ميل بحري لكن عملياً سفن الصيد تعلم ذلك، وتداول أن تقوم بهذا الصيد بالوقوف تماماً على هذا الحد البحري محاولة أحياناً الدخول والخروج بسرعة بعد القيام بعملية الصيد. هنا تثار مشكلة الإثبات فيما لو تم رفع القضية إلى المحكمة.

#### 2.2.2.1. استمرارية المطاردة

تشترط المادة 111 من اتفاقية قانون البحار المذكورة سابقاً أن تكون المطاردة غير متقطعة uninterrupted. لم تعرف اتفاقية قانون البحار هذا المفهوم لكن بعض القضايا العملية يمكن أن تسهل المهمة. فعلى سبيل المثال لو قامت إحدى السفن العسكرية بمطاردة سفينة أجنبية كانت تصيد في المياه الإقليمية التابعة للدولة الأولى دون تصريح وأثناء المطاردة قامت السفينة الأجنبية بتغيير وجهتها لإنقاذ سفينة أجنبية تطلب المساعدة فيعتبر ذلك انقطاعاً. هذا هو محتوى الخلاف الذي حدث بموجب القضية المعروفة باسم Lena. إن وقائع القضية وردت في كتابات الباحثة Megan Saunders التي أشارت بأن السفينة Lena التي كانت ترفع العلم الروسي، هي إحدى ثمان زوارق تقوم بالصيد غير المشروع داخل المياه التابعة لإحدى الجزر الأسترالية. بدأت البحرية الأسترالية بعد رصد السفينة Lena بمطاردتها، لكنها تلقت أثناء المطاردة رسالة إغاثة SOS من قبل إحدى الزوارق التي كانت في المنطقة، فأوقفت البحرية الأسترالية مطاردتها للسفينة Lena وتحركت لإنقاذ السفينة طالبة للمساعدة لكن تبين فيما بعد أن إشارة الإغاثة غير صحيحة، وهي مجرد عملية تموين من قبل الزوارق السابقة لتتمكن السفينة Lena من الهرب<sup>1</sup>، لا بد أن نوضح أن اتفاقية قانون البحار لم تحدد

<sup>1</sup> " The call was later proven to be false when no vessel in distress could be located " Megan Saunders, Toothfish pirate uses SOS to escape, 2002, The Australian. Noted by R. Baird Coastal; State Fisheries = Management: a review of Australian enforcement action in the Heard And McDonald Islands Australian Fishing Zone, 9 Deakin Law Review, 2004, p. 91.

زمننا معيناً لاستمرارية المطاردة كما لم تحدد مسافة معينة، فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة. وقد حدث عملياً عدة مطاردات حثيثة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب إفريقيا ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة South Tomi استمرت المطاردة 14 يوماً وفي قضية السفينة Viarsa استمرت 21 يوماً وهي تعتبر أطول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ<sup>1</sup>. فطالما أن المطاردة لم تنقطع فهي تبقى صحيحة<sup>2</sup>. ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعاً<sup>3</sup>.

### 3.2.1. التحديات التي تواجه المطاردة الحثيثة والمحاولات الدولية لتحديث المفهوم

إن التطبيقات العملية للمطاردة الحثيثة تواجه في الواقع بالكثير من التحديات التي لا يستهان بها ويأتي في مقدمتها دخول السفينة التي يتم مطاردتها. والتعاون الإقليمي والدولي الذي حاولت الدول حماية مناطقها البحرية من خلاله وهو ما أدخل بعض التعديلات على مفهوم المطاردة لم تكن بحسبان واضعي اتفاقية قانون البحار، كما ظهرت، مبادرة أمريكية تبنتها كثير من الدول في عام 2002 أدت إلى إحداث زعزعة لفكرة المطاردة الحثيثة وتشويه للنواة الجوهرية لاتفاقية قانون البحار عرفت باسم (مبادرة انتشار الأمن Proliferation Security Initiative PSI).

#### 1.3.2.1. دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى

إن القانون الدولي للبحار واضح في هذا المجال، فإذا دخلت السفينة الملاحقة مياه الدولة التي ترفع علمها أو دخلت مياه دولة ثالثة فإن المطاردة يجب أن تتوقف ولا يحق للسفينة المطاردة أن تدخل تلك المياه الإقليمية ما لم يكن هناك اتفاق مسبق ينص على غير ذلك. إن المحكمة من المنع واضحة فلا يجوز أن يصبح حق المطاردة الحثيثة سبباً لحدوث نزاعات إقليمية بين الدول ولهذا فإن المطاردة يجب أن تتوقف عند دخول السفينة المخالفة للمياه الإقليمية لدولة أخرى. ومن الأمثلة الصريحة على الاتفاق المسبق هو الاتفاق بين فرنسا وأستراليا الموقع عام 2007 والذي يعطي كلا من الدولتين الحق في دخول المياه الإقليمية للدولة الأخرى أثناء مطاردة سفينة انتهكت القوانين المتعلقة بالصيد في

<sup>1</sup> - X. Wellem; How will is IUU fishing Enforced by the South African authorities. An analysis of SA practices in relation to foreign fishing vessels visiting Cape town and Durban ports from years 2005-2009. Norwegian College of Fishery Science, University of Tromso, 2009. P. 8.

<sup>2</sup> - D. Anderson; Modern Law of the Sea : selected essays, 2008. p. 247.

<sup>3</sup>- Aust said: «It will probably not be interrupted merely by another ship taking over the pursuit», A. Aust ; Handbook of International Law. 2010. p. 293.



المنطقة المغطاة بالاتفاقية. الولايات المتحدة من جانبها أبرمت العديد من الاتفاقيات مع الجزر الموجودة في بحر الكاريبي ومع دول أمريكا اللاتينية بحيث تسمح للسفن الأمريكية بمطاردة السفن الأجنبية لأجل مكافحة تجارة المخدرات<sup>1</sup>.

إن الحديث عن حق المطاردة الحثيثة يثير العديد من التساؤلات في الواقع العملي، وأن المادة الرئيسية التي تتحدث عن حق المطاردة الحثيثة ( المادة 111 ) لا يجوز أن تُقرأ وحدها بمعزل عن بقية اتفاقية قانون البحار، فهذه الاتفاقية هي وحدة واحدة وتحتاج أن تُقرأ بشمولية وعليه فيجب التقريب بين المادة 111 والمواد من 17-20 من نفس الاتفاقية والمتعلقة بحق المرور البريء<sup>2</sup>. من المعلوم أن للدول الحق بالمرور البريء بالمياه الإقليمية لدولة ثالثة. والسؤال هو هل يحق لسفينة خالفت اتفاقية قانون البحار من خلال صيدها في المياه الإقليمية لدولة ثانية وتعرضت للمطاردة الحثيثة من قبل السفن الحربية للدولة صاحبة المياه الإقليمية أن تستفيد من حق المرور البريء المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار؟

لقد عدت اتفاقية قانون البحار عددا من الأنشطة التي إذا حدث أحدها فإنه يجعل مرور السفينة غير بريء أي أنه يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها. ومن هذه الأنشطة ما يلي: أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، أي مناورة أو تدريب بأسلحة بأي نوع، أي عمل يهدف إلى جمع معلومات يضر بأمن الدولة الساحلية، أي عمل دعائي يمس بأمن الدولة الساحلية، تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين الدولة الساحلية، أي عمل من أعمال التلوين المقصود، أي من أنشطة صيد السمك، وأي نشاط آخر ليس له علاقة بالمرور<sup>3</sup>.

لو حاولنا أن نطبق واقعة هروب سفينة أجنبية أثناء عملية المطاردة ودخولها المياه الإقليمية لدولة تالفة تحت غطاء المرور البريء نجد أن هذا المرور لا يتعارض مع المرور البريء، والسبب من وجهة نظرنا أن هذه الواقعة لا تخالف النشاطات المذكورة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار بالإضافة إلى أن هذا الفعل " أي الهرب " لا يشكل أي تهديد للدولة الساحلية. هذا التفسير وإن كان غير منطقي، وغير مقبول من قبل البعض، لكنه يتماشى مع حرفية المادة 19 السابقة، وإن كان لا يتماشى مع روح اتفاقية قانون البحار بشكل عام. يمكن القياس على هذه النتيجة أن الكثير من السفن الحربية الأجنبية سواء الأمريكية أو الإسرائيلية كانت قد استخدمت حق المرور البريء للمرور من قناة

<sup>1</sup> - Bellayer-Roule; La lutte contre le P. Vincent narcotrafic en mer caraïbe : une coopération internationale a géométrie variable, Revue General de Droit International Public. 2007, p p. 355-386.

<sup>2</sup> - تعرف اتفاقية قانون البحار المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها.

<sup>3</sup> - المادة 19 من اتفاقية قانون البحار. وحول المرور البريء راجع أيضا؛ سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، الأمن القومي العربي، 1994، ص ص 36-46.

السويس مع العلم أن بعض هذه السفن كان لديه نوايا حربية تجاه إيران أو العراق، ومع ذلك لم تمنع مصر هذه السفن من العبور بحجة أنه ليس لها توجهات عدوانية تجاه الدولة مالكة القناة.

قد يتفق البعض منا مع الذين يدافعون عن فكرة أن المياه الإقليمية للدولة الثالثة لا يجب أن تكون مكانا تغسل فيه السفينة المخالفة يداها من خطية الصيد غير المصرح به<sup>1</sup>، لكن التفسير المنطقي يقول غير ذلك.

كما لا يوجد ما يمنع جعل المطاردة الحثيثة تبدأ من جديد بعد خروج السفينة المخالفة من المياه الإقليمية للدولة الثالثة. حيث يقول الفقيه Poulantzas في هذا الشأن إنه من المناسب أن تبدأ المطاردة من جديد في ظروف تكون فيها السفينة المخالفة لديها النية في الهرب من القانون<sup>2</sup>.

### 2.3.2.1. نقل صلاحيات المطاردة الحثيثة بين الدول

بالرغم من أن فكرة المطاردة الحثيثة هي حق حصري للدولة التي تعرضت إلى انتهاك لقوانينها الداخلية إلا أن التطبيقات العملية أظهرت ضرورة أن تتقل الدول بعضها لبعض هذا الحق من أجل تحقيق فكرة الحماية الإقليمية للبحار من خلال إبرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية. إن الإجراءات أحادية الجانب التي تقوم بها الدول أثبتت عدم فاعليتها في ردع السفن الأجنبية من القيام بالصيد غير المصرح به، فنجد أن الدول تلجأ إلى سن تشريعات تنص صراحة أن السفينة التي ترغب بالصيد في مياهها عليها الحصول على تصريح مسبق ضمن شروط محددة على سبيل الحصر وهو ما يشبه الإخطار في عملية المرور البريء. فقانون الموارد الحية البحرية لجنوب إفريقيا Marine Living Resources Act، لعام 1998 ينص على أن التعاون بين الدول يعتبر من الأسباب الرئيسية والضرورية من أجل مكافحة الانتهاكات التي قد تحدث داخل المياه الإقليمية للدول، لذلك فهي لا تتردد بالتعاون خاصة عندما يجمعها بحر أو محيط واحد<sup>3</sup>، ومن الأمثلة على هذا النوع من التعاون على

<sup>1</sup>- R.C.Reuland; The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas : Annotations to Article 111 of the law of the Sea, 33 Virginia Journal of International Law 1993, p. 557-589. « washed clean of its sins by the territorial waters of the third stat.»

<sup>2</sup>- N.Poulantzas, ; The Right of Hot Pursuit in International Law. 2002, p. 231.

« it is appropriate to recommence hot pursuit in situations whereby the offending vessel has had a short stay or passage through the territorial waters with the intent to evade the law. »

<sup>3</sup>-« (1) No person shall exercise any right granted...or perform any other activity...unless a permit has been issued by the Minister to such person to exercise that right or perform that activity.

(2) Any permit ... shall

(a) be issued for a specified period not exceeding one year;

(b) be issued subject to the conditions determined by the Minister in the permit.

مستوى القارة الإفريقية اتفاقية التعاون الإقليمي في ممارسة المطاردة البحرية لعام 1993 والتي تعرف باتفاقية كوناكري الغينية أو ما تسمى CCSREDPM.

## Convention sur la Coopération sous-régionale dans l'exercice de Droit du Poursuite Maritime.

هذه الاتفاقية، التي تم توقيعها في كوناكري تجمع جمهورية الرأس الأخضر، غامبيا، غينيا، غينيا بيساو، موريتانيا وجمهورية السنغال، تسمح لسفن الدول الموقعة بمتابعة عملية المطاردة من قبل السفن المختلفة للدول الأعضاء أو كما يقول David Freestone: " ملخص معاهدات المطاردة الحثيثة بين الدول الأفريقية الغربية هو السماح لخفر السواحل بمطاردة السفن الجناة في مياه الدول المجاورة."<sup>1</sup>

وهناك اتفاقية أخرى أكثر أهمية على مستوى القارة الإفريقية، والتي تسمى "بروتوكول دول جنوب أفريقيا النامية المتعلقة بمصائد الأسماك SADC PF".

### « Southern African Developing Community protocol on fisheries »

والتي تسعى إلى تشجيع الدول الموقعة، وعددها 15، على التعاون في تعزيز فعالية تنفيذ الاتفاقية وخفض تكلفة المراقبة في المنطقة. وفي مجال المطاردة الحثيثة شدد البروتوكول في المادة 8 على ضرورة اتخاذ الترتيبات المناسبة لتمكين التعاون في مجال المطاردة الحثيثة بحيث تشمل:

1- إجراءات تسليم الأشخاص الذين أدينوا بارتكاب انتهاكات لقوانين الصيد في دولة ما إلى دولته لتنفيذ العقوبة.

2- توحيد العقوبة في الدول الأعضاء على الذين ينتهكون قوانين الصيد.

3- التشاور بين الدول الأعضاء لتحديد الإجراءات الواجب اتخاذها تجاه سفينة معينة ترتكب أي مخالفة لأحكام هذا البروتوكول وأخيرا إنشاء آلية معينة لتسجيل سفن الصيد الدولية والوطنية بحيث يساعد ذلك على تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء.

كما تبنت في نفس السياق عام 2008 المنظمة البحرية لغرب ووسط إفريقيا مذكرة تفاهم لإنشاء شبكة لخفر السواحل وإعطاء إذن مسبق لتنفيذ المطاردة من أجل مكافحة أي نشاط غير مشروع، إن التعاون لم يقتصر على الدول بل شمل أيضا المنظمات الدولية فقد تم حديثا إبرام اتفاق بين منظمة

---

(3) The holder of a permit shall at all times have that permit available for inspection at the location where the right or activity in respect of which the permit has been issued is exercised. =

= (4) A permit to exercise an existing right in terms of this Act may be refused if the conditions of a previously issued permit had not been adhered to.» See; Republic of South Africa, Government Gazette, Vol. 395, No 18930.

<sup>1</sup> - « The conclusion of "Hot pursuit" Treaties between West African states-Allowing coast-guard vessels to chase offenders into the waters of neighboring states. » D. Freestone; Fishery Access Agreements : Some personal thoughts, Fisheries Access in West Africa, The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements, 2001, p. 107.

الأمم المتحدة والصومال، إزاء الحوادث التي تعرضت فيها سفن عديدة لاعتداءات وعمليات اختطاف في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحلها، بما في ذلك الاعتداء على سفن تعمل لحساب برنامج الأغذية العالمي والعديد من السفن التجارية واختطافها<sup>1</sup>.

وهناك أمثلة كثيرة بينت أهمية التعاون بين الدول كما هو الحال عند مطاردة السفينة South Tomi عام 2001 من خلال التعاون بين استراليا وجنوب إفريقيا، أو مطاردة السفينة Viarsa عام 2003 من خلال التعاون بين المملكة المتحدة وجنوب إفريقيا واستراليا، هذه الأخيرة أعلنت بوضوح أن إلقاء القبض على السفينة المذكورة ما كان ليتم لولا مساعدة جنوب إفريقيا.

لكن هناك إشكال مطروح حول الوضع القانوني للسفينة التي بدأت المطاردة ولم تستطع إكمالها ثم سلمت ذلك لسفينة أخرى تابعة لدولة أخرى، مع العلم أن اتفاقية قانون البحار أجازت، في المادة 111/06 من اتفاقية 1982، بشكل واضح للسفينة أن تتابع عمل طائرة أخرى أثناء عملية المطاردة الحثيثة إذا كانتا تابعتين لنفس الدولة. وهو ما سندا حول التعرض إليه في هذه النقطة.

#### أ. حالة المطاردة الناقصة

في هذه النقطة لم تجب المادة 111 المذكورة آنفا بشكل واضح على حالة المطاردة التي لم تتم من خلال نفس السفينة ثم سلمت ذلك لسفينة أخرى مختلفة، أو على الأقل هي لم تمنع صراحة هذا التصرف، وبالتالي يبدو أن القانون الدولي المعاصر لا يمنع مثل هذا الفعل باعتباره قانونا قائما على عنصر الرضائية، والقاعدة معروفة في هذا الصدد حيث أنه طالما أن الفعل غير ممنوع فهو مباح. حسب الأستاذ Molenaar: "من غير المنطقي أن نرفض فكرة مفادها أن تقوم سفينة ما بمواصلة عمل سفينة أخرى أثناء مطاردة سفينة مخالفة لاتفاقية قانون البحار"، وكما يبدو أيضا أن القانون الدولي العرفي من جانبه قد أرسخ هذه الفكرة خاصة في قضية I'm Alone بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، علما أن هذه القضية تعود إلى ما قبل اتفاقية قانون البحار، حيث بدأت المطاردة من قبل سفينة تختلف عن السفينة التي أُلقت القبض عليها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - وإزاء العواقب الوخيمة للاعتداءات، فقد تبنى مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من ميثاقه القرار رقم 1816 لعام 2008، وطلب من الدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، إن هذا القرار نص بشكل لا يثير أي لبس وأعطى الدول الحق في دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار. عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 325.

<sup>2</sup> - E. J. Molenaar ; Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean : The Pursuits of the Viarsal and the South Tomi. 19(1) International Journal of Marine and Coastal Law. 2004, pp. 19-30.

قد تتفق بعض الدول فيما بينها على التعاون في المطاردة، وهذا لا يخالف القانون الدولي فقد أشارت الاتفاقية الفرنسية الاسترالية إلى هذا صراحة في مادتها 04/04 وأعطت سفن كل من الدولتين أن يتابعوا سفن بعضهم البعض عند القيام بالمطاردة، وهذا حسب اتفاقية قانون البحار لا يعتبر انقطاعا للمطاردة بالمفهوم القانوني للاتفاقية، لذلك قد يكون من المقبول أن تقوم سفينة تابعة لدولة ما بنفس العمل التي كانت قد بدأت به سفينة أخرى تابعة لنفس الدولة، وقد يكون من المقبول أيضا أن تقوم سفن دولة ثانية بنفس العمل الذي بدأت به سفن الدولة الأولى إذا كان هناك اتفاق مسبق بذلك، لكن في هذا الخصوص هل يمكن أن تقوم دولة ما بإتمام عمل الدولة الأولى في المطاردة في ظل عدم وجود اتفاق بذلك؟ وهو ما لم تشر إليه اتفاقية قانون البحار صراحة، لكن لجنة القانون الدولي قد أجابت عليه بطريقة غير مباشرة عندما قالت: "أن أكثر من سفينة يمكن لها أن تقوم بالمطاردة دون أن تحدد جنسية السفن التي تقوم بالمطاردة".<sup>1</sup>

#### ب. تعدد أوجه التعاون

لقد تعددت أوجه التعاون بين الدول فيما يتعلق بشؤون مكافحة الانتهاكات البحرية، فالتعاون لا يشمل فقط المساعدة في المطاردة للسفن المخالفة لقوانين الصيد مثلا فقط بل يشمل أيضا التعاون في مجال مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988، التي عالجت موضوع مكافحة في البحر في المادة 17 منها، كما دعت إلى التعاون بين الدول وعدم ادخار أي جهد في سبيل ذلك، بما يتفق طبعاً مع القانون الدولي للبحار، ويجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علما ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض، كما يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يُخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك وأن يطلب منها إثباتا للتسجيل، ويطلب منها أيضا عند إثباته إذا باتخاذ التدابير الملائمة إزاء هذه السفينة.

لكن الفقرة الرابعة من المادة 17 السابقة حددت نطاق التعامل مع السفن المشتبه بها من خلال طريقتين هما اعتلاء السفينة وتفنيشها. ولم تشر إلى مفهوم المطاردة الحديثة، لكن هل يفهم من ذلك عدم جواز المطاردة في مثل هذه الحالة؟

<sup>1</sup> - « The ship finally arresting the ship pursued need not necessarily be the same as the one which began the pursuit, provided that it has joined in the pursuit and has not merely effected an interception. » Yearbook of the International Law Commission Vol.II, paragraph 2/c, 1956, p. 285.

حسب بعض الآراء الفقهية فإن التفسير اللغوي للفقرة الرابعة يعطي انطباعاً أن الاعتلاء والتفتيش ليسا على سبيل الحصر. فقد جاء نص الفقرة الرابعة كالتالي: "يجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقاً للفقرة 03 أو لمعاهدات نافذة بينهما أو لأي اتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، في القيام بجملة أمور كما يلي: (أ) اعتلاء السفينة، (ب) تفتيش السفينة."

يتبين أن فكرة الاعتلاء والتفتيش ليستا من الطرق الوحيدة المعطاة إلى الدول بل هي تشمل المطاردة الحديثة؛ لأن ما هو الهدف من المطاردة الحديثة سوى إيقاف السفينة المخالفة والتأكد من مدى احترامها للقانون الدولي للبحار!؟

هذا وقد أشارت المادة 01/17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988، أن التعاون في مجال مكافحة المخدرات يجب أن يتفق مع أحكام القانون الدولي للبحار، لذلك جاءت الفقرة 10 منها ونصت على أنه "لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقاً للفقرة 04 من نفس المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة، ويسهل تبين أداؤها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل، وهذا يتماشى مع موقف اتفاقية قانون البحار وتحديد الفقرة الخامسة من المادة 111 السابقة.

لكن تجدر الإشارة إلى أن المطاردة لسفينة مشتبه بمتاجرتها للمخدرات لا يعني أن السفينة الحربية التي تقوم بالمطاردة يحق لها دخول المياه الإقليمية للدول الأخرى دون تصريح مسبق، لذلك جاءت اتفاقية 1988 ونصت أنه يتوجب الأخذ بعين الاعتبار في أي عمل يجري ضرورة عدم التدخل في حقوق الدول الساحلية والتزاماتها وممارستها لاختصاصها القضائي وفقاً للقانون الدولي للبحار وعدم المساس بتلك الحقوق والالتزامات<sup>1</sup>.

### ثالثاً. المطاردة الحديثة في ظل التدخل الأمريكي في القانون الدولي للبحار

جاءت الولايات المتحدة الأمريكية في عام 2003 بمبادرة تهدف إلى مكافحة أسلحة الدمار الشامل ومنع انتشارها على كل المستويات الإقليمية براً أو بحراً أو جواً، عُرفت بالاختصار الدولي PSI لعبارة « Proliferation Security Initiative » ومعناها "مبادرة انتشار الأمن"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 329.

<sup>2</sup> - هي مبادرة أمريكية تبناها الرئيس الأمريكي السابق جورج وولكر بوش عام 2003 وأصبحت فيما بعد برنامج عمل دولي يضم الآن أكثر من 95 دولة بما فيها الدول الكبرى والاتحاد الأوروبي. انظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/12/WMDStrategy.pdf>

وقد أصبحت حالياً هي العبارة الأكثر استخداماً بين خبراء القانون الدولي للبحار لما أحدثته من ضجة على مستوى القانون الدولي، فقد تم تبنيها كردة فعل عن العجز القانوني الذي منع مصادرة صواريخ بالستية كانت متوجهة إلى اليمن في عام 2002 على متن سفينة كورية شمالية تدعى So San، فطلبت القوات الأمريكية من البحرية الإسبانية التي كانت موجودة في تلك المنطقة أن تطارد تلك السفينة وأن توقفها وهو ما حدث بالفعل، عندما تم تفتيش تلك السفينة التي كانت في خليج عمان وُجد على متنها ترسانة معينة من الأسلحة والصواريخ، وتم تسليم هذه السفينة ومن عليها إلى القوات الأمريكية التي بدورها أعلنت أنها لا تستطيع مصادرتها لأن القانون الدولي الحالي لا يسمح لها بذلك، وقامت بتسليم الأسلحة إلى اليمن الذي أعلن أن الشحنة موجهة له.

ينبغي الإشارة في كل هذا إلى أن PSI ليست معاهدة ولا اتفاقية كما أنها ليست مذكرة تفاهم وإنما مشاركة دولية أخذت طابعاً عملياً لا يفرض التزامات قانونية وإنما التزامات ذات طابع سياسي بهدف وضع أفضل الطرق العملية الهادفة إلى وقف المتاجرة بالأسلحة الأكثر فتكاً، إن الدول المنضمة لهذه المبادرة الأمنية تعتبر نفسها متفقة ضمناً مع بيان مبادئ الحظر التي تقوم عليها أو كما تسمى « Statement of Interdiction Principles ». والتي تبنتها جميع الدول الأعضاء وتعدت بتنفيذها وهي على النحو التالي:

- 1- اتخاذ تدابير فعالة بالتنسيق مع الدول الأخرى لمنع انتقال أسلحة الدمار الشامل.
- 2- اعتماد إجراءات مبسطة لسرعة تبادل المعلومات فيما يتعلق بأي نشاطات مشبوهة وتحقيق أقصى قدر من التنسيق بين المشاركين في الجهود المبذولة.
- 3- اتخاذ إجراءات محددة لدعم جهود اعتراض الشحنات المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل ووسائل إيصالها، أو المواد ذات الصلة، إلى حد يمكّن السلطات القانونية الوطنية من تنفيذ التزاماتها الناشئة عن القانون الدولي بحيث تشمل ما يلي:

(أ) - تقوم الدولة سواء من تلقاء نفسها أو بناء على طلب من دولة أخرى باتخاذ إجراءات تجاه أي سفينة تحمل علمها من خلال البحث والصعود على تلك السفينة، سواء كان ذلك في مياهها الداخلية أو مياهها الإقليمية أو في مناطق خارج حدود المناطق السابقة إذا كانت تشتهر بأنها تنقل شحنات من أسلحة الدمار الشامل من أو إلى الدول التي تطلق المجتمع الدولي لكي تتمكن من مصادرتها.

(ب) - وفي حال كون السفينة المشتبه فيها تحمل علم دولة ما وقدم الطلب إليها من دولة أخرى فإن عليها أن تنظر بجدية في تقديم موافقة في ظل الظروف المناسبة لصعود وتفتيش السفينة التي ترفع علمها من قبل دول أخرى، ومصادرة هذه الشحنات المتصلة بأسلحة الدمار الشامل في هذه السفن.

ج)- اتخاذ الإجراءات المناسبة لوقف أي سفينة في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي يشتبه بشكل معقول في أنها تحمل أسلحة دمار شامل من أو إلى دولة مقلقة للمجتمع الدولي.

إن كانت هذه المبادرة ترمي إلى مكافحة أسلحة الدمار الشامل ومنع انتشارها على كل المستويات، وهو ما يظهر لنا، فما بال البعض من خبراء القانون الدولي يرى أنها تشكل أكبر تهديد ليس فقط للدول التي ليست عضوا فيها، بل إلى فكرة حرية الملاحة في البحار ذلك أنه بمجرد الاشتباه بأي سفينة سواء في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار تحمل أسلحة دمار شامل، فهذا يمكن الدول الأعضاء في هذه المبادرة بمطاردتها وإيقافها والاستيلاء عليها سواء تحققت الشروط الموضوعية أو الشكلية السابقة المذكورة في المادة 111 أم لا.

يبدو أن هذه المبادرة قد قلبت رأسا على عقب مفهوم المطاردة الحثيثة بالمعنى الدقيق والحرفي للعبارة، فإذا كان يجب للمطاردة الحثيثة أن تبدأ من الداخل إلى الخارج أي من المياه الإقليمية إلى أعالي البحار، فهي في هذه المبادرة تسمح بالمطاردة بشكل عكسي أي من أعالي البحار إلى المياه الإقليمية بمجرد الاشتباه بأن السفينة تحمل أسلحة دمار شامل. قد يكون من المنطقي ملاحقة سفينة أجنبية دون مراعاة لشروط المطاردة الحثيثة والمرور البريء الواردة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فيما لو كانت تحمل هكذا أسلحة لكن ماذا لو كانت السفينة المطاردة لا تملك مثل تلك الأسلحة؟ فماذا لو كانت تحمل صيدا غير مسموح به مثلا؟ وهل لها الحق في الحصول على التعويض في الحالة الأولى؟ هل مصادرة السمك الذي تم اصطياده بطريقة غير صحيحة في الحالة الثانية، حتى في ظل عدم احترام المادة 111 السابقة، يعتبر صحيحا؟

إن ما يمكن الجزم به هو أن واضعي المادة 111، لم يكن في اعتقادهم يوما ظهور مبادرة أمريكية من هذا النوع PSI، حيث أن لجنة القانون الدولي لم تتطرق إلى معالجة مفهوم المطاردة الحثيثة العكسية Reverse of Hot Pursuit، إلا أن بعض الدول كماليزيا واندونيسيا والفلبين تدرس هذه المبادرة خاصة لما استتب من انتشار رهيب لسفن القرصنة في البحر، ويقول في هذا الصدد الخبير القانوني Sam Bateman من مركز الدراسات الاستراتيجية والدفاعية: "في حالة المطاردة للقرصنة أو السفن الإرهابية فإنه يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مصطلح المطاردة الحثيثة العكسية، التي تسمح بالدخول إلى المياه الداخلية للدول".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 332.



من خلال كل ما تقدم في شؤون المبادرة الأمريكية PSI، يبدو أنها جاءت لاعتبارات أغلبها سياسية للرد على تهديدات بعض الدول التي تعتبر بنظر الدول الكبرى خارجة عن القانون أو ما عرف عنها دوليا بمحور الشر مثل إيران وكوريا الشمالية وكوبا وسوريا وليبيا، المشكلة أن هذه المبادرة تمتاز بأنها أصبحت تتمتع بقوة عالمية نظرا لأن الدول الأعضاء فيها هي الدول التي لها أساطيل بحرية قوية، المشكلة لا تقف هنا فحسب بل إن هذه المبادرة حتى وإن كانت تفتقد في بداية إنشائها إلى أي سند قانوني لكنها اليوم بدأت بالحصول على شرعية قانونية من خلال مجلس الأمن المسؤول عن الأمن والسلام الدوليين، فبعد عام من تيزي مبادرة PSI مباشرة أقر مجلس الأمن القرار رقم 1540 لعام 2004، الذي يطلب فيه من جميع الدول أن تجرم انتشار أسلحة الدمار الشامل، وأن تراقب بدقة ما يدخل وما يخرج من حدودها البحرية وأن تتعاون مع بعضها من أجل وقف انتشار هذه الأسلحة.

صحيح أن هذا القرار لم يشر لا من قريب ولا من بعيد إلى المبادرة لكن الدول الأعضاء تعتبر أن هذه المبادرة ما هي إلا تأكيد لما جاء في قرار مجلس الأمن، وعند مراقبة القرارات التي تم تبنيها فيما بعد، نجد أن مجلس الأمن بدأ بتطبيق مبادئ هذه المبادرة على كوريا الشمالية صراحة في القرار رقم 1873 لعام 2009، فبعد أن أكد أن نشاطاتها تشكل تهديدا للأمن والسلام الدوليين، دعت كل الدول أن تفتش كل السفن القادمة من وإلى تلك الدولة<sup>1</sup>.

لا شك أن هذه المبادرة على الرغم من أهميتها في مكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل إلا أن تطبيقها في الواقع العملي يخلق مشاكل كبيرة في التعاملات البحرية بين الدول وفيما يتعلق بحرية الملاحة، كما يتعارض بشكل صريح مع أحكام القانون الدولي البحار.

### المطلب الثالث

#### تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء والقواعد الخاصة بسفن معينة

إن مختلف التنظيمات الدولية في هذا السياق تبقى مساندة للنظم القانونية الداخلية للدول، لتكملة ما يعترضها من سلبيات أو نقائص أو توضيح الغموض الذي يشوبها، وحتى يتسنى لها كذلك معرفة مدى تطبيقها على الواقع في البحار خاصة في نطاق المياه الإقليمية.

#### الفرع الأول

#### تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 334.

للدولة الساحلية الحق في وضع قوانين وأنظمة لتنظيم المرور البريء، بشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة مطابقة لأحكام اتفاقية 1982 وغيرها من قواعد القانون الدولي، وقد تطرقت الاتفاقية لهذا الموضوع كما تطرقت إليه اتفاقية 1958 من قبل ولو بشكل أضيّق، لتسير وفق هذا المنطق. أُبْنِ أعطت للدولة الساحلية في المادة 21، الحق في ذلك، لكنها قيدته بميادين محددة هي كالآتي:

- أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- ج- حماية الكابلات وخطوط الألياف.
- د- حفظ الموارد الحية.
- هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بمصائد الأسماك.
- و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه<sup>1</sup>.
- ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
- ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

كما استنتجت الفقرة الثانية من نفس المادة "... تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها..." من تطبيق تلك القوانين والأنظمة، " إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً. " وقد نوقش هذا الموضوع في المؤتمر الثالث لقانون البحار، إذ حاولت وفود الدول المتقدمة أن تخضع تصميم السفن وبنائها ومعداتها وتكوين طواقمها إلى السلطة التنظيمية للدولة الساحلية، لأنها كانت تنتهج سياسة فيها بعض التمييز للدول النامية، أين كانت تعتبر أن سفن هذه الأخيرة أقل تطوراً ولا تحوي تقنيات عالية في ميادين بناء السفن وتجهيزها وإعداد طواقمها.

وبالتالي فيه تخوف كبير مما تخلفه هذه السفن على بيئتها البحرية وسلامة منشآتها المينائية، وتقريرها في ذلك أن أغلب الدول النامية لا تزال تستعمل في بناء سفنها، مواصفات فنية قديمة تقتقد إلى الكثير من الضمانات في هذه الميادين، ما شهد معارضة مجموع الدول النامية الموقف السابق من الدول المتقدمة بسبب افتقار دولها إلى تلك الإمكانيات الفنية ولأن تطوير سفنها وفق الشروط الفنية التي تتطلبها قوانين الدول المتطورة يكلف مبالغ طائلة تفوق كثيراً إمكانياتها المادية المحدودة<sup>2</sup>.

ليتوصل المؤتمر في الأخير إلى الصيغة التوفيقية الواردة في هذه الفقرة والتي تحدد الغرض من وضع القوانين والأنظمة "... أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً. " ويقصد هنا بالقواعد

<sup>1</sup>- راجع المواد؛ 194 و 195 و 196 من اتفاقية 1982.

<sup>2</sup>- Voir ; La proposition soumise par Fidji dans : A/CONF. 62/C.2/L.19.

والمعايير المقبولة عموماً الإشارة إلى اتفاقية لندن لعام 1973 المتعلقة بالتلوث الصادر من السفن، التي دخلت حيز التنفيذ عام 1983، وما يلاحظ في هذا الصدد أن الإحالة على هذه القواعد المقبولة عموماً قد تسبب بعض المشاكل عند التطبيق في المستقبل، بسبب عدم وضوح نشوء القواعد أو المعايير أو الممارسات المحال عليها وهل وصلت إلى درجة " المقبولة عموماً". إذ من المؤكد أن المقصود هنا هو تلك القواعد التي وصلت في القبول درجة القانون الوضعي<sup>1</sup>.

### أولاً. القواعد والتنظيمات المخولة للدولة الساحلية

وفقاً لاتفاقية 1982، للدولة الساحلية الحق في أن تفرض على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها، أو تقررها لغرض تنظيم مرور السفن "... كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة." حسب المادة 01/22، كما لها أن تقصر مرور سفن معينة، كالناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية وغيرها، على تلك الممرات إلا أن حرية الدولة الساحلية في هذا الميدان ليست مطلقة وإنما عليها أن تأخذ بعين الاعتبار:

- أ- توصيات المنظمة الدولية المختصة.
- ب- مختلف القنوات الدولية التي تستخدم عادة للملاحة الدولية.
- ج- المميزات الخاصة التي تتميز بها بعض السفن والقنوات الدولية عن غيرها.
- د- كثافة حركة المرور.

### ثانياً. التزامات سفن الدول الأخرى بقواعد وتنظيمات الدولة الساحلية

قد نصت المادة 17 من اتفاقية 1958 فيما يتعلق بالالتزام السفن الأجنبية بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، بأنه: " على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء أن تراعي القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية وفقاً لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى، وبالذات مع القوانين المتعلقة بالنقل والملاحة".

فيستنتج من هذا النص أن السفن الأجنبية ملزمة بمراعاة جميع القوانين والأنظمة الموضوعة من طرف الدولة الساحلية، والتي لا تتعارض بأي حال من الأحوال مع المرور البريء وذلك استناداً لما لها من سيادة على البحر الإقليمي. وهو الحكم الذي أكدت عليه اتفاقية 1982 في مادتها 21 بالقول: " تمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة...".

<sup>1</sup> Voir, D. Vigne ; la valeur juridique de certaines règles normes ou pratiques mentionnées au TNCO comme généralement acceptées, A. F. D. I., 1979, p 717.

وفي نفس السياق وضمنا لاحترام حق المرور ألزمت المادة 01/24 من اتفاقية 1982، كل دولة ساحلية بأن: " لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي، إلا وفقا لهذه الاتفاقية..."، وألزمته عند وضعها للقوانين والأنظمة، بأن تمتنع عن الممارسات التالية:"

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

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

ما يمكن لنا أن نراه من خلال هذا النص، أن حق الدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة يجب أن يكون معقولا ومرهونا بعدم فرض شروط تعسفية تخرق بحق المرور البريء، وأن لا يحوي نوعا من التمييز بين أي من السفن، ولا يقلل أيضا من قيمة ونطاق حق هذا المرور البريء<sup>1</sup>.

لأنه قد تحدث في بعض الأحيان مشاكل وصعوبات في اجتياز البحر، قد تعيق احترام الدول الأخرى لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وتأتي ظروف معينة تكون السبب في خرق هذه القوانين والأنظمة.

### 1. أثر خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية

تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء تنص عليه قوانينها وأنظمتها مراعاة لما سبق، بالنسبة للسفن التجارية والسفن المستعملة لأغراض تجارية غير حكومية، ذلك لأن اتفاقيتي قانون البحار لسنة 1958، و1982 لم تعطيا مؤشرات معينة في كيفية تطبيقها لهذه القوانين، إلا أنه بالنسبة للسفن الحربية فإن المادة 30 من اتفاقية 1982، والمادة 23 من اتفاقية 1958، تجيز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور.

كما يمكن القول من خلال مضمون المادة 32 من اتفاقية 1982، أن الحكم السابق ينطبق أيضا على سفن الدولة المخصصة لأغراض حكومية غير تجارية. إضافة إلى أن المادة 30 تقع ضمن القسم الفرعي (ج) من الفرع المخصص للممر البريء، الواقع تحت عنوان "القواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية."

هذا وبإجراء مقارنة بسيطة بين اتفاقيتي 1958 و1982 حول المرور البريء، يمكن القول أن الاتفاقية الأخيرة طورت تلك الأحكام وأدخلت عليها بعض التحسينات كما يلي<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> - Tullio Treves; Op. cit., p. 761.

1- غموض الاختصاص التنظيمي للدولة الساحلية الوارد في المادة 17 من اتفاقية 1958 قد شهد نوعاً من الوضوح في المادة 21 من اتفاقية 1982 بصورة معقولة ومتوازنة، بشكل يلبي رغبات الدولة الساحلية ويضمن حقوق الملاحة الدولية.

2- أن الاختصاص التنظيمي للدولة الساحلية في ميدان مكافحة التلوث من السفن أثناء مرورها في البحر الإقليمي قد توضح بشكل يوازن بين متطلبات حماية البيئة البحرية وبين ضمان حقوق الملاحة الدولية، خاصة ما جاءت به المادة 02/21 من اتفاقية 1982 المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طواقمها.

3- واجب الدولة الساحلية في عدم إعاقة المرور البريء قد عززته المادة 24 من اتفاقية 1982، كما فرضت التزامات جديدة على عاتق تلك الدولة تتمثل في منعها من:

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

ب- التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أية دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أية دولة أو منها أو لحسابها.

4- كما أوردت اتفاقية 1982، في مادتيها 22 و 23، أحكاماً متوازنة حول الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور حول مرور السفن الذرية أو التي تحمل مواد مشعة أو خطيرة.

5- خففت اتفاقية 1982 من الغموض الذي كان يصاحب عبارة "المرور البريء" في اتفاقية 1958، وذلك بتحديد معنى هذه العبارة في الفقرة الثانية من المادة 19 وإيرادها قائمة بالنشاطات غير البريئة.

6- اتفاقية 1982 قد وضعت أحكاماً في المادة 296 حول التسوية الإلزامية من قبل طرف ثالث لمنازعات المرور البريء، على الأقل تلك المتعلقة بالسفن التجارية، في حين فشلت اتفاقية 1958 في وضع مثل هذا النظام للتسوية، وهو ما يمثل ضعفاً مهماً فيها.

7- ومن العيوب الرئيسة لاتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي أنها لم تعالج مسائل حماية البيئة البحرية المرتبطة بالمرور البريء، ونتيجة لذلك تركت حالة من الشك حول الاختصاصات التي تحتاجها الدولة الساحلية في هذا الميدان. كالسلطة في فرض نظم من شأنها تقسيم عمليات المرور خارج المضائق واحتمال مبالغتها في رد الفعل تجاه تهديد البيئة ووضع

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 138 - 139.

العلامات والمنشآت المنظمة لمرور السفن. في حين تم مناقشة هذه المواضيع في المؤتمر الثالث لقانون البحار وعولجت في الاتفاقية بصورة بناءة ومتوازنة.

8- كما يمكن ذكر بعض النقاط الإيجابية المهمة لاتفاقية 1982، ألا وهي اشتراطها في الفقرة الثانية من المادة 19، أن ترتكب النشاطات المذكورة في فقراتها الفرعية في البحر الإقليمي لتعتبر كذلك. والهدف من هذا الاشتراط هو تجنب أي تفسير واسع للنشاطات غير البريئة بالإضافة إلى أن المادة 24 رتبت التزامات على عاتق الدولة الساحلية من شأنها أن تحد من احتمالات ذلك التفسير.

## الفرع الثاني

### القواعد الخاصة بسفن معينة

إن بعض السفن تحمل بعض المزايا الخاصة بها تجعلها تحت أحكام ونظم قانونية تكون ملائمة لطبيعتها المنفردة، في المرور البريء عبر البحر الإقليمي، دون حرمانها من الاستفادة من بقية القواعد المتعلقة بذلك المرور، فبعض هذه السفن تحمل مواد مشعة أو مواد كيميائية سامة، أو منتجات ذات طبيعة خطيرة أو مؤذية وأخرى في حد ذاتها ذات حمولة أو تركيب خاص، ومنها من ينطوي على خطورة ذاتية، أين يعتبر البعض أن مجرد وجودها في البحر الإقليمي يحمل تهديدا كبيرا لدولة الساحل، وتتمثل هذه السفن في كل من السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة والغواصات والسفن الحربية.

#### أولا. السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة

لقد اهتم المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982، بدراسة ما أثارته من أهمية، كل من السفن الذرية Les navires atomiques، والسفن التي تحمل مواد خطيرة Les navires transportant des cargaisons dangereuses، كالمواد المشعة أو المواد الكيميائية السامة، والسفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص كناقلات النفط، أين تم التوصل بعد المناقشات العديدة إلى التمييز بين الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن وبين الجوانب المرتبطة بتركيبها وشحناتها.

وحين نتناول المادة 02/22 من اتفاقية 1982، يتبين لنا أنها نظمت الجانب المتعلق بالملاحة، أين أجازت للدولة الساحلية أن تفرض "... على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية."

وقد جاءت بعض المقترحات في المؤتمر فيما يتعلق بالجوانب الخاصة بالتركيب والشحنة، فحسب المادة 23 من اتفاقية 1982 تلزم هذه السفن عند ممارستها للمرور البريء عبر البحر الإقليمي " أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن."

والمقصود بالاتفاقية الدولية هنا، اتفاقية لندن لحماية الحياة البشرية في البحر لعام 1974، التي استنتجت من حكمها السفن الحربية، بخلاف المادة 23 التي تنطبق على جميع السفن بما فيها السفن الحربية، وأن هذه المادة حين إشارتها إلى الاتفاقات الدولية، لم تشترط أن تكون تلك الاتفاقات "مقبولة عموماً" أو "المنطبقة"، لذا سيكون هناك فراغ لو أن دولة العلم أو دولة الساحل لم تكن طرفاً في اتفاقية 1974<sup>1</sup>.

ورغم ما تدخل هذا المؤتمر من مناقشات وتحفظات ونتائج، فإن البعض يرى أن هذا النوع من السفن لا يخضع لأي استثناء من مبدأ المرور البريء، فالأحكام السابق الإشارة إليها تفترض انطباق المرور البريء على هذا النوع من السفن. وقد أدى الأمر إلى عقد اتفاقات خاصة في بداية الملاحة الذرية تسمح للدول التي تتوجه هذه السفن إلى موانئها، بتفتيشها أثناء مرورها في البحر الإقليمي وتنظيم إلقاء المواد الذرية في مياهها. كالاتفاقات التي عقدتها الولايات المتحدة الأمريكية مع بريطانيا في 19/06/1964، ومع إيطاليا في 23/11/1964 حول دخول السفينة الذرية Savannah الموانئ، كما تم وضع قواعد مشابهة في اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر، التي تم انعقادها في 17/06/1960، كما وضعت وكالة الطاقة الذرية نموذجاً من القواعد في هذا الصدد<sup>2</sup>.

تتشارك هذه القواعد كلها في موضوع ضرورة طاب الإذن المسبق، كما تعتبر أغلب الآراء الفقهية أن هذا النظام متشدد جداً قواعده، إذ أنه يستند في أغلب الحالات إلى عقد اتفاقيات بين دولة العلم ودولة الإقامة، تحتفظ بموجبها الدولة الأخيرة بحرية التقدير الكاملة في وضع القيود الإضافية التي تراها مناسبة، مثل المرور في ممرات خاصة والإشعار خلال مدة كافية قبل الدخول في البحر الإقليمي، وغير ذلك. كما تتمتع بسلطات واسعة عند إقامة هذه السفن في حدود هذا النطاق البحري

<sup>1</sup>- إن هذا التفسير أخذت به دولة مصر عند تصديقها على اتفاقية 1982، حيث صرحت أنها طالما لم تكن طرفاً في الاتفاقيات المشار إليها في المادة 23، لذا فإنها ستطلب من السفن التي تعمل بالطاقة الذرية والسفن الأخرى المشار إليها في تلك المادة أن تحصل على موافقتها المسبقة قبل دخولها بحرها الإقليمي. انظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 140. ولاإطلاع أكثر فإن هذا الشرط موجود أيضاً في قانون اليمن الديمقراطية رقم 45 لسنة 1977:

National Legislations, ST/LEG/SER.B/19, p. 21.

