

المرور العابر والمرور البريء وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار

Maritime transit and innocent maritime traffic
According to United Nations Convention on the Law
(CNUDM) of the Sea

إعداد الطالبة

ندى مسعود انويجي سكران

إشراف

الدكتور بلال حسن عبد الصمد الرواشدة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة الماجستير في القانون العام

قسم القانون العام

كلية الحقوق

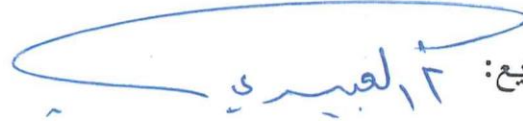
كانون ثاني 2020

تفويض

أنا الطالبة ندى مسعود انويجي سكران، أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات والمنظمات أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث العلمية عند طلبها.

الإسم: ندى مسعود انويجي سكران.

التاريخ: ١/١١

التوقيع:  ندى مسعود انويجي

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: " المرور العابر والمرور البريء وفقاً لإتفاقية

الأمم المتحدة لقانون البحار"

وأجيزت بتاريخ: 2021/01/11.

للباحثة: ندى مسعود انويجي سكران.

أعضاء لجنة المناقشة

الإسم	الصفة	مكان العمل	التوقيع
د. بلال حسن الرواشدة	مشرفاً	جامعة الشرق الأوسط	
أ.د. أحمد محمد اللوزي	عضواً داخلياً ورئيساً	جامعة الشرق الأوسط	
د. محمد علي الشباطات	عضواً داخلياً	جامعة الشرق الأوسط	
د. عمر صالح العكور	عضواً خارجياً	الجامعة الأردنية	

شكر وتقدير

في البداية، الشكر والحمد لله جل في علاه، فإليه ينسب الفضل كله في إكمال- والكمال يبقى لله وحده- هذه الدراسة، وبعد الحمد لله دائماً وأبداً أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى أستاذي الدكتور بلال حسن الرواشدة لتفضله بقبول الإشراف على رسالتي، وعلى ما بذله من جهد وما قدمه من نصح وتوصيه وإرشاد، مما كان له الأثر في إنجاز هذه الرسالة فجزاه الله عني خير العلم، ومتعه الله بالصحة والعافية.

كما أتقدم بخالص شكري وتقديري إلى الأساتذة الأفاضل، الدكتور أحمد اللوزي، الدكتور محمد الشباطات، والدكتور أيمن الرفوع، لما منحوني إياه من علمهم وحسن متابعتهم وتوجيهي وتقديم العون لي.

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة، لتفضلهم بتتقيح وتقييم الدراسة كي يصبح على أكمل وجه.

الباحثة

الإهداء

إلى فقيدة قلبي وغاليتي، إلى من كانت دعواتها سر نجاحي، وسبب وجودي، رحم الله
أرواحاً لا تعوض ولا تولد مرة أخرى.

((أمي))

إلى سندي، إلى من أحمل اسمه بكل فخر، يا من علمني المثابرة وصولاً للغلا، أطال
الله في عمرك.

((أبي))

إلى من أدين له بسعادتي، إلى من ساندني ودعمني وكان رفيقاً في هذه الغربة، وكان
لي أمان، وكان لي كل البشر .

((زوجي))

إلى نور عيني، ومهجة قلبي..... ((أولادي))

إلى حناين قلبي.... ((أخواتي وأخواني))

إلى كل من قدم لي المساندة والعون في هذه الدراسة.....

أدامكم الله لي جميعاً وأطال الله في أعماركم، ورحمة الله على والدتي وطيب ثراها.

الباحثة

فهرس المحتويات

أ.....	العنوان
ب.....	التفويض
ج.....	قرار لجنة المناقشة
د.....	شكر وتقدير
ه.....	الإهداء
1.....	الفصل الأول
1.....	أولاً: المقدمة
2.....	ثانياً: مشكلة الدراسة وأسئلتها
3.....	ثالثاً: أهداف الدراسة
4.....	رابعاً: أهمية الدراسة
4.....	خامساً: مصطلحات الدراسة
5.....	سادساً: منهجية الدراسة
5.....	سابعاً: ادوات الدراسة
5.....	ثامناً: الإطار النظري
6.....	تاسعاً: الدراسات السابقة
8.....	الفصل الثاني
8.....	مفهوم المرور العابر والمرور البريء وتطور القواعد القانونية المنظمة لها
8.....	المبحث الأول: ماهية المرور العابر والمرور البريء
9.....	المطلب الأول: المعنى اللغوي
10.....	المطلب الثاني: المدلول الاصطلاحي للمرور العابر والمرور البريء

- 10..... الفرع الاول: المدلول الاصطلاحي للمرور العابر
- 11..... الفرع الثاني: المدلول الاصطلاحي للمرور البريء
- 13..... المطلب الثالث: المفهوم القانوني للمرور العابر والمرور البريء
- 13..... الفرع الأول: المفهوم القانوني للمرور العابر
- 14..... الفرع الثاني: المفهوم القانوني للمرور البريء
- 18..... المبحث الثاني: نشأة تطور المرور العابر والمرور البريء
- 19..... المطلب الاول: نشأة نظام المرور العابر وتطوره
- 20..... الفرع الأول: الفقه الدولي
- 22..... الفرع الثاني: الاتفاقات الدولية
- 27..... المطلب الثاني: نشأة وتطور نظام المرور البريء
- 30..... الفصل الثالث
- 30..... الأحكام العامة للمرور العابر والمرور البريء
- 30..... المبحث الأول: نظام المرور العابر وأحكامه
- 31..... المطلب الأول: نطاق تطبيق المرور العابر
- 32..... الفرع الأول: تعريف المضيق الدولي
- 33..... الفرع الثاني: معيار تحديد المضيق الدولي
- 39..... الفرع الثالث: أنواع المضائق الدولية
- 43..... المطلب الثاني: الأحكام القانونية للمرور العابر
- 44..... الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول الشاطئة للمضائق
- 46..... الفرع الثاني: حقوق والتزامات السفن والطائرات والغواصات الممارسة للمرور العابر
- 50..... المبحث الثاني: نظام المرور البريء وأحكامه

50.....	المطلب الأول: نطاق تطبيق نظام المرور البريء
50.....	الفرع الأول: تعريف البحر الإقليمي
52.....	الفرع الثاني: تحديد البحر الإقليمي
59.....	الفرع الثالث: مدى البحر الإقليمي
61.....	الفرع الأول: تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء
70.....	الفرع الثاني: القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة
75.....	الفصل الرابع
75.....	المرور العابر والمرور البريء في المياه الأرخيبيلية
76.....	المبحث الأول: نشوء وتطور النظام القانوني للأرخبيلات
81.....	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية
85.....	المبحث الثالث: المرور في المياه الأرخيبيلية
85.....	المطلب الأول: نظام المرور البريء في المياه الأرخيبيلية
86.....	المطلب الثاني: نظام المرور الأرخيبيلي
87.....	الفرع الأول: واجبات الدولة الأرخيبيلية في تنظيم المرور الأرخيبيلي
90.....	المبحث الرابع: اوجه التمييز بين المرور العابر والمرور البريء
92.....	الفصل الخامس
92.....	الخاتمة، النتائج، التوصيات
93.....	النتائج
95.....	التوصيات
97.....	قائمة المصادر والمراجع

المرور العابر والمرور البريء وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

إعداد

ندى مسعود انويجي سكران

إشراف الدكتور

بلال حسن عبدالصمد الرواشدة

الملخص

لقد بدأت أهمية البحار تتعاظم تدريجياً، فلم تعد مجرد وسيلة من وسائل الإتصال بين الدول فحسب، بعد التطور العلمي الذي شهدته البشرية، وتزايد معها تسابق الدول فيما بينها لاستغلال الثروات البحرية، الامر الذي أدى إلى تدخل دولي يسهل المرور في البحار.

فقد نظم القانون الدولي البحار مرور السفن والطائرات بموجب قانون البحار لعام 1982، مراعيًا بذلك سيادة الدول على مياهها وما يستدعيه التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول واستغلال البحار كمصدر من المصادر الاقتصادية لأغلبية دول العالم.

لذا سعت الباحثة لدراسة جميع جوانب الموضوع ومناقشة نظام المرور العابر والمرور البريء وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي دخلت حيز التنفيذ في 16/11/1994، في محاولةً لتوضيح مفهوم وتطور نشأة المرور العابر والمرور البريء، وبيان القواعد القانونية المنظمة لهما من خلال دراسة نصوص الإتفاقية وسردها لإزالة الخلط بين النظامين من حيث نطاق تطبيقهما، وكذلك مدى تحقيق أنظمة المرور في البحار، للتوازن بين مصالح السفن الساحلية لحماية سيادتها على مياهها، ومصالح الدول الأخرى في استخدام البحار للمواصلات الدولية.