كما اعتبر القانون الإسباني رقم 25 الصادر في 29/04/1965، أن مرور السفن الذرية ومرور الطائرات الذرية يعتبر استثناء من المرور البريء، في المادة 70:

National Legislations, ST/LEG/SER.B/16, p. 45.

<sup>2</sup>- Bulletin de droit nucléaires, N°. 12, 1972, p. 32.

تتمثل في الرقابة الدائمة على السفينة أو الحمول محل سلطاتها في اتخاذ الإجراءات المناسبة في حالات الخطر الجسيم والحال.

في هذا السياق نجد أن نظام الاتفاقيات يتعارض نوعا ما مع نظام المرور البريء في البحر الإقليمي، وذلك للطبيعة الخاصة لهذه السفن إلا أن المادتين 23 و 02/22 السابقتين، أننا بنظام أكثر مرونة لا يتعدى بعض القيود التي تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، حيث تخضع في نفس الوقت إلى القانون الدولي الذي والقانون الدولي للبحار، لأن هذه السفن في عملية مرورها تتقل مخاطر الطاقة الذرية إلى الدولة الساحلية، وتخضع هي لمخاطر الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

كما يلاحظ على هذين المادتين عدم اشتراطهما للإذن أو الإشعار المسبق، إلا أن طبيعة هذه السفن تستلزم ذلك على الأقل لتمكين دولة الساحل من القيام بإجراءاتها واتخاذ كامل احتياطاتها في التحقق من التزام هذه الأخيرة بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد<sup>2</sup>.

وقد جاءت بعض القرارات واللوائح الدولية لبعض المنظمات والوكالات العالمية، كجهود منها لاحتواء موضوع مرور هذه السفن عبر البحر الإقليمي لدولة الساحل، لاسيما إذا كانت هذه الدولة جزرية Island State -Etat insulaire، ما يزيد من احتمال تعرضها أكثر وتأثرها بالمواد المشعة المحمولة وزيادة مقدار الخطر المحتمل، منها قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 30/60، بشأن وقف نقل المواد المشعة عبر المياه الإقليمية للدول الجزرية النامية، ومؤتمر القمة العالمي لعام 2005 في الفقرة 65/ص، وكذلك الفقرة 25، ما تمخض عنه في نفس العام صدور لائحة الوكالة الدولية للطاقة الذرية الخاصة بالنقل المأمون للمواد المشعة<sup>3</sup>.

## ثانيا. الغواصات -Les sous-marins The Submarines

على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبدر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي، حسبما جاءت به المادة 20 من اتفاقية 1982، وهو ما وافق كذلك المادة 14 من اتفاقية 1958. الأمر الذي أثار الإشكال في قضية المرور الغاطس ما أدى إلى ظهور فريقين؛ الأول ما قالت به كل من بريطانيا ودولة فيجي بأنه يمكن للغواصة الإبحار دون طواف على السطح وبدون

<sup>1</sup> - Laurent Lucchini. et Michel Voelckel :Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire, Droit nucléaire et droit océanique. Economica, 1977. p. 343.

<sup>2</sup> - « L'entrée de tout navire nucléaire étranger dans les eaux intérieures françaises et les ports est subordonnée à une autorisation demandée par l'État du pavillon au ministre des Relations extérieures (décr. 82-5, 5 janv. 1982). » Michel Prieur ; Droit de l'environnement, 4<sup>e</sup> édition. Dalloz, 2001, p. 913.

<sup>3</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 141.



رفع العلم، إذا لم تطلب الدولة الساحلية ذلك، والثاني هو الرأي الذي أخذت به كل من البرتغال وجمهورية كوريا في قوانينها الوطنية بأن مرور الغواصة غاطسة يعتبر مرورا غير بريء.

هذا وقد بينت اتفاقية 1982 قائمة بالنشاطات التي تجعل المرور غير بريء، ولم تجعل المرور الغاطس للغواصة من ضمنها لأن هذا المرور لا يعتبر في حد ذاته خرقا لصفة البراءة، ولكنه مجرد قرينة على عدم البراءة فقط تبقى فيه الدولة الساحلية في ريبة دائمة من مرور الغواصة، الذي يعتبر مرورها غير بريء طبعاً إذا ما قامت بارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادة 02/19 السابقة، والمتعلقة بأمن الدولة الساحلية.

وبالتالي ألزمت المادة 20 على الغواصة، السير طافية فوق السطح ورفع العلم، فإذا لم تنفذ هذه الشروط تصبح في وضع غير قانوني يفسر بنية ارتكابها لأحد النشاطات السابقة، والتي تنفي عنها صفة البراءة، وهو ما يراه كل من الفقيه السير فيتز موريس Sir G. Fitzmaurice وكذلك الفقيه أوكونيل O'Connel<sup>1</sup>.

وعليه فإن الدولة الساحلية من حقها اتخاذ بعض الإجراءات الضرورية احترازا، عند مرور الغواصة غاطسة، وهو ما جاءت به المادة 01/25 من اتفاقية 1982، إذا كان هذا المرور غير بريء فقط. بينما يمكنها في الحالات الأخرى اتخاذ الإجراءات الواردة في قوانينها الوطنية بشرط عدم منع أو تضيق مجال ممارسة المرور. فمثلا بالنسبة للغواصات الحربية، يجب عليها التقيد بحكم الاتفاقية القاضي بالسير على سطح الماء، وإذا لم تمتثل إلى ذلك فيطلب منها مغادرة البحر الإقليمي كلية وفورا، لأن خرق هذا الالتزام يعد بمثابة خرق لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء.

إذن فطلب الطفو على السطح ورفع العلم، لم يأت هكذا عبثا، ذلك لأن فيه معرفة هوية الغواصة، فعلى الدولة الساحلية استعمال كل الطرق والأساليب المعقولة حتى تجعل الغواصة تطفو على السطح، باستعمال القوة كإرسال متفجرات تحذيرية avertissement explosifs مثلا، تُلزم الغواصة بالطفو دون أن تؤذيها، ويرى فقهاء القانون الدولي من أمثال O'Connel، أن بعض الدول الساحلية تقضي في قواعدها الحربية اتباع حالتين لمواجهة حالة المرور الغاطس لغواصة مجهولة الهوية؛ الأولى بضرورة مهاجمة هذه الغواصة حالا، بينما الدالة الثانية تقضي بالألا تتم مهاجمتها إلا بعد إرسال متفجرات تحذيرية وعدم انصياع الغواصة لذلك<sup>2</sup>.

### ثالثا. المرور البريء للسفن الحربية The warships – Les navires de guerre

<sup>1</sup>- O'Connel. D. P. ; Op. cit., p. 297.

<sup>2</sup>- محمد الداج حمود، المرجع السابق، ص ص 142 - 143.

في الواقع، إن مسألة النظام القانوني لمرور السفن الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، كانت ولا زالت واحدة من أكبر المشاكل الخلاقية والمثيرة للجدل في الفقه الدولي وقانون البحار، وكانت من ضمن المسائل المعقدة والشائكة والصعبة أيضا، أثناء مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، فقد تطابق في ذلك قول كل من تشرشل ولوي Churchill and Lowe، أن مسألة حق السفن الحربية في المرور البريء، كانت منذ وقت طويل واحدة من أكثر الجوانب المثيرة للجدل في قانون البحار<sup>1</sup>.

والخلاف في هذا الشأن قديم قدم قواعد القانون الدولي الوضعي المتعلقة بالمرور البريء، فأول عهده قد يعود بنا إلى قرن سابق، من خلال ثلاث مواضيع مشهورة هي : قرار V. Keyn عام 1876 وقانون المياه الإقليمية عام 1878 والمذكرة الدبلوماسية الأمريكية عام 1886، وقد أقر معهد القانون الدولي وجمعية القانون الدولي، حق السفن الحربية في المرور البريء في هذا النطاق البحري.

وقد تم تداول فكرة المرور البريء للسفن الحربية في مؤتمر لاهاي سنة 1930، كما اقترحت بعدها لجنة القانون الدولي إخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية إلى موافقة وإشعار مسبقين، حسبما جاء في المادة 58 من مشروعها النهائي<sup>2</sup>، لكن هذا الاقتراح لم يحصل على النصاب المطلوب، ولهذا السبب لم تتضمن اتفاقية 1958 أية إشارة إلى مرور السفن الحربية الأجنبية.

ولو أن البعض كان يفسر كلمة " السفن " على أنها جاءت مطلقة، وبالتالي فهي تكون شاملة لجميع السفن بما فيها الحربية، لكنه قول لا ينسجم مع ما دار من مناقشات في مؤتمر جنيف والنتائج المتوصل إليها، لهذا يمكن القول أن موضوع مرور السفن الحربية لم تعالجه أبدا اتفاقية 1958، وهو بالتالي خضع في تلك الحقبة وبعدها إلى أحكام القانون الدولي العرفي، فاحتفظت بعض الدول خاصة الاتحاد السوفياتي بموضوع الإذن المسبق كما تم تسجيل بعض التحفظات على الاتفاقية تستبعد أي حكم يتعارض مع قوانينها الوضعية.

وأثناء مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار، كانت بعض الدول منها الدول الاشتراكية ترى أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع على غرار السفن الأخرى، بحق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، بينما كانت هناك دول أخرى تنظر إلى هذه السفن بكونها تنطوي على خطورة ذاتية، وأن مجرد وجودها في البحر الإقليمي يحمل تهديدا كبيرا لدولة الساحل، وعليه يجب أن تخضع هذه

<sup>1</sup>- ويقول كل من تشرشل ولوي Churchill and Lowe:

« The question of the right of warships to engage in innocent passage has long been one of the most controversial aspects of the law of the sea ». voir ; R. R. Churchill and A. V. Lowe, The law of the sea, third edition, Manchester University Press, 1999, p. 88.

<sup>2</sup>- الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، 1956، الجزء الثاني، ص 276.

السفن لقيود اتفاقية وتنظيمية كبيرة فيما يتعلق بمرورها البريء، وطالبت بإخضاع هذا المرور إلى الإذن المسبق L'autorisation préalable أو الإشعار المسبق L'avis préalable، ومنح الدولة الساحلية سلطة تنظيم مرور هذه السفن في بحرها الإقليمي طبقاً لتشريعاتها الوطنية<sup>1</sup>.

أين قدمت 28 دولة اقتراحاً خلال الدورة الأخيرة لمؤتمر عام 1982، مفاده إضافة كلمة "الأمن" إلى النقطة (ح) من المادة 01/21، والذي يستند إلى اقتراح دول العالم الثالث المطالبة بإضافة عبارة "ملاحة السفن الحربية، بما في ذلك الحق في طاب الإذن أو الإشعار المسبق للمرور في البحر الإقليمي" إلى المواضيع التي يمكن أن تتصرف فيها الدولة الساحلية بإصدار قوايين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء<sup>2</sup>.

وكما يبدو لنا جلياً من خلال نص الاتفاقية أنه يعترف بشكل واضح بحق المرور البريء للسفن الحربية، ذلك لأن القاعدة المتعلقة بالمرور وُضعت ضمن الفرع الثالث من الجزء الثاني تحت عنوان "المرور البريء في البحر الإقليمي" وقسم فرعي (أ) تحت عنوان "قواعد تنطبق على جميع السفن".

وكذلك عند الحديث عن السفن التي تتمتع بهذا الحق في المادة 17، نجد أنه لم يحصل التمييز بين سفن حربية وسفن تجارية أو غيرها، وهو الاعتقاد الراسخ عند الدول فيما بعد، حيث كانت ترى أن السفن الحربية تتمتع بحق المرور البريء دون قيد، واستبدلت التعديلات التي كانت تهدف إلى إقرار الإذن المسبق بتعديلات تتحدث أكثر عن الإشعار المسبق، ثم كانت هناك تعديلات تجيز للدولة الساحلية إخضاع مرور هذه السفن إلى تنظيماتها، دون الإشارة إلى أن تلك التنظيمات يمكن أن تلغي المرور البريء.

وحسب المادة 19 من الاتفاقية، يبقى دائماً المنطق المعروف أن المرور إذا كان يخل بأمن الدولة لا يمكن اعتباره مروراً بريئاً بأي حال من الأحوال، ويصبح حقاً للدولة الساحلية أن توقفه، مثلما حدث للبارجة الحربية الإسرائيلية "ساعر Le Saar V 05"، التي اخترقت المياه الإقليمية اللبنانية دون

<sup>1</sup> - محمد عبد الرحمان السوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص 11.

<sup>2</sup> - وقد قدمت الغابون أيضاً اقتراحاً مشابهاً في نفس الدورة، إلا أن كل المقترحات رُفضت من طرف الدول البحرية، وفي الجلستين الأخيرتين للمؤتمر (الجلستان 175 و 176)، تم سحب المقترح الغابوني وعدم الإصرار على مقترح الدول 28 بتصريح من رئيس المؤتمر الذي قال فيه: "إن أصحاب هذه المقترحات يهدفون إلى توضيح نص الاتفاقية، وأن القرار بسحبها لا يضر بحق الدول الساحلية بحماية مصالحها في موضوع الأمن وفقاً للمادتين 19 و 25 من الاتفاقية." لنأني بعدها المرحلة الأخيرة من المؤتمر أين أكدت كتابياً، دول كل من الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا الاتحادية وإيطاليا وبريطانيا، على أن الاتفاقية لا تسمح بإخضاع السفن الحربية إلى الإذن أو الإخطار المسبقين. راجع؛ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 145.

سابق إنذار في تموز/يوليو 2006، أو ما سمي بحرب لبنان الثانية (بعد حرب لبنان الأولى عام 1982) فاعتبرته لبنان انتهاكا لسيادة بحرها الإقليمي، وردت عليه عسكريا بإغراق السفينة الحربية الإسرائيلية، كما أوضح أيضا بيان للدولة اللبنانية أن هناك سفينة حربية إسرائيلية من نفس نوع "ساعر" عبرت مسافة حوالي خمسة كيلومترات قبل الخروج من المياه الإقليمية اللبنانية يوم 07 مارس 2008، وبالتالي حق على لبنان الدفاع عن نفسها واعتبار المرور غير بريء، نظرا للظروف غير العادية التي تمر بها منطقة الشرق الأوسط<sup>1</sup>.

ولكن كما يرى البعض أن هذا لا يعني إخضاع المرور إلى الإذن المسبق، كما يمكن للدولة الساحلية تنظيم المرور البريء فقط للأسباب التي جاءت بها المادة 01/21 من الاتفاقية، التي لا تشمل الأمن. وعلى هذا الأساس فإن التنظيم لا يعني المنع أو الإذن المسبق، وإلا كان هناك تعارض بين المادة 21 وباقي مواد القسم الفرعي. لتبقى هناك دائما رؤية معينة من بعض الدول مفادها أن أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمرور البريء لا تنطبق على السفن الحربية، أو أنها على الأقل تجيز للدولة الساحلية تطبيق تشريعاتها عليها وذلك لأسباب تتعلق بأمن هذه الأخيرة<sup>2</sup>.

إن فالأمن في هذه المسألة مهم جدا بالنسبة للدولة الساحلية، فحقها ثابت في وقف المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية طبقا للمادة 03/25 من اتفاقية 1982، حتى لو كان مرور هذه السفن بريئا، إذا كان هذا الوقف ضروريا لحماية أمنها أو حماية الملاحة الدولية، كما ينبغي فهم أن أمن الدولة الساحلية لا يعني فقط استبعاد أو منع المخاطر ذات الطبيعة العسكرية، إنما يعني كذلك منع أي انتهاك للقوانين والنظم الأمنية لهذه الدولة، وأنه كما يحق لها وقف المرور البريء في حالة المناورات العسكرية حسب نفي المادة السابقة، فإنه يجوز لها أيضا وقف هذا المرور في حالة إجراء السفن الحربية الأجنبية تجارب نووية وفي حالة إنشائها مناطق أمنية في بحرها الإقليمي، كما ينبغي على الدولة الساحلية في ممارسة هذا الحق أن لا يحتوي على أي شكل من أشكال التمييز القانوني أو الفعلي بين سفن الدول الأجنبية، وأن يكون وقف هذا المرور مؤقتا وليس دائما، وفي مناطق محددة من بحرها الإقليمي، وأن تعلن عن وقف المرور البريء إعلانا كافيا، وعلاوة على ذلك يمكن تصور

<sup>1</sup> - ويشار إلى أن القوات الإسرائيلية نخرق بصورة مستمرة المياه الإقليمية اللبنانية منذ انتهاء حرب يوليو 2006. انظر لموقع مجلة إيلاف الإلكترونية: العدد 4230 ليوم الخميس 20 ديسمبر 2012 .

<http://www.elaph.com/Web/news/2011/11/696628.html?entry=artsmostvisitedtoday>

<sup>2</sup> - كان عدد الدول التي سجلت تحفظها حول المرور البريء للسفن الحربية هو ثمانية، وجاءت كالتالي: الرأس الأخضر وفنلندا وإيران وعمان ورومانيا والسودان واليمن وساو تومي وبرانسيب. وتجد تصريحات مندوبي هذه الدول في محاضر المؤتمر من 06 إلى 09 كانون الثاني 1982.

A/CONF. 62/PV.185- 192.

- Voir aussi ; Law of the sea Bulletin N°. 1 Multilateral treaties deposited with the Secretary General, ST/LEG/SER.E. pp. 633- 639.

أن حق الدولة الساحلية في ممارسة هذا الإجراء، هو موجود ضمناً في الحق العام الذي يعطي للدول الساحلية اتخاذ أية إجراءات ضرورية لمنع أي مرور لا يكون بريئاً.<sup>1</sup>

وفيما يتعلق بتسوية المنازعات في حالة مرور هذه السفن الحربية، فإنه لا يوجد نظام إجباري أو ملزم لتسوية هذه المنازعات تسوية سلمية، وعليه يبقى الحل الوحيد المتاح للدول المتنازعة هو لجوؤها باتفاقها، إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات المقررة في القانون الدولي العام. حسبما أكد عليه القسم الأول من الجزء 15 من اتفاقية 1982، الخاص بتسوية المنازعات التي تتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، كما يجب التأكيد على أنه إذا لم تتفق الدول المتنازعة على تسوية النزاع طبقاً لإحدى وسائل تسوية النزاعات التي جاء بها القانون الدولي العام، أو اتفقت على طريقة ما للتسوية السلمية ولكن دون أن تصل إلى حل، فإنه يجب تطبيق الإجراءات القضائية المنصوص عليها في الفرع 02 من الجزء الخامس عشرة من اتفاقية 1982، المعنون "الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة"، والتي تنص على الإختصاص الإلزامي لهيئات قضائية متعددة بالمنازعات التي تنشأ من تطبيق هذه الاتفاقية أو تفسيرها. ومن ثم يجب على الدول المتنازعة بشأن المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية، التي لم تتوصل لحل اختياري للنزاع، أن تلجأ إلى هذه الهيئات القضائية لكي تصدر حكماً أو قراراً ملزماً في النزاع.

وبالنظر لما جاء في الجزء 15 من اتفاقية 1982، المتعلق بنظام تسوية المنازعات يرى البعض أن هذه الاتفاقية قصدت إنشاء إمكانية لتطبيق الإجراءات المنصوص عليها في الفرع الثاني من الجزء 15 لهذا النوع من النزاعات، كما تجدر الإشارة إلى أنه يمكن للدول الأطراف في اتفاقية 1982 أن تستبعد أو تستثني، من خلال إعلان مكتوب، النزاعات الخاصة بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي وردود أفعال الدول الساحلية على هذا المرور، على أساس أن هذه الأنشطة يمكن أن تعد أنشطة عسكرية تدخل تحت الإستثناء من اللجوء الإلزامي للإجراءات والهيئات القضائية المنصوص عليها في البند (ب) من المادة 01/298 من الاتفاقية، الذي ينص على أن الدول الأطراف يمكن أن تعلن كتابة أنها لا تقبل إجراء واحداً أو أكثر من إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الفرع 02، فيما يتعلق "بالمنازعات الخاصة بالأنشطة العسكرية، بما فيها الأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية، والمنازعات المتعلقة بأنشطة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستثناة من اختصاص أية محكمة أو محكمة تحكيم بموجب الفقرة 02 أو الفقرة 03 من المادة 297.

<sup>1</sup> - محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص 267.

على أية حال، هذه المنازعات المتعلقة بمرور السفن الحربية لم تكن تخضع للوسائل القضائية للتسوية السلمية للنزاعات، سواء قبل دخول اتفاقية 1982 حيز النفاذ أم بعد نفاذها. إلا أنه يمكن التأكيد على أن النظام القانوني المتعلق بالسفن عبر البحر الإقليمي خاصة السفن الحربية منها، هو في جملة غامض ومعقد ومحل خلاف وجدل بين الفقه والدول على حد سواء<sup>1</sup>، بسبب غموض معالمه وعدم تحديدها في أية اتفاقية دولية شارعة، وكذلك تباين الممارسة لهذا الموضوع من طرف الدول وتداخل مصالحها في كل هذا، فقد تستعين بسفنها في شتى طرق الجوسسة البحرية عند المرور، الأمر الذي يضر بالعلاقات ويثير النزاعات بينها، ويهدد السلم والأمن الدوليين، وبالتالي اللجوء إلى استخدام القوة التي يسعى القانون الدولي إلى حصرها.

وهناك نوع من السفن تختلف كثيرا عن السفن الأخرى لأن طبيعتها تكون قد تغيرت بمجرد تغير الهدف الذي سارت إليه والأعمال التي أصبحت تمارسها في مختلف النطاقات البحرية، كما ألمحنا إليه سابقا فهي تفقد من خلال ذلك أوراقها الثبوتية وبالتالي تنعدم حالتها القانونية السلمية، وتصبح بدون هوية أو جنسية، تصنف في القائمة السوداء المخصصة لمثل هذه السفن، فكل ما اكتسبته من أوصاف يعود إلى سلوكيات طاقمها الجديد الذي خضعت إليه، فحري بنا على هذا الأساس أن نتعرض إلى هذه السفن في هذه النقطة ونقصد بها السفن الخاضعة لسلطة القراصنة والمخصصة لعمليات القرصنة في البحر، أو ما يسمى غالبا بالسفن القراصنة.

#### رابعاً. السفن القراصنة - Les bateaux pirates- The pirate ships

في عام 2008 تعرضت أكثر من 135 سفينة للهجوم قبالة السواحل الصومالية، حيث كان يتم احتجاز كل السفن المختطفة في مناطق مثل ( ايل وجرعدى) في بونت لاند أو منطقتي (مرطيري) و(هييو) الخاضعتين لقبيلة ألوهيا، ويملك القراصنة عددا من (السفن الأم Les bateaux mère ) سَطُوا عليها أو كانوا يملكونها قبل احتراقهم لعملية القرصنة، حيث يخزنون الأسلحة والوقود والإمدادات الأخرى على متنها، فعندما يجدون صيدهم الممكن من السفن الكبيرة ينطلقون إليها بقوارب سريعة مجهزة بالأسلحة ورجال بالبنادق (AK 47) ويتسلقون على متنها مستخدمين خطافات وحبال مفتولة.

إنه مثال من الواقع، كما يرويهِ لنا الأستاذ حسام الدين الأحمد في كتابه "جرائم القرصنة البحرية"، والأمثلة كثيرة والحديث يطول جدا في هذا الموضوع الذي أرهب الدول وشغل بال العالم منذ القديم وارتعدت لجرائمهم أقوى الدول وملأت حكاياتهم رفوف المكتبات وآثارهم التي خادها التاريخ إلى

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 270.

اليوم، فهو ليس وليد الساعة إذن كما يظن البعض، إلا أن هذه الأعمال بقيت وتطورت مع تطور الحياة اليومية وأصبحت تصنف ضمن أخطر الجرائم الدولية في هذا العصر. ومن أهم وأشهر وقائع وعمليات القرصنة العصرية المتعلقة بالسفن البحرية التي تمت في العقود الماضية، نذكر<sup>1</sup>:

1- عام 1985 تم على يد فلسطينيين خطف سفينة السياح الإيطالية " أكيلي لاورو " بدوافع سياسية، لكن العملية سجلت على أنها قرصنة بعدما أعلن الخاطفون عدم إطلاق سراح السياح إلا إذا أطلقت اسرائيل سراح مئات المعتقلين الفلسطينيين في سجونها، وعند رفضها ذلك تمت عملية قتل سائح ورمي جثته في البحر.

2- عام 1991 خطف القرصنة ناقلة بترول في مضيق مالاقا Malacca، الواقع بين ماليزيا وسومطرة الأندونيسية، وصدموها بها سفينة تجارية بعد اعتقال القبطان وتركوها تسير آلياً، أين تم تسجيل مصرع خمسين ملاحاً على متنيهما، ما يوحي بالخطر التصاعدي للقرصنة البحرية.

3- عام 2004 تعرضت الناقلّة نشيري 201 للقرصنة عندما كانت في طريقها إلى مالاقا وتم قتل عدد من بحارتها، وفي نفس العام أيضاً هاجم القرصنة ناقلة نפט تابعة لشركة شيفرون تيكساكو في نيجيريا، ونجم عن العملية قتل سبعة من الطاقم البحري.

وفي عام 2008 شهدت عمليات القرصنة أوجّ تطورها، رغم وجود الاتفاقيات والهيئات الدولية التي تمنع ذلك منعاً باتاً لا مساومة فيه، وتعاقب عليه بأشدّ العقوبات وتمنع مقايضة الضحايا بالفدية لإطراق سراحهم، لكن رغم ذلك نلاحظ في هذا العام زيادة رهيبية في عمليات القرصنة البحرية الدولية التي مست أصنافاً عديدة من السفن بجنسيات مختلفة، فنجد احتجاز السفينة الروسية سيفتزر كوساكوف، وإرغام موسكو على دفع 700 ألف دولار أمريكي مقابل الإفراج عنها.

وتم أيضاً اختطاف السفينة المصرية "المنصورة" قبالة السواحل الصومالية وعلى متنها 25 بحاراً، تمكنت السلطات المصرية من إعادتهم بعد دفع فدية قدرها 600 ألف دولار أمريكي بالإضافة إلى ترك 15 ألف طن من الاسمنت للخطافين. واختطاف السفينة الأوكرانية "فانبا" أثناء رحلتها إلى

---

<sup>1</sup>- وقد أقيم في مدغشقر متحف خلد القرصنة الذين كانوا في ذلك البلد (الجزيرة) أحد المواقع التي كانت مفضلة للقرصنة لترصد السفن العابرة من هناك بين آسيا وأفريقيا، في المحيط الهندي والبحر الكاريبي، ويركز المتحف على أعمال القرصنة هناك أمثال سامويل بيلامي، أشهر القرصنة على الشواطئ الأمريكية في القرن الخامس عشرة والذي غرق بسفينته المرعبة بمنطقة كيب كود الأمريكية، وكذلك نجد الاسكتلندي ويليام كيد في القرن السابع عشرة، وصاحب الاحية الحمراء خير الدين بربوسا الذي أصبح اسمه مثيراً للرعب في المدن والجزر الأوربية المطلة على الشواطئ الجزائرية، توفي عام 1543، وغيرهم. انظر في ذلك؛ أستاذنا الفاضل الدكتور كمال فيلاي، الجزائر قلب المغرب الحديث، مطبعة ألكسندر، الجزائر، 2013، ص ص 35-37. وانظر أيضاً؛ حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 41.

ميناء مومباسا الكيني حاملة معدات عسكرية، وخطف السفينة "سانتوري" كذلك التي كانت تحمل علم مالطا في نفس العام، وتنتقل 17 ألف طن من القمح في رحلتها إلى ميناء مومباسا الكيني<sup>1</sup>.

والجدول رقم (02) يبين جنسيات السفن التي تعرضت لعمليات القرصنة في هذا العام:

عدد السفن المختطفة	الدولة
01	الصين
02	تركيا
02	الدنمارك
01	إيران
03	اليابان
01	مصر
02	المملكة المتحدة
01	ألمانيا
01	الإمارات العربية المتحدة

<sup>1</sup> - تقرير وزارة الخارجية المصرية عن الجوسسة في البحر عام 2009.



وفي مطلع عام 2009 خطف القرصنة في بحر العرب ناقلة النفط السعودية العملاقة "سيروس ستار"، والتي كانت تحمل مليوني برميل من النفط وتملكها شركة أرامكو السعودية، وتقوم بتشغيلها شركة فيلا انترناشيونال، وكان على متنها 25 بحارا من جنسيات متعددة (كرواتيا-الفلبين-بريطانيا-بولوندا-السعودية)، وكان ذلك على بعد 450 ميلا بحريا جنوب شرق مومباسا الكينية، ولكن قد تم إطلاق سراحها مقابل فدية قدمها ملاك السفينة<sup>1</sup>.

لتبقى أشهر المناطق القرصنية المتواجدة حاليا في البحر، والتي تهدد السيادة البحرية للدول وتعرق عمليات مرور سفنها نجد سواحل الصومال أو ما يسمى بالقرن الإفريقي وخليج عدن وكذلك سواحل الشرق الأقصى والمحيط الهندي. لأنها ممرات ذات أهمية كبيرة منذ فجر التاريخ ساهمت في إنجاح كثير من الصفقات التجارية بين دول العالم، فوفقا لتقرير أورده المكتب البحري الدولي IMB (International Maritime Bureau) عام 2009، يرى فيه أن أكثر من اثني عشرة بلدا قامت بنشر بحريتها لمكافحة القرصنة في هذه الممرات.

كما اتخذت الأمم المتحدة ثلاث قرارات للتعاون الاستخباراتي والمعلومات للأمن البحري وإنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون لمواجهة القرصنة وتتبع القرصنة في البحر وحتى في البر، لكن بسبب التراخي والتباطؤ الملاحظ على عمل هذه الهيئات الدولية، يتوقع فقهاء القانون الدولي وخبرائه المزيد من عمليات القرصنة، في كل بحار العالم.

إن الذي يطالع هذه الأخبار يتعجب من تفشي ظاهرة القرصنة البحرية التي تبدو في فحوى مضمونها غير قانونية، ولكن بالنظر لكثرة هذه العمليات وانصياع الدول الكبرى لتهديدات القرصنة ودفع الفدية مقابل إطلاق سراح السفن وطاقتها، تبدو كأنها أعمال تأخذ نوعا من الشرعية أو كأن العالم لا تحكمه اتفاقيات ولا تسيره هيئات دولية.

فكما يبدو جليا الغياب الكلي لهذه الجهات الوصية على الأمن في البحر، ما يثير ريبة الدول التي تعيد التفكير ألف مرة في كيفية مرور سفنها ووصولها سالمة إلى بر الأمان، ما يؤدي بنا إلى محاولة معرفة واستعراض رأي الفقه والقانون من كل ذلك وكيف يُنظر للوضع القانوني لهذه العمليات والسفن التي تكون ضحية كمرحلة أولى في حقيقة الأمر، ثم تصبح هي الجاني أو القرصان بفعل القرصنة كمرحلة ثانية.

## 1. القرصنة في القانون والاتفاقيات الدولية

<sup>1</sup> - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 30-31.

عرّفت كل من غرفة التجارة العالمية (International Chamber of Commerce) ICC والمكتب البحري الدولي IMB عملية القرصنة، على أنها: "الشروع في الصعود على أي سفينة بنية مبنية على السرقة أو ارتكاب جريمة أخرى. مع توافر القدرة على استخدام القوة لتعزيز الغرض من نية التواجد بالسفينة."<sup>1</sup>

يأتي هذا التعريف في حين أن بعض الدول الساحلية بقارة آسيا لا يوجد لديها قانون ضد القرصنة، وهو كما يراه فقهاء القانون الدولي على أنه تحدي حقيقي لإيجاد صفة تعريف قانوني للقرصنة ينال الموافقة من جميع دول العالم والتسرع في تطبيقه هو قلب الحل لهذه المشكلة، فمعظم الدول لا تزال لها وجهات نظر مختلفة بشأن تعريف القرصنة والأسلوب الأمثل للمجابهة.

وقد استقر العرف الدولي قديماً على تخويل الدول حق إلقاء القبض على سفن القراصنة سواء كانت في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لها، ومن ثم إلقاء القبض على القراصنة ومحاكمتهم وعقابهم وإرجاع السفن إلى الخدمة الأصلية المنوطة بها، وظل هذا الحق العرفي مستقراً حتى تم تجريم أعمال القرصنة لأول مرة بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار عام 1958، ثم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

فقد نصت المادة 101 من اتفاقية 1982 على تعريف القرصنة بأنها: "أي عمل من الأعمال التالية: (أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ج) أي عمل يحرّض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها."

ويلاحظ من نص هذه المادة أنها قد حددت مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديداً دقيقاً لا مجال فيه للبس أو غموض أو تأويل، حيث اشترطت المادة لقيام جريمة القرصنة البحرية أن تكون

<sup>1</sup>- المرجع نفسه، ص 13.

الأفعال المكونة لها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة وخارج اختصاصها الإقليمي، مما يجعل كافة الدول تتحمل عبء المعاقبة على الأفعال المكونة لجريمة القرصنة وفقا لمبدأ العالمية، كما وأن مواجهة سفن القرصنة داخل المياه الإقليمية تُترك آليا لاختصاص الدولة الساحلية، وإلا عد ذلك بمثابة تدخل في السيادة الداخلية للدولة.

لكن هذا الأمر اختلف كثيرا في عمليات القرصنة على السواحل الصومالية. فقد أصدر مجلس الأمن ثلاثة قرارات بخصوص القرصنة قبالة سواحلها، جاءت بموجب الفصل السابع لميثاق الأمم المتحدة الذي يتيح استخدام القوة في القضايا التي يرى مجلس الأمن أنها تهدد السلم والأمن الدوليين وهي:

أ-القرار رقم 1814 في أيار 2008.

ب-القرار رقم 1816 في حزيران 2008.

ج-القرار رقم 1838 في تشرين الأول 2008.

وأضيف لهذه القرارات القرار 1866، الذي يقر بإمكانية دخول سفن حربية أجنبية إلى المياه الإقليمية الصومالية بعد موافقة من حكومتها المؤقتة، تحت غطاء مكافحتها ومواجهتها لأعمال القرصنة هناك، لأن الصومال تشهد نوعا من حالة عدم الاستقرار في أعلى هرم السلطة، لكنه الشيء الذي لم يتحقق بقدر ما أثار حفيظة الدول العربية المطللة على البحر الأحمر التي أبدت مخاوفها من التدخل العسكري الأجنبي هناك فقررت توحيد الصف بعدها في مجابهة أعمال القرصنة في سواحل البحر الأحمر.

لكن يعاب على هذه القرارات أنها لم تتطرق للقرصنة إلا في بند يتيم من القرار 1814 هو البند 11 من أصل عشرين بندا، وقد اقتصر على حماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي ومطالبة الحكومة الانتقالية اتخاذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال والأنشطة التي تآذن بها الأمم المتحدة، ورغم شجبه لأعمال القرصنة إلا أنه ما من قرار حدد مسؤولية القراصنة بأنهم مجرمون أو غير ذلك، وأنه استنتى منطقة المياه الإقليمية من أعمال القرصنة<sup>1</sup>.

كما أن المادة 101 من اتفاقية 1982 غيّبت من حالات القرصنة حالة عدم الاستقرار الداخلي التي تهز حكومات الدول، ولم تذكر اتفاقية 1982 حسب المادة 100، سوى ضرورة التعاون فيما بين

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 120.

كل الدول في قمع القرصنة البحرية، وتقصد بها تلك التي تحدث في أعالي البحار وخارج الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، حتى فوجئت بالمثال الصومالي.

## 2. أركان جريمة القرصنة

ككل الجرائم لابد من توفر ركنين أساسيين حتى تثبت صفة القرصنة إذن:

### 1.2. الركن المادي

يتحقق هذا الركن في جريمة القرصنة حال إثبات أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها، سواء كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة للأشخاص أو الأموال، ولكن يشترط أن تكون أعمال العنف المرتكبة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة، وبالتالي لا يعد جريمة قرصنة أي حادث اعتداء شخصي أو على مال أو سرقة واقعا من شخص على آخرين، لأن السفينة أو الطائرة ركنا لأداة الجريمة.

إلا أنه يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ولو لم تتم الجريمة بصورة كاملة إلى حيز الوجود، كما أنه يشترط أيضا لاكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان خارج ولاية الدول، أما إذا ارتكبت في الإقليم الوطني لدولة من الدول فإنها في هذه الحالة لا تعد جريمة قرصنة وإنما يدخل في نطاق السيادة، ويدخل في اختصاص قضاء الدولة التي وقعت فيها الجريمة.

### 2.2. الركن المعنوي

يقوم الركن المعنوي في جريمة القرصنة متى ما توافر العنصر الجنائي، فجريمة القرصنة هي من الجرائم العمدية التي يجب أن يتوفر فيها القصد الجنائي أي النية لدى مرتكبها، فتكون إرادة الجاني قد اتجهت لارتكاب الجريمة مع علمه بما سيترتب عليها من نتائج وآثار<sup>1</sup>.

لبيقى الخلاف مطروحا في الحالة غير العادية وغياب الأمن والاستقرار الداخليين، اللذان تشهدهما بعض الدول المعرضة لعمليات القرصنة على سواحلها على غرار الصومال، فأبي تدخل من أي سفينة أجنبية لاعتراض ومجابهة سفن القرصنة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية يعتبر خرقا لميائها وتدخلها في سيادتها الثابتة وفق القوانين والمواثيق الدولية، وهو ما يعاب هنا في عدم التطرق إليه من طرف المادة 101 من اتفاقية 1982، مع مراعاة ظرف تداخل المصالح الدولية.

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 114.

### 3. اجتماع جيبوتي

عقدت المنظمة البحرية الدولية عملاً بمقرات الدورتين المائة والحادية بعد المائة لمجلس المنظمة بشأن حماية مسارات النقل البحري الحيوية، اجتماعاً دون إقليمي لدول من مناطق غربي المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر بغية إبرام اتفاقات بشأن الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن. واستضافت حكومة جمهورية جيبوتي هذا الاجتماع الذي انعقد في جيبوتي من 26 إلى 29 جانفي 2009، وحضره وفود من عدة دول كإثيوبيا، الأردن وجزر القمر والصومال واليمن... وغيرها، ومراقبون كذلك من بعض الدول كإندونيسيا، إيران، الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة البريطانية، كما حضره ممثلون عن الأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها كمكتب الأمم المتحدة السياسي للصومال UNPOS وبرنامج الأغذية العالمي WFP، وإدارة عمليات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة DPKOUN، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC<sup>1</sup>.

هذا وقد عزم المشاركون في إطار الموارد المتاحة لهم ومن خلال قوانينهم ولوائحهم الوطنية وقواعد القانون الدولي المنطبقة، أن يتعاونوا إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن على غربي المحيط الهندي وخليج عدن، بغية تحقيق ما يلي:

- أ- تشاطر المعلومات ذات الصلة وإبلاغها.
- ب- حجز السفن التي يشتبه بقيامها بعمليات قرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن.
- ج- ضمان إلقاء القبض على الأشخاص الذين يرتكبون أو يداولون ارتكاب قرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن ومقاضاتهم.
- د- تيسير الرعاية والعلاج اللازمين والإعادة إلى الوطن للبحارة والصيادين وسائر العاملين على متن السفن والركاب الذين يتعرضون لقرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن، ولاسيما أولئك الذين يتعرضون لأعمال عنف.

وقد أسفر هذا الاجتماع على بعض التدابير لحماية السفن وقمع القرصنة وقمع السطو المسلح وبعض التدابير التي يتعين اتخاذها في جميع المجالات<sup>2</sup>.

### 1.3. تدابير لحماية السفن

<sup>1</sup> - قرار اجتماع جيبوتي المنعقد بجيبوتي من 26 إلى 29 يناير 2009، المتعلق بالأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن، ص ص 1-2.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص ص 6-8.

تهدف لتشجيع الدول ومالكي السفن ومشغليها، حسب الضرورة، على اتخاذ تدابير لحماية السفن من القرصنة والسطو المسلح، مع مراعاة المعايير والممارسات الدولية ذات الصلة والتوصيات المقدمة للحكومات من أجل تحقيق ذلك وبعض الإرشادات التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية أيضاً، لمالكي السفن ومشغليها وربابنة السفن وأفراد أطقمها من أجل منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف هذه السفن.

### 2.3. تدابير ترمي إلى قمع القرصنة

هي متعلقة فقط بالقرصنة وجاءت كما يلي:

- أ- توقيف الأشخاص الذين ارتكبوا القرصنة، أو المشتبه فيهم بشكل معقول بارتكابها، والتدقيق معهم ومقاضاتهم.
- ب- مصادرة سفن القرصنة وما على متنها من ممتلكات.
- ج- إنقاذ السفن والممتلكات والأشخاص الذين يتعرضون للقرصنة.

كما يجوز لأي دولة مشاركة مصادرة سفينة القرصنة ما بعد الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لأي دولة ويوقف الأشخاص الموجودين على متنها ويصادر ما عليها من ممتلكات، وينبغي ألا تلاحق سفينة كهذه في إقليم أي دولة ساحلية أو بحرهما الإقليمي أو في الأجواء فوق هذا الإقليم أو البحر الإقليمي دون إذن من تلك الدولة.

### 6.3. التدابير التي ترمي إلى قمع السطو المسلح الذي يستهدف السفن

تخضع عمليات قمع السطو المسلح الذي يستهدف السفن في البحر الإقليمي لأحد المشاركين لسلطة ذلك المشارك، بما في ذلك في حالة المطاردة الحثيثة من البحر الإقليمي أو المياه الأرخبيلية لذلك المشارك، بموجب المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. كما تقوم جهات ومراكز الاتصال والتنسيق للدول المشاركة في الاجتماع، بإبلاغ الإنذارات والتقارير والمعلومات ذات الصلة بالسطو المسلح الذي يستهدف السفن على وجه السرعة، إلى مشاركين آخرين وأطراف مهتمة أخرى.

### 4.3. التدابير التي يتعين اتخاذها في جميع المجالات

قد انفق المشاركون في هذا الاجتماع على إجراء تحقيقات ودعم ذلك في حالات القرصنة والسطو المسلح، مع مراعاة المعايير والممارسات الدولية ذات الصلة، ولاسيما التوصيات التي تعتمدتها المنظمة البحرية الدولية، ويتعاونوا فيما بينهم إلى أقصى حد ممكن في المسائل الطبية ومسائل المتوفين التي تنشأ عن العمليات التي يتم القيام بها دعماً لقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن<sup>1</sup>.

## المطلب الرابع

### المركز القانوني للسفن في البحر الإقليمي

إن تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء في البحر الإقليمي لأي دولة ساحلية، لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة من القواعد والتنظيمات التي تضعها هذه الدولة لحماية نفسها من أخطار معينة قد تنجم عن وجود السفن قرب سواحلها، وبالتالي فهي تقوم بعملية تنظيم الملاحة البحرية ضماناً لسلامتها، فتتأكد ممارسة دولة الساحل لسيادتها على بحرها الإقليمي، في نفس الوقت الذي تتوافر فيه الضمانات اللازمة للملاحة الدولية.

إلا أنه في كل هذا لا تتمتع السفن الخاصة بنفس المركز القانوني، عند مرورها بالمياه الإقليمية الذي تتمتع به السفن العامة، ففي الحالة الأولى تترجح كفة دولة الساحل، بينما تترجح كفة دولة العلم بالنسبة للسفن العامة، كما أن الأمر يختلف أيضاً من ممارسة الاختصاص الجنائي إلى ممارسة الاختصاص المدني.

## الفرع الأول

### المركز القانوني للسفن الخاصة

بما أن وضع السفن الخاصة يشبه إلى حد بعيد وضع الأفراد في الخارج، لذلك ينعقد الاختصاص في المسائل القانونية هنا للدولة الساحلية، وهو المبدأ العام في ذلك.

إلا أن النظام القانوني لدولة العلم لا يغيب عنها أيضاً استثناء، حيث أن ما يسمى بالجماعة الاجتماعية المتواجدة على متن السفينة، تبقى تحت حماية دولة العلم التي قد تطبق قوانينها في كل

<sup>1</sup> هذا وقد حثت الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والمنظمات المعنية الأخرى والقطاع البحري على تقديم المساعدة، سواء مباشرة أو عن طريق المنظمة البحرية الدولية، إلى تلك الدول التي تحتاج إلى الدعم لتنفيذ مدونة السلوك على نحو فعال. انظر للمزيد فيما ورد من اجتماع جيبوتي، الملحق 01 من الرسالة.

مرة لا تقتضي فيها مصلحة الدولة الساحلية تطبيق قوانينها، كما أنها لا تستعمل حقها في الولاية إلا إذا شعرت أنها معنية مباشرة بتسوية النزاع، أو أنها في موقع أفضل من الدول الأخرى في حسن سير إدارة العدالة المدنية أو الجنائية.

إن تحديد المواضيع التي لا تتدخل فيها السلطات المحلية من طرف الدول عن طريق القانون الداخلي والعرف الدولي والاتفاقيات، يتم حسب الحالات وحسب الدول، ولا يكون هناك تمييز بين سفن أي من هذه الدول، ويمكن لها أن تتحدور حول موضوع واحد ألا وهو النظام داخل السفينة لكونها جماعة عائمة، وهذا أمر لا يعني الدولة الساحلية ولا يتعلق بها لأن كل الحوادث التي تقع على متن السفينة لا تميز نظامها القانوني. في حين أنه يكون لهذه الدولة في الحالة المعاكسة تدخل في الميدانين التشريعي والقضائي.

### أولاً. في الميدان التشريعي

بالنسبة لاتفاقية 1958، كانت القوانين السارية المفعول على متن السفينة هي القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية، وذلك وفقاً للتفسير الواسع الذي جاءت به المادة 17 منها. إلا أنه لا يعقل أن تخضع السفينة المنشأة حسب القانون الوطني إلى قوانين الدول التي تمر في مياهها، حيث يرى الكثير أن دولة العلم ينبغي أن تختص بوضع القواعد المتعلقة بالنظام على متن السفن، ذلك لأنه يهتم بالحياة الاجتماعية للأفراد على سطح السفينة، كما يدخل في هذا السياق كذلك قانون العمل، وهو حل منطقي إلى حد بعيد.

أما بالنسبة لاتفاقية 1982، فقد أوردت في مادتها 04/21 نفس ما جاءت به اتفاقية 1958، حيث نصت هذه المادة على: "... تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر." إلا أن تفسير هذه المادة مبالغ فيه ولا يمكن قبوله مباشرة بصورته المطلقة هذه، وهو ما يدل عليه التعامل الدولي الذي سار على تطبيق قوانين دولة العلم على الأعمال القانونية التي تقع على ظهر السفينة.

كما أنه قد صار خلاف ذلك في موضوع جنسية المولود على ظهر السفينة، حول أي طرف تؤول إليه، فسارت التشريعات الدولية في اتجاهين مختلفين؛ الاتجاه الأول يطبق جنسية دولة العلم باعتبار أن مجرد مرور السفينة في البحر الإقليمي لا ينشئ رابطة حقيقية بين المولود وبين الدولة الساحلية، في حين أن الاتجاه الثاني يقول بتطبيق جنسية الدولة الساحلية، باعتبار أن الولادة تمت



بالبحر الإقليمي فهي إنن بمثابة ولادة في الإقليم البري التابع للدولة، إلا أن معهد القانون الدولي فصل في هذا الموضوع، أين أخذ بتطبيق قانون دولة العلم في دورة ستوكهولم السويدية لعام 1928<sup>1</sup>.

## ثانيا. في الميدان القضائي

نجد هذا الميدان يميز بين القضاء المدني والقضاء الجنائي، فقد اهتمت اتفاقية 1958 و1982 بالقضايا الجنائية لأن تأثيرها يكون مباشرا على سلامة الدولة وأمنها، أكثر مما هو عليه الأمر في القضايا المدنية، وعلى هذا الأساس رجحت في هذه الأخيرة فكرة حرية الملاحة على فكرة سيادة الدولة الساحلية.

### 1. القضايا المدنية

نميز هنا بين حالتين؛ الأولى هي القضايا المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن السفينة، والثانية هي القضايا المتعلقة بالسفينة نفسها.

#### 1.1. القضايا المدنية المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن السفينة

الاختصاص في المنازعات التي تتعلق بطاقم السفينة يُترك في الغالب إلى دولة العلم، إلا أن هذا لا يُلزم الدولة الساحلية، إذ لا يمكن إلزام هذه الدولة بإعلان عدم الاختصاص في هذه المواضيع إلا إذا قضى قانونها الداخلي بذلك أو نصت عليه اتفاقية دولية بشكل صريح. إلا أن الشيء المؤكد في كل هذا هو أن المنازعات المدنية بين الأفراد على متن سفن مختلفة ترفع علم نفس الدولة في نفس الميناء الأجنبي والمتعلقة بالعلاقات القانونية بينهم، لا تخضع لاختصاص دولة الإقليم مهما كانت جنسية الأفراد. كما يمكن الإشارة إلى أن المادة 18 من اتفاقية 1982، على غرار المادة 20 من اتفاقية 1958، منعت الدولة الساحلية من أن توقف أو تحول مجرى السفن الأجنبية التي تمر في بحرها الإقليمي، من أجل ممارسة ولايتها المدنية بالنسبة لشخص موجود على ظهرها<sup>2</sup>.

#### 2.1. القضايا المدنية المتعلقة بالسفينة

لقد منعت أيضا المادتان السابقتان الدولة الساحلية من توقيع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو حجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه هذه الدولة، كما أجازت اتخاذ مثل هذه الإجراءات من أجل التزامات مدنية ترتبت على ذمة السفينة أثناء رسوها في البحر الإقليمي أو أثناء عبورها، أي بعد مغادرتها المياه

<sup>1</sup> -G.Gidel; Op, cit, p. 80 et s.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 145.

الداخلية، إلا أنه يلاحظ في الغالب أن تعامل الدول يميل إلى التحفظ أكثر في ممارسة هذه الاختصاصات المدنية.

ما يمكن ملاحظته من خلال ما يتعلق بممارسة الدولة الساحلية لولايتها المدنية في هذه القضايا، أن الأطراف في اتفاقية بروكسل المعقودة في 10/05/1952، حول توحيد بعض قواعد الدجز التحفظي للسفن في البحر، قد قبلت الالتزام بقبول هذه الإجراءات التحفظية في بحرها الإقليمي في حالات تزيد عما هو وارد في المادة السابقة، فنكون أمام حالة عدم توافق في الالتزامات لأن هناك دولا مازالت تقبل في علاقاتها المتبادلة قيودا تمس سيادتها تذهب أبعد مما هو معروف في القاعدة العامة<sup>1</sup>.

## 2. القضايا الجنائية

كما هو معروف أن الدولة الساحلية تختص في نظر كل القضايا التي تخرق أنظمتها القانونية المتعلقة بالمياه الإقليمية، ومن ناحية أخرى نجد أن اتفاقية 1958 قد عالجت بعض القضايا في هذا الإطار في المادة 19 منها، وهو نفس الأمر بالنسبة للمادة 27 من اتفاقية 1982، واللاتي أخذنا بعين الاعتبار ضرورة التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية وبين حرية الملاحة، وقد جاءت القضايا الجنائية في ثلاث حالات:

### 1.2. حالة ارتكاب الجريمة أثناء وجود السفينة في البحر الإقليمي

في هذه الحالة يحق للدولة الساحلية ممارسة ولايتها الجنائية لتوقيف أي شخص، أو لإجراء أي تحقيق بغرض معرفة ملابسات الجريمة، في حالة توفر الشروط التالية فقط:

- أ- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- ب- إذا كانت الجريمة من نوع يدخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- ج- إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية.
- د- إذا كانت هذه الإجراءات والتدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.

### 2.2. حالة ارتكاب الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها في المياه الداخلية قبل انتقالها إلى البحر الإقليمي

<sup>1</sup> - Tullio Treves; Op. cit., p. 779.

يحق للدولة الساحلية في هذه الحالة اتخاذ جميع الخطوات لإجراء توقيف أو تحقيق معين على ظهر السفينة حسبما تسمح به قوانينها.

## 6.2. حالة الجريمة المرتكبة في البحر العالي على متن سفينة أجنبية مارة فقط في البحر الإقليمي أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية

في هذه الحالة لا يجوز للدولة الساحلية على متن السفينة القيام بعملية القبض على أي شخص أو التحري أو إجراء تحقيق متصل بتلك الجريمة، إلا بتوافر شروط معينة:

أ- إذا كان هذا الإجراء جائزا وفق أحكام الجزء الثاني عشرة من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

ب- إذا تم انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة وفقا للجزء الخامس من اتفاقية 1982، والمتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ففي المادة 216 من اتفاقية 1982، المتعلقة بالتلوث عن طريق الإغراق، يتم تنفيذ قوانين هذه الاتفاقية ومختلف القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي لمنع التلوث الحاصل في البحر، عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه من قبل الدولة الساحلية، أو دولة العلم أو أية دولة وفقا لمكان وقوع الفعل. كما تقضي المادة 04/217 من نفس الاتفاقية بإلزام دولة العلم بإجراء تحقيق فوري وإقامة دعوى إذا ارتكبت سفينة انتهاكا للقواعد والمعايير الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي.

وإذا توافرت فيه أسباب حسب المادة 220 من الاتفاقية، أدت إلى الاعتقاد أن السفينة قد انتهكت أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية، قوانين تلك الدولة وأنظمتها المعتمدة حسب الاتفاقية أو حسب مختلف القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث، الصادر من السفن وخفضه والسيطرة عليه، يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش هذه السفينة وأن تقيم عليها الدعوى، كما لها الحق في احتجازها أيضا.

وقد جاءت في هذا الإطار أحكام تفصيلية حول الضمانات المتعلقة بإجراء التحقيق مع السفن وتفتيشها وإقامة الدعوى عليها، وتركت تحديد العقوبات التي تفرض على السفن بسبب تلويثها للبيئة البحرية إلى قوانين الدولة الساحلية ودولة العلم، حسبما ورد في الفرع السابع من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية.

إلا أنه يبدو من خلال ما سبق وفي كل الأحوال، أن على الدولة الساحلية إخطار السلطة القنصلية لدولة العلم، بناء على طلب ربان السفينة، عن كافة الإجراءات والتدابير المزمع اتخاذها وتسهيل عملية الاتصال بين السلطة وبحارة السفينة، هذا ويمكن اتخاذ هذه الإجراءات في نفس الوقت الذي يتم فيه هذا الإخطار<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### المركز القانوني للسفن العامة

يبدو أن السفن الحربية كأبرز نوع من أنواع السفن العامة الأخرى، تبقى دائما تنفرد ببعض الميزات في موضوع خضوعها للنظام القانوني للدولة الساحلية أو دولة العلم، في مختلف القضايا المدنية والجنائية التي تتعلق بهذه السفن في البحر الإقليمي، من أشكال التصادم البحري وعمليات المساعدة والإنقاذ والتصليح ومختلف العقود المتعلقة بالسفينة، وبالنسبة كذلك لنزاعات طاقم السفينة من ضباط وأفراد آخرين، والخروق المرتكبة على متنها والمرتكبة خارجها كذلك.

#### أولا. السفن الحربية

كانت تتمتع السفن الحربية الأجنبية بالحصانة التامة في البحر الإقليمي، نظرا لفكرة تقول بإقليمية السفينة، لكن هذه الفكرة بدأت تزول تدريجيا وظهرت مكانها أفكار جديدة لتفسير ذلك، منها الصفة التمثيلية للسفن الحربية *La représentativité des navires de guerre*، والاحترام المتبادل للسيادة *Le respect mutuel de la souveraineté*، وكذلك الضرورة التي تدعو دولة العلم لمراقبة قواتها المسلحة في كل مكان والموافقة على الإقامة المعطاة من الدولة الساحلية، وصولا إلى الرأي القائل: "إن السفينة الحربية تشكل عنصرا من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم."<sup>2</sup>

ولا تستفيد السفينة الحربية من هذا المركز إلا إذا دخلت المياه الإقليمية بشكل اعتيادي، وكانت كل سلوكياتها تندرج في إطار المرور البريء، فكل فعل من أفعال العنف أو التي تكون معادية بطبيعتها لنظام الدولة الساحلية، يمنح الحق لهذه الأخيرة في اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية للدفاع الشرعي عن النفس<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 145.

<sup>2</sup> - F.M.Fay : Op, ci, p. 1064.

<sup>3</sup> - G.Gidel; Op. cit., pp. 264-265.

وقد ذكرت المادة 30 من اتفاقية 1982، حالة عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، فيكون لهذه الأخيرة أن تطلب إلى السفينة مغادرة البحر الإقليمي على الفور. وفي الحالات المستعجلة والأخطر يمكن اللجوء إلى وسائل أشد، إلا أن ذلك لا يجيز للدولة الساحلية اتخاذ أي فعل قسري ضد السفينة أو ضد الأشخاص الموجودين على متنها. فالسفينة الحربية معفاة من التفتيش والحجز والتوقيف، وكذلك ما يتعلق بالجمارك، أو باللجوء إلى السفينة ولو كان غير مستند إلى أساس سليم، ولا تعفى السفينة أو دولتها من المسؤولية نهائياً، وإنما تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية الكاملة عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية، وهو ما قضت به المادة 31 من اتفاقية 1982.

ويتباين الاختصاص في المجال القضائي، ففي بعض الحالات يكون الأمر من اختصاص دولة العلم، وفي حالات أخرى يكون الاختصاص لدولة الساحل، وهو ما سنراه في القضايا المدنية والقضايا الجنائية.

## 1. القضايا المدنية

### 1.1. الضباط وأفراد طاقم السفينة

يختلف انعقاد الاختصاص للجهة المخولة فيما يتعلق بالضباط وأفراد طاقم السفينة، بحسب ما إذا كان الفعل موضوع النزاع قد حصل خارج الخدمة العامة أو بمناسبةها، فنجد في الحالة الأولى أن المحاكم المحلية هي المختصة في نظر النزاع، بشرط عدم الإضرار بمنصب الفرد فلا يتم إبعاده عن خدمة مكلف بها على متن السفينة، وفي الحالة الثانية لا ينعقد الاختصاص لهذه المحاكم، بل يلجأ هنا الأفراد المتضررين إلى حكومتهم للمطالبة بحقوقهم عن طريق الحماية الدبلوماسية.

### 2.1. القضايا المدنية المتعلقة بالسفينة الحربية نفسها

وحسبما أقرته اتفاقية بروكسل المعقودة في 10/04/1926، ينعقد الاختصاص فيما يتعلق بالسفينة الحربية نفسها لدولة العلم، حول مختلف القضايا الناجمة عن التصادم والمساعدة والإنقاذ والعواريات المشتركة (البقايا التالفة من السفن)، والمتعلقة أيضاً بالتصليح والتجهيز وعقود السفينة، وأساس هذا المبدأ يتمثل في متطلبات الدفاع الوطني، وحصانة الدولة تجاه القضاء الأجنبي بصدد الخدمات الحكومية.

## 2.القضايا الجنائية

نستطيع التمييز في هذه الحالة بين الخرق المرتكب على متن السفينة والخرق المرتكب خارجها.

### 1.2.الخرق المرتكب على متن السفينة الحربية

في هذه الحالة يكون الاختصاص الإقليمي غير ممكن، فلا يجوز استخدام القسر على متن السفن الحربية الأجنبية، كما أكد معهد القانون الدولي في دورته المعقودة بستوكهولم عام 1928، على فكرة وردت في المادة 18 من قراراته، مفادها أن "الريان إذا سلم الجاني إلى السلطة الإقليمية فإن هذه السلطة تعود إلى ممارسة اختصاصها الاعتيادي".

فالريان هو من يقرر بحرية تامة تسليم الجاني، حتى إذا ألحت في طلبه السلطة المحلية. لتبقى مسألة القبض على الجاني وهو خارج السفينة من طرف السلطات المحلية، إذا كان قد ارتكب الفعل على متنها سابقا، مرهونة بما إذا كان الفاعل أو الضحية من أفراد الطاقم أم لا، فإذا كان الاثنان من أفراد الطاقم، يكون الاختصاص لدولة العلم مهما كانت جنسيتهما ويطبق نفس الحل إذا كان الفاعل من غير أفراد الطاقم وكان الضحية من هؤلاء، إذا كانت القوات المسلحة مخولة للنظر في الجرائم المرتكبة ضد أفرادها من أي كان، في حين تكون الدولة الساحلية هي المختصة لو أن الفاعل والضحية كانا من غير أفراد الطاقم، ولكنها لا تستطيع التصرف، إلا إذا سلم إليها الجاني من قبل ريان السفينة<sup>1</sup>.

### 2.2.الخرق المرتكب خارج السفينة الحربية

حسب تعامل الدول في هذا الإطار وما اتفق عليه الفقه، فإن الدولة الساحلية تكون مختصة للنظر في الأفعال التي لا علاقة لها بالخدمة. إلا إذا كان الجاني قد وصل إلى متن السفينة قبل إلقاء القبض عليه، فعندها لا يحق للدولة الساحلية إلا أن تطلب من دولة العلم تقديمه للمحاكمة حسب قوانينها وأن تخبرها بالنتيجة، وفيما يتعلق بالأفعال المرتكبة عند تأدية الخدمة، فإنها تكون من اختصاص دولة العلم المانع، كما يجوز للدولة الساحلية أن تقوم باعتقال الفاعل فقط، على أن تسلمه

<sup>1</sup>- F.M.Fay ; Op. cit., pp. 1066- 1067.

للريان حالما طلب ذلك، كما لها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها على أن تخبرها بالنتيجة دائما.

### ثانيا. السفن العامة الأخرى

بموجب المادة 22 من اتفاقية 1958 والمادة 32 من اتفاقية 1982، فإن السفن العامة غير الحربية تتمتع بجميع الحصانات التي يقرها لها القانون الدولي. وهي عموما نفس حصانات السفن الحربية، إلا أنها من ناحية أخرى ملزمة بأن تنفذ بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور البريء. فتملك دولة العلم على هذه السفن في كل لحظة سلطة الإدارة والرقابة، ويتم تقاسم السلطة بين دولة العلم ودولة الساحل بالقدر الذي تتطلبه هذه الضرورة، وهو ما تعكسه اتفاقية بروكسل المعقودة في 1926/04/10، السابقة الذكر، في التعامل القائم على احترام سيادة الدولة الأجنبية في تنظيم وإدارة خدماتها العامة. ونقضي بعدم جواز التفتيش والتوقيف والاحتجاز حتى إذا كان بقرار قضائي.

كما تعترف بالاختصاص المانع لدولة العلم للنظر في المطالبات الناجمة عن التصادم والحوادث الملاحية والمساعدة والإنقاذ والعواريات المشتركة والتصليح والتجهيز وبقيّة عقود السفينة<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### موقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

إن عديد النزاعات البحرية اليوم التي تملأ رفوف الهيئات الدولية، كانت مجملها تصب في عدم احترام الدول للحدود البحرية وهو ما تمثل في الأخرق المتكررة لسفنها، سواء كان ذلك عن قصد أو عن غير قصد بجهلها لمعالم هذه الحدود، أو بالنظر لظروف طارئة وقاهرة أجبرت سفن هذه الدول على المرور عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية دون سابق إنذار منها، وهو ما يؤدي بنا إلى محاولة معرفة تعامل قانون البحار مع مختلف هذه النزاعات الدولية التي طرحت ومازالت مطروحة اليوم للنقاش.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص ص 153 - 154.

فرغم وجود محكمة العدل الدولية وكذلك وسيلة التحكيم الدولي التي تلجأ إليهما الدول في حالة النزاع، تم إنشاء محكمة دولية لقانون البحار، التي تعمل وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كوسيلة من وسائل تسوية النزاعات الحدودية البحرية وإحدى أهم الأجهزة القضائية الدولية المختصة بالفصل فيها.

وتعود فكرة إنشاء هذه المحكمة الدولية إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، الذي أسفر عن توقيع الاتفاقية في ديسمبر 1982، وعملت الدول التي ناقشت الاتفاقية على تجسيد فكرة إنشاء جهاز قضائي يعنى بمهمة الفصل في النزاعات المتعلقة بالبحر، بالإضافة إلى تسوية ما قد يثور من نزاعات حول تطبيق أو تفسير نصوص هذه الاتفاقية<sup>1</sup>.

تعتبر محكمة قانون البحار حديثة جدا، فعلى الرغم من توقيع الاتفاقية عام 1982، إلا أن المحكمة ككيان قائم يعود إلى اتفاق مونتيجويباي عام 1994، الذي ابتكر إنجاز فاعلية المحكمة الإدارية لقانون البحار، فخرج مشروع إنشاء هذه المحكمة إلى النور أخيرا، وبدأت عملها في أوت عام 1996، وتعد الآن جهازا قضائيا دوليا دائما، مقرها في مدينة هامبورغ الألمانية، وهي تعمل وفقا لنظامها الأساسي الوارد في المرفق السادس من المرفقات الملحقه باتفاقية 1982، وللجزء 15 للفرع 05 من الجزء 11 من الاتفاقية، وقد ورد في مضمون المادة 287 من الاتفاقية أنه على الدول الراغبة في التوقيع أو التصديق على اتفاقية قانون البحار، أن تختار عند توقيعها أو عند تصديقها أو انضمامها، إحدى وسائل التسوية أو أكثر من الوسائل المقررة، وهي المحكمة الدولية لقانون البحار، ومحكمة العدل الدولية، والتحكيم العام وفقا للمرفق السابع الملحق بالاتفاقية أو التحكيم الخاص وفقا للمرفق الثامن الملحق بالاتفاقية<sup>2</sup>.

عملت المحكمة الدولية لقانون البحار على الفصل في العديد من النزاعات الحدودية البحرية، مخففة بذلك عبء القضايا المتراكمة لدى محكمة العدل الدولية قبل إنشائها، وإذا كانت المادة 34 من النظام الأساسي لهذه الأخيرة قد جعلت حق التقاضي أمامها يقتصر على الدول فقط، فإن حق التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار متاح أمام الدول الأطراف، وكذلك متاح لكيانات أخرى من غير الدول الأطراف في كل حالة منصوص عليها صراحة في نظامها الأساسي أو في أية قضية تُحال إلى المحكمة، في هذا الصدد نصت المادة العشرون من المرفق السادس على أن: "1- يكون اللجوء إلى المحكمة متاحا للدول الأطراف.

<sup>1</sup>- Alan Boyle, dispute settlement and the Law of the sea convention. problems and fragmentation, International And Comparative Law Quarterly, 1997, P. 37.

<sup>2</sup>- راجع المواد 278 و308 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.



2- يكون اللجوء إلى المحكمة متاحا للكيانات من غير الدول الأطراف في كل حالة منصوص عليها صراحة في الجزء الحادي عشرة، أو في أية قضية تحال إلى المحكمة وفقا لأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة ويقبله جميع الأطراف في تلك القضية.

وتختص المحكمة أيضا بالفصل في كل النزاعات والطلبات التي تحال عليها وفقا للاتفاقية، وأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص لها، لذا نصت المادة 21 من المرفق السادس على أن: "يشمل اختصاص المحكمة جميع المنازعات وجميع الطلبات المحالة إليها وفقا لهذه الاتفاقية، وجميع المسائل المنصوص عليها تحديدا في أي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة." كما نصت المادة 23 من نفس المرفق على أن: "تفصل المحكمة في جميع المنازعات والطلبات وفقا للمادة 293". فالمحكمة تطبق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع الاتفاقية، وللمحكمة سلطة البت في القضية وفقا لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفقت الأطراف على ذلك<sup>1</sup>.

ولكن رغم أنها استطاعت أن تثبت فاعليتها وقدرتها على البت في مختلف الدعاوى المعروضة عليها كما يرى البعض، فهل ذلك يعني نجاحها كلية؟ لأنه رغم ذلك نرى دائما بقاء المشاكل والنزاعات على مستوى البحر الإقليمي خاصة، حيث تلجأ من أجل ذلك الأطراف المتنازعة إلى الوسائل الأخرى المطروحة.

ومن أشهر القضايا التي فصلت فيها نجد قضية السفينة "سايجا Saiga" بين سانت فنسنت وغرينادين ضد غينيا، إذ تعتبر أولى القضايا التي عرضت على المحكمة فور إنشائها عام 1997، بالإضافة إلى النزاع الحدودي البحري بين ماليزيا وسنغافورة حول استصلاح بعض أراضي مضيق جوهور Johor Strait، وقضية استغلاله والمرور عبره، وكذا النزاع الحدودي بين روسيا الفدرالية وأستراليا فيما عُرِف بقضية فولغا Volga عام 2002، وغيرها من القضايا المتعلقة بالحدود البحرية<sup>2</sup>.

لذلك سنداول التطرق فيما يلي من مطالب إلى بعض هذه القضايا والنزاعات، التي واجهتها المحكمة الدولية لقانون البحار ونجحت في حلها، والتي واجهتها ولم تنجح في حلها لسبب أو لآخر ونحاول استعراض الأحكام التي توصلت إليها، وهل وُفِّقت في حل هذه القضايا وفقا للقانون الدولي واتفاقية قانون البحار، بما يرضي أطراف النزاع؟

## - المطلب الأول. قضية السفينتين Saiga و Volga

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 181-182.

<sup>2</sup> - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 148.

- المطلب الثاني. النزاع البحري بين ماليزيا وسنغافورة
- المطلب الثالث. تحكيم جزر حَنيش بين اريتريا واليمن
- المطلب الرابع. النقاط الواجب مراعاتها في حل النزاعات البحرية والحلول الممكنة

## المطلب الأول

### قضية السفينتين Saiga و Volga

#### الفرع الأول

#### قضية السفينة سايجا Saiga

#### (النزاع البحري بين سانت فنسنت وغرينادين ضد غينيا)

سمي النزاع بهذا الاسم نسبة إلى السفينة " سايجا"، التي تعتبر لب الخلاف بين سانت فنسنت وغرينادين Saint-Vincent-et-les Grenadines<sup>1</sup> ضد غينيا Guinée، عرف هذا النزاع العديد

---

<sup>1</sup> - سانت فنسنت والغرينادين Saint-Vincent-et-les Grenadines: هي دولة في سلسلة جزر الأنتيل الصغرى وبالتحديد الجزء الجنوبي من جزر ويندوارد والتي تقع في الطرف الجنوبي للحدود الشرقية لمنطقة البحر الكاريبي حيث يلتقي هذا الأخير مع المحيط الأطلسي. تبلغ مساحة البلاد 389 كم<sup>2</sup> (150 ميل مربع) وتتألف من الجزيرة الرئيسية سانت فنسنت والثلاثين الشماليين من جزر الغرينادين والتي تشكل سلسلة من الجزر الصغيرة تمتد إلى الجنوب من جزيرة سانت فنسنت وصولاً إلى جزيرة غرينادا. تقع إلى الشمال من سانت فنسنت جزيرة سانت لوسيا وبربادوس من الشرق. سانت فنسنت والغرينادين ذات كثافة سكانية عالية (أكثر من 300 نسمة / كيلومتر مربع) حيث يقطنها

من المراحل والتطورات قبل عرضه على المحكمة الدولية لقانون البحار، وحتى بعد عرضه عليها وهذا ما سنداوالتطرق إليه فيما يلي.

## أولاً. وقائع النزاع وأسبابه

تعتبر قضية السفينة "سايجا" أولى القضايا التي طرحت على المحكمة الدولية لقانون البحار فور إنشائها في أوت عام 1996. حيث نشأ النزاع بين سانت فنسنت وجرينادين ضد غينيا بسبب توغل هذه السفينة داخل المياه الإقليمية لغينيا، وعرف النزاع باسم هذه السفينة فيما بعد. حيث تعتبر سفينة "سايجا" محور الخلاف، وهي عبارة عن ناقلة نفط مسجلة تحت علم سانت فنسنت وجرينادين، يتم شحنها من قبل شركات عالمية، وكانت آنذاك شركة الشحن المحدودة الألمانية هي المسؤولة عن شحن السفينة "سايجا" وهي شركة مسجلة في جنيف بسويسرا، يبلغ طاقمها البحري حوالي 24 فرداً، كما تبلغ قيمتها المادية حوالي 1,5 مليون دولار.

تعمل هذه السفينة على نقل الغاز والنفط لتزويد سفن الصيد التابعة للدولة المستأجرة لهذه السفينة، في أماكن صيد الأسماك العالمية والمتعارف عليها دولياً، هذا فيما يتعلق بالسفينة، أما فيما يتعلق بالنزاع موضوع البحث فيمكن إيجازه على النحو التالي:

### 1. نشأة النزاع

قامت السفينة "سايجا" باختراق المياه الإقليمية لغينيا، وهي في إحدى رحلاتها محملة بالنفط والغاز لتتمكن من إمدادات الوقود لعملياتها في البحر، أي تزويد سفن الصيد التابعة لها.

من المعلوم أن السفن في مهامها هذه تكون على اتصال من أجل التعرف على الأماكن المراد الوصول إليها، ويتم الاتصال إما عن طريق الإذاعة، وإما عن طريق الاتصالات المتبادلة بين ربان السفينة وربابنة السفن الأخرى الخاصة بالصيد<sup>1</sup>، وهذا ما حدث بالنسبة لهذه السفينة وباقي سفن الصيد المتوجهة إليهم، كما أن أماكن الالتقاء تكون محددة بصورة مسبقة، وكل هذا مع مراعاة القيود المفروضة من قبل أصحاب السفن، أي الملاك الحقيقيين في حال تأجيرها وهذا من أجل توفير

---

120,000 شخص. عاصمة البلاد هي كينغستاون وهي أيضاً الميناء الرئيسي. تمتلك البلاد تاريخاً استعماريّاً فرنسياً وبريطانياً وهي الآن جزء من الكومنويلث ومجموعة الكاريبي. انظر موقع: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Vincent-et-les-Grenadines>

<sup>1</sup> - فقد حاول ممثل غينيا Lagoni أن يبين أن الجنرال Sow ( الضابط الغيني المسؤول على متن إحدى السفن الحربية البحرية التي قامت بالمطاردة) قد قدم الدليل على أنه قد قام بالاتصال مع الكابتن في السفينة الأخرى من خلال قناة الراديو رقم 16 التي تستخدم عادة لهذه الغاية، وبالنسبة له فإن إشارة الراديو هي إشارة صوتية وبالتالي تتفق مع مفهوم المادة 04/111 السابقة. انظر؛ عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص ص 305-306.

الحماية الكافية للسفن وضمان سلامتها وجدير بالذكر في هذا المقام أن سفن الصيد المراد تزويدها من قبل السفينة كانت متواجدة قبالة الساحل الغربي لإفريقيا، بما في ذلك الساحل الغربي من غينيا.

في وقت مبكر من صباح يوم 27 أكتوبر 1997 عبرت هذه السفينة، الحدود البحرية الشمالية لغينيا وغينيا بيساو، ثم توغلت في المنطقة الاقتصادية الخالصة لغينيا بحوالي 32 ميلا بحريا من جزيرة "الكاتراز Alcatraz" الغينية، وقامت بتزويد السفن الثلاث بالوقود "زيت الغاز"، ثم اتجهت إلى الجنوب، وفي اليوم الموالي 28 أكتوبر، وفي انتظار المزيد من الوقود للسفن الواقعة خارج المياه الإقليمية لغينيا، التي كانت تقع قبالة سواحل سيراليون حدث وأن تعرضت السفينة "سايجا" لهجوم من قبل زورقين تابعين لدورية الجمارك الغينية في الجنوب وراء الحدود البحرية<sup>1</sup>.

الملاحظ من خلال هذا الحادث أن غينيا لم تخطر دولة علم السفينة، بل اتخذت إجراءاتها مباشرة بمهاجمة السفينة "سايجا" ومطاردتها، مما أدى إلى استخدام القوة المسلحة واحتدام الصراع الذي أدى فيما بعد إلى إصابات لبعض أفراد الطاقم بجروح، وهو ما أدى إلى تأزم الوضع وازدياد خطورته، وفي اليوم نفسه تمت عملية الحجز على السفينة وتوجيهها إلى ميناء كوناكري Conakry عاصمة غينيا، الواقعة في جنوبها على المحيط الأطلسي، وبناء على أوامر من السلطات المحلية الغينية تم احتجاز كافة أعضاء طاقمها، مما جعل ريان السفينة يضطر إلى تصريف البضائع في هذا المرفأ في نوفمبر 1997.

اعتبرت الحكومة الغينية أن السفينة "سايجا" اخترقت مياهها الإقليمية ابتداء من الساعة الثامنة صباحا من يوم 28 أكتوبر 1997، الأمر الذي جعلها تتخذ إجراءات الحجز على السفينة وطاقمها، خاصة وأن السفينة أثناء تثبتها في المنطقة لم تخطر دولة غينيا عن سبب التثبيت، أو عن سبب التعطيل إذا ما كانت السفينة قد أصيبت بعطل اضطررها للوقوف في تلك المنطقة.

حدث هذا في وقت كانت الحكومة الغينية قد أعلنت أن مياهها الإقليمية والمنطقة المتاخمة لها تبدأ من جزيرة الكاتراز، الأمر الذي أكد أن السفينة "سايجا" اخترقت المياه الإقليمية لغينيا وصولا إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو الأمر الذي أنكرته سانت فنسنت وجرينادين.

ما تجدر الإشارة إليه أن الحكومة الغينية كانت قد قامت بتزويد سفن الصيد الثلاثة بالوقود قبل وصول السفينة "سايجا"، وهي النقطة التي اتخذت فيما بعد ضدها أمام محكمة قانون البحار<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Shabtai Rozenne. The law and practice of the international court of justice 1920- 1996, Vol 4, 1997, p. 909 et suite.

<sup>2</sup> - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 151.

## 2. رفع النزاع أمام المحكمة الدولية لقانون البحار

قبل التطرق إلى عرض النزاع أمام المحكمة الدولية لقانون البحار، تجدر الإشارة إلى تشكيل هذه المحكمة واختصاصها بتسوية النزاعات الدولية المحالة عليها.

### 1.2. تشكيل المحكمة

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إحدى أهم المعاهدات الدولية الشاملة، إذ أنها عالجت النزاعات التي قد تنور بشأن البحر بشكل كامل كما لم يسبق لأي اتفاقية وأن فعلت ذلك، حيث جاءت تنظم قضايا بارزة مثل مصائد الأسماك والملاحة، وكذا موارد قاع البحار العميقة باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية، كما نظمت منع تلوث البيئة البحرية.

قد انبثقت عن هذه الاتفاقية إحدى أهم الوسائل القضائية الدولية ألا وهي المحكمة الدولية لقانون البحار كما سبق ذكره، إلا أنها جاءت متأخرة نوعاً ما، وذلك لعدم دخول اتفاقية 1982 حيز النفاذ حتى ديسمبر 1994، بعد اكتمال عدد التصديقات عليها والمتمثلة في 60 تصديقاً حسبما نصت على ذلك المادة 308 من هذه الاتفاقية.

تتكون المحكمة الدولية لقانون البحار وفقاً للمادة الثانية من نظامها الأساسي من هيئة مؤلفة من 21 عضواً مستقلاً، ينتخبون من بين أشهر رجال القانون الدولي المتمتعين بالإنزاهة والإنصاف والمشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار، بحسب المرفق السادس لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

يتم ترشيح هؤلاء القضاة من قبل الدول الأطراف، في الاتفاقية، شريطة أن لا يزيد الترشيح عن اثنين من كل دولة، ويتم الانتخاب بالاقتراع طبقاً للقانون في اجتماع للدول الأطراف يدعو إليه الأمين العام للأمم المتحدة، ويعتبر منتخبا من القضاة من يحصل على ثلثي أصوات الدول الحاضرين والمشاركة في التصويت، شريطة أن يحضر الاجتماع غالبية الدول الأطراف في الاتفاقية، ويراعى في تشكيل المحكمة النظم القانونية الرئيسية وكذا التوزيع الجغرافي العادل<sup>1</sup>.

ينتخب أعضاء المحكمة لمدة تسعة سنوات، حسب المادة 5 من المرفق السادس الملحق بالاتفاقية مع إمكانية إعادة انتخابهم، غير أنه يشترط في أول تشكيل للمحكمة أن تنته عضوية سبعة أعضاء بعد ثلاث سنوات وسبعة آخرين بعد ست سنوات، ويتم تجديد ذلك بنظام القرعة الذي يجريه الأمين العام للأمم المتحدة عقب الانتخاب الأول مباشرة.

<sup>1</sup> - راجع المادة 2/2 من المرفق السادس الملحق باتفاقية 1982.

يباشر أعضاء المحكمة عملهم بالنظر في الدعاوى المقدمة إليهم من قبل الدول، مع الإشارة إلى أنه في حال النظر في قضية ما وحدث أن انتهت مدة العضوية يتابع الأعضاء النظر في القضية التي هم بصدد الفصل فيها حتى صدور الحكم<sup>1</sup>.

## 2.2. ساطات واختصاصات المحكمة

تتمتع المحكمة الدولية لقانون البحار بولاية جبرية في مواجهة الدول الأطراف في الاتفاقية فيما يتعلق بجميع النزاعات المثارة في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، إلا أن المحكمة مخولة بالفصل في النزاعات التي تتلقاها في شكل دعاوى على أساس اتفاقيات دولية أخرى غير اتفاقية قانون البحار، وهو ما حدث في قضية "سايجا"، إذ أن كل من سانت فنسنت وجرينادين وغينيا أبرما اتفاقا يقضي بإحالة النزاع إلى المحكمة الدولية لقانون البحار<sup>2</sup>.

وقد تم تبليغ الاتفاق إلى مسجل المحكمة وقام الطرفان خلال هذا الاتفاق بذكر أطراف النزاع كما قدما تفصيلا بموضوع النزاع وأسبابه. وأودعت سانت فنسنت وجرينادين طلبها لدى مسجل المحكمة، والمتضمن ضرورة اتخاذ التدابير المؤقتة من قبل المحكمة في 13 جانفي 1998، فيما يتعلق بالنزاع بين حكومة سانت فنسنت وجرينادين وحكومة غينيا، وتم تقديم الطلب إلى هيئة التحكيم التي تشكل عملا بما جاء في المرفق السابع من الاتفاقية، والمادة 5/290 من نفس الاتفاقية.

بدأت المحكمة الدولية لقانون البحار بدراسة القضية بعد الفصل في مسألة اختصاصها للنظر في هذا النزاع القائم، بشأن السفينة "سايجا" وفقا للمادة 292 من نفس الاتفاقية. وقد أكدت سانت فنسنت وجرينادين في مرافعتها الشفوية التي دامت يوما واحدا فقط، أن ما قامت به غينيا يعتبر انتهاكا صارخا للتشريعات المطبقة في مصائد الأسماك وبالتالي يعتبر عملها غير مشروع.

كما اعتبرت أيضا أن ما قامت به حكومة غينيا من صعود إلى السفينة، وتفتيشها وجزها يعتبر هو الآخر انتهاكا لقواعد القانون الدولي عامة وقواعد اتفاقية قانون البحار خاصة، مشيرة في ذلك إلى نص المادة 56 من الاتفاقية والتي تتعلق أساسا بالمنطقة الاقتصادية الخالصة والحقوق المقررة على هذه المنطقة للدول الساحلية، وكذا الدول الأخرى التي لها حق المرور البريء في البحر الإقليمي.

كما اعتبرت، أن ما قامت به غينيا لم يكن بهدف حماية مصائد الأسماك بل كان مخططا له مسبقا، وعليه ترى سانت فنسنت وجرينادين أن ما قامت به السفينة "سايجا" يعتبر حقا من حقوق دولة

<sup>1</sup> - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 155.

<sup>2</sup> - راجع المادة 1/293 و2 من اتفاقية 1982.

العلم، وهذا باعتبارها دولة ساحلية ومستقلة، وعملها هذا كان في إطار ممارسة هذه الحقوق في المنطقة الاقتصادية الخالصة لغينيا وهذا لاستكشاف واستغلال وحفظ وإدارة المخزون البيولوجي لهذه المنطقة، وبالتالي لا يعتبر هذا انتهاكا لقوانين دولة غينيا، كما طالبت كذلك بالإفراج الفوري عن السفينة وطاقمها في إطار التدابير المؤقتة المتخذة من قبل المحكمة، لكن غينيا لم تستجب لحكم المحكمة وواصلت بتطبيق قوانينها وأنظمتها فقامت بتسريح وقود السفينة وإفراغ شحنتها. وهو ما جعل سانت فنسنت وغرينادين تركز على هذه النقطة لأنها تخشى أن هذه الإجراءات من قبل غينيا قد تحدث مرة أخرى في أي وقت<sup>1</sup>.

وبالنسبة لمرافعات غينيا الشفوية فجاءت في اليوم الموالي مباشرة بعد انتهاء مرافعات سانت فنسنت وغرينادين، وبنفس المدة تقريبا والمتمثلة في يوم واحد فقط لكل طرف وأشارت المحكمة إلى حق الرد بعد الانتهاء من المرافعات الشفوية على قدر المساواة بين كلا الطرفين، وعليه تم بعدها افتتاح الجلسة العلنية الخاصة بالاستماع للمرافعة الشفوية لغينيا عن طريق ممثلين لها، وكان أول طالب لها هو رفض اتخاذ التدابير المؤقتة التي طالبت بها سانت فنسنت وغرينادين<sup>2</sup>.

أما فيما يتعلق بنص المادة 73 من اتفاقية 1982، المشار إليها من قبل سانت فنسنت وغرينادين، فقد حاولت غينيا استغلاله قدر الإمكان، إذ أكدت أن ما قامت به من إجراءات الحجز والتفتيش وفقا لهذه المادة يدخل ضمن ممارستها لحقوقها السيادية في المنطقة الاقتصادية وتطبيق قوانينها وأنظمتها إذ يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ كافة الإجراءات اللازمة بما في ذلك الصعود والتفتيش والحجز، وإدخال هيئة قضائية، وهو أمر ضروري لضمان احترام القوانين وفقا للاتفاقية، وبهذا اعتبرت، غينيا أن صعودها كان بطريقة شرعية، وبأن السفينة "سايجا" اخترقت فعلا مياهها الإقليمية بتوغلها في جزيرة الكاتراز أكثر من 32 ميلا بحريا.

بالإضافة إلى اعتبار دخول هذه السفينة المياه الإقليمية لغينيا اعتداء على سيادتها وبطريقة مباشرة، فقد أوضحت غينيا أن قوانينها لا تمنع حق المرور للسفن الأجنبية، وإنما على السفينة التي تحمل علم دولة أجنبية أن تخطر في حال ما إذا دخلت مياه غينيا، وهو ما لم تفعله السفينة "سايجا" التي كانت تحمل علم سانت فنسنت وغرينادين حسب غينيا.

إلا أن ما تجدر الإشارة إليه هو تجاهل غينيا لطلب المحكمة المتعلق بالإفراج عن السفينة "سايجا" وطاقمها، ولم تكتف بذلك بل قامت بمهاجمة اثنين من سفن الصيد، وفي إشعار لاحق لها من

<sup>1</sup> - انظر المرافعات الشفوية لقضية السفينة "سايجا" على موقع:

[http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

<sup>2</sup> - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 164.

قبل المحكمة يتضمن نفس الطلب وفي استجابة منها قامت بالإفراج عن طاقم السفينة ما عدا الربان، أما السفينة فبقيت محتجزة لديها، كما تعتبر غينيا ذات سوابق مع سانت فنسنت وجرينادين بشكل خاص إذ تعتبر السفينة "سايجا" ثالث سفينة تحمل علم سانت فنسنت وجرينادين تتعرض لمثل هذا الحادث من قبل السلطات الغينية.

بعد انتهاء الطرفان من مرافعاتهما الشفوية قاما بتبادل المذكرات المكتوبة من أجل الرد على بعضهما البعض، وهذا وفقا للنظام المعمول به لدى المحكمة، وكذلك حتى تتاح الفرصة للمحكمة للتداول بشأن القضية في أقرب الأجال.

قبل التداول قامت المحكمة باتخاذ بعض التدابير المؤقتة التي أسفرت عن الإفراج عن طاقم السفينة كما سبق ذكره، وأمرت المحكمة أيضا غينيا وسلطاتها الحكومية بالتوقف عن التدخل في حقوق السفن المسجلة في سانت فنسنت وجرينادين، وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، هذا فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة المتخذة من قبل المحكمة قبل التداول بين أعضائها وإصدار حكمها النهائي في قضية السفينة "سايجا"<sup>1</sup>.

### 3.2. محتوى الحكم

تصدر المحكمة الدولية لقانون البحار أحكامها في النزاعات المعروضة عليها بأغلبية الأعضاء الحاضرين، وعند تساوي الأصوات يرجح الجانب الذي منه الرئيس أو من نيوبه<sup>2</sup>، بالإضافة إلى وجوب تسبب الحكم، والإشارة إلى أعضاء المحكمة الذين اشتركوا في إصدار الحكم، أما إذا حدث وأن عارض أحد الأعضاء الحكم، فهنا يجب إرفاق الحكم ببيان برأيه المخالف، ويوقع الحكم من طرف رئيس المحكمة ومسجلها ويتلى في جلسة علنية بعد إعلام الخصوم.

تعتبر الأحكام الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار نهائية وملزمة لأطراف النزاع، كما أنها لا تحوز القوة الملزمة إلا في مواجهة أطراف النزاع، أي أصحاب الحكم وإذا حدث وأن اختلف الطرفان حول مضمون الحكم أو نطاقه، تختص المحكمة بطلب تفسير الحكم بناء على طلب أحد الأطراف، ولا يثبت لمحكمة قانون البحار سلطة الإفتاء، إلا بالنسبة لغرفة منازعات قاع البحار، ويتحمل كل طرف في النزاع تكاليف القضية ما لم تقرر المحكمة خلاف ذلك<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 165.

<sup>2</sup>- راجع المادة 29 من المرفق السادس لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup>- راجع المادتان 33 و34 من المرفق السادس للاتفاقية.



أصدرت المحكمة الدولية لقانون البحار حكمها الشهير في قضية السفينة "سايجا" في الفاتح من جويلية 1999<sup>1</sup>، وجاء الحكم مدينا للسفينة "سايجا" التي هي ناقلة نפט تحمل علم سانت فنسنت وغرينادين، كما تم فرض عقوبة على ربان السفينة تمثلت في السجن لمدة ستة أشهر بالإضافة إلى مصادرة السفينة "سايجا".

هذا من جهة، وأدانت أيضا غينيا نتيجة للأعمال التي قامت بها خاصة عدم إخطار السفينة "سايجا" أثناء تثبيتها في جزيرة كاتراز، وهذا طبقا للمادة 04/73 من اتفاقية 1982، كما أن الحكومة الغينية لم تمنح مهلة عشرة أيام المنصوص عليها أيضا مما يؤكد أن ما قامت به غير مبرر.

كما درست المحكمة مسألة التعويضات المالية، وذلك حسب المادة 02/113 من الاتفاقية التي تقضي بأن المحكمة هي من تقوم بتحديد المبلغ، وطبيعته وشكل ضمانه، أو أي ضمان مالي آخر، وتضيف المادة 01/292 من نفس الاتفاقية بأن الضمان أو الضمان المالي يجب أن يكون بصورة معقولة، وهذا ما أخذت به المحكمة.

من خلال دراسة هذا التوازن القائم بين إجمالي المبلغ وطبيعة الضمان، خلصت المحكمة إلى ضرورة مراعاة " زيت الغاز" التي تم تسريحها في ميناء كوناكري بطلب من السلطات الغينية، بالإضافة إلى الحمولة التي كانت على متن السفينة والتي تم تفريغها هي الأخرى، بالإضافة إلى ضرورة مراعاة القيمة التجارية للغاز والنفط، ولذا ترى المحكمة ضرورة إضافة ضمان مالي بمبلغ أربع مائة ألف دولار.

#### 4.2. المبادئ القانونية المطبقة في القضية

ما يمكن ملاحظته هو صدور الحكم بخصوص المحكمة ذاتها إذا كانت مؤهلة أو لا، للنظر في النزاع المعروف عليها، لأن قضية السفينة "سايجا" تعتبر أولى القضايا المطروحة عليها فور إنشائها في أوت 1996.

كما أن المحكمة في إصدارها لحكمها هذا راعت مبادئ القانون الدولي بصفة عامة وقواعد القانون الدولي للبحار بصفة خاصة، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما يستنتج من هذا الحكم بإدانته للسفينة "سايجا" الاختراق الفعلي للمنطقة الاقتصادية لغينيا وأن ما قامت به الجمارك الغينية، لم يكن خرقا لنص المادة 73 من الاتفاقية، كما ادعت سانت فنسنت وغرينادين أثناء مرافعتها الشفوية، خاصة وأنها لم تستطع أن تثبت ما جاء في المادة 73 لصالحها، وأن ما قامت به الحكومة

<sup>1</sup>- Jean\_ Gregpire Mahinga, Les affaires de m/v Saiga devant le tribunal international du droit de la Mer. Revue Général Droit International Reports. 2000/ 3. pp. 695-730.

الغينية في غالبه يدخل ضمن ممارستها لحقوقها السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها، وهذا من أجل ضمان حقوقها، وتنفيذ قوانينها وأنظمتها.

بعد صدور الحكم تم التوقيع عليه من قبل رئيس المحكمة، وصدر في ثلاث نسخ أودعت نسخة واحدة لدى ملفات المحكمة، أما النسختين الباقيتين يحالان إلى حكومتي كل من سانت فنسنت وغرينادين، وكذا غينيا، وتصدر الأحكام باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

يعتبر هذا الحكم أول تجسيد لقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وما يلاحظ على هذا الحكم هو أن المحكمة ضمنت حكمها بندا مهما لم يسبق لأي محكمة أن فعلت ذلك، إذ أن أول بند من منطوق الحكم تعلق باختصاص المحكمة للنظر في النزاع بشأن السفينة "سايجا" بموجب المادة 292 من اتفاقية قانون البحار، بالإضافة إلى اختصاصها بالنظر في مدى قبول الطلب المقدم من Saint-Vincent-et-les Grenadines<sup>1</sup>.

كما أن المحكمة قامت بتطبيق قواعد ومبادئ القانون الدولي وقواعد اتفاقية قانون البحار، خاصة بعد معالجتها للعديد من مواد الاتفاقية المتعلقة بموضوع النزاع، كما حاولت المحكمة خلال هذا الحكم إجراء توازن بين البلدين حيث حملت كلا البلدين المسؤولية، كما قررت تعويضا ماليا لكليهما، مما جعل الحكم معقولا ومرضيا لكلا البلدين، وبهذا أغلق ملف النزاع الحدودي البحري بين سانت فنسنت وغرينادين ضد غينيا.