ي

وفي النهاية سعت الباحثة لجمع ما تفرق وتوضيح ما كان مبهماً وما توفيقي إلا بالله عز وجل.

الكلمات المفتاحية: المرور العابر، المرور البريء، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المياه الأرخيلية.

الباحثة

Maritime Transit and Innocent Maritime Traffic According to United Nation Convention on the Law (CNUDM) of the Sea

Preparation

Nada Masoud Sakran Al-Obyide

Supervised by

Dr.Bilal Hassan Al-Rawashda

Abstract

The importance of the seas has begun to grow gradually, so it is no longer just a means of communication between states only, especially after the scientific development witnessed by mankind and the increase in the countries' competition between them to exploit the marine resources, which led to the emergence of an international system that facilitates the passage in the seas, so the international law of the seas regulated the passage of ships and airplanes in the seas according to the 1982 Law of the Sea Convention, taking into account, the sovereignty of states over their waters and the modern development necessitating the transportation of ships between countries and the exploitation of the seas as an important source of economic resources for most countries in the world. With this we sought to discuss all aspects of the subject and discussed in our study this system of transit maritime and innocent maritime in the seas in accordance with the 1982 Law of the Sea Convention, which entered into force on November 16, 1994, in an attempt to clarify the concept of development and emergence of transit and innocent maritime. The statement of the legal rules regulating them by

studying the provisions of the agreement listed it as an attempt to eliminate confusion between the two systems in terms of the scope of their application, as well as the extent to which traffic regulations in the seas achieve a balance between the interests of coastal states to protect their sovereignty over their waters and the interests of other countries in using the seas as a means of international transportation.

Key words: transit maritime, innocent maritime, United Nations Convention on the law of the sea, archipelagic waters

الفصل الأول

خلفيه الدراسة واهميتها

أولاً: المقدمة

تشكل المسطحات المائية ما نسبته 73% من سطح الكرة الأرضية فالبحار تعتبر مصدر ثراء للبشرية ووسطاً بيئياً ذو أهمية حيوية بالنسبة للإنسان وسائر المخلوقات وهذا ما يؤكد الحياة المشتركة بين الإنسان والبحر فمنذ القدم أستخدم الإنسان البحر في هذا يقول عز وجل في كتابه العزيز ((وجعلنا من الماء كل شيء حي أفلا يؤمنون))⁽¹⁾.

(كانت البحار الوسيلة الأولى للتبادل التجاري بين الدول منذ القدم، وعن طريق البحار انتقلت الحضارات بين وادي الرافدين ووادي النيل والصين والهند، ثم من أوروبا الى بقية أرجاء المعمورة)⁽²⁾.

وتتباين الدول في الموقع الجغرافي والقدرة على استغلال البحار، فبعض الدول تمتلك سواحل كثيرة وقد لا تستطيع استثمارها وبعض الدول متضررة جغرافياً من حيث موقعها ولا تمتلك منفذ على البحر ولديها القدرة على الاستثمار فبالتالي البحار هي نقطة التقاء جميع الدول.

ونظراً لأهمية البحار في اقتصاديات الدول ولأنها تعد من أهم المواصلات الدولية وغالباً ما نشأت حروب بسبب الصراع والتنافس عن الموارد البحرية.

(ومن أجل ذلك عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم حقوق الدول وواجباتها في البحار، وحددت الولاية الوطنية للدول على المناطق التي تتصل بسواحلها ونظمت طرق الصيد وأساليبه وكميته. ففي عام

(1) من الآية الثلاثين في سورة الانبياء.

(2) حمود، محمد (2011): القانون الدولي للبحار، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص15.

1958م عقدت أربع دول اتفاقيات دولية، لتنظيم البحر الإقليمي واستغلال البحار وحق المرور في الممرات الدولية والصيد⁽¹⁾.

وقد تكلفت جهود المجتمع الدولي بعد مرور عدة سنوات من المباحثات الى عقد اتفاقية دولية عامة أطلق عليها اتفاقية قانون البحار عام 1982م بجامايكا والتي انعقدت في مدينه مونتيجوباي.

United Nations Convention On thelaw.

عالجت هذه الاتفاقية أغلب ثغرات إتفاقية قانون جنيف للبحار الإقليمي عام 1958م، وسوف تكون هذه الاتفاقية هي دليلنا في دراسة موضوع دراستنا الموسومة بالعنوان "المرور العابر والمرور البريء" ولما لهذا الموضوع من أهمية باعتباره أصبح سبباً للنزاعات الدولية.

جاءت هذه الدراسة لتسلط الضوء على معرفه احكام المرور العابر والمرور البريء وإيضاح الفرق بينهما طبقاً لأحكام اتفقيه الامم المتحدة لقانون البحار ومعرفة المياه الأرخبيلية نظراً لوجود المرور العابر والمرور البريء في المياه الأرخبيلية، وذلك لبيان متى يطبق كلاً من النظامين مع المياه الأرخبيلية حتى نتمكن من توضيح أنظمه المرور العابر و البريء.

ثانياً: مشكلة الدراسة وأسئلتها

تكمّن مشكلة الدراسة في نظام المرور العابر الذي يعتبر نظاماً مستحدثاً بموجب إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ونظام المرور البريء الذي يعتبر نظاماً قديماً من أنظمة المرور في الملاحة الدولية، فيما يثيران من خلافات بين مصالح الدول عند تطبيقهما، وبالأخص من حيث نطاق تطبيقهما وتداخلهما بشكل واضح في المياه الأرخبيلية، وتسعى هذه الدراسة للإجابة على الأسئلة التالية:

(1) الفتاوي، سهيل (2009): موسوعة القانون الدولي(6)، القانون الدولي للبحار، ط1، دار التفافة للنشر والتوزيع، ص9

1. ما هو المرور العابر والمرور البريء طبقاً لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 م، والفرق بينهما؟
2. مدى تحقيق انظمة المرور في البحار للتوازن بين مصالح الدول الساحلية لحماية سيادتها على مياهها، ومصالح الدول الاخرى في استخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية؟
3. ما هي التزامات وحقوق الدول الشاطئية للمضائق الدولية، وما يقابلها من حقوق والتزامات السفن والطائرات والغواصات الممارسة للمرور العابر؟
4. ما هي القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة وللغواصات؟
5. ما هو نظام المرور في المياه الأرخيبيلية، والطبيعية القانونية لهذه المياه؟

ثالثاً: أهداف الدراسة

- يتحدد الهدف الرئيسي للدراسة الحالية من خلال الإجابة على السؤال المطروح في إشكالية الدراسة، اضافة إلى مجموعة أهداف تتفرع عن الهدف الأساسي نوردتها كالاتي:
1. الوقوف على معرفة ماهية المرور العابر والمرور البريء.
 2. بيان مدى تحقيق نظامي المرور العابر والمرور البريء للتوازن بين مصالح المجتمع الدولي في استغلال البحار.
 3. بيان القواعد القانونية المنظمة لنظام المرور العابر و البريء.
 4. بيان أوجه التمييز بين المرور العابر والمرور البريء.
 5. معرفة أي من النظامين منطبق في المياه الأرخيبيلية.

رابعاً: أهمية الدراسة

أن موضوع الدراسة يلقي الضوء على أهميتها العلمية والعملية من خلال استعراض لموقع الدول على البحار حتى تتمكن من توضيح أنظمه المرور العابر والبري والتركيز على الفرق بينهما طبقاً لأحكام أتفاقيه الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982م أخذت الدول الأرخيبيلية كدراسة توضيح لأنظمه المرور.

خامساً: مصطلحات الدراسة

سوف تستخدم هذه الدراسة بعض المصطلحات الخاصة بقانون البحار.

المرور العابر: "هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد، وهو العبور المتواصل السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة وجزءاً آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"⁽¹⁾.

المرور البريء: "هو ملاحه السفن الأجنبية في البحر الإقليمي"⁽²⁾.

الإتفاقيات الدولية: "كل إتفاق تيرمه الدول بواسطة سلطاتها المختصة دستوريا من خلال توقيع المعاهدات "treaty making power" أو يعقده أشخاص القانون الدولي الأخرى المؤهلة لعقده كالمنظمات الدولية، ويهدف إلى إنشاء آثاراً قانونية خاصة أو عامة، تقع في دائرة العلاقات أو الأوضاع التي يحكمها القانون الدولي العام"⁽³⁾.

أعالي البحار: يقصد بها مناطق البحر التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية للدولة⁽⁴⁾.

(1) رضوان، حسني موسى محمد، (2013)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، المنصورة، ص140.

(2) الفتلاوي، المرجع السابق، ص210.

(3) د. العنكي، نزار (2010) القانون الدولي الإنساني، ط1، دار وائل للنشر والتوزيع عمان، ص134.