وفي هذا الصدد يرى البعض أنه بهذا الحكم تكون المحكمة الدولية لقانون البحار قد أثبتت فاعليتها وقدرتها على تسوية النزاعات الدولية المتعلقة بالحدود البحرية، وعمليات المرور البريء في البحر الإقليمي بشكل خاص، والنزاعات المتعلقة بالبحار والمحيطات وباطن أرضها، والمحافظة على البيئة البحرية بشكل عام<sup>2</sup>، لكن الواقع العملي يثير الكثير من المشاكل التي من الصعب حلها، أو حتى من الصعب جدا أن نجد وصفها، فقبول فكرة التبليغ مثلا من خلال إشارة الراديو كنوع من الإشارات الصوتية وتعميمها بدلا عن الإشارة الضوئية أو الصوتية يخلق صعوبات فيما بعد، فما الذي يثبت أن الإشارة المرسله قد أُسْتُلمت؟ وعلى فرض أنها أُسْتُلمت، كيف يمكن لنا أن نتأكد أن السفينة التي يشتبه بأنها خرقت القوانين الداخلية قد فهمت تلك الإشارة خاصة إذا استخدمت فيها لغة أخرى؟ ألا يمكن كذلك أن تكون أجهزة الاستقبال قد تعطلت؟ وإذا ما أخذنا بإشارة الراديو، هل نستطيع استخدام الرسائل القصيرة المتداولة حاليا بين أجهزة الاتصال الخليوي؟ أو الإنترنت؟ وما ذا عن حالة تعطل كل من الإشارات الضوئية أو الصوتية للسفينة، فكيف يتم التبليغ إذن؟

<sup>1</sup> - Affaire de navire « Saïga », arrêt 1<sup>er</sup> Juillet 1999, TIDM recueil 1999, p. 10.

<sup>2</sup> - بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 169.

على هذا الأساس ينبغي عدم تفسير المادة 04/111 من اتفاقية 1982 تفسيراً ضيقاً لأن ذلك يُخرج النص من إطاره العام ويُفقد المطاردة الحثيثة فكرتها الرئيسية، فمن المهم لذلك إعادة التفكير بطريقة تكفل حقوق الدولة المتضررة من ممارسة حقها وبنفس الوقت لا تتعسف في ممارسته، كما يبدو أن الخيار والحل هو من تقدير المحكمة المختصة بالنزاع، ولها السلطة التقديرية لتحديد طبيعة الاتصال الواجب استخدامه.

## الفرع الثاني

### قضية السفينة Volga

#### أولاً. وقائع الخلاف

Volga هي سفينة تحمل العلم الروسي، قام رجال البحرية الأسترالية من خلال إحدى مروحياتها بالصعود على متنها، وعند لحظة الصعود كانت السفينة Volga خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة، رفع الخلاف إلى المحكمة الدولية للبحار، وهناك حدث خلاف حول واقعة التبليغ بالتوقف. الجانب الروسي يؤكد أنه لم ي تلق أي تنبيه بالتوقف قبل صعود الجانب الأسترالي على متن سفينتهم سواء من قبل المروحية أو أية سفينة أسترالية.

في حين يؤكد الجانب الأسترالي أن الأمر بالتوقف قد تم من خلال إشارة أرسلت من متن المروحية التابعة للبحرية الأسترالية، بينما كانت السفينة Volga مازالت لم تغادر حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة الأسترالية<sup>1</sup>.

#### ثانياً. الحكم

للأسف لم تعالج المحكمة هذا الخلاف، مع العلم أنه كان بإمكانها أن تضع حداً له حول بإسناده إلى واقعة جديدة وهي التبليغ من خلال مروحية حربية، هذه الدجة التي ساقتها المحكمة في الفقرة 83 من قرارها قد تكون وجيهة، وهي أن الخلاف يتعلق فقط بالإفراج السريع عن السفينة Volga والمرتبطة بالمادة 292 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- The Volga Case, (Russian Federation vs Australia), ITLOS Case No 11, Judgment of 23 December 2002, paragraphs 30-33.

<sup>2</sup>- وقد نصت المادة 292 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمتعلقة بالإفراج السريع عن السفن وطواقمها، على ما يلي:

1- إذا احتبست سلطات دولة طرف سفينة ترفع علم دولة طرف أخرى وادعى أن الدولة المحتجزة لم تمتثل لأحكام هذه الاتفاقية بشأن الإفراج السريع عن السفينة أو عن طاقمها عند تقديم كفالة معقولة أو ضمان مالي آخر، جاز أن تحال مسألة الإفراج عن الاحتجاز إلى أية محكمة تتفق عليها الأطراف، أو في حالة عدم التوصل إلى مثل هذا الاتفاق في غضون 10 أيام من وقت الاحتجاز، إلى أية محكمة تقبل بها الدولة المحتجزة بموجب المادة 287 أو إلى المحكمة الدولية لقاع البحار، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك.

2- لا يجوز أن يقدم طلب الإفراج إلا من قبل دولة علم السفينة أو نيابة عنها.

## المطلب الثاني

### النزاع البحري بين ماليزيا وسنغافورة

(مضيق جوهور Straits of Johor)

كان هذا النزاع الحدودي البحري بين ماليزيا وسنغافورة حول مضيق جوهور Straits of Johor، المتعلق أساسا بالأنشطة التي قامت بها سنغافورة في بعض الأراضي المجاورة للمضيق، الأمر الذي جعل ماليزيا تعتبر ذلك التصرف مضرًا بحقوقها السيادية، ويعرقل فيما بعد مرور سفنها من خلاله، وقد تم بعدها رفع النزاع إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، وعرفت القضية العديد من المراحل والتطورات نعرضها في الفروع الموالية.

وقبل ذلك فالشكل الموالي يوضح لنا موقع مضيق جوهور بين ماليزيا وسنغافورة.



5- تنتظر المحكمة دون تأخير في طلب الإفراج وتتصر نظرًا على مسألة الإفراج فقط، دون الإخلال بمفومات أية قضية معروضة على الجهة المحلية المناسبة من السفينة أو مالكيها أو طاقمها. وتظل سلطات الدولة المحتجزة مختصة في الإفراج عن السفينة وطاقمها في أي وقت.

4- بمجرد إثبات الكفالة أو الضمان المالي الآخر الذي تقرره المحكمة، تمثل سلطات الدولة المحتجزة، بمرعة لقرار المحكمة بشأن الإفراج عن السفينة أو طاقمها.

الشكل رقم 17 يوضح موقع مضيق جوهور بين ماليزيا وسنغافورة

## الفرع الأول أسباب النزاع

تعود أسباب النزاع الحدودي بين الدولتين لبعض الأنشطة التي قامت بها سنغافورة، والمتمثلة أساسا في استصلاح بعض الأراضي بجوار مضيق جوهور الذي يفصل جزيرة سنغافورة عن ماليزيا، ونظرا لأهمية المضائق الدولية خاصة من الناحية الإستراتيجية، اعتبرت ماليزيا أن ما قامت به سنغافورة يعتبر تعديا مباشرا على حقوقها السيادية في مضيق "جوهور"، وتجدر الإشارة هنا إلى مفهوم المضيق والذي يعني من الناحية الجغرافية كما تطرقنا إليه فيما سبق، المياه التي تفصل إقليمين وتصل بين بحرين، ولذا يشترط في المضيق أن تكون مياهه جزءا من البحر وهذا وفقا لمفهوم القانون الدولي، كما يشترط أن يتم تكوينه بطريقة طبيعية دون أي تدخل من قبل الإنسان، وبهذا تخرج القنوات التي يحفرها الإنسان عن مفهوم المضيق كما رأينا ذلك، بالإضافة إلى وجوب الفصل بين منطقتين من الأرض ووصل منطقتين من البحر بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الأرض.

أما بخصوص النزاع القائم بين ماليزيا وسنغافورة، فقد اعتبرت ماليزيا أن الأعمال الصادرة عن سنغافورة بداخل وبجانب مضيق "جوهور"، مضرّة بالبيئة البحرية كما أنها تؤثر على الملاحة الساحلية من خلال الترسبات الناتجة عن استصلاح الأراضي بالإضافة إلى التأثير على نوعية المياه. في رأي ماليزيا دائما، أن مثل هذه الأنشطة سيكون لها آثار خطيرة فيما يتعلق بالتغيرات التي قد تلحق السواحل، بالإضافة إلى إغلاق مساحات كبيرة من البحر، وهذا ما يشكل انتهاكا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 من قبل سنغافورة، وقد أدى كل ذلك بماليزيا إلى رفع دعوى ضد سنغافورة لدى المحكمة الدولية لقانون البحار من أجل اتخاذ التدابير المؤقتة بخصوص الأعمال التي تقوم بها سنغافورة.

قبل هذا تقدمت ماليزيا بعدة عروض لسنغافورة في محاولة لحل النزاع ووقف الأعمال التي تمارسها هذه الأخيرة، إلا أن هذه الأخيرة لم تستجب واستمرت في استصلاح الأراضي في المناطق القريبة من الحدود البحرية بين الدولتين أو في مناطق المياه الإقليمية لماليزيا.

تقدمت ماليزيا بهذا الطلب في محاولة منها للحفاظ على حقوقها المتعلقة بصيانة وحماية البيئة البحرية والساحلية، والمحافظة على حقوقها البحرية والوصول إلى ساحلها، كل هذه الحقوق تكفلها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### الإجراءات المتبعة أمام المحكمة

بعدما قررت المحكمة الدولية لقانون البحار أنها مختصة بالنظر في طاب التدابير المؤقتة المقدم من طرف ماليزيا وبعد ترتيب مسألة المرافعات الشفوية، أنتت المرحلة العملية لها والتي دامت ثلاثة أيام في خمسة جلسات علنية عقدت أيام 25 و 26 و 27 سبتمبر 2003، حيث يرى البروفيسور رايزمان Reisman، أن الأنشطة الصادرة عن سنغافورة بمناسبة استصلاح الأراضي كانت بطرق ملتوية خاصة عملية البناء، كما أكد أن لماليزيا حقوقا سيادية على بحرها الإقليمي باعتبارها دولة ساحلية وفقا للقانون الدولي، وليس فيما يتعلق بالملاحة فقط وهو ما يعني عدم الاعتداء على المساحات المائية بتحويلها إلى يابسة دون أي اعتبار لحقوق الدول المجاورة<sup>2</sup>.

وقد تطرقت ماليزيا إلى مسألة الحقوق المكفولة للبلدين في مضيق "جوهور"، حيث أكدت أنها لا تعترض على عملية استصلاح الأراضي ولكن في حدود لا تضر بمصالحها، وأوضحت أن لها ثلاثة مشاغل أساسية حول هذا الموضوع هي:

1- إن استصلاح الأراضي من قبل سنغافورة بهذا الشكل يؤدي إلى المساس بحقوق ماليزيا وتؤكد هذه الأخيرة أن المشاريع التي تبنتها سنغافورة تهدد البيئة البحرية في مضيق جوهور .

2- كما ترى ماليزيا أن هذه القضية ذات أهمية حيوية بالنسبة لمستقبل القانون الدولي للتعاون في هذا الشأن، والتعاون بين ماليزيا وسنغافورة.

<sup>1</sup> - بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 179.

<sup>2</sup> - انظر إلى الموقع الإلكتروني:

3- وفيما يتعلق بالتدابير المؤقتة فقد ميزت ماليزيا بين ثلاثة تدابير وهي التعاون والتفاوض وتوفير المعلومات، والملاحظ أن سنغافورة خلال جلسات الاستماع هذه قامت بتقديم المزيد من التوضيحات حول طبيعة نشاطها في المنطقة.

أما فيما يتعلق بمرافعات سنغافورة، فبقيت متمسكة برأيها الراض لاتخاذ مثل هذه التدابير وأنه لا يمكن استباق الحكم، كما أن المحكمة الدولية لقانون البحار ليست ضامنة للتدابير المؤقتة في حال صدور قرار هيئة التحكيم مخالفا لتلك التدابير.

هذا وبعد الانتهاء من عملية المرافعات الشفوية لأطراف النزاع دخلت المحكمة في مداوات بين أعضائها من أجل إصدار حكمها في الموضوع، وفي سياق المداوات تم التطرق لعدد من الوثائق، بما في ذلك الخرائط والجداول والرسوم البيانية، وصور بالإضافة إلى تقارير الخبراء بموجب المادة 73/ب من النظام الأساسي للمحكمة، كما قامت بدراسة معمقة لكل ما استمعت إليه خلال المرافعات الشفوية لكلا الطرفين.

وبعد الانتهاء من المداوات، قامت المحكمة بإصدار حكمها في النزاع بين ماليزيا وسنغافورة حول مضيق جوهور، فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة.

## الفرع الثالث

### محتوى الحكم

بعد التداول أصدرت المحكمة حكمها فيما يتعلق بطلب ماليزيا باتخاذ المحكمة للتدابير المؤقتة وكان الحكم كالتالي:

- 1- تم تحديد الحد الفاصل بين المياه الإقليمية للدولتين في المنطقة وخارجها.
- 2- أعلنت المحكمة أن سنغافورة قد أخلت بالتزاماتها بموجب اتفاقية 1982، وبموجب القانون الدولي العام من مواصلة أنشطة استصلاح الأراضي دون مراعاة الإخطار والتشاور الكامل مع ماليزيا ونتيجة المخالفات المذكورة يجب أن تقرر سنغافورة ما يلي:

" الكف عن الأنشطة الحالية واستصلاح الأراضي في أي منطقة تشكل جزءا من المياه الإقليمية الماليزية. وإعادة تلك المناطق إلى الحالة التي كانت عليها قبل بدء الأشغال.... كما ركزت على ضرورة التعاون بين ماليزيا وسنغافورة، على أن يتم ذلك في غضون فترة لا تتجاوز سنة واحدة من تاريخ صدور هذا الحكم...".

هذا وقد اقترحت المحكمة أن تقوم سنغافورة باتخاذ التدابير اللازمة لمعالجة أي آثار سلبية لأنشطتها في مضيق "جوهور"، من شأنها أن تعيق أي مرور لسفن الطرفين ولمختلف السفن الأجنبية من خلاله، كما أشارت المحكمة إلى ضرورة وجوب تنفيذ الالتزامات المشار إليها في هذا النظام، وتجنب أي عمل يتعارض مع تنفيذها بشكل فعال ودون المساس بأية مسألة معروضة على هيئة التحكيم بموجب المرفق السابع من الاتفاقية وهذا من أجل التشاور والتوصل إلى اتفاق سريع بشأن هذه التدابير المؤقتة، ريثما يتم الانتهاء من الدراسة المشار إليها.

بعدما ناقشت المحكمة كل هذه النقاط المتعلقة بالتدابير المؤقتة في قضية مضيق "جوهور" بين ماليزيا وسنغافورة توصلت بالإجماع إلى ما يلي:

أ- إذا لم تستطع سنغافورة إصلاح ما ألحقته من ضرر يعتبر ذلك مساسا بحقوق ماليزيا وإخلالا بالبيئة البحرية، لذا عليها أن تأخذ بعين الاعتبار التقارير المتوصل إليها من فريق الخبراء المستقلين من أجل الوصول إلى حلول مرضية للجانبين.

ب- قررت المحكمة بالإجماع، أن كلا من ماليزيا وسنغافورة عليهما تقديم التقرير الأولي المشار إليه في المادة 01/95 من النظام الأساسي للمحكمة في موعد لا يتجاوز يوم 09 جانفي 2004.

ج- أمرت المحكمة بالإجماع أن يتحمل كل طرف التكاليف الخاصة به في القضية.

د- كما قررت المحكمة بالإجماع ضرورة تنفيذ الالتزامات المشار إليها في هذا الحكم، وتجنب أي عمل يتعارض وتنفيذها بشكل فعال، لأنه كما هو معروف أن الأحكام الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار تعتبر أحكاما نهائية وملزمة لأطراف النزاع.

صدر الحكم في نصين باللغة الإنجليزية والفرنسية، وكلا النصين يتمتعان بحجية مطلقة، صدر في مدينة هامبورغ في 28 من أكتوبر 2003، وكان الحكم في ثلاث نسخ، واحدة منها تودع



لدى أرشيف المحكمة، بينما تحال إلى حكومة ماليزيا وحكومة سنغافورة على التوالي النسختين المتبقيتين<sup>1</sup>.

ما يمكن ملاحظته أن المحكمة الدولية لقانون البحار استطاعت إثبات فاعليتها كألية دولية في تسوية النزاعات المتعلقة بالبحار، بما في ذلك نزاعات الحدود البحرية، حيث أنها قامت بمعالجة العديد من المسائل القانونية، من خلال الأدلة المعتمدة في قضية مضيق جوهور، مما جعل الحكم يصدر في صورة متوازنة ومقنعة للطرفين.

حاولت المحكمة الدولية لقانون البحار من خلال هذا الحكم تطبيق قواعد القانون الدولي بما في ذلك القواعد المتعلقة بنزاعات الحدود البحرية ما يخلق عدة إشكالات بعدها في ممارسة الملاحة البحرية خاصة في عمليات مرور السفن بين ضفتي المضيق، مؤكدة بذلك مدى ضرورة تسوية النزاعات الدولية خاصة الحدودية منها، لأنها تتعلق بسيادة الدول والتي شكلت في العديد من الأحيان بداية للعديد من الحروب. الأمر الذي جعل المجموعة الدولية تنادي بضرورة تسوية مختلف النزاعات المطروحة بما فيها نزاعات الحدود البحرية تسوية سلمية.

في هذا الصدد المتعلق بالتسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية دائما، فإننا نجد أن بعض الدول لم تفضل اللجوء إلى المحاكم الدولية في حل نزاعاتها البحرية العالقة، سواء كانت المحكمة الدولية لقانون البحار، أو محكمة العدل الدولية، ربما لأنها لم تجد ملاذا لذلك فمشكلتها أساسا تكمن في ترسيم الحدود البحرية التي تطرقت لها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، خاصة إذا كان الساحل يحتوي على مجموعة من التضاريس تتخلل مياهه الإقليمية كالجزر والأرخبيلات، ولكن يبدو أن ترسيم مدى الحدود البحرية لم يرق لكثير من الدول الساحلية. وهو ما سوف نراه في المطلب الموالي.

### المطلب الثالث

#### تدعيم جزر حنيش بين اريتريا واليمن

##### Hanish's Islands

أقامت اليمن علاقات ودية جيدة مع دول الجوار كسلطنة عمان والعربية السعودية اللتان تشكلان مع اريتريا الحزام الأمني لليمن، وذلك بعد استقلالها عن الدولة العثمانية، فركزت همها على المحافظة على مثل هذه العلاقات الودية، الأمر الذي جعل منها الدولة العربية الوحيدة التي استطاعت

<sup>1</sup> - وتم توقيع الحكم من قبل رئيس المحكمة السيد "دوليفر نيلسون" بالإضافة إلى قلم المحكمة فيليب غوثيه بالإضافة إلى القضاة الخاصين، السيد كمال حسين، والسيد أوكسمان ... في قرار مشترك. انظر؛ بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 187.

فيما بعد أن تسوي معظم نزاعاتها مع الدول المجاورة بالطرق الدبلوماسية. لكن العلاقات بعد ذلك شهدت نوعاً من التوتر، حيث ثار نوع من النزاع البحري كان الأعنف من نوعه بين اليمن وإريتريا بخصوص رسم الحدود البحرية لجزر حنيش بما أنهما دولتان متقابلتان في البحر الأحمر، وبالرغم من مجهودات اليمن في احتواء النزاع وحله دبلوماسياً بالطرق السلمية. إلا أن هذا لم يؤدي إلى النتيجة المرجوة، ما أدى بالطرفين إلى الاتفاق بإحالة النزاع على التحكيم الدولي، الذي استطاع أن يفصل في النزاع وبشكل نهائي عام 1998<sup>1</sup>.



الشكل رقم 18 يوضح موقع جزر حنيش بين اليمن وإريتريا في البحر الأحمر

## الفرع الأول

### أسباب نشأة النزاع ومحاولات التسوية

إن الحفاظ على الأمن والاستقرار الإقليمي لمنطقة دول البحر الأحمر والقرن الإفريقي يعتبر أحد أهم انشغالات دول هذه المنطقة، ولتعزيز هذا المجهود توجهت اليمن نحو إنماء دائرة علاقاتها الخارجية مع إريتريا التي بدأت العلاقة معها تأخذ طابعاً أوضح منذ عام 1974م<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- صالح يحيى الشاعري، تسوية النزاعات الدولية سلمياً، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الأولى، 2006، ص 387 وما يليها.

<sup>2</sup>- وذلك بمجيء نظام "ما نغستوهيلا ميريام" في أديس أبابا واتخاذ مواقف عدائية في أول الأمر إزاء إسرائيل. حيث وفي مساندة منها قامت اليمن بدعم حركة النضال الإريتري حيث سمحت باستخدام بعض الجزر اليمنية في البحر الأحمر وعلى رأسها جزيرة حنيش الكبرى مراكز

وبعد إعلان استقلال إريتريا في 25 ماي 1993م، شهدت العلاقات اليمنية - الإريترية تطورا كبيرا على مستوى العلاقات الشخصية، حيث أكدت إريتريا في نوفمبر 1994م أن الدائرة الإستراتيجية للقرن الإفريقي لا تكتمل من دون اليمن.

بما أن إريتريا كانت دولة مستعمرة فإن هذا حال دون تحديد الحدود البحرية بينها وبين اليمن بشكل واضح، ولكن بعدما حصلت على استقلالها عام 1993م تقدمت الجمهورية اليمنية بطلب إلى إريتريا توضيح فيه رغبتها بالدخول في مفاوضات ثنائية معها من أجل التوصل إلى اتفاق يقضي بتحديد الحدود البحرية وبشكل نهائي، بما في ذلك خط الوسط بين مياهما الإقليمية المتجاورة، وكانت ردة فعل إريتريا بأن تنتظر قليلا حتى تنظر في المسألة مؤكدة أنها مستعدة للتفاهم من أجل الوصول إلى حل يرضي الطرفين.

### أولا. نشأة النزاع

واصلت الجمهورية اليمنية ممارسة أعمالها السيادية بشكل عادي في المنطقة حيث قامت بإنشاء مشاريع، منها مشروع للاستثمار السياحي ورياضة الغوص في جزيرة حنيش الكبرى لشركة يمنية-ألمانية، إلا أنه حدث ما لم يكن متوقعا، إذ في 11 نوفمبر 1995م تأقت الحامية اليمنية في جزيرة حنيش الكبرى إنذارا خطيا من أحد السفن الحربية الإريترية بإخلاء الجزيرة بحجة تبعيتها لدولة إريتريا، وفي 15 نوفمبر 1995م حاولت القوات الإريترية السيطرة على كامل الجزيرة، وكانت هذه بداية النزاع اليمني الإريترى.

بعد ما قامت به إريتريا من إدعاء قدمت الحكومة اليمنية احتجاجا رسميا للحكومة الإريترية يوم 12 نوفمبر 1995م معترضة فيه عما قامت به إريتريا خاصة فيما يخص الأسلوب المستخدم<sup>1</sup>.

### ثانيا. محاولات التسوية

بعد كل ما سبق قدمت اليمن اقتراحا يتضمن تشكيل لجنة من وزراء الخارجية والداخلية والثروة السمكية بين البلدين لدراسة الحالة وتقديم المقترحات المناسبة لها.

---

للتدريب ومواقع لتخزين الأسلحة، وقواعد لانطلاق الثورة على إثيوبيا، وبعد سقوط نظام "هيلا مبريام" في جويلية 1991م، وإقامة حكومة مؤقتة برئاسة السياسي "أفورقي" زعيم الجبهة الشعبية لتحرير إريتريا اعترفت اليمن بالحكومة المؤقتة، كما وقعت مع أسمره اتفاقية عسكرية لتبادل الخبرات في ماي 1992م<sup>2</sup>. بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 57.

<sup>1</sup> - صالح يحيى الشاعري، المرجع السابق، ص 402.

وافقت الحكومة الإريترية على اقتراح الجمهورية اليمنية، وتم تشكيل اللجنة وعقدت اجتماعها الأول في صنعاء في 22 نوفمبر 1995<sup>1</sup>.

## 1. المفاوضات الثنائية لتسوية النزاع

إن المفاوضات دائما تشكل إحدى الوسائل السلمية لتسوية النزاعات الدولية بما في ذلك نزاعات الحدود البحرية، والتي تعني مجمل المحادثات والآراء المتبادلة بشكل مباشر من جانب الأطراف المتنازعة بهدف الوصول إلى حلول سلمية ودية وذلك دون تدخل أي طرف ثالث، وهناك العديد من النزاعات الإقليمية التي تمت تسويتها عن طريق المفاوضات مثل النزاع الحدودي بين الصين وروسيا عام 1960، والنزاع الحدودي بين الأوروغواي والأرجنتين عام 1978، بالإضافة إلى النزاع الحدودي بين اليمن والمملكة العربية السعودية عام 2000<sup>2</sup>، وغيرها من النزاعات الأخرى.

بالرجوع إلى النزاع الحدودي البحري بين اليمن وإريتريا موضوع البحث نجد أن المفاوضات جرت بشكل عادي بين الطرفين وقدمت اليمن اقتراحا يقضي بترسيم الحدود البحرية بشكل نهائي، وتم الاتفاق على مدة ستة أشهر إلى سنة كاملة كمهلة لإتمام ذلك وفي حال فشل الطرفين في التوصل إلى حل يحال النزاع إلى التحكيم الدولي.

كما بينت اليمن خلال هذه المفاوضات أن ما قامت به بالنسبة للمشروع الاستثماري ومنح الشركة اليمنية- الألمانية ترخيص لبدء أعمالها يدخل في إطار ممارسة اليمن لأعمالها السيادية على هذه الجزيرة، بالإضافة إلى توضيح نقطة مهمة وهي أن الخرائط الرسمية الإريترية، لم تبين أي وجود لجزيرة حنيش الكبرى وأنه لم يكن هناك أي نزاع بشأنها مع الحكومة الإثيوبية التي كانت تعتبر إقليم إريتريا جزء من أراضيها، مما يعني أن إدعاء إريتريا بتبعية جزر حنيش لأراضيها وضمن مياهها الإقليمية يعتبر إدعاء باطلا وهذا حسب الطرف اليمني.

لم يتوصل الطرفان خلال هذا الاجتماع إلى أي حل نتيجة تصلب الآراء بينهما، وعلى الرغم من هذا واصلت اليمن جهودها الدبلوماسية قصد الوصول إلى حل شامل فيما يتعلق بحدودها البحرية فاقترحت مواصلة الحوار، وتم عقد الاجتماع الثاني في أسمرة في 05 ديسمبر 1995، أكد الطرف اليمني خلال هذا الاجتماع استعدادها التام للمفاوضات من أجل التوصل إلى حل بشأن الحدود

<sup>1</sup>- حيث ترأس اللجنة الدكتور عبد الكريم بن علي الإبرياني نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية في الجمهورية اليمنية، إلى جانب بطرس سلمون عن الحكومة الإريترية. انظر؛ بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 59.

<sup>2</sup>- عمر سعد الله، الحدود الدولية النظرية والتطبيق، دار هومة، الجزائر، 2007، ص 188.

البحرية، بينما تمسك الطرف الإريتري بموقفه اتجاه جزيرة حنيش مؤكدا وقوعها ضمن مياهه الإقليمية<sup>1</sup> مما يعني تمسك كل طرف بإدعاءاته.

خرج الطرفان من هذا الاجتماع بنفس نتيجة الاجتماع الأول، وهي عدم التوصل إلى حل مما دفع بالطرفين إلى الاتفاق على عقد إجتماع ثالث في أواخر شهر فيفري 1996، إلا أن القوات الإريتيرية داهمت جزيرة حنيش الكبرى في هجوم عسكري يوم 15 ديسمبر 1995 كما سبق ذكره، وهذا مع تواصل الجهود الدبلوماسية اليمنية من أجل التوصل إلى حل بشأن تحديد الحدود البحرية بينهما بشكل شامل ونهائي، وبالتالي تم احتلال جزيرة حنيش بعد قتال بين القوات العسكرية وأفراد الحراسة اليمنية التي كان عددها 197 شخصا.

إلا أن الغريب في الأمر هو ردة فعل الجمهورية اليمنية فعلى الرغم مما قامت به القوات الإريتيرية واحتلال جزيرة حنيش، إلا أنها لم تعتمد أسلوب المعاملة بالمثل المعروف عادة في مثل هذه الحالات، وهذا في محاولة منها تجنب شعبيهما الدخول في حرب دامية قد تكون عواقبها أسوأ، بل استمرت في أسلوبها الدبلوماسي مركزة على مبدأ الحل السلمي للنزاع تماشيا مع مبادئ وقواعد القانون الدولي، وكل ذلك من أجل الحفاظ على العلاقات الجوية الودية بين البلدين خاصة وأن البلدين تجمعهما علاقات تاريخية متميزة، واقتربت اليمن أن يمنح كلا الطرفين وقتا إضافيا للتفكير قصد الوصول إلى حلول سلمية والاستغناء عن استعمال القوة، موضحة أنه في حال استنفاد كل الطرق الدبلوماسية يتم اللجوء إلى وسائل أخرى، ومنها التحكيم الدولي.

## 2. عرض النزاع على التحكيم

أدت الوساطة الفرنسية كما رأينا سابقا إلى توقيع اتفاق بين اليمن وإريتريا يقضي بإحالة النزاع إلى التحكيم الدولي، وتم الاتفاق على أهم المبادئ التي ستعتمدها هيئة التحكيم المكلفة بالفصل في النزاع، وجاء هذا الاتفاق بعد جهود كبيرة حيث قام المبعوث الفرنسي السيد " فرنسيس جوثمان " السفير بوزارة الخارجية الفرنسية بعدة اتصالات منفردة بيم كل من صنعاء وأسمره، وتم توقيع الطرفان على الاتفاق المبرم بينهما في باريس في 21 ماي 1996م وتمت المصادقة عليه بصفة شهود كل من حكومة فرنسا وحكومة إثيوبيا وحكومة جمهورية مصر العربية.

يتضح من الاتفاق أن أطراف النزاع توصلوا أخيرا إلى حل يقضي بتسوية نزاعهما سلميا عن طريق التحكيم، حيث تم الاتفاق على أهم مبادئ التحكيم ابتداء من تشكيل هيئة التحكيم وصولا إلى صدور الحكم وكيفية تنفيذه.

<sup>1</sup> - صالح يحيى الشاعري، المرجع السابق، ص 404 وما بعدها.

لكن رغم توقيع هذا الاتفاق الذي يعتبر ملزما لكلا الطرفين خاصة فيما يتعلق باستخدام القوة العسكرية كما جاء في نص المادة الأولى الفقرة الثالثة من هذا الاتفاق والتي تقضي بامتناع كلا الطرفين عن استخدام القوة العسكرية، إلا أن إريتريا خرجت عن هذا الاتفاق وقامت بهجوم عسكري جديد على جزيرة حنيش الكبرى في 10 أوت 1996، الأمر الذي أدى بحكومة الجمهورية اليمنية إلى تقديم احتجاج في شكل مذكرة رسمية بتاريخ 12-08-1996 على حكومة إريتريا، معتبرة أن ما قامت به القوات العسكرية لإريتريا خرقا صارخا لاتفاق المبادئ الموقع بينهما في باريس في 21 ماي 1996، وطالبت بانسحاب قوات إريتريا على الفور والالتزام بالحل السلمي.

كما قدمت رسائل مماثلة إلى كل من الأمين العام للأمم المتحدة، والأمين العام للجامعة العربية، والأمين العام لمنظمة الوحدة الإفريقية، وإلى حكومات كل من فرنسا ومصر وإثيوبيا، وإلى كافة السفارات العربية في صنعاء، مدينة فيها التواجد العسكري والإريتري الجديد، كما أوضحت أن لها الحق في الدفاع الشرعي عن نفسها وهذا وفقا للمادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة، وكانت نتيجة هذا الاحتجاج هي استئناف جهود الوساطة الفرنسية مما أدى إلى انسحاب القوات الإريتيرية من جزيرة حنيش اليمنية الصغرى في 28 أوت 1996، وفي 03 أكتوبر 1996 وقع الطرفان الاتفاق المنشئ لمحكمة التحكيم وفقا لما نص عليه اتفاق المبادئ الموقع في 21 ماي 1996.

## 1.2. تشكيل محكمة التحكيم

تنص المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاق المبادئ المبرم بين اليمن وإريتريا بشأن تسوية نزاعهما على تشكيل محكمة التحكيم والتي تتكون من خمسة قضاة، وتم تشكيل هيئة التحكيم حيث عينت إريتريا اثنين من قضاة محكمة العدل الدولية، وهما "استيفن شوبيل" و"روزلين هيجنز" لتمثيلها في محكمة التحكيم، وعن اليمن تم تعيين "أحمد صادق القشيري" و"كيث هايت"، واتفق الطرفان على تعيين "روبرت جيننغر" الرئيس السابق لمحكمة العدل الدولية رئيسا لمحكمة التحكيم، وتم تعيين جيننغر رئيسا لهيئة التحكيم خلال اجتماع المحكمين الأربعة في 14 يناير 1997 وذلك وفقا لنص المادة الثانية من اتفاق المبادئ المبرم بين اليمن وإريتريا<sup>1</sup>.

## 2.2. سلطات المحكمة وإجراءات التحكيم

<sup>1</sup>- المرجع نفسه، ص ص 68، 69.

ويعد هذا العرض الموجز لتشكيل هيئة التحكيم نتطرق إلى اختصاص هذه الهيئة وفقا لاتفاق المبادئ حيث تختص المحكمة بالفصل في النزاع بين الطرفين عبر مرحلتين، تقوم في المرحلة الأولى بإصدار حكم بشأن السيادة الإقليمية وفقا لمبادئ وقواعد وممارسات القانون الدولي القابلة للتطبيق في هذا الميدان وعلى أساس الحجج التاريخية.

أما في المرحلة الثانية فتقوم المحكمة بالفصل فيما يتعلق برسم الحدود البحرية، وطبقا لاتفاق المبادئ تأخذ المحكمة بعين الاعتبار الرأي المتوصل إليه بخصوص المسائل السيادية الإقليمية، وكذلك معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار وكل العوامل ذات الصلة بالموضوع كما تختص المحكمة بتحديد مجال النزاع بين إريتريا واليمن على أساس مواقف كل من الطرفين.

أما فيما يخص الإجراءات والتي تعني مجموعة القواعد الإجرائية وقواعد الإثبات التي يجب على المحكمة إتباعها في سير التحقيق وإدارة المرافعة وإصدار الحكم، فإن القاعدة العامة تقضي بأن اتفاق التحكيم هو الوثيقة التي يتعين أن تدين قواعد الإجراءات وقواعد الإثبات التي تباشر بها المحكمة نظر موضوع النزاع، لكن في حال عدم اتفاق أطراف النزاع يتم عادة إحالة تحديد القواعد التفصيلية للإجراءات وتقديم الأدلة إلى وثيقة دولية عادة تحتوي بياننا لنماذج الإجراءات والإثبات أمام التحكيم الدولي، وعادة يترك للمحكمة الحرية في تحديد إجراءاتها ونظم تقديم الأدلة أمامها.

بالرجوع إلى اتفاق المبادئ المبرم بين اليمن وإريتريا بشأن نزاعهما وإحالاته على التحكيم يتضح أنهما أحالا مسألة الإجراءات إلى المحكمة، حيث لها الحرية المطلقة في تنظيم سير عملية التحكيم وتقديم الأدلة وغيرها إلى غاية صدور الحكم الفاصل في النزاع وقام كلا الطرفين بتقديم ادعاءاتهما، واعتمد كل طرف في تبرير موقفه على جملة من الأسانيد هي على الشكل التالي :

### 3.2. ادعاءات إريتريا والأسانيد المعتمدة في ذلك

بعد مdahمة إريتريا لجزيرة حنيش الكبرى في 15 ديسمبر 1995 ادعت أن الجزيرة تعتبر أرضا إريتريّة تقع ضمن مياهها الإقليمية، ورغم محاولات الجمهورية اليمنية في الدخول مع إريتريا في مفاوضات من أجل حل خلافاتهما الحدودية، إلا أن إريتريا رفضت تلك المفاوضات، وكانت كل مرة تكرر تمسكها بأن جزر حنيش الكبرى تابعة لها، واستندت في ذلك إلى عدة حجج وأدلة هي كالاتي:

ادعت إريتريا أن ثوارها كانوا ينطلقون من هذه الجزيرة أثناء حرب التحرير ضد إثيوبيا، كما ادعت أن بحوزتها خرائط إيطالية لعام 1898، 1899، 1908 تبين الحدود الإريتريّة الغربية مع

السودان، والحدود الجنوبية مع إثيوبيا وجيبوتي، مؤكدة أن جزر أرخبيل حنيش قد ظهرت على هذه الخرائط ضمن المياه الإقليمية الإريترية وتمسكت إريتريا بهذه الأسانيد أمام المحكمة<sup>1</sup>.

#### 4.2. ادعاءات اليمن والأسانيد المعتمدة في ذلك

في محاولات دبلوماسية عديدة حاولت اليمن التوصل إلى حل بشأن الخلاف الحدودي بينها وبين إريتريا، إلا أنها لم تتخذ عن حقها في المطالبة هي الأخرى بجزر حنيش الكبرى حيث أكدت سيادتها على هذه الجزر، وأن أرخبيل جزر حنيش هو جزء لا يتجزأ من الأراضي اليمنية مستندة في ذلك إلى الحجج التالية:

تطرفت اليمن إلى الحقائق التاريخية والخرائط اليمنية والعثمانية والبريطانية التي تثبت حقها في السيادة على جزر حنيش الكبرى لأنها ترى أن هذا الحق ثابت منذ قرون، وأن ملكية اليمن تعود إلى ما قبل نشوء الدولة الإريترية، كما فندت اليمن الخرائط الإريترية المقدمة إلى المحكمة بقولها أن هذه الخرائط بعد استقلال إريتريا لم تتضمن أية إشارة تثبت إدعاءها بأن جزر حنيش الكبرى هي من ضمن أراضيها، بل أنها قامت بعد احتلالها لهذه الجزر بطباعة خرائط جديدة بسويسرا أدرجت فيها جزر حنيش الكبرى وبعض الجزر اليمنية الأخرى، وأظهرت أنها تقع ضمن مياهها الإقليمية.

لم تكنف اليمن بهذا فحسب بل أضافت أن احتلال إثيوبيا لإريتريا واعتبارها إقليما تابعا لها لم يجعلها يوم تدع بملكيتها لهذه الجزيرة ولم يثر أي خلاف بشأنها مع اليمن، بل على العكس أثبتت سيادة اليمن على هذه الجزيرة، وما يؤكد ذلك اتفاق مصر واليمن المبرم في أكتوبر 1973 أثناء الحرب العربية الإسرائيلية الذي بموجبه تسمح اليمن للقوات المصرية باستخدام الجزر اليمنية الواقعة في جنوب البحر الأحمر ومنها جزيرة حنيش الكبرى، الأمر الذي لم يثر أي اعتراض من قبل حكومة إثيوبيا.

أما إدعاء إريتريا بأن ثوارها كانوا ينطلقون من جزر حنيش الكبرى فهو الآخر فندته اليمن، وقالت بأن ذلك كان من قبيل مسانبتها لإريتريا في الحصول على استقلالها وحقها في تقرير المصير وهذا لا يعطيها أي حقوق سيادية على جزيرة حنيش، بالإضافة إلى أن إثيوبيا لم تحاول إخراج القوات الإريترية من هذه الجزيرة، أو حتى محاولة لاحتلالها ولم تدع تبعيتها لها، وهذا بطبيعة الحال ليس في عهد الحكومة الإثيوبية فحسب بل حتى في عهد الحكام السابقين لعلمهم بأنها أراضي يمنية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- المرجع نفسه، ص 71.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 72.



بعد تقديم كل من الطرفين إدعاءاتهما وأسانيدهما في ذلك بخصوص جزر حنيش الكبرى وانتهاء مرافعاتهما الشفوية أمام المحكمة، دخلت هيئة التحكيم في مداولاتها من أجل إصدار الحكم الفاصل في القضية وفقا لما يخوله لها اتفاق المبادئ من اختصاص وسلطات لإصدار الحكم.

### ثالثا. مضمون الحكم في قضية جزر حنيش وتنفيذه

#### 1. محتوى الحكم وأسبابه

قبل صدور الحكم كان لا بد من تحديد نطاق النزاع حيث كان كلا الطرفين يطالبان بكل الجزر، فكانت اليمن ترى أن نطاق النزاع يشمل مجموعة جزر حنيش والتي كانت تتضمن من وجهة نظرها حنيش الكبرى والصغرى والصخور الجنوبية الغربية والهيوك والمحبة، أما فيما يتعلق بالجزر الشمالية وهي جبل الطير ومجموعة الزبير لم تكن أبدا محل نزاع بين الطرفين، أما إريتريا فكانت ترى أن النزاع يشمل سلسلة - جزر زقر - حنيش والهيوك والمحبة والجزر الشمالية. بالرجوع إلى محكمة التحكيم نجدها مبدئيا أخذت برأي إريتريا وذلك بأن تصدر حكما بشأن السيادة على كل الجزر المطالب بها، إلا أن ما صدر عن هيئة التحكيم بعد ذلك كان مخالفا لرأي إريتريا، بحيث حصل كل من الطرفين على بعض وليس كل ما يطالب به.

#### 2. منطوق الحكم

بعدما انتهى الطرفان من تقديم الأدلة والحجج لإثبات إدعاءاتهما، قامت هيئة التحكيم بدراسة ما تقدم من أجل إصدار حكمها النهائي والفصل في النزاع.

فصلت هيئة التحكيم وفقا للاختصاص المنوط بها، وجاء قرارها على النحو التالي:

1- سيادة اليمن على جزيرة حنيش الكبرى التي احتلتها إريتريا في 05 ديسمبر 1995.

2- انسحاب إريتريا من جزيرة حنيش الكبرى في مدة 90 يوما.

أ- حرية نشاط الصيادين الإريتريين في جزر الأرخبيل اليمني كما كان عليه الحال قبل اندلاع النزاع عام 1995.

ب- الإعلان عن بداية ترسيم الحدود البحرية بين البلدين<sup>1</sup>.

يتضح من قرار محكمة التحكيم في النزاع الحدودي بين إريتريا واليمن حول بعض الجزر في البحر الأحمر، أن المحكمة قد التزمت باختصاصاتها المخولة لها بموجب الإتفاق المبرم بين الطرفين مطبقة بذلك إرادة الأطراف الرامية إلى تحديد الوضع والفصل فيه بالنسبة للمسائل السيادية الإقليمية

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 74.

حول الجزر المتنازع عليها، وهذا ما جاء في القسم الأول من الحكم، بالإضافة إلى ترسيم الحدود البحرية بين البلدين في القسم الثاني من الحكم.

كما جاء الحكم مسببا ومبررا وفقا لما تقدم به الطرفين من أدلة وحجج، وفيما يلي تحليل لأدلة الطرفين من قبل المحكمة ومدى ارتباطها بالحكم الصادر بشأن النزاع.

### 3. الأدلة المعتمدة من قبل المحكمة

#### 1.3. الخرائط

فيما يتعلق بالخرائط المقدمة من كلا الطرفين فعلى الرغم من عددها الكبير والقيمة القانونية المعروفة للخرائط في حسم النزاعات الحدودية، إلا أن المحكمة لم تأخذ بها نظرا للتناقضات فيما بينها، كما أنها ليست حاسمة في حد ذاتها حتى ولو لم تكن هناك أدلة غيرها وقالت المحكمة بهذا الخصوص أن الخرائط الممتدة من 1950 إلى غاية 1992 المقدمة من كلا الطرفين تبدو متعارضة مع إدعاءاتهما في هذه الدعوى.

أما بالنسبة للخرائط المعدة ما بين 1992 و 1995 والمرتبطة بواقع إريتريا بعد الاستقلال والتي جاءت تظهر أن الجزر المتنازع عليها تابعة لها وليس لليمن، فإن المحكمة تريتت عندها وقالت أنه يجب التعاطي مع هذا الدليل بحذر كبير<sup>1</sup>، وهذا باعتباره دليلا ثانويا وليس قاطعا في القضية.

#### 2.3. مبدأ لكل ما في حوزته

هناك نقطة أخرى أثارها اليمن وهي مبدأ لكل ما في حوزته، وهذا من أجل التوصل إلى تفسير قانوني واضح بالنسبة للجزر المتنازع عليها خاصة بعد تقسيم الإمبراطورية العثمانية في نهاية الحرب العالمية الأولى، إلا أن المحكمة لم تأخذ بهذا المبدأ مبررة ذلك بأن حدود الوحدات الإدارية التي كانت تتكون منها الإمبراطورية العثمانية لم تكن واضحة لعدم توفر الأدلة الكافية، وبالتالي عدم توافر أدلة بشأن تبعية الجزر هي الأخرى، وقدمت المحكمة سببا آخر لرفضها الأخذ بمبدأ أن لكل ما في حوزته والمتمثل في التعارض بين هذا المبدأ ونص المادة 16 من معاهدة لوزان لعام 1923 التي لم توضح مركز الجزر، ولا كيفية تسوية الخلافات التي تثور بشأنها، وإنما تركت ذلك للأطراف المعنية بالنزاع الذي يقوم بخصوص الجزر.

#### 4. التاريخ الحاسم

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 75.

نظرا لعدم توافر الأدلة الكافية لحسم النزاع بين اليمن وإريتريا بشأن السيادة الإقليمية على جزر حنيش الكبرى، وكذا ترسيم حدودهما البحرية، لجأت المحكمة إلى ما يعرف بالتاريخ الفاصل أو الحاسم للفصل في القضية، وتحديد هذا التاريخ يدخل في الإختصاص الأساسي لهيئة التحكيم المحال إليها النزاع وبشكل لا يتجزأ من قرارها، إلا أن هذا لا يعني عدم تدخل الأطراف في تحديد التاريخ الفاصل، بل يمكن لكلا الطرفين أن يقدم تاريخا حاسما وللمحكمة أن تأخذ بأحد التاريخين، أو تاريخا واحدا إذا تمسك به الطرفين، وجعله تاريخا حاسما للنزاع القائم بينهما، ونجد أن هذا التاريخ يلعب دورا مهما في تسوية النزاعات الدولية بصفة عامة والنزاعات الحدودية والإقليمية بصفة خاصة، ويرجع أول استخدام لهذا التاريخ، أو مصطلح التاريخ الفاصل إلى المحكم "ماكس هوبر" في تحكيم جزيرة بالماس عام 1928م<sup>1</sup>.

كما استخدم مرة ثانية من قبل المحكمة الدائمة للعمل الدولي في قضية المركز القانوني لجزيرة جرينلاند الشرقية حين اعتبرت أن 10 جويلية 1931 تاريخا حاسما للنزاع، مشيرة إلى أن الدانمارك يجب عليها إثبات أن سيادتها على الجزيرة كانت قائمة في هذا التاريخ، وهو تاريخ قيام النزوح باحتلال الجزء الشرقي من تلك الجزيرة، ومنذ ذلك الحين أصبح مصطلح التاريخ الحاسم يشكل إحدى المسائل القانونية التي تحوز اهتمام الأطراف، المعنية المكونة لهيئة التحكيم المحال عليها النزاع.

استقر بعدها الفقه والقضاء الدوليان على تعريف التاريخ الحاسم بأنه، الفترة الزمنية التي تكون عندها المراكز القانونية للأطراف بخصوص هذا النزاع قد تحددت بشكل نهائي ومن ثم فإنه يكون على القاضي أم المحكم المحال إليه النزاع الرجوع إلى هذه الفترة الزمنية للتوصل إلى تسوية النزاع على ضوء ما قدمته الأطراف من أدلة ووقائع كانت موجودة في هذا التاريخ، ويترتب على ذلك أن التصرفات أو الوقائع التي يتخذها الأطراف بعد هذا التاريخ لا يكون لها تأثير في المراكز القانونية للأطراف كما كانت موجودة في هذا التاريخ<sup>2</sup>.

على الرغم من مصطلح التاريخ الحاسم وأهميته إلا أن هيئة التحكيم المحال إليها النزاع قد ترى أن هناك فترة معينة ذات أهمية خاصة في النزاع ومن هنا تستطيع اعتبارها فترة حاسمة، ولذا نقول أن لهيئة التحكيم استخدام ما تراه مناسباً إما التاريخ الحاسم، أو الفترة الحاسمة، وذلك حسب طبيعة النزاع المعروض عليها وما واكب أطرافه من أحداث وأحقاب تاريخية تدخل في تحديد المصطلح بدقة فيكون إما تاريخاً محددًا بدقة كما في قضية جزيرة بالماس عام 1928 كما سبق ذكره، وإما أن يكون فترة حاسمة كما حصل في قرار طابا بين مصر وإسرائيل، أين اعتمدت هيئة التحكيم

<sup>1</sup>- Jennings Robert. Général course of international Law. Recueil Des Cours Académie De Droit International Volume 11, 1976, P.425 Est.

<sup>2</sup>- Abou-el-wafa. Arbitration and Adjudication International-Hand Boundry,Revue Egyptienne de Droit International, 42,1986,P. 122 Est.

فترة الانتداب البريطاني على فلسطين من عام 1922 إلى عام 1948 فترة حاسمة للنزاع بين مصر وإسرائيل.

إلا أن هذا لا يعكس سهولة تعيين هذه الفترة أو حتى التاريخ الحاسمين، ففي بعض الحالات يقع على عاتق هيئة التحكيم المحال إليها النزاع مهمة تحديد هذا التاريخ على ضوء ظروف النزاع المعروض عليها، وفيما يتعلق بالأدلة المقدمة من أطراف النزاع السابقة على التاريخ الحاسم يجب أن تكون ذات قيمة في تسوية النزاع، وإذا ما توافرت على الشروط اللازمة فلا بأس بالأخذ بها والاستناد إليها، أما الأدلة والوقائع التالية على هذا التاريخ هي التي تثير اهتمام هيئة التحكيم إذ لا بد من بحثها بدقة وحيطة حتى يتبين للقاضي أو المحكم الأخذ بها أو تركها، والمعروف أن كل ما يقوم به الأطراف بعد تحديد التاريخ الفاصل لا قيمة له، إلا أن السوابق القضائية تؤكد العكس، إذ أن القضاء الدولي لا يهمل الأدلة التالية للتاريخ الفاصل كلية بل وفي أحيان كثيرة كان يستند إليها والهدف من وراء ذلك هو ربط الوقائع والأدلة ببعضها البعض السابقة واللاحقة منها، بالإضافة إلى تحقيق الهدف المرجو من القضاء الدولي وهو الفصل في النزاعات المعروضة عليه، ولكن في الأحوال الغالبة تبقى الأدلة والوقائع التالية للتاريخ الفاصل ذات قيمة ثانوية لا غير، ولا يمكن الاعتماد عليها كلية، وهذا ما أكده " Fitzmaurice " في رأيه المنفرد الملحق بقرار محكمة العدل الدولية في قضية المعبد بين تايلاند وكمبوديا، حيث أشار إلى أن الوظيفة الإثباتية للأدلة أو الوقائع لا يمكن أن تقدم تأكيدا لما هو موجود من قبل فلا يمكن أن تعدل أو تضيف أو تنقص شيئا مما أمكن استخلاصه من مصادر أخرى.

أما فيما يتعلق بقضية جزر حنيش الكبرى محل النزاع بين اليمن وإريتريا يتضح أن أطراف النزاع ومن خلال الإدعاءات المقدمة من قبلهما والدجج التي تم الإستناد إليها أنهما قد أشارا إلى فترة حاسمة وهي فترة الإمبراطورية العثمانية، حيث اعترف الطرفان لهيئة التحكيم بأن الإمبراطورية العثمانية حازت حق الملكية على الجزر المتنازع عليها عن طريق الإحتلال الفعلي، وبهذا نصت اتفاقية التحكيم بين الدولتين طرفي النزاع على أن قرار التحكيم الذي تصدره هيئة التحكيم حول السيادة الإقليمية على الجزر يجب أن يؤسس على مبادئ العرف السائد وقواعد القانون الدولي في ذلك التاريخ، وقبالت هيئة التحكيم بهذا التاريخ أو بالأحرى تلك الفترة الحاسمة.

وبناءً على ما تقدم قامت المحكمة بإصدار حكمها في 09 أكتوبر 1998 فقضت بسيادة اليمن على مجموعة جزر زقر - حنيش، ومجموعة جزر الزبير وجبل الطير معتمدة في ذلك على بعض الأدلة المقدمة التي تثبت السيادة اليمنية على الجزر خلال الفترة المتفق عليها، وإن كانت أعمال قليلة

أذناك بحكم الموقع البعيد والمنعزل لبعض الجزر والطبيعة الموحشة لها بالإضافة إلى خلوها من الماء العذب مما جعلها تبقى طويلا غير قابلة للسكنى البشرية.

أما إريتريا فلم تستطع تقديم ما يكفي من أدلة لإثبات حقها في جزر حنيش الكبرى لدى حكمت المحكمة بسيادتها على جزر هيوك ومحبة والصخور الجنوبية الغربية.

ما يمكن ملاحظته بالنسبة لهذه القضية أن طرفي النزاع ورغم أنهما قد تحدثا عن التاريخ الفاصل، لكنهما لم يقدموا أي دليل يثبت المسائل المتضمنة لموضوع النزاع مما جعل المحكمة في إصدارها لحكمها تتبع حكما سابقا، وهو حكم التحكيم بين الأرجنتين والشيلي عام 1966، حيث قامت المحكمة ببحث وفحص جميع الأدلة المقدمة لها بغض النظر عن تاريخ الأعمال التي تتصل بها تلك الأدلة.

في الأخير يمكن القول بأن الحكم جاء لصالح اليمن، هذه الأخيرة التي استطاعت ولو لحد ما أن تثبت حقها في السيادة على جزر حنيش الكبرى مما جعل المحكمة تصدر الحكم لصالحها، الأمر الذي جعل اليمن منذ البداية تعتمد الطرق الدبلوماسية وعلى رأسها المفاوضات من أجل التوصل إلى حل، بينما كان التحكيم آخر حل تفكر به إلا أن إريتريا برفضها الدائم لمبادرات اليمن قادت النزاع إلى التحكيم، وقيمت بذلك اليمن لتأكدتها من حقها في السيادة الإقليمية على جزر حنيش الكبرى المتنازع عليها كما سبق ذكره.

أما فيما يتعلق بتقسيم الحدود البحرية بين البلدين فقد جاء الحكم معلنا ترسيم الحدود في وقت لاحق على تنفيذ الجزء الأول من الحكم.

#### رابعاً. تنفيذ حكم التحكيم في قضية جزر حنيش

يكون حكم التحكيم ملزماً لأطراف النزاع وذلك بموجب الإتفاق المبرم بين طرفي النزاع، فالتجاء الأطراف للتحكيم يعتبر موافقة ضمنية على قبول حكم التحكيم وتنفيذه، كما يعتبر الحكم نهائياً غير قابل للإستئناف بغض النظر عن بعض المشاكل التي قد تثار بشأن تفسير الحكم إن كان غامضاً، وهذا حسب المادة 82 من اتفاقية لاهاي لعام 1907، والمادة 32 من القواعد النموذجية لإجراءات التحكيم لعام 1958، وهناك استثناء واحد فقط فيما يخص قاعدة نهائية الحكم، وهي أنه يجوز لأطراف النزاع إعادة النظر في الحكم إذا ما تم اكتشاف واقعة جديدة أو دليل جديد كما يمكن أن يؤثر على الحكم وبصفة قاطعة حتى ولو كانت هذه الواقعة معروفة للمحكمة، أو في حال تجاوز المحكمة للسلطات الممنوحة لها بموجب اتفاق التحكيم إلا أن هذا نادراً ما يحصل.

أما بالنسبة للقضية موضوع البحث فقد نصت المادة 1/12 "ب" من اتفاق التحكيم المبرم في 03 أكتوبر 1996 بين إريتريا واليمن على أن تشمل أحكام المحكمة الفترة الزمنية لتنفيذها، ونتيجة لنص المادة فقد قررت المحكمة بأن ينفذ حكم بشأن السيادة الإقليمية على الجزر المتنازع عليها خلال تسعين يوما من تاريخ صدوره والذي كان في 09 أكتوبر 1998، واستجاب لاتفاق التحكيم وكذا قرار حكم المحكمة بخصوص تنفيذ الحكم، انسحبت القوات الإريترية من جزيرة حنيش الكبرى مباشرة بعد صدوره.

وهذا كتعبير منها على التزامها وقبولها حكم التحكيم دون أي مشاكل قد تثار، بالإضافة إلى رغبتها في تسوية النزاع الحدودي بينها وبين جمهورية اليمن، وبهذا استلمت اليمن جزر أرخبيل حنيش البالغ عددها 43 جزيرة يمنية بما فيها جزر حنيش وجزر زقر المتنازع عليها<sup>1</sup>.

## المطلب الرابع

### النقاط الواجب مراعاتها في حل النزاعات البحرية والدول الممكنة

#### الفرع الأول

#### التسوية السلمية للمنازعات البحرية

رغم لجوء بعض الدول في نزاعاتها البحرية إلى أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، إلا أن ذلك لا يمثل الممارسة الدولية الوحيدة التي تعتمدها الدول في حل نزاعاتها البحرية، فالبعض يفضل اللجوء إلى التحكيم بينما تفضل دول أخرى اللجوء إلى المحاكم الدولية كمحكمة العدل الدولية، ولكن الأهم أن كل الوسائل تدرج ضمن وسيلة أكبر ألا وهي التسوية القضائية، لذا تعتبر التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، أمرا لا بد منه لأن بقاءها عالقة يشكل تهديدا للسلم والأمن الدوليين وهو ما يتنافى ومقاصد الأمم المتحدة واتفاقية قانون البحار، الأمر الذي جعل الدول تسرع في إيجاد حلول مرضية لتسوية نزاعاتها الحدودية، وذلك من أجل إنشاء حدود نهائية على أساس ثابت ومستقر تسهل من عمليات مرور السفن الأجنبية، خاصة وأن طريق القضاء الدولي يعتبر حاجزا أمام الطعون التي قد تثور بشأن الحدود القائمة كلما تم اكتشاف ثغرة في معاهدة أو خريطة، أو كلما تبين أن لمنطقة من مناطق الحدود البحرية أهمية اقتصادية أو إستراتيجية لم تكن معروفة عند إقامة اتفاقية قانون البحار

<sup>1</sup> - كما قام الرئيس الإريترى "أفريقي" آنذاك في محاولة منه لتقوية الأجواء بين البلدين بزيارة اليمن في نوفمبر 1998، وفي 17 ديسمبر 1999 صدر حكم المرحلة الثانية القاضي بترسيم الحدود البحرية بين الطرفين، وفي 17 أبريل 2001 زار الرئيس اليمني "صالح" العاصمة الإريترية أسمرة ليطوي ملفات الماضي الإقليمية السياسية منها والاقتصادية،... وإعادة العلاقات الثنائية بين البلدين، وبهذا انتهت قضية الحدود البحرية بين اليمن وإريتريا. الموقع الإلكتروني: <http://www.nabanews.net/2009/6642.html>

أو عند إنشاء الحدود، فيشكل بالتالي تحقق التسوية القضائية حدوداً قائمة بصفة نهائية مهما كانت تلك الحدود غير مرضية أو معيبة في نظر الدول المتنازعة.

كما أن اللجوء إلى التسوية القضائية يتوقف على رضا جميع الأطراف المتنازعة، بما فيها التحكيم الدولي، وهو نظام قائم على الإرادة الكلية للدول المتنازعة، أو القضاء الدولي الذي تكون فيه الإرادة نسبية للدول الأمر الذي يدعو إلى ضرورة الالتزام بمبدأ حسن النية، خاصة فيما يتعلق بتنفيذ الأحكام الصادرة إذ أن عملية التنفيذ في حقيقة الأمر لا تزال تشكل عائقاً أمام اكتمال التسوية القضائية وهذا في غياب سلطة دولية حقيقية تضطلع بهذه المهمة، خاصة وأن مجلس الأمن سلطته تقديرية محدودة في هذا المجال، الأمر الذي يجعل بعض الأحكام عالقة دون تنفيذ خصوصاً إذا ما تعلق الأمر ببعض الدول الكبرى التي يصعب إجبارها، إذ نجد أنها المشاركة بصفة فعالة في تقنين تشريعات الاتفاقيات الدولية على رأسها اتفاقية قانون البحار، فهذه الدول وضعت نصوصها بناء على رغباتها ووفقاً لحفظ مصالحها في البحر.

وقد حرصت في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تأكيد الالتزام بتسوية المنازعات الدولية البحرية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية بالطرق السلمية، حسب الجزء الخامس عشر الذي تضمن طرق تسوية المنازعات في المواد (279-299) من الاتفاقية.<sup>1</sup>

فمثلاً نرى أن المادة 279 قد حثت الدول الأطراف على تسوية أي نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية وفقاً للفقرة 03 من المادة 02 من ميثاق الأمم المتحدة<sup>2</sup>، كما نصت المادة 280 على أن " ليس في هذه المادة ما يخل بحق أي من الدول الأطراف في أن تتفق في أي وقت على تسوية نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، بأية وسيلة سلمية من اختيارها."

كما نصت المادة 281 على أن "1- إذا كانت الدول الأطراف التي هي أطراف في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها قد اتفقت على السعي إلى تسوية النزاع بوسيلة سلمية من اختيارها، لا تنطبق الإجراءات المنصوص في هذا الجزء إلا عندما لا يتم التوصل إلى تسوية باللجوء إلى هذه الوسيلة أو عندما لا يستبعد الاتفاق بين الأطراف أي إجراء آخر.

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة؛ المرجع السابق، ص 170.

<sup>2</sup> - نصت المادة 03/02 من ميثاق الأمم المتحدة على أن " يفض جميع أعضاء الهيئة منازعاتهم الدولية بالوسائل السلمية على وجه لا يجعل السلم والأمن والعدل الدولي عرضة للخطر".

2- إذا كانت الأطراف قد اتفقت أيضا على حد زمني، لا ينطبق مع الفقرة 01 إلا بعد انقضاء ذلك الحد الزمني.

ففي أي نزاع يثور في هذا الشأن يجب على الدول المتنازعة أن تبادر إلى تسويته بأية وسيلة سلمية جاءت بها المادة 01/33 من ميثاق الأمم المتحدة، أو بأية وسيلة سلمية أخرى من اختيارها، لكنها إذا اتفقت على تسوية النزاع بوسيلة سلمية من اختيارها، فلا تنطبق الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية إلا عندما لا يتم التوصل إلى تسوية بالاجوء إلى هذه الوسيلة أو عندما لا يستبعد الاتفاق بين الأطراف أي إجراء آخر، كما يجب مراعاة الحد الزمني في حالة الاتفاق على حد زمني.

كما جاءت المادة 282 متضمنة حالة الدول الأطراف التي هي أطراف كذلك في النزاع، أنه إذا وافقت عن طريق اتفاق عام أو إقليمي أو ثنائي أو بأية وسيلة أخرى، على أن يخضع هذا النزاع، بناء على طلب أي طرف في النزاع، لإجراء يؤدي إلى قرار ملزم، فإن ذلك الإجراء ينطبق بدلا من الإجراءات المنصوص عليها في هذا الجزء، طبعاً ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك.

وقد تم تقسيم الوسائل السلمية لحل النزاعات البحرية إلى قسمين: الطرق السياسية، والطرق القضائية والتحكيمية<sup>1</sup>.

### أولاً. الطرق السلمية السياسية

وتتمثل في المفاوضة والتوفيق.

#### 1. المفاوضة

يتم اللجوء إليها في حالة عدم مقدرة أي طرف في فرض حل إرادته المنفردة على الطرف الآخر نتيجة لتكافؤ موازين القوى أو لأي عوامل أخرى، وقد تكون المفاوضات الدولية دائمة (كالتى تتم في إطار المنظمات الدولية)، وقد تكون مؤقتة (كالتى تتم بسبب نشوب نزاع معين بين دولتين أو أكثر وتحاول الدول تسويته ودياً)، وهو ما نصت عليه المادة 283 حيث جاء فيها ما يلي: "1- متى نشأ نزاع بين دول أطراف يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، قامت أطراف النزاع عاجلاً بتبادل الآراء في أمر تسويته بالتفاوض أو غير ذلك من الوسائل السلمية.

2- تقوم الأطراف بسرعة أيضاً بتبادل الآراء، كلما أنهى أي إجراء لتسوية النزاع دون التوصل إلى تسوية، أو تم التوصل إلى تسوية وتطلبت الظروف التشاور بشأن طريقة تنفيذ التسوية".

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة؛ المرجع السابق، ص 172 وما بعدها.



ويمكن أن تتزامن المفاوضات مع التسوية القضائية، لذا قررت محكمة العدل الدولية في قضية الامتداد القاري في بحر ايجيه " أن المفاوضات والتسوية القضائية يعتبران من وسائل التسوية السلمية المنصوص عليها في المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة، وقد ورد في قضاء المحكمة العديد من القضايا التي تتزامن فيها المفاوضات والتسوية القضائية في وقت واحد."

كما أن البدء في المفاوضات لا يعني ضرورة الاستمرار فيها حتى النهاية، فمثلا في قضية امتيازات مافروماتيس قررت المحكمة الدائمة للعدل الدولي " أن المفاوضات لا تفترض سلسلة طويلة من المذكرات والبرقيات، وإنما قد تكون قصيرة جدا إذا وصلت إلى نقطة ميتة أو اصطدمت بعدم القدرة أو عدم الرغبة من جانب الطرف الآخر، بما يظهر بجلاء أن النزاع لا يمكن حله عن طريق التفاوض."

## 2. التوفيق

ويسمى كذلك في القانون الدولي بالمصالحة، وهو تشكيل لجنة من عدة شخصيات تحظى بثقة الأطراف المتنازعة، بغية السعي نحو تحقيق اتفاق بينهم، وذلك بتقديم مقترحات لتسوية النزاع القائم تسوية ودية، وهو ما نصت عليه المادة 284 على أنه :

" 1- لأي دولة طرف، تكون طرفا في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها أن تدعو الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى إلى إخضاع النزاع للتوفيق وفقا للإجراء المنصوص عليه في الفرع 01 من المرفق الخامس أو وفقا لأي من إجراءات التوفيق الأخرى.

2- إذا قبلت الدعوة وإذا اتفقت الأطراف على إجراء التوفيق الواجب تطبيقه، جاز لأي طرف، أن يخضع النزاع لذلك الإجراء.

3- إذا لم تقبل الدعوة أو لم تنفق الأطراف على الإجراء، اعتبر التوفيق منتهيا.

4- متى أخضع نزاع للتوفيق، لا يجوز إنهاء الإجراءات إلا وفقا لإجراء التوفيق المنفق عليه، ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك."

ويخضع التوفيق لمبدأ التراضي، لذا جاء في المادة الأولى من المرفق الخامس الخاص بهذا الموضوع أنه " إذا اتفق أطراف نزاع ما، وفقا للمادة 284، على إخضاعه للتوفيق بموجب هذا الفرع، جاز لأي من هذه الأطراف أن يحرك الإجراءات، بإخطار كتابي يوجهه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع." وتنتهي إجراءاته في الأحوال التالية:

إذا تم التوصل إلى تسوية، أو إذا قبل الأطراف توصيات التقرير، أو رفضها أحد الأطراف بإخطار كتابي موجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة، أو إذا انقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ إحالة التقرير إلى الأطراف، وذلك حسب المادة الثامنة من المرفق الخامس<sup>1</sup>.

## ثانياً. الطرق السلمية القضائية والتحكيمية

تكون الدولة حرة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، بإعلان مكتوب في اختيار واحدة أو أكثر من الوسائل التي جاءت بها المادة 287 من اتفاقية 1982 لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وهي:

- المحكمة الدولية لقانون البحار.
- محكمة العدل الدولية.
- محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع للاتفاقية؛ والتي يجوز فيها لأي طرف في نزاع إخضاع النزاع لإجراء التحكيم المنصوص عليه في هذا المرفق بإخطار كتابي يوجهه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع، ويكون الإخطار مصحوباً ببيان بالإدعاء وبالأسس التي يستند إليها، حسب المادة الأولى من المرفق السابع.
- محكمة التحكيم الخاصة المشكلة وفقاً للمرفق الثامن؛ ويخضع اللجوء إلى هذه المحكمة لإرادة أطراف النزاع، لذا نصت المادة الأولى من المرفق الثامن على أنه: "رهنا بمراعاة الجزء الخامس عشر، يجوز لأي طرف في نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق مواد الاتفاقية التي تتناول مصائد الأسماك، حماية البيئة والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، الملاحة، بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق أن يخضع النزاع لإجراءات التحكيم الخاص المنصوص عليه في هذا المرفق، بإخطار كتابي يوجهه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع، ويكون الإخطار مصحوباً ببيان بالإدعاء وبالأسس التي يستند إليها."<sup>2</sup>

إلا أنه كما تبين لنا من خلال بعض القضايا الدولية للمياه الإقليمية التي عرضت على المحكمة الدولية لقانون البحار فيما يتعلق برسم الحدود البحرية بين الدول الساحلية، وقضايا المرور البريء للسفن الأجنبية خاصة الحربية منها، ورغم توصل المحكمة إلى حل مرض للأطراف إلا أنه

<sup>1</sup> وفي قائمة الموقعين وتشكيل لجنة التوفيق وإجراءات التوفيق، انظر لكل من المواد (01، 02، 04، 07) من المرفق الخامس للاتفاقية.

<sup>2</sup> راجع للمزيد؛ المرفق السابع والمرفق الثامن لاتفاقية 1982.

يبقى رهين الساعة فقط متعلقا بالظروف المحيطة آنذاك، ما يخلق صعوبات في معالجة الاتفاقية لهذه المواضيع.

## الفرع الثاني

### تفعيل النظام القانوني والآلية القضائية

إن من أهم القضايا التي تعتبر في نظر المجتمع الدولي غامضة ومحل خلاف كبير بين الفقه والدول على حد سواء، هي قضية النظام القانوني للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، بسبب عدم تحديد معالم هذا النظام بطريقة صريحة وواضحة في أي اتفاقية دولية شارعة لتنظيم قانون البحار من ناحية وتباين الممارسة الدولية واختلاف المصالح في هذا الموضوع من ناحية ثانية، الأمر الذي قد يثير النزاعات بين الدول على نحو يضر بعلاقاتها الودية ويعرض السلم والأمن الدوليين للخطر، ففيما يتعلق بنظام تسوية النزاعات المتعلقة بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، يلاحظ بعد فحص اتفاقيات جنيف لقانون البحار عام 1958، على أنه لا يوجد نظام إجباري أو ملزم لتسوية هذه النزاعات تسوية سلمية، ومن ثم يبقى الحل الوحيد المتاح للدول المتنازعة هو لجوء هذه الدول باتفاقها إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات المقررة في القانون الدولي العام. وهذا ما أكد عليه القسم الأول من الجزء الخامس عشر من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

وكذلك ينبغي التركيز على أحوال المطاردة الحديثة وتحديد المادة 111 من اتفاقية 1982، والتي بدأت تأخذ أبعادا جديدة لم تكن في حسابان واضعي الاتفاقية، حيث أن التطبيق العملي لهذه المطاردة قد تجاوز الشروط الشكلية والموضوعية بشكل صريح، فكما نعلم أنه من حق الدول أن تتعاون فيما بينها من خلال اتفاقيات ثنائية وإقليمية ودولية، من أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية لمناطقها البحرية، وأن من حق الهيئات والمحاكم الدولية وعديد الهياكل الدولية كمجلس الأمن مثلا أن تتدخل من أجل المحافظة على الأمن والسلم الدوليين استنادا إلى القوانين والمواثيق الدولية في هذا الصدد. إلا أن تلك الاتفاقيات والمواثيق والتدخلات لا يجوز أن تتعارض مع أحكام القانون الدولي للبحار، ويجب أن تكون معالجتها للمشاكل البحرية متماشية مع أحكام القانون الدولي، فمن الواضح أن بعض القرارات تتعارض مع المصلحة العامة التي تحاول تحقيقها اتفاقية قانون البحار والمتمثلة في حرية الملاحة لجميع الدول صغيرة كانت أو كبيرة.

كما يرى البعض من خبراء القانون الدولي أنه يتوجب إيجاد آلية قضائية فعالة تختص بتسوية النزاعات الحدودية والتنقل في البحر الإقليمي خاصة بين الدول العربية مع إعادة النظر في تشكيل بعض الهيئات الدولية كهيئة الأمم المتحدة بجميع هيكلها واختصاصاتها، نخص بالذكر مجلس الأمن الذي أصبحت تسيطر عليه بعض القوى الكبرى، مع إلغاء حق الفيتو الذي أصبح يشكل الحارس الأمين لمصالح الدول الكبرى، كما يرون كذلك بتوسيع اختصاصات المحاكم الدولية منها محكمة القانون الدولي للبحار للنظر في النزاعات الحدودية التي قد تثار بين دول ليست أطرافاً في أنظمتها الأساسية، وذلك من أجل تفادي بقاء نزاعات بدون تسوية<sup>1</sup>.

لكن في هذا كله يبدو لنا ذلك عصياً نوعاً ما؛ فالمثال الليبي أوضح دليل على ذلك، فكيف أنه بمجرد محاولة ليبيا الإعلان عن حدود مياهها الإقليمية بخليج سرت، حتى وجدت الولايات المتحدة بذلك دافعاً قوياً للهجوم العسكري عليها. فقامت بانتهاك حدود الدول الساحلية المجاورة والمقابلة، ناهيك عن تدمير المساكن وقتل الأبرياء، في كل هذا تتبادر لأذهاننا استفهامات كثيرة تقودنا نحو دافع أمريكا كدولة من بين الدول الكبرى، بتخطي المياه الإقليمية لدولة عربية، رغم أنه كان بإمكانها رفع شكوى أمام الهيئات الدولية المختصة لعرض المشكلة إذا كانت تمثل الضحية، وتأكيد النية على إيجاد حل قانوني لها، فلا يمكن إطلاقاً أن نتصور أنها كانت عاجزة عن القيام بهذا الفعل القانوني<sup>2</sup>.

وعلى هذا الأساس، ونظراً لهذه الحالة هناك من قال باقتراح بعض الحلول لهذه المشاكل والنزاعات البحرية سواء فيما تعلق بالحدود البحرية أو مواصلات السفن، كضرورة إعادة النظر في بعض مواد قانون البحار لعام 1982، خاصة وأنه وضع في فترة كانت معظم دول العالم الثالث تعيش التخلف التكنولوجي في كل الميادين، وإعادة النظر في تشكيل المحاكم والهيئات الدولية، خاصة هيئة الأمم المتحدة ومجلسها الأمني الذي أصبحت تسيطر عليه بعض القوى حفضاً لمصالحها في البحر، والتوسيع من صلاحيات المحكمة الدولية لقانون البحار حتى أن هناك من لمح بضرورة عقد مؤتمر دولي يعنى بشؤون البحار، لوضع نظام قانوني واضح ومفهوم ومحدد، في تنظيم المرور البريء والمطاردة الحثيثة خاصة بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، والتأكيد على رسم الحدود البحرية بصفة دقيقة وبصفة أدق في المناطق التي تشهد نوعاً من التغير في بنيتها التضاريسية في البحر الإقليمي، ذلك أن التطبيق العملي للقواعد السابقة أظهر عدم قدرتها على مواكبة التطورات التي تحدث في البحر ومسايرة المجتمع الدولي لها، فينبغي حسبها إعادة النظر في هذه القواعد من جديد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - بختة خوتة، المرجع نفسه، ص 189.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 256.

<sup>3</sup> - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 335.

## الفرع الثالث

### المشروع الأوروبي لربط الشبكات وأجهزة الاستشعار ورادارات مراقبة الملاحة SafeSeaNet

تشهد البحار الأوروبية بشكل دائم حركة كثيفة للسفن، حيث تبحر أكثر من 20000 من السفن التجارية مع عدد كبير أيضا من السفن العاملة في الشحن والتفريغ في موانئها، وبهذا قررت الدول الأوروبية أن تكون على علم بكافة المعلومات حول البضائع المحمولة وسلامتها كحيطه متوخاة لسلامة الملاحة في بحارها الإقليمية هناك وحماية البيئة البحرية وكذا الفاعلين الاقتصاديين. ومع ذلك تتم معالجة هذه البيانات وأخذ المعلومات من قبل العديد من الجهات الفاعلة على الصعيدين المحلي والخارجي.

وفي الحقيقة على الرغم من وجود مبدأ تبادل البيانات البحرية في حركة المرور البحري الأوروبي عام 1993 للسلامة البحرية المشتركة والتوجيه الصادر في قرار لجنة التعاون البيئي CCE/75/93 المتعلق بتوجيه المواد والبضائع الخطرة، تم إنشاء نظام معلومات يرصد السفن التي تحمل بضائع خطرة أو ملوثة للبيئة بعد حادث غرق السفينة اريكا Erika في ديسمبر 1999، هذا هو السبب، منذ عام 2002، وبناء عليه تتعاون الدول الأعضاء واللجنة لتنفيذ توجيهها وعقدت العزم على تبادل المعلومات، وإنشاء شبكة عامة لدول أوروبا أو ما يسمى (SSN) SafeSeaNet وكذلك تنسيق عمليات تبادل البيانات البحرية.

ويُعرّف SSN حسب قرار 59/2002 وتعديلاته الواردة بالملحق 3 منه، على النحو التالي: "هو نظام المعلومات البحرية المتبادل بين المجتمعات، يسمح بتلقي وتخزين واسترجاع وتبادل المعلومات لأغراض السلامة البحرية والموانئ، وحماية البيئة البحرية وكفاءة حركة المرور والنقل البحري."

إن شبكة SSN وُقِّت في الجمع بين كثير من سلطات الدول الساحلية في أوروبا التي تملك نظاما خاصا وأساليب خاصة للتخزين والوصول إلى البيانات. كما تستخدم الشبكة أيضا نظم المعلومات هذه من خلال نظام الفهرسة المركزية Indexation Central.

لكن نظام الفهرسة لا يخزن البيانات بنفسه، وإنما يستعين بالمراجع والإشارات في العثور عليها. كما تم تعيين السلطات الوطنية المختصة (NCA) National competent authorities من قبل كل دولة من الدول الأعضاء حتى تكون مسؤولة عن حسن سير النظام في بلدها، في حين

نقلت شبكة SSN المسؤولية التقنية من المفوضية الأوروبية إلى الوكالة الأوروبية للأمن البحري في عام 2004. وتم جمع المعلومات الواردة في الرسائل من السلطات المحلية Competent local authorities (LCA)، مثل المحطات الساحلية وسلطات الموانئ.

ويمكن للمستخدمين الأعضاء في المشروع الشبكي البحري الوصول إلى البيانات التي يحتاجونها عن أي سفينة تعبر البحر عن طريق إرسال طلب في شكل معين Format spécifique، يستخدم من قبل مؤشر أساسي لتحديد مكان السفن واستعادة البيانات من المصدر ثم يتم بعدها إرسال المعلومات لهم<sup>1</sup>.

إن هذا النظام يتسم بأنه مرن وسهل الاستعمال، حيث يمكن الوصول إلى المعلومات على مدار الساعة ويقدم الحلول والإجابات السريعة لأي طلب يريد الحصول فعلا على معلومات حركة السفن.

منذ مارس 2010، تم إنشاء واجهة جديدة متاحة للدول الأعضاء في هذا المشروع أطلق عليها اسم IGSSN « l'interface graphique de SafeSeaNet » أي واجهة المعطيات البيانية لرصد السفن المستخدمة وهندستها المعمارية، وتعد من بين المشاريع الرائدة في مجال حماية الملاحة البحرية كنظام رصد السفن بالرادار وتبادل كل المعطيات في ذلك بين الدول الأعضاء أو ما يسمى Vessel Monitoring System (VMS).

## أولا. لمحة عامة عن التطورات الجديدة لمشروع SSN

تم إعداد مشروع SSN في عام 2004، ودخل مرحلة التطبيق عمليا في 1 يناير 2009. تتم إدارة هذا النظام المعلوماتي من قبل الوكالة الأوروبية للأمن البحري (EMSA) نيابة عن المفوضية الأوروبية.

### 1. أهدافه

<sup>1</sup> - SafeSeaNet (SSN) est défini par la Directive 2002/59 amendée (annexe 3) comme : « le système d'échange d'informations maritime communautaire. SafeSeaNet, permet de recevoir, de stocker, d'extraire et d'échanger des informations aux fins de la sécurité maritime, de la sûreté portuaire et maritime, de la protection de l'environnement marin et de l'efficacité du trafic et du transport maritimes. » Yann Le Maon ; (Le projet Européen de mise en réseau des radars et capteurs de surveillance de la navigation), *Vessel Traffic and reporting service- Unité C2*, Agence Européenne de Sécurité maritime (EMSA), Cais Do Sodré, 1249-206, Lisbonne. pp. 1-11. Yann.le-moan@emsa.europa.eu.

إن الغرض من SafeSeaNet ما يلي:

- تحسين سلامة وكفاءة حركة المرور البحري.
- تحسين مدى استجابة السلطات وردود فعلها إثر الحوادث البحرية، مهما كانت الحوادث خطرة أو التي يحتمل أن تكون خطيرة.
- المساهمة في تحسين الوقاية والكشف عن التلوث الصادر من السفن.

## 2. الهندسة المعمارية والتسيير

هيكل SSN يعتمد على نظام مركزي بمثابة مؤشر أو كما يسمى بنظام الصفحات الصفراء pages jaunes يكون متصلا بمختلف النظم الوطنية للدول الأوروبية الأعضاء في هذا البرنامج<sup>1</sup>.

ويتم تبادل البيانات فيه كالتالي:

- عبر واجهات الويب الثنائية المتمثلة في النص والرسومات (textuel et graphique).
- الاتصالات ممكنة عن طريق خدمة الشبكة المعلوماتية الأوروبية S-TESTA، أو الإنترنت عالي التدفق، كما تم تطبيق بروتوكول خدمة تصميم المواقع الآمنة (SSL) Secure Sockets Layer (SSL) لكافة الواجهات، ابتداء من يناير 2011.

هذا ويتم تشغيل برنامج SSN بالطريقة الموالية:

- يتم إرسال إشعار عبر نظام وطني، إلى الخادم المركزي الأوروبي serveur central européen المتواجد في مقر EMSA في لشبونة عاصمة البرتغال، يتضمن الإشعار مجموعة دنيا من البيانات، والغرض منه هو إطلاع الدول الأعضاء الأخرى عن معلومات أكثر تفصيلا متاحة حسب الطلب والاستجابة.

- يتم بعدها تخزين البيانات التفصيلية من قبل دولة عضو موفرة للبيانات fournisseur de données.

- إذا لزم الأمر، قد تطلب دولة أخرى عضو معلومات أكثر تفصيلا عن مرور السفن وما تحويه على متنها. وعليه يقوم الموزع المركزي Le serveur central de SSN بنقل هذا الطلب إلى موفر نظام البيانات والمعلومات ويتم بعدها انتظار الاستجابة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- Yann Le Maon ;Op, cit, pp. 2-4.

<sup>2</sup>- Ibid, p. 4.

### 3. تبادل المعلومات

- يتم تبادل أربعة أنواع من المعلومات من خلال SSN حيث نوجزها فيما يلي:
- الإخطارات التي يجب أن تتم من السفن إلى سلطات ميناء الوصول خلال 24 ساعة على الأقل، أو قبل ذلك أو في أقرب وقت عند إبحار السفينة، حيث تقوم بتقديم معلومات وبيانات تتعلق بميناء الدعوة وعدد الأشخاص على متنها.
  - المعلومات المتعلقة بالمواد الخطرة أو ما يسمى (Hazmat)<sup>1</sup> الموجودة على متن السفينة، وذلك بتوفير تفاصيل عن كل البضائع الخطرة ومواقعها على متن السفينة.
  - المعلومات المتعلقة بالحوادث، التلوث أو أي حدث آخر متعلق بالملاحة البحرية، حيث تستعمل فيها رسائل خاصة مثل SITREP، POLREP، Lost & found Container،.... وغيرها.
  - التقارير عن أماكن رسو السفن.

ويتم تبادل هذه المعلومات عن طريق الاتصال بوسيلتي الهاتف أو الفاكس ولكن هذا الحل يعد مؤقتاً ولا يفي بالغرض، فاستغني عنه في مرات عديدة، وتم الآن اللجوء إلى استخدام وثائق للتحميل الإلكتروني محددة للمعلومات (Uniform Resource Locator (URL)، كما أصبح يُعتمد أيضاً في المقام الأول وبصفة كبيرة جداً على خدمة الويب للتداول الآلي أو ما يسمى بلغة التوصيف الموسعة (Extensible Markup Language (XML)، وفي الأول من يناير 2011، تم إنشاء نسخة جديدة من SafeSeaNet هي SSN V2 ووضعها في حالة تشغيل. من خلالها تمت إدارة وتسيير المعلومات المقدمة من الدول الأعضاء، فيما يتعلق بوصول ومغادرة السفن من الموانئ الأوروبية والقيام بتخطيط ورصد عمليات التفتيش من قبل دولة الميناء.

### 4. مستخدمو برنامج SSN

المستخدمون الذين يحق لهم الدخول إلى برنامج SSN واستعماله، يتشكلون من سلطات دول الاتحاد الأوروبي والمحطات الساحلية (VTS, CROSS...)، الموانئ وخدمات الرصد ومكافحة التلوث، وقد عينت كل دولة عضو سلطة وطنية مختصة وذات كفاءة (National Competent Authority)، مسؤولة عن إدارة SSN وتسيير حقوق الدخول للبرنامج كما تقوم أيضاً بتعيين مجموعة من السلطات المحلية المختصة (LCA) التي توفر ربط البيانات بصفة إلزامية عن

<sup>1</sup> - وقد أطلقت هذه التسمية فيما بعد على البدلات الخاصة التي تحمي مرتديها الذين يعملون على متن السفينة، من المواد الخطرة.



طريق نظام وطني، ويمكن لهذه الأخيرة أيضا، اعتمادا على حقها في الدخول للبرنامج، الاستعلام عن المعلومات، حاليا يتم تحديد ما يقرب 2000 من المستخدمين<sup>1</sup>.

إن الدخول إلى شبكة الأمان الاجتماعي ممكن جدا كذلك بطرق معينة لأنواع أخرى من المستخدمين كعناصر الدفاع وشرطة الحدود والجمارك وغيرها....، وقد تم تسجيل ذلك رسميا من قبل مجموعة "رفيعة المستوى في SSN High Level Steering Group" هي المسؤولة عن التكفل بسياسة هذا البرنامج، وكافة الطلبات يجب أن تتم بالتنسيق مع السلطات الوطنية المختصة (NCA).

## ثانيا. مشاريع رائدة

أجرت اللجنة الأوروبية اتصالات عديدة من أجل دراسة مستقبل السياسة البحرية المتكاملة بين دول الاتحاد الأوروبي، والعمل على تكامل النظم الحالية والمستقبلية في مجال المراقبة البحرية، حيث اتصلت EMSA بالإدارات البحرية لكل من دول فرنسا واسبانيا وإيطاليا. وقررت مشروعين رائدين وعينت خبراء ذوو كفاءات عالية لهذه المشاريع التي بدأ العمل بها في يونيو 2009.

### 1. تبادل البيانات وفق نظام رصد السفن VMS

سفن الصيد التي يزيد طولها عن 15 م تكون ملزمة كل ساعتين بالإبلاغ عن موقعها عبر الأرقام الصناعية وتقديم بياناتها حسب نظام رصد السفن لمركز مراقبة الصيد، ثم يتم تبادل هذه المعلومات مع الهيئة الرسمية المسؤولة عن المنطقة التي توجد فيها السفينة، بهدف تلقي كل البيانات عما تحمله على متنها، ليتم إرسالها كل 06 دقائق من طرف نظام تحديد الهوية الآلي (AIS) إلى وكالة مراقبة صيد السمك (ACCP)، وتكون في كل ذلك هذه البيانات مرئية للدول الأعضاء أيضا في هذا المشروع من خلال الرسوم البيانية Interface Graphique de SSN.

وتتجم فوائد عن هذا العمل نوجزها فيما يلي:

- تحديد أكثر دقة لمواقع السفن في البحر الإقليمي خاصة من أجل متابعة ورصد أفضل.
- بيانات AIS تسمح بالتحقق من مدى صحة المعلومات المقدمة من طرف نظام رصد السفن VMS، كما يضمن توفير نظام للنجدة في الحالات الاستعجالية والخطيرة.

وقبل التشغيل الرسمي لمشروع SSN كان قد خضع منذ عام 2011 إلى اختبارات ومتابعة دقيقة ليحقق أحسن النتائج والفوائد المرجوة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- Yann Le Maon ;Op, cit, p. 5.

<sup>2</sup>- Ibid, p. 8.

## 2. تبادل البيانات حسب استشعار رادارات VTS (استشعار حركة السفن)

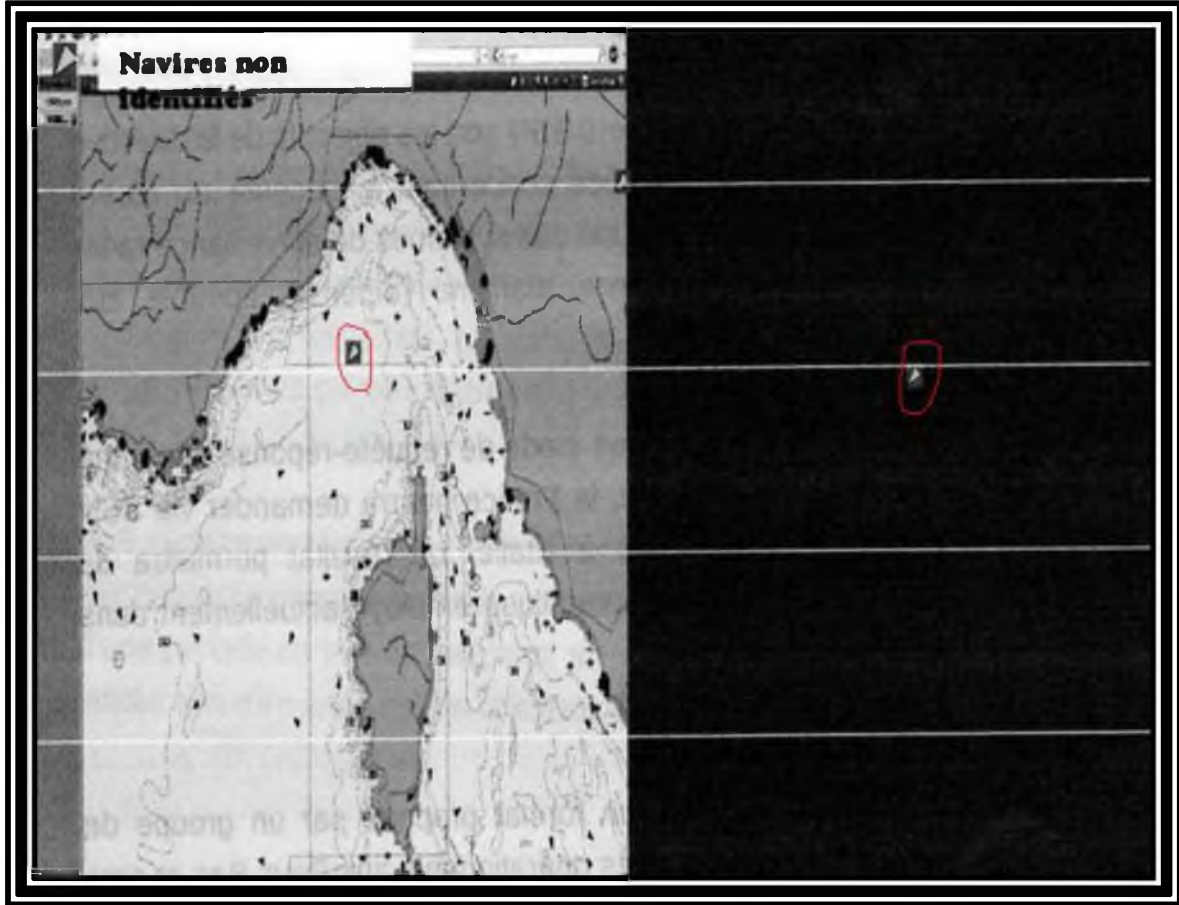
تبادل البيانات من خلال استشعار رادارات VTS يخدم أهداف القرار 59/2002 في هذا الشأن المتعلق بالسلامة والأمن البحري، فقد طورت بعض الدول الأعضاء من أنظمة المراقبة والاستشعار بالرادار لتغطية بعثاتها الاستكشافية والمراقبة البحرية من أجل الدفاع، ومراقبة الحدود، الخ

. . . . .

وعملية تبادل هذه البيانات عبر SafeSeaNet تكون في شكل طلب واستجابة بما يتفق تماما مع طبيعة هذا البرنامج، على سبيل المثال قد تطلب فرنسا عبر رادار SSN بعض المعطيات تتمثل في إحداثيات مرور سفن معينة وحمولاتها في نقطة بحرية من إيطاليا، فإن النتيجة تكون بمشاهدة صورة الرادار مباشرة على خريطة الأساس المستخدمة في هذا البرنامج.

كما استعملت بعض الدول الأوروبية مثل هولندا، شكلا من أشكال تنسيق وتبادل البيانات البحرية مثلا (IVEF) Inter VTS Exchange Format، أين استخدمته في مراكز التشغيل لديها، وهناك أيضا برنامج اللجنة الدولية الإلكترونية IEC الذي يستخدم لتوفير البيانات بكل المعايير إلى SSN، وسيتم التعاون في تبادل البيانات مع إيطاليا باستخدام هذا الشكل حيث أنه من الممكن جدا أن تُلقَى رادارات الاستشعار أي سفينة مجهولة الهوية في مسارات محددة حتى تسهل عملية تفتيشها وإجلائها<sup>1</sup>، كما في الشكل الموالي.

<sup>1</sup> - Ibid, p. 9.