(4) المادة (86) من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982م.

سادساً: منهجية الدراسة

ستتبع هذه الدراسة المنهج الوصفي، والمنهج التحليلي الذي يقوم على وصف وتحليل أحكام القواعد القانونية ذات العلاقة، والتي جاءت بها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1988م والمتعلقة بأنظمة المرور في البحار، والمنهج التاريخي.

سابعاً: ادوات الدراسة

- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

ثامناً: الإطار النظري

تتضمن هذه الدراسة عرضاً موضوعياً لنظام المرور العابر والمرور البريء وبيان نطاق تطبيقهما، والاحكام المنظمة لهما، والواردة طبقاً لإتفاقية قانون البحار، فتتضمن هذه الدراسة: ثلاث فصول رئيسيه بالإضافة الى فصلين يتعلق بمقدمه الدراسة (الفصل الاول) ونتائجها والخاتمة والتوصيات المتعلقة بها (الفصل الخامس)

حيث تناولت الدراسة في فصلها الاول: مقدمة عامة ومشكلة الدراسة وأسئلتها وأهدافها وأهميتها ومحدداتها والمصطلحات المستخدمة فيها، والإطار النظري لموضوعها والدراسات السابقة ومنهجيته الدراسة وأدواتها.

بينما خصص الفصل الثاني: لبيان مفهوم، ونشأة وتطور كلاً من النظامين المرور العابر

والمرور البريء.

الفصل الثالث: سوف نتطرق من خلاله إلى معرفة الأحكام المبينة وفق إتفاقية قانون البحار

لعام 1982 لكل من النظام المرور العابر والمرور البريء.

الفصل الرابع: معرفه الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية ونظام المرور فيها.

وسيختم **الفصل الخامس**. خلاصة الدراسة ويتضمن الخاتمة والنتائج والتوصيات المتعلقة

بالدراسة والمصادر والمراجع.

تاسعاً: الدراسات السابقة

بعد الاطلاع على ما هو متوفر من دراسات سابقه في المكتبات والجامعات والمكتبات العامة

ودور النشر الأهلية في الأردن تم اختيار الدراسات التالية:

1. دراسة فضيلة؛ لغيمة (2016) **أنظمه المرور في البحار**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

القانون فرع النشاطات البحري والنشاطات الساحليه. غير منشورة. جامعه مولود معمري تيزي

وزو. الجزائر.

تناولت هذه الدراسة أنظمه المرور في البحار، والمرور البريء والمرور العابر والمرور الأرخيبيلي

وضمان حرية الملاحة الدولية كما تناولت بالشرح والتفصيل بأنظمة المرور التقليدية وأنظمة المرور

المستحدثة.

وما يميز دراستنا عن هذه الدراسة بأنها تركز على مفهوم النظام المرور العابر والمرور البريء

بشكل محدد ودقيق وبيان أوجه الاختلاف بينهما.

2. دراسة عصاد، العمامري، (2014) **الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار**

عام 1982م. (رسالة شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون) جامعة مولود معمري. تيزي

وزو. غير منشوره.

تناولت هذه الدراسة القواعد القانونية الواردة في إتفاقيه الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بشكل مفصل ومن ضمن ما تناولته أنظمة المرور العابر والمرور البريء وأن اهتمام المجتمع الدولي بحريه الملاحة ستيسره الحلول التوفيقية العامة بشأن وضع المنطقة الاقتصادية الخالصة ونظام المرور البريء عبر البحر الإقليمي. ونظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة البحرية ونظام المرور في الممرات البحرية الارخبيلية.

ما يميز دراستنا عن هذه الدراسة التي جاءت عامة وتركز على مفاهيم أساسية على إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بأنها تركز بشكل محدد على بيان للفرق بين النظام المرور العابر والمرور البريء وفقاً لهذه الإتفاقية.

3. دراسة سماح، بلوط، (2014، 2015)، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، كلية الحقوق، الجزائر.

تناولت هذه الدراسة أنظمة الملاحة البحرية الدولية من جانبها القانوني، وبيان مركز السفينة التي تعتبر الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية، وحددت أنظمة الملاحة البحرية القديمة والمستحدثة وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بشكل عام ومفصل.

وما يميز دراستنا عن هذه الدراسة أن سردنا لأنظمة المرور في البحار على نظامي المرور العابر و البريء بشكل أكثر تفصيلاً وتحليلاً.

الفصل الثاني

مفهوم المرور العابر والمرور البريء وتطور القواعد القانونية المنظمة لها

إن نظامي المرور العابر والمرور البريء من أهم أنظمة المرور في الملاحة البحرية، ونتيجة للأهمية الخاصة للبيئة البحرية ولبيان أنظمة المرور في البحار لا بد من تحديد مفهوم المرور العابر والمرور البريء، وكذلك البحث في القواعد القانونية المتمثلة في الإتفاقيات الدولية العامة من حيث: نشأتها، وتطورها، وتنظيمها لحركة المرور في البحار، وذلك بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين:

المبحث الأول: ماهية المرور العابر والمرور البريء

يُعد توضيح بيان ومعنى مفهوم المرور العابر والمرور البريء كمصطلحي دراسة مهم جداً على صعيد الدراسات القانونية، وكذلك باقي الحقول المعرفية الأخرى من خلال تحديد المصطلحات لغوياً وإجرائياً وقانونياً، حيث يسهل على الدارسين معرفة معناه.

المطلب الأول: المعنى اللغوي

من حيث المعنى اللغوي كمصطلح الدراسة الحالية بداية بكلمة المرور ثم العابر، فالبريء .

المرور لغةً: مَرَّ مَرّاً ومُروراً: جاز، وذهب، استمرَّ. مَرَّةً، وبه: جاز عليه وامتنَّ به، وعليه: تنمر (1)، كقوله تعالى " حَمَلَتْ حَمَلاً خَفِيفاً فَمَرَّتْ بِهِ " (2)، ويقال كذلك "أقرَّه على الجسر: تسلكه فيه. وأمَّره به: جعله يمرُّ به" (3).

العابر لغةً:

يقال عبُرَ الوادي، ويفتَحُ شاطئه، وناحيئُه. وَعَبَّرَهُ عَبْرًا وَعُبُورًا: قَطَعَهُ من عبْرِهِ إلى عبْرِهِ، ويقال يَعبُرُ ويعبرو، المعبرّ: ما عبُر به النهر/ وبالفتحة الشَّط المُهَيأ للعُبور، ود بساحل بحر الهند، وناقاة عبُر أسفار، مثلثة، قوية تشق، ما مرت به. (4)

البريء لغة:

المتقَصِّي من القبائح المُتَحَي عن الباطل والكذب، البعيد من التَّهم، النقيُّ القلب من الشرك.

و البريء: الصحيح الجسم والعقل. (5)

1 الفيروز آبادي، مجد الدين محمد يعقوب، (1426هـ): القاموس المحيط، الطبعة الثامنة، مؤسسة الرسالة للطباعة، 2005، ص474، باب الرء، فصل الميم.

2 سورة الاعراف: الآية 189.

3 الفيروزي آبادي، المرجع السابق.

4 الفيروزي آبادي، المرجع السابق ص 435، باب الرء فصل العين.

5 الأزهرى الهروي، أبي منصور محمد بن أحمد بن الأزهر، 370هـ، تهذيب اللغة، الجزء الحادي عشر، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان، ص234.

المطلب الثاني: المدلول الاصطلاحي للمرور العابر والمرور البريء

ساهمت جهود مجموعة من فقهاء القانون في إعطاء الوصف القانوني للمدلول الإصطلاحي

لكل من المرور العابر والمرور البريء، بشكل كبير في تحديد هذا المدلول.

الفرع الأول: المدلول الاصطلاحي للمرور العابر

عُرف المرور العابر بأنه: "مرور السفن والطائرات عبر المضائق الدولية وفي مناطق محددة في البحار،

ويتميز المرور العابر بأن للطائرات حق العبور في الجو الذي يعلو المضيق".⁽¹⁾

كما عرف الدكتور حسني موسى بأنه: "يعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور

المتواصل السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء

آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أن اشتراط تواصل المرور وسرعته لا يمنع

المرور خلال المضيق بهدف الدخول إلى دولة شاطئيه للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، ومع مراعاة

شروط الدخول إلى هذه الدولة".⁽²⁾

وقد جاءت كل تعريفات فقهاء القانون من خلال ما ورد من اتفاقية 1982 قانون البحار التي وضعت

قواعد المرور العابر حيث ذكر الدكتور سعيد بن سليمان بأن "اتفاقية 1982 قد صاغت قواعد المرور

العابر في أنواع من المضائق المستعملة للملاحة الدولية وهي تبين شروط ممارسة هذه الحرية،

وضوابطها على نحو يجعل هذه الحرية شبيهة في محتواها بحرية اعالي البحار مع مراعاة بعض القيود

التي تأخذ بها السفينة والطائرة عند ممارسة هذه الحرية".⁽³⁾

¹ الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق، ص210.

² رضوان، حسني موسى محمد، المرجع السابق، ص140.

³ العبري، سعيد بن سليمان، 1995، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص86.

"وأن نظام المرور العابر يطبق على المضائق التي تصل بحرين عاليين أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، يعني ممارسة حرية الملاحة أو التخليق لغرض واحد، وهو العبور المتواصل السريع في المضيق".⁽¹⁾

فالعبور: " هو حرية الملاحة لكنها تختلف عن حرية الملاحة المعطاة للسفن، وكذلك للطائرات في ذلك القسم من البحار المعروف بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث أن هذه الحرية هي معطاة لغرض أساسي ألا وهو المرور عبر المضيق وإجتيازه على وجه السرعة، وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة إلى أخرى".⁽²⁾

وحيث ذكر في كتاب الدكتور محمد الحاج حمود بأن المرور العابر هو مرور جميع الطائرات والسفن بكافة أنواعها، ودون تمييز بين الدول؛ لغرض وحيد وهو العبور المتواصل والسريع للمضيق فقط، بمعنى أنه لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة القاهرة".⁽³⁾

الفرع الثاني: المدلول الاصطلاحي للمرور البريء

" يقصد بالمرور البريء: ملاحاة السفن والغواصات الأجنبية في البحر الإقليمي، ويقصد بالملاحاة سير السفينة في البحر الإقليمي".⁽⁴⁾

ورد توضيح المعنى الاصطلاحي لمفهوم المرور البريء في كثير من كتب القانون وعلى يد فقهاء القانون حيث ذكر الدكتور حسني موسى بأن نظام المرور البريء هو: "يحق للسفن الأجنبية أن تمر مروراً متواصلاً وسريعاً بالبحار الإقليمية بدون انتهاك لقوانين الدول الساحلية، دون أن يتوقف هذا

¹العكلة، وسام الدين، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، منشور مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27 ع 4 سنة 2011، ص 318.

²سماع بلوط، 2014، النظام القانوني للملاحاة البحرية الدولية، بحث منشور بجامعة الأخوة منتوري قسنطينية، كلية الحقوق، ص 144.

³حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص 189.

⁴الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق ص 202.

المرور على إرادة الدولة الساحلية لأن حق المرور البريء خلال البحار الإقليمية هو حق للسفن الأجنبية وليست رخصة تمنحها الدولة الساحلية للسفن المارة ببحرها الإقليمي، لذلك يمكننا القول بأن حق

المرور البريء عبر البحار الإقليمية محمي لأي دولة بموجب القانون الدولي".⁽¹⁾

ومن جملة ما أورده الفقهاء من تعاريف لمفهوم المرور البريء ما ذكره الدكتور محمد الحاج

حمود بأنه: " يشترط في المرور البريء أن يكون مروراً مجرداً وأن يتصف بالبراءة".⁽²⁾

واعتبر الأستاذ عوض المر في رسالته المقدمة لنيل درجة الدكتوراه بأن " حق المرور البريء

في البحار الإقليمية هو استثناء على الأصل العام، وهو خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية،

وهذا الاستثناء اقتضته التطورات التي واكبت مرحلة تقنين قانون البحار حيث استشعرت الدول أن

المصلحة المشتركة لها تفرض عليها ضرورة إقرار حق المرور البريء للسفن الأجنبية في بحارها

الإقليمية حتى يتسنى لتلك الدول الاتصال ببعضها البعض، وتيسيراً للتجارة الدولية".⁽³⁾

واعتبر " المرور البريء بأنه هو الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال

البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دولة أخرى، والذي يكون بقصد اجتياز هذا البحر اجتيازاً طويلاً بمحاذاة

الساحل دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو

التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو البحر العالي دون الإضرار بسلم ونظام وأمن الدولة

الساحلية".⁽⁴⁾

¹ رضوان، حسني موسى محمد، المرجع السابق ص42.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص130.

³ المر، عوض، 1977، حق المرور البريء، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس.

⁴ الدسوقي، سيد إبراهيم، الوسيط في القانون الدولي العام، (الكتاب الرابع) قانون البحار، دار النهضة العربية، ص80.

المطلب الثالث: المفهوم القانوني للمرور العابر والمرور البريء.

صاغت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنظمة المرور في البحار مراعية بذلك سيادة الدول على مياهها، وما يتطلبه التطور الحديث، وبينت الإتفاقية المفهوم القانوني لكلاً من المرور العابر والمرور البريء، والذي سوف يتم توضيحه في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: المفهوم القانوني للمرور العابر.

نظمت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 المرور العابر في الجزء الثالث المعنون بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بالفرع الثاني من المادة 37 إلى المادة 44، وتم تحديد المفهوم القانوني للمرور العابر بالمادة 2/38 بقولها: " 2. المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتطبيق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول".⁽¹⁾

كذلك قد أشارت محكمة العدل الدولية في حكمها بقضية مضيق كورفو بين ألبانيا والمملكة المتحدة إلى مبدأ يشكل "أساس لمبدأ المرور العابر، ألا وهو أن الدول طبقاً للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة، ولها الحق في وقت السلم في عبور سفنها الحربية في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدول الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، ومالم

¹مادة 2/38 من إتفاقية قانون البحار، 1982.

توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك، وكنتيجة فإن الدولة ليس لها أن تمنع المرور في المضائق الدولية وقت السلم".⁽¹⁾

الفرع الثاني: المفهوم القانوني للمرور البريء.

صاغت إتفاقية الأمم لقانون البحار علم 1982م مفهوم حق المرور البريء في الفرع الثالث المرور البريء في البحر الإقليمي بالمادة 17 حق المرور البريء هو: " رخص بمراعاة هذه الإتفاقية تمتع السفن جميع الدول، ساحلية أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".⁽²⁾ وعرفت المادة 1/18 من اتفاقية 1982م المرور البريء بأنه: " 1. المرور البريء يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

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

ب. أو التوجه إلى المياه الداخلية أو من، أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته".⁽³⁾

وكذلك أوضحت المادة 1/19 من ذات الإتفاقية معنى المرور البريء بقولها: " 1. يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحس نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الإتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى".⁽⁴⁾

¹موجز الاحكام والفتاوي والأوامر الصادرة من محكمة العدل الدولية 1991، منشورات الأمم المتحدة، LEG/SERF/STI، ص2.

² مادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

³ مادة 18/ف1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

⁴المادة 19/ف1 من اتفاقية قانون البحار عام 1982 م.

وكذلك نظمت إتفاقية قانون البحار عام 1982م المرور البريء عبر المياه الأرخيبيلية بموجب المادة 1/52 بقولها: " 1. رهناً بمراعاة المادة 53، ودون الإخلال بالمادة 50 تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، وفقاً للفرع 5 من الجزء الثاني." (1)

حيث أكدت المادة 19 سالفه الذكر في فقرتها الأولى على الصفات الثلاثة الأساسية التي تجعل أية مخالفة لهذه الأمور الثلاثة من أي عبور للمياه الإقليمية مروراً غير بريء.

وأنة تستوجب دراسة نظام المرور البريء تفصيلاً لبيان محتواه فلا بد من توافر شرطين أساسيين فيه:

أ. مفهوم المرور:

" أخذت المادة الثامنة عشر من اتفاقية 1982 بأحكام المادة الرابعة من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات، وبموجب الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر أعلاه يتم المرور البريء في ثلاث حالات، هي: المرور عبر البحر الإقليمي فقط دون الوصول إلى المياه الداخلية، ثم الدخول إلى المياه الداخلية (أحد المراسي أو المرافق المينائية)، أو الخروج منها ويشترط في المرور في جميع هذه الحالات أن يكون متواصلاً وسريعاً، وأن يقتصر على المرور المجرد دون التوقف الطويل أو الإقامة، إذ ان بقاء السفينة فترة طويلة في المياه الإقليمية يخضعها لنظام المياه الداخلية." (2)

وبالتالي يشترط في المرور البريء أن يكون مروراً متواصلاً وسريعاً إلا أنه لا يعني عدم جواز التوقف في حالات معينة تقتضيها حالات حوادث البحار أو الخلل الفني.

ويلاحظ على الفقرة الثانية من المادة 18 من اتفاقية 1982، أنها أضافت عبارة أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً والتي لم تكن موجودة في نص المادة 14 من اتفاقية 1958، وقد أضيفت هذه العبارة

¹المادة 52/ف1 من اتفاقية قانون البحار 1980 م.