▲ سفن عادية

▲ سفن مجهولة الهوية تم رصد معطياتها

الشكل رقم 19 يوضح عملية تبادل البيانات المتعلقة بحركة السفن في نقطة حدودية بحرية بين إيطاليا وفرنسا حسب استشعار رادارات VTS في نظام SSN<sup>1</sup>

ومن فوائد استخدام هذا البرنامج نستطيع ذكر ما يلي:

- السماح برصد سفن مجهولة الهوية من قبل أجهزة استشعار أخرى (AIS، LRIT، الخ ...).
- يمكن الوصول إلى الشركاء الآخرين في الاتحاد الأوروبي بطريقة فعالة.
- استخدام SSN وحده يعرقل تقدم وتطور البرامج المعلوماتية الأخرى.
- اختبار هذه البيانات المتبادلة بتقنية وجودة عالية.

بالرغم من أن برنامج SSN ذو فعالية كبيرة فيما يتعلق بالأمن البحري وكذا حماية البيئة البحرية وكفاءة الملاحة فيها ونظام النقل ومرور السفن، فهو بالفعل برنامج تشغيل وتسيير ومراقبة

<sup>1</sup>- Ibid, p. 10.

بتقنيات متطورة جدا للبحر الإقليمي ويمكن الوثوق في نتائجه بنسبة كبيرة، إلا أن مسائل الأمن والتلوث تبقى تۇرق دوما حكومات الدول، لأنها في حقيقة الأمر رهينة مصالح هذه الدول نفسها ورغم ذلك هناك بعض المحاولات الجديدة لاحتواء باقي القضايا العالقة، فقد تم وضع مخططات مدروسة بدقة لمعالجة قضيتين في هذا الصدد ألا وهما قضية التخلص من النفايات البحرية المنبعثة من السفن أو ما يسمى Waste message، وقضية أمن البحار الإقليمية للدول Security message لإيجاد حلول هذه المسائل وتغيير الوضع مما هو عليه الآن<sup>1</sup>.

في ظل هذا وذاك، فإن الشيء الذي يعاب على هذا المشروع أنه اقتصر فقط على مجموع الدول الأوروبية دون غيرها رغم أن استعمال البحر قد يتم من طرف دول أخرى، فتطبيق قواعده مثلا على سفن دول جنوب البحر المتوسط رغم ما يحويه من تحفظات قد يخلق لها بعض المشاكل، فقد يتم رصد سفن دول جنوب البحر المتوسط في رحلاتها دون سابق إنذار خاصة إذا كانت سفنها تقليدية ليست مزودة بالتكنولوجيا المتطورة، وكانت في رحلتها لا تريد التوجه بتاتا إلى أي دولة أوروبية أو أن تتجاوز حدود مياهها الإقليمية عمدا، ما يمكن اعتباره إذن بمثابة جوسسة على سفنها.

أضف إليه عدم احترام القوانين الدولية من طرف، الدول الكبرى؛ دول الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية، التي لا تريد سماع صوت دول العالم الثالث تنادي بحقوقها على مياهها الإقليمية، وعدم تفريط هذه الأخيرة في حقوقها البحرية لأنه تربطها بالبحر مصالح حياة أو موت واعتمادها عليه كما في عمليات المرور والصيد، يبقى دائما مجال التعسف مفتوحا من الدول العظمى على دول العالم الثالث، فتضرب عرض الحائط كل القوانين والاتفاقيات الدولية من أجل الحفاظ على مصالحها، إذن فالمشكل هو واضح من خلال طبيعة هذه الدول التي قد ساهمت في سن هذه القوانين وكانت أول المنشئين للهيئات الدولية، وسن برامج وتشريعات وذات الفضل في ذلك كما يبدو لتبقى أول من ينتهك هذه القوانين بدافع القوة وتغليب المصلحة.

<sup>1</sup> - Ibid, p. 11.

خاتمة

خاتمة

كما هو معروف فإن قانون البحار قد وُضع من أجل تنظيم أمور الملاحة البحرية وكل ما يتعلق بها، لتحسين ظروف كل التعاملات القائمة في البحر، خاصة تنقلات السفن وكافة مواصلاتها وعمليات مرورها في البحر الإقليمي، إلا أنه قد تبين لنا حسب هذه الدراسة في أغلب الأحيان مواجهة كثير من الصعوبات في تحقيق ذلك على أرض الواقع، حيث وجدنا فيما هو قائم في قانون البحار من قواعد قانونية يلزم تطبيقها، خلافاً لتجلى في سن هذه القواعد وكان سبباً في عدم تطبيقها كما ينبغي من طرف الدول في ضبط الحدود البحرية في مياهها الإقليمية، ما من شأنه أن يؤثر مباشرة على أحوال مرور السفن ونشاطاتها في هذا النطاق البحري.

فالمتعرف عليه اليوم أن البحر الإقليمي هو ذلك القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة في اتجاه البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً، تقاس بدءاً من خط الأساس المقررة أحكامه في اتفاقية قانون البحار سنة 1982، لكن كما رأينا من خلال دراستنا أن المدى المقدر بهذه المسافة قد يحرم دولاً كثيرة من استغلال أفضلية إطلالها على المحيط بتفاوت الأمر في ذلك مع الدول الواقعة في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، وهو ما لم يرق لدول كثيرة كالبيرو والشيلي والإكوادور وألبانيا، وغيرها من الدول التي طالبت بتمديد حدود مياهها الإقليمية بأزيد من 12 ميلاً وصولاً إلى 200 ميل بحري، وهو ما يُستحسن أن يُؤخذ بعين الاعتبار لأنه كما رأينا في هذه الدراسة أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أغفلته تماماً، ويمكن اعتباره خلافاً في الاتفاقية ألزمت الدول في مادتها 03 بالتقييد فيه بمسافة 12 ميلاً بحرياً.

كما أكدنا على أن تحديد مدى المياه الإقليمية بين الدول الساحلية يكتسي أهمية بالغة ولديه أهداف رئيسية تتمثل في تمييز مختلف المناطق البحرية عن بعضها البعض، كما أنه يفصل بين مختلف النطاقات البحرية. وبين منطقتين بحريتين تابعتين لدولتين مختلفتين إذا كان النطاق وسطاً بين دول متجاورة أو متجاورة، مثل الفصل بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية الواحدة.

وقد عرضنا كذلك في هذا الصدد قضية التحديد الانفرادي للمدى التي ظهرت في قضية المصائد النرويجية، وتؤكد لنا أن تحديد المجالات البحرية له دائماً مظهر دولي، فلا يمكن له أن يتوقف على الإرادة المنفردة للدولة الساحلية مثلما يعبر عنه في قانونها الداخلي. وهو مثلما قضت به محكمة العدل الدولية بتاريخ 14 جوان 1993 في قضية تعيين الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين غرينلاند وجون مايان Jan Mayen و Groenland، ما بين الدنمارك ضد النرويج، بأن نفاذ تحديد البحر الإقليمي بالنسبة إلى الغير إنما يعود إلى القانون الدولي، كما يستحسن أن يتم تحديد المدى كذلك بناء على الطبيعة الجغرافية مثلما عليه الحال بين البنغلاديش وميانمار في خليج البنغال. ورأينا كذلك أنه حتى في حالة التحديد التشاوري الاتفاقي في رسم الحدود قد يخلق جواً من عدم الطمأنينة

والارتياح بين الدول، مثلما تم عرضه في حالة تركيا التي ترى في المطالبة اليونانية بتوسيع مياهها الإقليمية في هذا البحر ما هي إلا محاولة لتهديد الأمن القومي التركي، ففي نطاق مياه إقليمية يونانية تمتد إلى 12 ميل، سيمكّن اليونان من السيطرة المطلقة على الممرات الملاحية كافة المؤدية من مضيق الدردنيل إلى البحر المتوسط وهو وضع لا تستطيع تركيا قبوله طبعاً. ولا تزال هناك صعوبات تمتد آثارها إلى الوقت الحالي في بحر الشمال بين ألمانيا من جهة والدنمارك وهولندا من جهة أخرى، وفي غرب المحيط الأطلسي بين فرنسا وكندا حول أرخبيل سان بيار وميكلون Saint-Pierre et Miquelon، وفي الخليج العربي بين إيران والدول المتاخمة لها كدولة الإمارات العربية المتحدة حول بعض الجزر وقضايا عبور السفن بينهما.

كما تم التأكيد أيضاً على أن اتفاقية 1982 في مادتها 122 تخطئ بين البحار المغلقة من جهة وبين الخليج من جهة أخرى، فهي عند تعريفها للبحر المغلق وشبه المغلق تعرفهما بكونهما عبارة عن خليج ودون تحديد دقيق للفوارق الجوهرية والفاصلة بين الخليج وهذه البحار. فهي لم تبين المقصود بالبحار المغلقة، بل دمجت مصطلحي البحار المغلقة وشبه المغلقة في مدلول واحد، بقولها أنهما يتصلان بالبحار المفتوحة عبر منفذ ضيق، وهذا الرأي يحوي بعضاً من الغموض في طياته ذلك أن البحار المغلقة ينعدم فيها الاتصال مع البحار المفتوحة على العكس تماماً من البحار شبه المغلقة التي يكون لها في الغالب منفذ على البحار الأخرى مثل البحر الأبيض المتوسط.

وفيما يتعلق بالطرق الثلاثة لرسم خطوط الأساس في تحديد أقصى امتداد المياه الداخلية، ألا وهي خط الأساس العادي، خطوط الأساس المستقيمة وخطوط الأساس الأرخيلية والذي يقاس منها بدء امتداد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار، فهي لم تشهد تطوراً كبيراً رغم الفترة الزمنية التي مرت على الاتفاقية وفترة دخولها حيز النفاذ، ذلك أنها لاقت صعوبات كبيرة خاصة فيما يتعلق بالمياه التي توجد بها تضاريس متغيرة بالانبعاجات العميقة أو الانقطاعات أو الرؤوس، من فترة لأخرى وظهور جزر واختفاء جزر أخرى، وتعدد الدول الأرخيلية، فالطبيعة المعقدة لهذه الدول تستلزم دقة كبيرة ووسائل جد متطورة لضبط حدود البحر الإقليمي في كل مرة، وعدم الاعتماد فقط على معالم وإحداثيات الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير. فيستحسن اليوم الاستعانة إلى أقصى حد وعلى أوسع نطاق ممكن بالأقمار الاصطناعية وتزويد كل السفن بالأنظمة التكنولوجية الأكثر تطوراً وإدارات المراقبة، مثلما هو عليه الحال في الدول الأوروبية والدول المتطورة الأخرى التي استعانت بدءاً من سنة 2002 ببرنامج يسمى (SSN) Safe Sea Net، جاء في المشروع الأوربي لربط الشبكات وأجهزة الاستشعار وإدارات مراقبة الملاحة البحرية.

«Le Projet Européen de mise en réseau des radars et capteurs de surveillance de la navigation»

الذي يهدف إلى وصل كامل إدارات هذه الدول وكاشفاتها البحرية، بشبكة معلوماتية واحدة تزودها بمعلومات مهمة عن كل السفن التي تعبر مياهها وتتبادل فيها المعلومات مع دولة أخرى عضو في هذا البرنامج بشأن ما تحويه هذه السفن، خاصة الناقلة لمواد خطيرة وملوثة للبيئة وكذا تعيين الموضع الدقيق لإحداثياتها في البحر، وعليه تسهيل إتمام كافة المعاملات البحرية في ظروف أمنية جيدة، لكنه يستحسن تعميم ذلك في استعمالات كامل الدول دون استثناء ليسهل عليها أيضا تمكين سفنها من التنقل طبعاً مع ضبط إحداثيات حدود بحرها الإقليمي.

كما انتهينا كذلك إلى أنه من حيث المبدأ حتى تصنف الأقاليم بأنها جُزر يجب أن يكون لديها بحر إقليمي، فيستثنى من ذلك الجُزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات من الأحكام السابقة لأنها لا تتمتع ببحر إقليمي، ونفس الأمر ينطبق على منشآت البحث العلمي البحري، وحسبما جاءت به أيضا المادة 121، من اتفاقية 1982، يجب أن توفر الجُزر إضافة لذلك إعاشة سكانها وأن تضمن استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، ويحدد خط الأساس لها بطرق تختلف بحسب قربها أو بعدها عن الساحل، إلا أنه يبقى الإشكال واضحا فيما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لدولة أخرى، فإن الحل غير متفق عليه ولا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها، وذلك أيضا لسكوت اتفاقيتي قانون البحار لعام 1958 و1982، عن ذكر هذه الحالة تماما، ما يخلق وضعاً قانونياً معقداً في المرور فلو استفادت الجزيرة هنا من بحر إقليمي خاص بها، فذلك سوف يكون بالضرورة على حساب تمتع الدولة الغير بجزء من بحرها الإقليمي، ورغم أنه في بعض الأحيان يمكن الاتفاق بين الدولتين حول تقاسم السيادة على محل التنازع هنا، إلا أنه يبدو من الأحسن لو نَوَّهت الدول المجتمعة في المؤتمر الثالث في بيانها الختامي لقانون البحار إلى هذه النقطة، فكما نعلم أن تعامل الدول الجُزرية من حالة إلى أخرى يبقى رهين مصالحها الوطنية.

وفيما يتعلق بموضوع الخلجان فلام تعالج اتفاقية 1982، إلا مسألة الخلجان الوطنية في مادتها العاشرة، والتي تخضع لسيادة دولة واحدة بعينها لأنها تعد من قبيل المياه الداخلية للدولة التي تمنع السفن الأجنبية من دخول خلجانها الوطنية وإجراء الرقابة عليها، ما لم يكن بها ميناء مفتوح أمام الملاحة الدولية، كما تقتصر فيها عمليات الصيد على مواطني الدولة الساحلية دون غيرهم، ولا تكون هذه المياه إذن بتلك الصفة إلا إذا توافر في الخليج بالمفهوم القانوني شرط الفاعلية في ممارسة الدولة الساحلية سيادتها الخالصة، الفعلية والمعلنة على مياه الخليج، وشرط الزمن في أن تبسط الدولة سيادتها على الخليج خلال فترة زمنية طويلة وبدون انقطاع، وشرط قبول الدول الأخرى للتصرفات السيادية التي تقوم بها الدولة الساحلية على الخليج، ليثبت بذلك لها الحق في منع السفن الأجنبية من دخول خلجانها الوطنية وإجراء الرقابة عليها، ما لم يكن بها ميناء مفتوح أمام الملاحة الدولية، كما



تقتصر فيها عمليات الصيد على سفن الدولة الساحلية دون غيرها، إلا أنه كان من الأحسن لو تطرقت اتفاقية قانون البحار للخلجان الدولية والخلجان التاريخية لعدم الدخول في سلبيات التكييف الخاطئ للخلجان، كما لاحظنا في قضية خليج سرت الذي كان محل نزاع وخلاف في كونه دوليا أو تاريخيا بين ليبيا والولايات المتحدة، حيث تزيد فتحته على 24 ميلا بحريا، وبالتالي تعتبر مياهه مياه دولية تخضع لمبدأ حرية الملاحة، في حين أن البعض يقول بأنه من الخلجان التاريخية حيث يستندون إلى السيادة التي مارستها ليبيا على مياهه لفترات زمنية طويلة، وهو ما أثبتته الاتفاقيات الدولية والوثائق في ذلك الصدد، وما يقره العرف الدولي أيضا كما أن هذه السيادة لم تكن محل نزاع منذ القديم، فيستحسن إعادة النظر في هذه النقطة كما تجدر الإشارة إليه أيضا أنه من الأحسن النظر إلى موضوع الخلجان الدولية أو الوطنية التي قد تأتي على شكل مضائق دولية، في حين أن قضية القنوات الدولية كما أكدنا عليه تبقى مفتوحة أمام الملاحة الدولية دون تفرقة أو قيود فيما عدا تلك المتعلقة بتنظيم المرور الذي تباشره دولة الإقليم، والتي تفرض رسوما بعنوان إدارتها للقناة، ولا يقصد بهذه الرسوم أن على القناة عبء ارتفاع، فلدولة الإقليم السيادة المطلقة عليها، وأن نظام الملاحة البحرية عبرها تحده دولة الإقليم بصفة انفرادية لكون هذه القنوات تدخل في نظام الملاحة الخاص بالمياه الداخلية وذلك لغياب الاتفاقيات الخاصة بها.

كما قد خلصنا إلى تمتع الدولة الأرخيبيلية بالسيادة على كامل المياه الأرخيبيلية المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد الجزر عن وسط الدولة الأرخيبيلية، وهو ما اعترفت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، في مادتها 49، وأن سيادة الدولة على مياهها الأرخيبيلية يجب ألا تؤثر على حرية الملاحة الدولية، فعليها احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة حسب المادة 51 من اتفاقية 1982، كحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخيبيلية. ويتم بناء على طلب أي من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط ممارسة هذه الحقوق، بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقات ثنائية تبرم بينها، شريطة عدم نقل هذه الحقوق إلى دول ثالثة أو إلى رعاياها ولا تُشاطر مع دول ثالثة أو مع رعاياها.

كذلك يجب أن تحترم الدولة الأرخيبيلية الكابلات المغمورة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، وتسمح هذه الدولة بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلفها الإخطار بذلك حسب الفقرة الثانية من نفس المادة. مع مراعاة حق المرور البريء وكذلك حق المرور الأرخيبيلي لسفن الدول الأخرى.

وفيما يتعلق بالدول المتقابلة والمتجاورة، فرغم ما نصت عليه اتفاقية 1982 في مادتها 15، في أنه "حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

فتبقى الصعوبة تثار دائما في حالة تقوس أو انحناء سواحل الدول المتجاورة، بحيث تؤثر في هذه الحالة حدود البحر الإقليمي لأحدهما في الأخرى، وأحين يكون عرض البحر الموجود بين الدولتين المتقابلتين أقل من عرض البحرين الإقليميين لهاتين الدولتين. كما أنه كان من الأفضل لو تم توضيح "الظروف الخاصة" الذي لم تحدده المادة 15، تحديدا واضحا ودقيقا باستثناء الإشارة إلى الحقوق التاريخية، رغم أن لجنة القانون الدولي حاولت عند تعليقها على هذه النقطة، توضيح المقصود بهذه الظروف عند إشارتها خاصة إلى الشكل الاستثنائي للساحل ووجود الجزر، والممرات الصالحة للملاحة، إلا أن ذلك لم يف بالغرض وبقي بعض التوتر يشوب العلاقات بين كل من اليونان وتركيا والملاحة البحرية في البحر الأسود.

إلا أنه في كل هذا تبقى الاختصاصات الخاصة للدولة على بحرهما الإقليمي مقيدة ببعض القيود كالحقوق التاريخية للدول، أو بموجب أحكام اتفاقية جماعية سواء في الصيد البحري، والبحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية للبحر الإقليمي وعمليات الجمركة التي تقوم بها الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير التي تمنع تهريب الأموال والبضائع، وأحوال الهجرة غير المشروعة، وكذلك لها أن تفتش السفن على هذا المستوى واحتجازها في حالة ثبوت المخالفة، وتعقبها إلى البحر العام في حال المطاردة الحثيثة، ومصادرة الأموال غير المشروعة وإنزال العقوبات بالمهربين، وكلها تتم رهنا بقيد حق المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بالمركز القانوني لها في البحر الإقليمي حسبما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية 1982.

هذه السفن التي يستحسن كما أكدنا عليه أن تكون مجهزة بكل التجهيزات الفنية اللازمة للملاحة ومرخصة قانونا للخوض في البحار ومواجهة مخاطرها، وتتساوى في ذلك كل من السفن الشراعية والتي تعمل بالقوة الذاتية أيضا سواء كانت تجارية أو عسكرية، وأن تكون أيضا مخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، إلا أن آراء الفقه والقوانين الوضعية قد تباينت فيما يتعلق بالجزر العائمة مثلا، فمنهم من اعتبرها من السفن إذا كانت تملك شكلا عاما يشبه السفن ومجهزة أيضا

بمحرركات الدفع، ومنهم من يعارض هذا الرأي، ومنهم من يتخذ موقفا غير واضح، ولهذا السبب عيب على اتفاقيات جنيف لعام 1958، واتفاقية 1982 لقانون البحار عدم التطرق إلى تعريفها بشكل عام.

وأوضحنا كذلك أنه يجب أن يكون لكل سفينة جنسية واحدة فقط، وبخلاف هذه القاعدة القانونية تعتبر أي سفينة بحكم عديمة الجنسية. حسبما أخذت به كل من اتفاقيتي 1958 و1982، في المادة السادسة والمادة الثانية والتسعين على التوالي، وعلى هذا الأساس فدالة انعدام الجنسية وازدواجها للسفن تكون ممنوعة تماما. حتى يسهل تحديد الدولة المسؤولة عن خطأ هذه السفينة فأحيانا تصل الأمور إلى انعدام الرقابة نهائيا، لأن اعتماد جنسية واحدة يسمح كما يبدو عليه الأمر لأي دولة بمراقبة سفنها، كما يسمح أيضا للمجتمع الدولي بمحاربة كل أشكال القرصنة الدولية وحالات الغش.

كما تم التأكيد على ضرورة وجود رابطة جوهرية بين الدولة والسفينة، والتي يمكن استخلاصها من الميدان الاجتماعي الذي يخص العلاقات المتكونة بين أفراد الطاقم، والإداري الذي يخص أسلوب استعمال السفينة والأهداف والأغراض التي بنيت من أجلها كما تدل عليه وثائقها الخاصة، وكذلك المسائل التقنية التي تُعنى بالحالة العامة التي تكون عليها السفينة بحيث تضمن سلامة سيرها بما يحفظ حياة الطاقم من ربان وموظفين ومسافرين، وجنسية المالك التي ينبغي من الأحسن أن تكون من جنسية الدولة صاحبة السفينة ضمانا لها من العمالة الأجنبية كما تضمن تطبيق قواعدها القانونية.

وحسبما أكدته المادة 17 من اتفاقية 1982 فإن سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، تتمتع بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، أي أن كل الدول لها الحق في امتلاك سفن وأن يكون لها رايات كما تم التأكيد أيضا على أن موضوع جنسية السفينة يقترن كثيرا بعلمها سواء الوطني أو راية المجاملة حسب المادة 91 من اتفاقية 1982، التي اشترطت أن يكون لكل سفينة علم واحد وأن أي مخالفة لذلك تؤدي إلى حرمان السفينة من جميع الأعلام، كما أن المادة 92 من اتفاقية 1982 منعت تغيير العلم خلال السفرة إلا في حالة أن يكون التغيير جوهريا كما هو عليه الأمر في الجنسية أي أن التغيير يعتمد على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، مثلما حدث مع إيران في أكتوبر عام 2012 التي غيرت جنسية سفنها خلف أعلام دولة سيراليون ما استوجب تعرضها لضغوط دولية، حملتها على سحب علمها وشطب السفينة من سجلها البحري، كما أنه من المستحسن التدقيق في ملكية السفن، من طرف الشركات البحرية والدول لتفادي عمليات تموينه الملكية.

كما أن التعامل الدولي في البحر أوجد بعضا من الحالات الخاصة يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها، وهذا ما جاءت به المادة 93 من اتفاقية 1982، التي منحت المنظمات الدولية

حق رفع علمها على السفن علما أنها لا تملك جنسية خاصة بها فتضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول.

وقد انتهينا إلى أن أي سفينة يجب أن تحمل اسما معيناً لم يسبق إطلاقه على سفينة أخرى تفاديا للصعوبات العملية التي قد تحدث نتيجة للبس أو الخلط، كما يُطلب من السفينة حمل كافة الأوراق الثبوتية دائما، رغم أن قانون البحار ترك ذلك لتشريعات الدول الداخلية، كسند الملكية البحرية يبين الجهة المالكة للسفينة وسند تسجيل في الميناء وسند إجازة الملاحين، وسند ربان وسند إذن بالمصادرة وشهادة صحية من آخر ميناء. نسخة من القانون البحري للدولة مالكة السفينة. وسندات الوفاء بالرسوم الجمركية المستحقة على شحنة السفينة وكفالة بعدم نقل الشحنة من ميناء وتحويلها إلى ميناء آخر. وسند الجنسية وقائمة بشحنة السفينة ومختلف السندات الأخرى حسب نوع السفينة، ذلك لأنها معرضة للتفتيش في أي زمان ومكان سواء كان ذلك في المياه الإقليمية أو خارجها، وبدون هذه الوثائق تصبح في عداد السفن غير القانونية إذا ما تم القبض عليها ولو كانت في حالة المرور البريء.

هذا المرور البريء للسفن الأجنبية الذي ينبغي أن يكون سريعا ومتوصلا دون توقف إلا إذا اضطرت، مقتضيات الملاحة العادية عكس ذلك، أو كانت هناك قوة قاهرة أو حالة شدة أو فرضت الظروف تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات تعرضت لأخطار بحرية. كما بينته المادة 02/18 من اتفاقية 1982. كما ينبغي أيضا أن تتوفر صفة البراءة في المرور أي توفر الصفة المشروعة وغير العدائية، حسبما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية 1982 كالتالي: "يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى."

كذلك يطبق نظام المرور البريء على المضائق التي تربط جزئين من البحر العالي أو جزءا من البحر العالي بالبحر الإقليمي أو المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي حسب المادة 01/45/ب من اتفاقية 1982، والملاحظ هنا أن هذا المرور يسمى عبورا ولا يُوقَّف خلال هذه المضائق، حسب المادة 02/45 من اتفاقية 1982 أي أن الدولة الساحلية لا تستطيع ممارسة هذا الحق، الذي تمارسه في البحر الإقليمي الاعتيادي إذا توافرت شروط معينة. أضف إلى ذلك فإن المرور البريء ينطبق على المياه الأرخيبيلية التي تمتد إليها سيادة الدولة أيضا، حسب الشروط المذكورة في المادتين 52، 53 من اتفاقية 1982.

كما يجب على جميع السفن الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية للسلامة البحرية، كالأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية ومنع التلوث الصادر من السفن وخفضه والسيطرة عليه، ولا يمكن بأي حال من الأحوال حسب المادة 40 من نفس الاتفاقية، للسفن الأجنبية أيا كان نوعها، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بممارسة أنشطة البحث والمسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضايق.

وينبغي حسب مضمون المادة 43 من الاتفاقية، للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون - بالاتفاق فيما بينها - على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من سبل تيسير الملاحة وضمان السلامة، أو غير ذلك من التحسينات البحرية، وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. كما أنه يقع على عاتق الدول المجاورة أو المشاطئة للمضايق واجبات تتجسد حسب المادة 44 من الاتفاقية في واجب عدم إعاقة المرور العابر، والإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التدليق داخل المضيق أو فوقه، وعدم وقف المرور العابر.

وكما جاء في المادة 02/52 من اتفاقية 1982 في خصوص المرور الأرخبيلي أن: "للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتا، دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب."

ويتأكد على هذا الأساس من خلال هذه المادة أمران، الأول يُظهر تمتع سفن كافة الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية، مع مراعاة المادة 53، ووفقا لما جاء في الفرع الثالث من الجزء الثاني من نفس الاتفاقية. أما الثاني فيُظهر حق الدولة الأرخبيلية في وقف العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية، شريطة أن يكون هذا الإيقاف مؤقتا، وأن يكون ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، ويجب الإعلان عنه قبل تنفيذه.

كما أنه في عملية المرور الأرخبيلي ينبغي للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية، أين يعتبر المرور في هذه الممرات حقا تتمتع به السفن الأجنبية، كما نصت على ذلك المادة 53 من اتفاقية 1982. ويحق للدولة الساحلية أن تطرد السفينة الأجنبية، وتمارس ولايتها الجنائية عليها حسب المادة 27 من اتفاقية 1982 إذا كانت الجرائم الواقعة على ظهر السفينة تذل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، وحسب المادة 25 من الاتفاقية أن الوقف يكون ضروريا طبعا لحماية أمن تلك الدولة، بما فيها المناورات بالأسلحة، حيث جعلت الدولة الساحلية مصالحها الأمنية عموما مرتبطة بالأمن العسكري، ما وسّع من نطاق هذه المصالح الأمنية للدولة الساحلية لأنها تشمل بعض النشاطات المفيدة ولا تقتصر فقط على المناورات بالأسلحة لحماية أمنها.

وكذلك يجوز للسفن الحربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك فقط أن تقوم بالمطاردة الحثيثة غير المتقطعة لسفن الصيد التابعة لدولة أخرى وباقي السفن على أن تكون غير حربية، وهو ما يمكن أن يفهم من سياق المادة 111 السابقة حيث أن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي ، وتستمر المطاردة نتيجة مخالفة لقوانين الدولة الساحلية بحيث تتم بدءا من المياه الإقليمية وصولا لأعالي البحار وذلك من أجل إيقافها ومحاكمتها، وهو ما أورده المادة 111 من اتفاقية 1982، كحق للدولة الساحلية عندما تتوفر لدى سلطاتها المختصة أسباب وجيهة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها، كما تم التأكيد على أن ذلك يتم وفق شروط خالية من التعسف في استعمال الحق.

لكن الذي يعاب على المادة 111 من اتفاقية 1982 أنها لم تضع تعريفا واضحا للمطاردة الحثيثة، بل أشارت، إلى شروطها فقط، وأن التطبيق العملي لهذه المادة يبقى حافلا بالمشاكل والصعوبات والعراقيل التي تقف حاجزا في وجه ذلك وعدم تطبيقها بطريقة سليمة، كما وجدنا في الشرط الذي يقول بأن المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية داخل إحدى المناطق البحرية المعروفة، حيث وجدنا خطأ في تكييف قضية السفينة South Tomi المسجلة في دولة طوغو، التي كانت تقوم بالصيد غير المصرح به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة استراليا، حتى تمت مطاردة السفينة وتوقيف طاقمها، وبعد النظر في النزاع عام 2001 تبين بعد تقييم الأدلة أن الأمر الذي وُجّه إلى ربان السفينة غير قانوني وعليه لا يعتبر هذا الربان قد خالف الأمر الذي أعطي له، كما وُجد من حيثيات القضية أن السفينة لم تُؤمر بالتوقف داخل المنطقة الاقتصادية لاستراليا، وإنما قد تم ذلك خارجها، أي أن المطاردة بدأت عندما كانت السفينة خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لاستراليا، فعلى الرغم من أن ربان السفينة قد اعترف بأنه كان يقوم بالصيد غير القانوني، إلا أنه تم بناء الحكم على أن المطاردة كانت مخالفة لشروط المادة 111 السابقة، وهو أمر غير معقول تماما ذلك لأن استراليا قد تأخرت، فقط في إجراء المطاردة، ما أعطى الفرصة للسفينة حتى تخرج من المنطقة الاقتصادية الخالصة. فيستحسن إذن إعادة النظر في هذه النقطة أو بالأحرى الصياغة القانونية للمادة، لأن الدول اليوم تحاول تجنب هذه الثغرات الكثيرة الموجودة في اتفاقية 1982 لقانون البحار، وذلك بتبني تشريعات خاصة بها تنظم حقها في حماية مناطقها السيادية التابعة لها.

كما أنه يستحسن معالجة الإشكال والتناقض المطروحين بين المادة 111 والمادة 88 من اتفاقية 1982، حيث أن هذه الأخيرة قد أعلنت أن أعالي البحار هي منطقة مخصصة للأغراض السلمية، في حين أن المادة 111 تسمح أولا بعمليات المطاردة من طرف سفينة حربية لسفينة تجارية، وأن تأكيدها على السفن الحربية معناه تعريض منطقة أعالي البحار إلى العمليات العسكرية وبالتالي

تعريض هذه المنطقة إلى الأخطار الماسة بالأمن، وهي المعضلة التي انتبعت لها الدول فبينت في كامل تطبيقاتها البحرية على أن المطاردة سواء كانت في المياه الإقليمية وصولاً إلى أعالي البحار، لا يجوز أن تؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة بشكل متعمد، كأن تستعمل في مواجهتها طرق الرّدع المسلح، ولكن إغراقها عن غير قصد أثناء الملاحقة قد يعتبر جائزاً قانوناً، كما أكدت اتفاقية قانون البحار على واجب التعويض فيما لو حدث هناك تجاوز لاستخدام هذا الحق.

كما أنه ينبغي الاستعانة كما أسلفنا بكافة الوسائل التقنية التي تساعد الدول في مطاردة السفن كالاتتماد على الأقمار الصناعية أو إدارات المراقبة وغيرها من الوسائل. إضافة إلى أنه من الأفضل إن لم يكن إلزامياً أخذ الحيطة في عملية ترجمة النصوص القانونية من اللغة الأم إلى اللغات الأخرى فيما يخص إجراء الاتفاقيات الدولية، كما واجهتنا في ذلك بعض الصعوبات والخلافات التي أثارها المادة 111 السابقة وتحديد الفقرة المتعلقة بفكرة "أسباب وجيهة للاعتقاد" للقيام بالمطاردة الحديثة، حيث حاولت بعض الدول أن تتدخل فيما بينها من خلال توقيع اتفاقية ثنائية أو جماعية مثل الاتفاق الموقع في ديسمبر 2007 بين أستراليا وفرنسا حيث نجد أن النص الإنجليزي يختلف عن النص الفرنسي، وحتماً سيؤثر ذلك على الترجمة بلغات أخرى، وبالتالي التطبيق السليم لقواعد الاتفاقية، وذلك فيما يتعلق بعبارة "الوسيلة التقنية" حيث نجد النص الإنجليزي يقول:

«evident obtained by or on behalf of the authorised vessel by technical means»

أما النص الفرنسي فقد جاء يقول: «Des moyens techniques raisonnablement fiables»

ومما لا شك فيه أيضاً أن تقدير وجهة السبب الذي يبرر المطاردة الحديثة من عدمه مسألة تخضع للتقدير الخاص بالدولة الساحلية، وهو ما يؤيد استحسان إعادة النظر في المادة 111 من اتفاقية 1982 التي لم تجب كذلك على حالة المطاردة الناقصة وغيرها من النقاط السابقة الذكر، وبالتالي يستحسن صياغة هذه المادة مع المواد الأخرى من الاتفاقية صياغة قانونية بمراعاة هذه النقاط.

ويستحسن في حالة تمرد طاقم السفينة الحربية على سلطة ربانها الرسمي، أن تتم مطاردتها من طرف الدولة الساحلية، لأنها هنا تتحول إلى سفينة غير حربية وغير قانونية، وبالتالي يجوز مطاردتها كنتيجة تطبيقية مقارنة للمادة 100 و102 من اتفاقية 1982، المتعلقة بالقرصنة في أعالي البحار.

وفي هذا الصدد لاحظنا أن المادة 101 من اتفاقية 1982 غيّبت من حالات القرصنة حالة عدم الاستقرار الداخلي التي تهز حكومات الدول، كما لم تذكر سوى ضرورة التعاون فيما بين كل الدول في قمع القرصنة البحرية، وتقصد بها تلك التي تحدث في أعالي البحار فقط وخارج الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، في حين أنها يمكن أن تحدث في المياه الإقليمية للدول الساحلية وأن أي تدخل من أي سفينة أجنبية لاعتراض ومجابهة سفن القرصنة في المياه الإقليمية لأي دولة يعتبر خرقاً لمياهها وتدخلها في سيادتها الثابتة وفق القوانين والمواثيق الدولية، كما تبين لنا ذلك في المثال الصومالي وهو ما يعاب هنا في عدم التطرق إليه من طرف المادة 101 من اتفاقية 1982.

كما انتهينا كذلك إلى أن السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة كالمواد المشعة أو المواد الكيماوية السامة، والسفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص كناقلات النفط، لها الحق في ممارسة المرور البريء عبر ممرات بحرية تعينها الدولة الساحلية، حسبما نصت عليه المادة 22 من اتفاقية 1982، ولكن يستحسن ذلك أن يكون بعد طلب للإذن أو الإشعار المسبق، لأن طبيعة هذه السفن تستلزم ذلك على الأقل لتمكين دولة الساحل من القيام بإجراءاتها واتخاذ كامل احتياطاتها في التحقق من التزام هذه السفن بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد كاحترام تنظيمات الدولة الساحلية الجزرية خاصة عند إلقاء المواد الذرية في مياهها.

كما أنه من الأحسن على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تدحر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي، حسبما جاءت به المادة 20 من اتفاقية 1982، حتى لا يعتبر عكس ذلك قرينة على عدم البراءة وتبقى فيه الدولة الساحلية في ريبة دائمة من مرور الغواصة، الذي يعتبر مرورها غير بريء طبعاً إذا ما قامت بارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادة 02/19 من اتفاقية قانون البحار، والمتعلقة بأمن الدولة الساحلية كالمناورات المسلحة أو أنشطة التلويث والمسح. فيمكن للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي كلية وفوراً، لأن فيه خرقاً لأنظمة هذه الدولة المتعلقة بالمرور البريء.

وكذلك فقد خلصنا إلى أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، كما يبدو ضمناً من السياق العام لأحكام اتفاقية 1982، ذلك لأن القاعدة المتعلقة بالمرور وُضعت ضمن الفرع الثالث من الجزء الثاني تحت عنوان "المرور البريء في البحر الإقليمي" وقسم فرعي (أ) تحت عنوان "قواعد تنطبق على جميع السفن". بشرط أن تقوم دولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها بإخطار الدولة الساحلية مسبقاً بنيتها في المرور. لما تحتويه من خطورة ذاتية، فمجرد وجودها في البحر الإقليمي يحمل تهديداً كبيراً لدولة الساحل، وعليه يجب أن تخضع هذه السفن لقيود اتفاقية وتنظيمية كبيرة فيما يتعلق بمرورها البريء كالإذن المسبق أو الإشعار



المسبق، ومنح الدولة الساحلية سلطة تنظيم المرور لهذه السفن في بحرها الإقليمي طبقاً لتشريعاتها الوطنية ويقع التزام على عاتق السفن الحربية الأجنبية عند مرورها في البحر الإقليمي، باحترام هذه القواعد التي تضعها الدولة الساحلية في قوانينها وتشريعاتها الداخلية لتنظيم المرور البريء سواء كانت متطابقة مع القواعد التي تنص عليها اتفاقية 1982 أم غير متطابقة معها، طالما أخذت الدولة الساحلية بعين الاعتبار، الالتزامات التي وضعتها هذه الاتفاقية على عاتقها، عند إصدارها للقوانين الداخلية، وبالتالي فإن مخالفة السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها في المياه الإقليمية للقوانين والنظم الداخلية للدولة الساحلية يجعل هذا المرور غير بريء.

وحسبما جاء في المادة 25 من اتفاقية 1982 التي تنص على أن "الدولة الساحلية يمكن أن تتخذ في بحرها الإقليمي، الإجراءات الضرورية لمنع أي مرور لا يكون بريئاً"، كما أنه للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير أو الإجراءات المانعة التي تصل إلى حد رفض المرور أو منعه في حالة شك أو ريبية في أن مرور هذه السفن ليس بريئاً، كما يجوز لها أن تلجأ إلى القوة المسلحة لمواجهة أي انتهاك خطير ينطوي على استعمال القوة من جانب السفينة الحربية لمبدأ المرور البريء، أو اعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمي، أو القبض عليها واحتجازها تطبيقاً لحق الدفاع الشرعي المنصوص عليه في المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة مع مراعاة رد الدولة الساحلية في هذه الحالة مع مبدئي الضرورة والتناسب.

ووفقاً للفقرة 03 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، يمكن كذلك للدولة الساحلية وقف المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية حتى لو كان المرور بريئاً، إذا كان الوقف ضرورياً لحماية أمنها أو حماية الملاحة الدولية للبحار، فتمنع أي انتهاك للقوانين والنظم الأمنية لهذه الدولة، ورغم أن الفقرة 03 من المادة 25 لم تنص إلا على حق الدولة الساحلية في وقف المرور البريء في حالة المناورات العسكرية فقط، فإنه يجوز للدولة الساحلية أيضاً وقف هذا المرور في حالة إجرائها تجارب نووية وعند إنشائها مناطق أمنية في بحرها الإقليمي، على ألا يكون وقف المرور البريء يتضمن أي شكل من أشكال التمييز القانوني بين السفن الأجنبية، وأن يكون مؤقتاً وليس دائماً، وفي مناطق محددة من بحرها الإقليمي، وأن يتم الإعلان عن هذا الوقف إعلاناً كافياً.

كما يستحسن لو أن اتفاقية 1982 لقانون البحار نصت على نوع التدابير أو الإجراءات التي ينبغي لدولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها أن تتخذها لفرض مرورها البريء في حالة رفضه من قبل الدولة الساحلية، مع العلم كما تبين لنا في الممارسة الدولية أنه لم يتم اللجوء إلى القوة لفرض الحقوق الملاحية في مواجهة الإدعاءات الساحلية بل كان يتم حل مثل هذه النزاعات باللجوء إلى الطرق الدبلوماسية ووسائل التسوية السلمية للمنازعات، حيث يمكننا القول أيضاً أنه لا يوجد نظام

إجباري أو ملزم لتسوية كافة المنازعات القائمة على مستوى البحر الإقليمي، سواء بفعل المرور نفسه ومدى سلامة السفن المارة من العيوب السالفة الذكر، أو بفعل رسم الحدود البحرية بين الدول الساحلية وبالتالي يبقى الحل الوحيد للدول المتنازعة هو لجوءها إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات المقررة في القانون الدولي العام، وهو ما أكد عليه القسم الأول من الجزء الخامس عشرة من اتفاقية 1982 لقانون البحار الخاص بتسوية المنازعات التي تتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها.

ويمكن للدول الأطراف في اتفاقية 1982 أن تستبعد أو تستثني، من خلال إعلان مكتوب، النزاعات الخاصة بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي وردود أفعال الدول الساحلية على هذا المرور، على أساس أن هذه الأنشطة يمكن أن تعد أنشطة عسكرية تدخل تحت الاستثناء من اللجوء الإلزامي للإجراءات والهيئات القضائية المنصوص عليها في البند (ب) من الفقرة 01 من المادة 298، الذي ينص على أن الدول الأطراف يمكن أن تعلن كتابة أنها لا تقبل إجراء أو أكثر من إجراءات تسوية النزاعات المنصوص عليها في القسم 02، فيما يتعلق "بالنزاعات الخاصة بالأنشطة العسكرية، بما فيها الأنشطة العسكرية لسفن وطائرات الدولة القائمة بخدمة غير تجارية والمنازعات المتعلقة بأنشطة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستثناة من اختصاص أية محكمة أو محكمة تحكيم بموجب الفقرة 02 أو الفقرة 03 من المادة 297"، من اتفاقية 1982.

وفي حالة ما إذا لم تتفق الدول المتنازعة على تسوية النزاع المتعلق بالمرور البريء طبقاً لإحدى وسائل تسوية النزاعات المقررة في القانون الدولي العام أو اتفقت على طريقة ما للتسوية السلمية دون أن تصل إلى حل لذلك فإنه يجب تطبيق الإجراءات القضائية المنصوص عليها في الفرع الثاني من الجزء الخامس عشرة من اتفاقية 1982، المعنون طبعاً "الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة" والتي تنص على الاختصاص الإلزامي لهيئات قضائية متعددة بالمنازعات التي تنشأ من تطبيق هذه الاتفاقية أو تفسيرها، ومن ثم يجب على الدول المتنازعة بشأن المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية التي لم تتوصل إلى حل اختياري للنزاع، أن تلجأ إلى هذه الهيئات القضائية على رأسها المحكمة الدولية لقانون البحار التي عملت على الفصل في العديد من النزاعات الحدودية البحرية، مخففة بذلك عبء القضايا المتراكمة لدى محكمة العدل الدولية قبل إنشائها، وإذا كانت المادة 34 من النظام الأساسي لهذه الأخيرة قد جعلت حق التقاضي أمامها يقتصر على الدول فقط، فإن حق التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار متاح أمام الدول الأطراف، وكذلك متاح لكيانات أخرى من غير الدول الأطراف في كل حالة منصوص عليها صراحة في نظامها الأساسي أو في أية قضية تُحال إلى المحكمة، حسبما نصت عليه المادة العشرون من المرفق السادس لاتفاقية 1982.

وتختص المحكمة أيضا بالفصل في كل النزاعات والطلبات التي تحال عليها وفقا للاتفاقية، وأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص لها حسب المادة 21 من المرفق السادس، كما نصت المادة 23 من نفس المرفق على أن: "تفصل المحكمة في جميع المنازعات والطلبات وفقا للمادة 293". فالمحكمة تطبق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع الاتفاقية، وللمحكمة سلطة البت في القضية وفقا لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفقت الأطراف على ذلك، ولكن رغم أنها استطاعت أن تثبت فاعليتها وقدرتها على البت في مختلف الدعاوى المعروضة عليها إلا أنها لم توفق في أخرى كما سبق وأن رأينا.

في النهاية يجب التنويه إلى أن الهدف الرئيسي لدراستنا المتواضعة، كان يبحث في تبين مدى فعالية القواعد القانونية التي جاء بها قانون البحار وبعض قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع وما مدى انطباقها وملاءمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومسائرتها للتطور الحادث لها وأمور الملاحة في البحر الإقليمي، مع معرفة الآراء الفقهية التي اهتمت بإيجاد حلول لمشاكل ونزاعات ضبط الحدود البحرية وتنقل السفن على مستوى البحر الإقليمي في ظل التطورات الراهنة.

هذا الموضوع الذي لم يحظ باهتمام واسع من طرف الباحثين رغم أهميته الكبيرة التي تتدرج ضمن دراسة قواعد أكبر اتفاقية دولية ألا وهي اتفاقية قانون البحار، فجاءت بعض المواد القانونية واضحة نوعا ما إلا أنها تطرح إشكالا يكمن في الدراسة التطبيقية لها حيث أثبتت أنها تعاني من مشاكل متعددة، سواء لغوية أو موضوعية، وبعض الإشكالات كذلك في ترجمة النصوص من اللغة الأم إلى اللغات الأخرى، كما رأينا أيضا أن التطبيق العملي لقواعد قانون البحار أشار إلى عدم قدرتها على مواكبة التطورات الحادثة في المجتمع الدولي مثلا في قضايا رسم الحدود البحرية وتغيير البنية التضاريسية لمعالم حدود البحر الإقليمي خاصة للدول العربية الساحلية التي تبقى مشاكلها كثيرة في هذا المجال.

كما أن بعض القواعد القانونية خاصة تلك المتعلقة بعملية المرور البريء للسفن، كالسفن الحربية الأجنبية، والسماح لها بالمرور إذا ما ثبت للدولة الساحلية سلامة ذلك أو متابعتها وطردها ومهاجمتها إن لزم الأمر، جاءت في مجملها غامضة ومعقدة ومحل خلاف وجدل مستمر كما رأينا سواء بين فقهاء القانون الدولي أو بين الدول نفسها، بسبب عدم تحديد معالم هذه القواعد والنظم بطريقة صريحة إن لم نقل واضحة، الأمر الذي يُبقي دائما على النزاعات الدولية كما نشهده دوما في هذا العصر، فتتوتر العلاقات الودية بين الدول ويتعرض السلم والأمن الدوليين للخطر.