² حمود الحاج، المرجع السابق، ص130.

بناءً على اقتراح من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن، قدم إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974، وكان الغرض من هذا الاقتراح توضيح معنى المرور، وتجنب التفسير بسوء نية، الذي يمكن أن تقدمه الدول التي تمارس هذا الحق لمعنى المرور" (1).

ذلك لأن المرور بهذا المعنى هو حركة مستمرة ومتواصلة وسريعة.

ب. الصفة البريئة للمرور:

والصفة الثانية للمرور هي البراءة فبالتالي " لا يجوز لأي القيام بأية مخالفة، أو عمل استفزازي، أثناء مباشرتها المرور البريء وإلا حق عليها العقاب، إن كانت سفينة تجارية وجاز طردها إن كانت سفينة عسكرية". (2)

وبتعبير دقيق فإن صفة البراءة هي صفة المشروعية للمرور، " ولقد حاولت اتفاقية 1982 معالجة هذا الأمر في نص المادة 19 في الفقرة الثانية (للحالات 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، إلا أن هذا الجانب لم يختف كلياً، ومجال التفسير لا يزال ممكناً". (3) ووضحت المادة المذكورة أعلاه من ذات الفقرة بفرعها (أ) بأنه أشارت إلى المبادئ العامة الواردة بميثاق الأمم المتحدة الواردة في الفقرة الرابعة للمادة الثانية من الميثاق، أي تهديد بالقوة أو باستعمال القوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي.

¹حمود، الحاج، المرجع السابق، ص130.

² د.مدني، محمد عمر، 1417هـ، 1996 م، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ص106، ص107.

³ د. حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص131.

ألا أنه إضافة عبارة للفقرة الفرعية المذكورة أعلاه "بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي

المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة".⁽¹⁾

فالأمر هنا ترك إلى تقدير الدولة الساحلية في تقدير الصفة غير البريئة للمرور.

¹ المادة 1/19، فقرة أ من الاتفاقية.

المبحث الثاني: نشأة تطور المرور العابر والمرور البريء.

ساهمت المجموعة الدولية منذ بداية القرن 20 في تكريس وبلورة قواعد تحكم مجرى العلاقات الدولية البحرية، وتدوينها وصياغة مختلف النصوص المنظمة لها في شكل اتفاقيات ثنائية أو متعدد الأطراف، أثبت التاريخ الدولي لها محطات حاسمة وهامة في تعزيز مجرى العلاقات الدولية البحرية، وإرساء قواعد الملاحة، والسير في البحار بدايةً مؤتمر لاهاي 1930 واتفاقيات جنيف لعام 1958، ومؤتمر الامم المتحدة الثاني لعام 1960، وأخيراً الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 وهذه الأخيرة تعتبر آخر ما وصل إليه نتاج المفكر القانوني الدولي فهي: " تمثل إنجازاً عظيماً حققه المجتمع الدولي، لا يتفوق عليه إلا ميثاق الأمم المتحدة..."، بل وهي " أول معاهدة شاملة تعالج تقريباً كل جانب من جوانب استخدام البحار والمحيطات ومواردها، وقد نجحت في أن توفق بين المصالح المتنافسة للأمم جميعاً." (1)

ومن أنظمة الملاحة البحرية التي نظمتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، وما سبقها من اتفاقيات دولية ثنائية أو متعددة الاطراف نظامي المرور العابر والمرور البريء، سوف أتناول في هذا المبحث نشأة وتطور نظام المرور العابر كمطلب أول، ونشأة وتطور نظام المرور البريء كمطلب ثانٍ.

¹مقتطفات من ملاحظات التي أدلى بها السيد (ت.ب.كوه) من سنغافورة رئيس مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار بعنوان: (دستور المحيطات) وردت في بيانين أدلى بهما في 6 و 11 ديسمبر 1982، قانون البحار، النص الرسم لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الامم المتحدة، 1988، نيويورك، ص xliv.

المطلب الاول: نشأة نظام المرور العابر وتطوره.

البحار لم تعد من وسائل الاتصال والتواصل بين الدول فقط، إنما تعتبر مصدر مهماً لحياة الشعوب، ونظراً للتطور السريع والمتلاحق الذي أثر على حقوق الدول وواجباتها فيما يتعلق بالملاحة البحرية، واستغلال البحار والثروات الحية بها وغير الحية، فظهرت عدة مشاكل بشأن هذا الاستغلال وبالأخص للوضع الحساس للمضايق الدولية وآلية المرور بها هل ينطبق المرور البريء عليها الذي سبق ظهور المرور العابر، والتالي: " إن عدم كفاية القواعد العرفية المنظمة للبحار، وعدم نجاح الاتفاقيات الثنائية والإقليمية في حل جميع المشاكل المطروحة، استدعى الدخول في مفاوضات جمعت أكبر قدر من الدول بهدف الاتفاق على جملة من القواعد القانونية التي ستكون ملزمة لجميع الأطراف، ومن ضمن هذه الاتفاقيات هي اتفاقية الأمم المتحدة الثالث التي جاءت بتطبيق نظام (المرور العابر) لكي يعطي الحق للسفن والطائرات والغوصات لإجتياز عبور المضائق المستخدمة للملاحة البحرية".⁽¹⁾

فنظام المرور العابر " لم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في فقه أو عمل قانون البحار، وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية مونتيفغوباي لقانون البحار، فقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام مصطلح (المرور العابر)، كحالة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وقد تأثر مفهوم المرور العابر بعدة مراحل تأثر خلالها بالتغيرات التي عرفها العالم من عدة

¹ ساس تيهنان، عاشور أمنية، 2015-2016، نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون تخصص القانون الدولي، تاريخ المناقشة 2017/01/19، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة اكلي محمد أولحاج، البويرة، ص3.

نواحي منها السياسية، والاقتصادية، التجارية، الصناعية، والتكنولوجية، ساهمت جميعها في صناعة قواعده".⁽¹⁾

وعليه سوف أسرد نشأة وتطور المرور العابر بداية بالفقه الدولي بعدها الاتفاقيات الدولية الخاصة بمضائق معينة، ومن ثم الاتفاقيات الدولية العامة.

الفرع الأول: الفقه الدولي.

تأثر الفقه الدولي منذ بداية المناقشات حول حرية البحار، ونجد هناك اختلاف بين آراء الفقهاء رجال القانون الدولي حول حرية الملاحة البحرية من حيث الحرية أو التقييد على مياه المضائق. " لقد بحث كروشيوس Grotius موضوع المرور في المضائق الدولية بصورة قانونية من خلال بحثه لموضوع حرية البحار في كتابه De jure belli acfacis الذي صدر عام 1636 وهو يقول أن الدول الساحلية لها الحق في الرقابة على تلك الاجزاء من البحار " ⁽²⁾

" أما فايتل Vattel فيميز بين المضائق المستخدمة للمواصلات بين بحرين والتي تكون ملاحظتها مشاعة لجميع الأمم والمضائق الأخرى التي ليس لها مثل هذه الوظيفة، فبالنسبة للنوع الأول لا يجوز للدولة الساحلية اذ ترفض المرور على الغير شرط أن يكون هذا المرور بريئاً ولا يشكل خطراً عليها، والرفض حسب رأيه يعني حرمان الأمم من حق منحته لهم الطبيعة" ⁽³⁾

" ويعتبر هوتفوي Hantefeuille أكثر المدافعين عن حرية الملاحة في المضائق خلال القرن التاسع عشر إذ يقول إن البحر حر والمضيق حر والبحر مشاع والمضيق مشاع لجميع الشعوب ويؤكد على أن ليس للدولة الساحلية اذ تعرقل الملاحة الحرة أو أن تفرض أي نوع من الشروط أو الرسوم على

¹ محمد، احمد ابو الوفاء، 2006، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول، اتفاقية 1982، دار النهضة الوطنية، مصر، ص9.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص170.

³ المرجع نفسه.

السفن، حتى وإن كانت تسيطر على ضفتي المضيق الذي يوصل بحرين حرين أو كان المضيق ضيقاً بحيث يكون مغطى بالمياه الإقليمية،..... ويرى فيور Fiore أن المضائق مخصصة بطبيعتها لتلبية حاجات كل الشعوب وبالتالي يمكن أن تستخدم من قبل كل الشعوب كطريق لتجارتها وملاحتها مع قيد واحد وهو أن الدول الساحلية بحكم ما تمارسه من امتياز على المضيق، تستطيع أن تمنع السفن الحربية من دخول الجزء المتكون من المياه الإقليمية." (1)

" وفي التقرير والمشروع اللذين أعدهما كارسيا P. Garacia إلى لجنة المضائق والقنوات في الاتحاد البرلماني في اجتماع باريس عام 1913 وضع القواعد الآتية:

1. حرية المرور في كل المضائق التي تربط بحرين تكون مضموناً في وقت السلم والحرب لسفن كل الأمم.

2. يجب ألا تمارس حقوق الدول الساحلية في المياه الإقليمية في جانبي المضيق بشكل يضر بهذا الحق في المرور الحر.

3. حصار هذه المضائق يكون ممنوعاً بشدة." (2)

فالنتيجة التي توصلت إليها لجنة المضائق والقنوات في الاتحاد البرلماني من المؤتمر البرلماني الثامن عشر الذي عقد في لاهاي عام 1913، والذي بينت فيه: "أن حرية الملاحة للسفن التجارية لكل الأمم في هذه المضائق والقنوات قد دخل القانون الدولي المعاصر بشكل لا يقبل النزاع." (3)

وبهذا السرد نرى أن الفقه الدولي حتى الحرب العالمية الثانية استقر على تأييد فكرة المرور الحر عبر المضائق وبالتالي: "تجد أن الفقه الدولي القديم والحديث قد استقر على اعتماد حرية المرور في

¹حمود، محمود الحاج، المرجع السابق ص171.

² المرجع السابق، ص173.

³حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص173.

المضائق التي توصل جزء من البحار العالية، رغم وجود تيار فقهي يؤيد المرور البريء في هذه المضائق إلا أن هذا التيار يمثل الأقلية فقط وقد تأثر بشكل مباشر بالتوسع في مد البحر الإقليمي وفي حرص الدول المطلة على المضائق على فرض سيادتها على مياه المضيق على أوسع صورة ممكنة، مغلبين بذلك مصلحة دول محدودة العدد على مصلحة الملاحة الدولية وحاجة المجتمع الدولي إلى الاتصال السريع.⁽¹⁾

الفرع الثاني: الاتفاقات الدولية.

هناك بعض الاتفاقات الدولية ثنائية الأطراف أو متعددة الأطراف أدرجت الاهتمام بالملاحة البحرية عبر المضائق. منها اتفاقيات دولية خاصة وعامة عُنيت بتنظيم الملاحة في مضائق دولية، سأتناول بإيجاز لسرد هذه الاتفاقيات الدولية.

أولاً: الاتفاقيات الدولية الخاصة.

" تخضع بعض المضائق الدولية لاتفاقيات خاصة عقدت تحت ظروف تاريخية وسياسية معينة خصتها باحكام تتوافق مع تلك الظروف، وبحكم وجود هذه الاتفاقيات لا تخضع تلك المضائق إلى القواعد العامة وأهم هذه المضائق هي المضائق التركية والمضائق الدنماركية ومضيق ماجلان ومضيق جبل طارق."⁽²⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص175.

²المرجع السابق ص178.

لكل من هذه المضائق الدولية اتفاقيات دولية خاصة بوضعها القانوني والمرور بها في وقت السلم، ووضعت أحكاماً خاصة بهذه المضائق الدولية وأن الملاحة فيها حرة لجميع الدول وفي جميع تلك المضائق، أما الملاحة العسكرية حرة باستثناء بعض القيود التي فرضتها ظروف هذا المضيق أو ذلك. وهذه المضائق لا تخضع للقواعد العامة باعتبار أنها صيغت بشكل خاص وتبعاً لظرف كل مضيق منها.

وقد تمّ تنظيم الملاحة في أغلب هذه المناطق عبر عقد اتفاقيات دولية خاصة، تنص بمعظمها على ضمان حرية المرور في المضيق لمراكب كل الدول العامة والخاصة وتحييد المضيق أثناء فترة النزاعات المسلحة، ومن هذه المضائق:

- مضيق ماجلان الذي يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ عند الطرف الجنوبي للقارة الأمريكية، وتنظيم الملاحة في معاهدة 1881 م المعقودة بين الأرجنتين وتشيلي.
- مضيق ملقا الذي يقع في المحيط الهندي، وتخضع الملاحة فيه لنصوص اتفاقية عام 1977 م بين إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة.
- مضائق البوسفور والدردينيل، وتقع جميعها في الأراضي التركية. حيث يربط مضيق البوسفور البحر الأسود ببحر مرمرة، ويربط مضيق الدردنيل بحر مرمرة بالبحر المتوسط. وقد تمّ عقد اتفاقيات بشأن تنظيم حرية المرور في هذه المضائق، كان آخرها اتفاقية مونترو لعام 1936 م.

- مضيق جبل طارق الذي يصل بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، حيث عد حراً للملاحة الدولية لمصلحة السفن التجارية والحربية كافة بموجب التصريح البريطاني الفرنسي لعام 1904 م، والاتفاقية الإسبانية الفرنسية لعام 1912 م، واتفاق طنجة لعام 1923 م.
- مضيق باب المندب الذي يصل البحر الأحمر ببحر العرب ضمن المحيط الهندي، وتطل عليه ثلاث دول هي: أثيوبيا وجيبوتي واليمن. ويخضع للقواعد العامة فيما يتعلق بالملاحة في المضائق الدولية.
- مضيق هرمز، وهو يقع عند مدخل الخليج العربي، وتطل عليه إيران وسلطنة عُمان التي تغطي مياهها الإقليمية كامل المساحة المائية للمضيق، وبالتالي لا يتوافر فيه ممر من مياه البحر العالي على امتداده، رغم أن مضيق هرمز يصل بين البحر العالي لخليج عُمان بالبحر العالي للخليج العربي. ولا يخفى على أحد الأهمية الاستراتيجية لهذا المضيق لأنه المدخل والمخرج الوحيد للخليج العربي الذي يحتوي على مخزون نفطي هائل وتعبه يومياً العديد من ناقلات النفط العملاقة. وعلى الرغم من ذلك لم يتم حتى الآن تنظيم الملاحة في المضيق في اتفاقية دولية خاصة. ولكن جرى العرف على احترام حرية مرور جميع السفن عبره من دون قيد أو شرط، ومن دون أن ينال ذلك من النظام القانوني للمياه التي يتكون منها المضيق، وهي المياه الإقليمية لكلٍ من الدولتين المطلة على مضيق هرمز: إيران وسلطنة عُمان.
- مضيق تيران، وهو يقع في شمال البحر الأحمر، ويصله بخليج العقبة. وهو يربط بين مياه أعالي البحار والبحار الإقليمية لكل من السعودية ومصر والأردن وفلسطين المحتلة. وبالتالي

لا يطبق بشأنه نظام المرور العابر، وإنما تخضع الملاحة فيه لنظام المرور البريء باعتباره يصل بين جزء من أعالي البحار والمياه الإقليمية للدول المشاطئة. ولهذا أقدمت السلطات المصرية عام 1951 م على إغلاق المضيق أمام السفن الإسرائيلية بسبب حالة الحرب التي كانت قائمة آنذاك؛ إذ إن مرور السفن الإسرائيلية يعدُّ من دون شك عملاً يهدد أمن الدول العربية المشاطئة للمضيق وسلمها. وقد مارست مصر سيادتها على مضيق تيران بعد تنازل السعودية لها عن كل حقوقها في جزيرتي تيران وصنافير الواقعتين عند مدخل المضيق، وذلك منذ عام 1950 م حتى وقوع العدوان الثلاثي على مصر عام 1956 م حيث تمركزت قوات دولية في مدينة شرم الشيخ المطلة على المضيق وهذا ما مكَّن السفن الإسرائيلية بعبوره بحرية تامة. وفي عام 1967 م طلبت الحكومة المصرية سحب القوات الدولية وأعدت إغلاق المضيق أمام السفن الإسرائيلية لغاية وقوع نكبة حزيران، حيث استطاعت القوات الإسرائيلية أن تسيطر على صحراء سيناء، وهذا ما جعلها تتحكم بالمضيق. واستمر الوضع هكذا لحين توقيع معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية لعام 1979 م التي نصّت على ضمان حرية الملاحة في مضيق تيران وخليج العقبة. وهكذا استطاعت إسرائيل أن تأخذ بالمرأوخة ما لم تستطع تحقيقه بواسطة القوة.

ثانياً: الاتفاقيات الدولية العامة:

فيما عدا المضائق الدولية التي خضعت لاتفاقيات دولية خاصة تنظم حركة المرور بها فباقي المضائق الدولية خضعت لاتفاقيات دولية حتى وإن لم يتم بحث هذا المرور العابر بشكل مباشر فيها. ففي تصريح باريس الذي صدر عام 1856، عقب انتهاء حرب القرم وردت مجموعة من القواعد التي تخص الحرب البحرية وكيفية معاملة السفن المحايدة وسفن الاعداء، وكذلك الحال بالنسبة لاتفاقية جنيف لعام 1864، وتصريح بطرسبرغ لعام 1868، واتفاقيات لاهاي لعام 1899 و 1907، وتصريح لندن لعام 1959، وقد جاء عهد عصبة الأمم لبحث هذا الموضوع لأول مرة بشكل واضح، فقد ورد في المادة 23 من العهد أن الدول الأعضاء تلتزم بوضع الاحكام الضرورية لضمان وحماية حرية المواصلات والمرور والمعاملة العادلة في مجال التجارة لجميع الدول الأعضاء في العصبة، ويعتبر مبدأ حرية الممرات الدولية من المبادئ العامة للقانون الدولي التي أشارت إليها الفقرة الثالثة من المادة 38 من النظام الاساسي لمحكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة العدل الدولية الحالية⁽¹⁾.