لذلك رأينا أنه يستحسن مما تقدم أن تعاد الصياغة القانونية لقواعد اتفاقية 1982 لقانون البحار المتعلقة بمرور السفن والحدود البحرية في نطاق البحر الإقليمي، وإعادة النظر فيها من جديد،

كما أنه يبدو لنا من الأحسن لو يتم عقد مؤتمر دولي في إطار الأمم المتحدة يكون الرابع لقانون البحار يضع نظاما قانونيا واضحا ومفهوما في ضوء ما توصلنا إليه من استنتاجات في هذه الدراسة، ولأن الفترة الزمنية بين إنشاء الاتفاقية عام 1982 ودخولها حيز التنفيذ عام 1994 شهدت في حد ذاتها تغيرات كثيرة في المعطيات الدولية التي صاحبت تلك الفترة، ولأننا لا ندرى ما هو الشأن بالنسبة لتطبيق قواعد قانون البحار في المناطق البحرية الأخرى، كالمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإننا نتمنى أن يُعنى بها الباحثون والطلبة ويتم دراستها مستقبلا على أكمل وجه لإيجاد الحلول الممكنة للحد من مختلف النزاعات البحرية، كما يستحسن أيضا إيجاد آلية قضائية فعالة تختص بتسوية مختلف هذه النزاعات الدولية والعربية خصوصا وتوسيع اختصاصات المحاكم الدولية التي منها المحكمة الدولية لقانون البحار، والاستعانة إلى أقصى حد بالتكنولوجيا المتطورة كالأقمار الاصطناعية والرادارات الرقمية والسفن الحديثة والمشاريع الدولية التي تُعنى برصد التنقلات الحثيثة لهذه السفن ومراقبة الحدود البحرية ورسم معالمها الدقيقة، خاصة البحار الإقليمية التي تخضع فيها إلى سيادة الدولة الساحلية وتعميم آليات ذلك على كل الدول والحث على اللجوء دائما إلى التسوية القضائية في حل مختلف النزاعات البحرية لأنه مهما كان تبقى أفضل وأنجع الحلول وأضمنها، فهي تجلب الأمن والاستقرار في العلاقات الدولية والثبات في حدودها البحرية.

## الملاحق



# المصادر والمراجع

## أولاً. المراجع باللغة العربية

### 1. الكتب العامة

- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 2007.
- حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984.
- عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، (المبادئ العامة، القانون الدولي المعاصر)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2007.
- عمر سعد الله، أحمد بن ناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- عمر سعد الله، الحدود الدولية النظرية والتطبيق، دار هومة، الجزائر، 2007.

- عمر صدوق، محاضرات في القانون الدولي العام، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، تيزي وزو، الجزائر، 2010.
- محمد بوساطان، مبادئ القانون الدولي العام، ج1، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، 1963.
- صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات ELGA، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2002.
- علي ابراهيم، الأشخاص القانونية، مفهومها وأركانها ونظامها القانوني، القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- صالح يحيى الشاعر، تسوية النزاعات الدولية سلمياً، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الأولى، 2006.
- كمال فيلاي، الجزائر قلب المغرب الحديث، مطبعة ألكسندر، الجزائر، 2013.
- ابن منظور، معجم لسان العرب، الجزء II، دار المعارف، بدون سنة نشر.

## 2. الكتب المتخصصة

- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.
- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009.
- بختة خوتة، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012.
- محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012.

- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011.
- عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009.
- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- إبراهيم العناني، قانون البحار، ج1، (المبادئ العامة- الملاحة البحرية- الصيد البحري)، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
- فريد الحاتمي، الوسيط في القانون البحري المغربي، طبعة 2000.
- محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- بدرية العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988.
- إدريس الضحاك، قانون الملاحة البحرية الخاصة بالمغرب، الطبعة الأولى، منشورات عكاظ، 1989.
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 1988.
- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، الأمن القومي العربي، 1994.

### 3. المجلات والمقالات

- خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية الاقتصادية، العدد 6866، 2012.
- مجلة مرآة الجامعة، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد 152، 1991.
- نعيم كريم الشويلبي، (موقف الدول الكبرى من النزاع التركي- اليوناني على بحر إيجه 1974 - 1981)، مجلة جامعة ذي قار، العدد 2، المجلد 4، سبتمبر 2008.



- إبراهيم العناني، (النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 30، 1974.
- إبراهيم العناني، (النظام القانوني لمضيق هرمز)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد 1 و2، السنة 30، يناير ويوليو 1988.
- زهير الحسيني، (الأسس القانونية للسيادة على الخلجان التاريخية وخليج سريرت الكبير)، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 42، سنة 1986.
- خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية الاقتصادية، العدد 6866، 2012.
- عامر غسان سليمان فاخوري، (حق المطاردة الحثيثة في البحر)، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، السنة السادسة والعشرون، العدد 49، يناير 2012.

#### 4. القوانين والاتفاقيات الدولية

- اتفاقية 1982 لقانون البحار.
- اتفاقية جنيف 1958.
- الكتاب السنوي لمعهد القانون الدولي، سنة 1928، مجلد 34 .
- اتفاقية فينا لقانون المعاهدات المعقودة في 23 نيسان (أفريل) 1969.
- الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، الجزء الثاني، 1956.
- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1105 (د-11)، المؤرخ في 21 شباط/فبراير 1957.
- تقرير توليو تريفييس Tullio Treves، قاضي المحكمة الدولية لقانون البحار، حول اتفاقيات جنيف لعام 1958، 2010.
- دورة معهد القانون الدولي المنعقدة بمدينة Aix- en-Provence، بفرنسا سنة 1954، تقرير الأستاذ " كاتسبرغ Catsberg"، الكتاب السنوي للمعهد، 1954.
- قرار محكمة التحكيم الصادر في 15 آب 1892، في قضية مصادد الأطلسي.
- قرار محكمة التحكيم الدائمة في 07 أيلول 1910، في قضية مصادد الأطلسي.
- قرار محكمة التحكيم الأمريكية المكسيكية الصادر في 25 شباط 1942، في قضية وليم ترنر .William Turner

- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 32، عام 1984.
- تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جنيف 17 مارس - 10 ماي 1975.
- اتفاقية باريس للطيران المدني لعام 1919.
- اتفاقية لاهاي السابعة المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية لعام 1907.
- تقرير محكمة العدل الدولية رقم 1955/04، فيما يتعلق بقضية نوتيبوم.
- القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 13/10/1976، المعدل والمتمم
- بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، وتعديلاته إلى غاية 15 أوت 2010.
- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.
- القانون الفرنسي الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري الصادر في 18/6/1966.
- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي تم التوقيع عليها يوم 25 أوت 1924.
- قرار محكمة العدل الصادر في 18 كانون الأول (ديسمبر) 1951، المتعلق بنظام خطوط الأساس.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم 28 / 1964.
- القانون المصري رقم 84 لسنة 1949 الخاص بتسجيل السفن.
- القانون اللبناني للتجارة البحرية الصادر في 17 فبراير 1947.
- ميثاق الأمم المتحدة.
- الاتفاقية الثنائية حول المطاردة الحثيثة بين أستراليا وفرنسا المنعقدة يوم 8 كانون الأول/ ديسمبر 2007.
- قانون اليمن الديمقراطية رقم 45 لسنة 1977 المتعلق بالسفن الذرية.  
( National Legislations, ST/LEG/SER.B/19)
- القانون الإسباني رقم 25 الصادر في 29/04/1965 المتعلق بالسفن الذرية.  
( National Legislations, ST/LEG/SER.B/16)
- تقرير وزارة الخارجية المصرية عن الجوسسة في البحر عام 2009.
- قرار اجتماع جيبوتي المنعقد بجيبوتي من 26 إلى 29 يناير 2009، المتعلق بالأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن.

## 5. المحاضرات

- الدكتور عزوز كردون، محاضرات مقياس الطرق المائية لماجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.
- الدكتور عبد المجيد بوسحابية، محاضرات قانون المجتمع الدولي، كلية الحقوق، قسنطينة، 2004.
- الدكتور حسنة عبد الحميد، محاضرات مقياس الفضاءات البحرية لماجستير القانون الدولي العام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011.

## 6. مواقع الانترنت

- الموقع الرسمي لهيئة الأمم المتحدة: <http://www.un.org>
- الموقع الرسمي لقناة france 24 : <http://www.france24.com/ar/20121129>
- الجمعية-العامية-تصويت-منح-فلسطين-صفة-دولة-مراقب-الأمم-المتحدة-
- [http://en.wikipedia.org/wiki/francisco\\_de\\_vitoria](http://en.wikipedia.org/wiki/francisco_de_vitoria)
- <http://www.bahreva.com>
- قناة كيبل <http://ar.wikipedia.org/>
- الموقع الرسمي للجنة الأمن البحري: [www.imo.org](http://www.imo.org)
- <http://all4syria.info/Archive/58212>
- الموقع الإلكتروني الرسمي لمجلة دار العدالة والقانون العربية
- <http://www.justice-lawhome.com>
- مضيق مسينا <http://ar.wikipedia.org/wiki/>
- م\_في\_مافي\_مرمرة <http://ar.wikipedia.org/wiki/>
- [www.foreign\\_minister.gov.au/speeches/2004/041116\\_unclos.html](http://www.foreign_minister.gov.au/speeches/2004/041116_unclos.html)
- <http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france>
- <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/12/WMDStrategy>
- الموقع الرسمي لمجلة إيلاف الإلكترونية: العدد 4230 ليوم الخميس 20 ديسمبر 2012
- <http://www.elaph.com/Web/news/2011/11/696628.html?entry=artsmostvisitedtoday>
- موقع: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Vincent-et-les-Grenadines>
- المرافعات الشفوية لقضية السفينة "ساينا" على موقع:
- [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)
- <http://www.nabanews.net/2009/6642.html>

## ثانيا. المراجع باللغة الأجنبية

### 1. Les Livres/ Thèses

- Ruzié David et Gérard Teboul ;Droit international public, 21<sup>e</sup> édition, Mémentos Dalloz, éditions Dalloz, Paris, 2012.
- Agnès Gautier Audebert, Domaine Maritime International, Juris- Classeur Fascicule 140, 2002.
- G.Gidel, Le droit international de la mer, La mer territoriale et la zone contiguë, Mellottée-Chateauroux, Tome III, 1934.
- A. Papacostas, La mer territoriale et la zone contiguë, R.H.D.I. , 1961.
- Michel Bélanger ;Droit International (Conseils- Exercices), 4<sup>e</sup> édition, L.G.D.J, Paris, Septembre 1995.
- Laurent Lucchini, et Michel Voelckel ; Les États et la Mer, La documentation française, Paris, 1978.
  
- Abdelmadjid Boushaba ; l'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le Doctorat d'État en Droit International Public, Univ. Mentouri (Constantine), Décembre 2008.
  
- Paul Fauchille, Traité de droit international public, Paris, t.I, 1925.
- A. Fattal, Les conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contigue, Beyrouth, 1968.
- J.P. Beupier et P. Cadenet ; «Le continu économique des normes juridiques dans le droit de la mer », R.G.D.I.P., 1974.
- Anderwes ,Antony. The Greets, London ,1967.
- Ferdinand de Cussy ; Phases et cases célèbres du droit maritime, F.A. Brockhaus, Leipzig, 1856.
- Renaud Lattion ; L'archipel en droit international, Editions, Payot, Lausanne, 1984.

- H. Dipla ; Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer, Genève, Thèse, I.U.H.E.I., 1983.
- Bouchez, A. ; the regime of bays in international law, London, Longman, 1964.
- De Vicher, C : problèmes de confins en droit international public, Paris, Pedone, 1969.
- C. J. Colombos ; The International Law of the Sea, London, Longman, 6th edition, 1967.
- Laurent Lucchini et Michel Voelckel ; Droit de la mer, T. I, La mer et son droit- Les espaces maritimes, Edition A. Pedone, Paris, 1990.
- Laurent Lucchini, et Michel Voelckel ; Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire, Droit nucléaire et droit océanique, Economica, 1977.
- Bardonnnet Daniel ; Frontières terrestres et frontières maritimes, In : Annuaire français de Droit International, Volume 35, 1989.
- L. Caflisch ; « La délimitation des espaces entre Etats dont les côtes se font face ou sont adjacentes », en Traité du nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, Bruxelles, Bruylant, 1985.
- R.J.Dupuy, La mer sous compétence nationale, en, Traité de Nouveau droit de la Mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985.
- M.R.Simonnet ; La convention sur la haute mer, Paris, 1966.
- F.M.Fay ; « la nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P/4, 1973.
- P. Fedozzi ; La condition juridique des navires de commerce, R.C.A.D.I., Vol. 10. 1925/IV.
- H. Battifol ; Traité de droit international privé, Paris, L.G.D.J., 4<sup>e</sup> édition, 1967.
- Lerebours Pigeonnière et Y. Loussouarn ; Droit international privé, Paris, Dalloz, 1970.
- G.Gidel; Le droit international public de la mer, chateauroux. t , I, 1932.
- Ch. Rousseau ; Droit international public, Paris, Sirey, t. I, 1970.
- F.G.Jacobs ; Public international law CRACKNELL'S law Students companion, London, BUTTERWORTHS, 1968, N° 9.

- J. Touscoz ; le principe d'effectivité dans l'ordre international, Paris, L.G.D.J., 1964.
- P. Bonnassies ; « la loi du pavillon et les conflits de droit maritime », R.C.A.D.I., 1969/III.
- O'Connell. D. P. ; International law, Stevens and Sons, London, 1970.
- William T. Burke ; Contemporary law of the sea, Law of the Sea Institute, Occasional paper, N°. 28, University of Rhode Island, 1975.
- W. M. Reisman ; The regime of straits and national security, A.J.I.L. 1980/01.
- Tullio Treves; La navigation, in, Traité du Nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, Bruylant, Bruxelles, 1985.
- Ch. Dominicie ; Observations sur les droits de l'Etat victime d'un fait internationalement illicite, Cours de l'institut des Hautes Etudes Internationales de Paris, 1982.
- G. de Lacharrière ; La France et les lésions de l'affaire de l' (Amoco Cadiz), Société Française pour le droit international, Colloque de Mans, Paris, 1981.
- N. Poulantzaz, The Right of Hot Pursuit in International Law, (2002).
- A. Banks, \$30 m claim after fishers freed, The Australian, 2005.
- B. Kwiatkowska, The Saint Vincent and the Grenadines v Guinea M/V Saiga Cases, 11 Leiden Journal of International Law, (1998).
- R. Baird Coastal; State Fisheries Management: a review of Australian enforcement action in the Heard And McDonald Islands Australian Fishing Zone, 9 Deakin Law Review, 2004.
- X. Wellem; How will is IUU fishing Enforced by the South African authorities, An analysis of SA practices in relation to foreign fishing vessels visiting Cape town and Durban ports from years 2005-2009, Norwegian College of Fishery Science, University of Tromso, 2009.
- D. Anderson; Modern Law of the Sea : selected essays, 2008.
- A. Aust ; Handbook of International Law, 2010.
- Bellayer-Roule; La lutte contre le P. Vincent narcotraffic en mer caraibe : une coopération international a géométrie variable, Revue General de Droit International Public, 2007.
- R.C.Reuland; The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas : Annotations to Article 111 of the law of the Sea, 33 Virginia Journal of International Law 1993.

- Michel Prieur ; Droit de l'environnement, 4<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2001.
- R.R.Churchill and A.V.Lowe ; The law of the sea, third edition, Manchester University Press, 1999.
- Alan Boyle, dispute settlement and the Law of the sea convention, problems and fragmentation, International And Comparative Law Quarterly, 1997.
- Shabtai Rozenne, The law and practice of the international court of justice 1920- 1996, Vol 4, 1997.
- Megan Sanders, Toothfish pirate uses SOS to escape, 2002.
- Jennings Robert, Général course of international Law, RecueilDes Cours Académie De Droit International Volume 11, 1976.
- Abou-el-wafa, Arbitration and Adjudication International-Hand Boundry,Revue Egyptienne de Droit International, 42,1986.

## **2. Articles / Revues / Conventions Internationales**

- Arrêt de Tribunal International du Droit de la Mer, Différend Relatif à la Délimitation de la Frontière Maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale, le 14 Mars 2012.
- Brown, E.D. ; « Maritime Zones : A Survey of Claims », New direction in the law of the sea, vol, III, London, 1973.
- Alexander Downer; Minister for foreign affairs, University of Sydney, Symposium, Strategic Directions for Australia and the law of the sea, 16 November 2004.

- L. Blakely, The End of the Viarsa Saga and the Legality of Australia's Vessel forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone, 17 Pacific Rim Law and Policy Journal Association (2008).
- E. J. Molenaar ; Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean : The Pursuits of the Viarsal and the South Tomi, 19(1) International Journal of Marine and Coastal Law, 2004.
- Jean\_ Gregpire Mahinga, Les affaires de m/v Saiga devant le tribunal international du droit de la Mer, Revue Général Droit International Reports. 3/2000.
- Décret de la France du 6 février 1985. Cas particulier de la lutte contre la piraterie.
- Conférence pour la codification du droit international, Bases de discussions, Eaux territoriales, Tome 2, 1929.
- A/CONF.13/L.58, 1958, UNCLOS, Off. Rec. Vol. 2, 146.
- Arrêt CIJ. Aff. des Pêcheries Norvégienne 18/12/1951, Rec. 1951.
- arrêt. CIJ, Aff. de la délimitation maritime dans la région située entre Le Groeland et Jan Mayen, (Danemark c. Norvège), Rec. 14 Juin 1993.
- CIJ, aff. Rec. 20 Février 1969.
- art. 121. CNUDM. Aff. Nicaragua- Honduras, 2007.
- CIJ, Aff. Malaisie- Singapour, 2008.
- N.U., Recueil des Sentences arbitrales, vol. XI, p. 159.
- Annuaire français de droit international, volume 35, 1989. p. 1.
- Recueil des arrêts de la cour internationale de justice, El Salvador/ Honduras, 1992.
- ICJ, Reports : UK.vs. Norway, 1951
- Arrêt de l'Assemblée Générale des N.U., 1947, N° 181.
- Jeanne Ladjili ; (Histoire juridique de la Méditerranée), Le Maghreb en livres, Centre de documentation Tunisie-Maghreb, N°25-26, 3<sup>e</sup> année, Novembre- Décembre, 1990.
- Arrêt de la C. I. J. du 11/9/1992 précise le régime juridique des eaux de la baie de Fonseca (différend frontalier terrestre insulaire et maritime El Salvador/ Honduras), Nicaragua (intervenant).
- Arrêt de N.U ; ST/LEG/SER.B16/ National Legislation and treaties relating to the law of the sea.
- Rec, C.I.J ; The SS (1923) Series a, N° 1.



- A.CONF. 62/C.2/L.54, Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, doc. Off., Vol. III.
- S.S. Lotus (France vs Turkey), 1927 PCIJ 5 (Ser. A) N°. 10, 25 (Judgm., September 7).
- M/V Saïga Case (N°2) (St Vincent and the Grenadines vs Guinea), ITLOS case N°.2. 1 July 1999.
- J. Marissen ; Hot Pursuit on No Pursuit ? The F.V. South Tomi Arrest in 2001.
- Australian and New Zealand Maritime Law Journal 66, 2002.
- Reports of International Arbitral Awards, Recueil des Sentences Arbitrals, s.s « I'm Alone », Canada vs United States of America, 30 June 1933 and 5 January 1935, Volume III. United Nations, 2006.
- Yearbook of the International Law Commission, Volume II, para iii, Report to the General Assembly, 1956.
- Republic of South Africa, Government Gazette, Vol. 395, No 18930.
- D. Freestone; Fishery Access Agreements : Some personal thoughts, Fisheries Access in West Africa, The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements, 2001.
- Yearbook of the International Law Commission Vol.II, paragraph 2/c, 1956.
- La proposition soumise par Fidji dans : A/CONF. 62/C.2/L.19.
- D. Vigne ; la valeur juridique de certaines règles normes ou pratiques mentionnées au TNCO comme généralement acceptées, A. F. D. I., 1979.
- Bulletin de droit nucléaires, N°. 12, 1972, p. 32.
- A/CONF. 62/PV.185- 192.
- Law of the sea Bulletin N°. 1 Multilateral treaties deposited with the Secretary General, ST/LEG/SER.E.
- Affaire de navire « Saïga », arrêt 1<sup>er</sup> Juillet 1999, TIDM recueil 1999, p. 10.
- The Volga Case, (Russian Federation vs Australia), ITLOS Case No 11, Judgment of 23 December 2002.
  
- Yann Le Maon ; (Le projet Européen de mise en réseau des radars et capteurs de surveillance de la navigation), Vessel Traffic and reporting service- Unité C2, Agence Européenne de Sécurité maritime (EMSA), Cais Do Sodré, 1249-206, Lisbonne.



# الفهارس

## أولاً. فهرس الجداول

- جدول رقم 01 يبين مدايات البحر الإقليمي ..... 22  
جدول رقم 02 يبين جنسيات السفن التي تعرضت لعمليات القرصنة في عام 2008 ..... 194

## ثانياً. فهرس الأشكال

- شكل رقم 01 يوضح حالة الجزيرة الواقعة بعيداً عن اليابسة ..... 47  
شكل رقم 02 يوضح حالة الجزيرة التابعة للدولة الساحلية وتقع خارج بحرها الإقليمي ..... 48  
شكل رقم 03 يبين حالة مجموعة من الجُزر واقعة فوق الشعاب المرجانية ..... 49  
شكل رقم 04 يبين حالة مجموعة من الجُزر محاطة بشعاب مرجانية ..... 50

- شكل رقم 05 يوضح حالة ضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا ابتداء من الساحل.....52
- شكل رقم 06 يوضح حالة أخرى لضحضاح يقع على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا من جزيرة تابعة للدولة الساحلية ..... 52
- شكل رقم 07 يوضح حالة الساحل الذي تتخلله انبعاجات عميقة أو انقطاعات أو رؤوس...55
- شكل رقم 08 يوضح حالة الساحل الذي يكون متقطعا بشكل كبير ويشمل سلسلة من الجُزر المتناثرة على امتداده وعلى مسافة قريبة منه مباشرة ..... 56
- شكل رقم 09 يوضح حالة مصبات الأنهار ..... 59
- شكل رقم 10 يوضح حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة.....62
- شكل رقم 11 يوضح حالة خليج تتسع فتحاته إلى أزيد من 24 ميلا ..... 63
- شكل رقم 12 يوضح خليجا يحتوي حوضه على عدة مداخل ..... 64
- شكل رقم 13 يبين خط الأساس المستقيم في حالة الموانئ البحرية ..... 82
- شكل رقم 14 يوضح طريقة قياس البحر الإقليمي في حالة الدولة الأرخيبيلية ..... 86
- شكل رقم 15 يوضح حالة الدولتين المتجاورتين ..... 89
- شكل رقم 16 يوضح حالة الدولتين المتقابلتين ..... 90
- شكل رقم 17 يوضح موقع مضيق جوهور بين ماليزيا وسنغافورة ..... 224
- شكل رقم 18 يوضح موقع جزر حنيش بين اليمن واريتريا في البحر الأحمر.....229
- شكل رقم 19 يوضح عملية تبادل البيانات المتعلقة بحركة السفن في نقطة حدودية بحرية بين ايطاليا وفرنسا حسب استشعار إدارات VTS في نظام SSN ..... 255

## ثالثا. الفهرس التفصيلي

-إهداء.

-شكر وعرفان

-المختصرات الواردة والكلمات المفتاحية.

-مقدمة.

## الفصل الأول

### المياه الإقليمية والسفن في ظل أحكام قانون البحار

المبحث الأول. اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية.....	6
المطلب الأول. مفهوم البحر الإقليمي.....	6
الفرع الأول. الخلفية التاريخية لفكرة البحر الإقليمي.....	7
الفرع الثاني. مشكلة تعريف البحر الإقليمي .....	12
أولاً.الاتجاهات الفقهية .....	15
ثانياً. التعريف القانوني للبحر الإقليمي .....	17
المطلب الثاني. مدى اتساع البحر الإقليمي وحدوده القانونية .....	20
الفرع الأول. فكرة اتساع المدى .....	20
أولاً. التطور التاريخي لفكرة المدى .....	20
ثانياً. المراحل التي مرت بها قضية تحديد المدى .....	30
1. المرحلة الأولى (مرحلة إعلان ترومان حول الجرف القاري) .....	30
2. المرحلة الثانية .....	31
ثالثاً. المدى وفق اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 .....	31
رابعاً. المدى وفق اتفاقية 1982 .....	33
خامساً. أهداف تحديد المدى وأنواعه .....	34
1. أهداف تحديد المدى .....	34
2. أنواع تحديد المدى .....	35
1.2. التحدد المنفرد Identification Solo .....	35
2.2. التحدد التشاوري (الاتفاقي) Identification Consultative .....	36
1.2.2. البحار المغلقة وشبه المغلقة في اتفاقية قانون البحار 1982 .....	39
1.1.2.2. تحديد عرض البحر الإقليمي بالنسبة للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط .....	41
الفرع الثاني. حدود البحر الإقليمي أو خطوط الأساس .....	43
أولاً. خط الأساس العادي The normal baseline .....	44
1. حالة الساحل الذي يكون مستويا وخاليا من التفرجات والانحناءات والتجاويف العميقة .....	44
2. حالة الجُزر .....	45
1.2. حالة الجُزر الواقعة فوق حلقات مرجانية .....	49
2.2. حالة الجُزر المحاطة بشعاب مرجانية .....	50

3. حالة الضحضاح الذي لا يبعد عن الساحل بأكثر من اثنا عشر ميلا بحريا ..... 51
- ثانيا. خطوط الأساس المستقيمة Straight baselines ..... 53
1. حالة الساحل المتعرج ..... 55
2. حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجُزُر المتناثرة والقريبة منه ..... 56
3. حالة مصبات الأنهار ( الدلتا النهرية ) ..... 58
4. حالة الخلجان ..... 60
- 1.4. الخلجان الوطنية ..... 61
- 2.4. الخلجان الدولية ..... 65
- 1.2.4. المضائق والقنوات الدولية ..... 67
- 1.1.2.4. المضائق الدولية ..... 67
- أ. الأحكام القانونية للمضائق ..... 68
1. أ. المضيق الموصل لبحر داخلي ..... 69
2. أ. المضيق الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار ..... 70
- 2.1.2.4. القنوات الدولية ..... 71
- 3.4. الخلجان التاريخية ..... 72
- 1.3.4. رؤية الفقه الدولي للخليج التاريخي ..... 74
- 2.3.4. الخليج التاريخي في ملفات القضاء الدولي ..... 75
- 3.3.4. الخلجان العربية ..... 77
- 1.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ دولة واحدة ..... 77
- 2.3.3.4. الخلجان التي تطل عليها شواطئ أكثر من دولة ..... 77
- 4.3.4. خليج سِرْت الكبير ..... 78
5. حالة الموانئ والمراسي ..... 80
- 1.5. الموانئ The Ports ..... 80
- 2.5. المراسي The Anchors ..... 83
- ثالثا. خطوط الأساس الأرخيبيلية ..... 83
1. تعريف الأرخيبيل ..... 84
2. تحديد خطوط الأساس الأرخيبيلية ..... 84
3. الوضع القانوني للمياه الأرخيبيلية ..... 87
- 1.3. احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة ..... 88

الفرع الثالث. حدود البحر الإقليمي الواقعة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة .....	88
المطلب الثالث. الفصل في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي (النظريات) .....	92
الفرع الأول. اعتبار البحر الإقليمي جزءا من أعالي البحار .....	93
أولا. نظرية الحق السيادي للدولة .....	93
ثانيا. نظرية الارتفاقات الساحلية .....	94
ثالثا. نظرية الملكية العامة الدولية .....	94
الفرع الثاني. النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة .....	95
أولا. نظرية حق الملكية .....	95
ثانيا. نظرية السيادة .....	95
الفرع الثالث. الموقف الدولي من هذه النظريات .....	96
أولا. على مستوى النطاق الداخلي .....	96
ثانيا. على مستوى النطاق الخارجي .....	96
المطلب الرابع. سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقضية الاختصاصات .....	97
أولا. الاختصاصات الخالصة للدولة على بحرها الإقليمي .....	97
1. الصيد البحري .....	98
2. البحث العلمي واستغلال الثروات الباطنية للبحر الإقليمي .....	98
3. الجمارك .....	98
4. الحفاظ على الصحة العمومية .....	98
5. الرقابة الإدارية وتسيير الملاحة .....	98
ثانيا. القيود الممارسة على سيادة الدولة في بحرها الإقليمي .....	99
<b>المبحث الثاني. الأحكام القانونية المتعلقة بالسفن .....</b>	<b>100</b>
المطلب الأول. مفهوم السفينة وأنواعها .....	101
الفرع الأول. مفهوم السفينة .....	102
الفرع الثاني. أنواع السفن .....	104
أولا. السفن العامة .....	105
1. السفن الحربية .....	105
2. السفن التابعة لخدمة حكومية .....	106
1.2. السفن التابعة للخدمات العامة التقنية .....	107
2.2. السفن التي تمارس نشاطات تجارية .....	107

107	.....	ثانيا. السفن الخاصة
107	.....	المطلب الثاني. جنسية السفينة
108	.....	الفرع الأول. جنسية السفينة حسب فقهاء القانون الدولي
110	.....	الفرع الثاني. جنسية السفينة حسب الاتفاقيات الدولية
112	.....	أولا. قاعدة العلاقة الجوهرية
114	.....	ثانيا. معيار جنسية المالك
115	.....	ثالثا. الدول التي تملك أكثر الأساطيل التجارية أهمية
117	.....	المطلب الثالث. راية السفينة
120	.....	الفرع الأول. الراية الوطنية وراية المجاملة (راية الملاحة)
120	.....	أولا. الراية الوطنية Le pavillon national
121	.....	ثانيا. راية المجاملة le pavillon de complaisance
122	.....	الفرع الثاني. تبرير استعمال الرايات
123	.....	المطلب الرابع. طبيعة السفينة وحالتها القانونية
123	.....	الفرع الأول. الطبيعة القانونية للسفينة
123	.....	أولا. السفينة مال منقول
126	.....	ثانيا. الشخصية المعنوية للسفينة
127	.....	الفرع الثاني. الحالة القانونية للسفينة
128	.....	أولا. اسم السفينة Nom du Navire
130	.....	ثانيا. الموطن Domicile du Navire
130	.....	ثالثا. حمولة السفينة Tonnage ou Jauge
131	.....	رابعا. درجة السفينة Cote du Navire
132	.....	خامسا. أوراق السفينة Papiers d'identité
132	.....	سادسا. دفتر يومية السفينة Livre de bord
133	.....	سابعا. أوراق أخرى

## الفصل الثاني

### المرور في البحر الإقليمي وموقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية

136	.....	المبحث الأول. المرور في البحر الإقليمي
137	.....	المطلب الأول. مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية



الفرع الأول. مفهوم المرور البريء وميدان تطبيقه .....	138
أولاً. مفهوم المرور البريء .....	138
ثانياً. ميدان تطبيقه .....	140
1. المرور العابر للمضايق الدولية .....	141
1.1. المضايق الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .....	141
1.1.1. المضايق المستخدمة للملاحة الدولية .....	141
2.1.1. المضايق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية .....	143
2.1. المضايق غير الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .....	143
1.2.1. المضايق التي تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل .....	143
2.2.1. المضايق التي تمر خلالها طرق توجد في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة .....	145
2. المرور الأرخيبيلي .....	145
المطلب الثاني. حالة المرور غير البريء .....	148
الفرع الأول. المرور غير البريء وعوامله .....	148
الفرع الثاني. حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء .....	150
أولاً. سلطات الدولة الساحلية .....	150
ثانياً. وقف ممارسة المرور البريء .....	152
1. المطاردة الحثيثة في البحر .....	153
1.1. مفهوم المطاردة الحثيثة .....	157
2.1. شروط المطاردة الحثيثة .....	158
1.2.1. الشروط الشكلية .....	158
1.1.2.1. مكان انطلاق المطاردة .....	158
2.1.2.1. طبيعة السفينة المُطاردة .....	160
3.1.2.1. طبيعة السفينة المُطاردة .....	160
4.1.2.1. الدور التمهيدي للدولة التي ترغب بالمطاردة .....	162
2.2.1. الشروط الموضوعية .....	163
1.2.2.1. وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية .....	163

1.1.2.2.1. الأسباب الوجيهة للاعتقاد بتثير الكثير من المشاكل التطبيقية	163
أ. قضية السفينة Viarsa	164
ب. انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تعترضها مشكلة الإثبات	167
2.2.2.1. استمرارية المطاردة	168
3.2.1. التحديات التي تواجه المطاردة الحثيثة والمحاولات الدولية لتحديث المفهوم	169
1.3.2.1. دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى	169
2.3.2.1. نقل صلاحيات المطاردة الحثيثة بين الدول	171
أ. حالة المطاردة الناقصة	173
ب. تعدد أوجه التعاون	174
ثالثا. المطاردة الحثيثة في ظل التدخل الأمريكي في القانون الدولي للبحار	175
المطلب الثالث. تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء والقواعد الخاصة بسفن معينة	178
الفرع الأول. تنظيمات الدولة الساحلية للمرور البريء	178
أولا. القواعد والتنظيمات المخولة للدولة الساحلية	180
ثانيا. التزامات سفن الدول الأخرى بقواعد وتنظيمات الدولة الساحلية	180
1. أثر خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية	181
الفرع الثاني. القواعد الخاصة بسفن معينة	183
أولا. السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة	183
ثانيا. الغواصات	186
ثالثا. المرور البريء للسفن الحربية	187
رابعا. السفن القرصنة	192
1. القرصنة في القانون والاتفاقات الدولية	195
2. أركان جريمة القرصنة	197
1.2. الركن المادي	197
2.2. الركن المعنوي	198
3. اجتماع جيبوتي	198
1.3. تدابير لحماية السفن	199

200	2.3. تدابير ترمي إلى قمع القرصنة .....
200	3.3. التدابير التي ترمي إلى قمع السطو المسلح الذي يستهدف السفن .....
200	4.3. التدابير التي يتعين اتخاذها في جميع المجالات .....
201	المطلب الرابع. المركز القانوني للسفن في البحر الإقليمي .....
201	الفرع الأول. المركز القانوني للسفن الخاصة .....
202	أولاً. في الميدان التشريعي .....
203	ثانياً. في الميدان القضائي .....
203	1. القضايا المدنية .....
203	1.1. القضايا المدنية المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن السفينة .....
203	2.1. القضايا المدنية المتعلقة بالسفينة .....
204	2. القضايا الجنائية .....
206	الفرع الثاني. المركز القانوني للسفن العامة .....
206	أولاً. السفن الحربية .....
207	1. القضايا المدنية .....
207	1.1. الضباط وأفراد طاقم السفينة .....
208	2.1. القضايا المدنية المتعلقة بالسفينة الحربية نفسها .....
208	2. القضايا الجنائية .....
208	1.2. الخرق المرتكب على متن السفينة الحربية .....
209	2.2. الخرق المرتكب خارج السفينة الحربية .....
209	ثانياً. السفن العامة الأخرى .....
210	المبحث الثاني. موقف قانون البحار من تسوية النزاعات البحرية .....
213	المطلب الأول. قضية السفينتين Saïga و Volga .....
213	الفرع الأول. قضية السفينة سايغا Saïga .....
213	أولاً. وقائع النزاع وأسبابه .....
214	1. نشأة النزاع .....
215	2. رفع النزاع أمام المحكمة الدولية لقانون البحار .....
215	1.2. تشكيل المحكمة .....
216	2.2. سلطات واختصاصات المحكمة .....
219	3.2. محتوى الحكم .....

220	..... 4.2. المبادئ القانونية المطبقة في القضية
222	..... الفرع الثاني. قضية السفينة Volga
222	..... أولاً. وقائع الخلاف
222	..... ثانياً. الحكم
223	..... 223. المطلب الثاني. النزاع البحري بين ماليزيا وسنغافورة
224	..... 224. الفرع الأول. أسباب النزاع
225	..... 225. الفرع الثاني. الإجراءات المتبعة أمام المحكمة
227	..... 227. الفرع الثالث. محتوى الحكم
229	..... 229. المطلب الثالث. تحكيم جزر حنيش بين اريتريا واليمن
230	..... 230. الفرع الأول. أسباب نشأة النزاع ومحاولات التسوية
230	..... 230. أولاً. نشأة النزاع
231	..... 231. ثانياً. محاولات التسوية
231	..... 231. 1. المفاوضات الثنائية لتسوية النزاع
233	..... 233. 2. عرض النزاع على التحكيم
234	..... 234. 1.2. تشكيل محكمة التحكيم
234	..... 234. 2.2. سلطات المحكمة وإجراءات التحكيم
235	..... 235. 3.2. ادعاءات إريتريا والأسانيد المعتمدة في ذلك
235	..... 235. 4.2. ادعاءات اليمن والأسانيد المعتمدة في ذلك
236	..... 236. ثالثاً. مضمون الحكم في قضية جزر حنيش وتنفيذه
236	..... 236. 1. محتوى الحكم وأسبابه
237	..... 237. 2. منطوق الحكم
237	..... 237. 3. الأدلة المعتمدة من قبل المحكمة
237	..... 237. 1.3. الخرائط
238	..... 238. 2.3. مبدأ لكل ما في حوزته
238	..... 238. 4. التاريخ الحاسم
241	..... 241. رابعاً. تنفيذ حكم التحكيم في قضية جزر حنيش
242	..... 242. المطلب الرابع. النقاط الواجب مراعاتها في حل النزاعات البحرية والحلول الممكنة
242	..... 242. الفرع الأول. التسوية السلمية للمنازعات البحرية

244	أولاً. الطرق السلمية السياسية .....
244	1.المفاوضة .....
245	2.التوفيق .....
246	ثانياً. الطرق السلمية القضائية والتحكيمية .....
247	الفرع الثاني. تفعيل النظام القانوني والآلية القضائية .....
	الفرع الثالث. المشروع الأوروبي لربط الشبكات وأجهزة الاستشعار وإدارات مراقبة الملاحه
249	SafeSeaNet .....
250	أولاً. لمحة عامة عن التطورات الجديدة لمشروع SSN .....
251	1.أهدافه .....
251	2.الهندسة المعمارية والتسيير .....
252	3.تبادل المعلومات .....
253	4.مستخدمو برنامج SSN .....
253	ثانياً. مشاريع رائدة .....
253	1.تبادل البيانات وفق نظام رصد السفن VMS .....
254	2. تبادل البيانات حسب استشعار إدارات VTS .....

خاتمة

الملاحق

المراجع

الفهارس

الملخص باللغات الثلاث

**الملخص باللغة العربية**

كان هدفنا الرئيسي لهذه الدراسة المتواضعة، يبحث في تبين مدى فعالية القواعد القانونية التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار وبعض قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع وما مدى انطباقها وملاءمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومسيرتها للتطور الحادث لها وأمور الملاحة في البحر الإقليمي، مع معرفة الآراء الفقهية التي اهتمت بإيجاد حلول لمشاكل ونزاعات ضبط الحدود البحرية وتنقل السفن على مستوى هذا النطاق الإقليمي في ظل التطورات الراهنة.

هذا الموضوع الذي لم يحظ باهتمام واسع من طرف الباحثين رغم أهميته الكبيرة التي تتدرج ضمن دراسة قواعد أكبر اتفاقية دولية ألا وهي اتفاقية قانون البحار، فجاءت بعض المواد القانونية

واضحة نوعا ما إلا أنها تطرح إشكالا يكمن في الدراسة التطبيقية لها حيث أثبتت أنها تعاني من مشاكل متعددة، سواء لغوية أو موضوعية ما يخلق في كثير من الأحيان التباسا في فهم مضمونها الحقيقي من طرف الدول، وبعض الإشكالات في ترجمة النصوص من اللغة الأم إلى اللغات الأخرى، كما رأينا أيضا أن التطبيق العملي لقواعد قانون البحار أشار إلى عدم قدرتها على مواكبة التطورات الحادثة في المجتمع الدولي مثلا في مسائل رسم الحدود البحرية وتغير البنية التضاريسية لمعالم حدود البحر الإقليمي خاصة للدول العربية الساحلية التي تبقى مشاكلها كثيرة في هذا المجال.

كما أن بعض القواعد القانونية خاصة تلك المتعلقة بعملية المرور البريء للسفن - كالسفن الحربية الأجنبية، والسماح لها بالمرور إذا ما ثبت للدولة الساحلية سلامة ذلك أو متابعتها وطردها ومهاجمتها إن لزم الأمر - جاءت في مجملها غامضة ومعقدة ومحل خلاف وجدل مستمر كما رأينا سواء بين فقهاء القانون الدولي أو بين الدول نفسها، بسبب عدم تحديد هذه القواعد والنظم بطريقة صريحة إن لم نقل واضحة، الأمر الذي يُلقي دائما على النزاعات الدولية كما نشهده دوما في هذا العصر، فتتوتر العلاقات الودية بين الدول ويتعرض السلم والأمن الدوليين للخطر.

لذلك رأينا أنه يستحسن مما تقدم أن تعاد الصياغة القانونية لقواعد اتفاقية 1982 لقانون البحار المتعلقة بمرور السفن والحدود البحرية في نطاق البحر الإقليمي، وإعادة النظر فيها من جديد، كما أنه يبدو لنا من الأحسن لو يتم عقد مؤتمر دولي في إطار الأمم المتحدة يكون الرابع لقانون البحار يضع نظاما قانونيا واضحا ومفهوما في ضوء ما توصلنا إليه من استنتاجات في هذه الدراسة، ولأن الفترة الزمنية بين إنشاء الاتفاقية عام 1982 ودخولها حيز التنفيذ عام 1994 شهدت في حد ذاتها تغيرات كثيرة في المعطيات الدولية التي صاحبت تلك الفترة، ولأننا لا ندري ما هو الشأن بالنسبة لتطبيق قواعد قانون البحار في النطاقات البحرية الأخرى، كالمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإننا نتمنى أن يُعنى بها الباحثون والطلبة ويتم دراستها مستقبلا على أكمل وجه لإيجاد الحلول الممكنة للحد من مختلف النزاعات البحرية، كما يستحسن أيضا إيجاد آلية قضائية فعالة تختص بتسوية مختلف هذه النزاعات الدولية والعربية خصوصا وتوسيع اختصاصات المحاكم الدولية التي منها المحكمة الدولية لقانون البحار، والاستعانة إلى أقصى حد بالتكنولوجيا المتطورة كالأقمار الاصطناعية والرادارات الرقمية والسفن الحديثة والمشاريع الدولية التي تُعنى برصد التنقلات، الحثيثة لهذه السفن ومراقبة الحدود البحرية ورسم معالمها الدقيقة، خاصة البحار الإقليمية التي تخضع فيها إلى سيادة الدولة الساحلية وتعميم آليات ذلك على كل الدول والحث على اللجوء دائما إلى التسوية القضائية في حل مختلف النزاعات البحرية لأنه مهما كان تبقى أفضل وأنجع الحلول وأضمنها، فهي تجلب الأمن والاستقرار في العلاقات الدولية والثبات في حدودها البحرية.

Le but de notre modeste étude consiste à mettre en exergue l'intérêt des lois et traités régissant le droit des mers. Il serait ainsi question de rechercher la solution des activités, émanant des conflits d'intérêts et relevant de la souveraineté dans le cadre des eaux territoriales et des enjeux géostratégiques juridiques, et politiques.

De prime abord, il serait intéressant de remarquer que le sujet de droit maritime, son approche des eaux territoriales n'a pas été abordée comme un sujet d'étude par rapport à la paix et à la sécurité régionale à ce niveau doctorale, et ceci malgré son vitale importance.

A vrai dire, le droit maritime reste incomplet et ne traite pas toutes les aspects ainsi que les problématiques. Beaucoup de carences en terme de droit maritime montrent que le droit de la mer souffre de problématiques insolubles notamment les différentes visions et lois opposants les différentes parties belligérantes dans les eaux territoriales. Ainsi, beaucoup de facteurs, se rattachant à la logique politique et l'évolution géostratégique et économique, ont influencé sur l'évolution de droit maritime. En effet, certaines lois seraient dépassées voir caduques et ne peuvent pas résoudre de nous tous les problèmes surgissant dans le cadre des conflits des eaux territoriales.

D'autant plus, certaines lois canoniques et conventionnelles tel que la circulation maritime, et plus particulièrement, la circulation maritime des frigidaires qui manifeste beaucoup de confusions, reste l'objet de contradiction et polémique éternelle, et ceci du point de vue théorique.

Ces lois manquent d'homogénéité par rapport à l'ensemble d'une région côtière conduit souvent à des conflits, notamment cette dernière décennie. Cela cause de plusieurs perturbations et soumet la paix et la sécurité mondiales, en danger.

Notre thèse a pour but de revisiter la base de donnée des lois traitées en 1982, surtout le passage des navires et les frontières maritimes, dans le cadre logique, du point de vue juridico-politique. Et elle nous permet aussi de revoir cette arsenal juridique, il nous paraît aussi adéquat de préparer un congrès mondial, sous le cadre de Nations\_ Unies. Il serait le 4<sup>e</sup> concernant la législation maritime, cette intervention onusienne sera plus efficace dans le domaine maritime relationnel, cela est dû du changement géostratégique en

compagnie, c'est pourquoi le traité de 1982 n'a pas été mis en application qu'à partir 1994.

Il faut noter que certains aspects maritimes notamment la zone contigüe et la Zone économique exclusive, méritent d'être revus pour trouver des solutions efficaces pour faire régner la paix.

Il serait aussi probant de trouver quelques mécanismes juridiques spécialisés pour résoudre des problèmes autour de ces régions maritimes notamment entre les Etats arabes, il serait plus efficace aussi de donner plus de validité aux tribunaux internationaux.

Ainsi que l'utilisation de la High-Technologie et de communication satellitaire pour mieux contrôler et bien maîtriser le trafic maritime ainsi que le dressage des cartographes limitant, rénovant de la souveraineté de chaque Etat. Ceci permet de freiner certainement ces conflits et renforcer la paix régionale.

#### المأخذ باللغة الانجليزية

Our main objective to this modest research aimed to investigate the effectiveness of the legal rules, which came in the convention of the Law of the Sea and some international law rules relating to the subject and what the extent of its applicability and suitability for conditions of ships and their activities and kept up with the evolution of the incident and navigation things in the territorial sea, with the knowledge of jurisprudential views that interested on finding solutions to the problems and disputes of the maritime border control and ships movement at the level of the regional scale in the light of current development.



This topic has not received wide attention by researchers despite its big importance that falls within the study of the rules of the largest international agreement which is the Convention of the Law of the Sea. Even if some clear legal materials came, however, it poses a problem lies in its applied study and it proved that it is suffering from several problems, whether linguistic or objectivity. This often creates confusion in understanding its genuine content by countries, also some problems occurred in translating texts from the native language into other languages. Furthermore, we have noticed that the practical application of the rules of the Law of the Sea pointed to their inability to keep up with the developments happening in international community; for instance, in maritime delimitation issues and change the structure of the terrain to landmarks limits of the territorial sea, chiefly Coastal Arab States still have many problems in this area.

As some legal rules, particularly, that are relating to operation of innocent passage for ships -like, Foreign Warships, and allowing them to pass in case of their safety or following up, chasing and attacking if necessary- came entirely mysterious, complex, disputable and controversial continuously, as we have observed between scholars of international law or between countries themselves. Due to the lack of identification these rules and regulations properly, the international disputes remain, as well a tension in friendly relations between countries. Also, the peace and the security expose to risk.

In this study, we have seen it is better reformulating the legal rules of the 1982 convention for the Law of the Sea concerning the passage of ships and maritime borders in the scope of the territorial sea. Moreover, it is better holding an international conference in the framework of the United States, to be the fourth for the Law of Sea, in order to put a clear and understandable legal system.