وتم بعد ذلك وضع مشروع إتفاقية عامة لقانون البحار في جنيف عام 1958 بتكليف من منظمة الأمم المتحدة إلى لجنة القانون الدولي وعالجت اتفاقية جنيف 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة موضوع الملاحة في المضائق الدولية في المادة 16/4 والتي نصت على أن: "لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الاجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية."⁽²⁾

¹المرجع السابق ص181.

²اتفاقية جنيف لعام 1958، للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

ثم أتى المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي كان موضوع الملاحه عبر المضائق الدولية من مواضيعه الهامة والأساسية من خلال مناقشات حيث انقسمت هذه المناقشات بين الدول إلى اتجاهات مختلفة جزء يرى بضرورة تطبيق مبدأ المرور البريء خلال المضائق الدولية ضمان لسيادة الدول الساحلية وجزء يرى بحرية المرور عبر المضائق الدولية المستخدمة في الملاحه الدولية واستغرقت هذه المناقشات وقتاً طويلاً إلى أن وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظاماً كاملاً للملاحه البحرية في المضائق الدولية وصاغت قواعد نظام المرور العابر Transit Passaga على المضائق الدولية التي تربط جزءاً من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة " والمرور العابر هو العبور المتواصل والسريع للمضيق فقط، بمعنى لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة القاهرة".⁽¹⁾

المطلب الثاني: نشأة وتطور نظام المرور البريء .

يرتبط نظام المرور البريء منذ القدم بفكرة سيادة الدولة الكاملة على المساحات البحرية الشاطئة لإقليمها البريء، مع ذلك فقد كانت "البحار في العصور القديمة لا تخضع لأي تنظيم متفق عليه بين الدول القديمة، فالشعوب التي كانت تحمل مشعل المدينة في ذلك الوقت وهي الشعوب الآسيوية والإفريقية وشعوب البحر المتوسط لم تفكر في أن تشترك معاً في تنظيم لمصالحها المشتركة في البحار فكانت نظرة الدول للبحر كنظرتها للأرض، فإذا ما تطلبت مصالحها التجارية أو السياسية الاهتمام بأجزاء من البحار سيطرت عليها بالقوة، ومنعت غيرها من الاستفاده منها في أية صورة من الصور".⁽²⁾

¹حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص189.

²غانم، محمد حافظ، 1960، النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، ص17.

مع تطور قانون البحار وظهور العديد من النظريات الفقهية التي توضح كيفية تعيين المساحات البحرية التي يمكن للدولة الساحلية أن تمتلكها وتفرض سيادتها عليها.

" تأكد مبدأ المرور البريء Le Passage Inoffensif- The Innocent Passage ، في القانون الدولي العرفي عبر تطور قانون البحار كرد فعل لادعاءات بعض الدول في تأكيد سيادتها على مساحات واسعة من البحار والمحيطات، ومنذ أن تأكد النظام الذي يقوم على الاعتراف بحرية البحار وبتقييد سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي أصبح المرور البريء استثناءً معترفاً به على ذلك المبدأ، وفكرة المرور البريء قديمة في الفقه الدولي تعود إلى تلك الحرب الفقهية بين أنصار ومعارضين حرية البحار، فقد تحدث عنها جنتلس Gentelis وسلون، ثم أسهب في شرحها بعدها فاتيل،" وأخذ بها معهد القانون الدولي في دورتي باريس 1894 وستوكهولم لعام 1928 وجمعية القانون الدولي عام 1926، وغيرهما من جمعيات القانون الدولي، ثم تجسد هذا المبدأ بشكل رسمي في معاهدة فرساي لعام 1919، ومعاهدة متي لعام 1919، واتفاقية برشلونة للترانزيت الحر لعام 1921، واتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 وأخيراً، اتفاقية البحار لعام 1982".⁽¹⁾

وبالتالي فإن ميدان تطبيق المرور البريء هو البحر الإقليمي ولا يسري الا على الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية.

" وأن طبيعة حق الدولة على البحر الإقليمي ينقسم الشراح في تحديد طبيعة حق الدولة على بحرهما الإقليمي إلى فريقين، فريق يرى للدولة على هذا الجزء من البحر جميع الحقوق التي تمارسها على إقليمها، ويعدها امتداداً للإقليم داخلاً في ملكيتها وخاضعاً لكامل سيادتها، وفريق يرى أن البحر الإقليمي

¹حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص128.

لا يدخل في ملكية الدولة كبقية أجزاء إقليمها وإنما لها عليه فقط بعض الحقوق التي تقتضي سلامتها ومصالحها الدفاعية والاقتصادية والصحية مباشرتها في هذا الجزء الملاصق لها من البحر".⁽¹⁾

" ويبدو أن جماعة الدول وجدت أخيراً أن من الأوفق التمشي مع طبيعة الأمور هذه، فصيغت المادة الأولى من إتفاقية البحر الإقليمي التي أقرتها في مؤتمر جنيف سنة 1958م في صورة أكثر اعتدالاً من نص مشروع لاهاي وأقرب إلى الحقيقة والواقع".⁽²⁾

وحيث أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد نظمت القواعد القانونية للمرور البريء وأكدت هذا المبدأ من خلال نص المادة الثانية من الإتفاقية.

ونخلص إلى القول بأن حق المرور البريء عبر البحار الإقليمية هو حق محمي لأي دولة بموجب القانون الدولي سوف يتم تناول أحكام هذا المرور خلال الفصل الثالث من هذه الدراسة.

¹ شكري، محمد عزيز، قانون البحار، مقال منشور في الموسوعة العربية، المجلد الرابع، ص710، على الموقع (www.arab-ency.com.sy/detil/244)

² شكري، محمد عزيز، المرجع السابق.

الفصل الثالث

الأحكام العامة للمرور العابر والمرور البريء

بعد التغييرات التي شهدتها العالم من عدة نواحي السياسية منها والاقتصادية، التجارية، التكنولوجية التي أثرت على أنظمة المرور في البحار، حيث سندر الأحكام العامة للمرور العابر والمرور البريء حسبما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، ومدى تحقيق هذان النظامان للتوازن بين مصالح الدول الساحلية لحماية سيادتها على مياهها، ومصالح الدول الأخرى في استخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية، وبالتالي سنتناول في هذا الفصل المرور العابر وأحكامه كمبحث أول، والمرور البريء وأحكامه كمبحث ثانٍ.

المبحث الأول: نظام المرور العابر وأحكامه

قد صاغت اتفاقية 1982م قانون البحار أحكام المرور العابر والذي يعتبر نظاماً مستحدثاً، "وقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام مصطلح (المرور العابر) كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية" ⁽¹⁾، وقد عرفته المادة 2/38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م بأنه: " ممارسة حرية الملاحة والتحليق وفقاً لهذا الجزء لغرض واحد وهو العبور المتواصل

¹ ساسي يتنهان، عاشور أمنية، المرجع السابق ص7.

السريع في المضيق بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة".⁽¹⁾

وعليه سنتطرق في هذا المبحث باعتبار أن المرور العابر يسري إلا على المضائق الدولية فعليه سنسرد نطاق تطبيق المرور العابر كمطلب أول، وحقوق وواجبات الدول الممارسة للمرور العابر كمطلب ثانٍ.

المطلب الأول: نطاق تطبيق المرور العابر

أوضحت المادة 38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م أن المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر هي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، "وتصل بين جزء أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبناءً على ذلك إذا كان المضيق يربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر اقليمي لدولة أجنبية، فلا يخضع لنظام المرور العابر، وإنما يخضع لنظام المرور البريء، كما لاينطبق نظام المرور العابر إذا وجد خلال المضيق طريقاً في أعالي البحار، أو طريقاً في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والممرات الهيدرغرافية"⁽²⁾ وعليه سنعالج (الفرع الأول) تعريف المضيق الدولي، (الفرع الثاني) معيار تحديد المضيق الدولي، (الفرع الثالث) أنواع المضائق الدولية.

¹ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

² عمر سعد الله، 2003، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص297.