The time between the creation of the agreement in 1982 and its application in 1994 have witnessed many alterations in international data.

Furthermore, we do not know what the matter is concerning the application of the rules of the Law of Sea in other maritime domains, like, Adjoining Zone and exclusive Economic Zone.

We expect researchers and students will care and study it in the future to get the possible solutions to reduce the various maritime disputes. Besides, it is advisable to look for an efficient judicial mechanism specialized with the settlement of the different international conflict and mainly the Arab, also, expanding the international courts in the same as international court for Law of the Sea.

In addition, we should use the advanced technology similar to satellites, digital radars, modern ships and international project for monitoring movements of these ships and controlling maritime borders and drawing their accurate landmarks.

All this ought to be applied on the regional seas that under control the coastal countries and generalize those mechanisms for all the countries. Also, we have to motivate the judicial settlement in solving maritime conflicts, for the reason to bring the security and stability in international relations.



## محضر الاجتماع

1 عقدت المنظمة البحرية الدولية (المشار إليها في ما يلي باسم "المنظمة") ، عملاً بمقررات الدورتين المائة والحادية بعد المائة لمجلس المنظمة بشأن حماية مسارات النقل البحري الحيوية ، اجتماعاً دون إقليمي لدول من مناطق عربي المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر بغية إبرام اتفاقات بشأن الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح للذين يستهدفان السفن . واستضافت حكومة جمهورية جيبوتي هذا الاجتماع الذي انعقد في جيبوتي من 26 إلى 29 كانون الثاني/يناير 2009 (المشار إليه في ما يلي باسم "اجتماع جيبوتي") .

2 وحضرت اجتماع جيبوتي وفود من الدول التالية :

إثيوبيا	عُمان
الأردن	فرنسا
جزر القمر	كينيا
جمهورية تنزانيا المتحدة	مدغشقر
جنوب أفريقيا	مصر
جيبوتي	ملديف
السودان	المملكة العربية السعودية
سيشيل	اليمن
الصومال	

ومراقبون من الدول التالية :

إندونيسيا	المملكة المتحدة
إيران (جمهورية - الإسلامية)	النرويج
إيطاليا	نيجيريا
سنغافورة	الهند
الفلبين	الولايات المتحدة
كندا	اليابان

وممثلون للأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها التالية :

إدارة عمليات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة (UN/DPKO)  
مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)  
مكتب الأمم المتحدة السياسي للصومال (UNPOS)  
برنامج الأغذية العالمي (WFP)

ومراقبون من المنظمات المشتركة بين الحكومات التالية :

المفوضية الأوروبية (EC)  
المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (INTERPOL)  
جامعة الدول العربية  
مركز تشاطر المعلومات التابع لاتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح  
الذين يستهدفان السفن في آسيا (ReCAAP-ISC)  
الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERSGA)  
الاتحاد الإفريقي (AU)  
الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية (IGAD)  
منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO)  
منظمة المؤتمر الإسلامي

ومراقبون من المنظمات غير الحكومية التالية :

المجلس البحري البلطقي والدولي (BIMCO)  
الرابطة الدولية للمالكين المستقلين للناقلات (INTERTANKO)  
رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (PMAESA)

3 ويتمثل القصد من اجتماع جيبوتي في النظر في مشروع نصّ صكّ بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن واعتماده ، وهو نصّ أعدّه الاجتماع دون الإقليمي بشأن القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن ومنطقة البحر الأحمر الذي نظّمته المنظمة في دار السلام ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، من 14 إلى 18 نيسان/أبريل 2008 .

4 وافتتح اجتماع جيبوتي معالي السيد Dileita Mohamed Dileita ، رئيس وزراء جمهورية جيبوتي ، والسيد Elthimios E. Mitropoulos ، الأمين العام للمنظمة .

5 وأدلى كذلك السيد Ali Hassan Bahdon ، وزير التجهيز والنقل في جمهورية جيبوتي ، بكلمة افتتاحية ورحّب بجميع المشاركين . وترأس بقية الاجتماع السيد Mohamed Clem ، من وزارة التجهيز والنقل .

6 ونظر اجتماع جيبوتي في مشروع نص الصك المشار إليه في الفقرة 3 أعلاه واعتمد مدونة للسلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن . ونوه الاجتماع بالتطورات الهامة التي تمخّضت عنها الحلقة الدراسية دون الإقليمية بشأن القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن التي عُقدت في صنعاء ، اليمن ، من 9 إلى 13 نيسان/أبريل 2005 ، وحلقة العمل دون الإقليمية للمتابعة بشأن الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن التي عُقدت في مسقط ، عُمان ، من 14 إلى 18 كانون الثاني/يناير 2006 ، اللتين شكّلنا أساساً لأعمال الاجتماع .

7 وانعقدت خلال اجتماع جيبوتي حلقة عمل جرى التعبير فيها عن وجهات نظر مختلفة في ما يتصل بأنشطة محاربة القرصنة والسطو المسلح قبالة ساحل الصومال وفي غربي المحيط الهندي وخليج عدن .

8 واعتمد اجتماع جيبوتي عقب مداولاته ما يلي :

القرار 1 بشأن اعتماد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن

والوارد نصه في الضميمة 1 .

9 واعتمد اجتماع جيبوتي أيضاً القرارات التالية التي ترد في الضميمة 2 :

القرار 2 بشأن التعاون التقني والمساعدة التقنية

القرار 3 بشأن تعزيز التدريب في المنطقة

القرار 4 بشأن الإعراب عن الشكر والتقدير

10 وحُررَ هذا المحضر في نص أصلي واحد باللغات الإنكليزية والعربية والفرنسية سيودع لدى الأمين العام للمنظمة .

11 وسيُرسل الأمين العام للمنظمة نسخاً من هذا المحضر مع ضميمته ، ونسخاً مصدقة من النص الأصلي لمدونة السلوك المشار إليها في الفقرة 8 أعلاه ، إلى حكومات الدول التي وُجّهت إليها الدعوة لتمثيل نفسها في اجتماع جيبوتي .

حُررَ في جيبوتي في اليوم التاسع والعشرين من شهر كانون الثاني/يناير سنة ألفين وتسعة .

وإشهاداً على ذلك قام الموقعون أدناه ، مندوبو الوفود المشاركة في اجتماع جيبوتي ، بالتوقيع على هذا المحضر .

وَقَّعت على المحضر (حُدفت التوقيعات) الدول التالية :

إثيوبيا	عُمان
الأردن	فرنسا
جزر القمر	كينيا
جمهورية تنزانيا المتحدة	ملايف
جنوب أفريقيا	مدغشقر
جيبوتي	مصر
السودان	المملكة العربية السعودية
سيشيل	اليمن
الصومال	

## الضميمة 1

### القرار 1

المعتمد في 29 كانون الثاني/يناير 2009

## اعتماد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن

إنّ اجتماع جيبوتي ،

إذ يلاحظ أنّ جمعية المنظمة البحرية الدولية اعتمدت في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2007 ، أثناء دورتها العادية الخامسة والعشرين ، القرار A.1002(25) بشأن القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في المياه قبالة ساحل الصومال الذي أهاب ، ضمن أمور أخرى ، بحكومات المنطقة أن تقوم في أسرع وقت ممكن ، وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ، بإبرام وتنفيذ اتفاق إقليمي يرمي إلى منع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن وردعهما وقمعهما ؛

وإذ يدرك الحاجة الماسة إلى إعداد واعتماد تدابير عملية وفعالة كفيلة بقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ؛

وإذ يرغب في تعزيز قدر أكبر من التعاون الإقليمي ومن ثمّ زيادة فعالية منع الأشخاص الضالعين في القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن وحظرهم وملاحقتهم قضائياً وإنزال العقاب بهم على أساس الاحترام المتبادل لسيادة الدول وحقوقها السيادية وتساويها في السيادة وولاياتها القانونية وسلامة أراضيها ؛

1. يعتمد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن ، المشار إليها في ما يلي بإسم "مدونة السلوك" ، بصيغتها الواردة في المرفق ؛

2. يحث الحكومات المشاركة على القيام بما يلي :

1. تنفيذ أحكام مدونة السلوك ؛

2. التشاور ، بمساعدة المنظمة البحرية الدولية ، في غضون سنتين من تاريخ نفاذ مفعول مدونة السلوك هذه وبعد قيامها بتعيين جهات الاتصال والتنسيق المشار إليها في المادة 8 من مدونة السلوك ، وذلك بغية التوصل إلى اتفاق ملزم ؛

3. يوافق على أن يُطلق على مدونة السلوك اسم "مدونة سلوك جيبوتي" .

## مرفق

### مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن

إن حكومات إثيوبيا والأردن وإريتريا والإمارات العربية المتحدة وجزر القمر وجمهورية تنزانيا المتحدة وجنوب أفريقيا وجيبوتي والسودان وسيشيل والصومال وعمان وفرنسا وكينيا ومدغشقر ومصر وملديف والمملكة العربية السعودية وموريشيوس وموزامبيق واليمن (المشار إليها في ما يلي باسم "المشاركين") ؛

إذ يساورها بالغ القلق إزاء جرائم القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن والمخاطر الشديدة التي تهدد أمن وسلامة السفن والأشخاص في البحر وكذلك المخاطر الشديدة الناشئة عن هذه الأعمال التي تهدد حماية البيئة البحرية ؛

وإذ تعيد التأكيد على أن القانون الدولي ، على النحو الذي تبرزه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، يحدد الإطار القانوني الذي ينطبق على محاربة القرصنة والسطو المسلح في البحار ؛

وإذ تأخذ علماً بأن جمعية المنظمة البحرية الدولية اعتمدت في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2007 ، أثناء دورتها العادية الخامسة والعشرين ، القرار A.1002(25) بشأن القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في المياه قبالة ساحل الصومال الذي أهاب ، ضمن أمور أخرى ، بحكومات المنطقة أن تقوم في أسرع وقت ممكن ، وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ، بإبرام وتنفيذ اتفاق إقليمي يرمي إلى منع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن وردعهما وقمعهما ؛

وإذ تأخذ علماً أيضاً بأن الجمعية العامة للأمم المتحدة اعتمدت في 5 كانون الأول/ديسمبر 2008 ، أثناء دورتها الثالثة والستين ، القرار 111/63 بشأن المحيطات وقانون البحار الذي قامت فيه ، في ما قامت به ، بما يلي :

- اعترفت بالدور الحاسم الذي يؤديه التعاون الدولي على كل من الصعيد العالمي والإقليمي ودون الإقليمي والثنائي في مكافحة الأخطار التي تهدد الأمن البحري ، ومن بينها القرصنة والسطو المسلح في البحار والأعمال الإرهابية التي ترتكب ضد النقل البحري والمنشآت قبالة السواحل وغيرها من المصالح البحرية ، وذلك وفقاً للقانون الدولي ، وبوسائل منها الصكوك والآليات الثنائية والمتعددة الأطراف الهادفة إلى رصد هذه الأخطار ودرئها والتصدي لها ، وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول في ما يتعلق باكتشاف هذه الأخطار ودرئها وتبديدها ، ومحاكمة المجرمين ، مع إيلاء الاعتبار الواجب للتشريعات الوطنية ، والحاجة إلى استمرار بناء القدرات دعماً لتلك الأهداف ؛

- أكدت على أهمية الإبلاغ الفوري عن الحوادث لإتاحة تقديم معلومات دقيقة عن حجم مشكلة القرصنة والسطو المسلح على السفن ، وتقديم المعلومات في حالة السطو المسلح من السفن المتضررة إلى الدولة الساحلية ، وأكدت على أهمية تبادل المعلومات بصورة فعالة مع الدول التي يُحتمل أن تتأثر من جراء حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن ، وأخذت علماً بالدور الهام الذي تضطلع به المنظمة البحرية الدولية ؛



- دعت الدول إلى اتخاذ الخطوات المناسبة بموجب قوانينها الوطنية لتسهيل القبض على من يُدعى ارتكابهم لأعمال القرصنة ومحاكمتهم ؛
  - حثت جميع الدول على القيام ، في ظل التعاون مع المنظمة البحرية الدولية ، بمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحار على نحو فعال ، عن طريق اتخاذ تدابير تشمل التدابير المتعلقة بتقديم المساعدة في مجال بناء القدرات من خلال تدريب الملاحين وموظفي الموانئ وموظفي إنفاذ القوانين على منع هذه الحوادث والإبلاغ عنها والتحقيق فيها وتقديم المتهمين بارتكابها إلى العدالة ، وفقاً للقانون الدولي ، وعن طريق اعتماد تشريعات وطنية وتوفير السفن والمعدات اللازمة لأغراض الإنفاذ ومراعاة الحيطة إزاء الغش في تسجيل السفن ؛
  - رحبت بالانخفاض الكبير في عدد هجمات القرصنة والسطو المسلح في المنطقة الآسيوية بفضل زيادة المبادرات الوطنية والثنائية والثلاثية الأطراف ، وكذلك آليات التعاون الإقليمي ، وأهابت بالدول الأخرى إيلاء الاهتمام فوراً لاعتماد وإبرام وتنفيذ اتفاقات تعاون بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن على الصعيد الإقليمي ؛
  - أعربت عن قلقها الشديد إزاء مشكلة زيادة حالات القرصنة والسطو المسلح في المياه قبالة ساحل الصومال ، وأعربت ، بوجه خاص ، عن جزعها إزاء عمليات اختطاف السفن التي حدثت مؤخراً ، ودعمت الجهود التي بُذلت في الآونة الأخيرة للتصدي لهذه المشكلة على الصعيدين العالمي والإقليمي ، وأخذت علماً باعتماد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار 1816 (2008) المؤرخ في 2 حزيران/يونيو 2008 والقرار 1838 (2008) المؤرخ في 7 تشرين الأول/أكتوبر 2008 ، وأخذت علماً أيضاً بأن كلا من الإذن الوارد في القرار 1816 (2008) والأحكام الواردة في القرار 1838 (2008) لا يسريان إلا على الحالة في الصومال ولا يمسان حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو التزاماتها أو مسؤولياتها المنصوص عليها في القانون الدولي ، بما في ذلك أي حقوق أو التزامات تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، في ما يتعلق بأي حالة أخرى ، وشددت بوجه خاص على أنه ينبغي ألا يُعتبر أن أيًا من الإذن أو الأحكام المذكورة يرسيان قانوناً دولياً عرفياً ؛
  - أخذت علماً بالمبادرات التي اتخذها الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، متابعاً لتنفيذ القرار A.1002(25) ، لإشراك المجتمع الدولي في الجهود الرامية إلى مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن التي تُبحر في المياه قبالة ساحل الصومال ؛
  - حثت الدول على ضمان التنفيذ الكامل للقرار A.1002(25) بشأن أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن التي تُبحر في المياه قبالة ساحل الصومال ؛
- وإذ تأخذ علماً كذلك بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة اعتمد القرارات 1816 (2008) و 1838 (2008) و 1846 (2008) و 1851 (2008) في ما يتصل بالقرصنة والسطو المسلح في المياه قبالة ساحل الصومال ؛
- وإذ تستذكر أن جمعية المنظمة البحرية الدولية اعتمدت في 29 تشرين الثاني/نوفمبر 2001 ، أثناء دورتها العادية الثانية والعشرين ، القرار A.922(22) بشأن مدونة الممارسات للتحقيق في جرائم القرصنة والنهب المسلح المرتكبة ضد السفن الذي ، في ما يتضمنه ، يدعو الحكومات إلى أن تضع ، حسب مقتضى الحال ، اتفاقات وإجراءات تيسر التعاون في تطبيق تدابير فاعلة وفعالة لمنع أعمال القرصنة والنهب المسلح التي تستهدف السفن ؛

وإذ تأخذ في الاعتبار التدابير الخاصة الرامية إلى تعزيز الأمن البحري التي اعتمدها ، في 12 كانون الأول/ديسمبر 2002 ، مؤتمر الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، بما في ذلك المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ؛

وإذ تسترشد باتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في آسيا الذي اعتمد في طوكيو ، اليابان ، في 11 تشرين الثاني/نوفمبر 2004 ؛

وإذ تدرك الحاجة الماسة إلى وضع واعتماد تدابير فعالة وعملية من أجل قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ؛

وإذ تستذكر أن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (المشار إليها في ما يلي بإسم "اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة") تنصّ على أن يقوم الأطراف بإيجاد أفعال جرمية وتحديد الولايات القضائية وقبول استلام أشخاص قاموا أو يُشتبه بأنهم قاموا بالاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة ؛

وإذ ترغب في توطيد التعاون الإقليمي بين المشاركين ، وبالتالي تعزيز فعاليتهم ، في منع الأشخاص الذين يقومون بأعمال قرصنة و سطو مسلح تستهدف السفن وردعهم ومقاضاتهم ومعاقبتهم في إطار الاحترام المتبادل لسيادة الدول وحقوقها السيادية وتساويها في السيادة وولايتها القضائية وسلامتها الإقليمية ؛

وإذ ترحّب بالمبادرات التي اضطلعت بها المنظمة البحرية الدولية ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمفوضية الأوروبية وجامعة الدول العربية والكيانات الدولية الأخرى المعنية بتوفير التدريب والمساعدة التقنية وأشكال أخرى من أنشطة بناء القدرات لمساعدة الحكومات ، بناءً على طلبها ، في اعتماد وتنفيذ تدابير عملية لإلقاء القبض على أولئك الأشخاص الضالعين في القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ومقاضاتهم ؛

وإذ ترحّب بتشكيل فريق الاتصال المعني بالقرصنة في المياه قبالة ساحل الصومال ، في 14 كانون الثاني/يناير 2009 ، الذي سيساعد في حشد وتنسيق الإسهامات في الجهود الدولية لمحاربة القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في المياه قبالة ساحل الصومال ، عملاً بالقرار 1851 (2008) الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ؛

وإذ تعي كذلك الحاجة إلى اتباع نهج شامل لمعالجة مشكلتي الفقر وانعدام الاستقرار اللتين تهيئان الظروف التي تؤدي إلى القرصنة ، على أن يشمل هذا النهج استراتيجيات لصون البيئة وإدارة صيد الأسماك بشكل فعّال ، والحاجة إلى مواجهة العواقب البيئية المحتملة للقرصنة ؛

فقد اتفقت على ما يلي :

## المادة 1

### تعريفات

لأغراض مدونة السلوك هذه ، وطالما أن السياق لا يقتضي خلاف ذلك :

1. أي عمل من الأعمال التالية يشكل " قرصنة " :

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، ويكون موجهاً :

(i) في أعالي البحار ، ضد سفينة أو طائرة أخرى ، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة ؛

(ii) ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة ؛

(ب) أي عمل من أعمال المشاركة الطوعية في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة ؛

(ج) عمل يحرّض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها .

2. " السطو المسلح الذي يستهدف السفن " هو أي من الأعمال التالية :

(أ) عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب ، أو التهديد بالسلب ، غير أعمال القرصنة ، يُرتكب لغايات خاصة ويكون موجهاً ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ، ضمن المياه الداخلية والمياه الأرخيبيلية والبحر الإقليمي لإحدى الدول ؛

(ب) أي عمل يحرّض على عمل وارد في الفقرة الفرعية (أ) أو يسهله عن قصد .

3. " الأمين العام " هو الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

## المادة 2

### الغرض والنطاق

1. يعتزم المشاركون ، في إطار الموارد المتاحة لهم وما يتصل بها من أولويات ومن خلال قوانينهم ولوائحهم الوطنية وقواعد القانون الدولي المنطبقة ، أن يتعاونوا إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن بغية تحقيق ما يلي :

(أ) تشاطر المعلومات ذات الصلة وإبلاغها ؛

- (ب) حجز السفن و/أو الطائرات التي يُشتبه بأنها تقوم بقرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن ؛
- (ج) ضمان إلقاء القبض على الأشخاص الذين يرتكبون أو يحاولون ارتكاب قرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن ومقاصاتهم ؛
- (د) تيسير الرعاية والعلاج اللازمين والإعادة إلى الوطن للبحارة وصيادي السمك وسائر العاملين على متن السفن والركاب الذين يتعرضون لقرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن ، ولا سيما أولئك الذين يتعرضون لأعمال عنف .
2. يعترف المشاركون أن تنطبق مدونة السلوك هذه ، في ما يتصل بالقرصنة والسطو المسلح ، على غربي المحيط الهندي وخليج عدن .

### المادة 3

#### تدابير لحماية السفن

يعترف المشاركون تشجيع الدول ومالكي السفن ومشغليها ، حسب الاقتضاء ، على اتخاذ تدابير للحماية من القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ، مع مراعاة المعايير والممارسات الدولية ذات الصلة ، ولا سيما التوصيات<sup>1</sup> ،<sup>2</sup> التي تعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

### المادة 4

#### التدابير التي ترمي إلى قمع القرصنة

1. يُقصد بأحكام هذه المادة أن تنطبق فقط على القرصنة .
2. لأغراض هذه المادة والمادة 10 ، تعني "سفينة القرصنة" السفينة التي ينوي الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية استخدامها لغرض ارتكاب القرصنة ، أو إذا ما استخدمت السفينة لارتكاب هذا العمل ، ما دامت تحت سيطرة أولئك الأشخاص .
3. اتساقاً مع المادة 2 ، يعترف كل مشارك أن يتعاون إلى أقصى حد ممكن في تحقيق ما يلي :
- (أ) توقيف الأشخاص الذين ارتكبوا القرصنة ، أو الذين يُشتبه بهم بشكل معقول بأنهم ارتكبوا القرصنة ، والتحقيق معهم ومقاصاتهم ؛

(ب) مصادرة سفن و/أو طائرات القرصنة وما على متن هذه السفن و/أو الطائرات من ممتلكات ؛

<sup>1</sup> التعميم MSC/Circ.622/Rev.1 بشأن التوصيات للحكومات من أجل منع وقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ، في الصيغة التي قد تعدل بها .

<sup>2</sup> التعميم MSC/Circ.623/Rev.3 بشأن الإرشادات لمالكي السفن ومشغليها وربابنة السفن وأفراد أطقمها من أجل منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ، في الصيغة التي قد تعدل بها .

(ج) إنفاذ السفن والممتلكات والأشخاص الذين يتعرضون للقرصنة .

4. يجوز لأي مشارك أن يصادر سفينة قرصنة ما بعد الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لأي دولة ويوقف الأشخاص الموجودين على متنها ويصادر ما عليها من ممتلكات .

5. تخضع أي ملاحقة لسفينة ، حيث توجد أسباب معقولة تحمل على الاشتباه بأنها ضالعة في القرصنة ، في البحر الإقليمي لأحد المشاركين وفي الأجواء فوق هذا البحر لسلطة ذلك المشارك . وينبغي ألا يلاحق أي مشارك سفينة كهذه في إقليم أي دولة ساحلية أو بحرها الإقليمي أو في الأجواء فوق هذا الإقليم أو البحر الإقليمي دون إذن من تلك الدولة .

6. تساوقاً مع القانون الدولي ، يجوز للمحاكم التابعة للمشارك الذي يقوم بالمصادرة وفقاً للفقرة 4 أن تقرر العقوبات التي يتعين فرضها ، ويجوز لها أيضاً أن تحدد الإجراءات التي يتعين اتخاذها في ما يتعلق بالسفينة أو بالممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير الذين يتصرفون بحسن نية .

7. يجوز للمشارك الذي قام بالمصادرة وفقاً للفقرة 4 ، رهناً بالقوانين الوطنية وبالتشاور مع كيانات أخرى مهمة ، أن يتنازل عن حقه الأصلي في ممارسة ولايته القضائية وأن يأذن لأي مشارك آخر بإنفاذ قوانينه على السفينة و/أو الأشخاص المتواجدين على متنها .

8. ينبغي أن تخضع أي مصادرة تتم في البحر الإقليمي لأحد المشاركين وفقاً للفقرة 5 للولاية القضائية لذلك المشارك ، ما لم يتفاهم المشاركون المعنيون على خلاف ذلك .

## المادة 5

### التدابير التي ترمي إلى قمع السطو المسلح الذي يستهدف السفن

1. يُقصد بأحكام هذه المادة أن تنطبق فقط على السطو المسلح الذي يستهدف السفن .
2. يعتزم المشاركون أن تخضع عمليات قمع السطو المسلح الذي يستهدف السفن في البحر الإقليمي والمجال الجوي لأحد المشاركين لسلطة ذلك المشارك ، بما في ذلك في حالة المطاردة الحثيثة من البحر الإقليمي أو المياه الأرخيبيلية لذلك المشارك بموجب المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .
3. يعتزم المشاركون أن تقوم جهات ومراكز الاتصال والتنسيق لديها (على النحو المعين في المادة 8) بإبلاغ الإنذارات والتقارير والمعلومات ذات الصلة بالسطو المسلح الذي يستهدف السفن على وجه السرعة إلى مشاركين آخرين وأطراف مهمة أخرى .

## المادة 6

### التدابير التي يتعيّن اتخاذها في جميع الحالات

1. يعتزم المشاركون بأن يتم تنفيذ أي تدابير تُتخذ وفقاً لمدونة السلوك هذه من قِبل مسؤولي إنفاذ القوانين أو مسؤولين مخولين آخرين انطلاقاً من سفن حربية أو طائرات عسكرية ، أو من سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومخولة لذلك الغرض .
2. يدرك المشاركون أن دولاً متعددة ، بما فيها دولة العَلَم والدولة التي يُسْتَبه بأنها البلد الأصلي لمرتكبي القرصنة والسطو المسلح والدولة التي يحمل الأشخاص الموجودون على متن السفينة جنسيتها والدولة مالكة البضائع ، قد تكون لها مصالح مشروعة في الحالات التي تنشأ عن المادتين 4 و 5 . لذا ، يعتزم المشاركون أن ينسقوا ويتعاونوا مع هذه الدول والجهات المعنية الأخرى ، وأن ينسقوا هذه الأنشطة بينهم تيسيراً للإنفاذ والحجز والتحقيق والمقاضاة .
3. يعتزم المشاركون ، إلى أقصى حد ممكن ، أن يجرؤا تحقيقات ويدعموا إجراء تحقيقات في حالات القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ، مع مراعاة المعايير والممارسات الدولية ذات الصلة ، ولا سيما التوصيات<sup>3</sup> التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية .
4. يعتزم المشاركون أن يتعاونوا إلى أقصى حد ممكن في المسائل الطبية ومسائل المتوفين التي تنشأ عن العمليات التي يتم القيام بها دعماً لقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن .

## المادة 7

### المسؤولون المبحرون

1. يجوز لأحد المشاركين ، دعماً لعمليات تتناولها مدونة السلوك هذه ، أن يعيّن مسؤولين لإنفاذ القوانين أو مسؤولين مخولين آخرين (يُشار إليهم في ما يلي باسم "المسؤولين المبحرين") يبحرون على متن سفن دورية أو يركبون طائرات دورية تابعة لمشارك آخر (يُشار إليه في ما يلي باسم "المشارك المضيف") على نحو ما يأذن به المشارك المضيف .
2. يجوز أن يحمل المسؤولون المبحرون سلاحاً بموجب قوانينهم وسياساتهم الوطنية وبعد موافقة المشارك المضيف .
3. عند الإبحار ، ينبغي على المشارك المضيف أن يوفر الاتصالات بين المسؤولين المبحرين ومقر قيادتهم ، وينبغي عليه أن يؤمّن لهم أماكن للمعيشة وتناول الطعام على متن سفن الدورية أو طائرات الدورية بشكل يتناسب مع ما يتيحه للأفراد التابعين له من الرتبة نفسها .
4. يجوز للمسؤولين المبحرين أن يساعدوا المشارك المضيف ويقوموا بعمليات انطلاقاً من سفينة أو طائرة تابعة له إذا ما طلب منهم المشارك المضيف ذلك صراحةً ، ووفقاً للطريقة المطلوبة فحسب . ولا يتم التقدّم بهذا الطلب والموافقة عليه وتلقيته إلا بطريقة لا تحظرها القوانين والسياسات المعمول بها من قِبل المشاركين .

<sup>3</sup> القرار A.922(22) بشأن مدونة الممارسات للتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ، في الصيغة التي قد يُعدّل بها .

## المادة 8

### التنسيق وتشاطر المعلومات

1. ينبغي على كل مشارك أن يعين جهة اتصال وتنسيق وطنية لتيسير تشاطر المعلومات بطريقة منسقة وسريعة وفعالة بين المشاركين بما يتفق والغرض من مدونة السلوك هذه ونطاقها . وضماناً لقيام اتصالات منسقة ومسهلة وفعالة بين جهات الاتصال والتنسيق المعيّنة ، يعترف المشاركون أن يستخدموا مراكز تبادل المعلومات عن القرصنة في كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة واليمن (المُشار إليها في ما يلي باسم "المراكز") . وسيكون المركزان المقامان في كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة في مركز تنسيق الإنقاذ البحري في مومباسا ومركز التنسيق دون الإقليمي في دار السلام ، على التوالي . وسيكون المركز الذي سيتم إنشاؤه في اليمن في المركز الإقليمي للمعلومات البحرية الذي سيُقام في اليمن استناداً إلى نتائج الاجتماعات دون الإقليمية التي عقدها المنظمة البحرية الدولية في صنعاء ، في عام 2005 ، ومسقط ، في عام 2006 ، وفي دار السلام . وينبغي أن يكون بمقدور كل مركز وجهة اتصال وتنسيق معيّنة تلقي الإنذارات والاستجابة لها واستلام طلبات المعلومات وتليبيتها أو تقديم المساعدة في جميع الأوقات .

2. يعترف كل مشارك أن يقوم بما يلي :

(أ) الإعلان عن جهة الاتصال والتنسيق التي يعينها وإخطار المشاركين الآخرين بذلك حينما يوقع مدونة السلوك هذه أو في أقرب وقت مستطاع بعد التوقيع ، وتحديث هذه المعلومات لاحقاً عند حصول أي تغيير فيها ؛

(ب) توفير أرقام الهاتف وأرقام الفاكس وعناوين البريد الإلكتروني لجهة الاتصال والتنسيق التابعة له ، وعند الاقتضاء للمركز التابع له ، وإخطار المشاركين الآخرين بذلك ، وتحديث هذه المعلومات لاحقاً عند حصول أي تغيير فيها ؛

(ج) تزويد الأمين العام بالمعلومات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) ، وتحديث هذه المعلومات لاحقاً عند حصول أي تغيير فيها .

3. ينبغي أن يكون كل مركز وجهة اتصال وتنسيق مسؤولين عن اتصالاتهما مع جهات ومراكز الاتصال والتنسيق الأخرى . وينبغي على كل جهة اتصال وتنسيق تتلقى أو تحصل على معلومات عن خطر داهم بحصول قرصنة أو سطو مسلح يستهدفان السفن أو عن حادثة قرصنة أو سطو مسلح استهدفاً السفن أن تعمد على المراكز على وجه السرعة إنذاراً يتضمن جميع المعلومات ذات الصلة . وينبغي على المراكز أن تعمد الإنذارات الملائمة ضمن المنطقة التي تدخل في نطاق مسؤولية كل منها بشأن الأخطار الداهمة أو الحوادث التي تتعرض لها السفن .

4. ينبغي أن يضمن كل مشارك قيام اتصالات مسهلة وفعالة بين جهة الاتصال والتنسيق التابعة له والسلطات الوطنية المختصة الأخرى ، بما في ذلك مراكز تنسيق البحث والإنقاذ ، فضلاً عن المنظمات غير الحكومية ذات الصلة .

5. ينبغي أن يبذل كل مشارك قصارى جهوده لكي يقتضي من السفن التي يحق لها أن ترفع علمه ومالكي هذه السفن ومشغليها أن يخطروا فوراً السلطات الوطنية المختصة ، بما في ذلك جهات الاتصال والتنسيق المعيّنة والمراكز ومراكز تنسيق البحث والإنقاذ المعنية وجهات الاتصال الأخرى ذات الصلة<sup>4</sup> بحوادث القرصنة أو السطو المسلح التي تتعرض لها السفن .

<sup>4</sup> على سبيل المثال ، مكتب الارتباط البحري في البحرين (MARLO) والمكتب التجاري البحري التابع للمملكة المتحدة في دبي (UKMTO) .

6. يعترزم كل مشارك ، بناءً على طلب أي مشارك آخر ، أن يراعي سرية المعلومات التي يرسلها أحد المشاركين .
7. يعترزم المشاركون ، تسهياً لتنفيذ مدونة السلوك هذه ، أن يطلعوا بعضهم البعض بشكل كامل على قوانينهم وإرشاداتهم المنطبقة ، ولا سيما القوانين والسياسات التي تتناول حجز الأشخاص الضالعين في قرصنة وسطو مسلح يستهدفان السفن وإلقاء القبض عليهم والتحقيق معهم ومقاضاتهم والبيت في أمرهم . ويجوز للمشاركين أيضاً أن يقوموا بنشر كتيبات وعقد حلقات دراسية ومؤتمرات أو أن يطلبوا المساعدة للقيام بذلك دعماً لمدونة السلوك هذه .

## المادة 9

### الإبلاغ عن الحوادث

1. يعترزم المشاركون وضع معايير موحدة للإبلاغ عن الحوادث بغية ضمان إجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة والسطو المسلح في غربي المحيط الهندي وخليج عدن ، مع مراعاة التوصيات<sup>5</sup> ،<sup>6</sup> التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية . ويعترزم المشاركون أن تقوم المراكز بإدارة جمع هذه المعلومات وتعميمها في المناطق الجغرافية التي تدخل في نطاق مسؤوليتها .
2. ينبغي على أحد المشاركين الذي يقوم بإجراءات تفتيش سفينة أو تحقيق أو مفاضة أو إجراءات قضائية وفقاً لمدونة السلوك هذه ، وتساوفاً مع قوانينه وسياساته ، أن يبلغ فوراً أي دول علم ودول ساحلية معنية والأمين العام بالنتائج .
3. يعترزم المشاركون أن تقوم المراكز بما يلي :
- (أ) جمع وتصنيف وتحليل المعلومات التي يرسلها المشاركون عن القرصنة والسطو اللذين يستهدفان السفن ، بما في ذلك معلومات أخرى ذات صلة بالأفراد والمجموعات الإجرامية المنظمة التي تعمل عبر الحدود وترتكب قرصنة وسطو مسلحاً يستهدفان السفن ، وذلك في المناطق الجغرافية التي تدخل في نطاق مسؤوليتها ؛
- (ب) إعداد إحصاءات وتقارير استناداً إلى المعلومات التي يتم تجميعها وتحليلها في إطار الفقرة الفرعية (أ) ، وتعميمها على المشاركين وقطاع النقل البحري والأمين العام .

## المادة 10

### المساعدة المتبادلة بين المشاركين

1. يجوز لأحد المشاركين أن يطلب من مشارك آخر ، مباشرةً أو عبر المراكز ، أن يتعاون في الكشف عن مكان وجود أي من الأشخاص التاليين أو السفن أو الطائرات التالية :

<sup>5</sup> التعميم MSC/Circ.622/Rev.1 بشأن التوصيات للحكومات من أجل منع وقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ، في الصيغة التي قد تعدل بها .

<sup>6</sup> التعميم MSC/Circ.623/Rev.3 بشأن الإرشادات لمالكي السفن ومشغليها وربابنة السفن وأفراد أطقمها من أجل منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ، في الصيغة التي قد تعدل بها .



- (أ) الأشخاص الذين ارتكبوا أو يُشتبه بشكل معقول بأنهم ارتكبوا القرصنة ؛
- (ب) الأشخاص الذي استهدفوا أو يُشتبه بشكل معقول بأنهم استهدفوا السفن بالسطو المسلح ؛
- (ج) سفن القرصنة التي توجد أسباب معقولة تحمل على الاشتباه بأنها ضالعة في القرصنة ؛
- (د) السفن أو الأشخاص الذين تعرضوا للقرصنة أو السطو المسلح الذي يستهدف السفن .
2. يجوز لأحد المشاركين أن يطلب أيضاً من مشارك آخر ، مباشرةً أو عبر المراكز ، أن يتخذ تدابير فعالة لمواجهة قرصنة أو سطو مسلح يستهدف السفن تم الإبلاغ عنه .
3. يجوز اتخاذ ترتيبات تعاونية ، كتمارين مشتركة أو أشكال أخرى من التعاون ، حسب الاقتضاء ، وفقاً لما يقرره المشاركون المعنيون .
4. يجوز أن تشمل أنشطة التعاون على بناء القدرات المساعدة التقنية ، كالب برامج التعليمية والتدريبية ، لتبادل الخبرات وأفضل الممارسات .

## المادة 11

### استعراض التشريعات الوطنية

تسهيلاً لمقاضاة الذين يقومون بالقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن وإدانتهن ومعاقبتهم ، وتيسيراً للتسليم أو الاسترداد عندما تتعذر المقاضاة ، يعترف كل مشارك أن يستعرض تشريعاته الوطنية بغية ضمان وجود قوانين وطنية معمول بها لتجريم القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ووجود خطوط توجيهية ملائمة لممارسة الولاية القضائية وإجراء التحقيقات ومقاضاة المتهمين بارتكاب أعمال إجرامية .

## المادة 12

### تسوية المنازعات

يعترف المشاركون أن يقوموا بتسوية أي منازعات تنشأ عن تنفيذ مدونة السلوك هذه بالتشاور بينهم وبالوسائل السلمية .

## المادة 13

### المشاورات

يعترف المشاركون أن يتشاوروا بينهم ، خلال سنتين من تاريخ نفاذ مفعول مدونة السلوك هذه ، وبعد أن يقوموا بتعيين جهات الاتصال والتنسيق المشار إليها في المادة 8 ، وذلك بمساعدة المنظمة البحرية الدولية ، بغية التوصل إلى اتفاق ملزم .

## المادة 14

### المطالبات

أي مطالبة بأضرار أو إصابات أو خسارة ناجمة عن عملية تم القيام بها في إطار مدونة السلوك هذه ينبغي أن ينظر فيها المشارك الذي قامت السلطات التابعة له بهذه العملية . وفي حال ثبوت المسؤولية ، ينبغي تسوية المطالبة بموجب القوانين الوطنية لذلك المشارك وبطريقة متسقة مع القانون الدولي ، بما في ذلك المادة 106 والفقرة 3 من المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

## المادة 15

### أحكام متفرقة

لا شيء في مدونة السلوك هذه يُقصد به ما يلي :

- (أ) إيجاد أو إنفاذ اتفاق ملزم ، باستثناء ما أُشير إليه في المادة 13 ؛
- (ب) المساس بأي شكل من الأشكال بقواعد القانون الدولي التي تتناول إختصاص الدول لممارسة ولاية التحقيق أو الإنفاذ على متن السفن التي لا ترفع علمها ؛
- (ج) المساس بحصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى التي يتم تشغيلها لأغراض غير تجارية ؛
- (د) الانطباق على عمليات الصعود إلى السفن التي يقوم بها أي مشارك بموجب القانون الدولي ، في ما بعد الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لأي دولة ، بما فيها عمليات الصعود إلى السفن التي تستند إلى حق الزيارة وتقديم المساعدة للأشخاص والسفن والممتلكات المكروية أو المعرضة للخطر ، أو تقييد هذه العمليات ، أو بموجب إذن تمنحه دولة العلم لإنفاذ القوانين أو اتخاذ تدبير آخر ؛
- (هـ) الحيلولة دون اتفاق المشاركين على عمليات أو أشكال أخرى من التعاون لقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ؛
- (و) منع المشاركين من اتخاذ تدابير إضافية لقمع القرصنة والسطو المسلح في البحر بواسطة إجراءات ملائمة في أراضيهم ؛
- (ز) الحلول محل أي اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف أو آلية تعاون أخرى يبرمه المشاركون لقمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ؛
- (ح) تحوير الحقوق والامتيازات التي يتمتع بها أي فرد في أي دعوى قضائية ؛
- (ط) إيجاد أو إنفاذ أي تنازل عن أي من الحقوق التي قد يتمتع بها أي مشارك بموجب القانون الدولي للتقدم بمطالبة إلى أي مشارك آخر عبر القنوات الدبلوماسية ؛

- (ي) تخويل أحد المشاركين أن يقوم في إقليم مشارك آخر بممارسة الولاية القانونية والاضطلاع بمهام مخصصة حصراً لسلطات ذلك المشارك الآخر بموجب قوانينه الوطنية ؛
- (ك) الانتقال بأي طريقة من الحقوق والمواقع الملاحية لأي مشارك وحياته في ما يتعلق بالقانون الدولي للبحار ؛
- (ل) اعتبار مدونة السلوك هذه تنازلاً ، صريحاً أو ضمناً ، عن أي من امتيازات وحصانات المشاركين فيها على النحو المنصوص عليه في القانون الدولي أو الوطني ؛
- (م) الحيلولة دون قيام أي مشارك بطلب المساعدة أو تقديمها ، أو تقييد ذلك ، بموجب أحكام أي اتفاق منطبق للمساعدة القانونية المتبادلة أو صك مماثل .

## المادة 16

### التوقيع وتاريخ نفاذ المفعول

1. يُفتح باب التوقيع على مدونة السلوك أمام المشاركين في 29 كانون الثاني/يناير 2009 ، وفي مقر المنظمة البحرية الدولية اعتباراً من 1 شباط/فبراير 2009 .
2. تصبح مدونة السلوك نافذة المفعول في تاريخ توقيعها من قبل اثنين أو أكثر من المشاركين ، ونافاذة المفعول بالنسبة للمشاركين اللاحقين في التاريخ الذي يقوم فيه كل منهم بإيداع صك التوقيع لدى الأمين العام .

## المادة 17

### اللغات

- أعدت مدونة السلوك هذه باللغات الإنكليزية والعربية والفرنسية ، وتتساوى هذه النصوص في الحجية .
- حررت في جيبوتي ، في التاسع والعشرين من شهر كانون الثاني/يناير سنة ألفين وتسعة .
- وإشهاداً على ذلك ، قام الموقعون أدناه ، المخولون أصولاً من حكوماتهم لذلك الغرض ، بتوقيع مدونة السلوك هذه .
- جرى التوقيع (حُدفت التوقيعات) في جيبوتي ، في 29 كانون الثاني/يناير 2009 ، من قبل الدول التالية :

كينيا  
ملديف  
مدغشقر  
اليمن

إثيوبيا  
جمهورية تنزانيا المتحدة  
جيبوتي  
سيشيل  
الصومال

## الضميمة 2

### القرار 2

المعتمد في 29 كانون الثاني/يناير 2009

### التعاون التقني والمساعدة التقنية

إنّ اجتماع جيبوتي ،

وقد اعتمد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (المشار إليها في ما يلي باسم "مدونة السلوك") ،

وإذ يرغب في دعم قبول مدونة السلوك على نطاق واسع وتنفيذها بكفاءة وفعالية ،

وإذ يدرك الحاجة إلى وضع التشريعات الوطنية الملائمة واتخاذ التدابير والترتيبات التنظيمية والإدارية والتشغيلية المناسبة ،

وإذ يدرك كذلك أن المرافق والبرامج التدريبية المتاحة لاكتساب الخبرة اللازمة قد تكون محدودة ، ولاسيما في البلدان النامية ،

وإذ يعتقد أن تعزيز التعاون التقني على الصعيد الدولي سيساعد الدول التي لا تملك بعد الدراية أو المرافق الكافية لإتاحة التدريب والخبرة اللازمين لإقامة البنى التحتية الملائمة أو تعزيزها ، والقيام بشكل عام بتنفيذ مدونة السلوك ،

وإذ يشدد في هذا الخصوص على الخطر الداهم الذي يمكن أن ينجم عن القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن ويهدد سلامة الملاحة والبحارة والبيئة البحرية ، ما لم يتم قمعهما بسرعة وفعالية ،

1. يحثّ الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والمنظمات المعنية الأخرى والقطاع البحري على تقديم المساعدة ، سواء مباشرة أو عن طريق المنظمة البحرية الدولية ، إلى تلك الدول التي تحتاج إلى الدعم لتنفيذ مدونة السلوك على نحو فعال ؛

2. يدعو الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى أن يُضمّن برنامج المنظمة للتعاون التقني المتكامل خدمات استشارية ذات صلة بالتنفيذ الفعال لمدونة السلوك ، وبشكل خاص تلبية طلبات المساعدة على إعداد التشريعات الوطنية الملائمة ؛

3. يدعو أيضاً الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الدولية الأخرى المعنية ، بما في ذلك مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمفوضية الأوروبية ومركز تشاطر المعلومات التابع لاتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في آسيا ، والقطاع البحري إلى توفير الدعم المالي والعيني لأنشطة المساعدة التقنية ذات الصلة بتنفيذ مدونة السلوك على نحو فعال ؛

4. يدعو كذلك الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلى أن تتخذ ، في نطاق جميع الأطر والآليات المتاحة ، التدابير الملائمة لمنع الأنشطة غير المشروعة في البحر التي تؤثر سلباً على السلام والاستقرار في الصومال .

### القرار 3

المعتمد في 29 كانون الثاني/يناير 2009

#### تعزيز التدريب في المنطقة

إنّ اجتماع جيبوتي ،

إذ يدرك أنّ إتاحة التدريب الملائم للمسؤولين الذين تُعيّنهم الحكومات قد يحقق أفضل النتائج في تنفيذ أحكام مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (المشار إليها في ما يلي باسم "مدونة السلوك") على نحوٍ مُوحّد ،

1. يقبل ، مبدئياً تقديره ، العرضَ الكريمَ الذي تقدّمت به حكومة جيبوتي لاستضافة مركز التدريب ؛
2. يوصي بأن يتخذ الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التدابير الملائمة لإنشاء مركز التدريب في جيبوتي ؛
3. يدعو الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى أن ينظر ، عبر برنامج المنظمة البحرية الدولية للتعاون التقني ، في السبل والوسائل الكفيلة بتعزيز مركز التدريب المقرّر إنشاؤه في جيبوتي للمنطقة ، وذلك بغية تنفيذ أحكام مدونة السلوك على نطاق واسع وعلى نحوٍ فعالٍ وموحدٍ ؛
4. يشجع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الدولية والمنظمات الإقليمية على التعاون مع الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بغية تنفيذ هذا القرار في الوقت المناسب .

## القرار 4

المعتمد في 29 كانون الثاني/يناير 2009

### الإعراب عن الشكر والتقدير

إنّ اجتماع جيبوتي ،

إذ ينوّه بالدعوة الكريمة التي وجّهتها حكومة جمهورية جيبوتي إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية لعقد الاجتماع في جيبوتي ،

وإذ ينوّه أيضاً بمساهمة حكومة جيبوتي العينية السخية وبالترتيبات الممتازة التي اتخذتها بشأن الاجتماع ، فضلاً عن حسن الضيافة والتسهيلات الأخرى التي قدّمتها جيبوتي ، حكومةً وشعباً ،

وإذ ينوّه بالدعم المالي الذي قدمته حكومات كل من اليابان وجمهورية كوريا والنرويج ،

يعرب عن شكره وتقديره :

1. لحكومة وشعب جيبوتي على إسهامهما القيم في إنجاح الاجتماع ؛
2. لحكومات كل من اليابان وجمهورية كوريا والنرويج على إسهامها المالي في عقد الاجتماع ؛
3. للأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، وبوجه خاص لموظفي أمانة المنظمة البحرية الدولية ، على ما بذلوه من جهود دؤوبة وما قدّموه من دعم مميّز في الإعداد للاجتماع وإدارته .