الفرع الأول: تعريف المضيق الدولي

للمضيق أكثر من تعريف في كتب فقهاء القانون بحسب الزاوية التي ينظر إليه منها، فالمضيق لغةً هو: "ما ضاق من الأماكن والأمور" ⁽¹⁾، والمضيق من الناحية الجغرافية هو "ممر مائي طبيعي يوصل بين بحرين، وبذلك تتكون عناصر التعريف الجغرافي من:

1. أن يكون جزءاً من البحر غير متكون اصطناعياً.
2. أن يكون بعرض محدود يفصل قطاعين من الأرض سواء أكان يفصل قارتين أم قارة وجزيرة أو جزيرتين.

3. أن يوصل بين جزئين من البحار بغض النظر عن سعة تلك البحار" ⁽²⁾

إلا أن المفهوم الجغرافي للمضيق لا يتطابق بالضرورة مع المفهوم القانوني للمضيق، فقد عرفه لويس كافاري بانه: "الممر الذي يصل بين بحرين عاليين مستعملين للملاحة الدولية، ويرى هذا الفقيه أن المضيق الدولي يعتمد على الموازنة بين المصلحة التي تحصل عليها الدولة الساحلية المطلة على المضيق، ومصلحة الملاحة والتجارة البحرية الدولية" وأما واتيمان فيعرفه كما يلي: "انكماش بحري بين جزئين من الأرض بعرض محدد ومعين يصل بين بحرين بحيث لولاه لكانا منفصلين على الأقل في ذلك المحل بالذات"، ويعرفه الأستاذ Bruel "أنه ممر طبيعي ضيق يفصل بين إقليمين ويصل بين بحرين"، ويعرفه الفقيه جيدل " Gidel " المضيق هو كل ممر طبيعي بين شاطئين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويربط بين جزئين من المناطق البحرية" ⁽³⁾

¹ابن منظور، 1956، لسان العرب، بيروت، الجزء الاول، ص209.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق ص161.

³ساسا يتنهان، عاشور أمنية، المرجع السابق ص11.

فمفهوم المضيق في الاصطلاح القانوني "ينصرف إلى كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين جزئين من أعالي البحار، ومن هذا التعريف يمكن استخلاص عناصر المضيق الدولي وهي:

1. أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية.
2. أن يكون ضيقاً لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي.
3. أن يكون موصلاً بين جزئين من أعالي البحار.
4. أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية لجميع سفن دول العالم.⁽¹⁾

الفرع الثاني: معيار تحديد المضيق الدولي

هناك معيارين لتحديد المضيق الدولي المستخدم للملاحة الدولية، ولهذا أهمية بالغة في تحديد المضيق الدولي وهما المعيار الجغرافي، والمعيار الوظيفي أو الغائي.

أولاً: المعيار الجغرافي:

طبقاً لهذا المعيار يعد المضيق دولياً إذا كان بين بحار عالية أو أجزاء منها، وقد ورد هذا المفهوم في أول مسودة إتفاقية لقانون البحار التي وضعها معهد القانون الدولي عام 1897، ثم تناولته كتابات كثير من الفقهاء لينص عليه صراحةً في إتفاقيات عديدة نذكر منها إتفاقية كوبنهاغن في 1857 الخاصة بالمضائق الدنماركية، ومعاهدة بونيس آيرس في 1881م الخاصة بمضيق ماجلان، معاهدة واشنطن في 1846 الخاصة بمضيق جون فوكا، التصريح الإنجلو فرنسي في 1904 المتعلق بمضيق

¹ المنان، مأمون، 2010، مبادئ القانون الدولي العام، دار شتات للنشر والبرمجيات، دار الكتب القانونية، مصر، ص117.

جبل طارق، وأيضاً في مسودة إتفاقية المياه الإقليمية التي وضعتها مدرسة هارفارد الأمريكية للقانون في 1929".⁽¹⁾

حيث يرى الأستاذ جعفر عبدالسلام أن تعريف المضيق يأخذ بتحديد المعيار الجغرافي من حيث تحديد عرض المضيق إذ ذكر بأنه: "ممر طبيعي ضيق يفصل بين أرضين ويصل بين بحرين أو كمية كبيرة من الماء"⁽²⁾ ليس تعريفاً كافياً من الناحية القانونية، لأنه لا يحدد عرض المضيق من ناحية، ولأن المضيق يثير مشاكل هو ذلك الذي يكون ضيق اتساعه يجعله داخلاً في المياه الإقليمية للدولة الشاطئة له، أما إذا كان واقعاً في دائرة البحار العالية بحيث لا يخترق البحر الإقليمي لدولة ما، فإنه لا يثير أية مشكلة لأنه حينئذ ستطبق عليه قاعدة حرية الملاحة التي تطبق في البحار العامة، وإنه لابد أن يبلغ اتساع المضيق أربعة وعشرين ميلاً بحرياً لكي يعتبر مضيقاً دولياً

إذ أن المعيار الجغرافي لتحديد المضيق الدولي يرتبط بعرض المضيق واتساعه حيث ذكر الدكتور محمد الحاج حمود "بأن لا يشترط لكي يكون المضيق كذلك أن يكون مغطى بالبحار الإقليمية على امتداده بل يكفي أن يكون كذلك في بعض نقاطه، وكل ذلك يرتبط بعرض البحار الإقليمية للدول المطلة عليه، وقد تقرر في مؤتمر القانون الدولي في لاهاي عام 1930 أن المضيق الذي يزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر الإقليمي، ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي فإن ذلك القطاع يكون حراً للملاحة الدولية"⁽³⁾

¹ خليل، عمرو عبدالفتاح، 1980، مضيق بتران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ص14.

² عبد السلام، جعفر، 1981، النظام القانوني للمضايق، المجلة المصرية للقانون الدولي للجمعية المصرية، مصر، مجلد 37، ص122.

³ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص162.

وبالتالي قد أخذ المعيار الجغرافي في توسعه جديدة في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المبرمة في عام 1958 حيث نصت المادة 4/16 منها على ما يلي: "تشكل ممرات بحرية تربط جزءاً من البحر العالي مع جزءاً آخر من البحر العالي أو جزء من البحر العالي مع البحر الإقليمي لدولة أجنبية" (1) وهنا أضيفت في هذه الفقرة عنصراً جديداً من الناحية الجغرافية في تحديد معنى المضيق الدولي، وهو المضيق الرابط بين البحر العالي والبحر الإقليمي لدولة أجنبية.

يرى الكثير من الفقهاء القانون الدولي أن هذا التوسع هو: "تأكيد لعرف دولي سابق مثل فنذر مابنروشوهو ما عارضه جانب آخر من الفقهاء أمثال جامشيد ممتاز، الذي يرى بان القاعدة العرفية الدولية هي تلك التي يكون لها وجود سابق على الساحة القانونية الدولية، وهو مالا تتمتع به هذه القاعدة". (2)

أما إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تعرف المضيق الدولي، لكن يمكن الاستنتاج من خلال قراءة نص المادتين 37،45، حيث نصت المادة 37 على أنه: "يطبق هذا الفرع على المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ونصت المادة 1/45 على أنه يطبق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية- أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية". (3)

كذلك جاء استعمال المعيار الجغرافي واضحاً لدى القضاء الدولي في تحديد المضيق الدولي يقتضيه مضيق كورفو عام 1949 بين ألبانيا والمملكة المتحدة، الذي عرض على محكمة العدل الدولية

1 إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، 1958م.

2 بودرابال، صلاح الدين، 1997م، النظام القانوني للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكلون، جامعة الجزائر، ص19.

3 إتفاقية قانون البحار، 1982.

وجاء نصاً واضحاً في قرارها: "يظهر أن المعيار الفاصل مستمد من الوضعية الجغرافية للمضيق باعتبار أنه يصل بين جزئين من البحار العالي، بالإضافة إلى كون المضيق مستعملاً للملاحة الدولية".⁽¹⁾

"وقد رجحت المحكمة العامل الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف، إذ لم تشترط أن يكون المضيق طريقاً ضرورياً بن جزئين من البحر العالي وإنما يكفي أن يكون كذلك حتى وإن كان طريقاً مفيداً، وربما كبديل فقط، وبذلك تكون المحكمة قد اعتبرت المقياس الأساسي للمضيق هو المعيار الجغرافي، ورفضت اعتبار حجم المرور أو أهمية المضيق للملاحة الدولية كمعيار حاسم".⁽²⁾

ثانياً: المعيار القانوني:

يقضي بالألا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة، أو الدول المطلة عليه، فقد نصت المادة 36 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 "أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق لأعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص والهيدروغرافية".⁽³⁾

وبالتالي المضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك، ويتوافر فيه شريط من البحر العالي وعلى امتداده لا يعتبر من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها.

ثالثاً: المعيار الوظيفي أو الغائي

والذي يعتمد في تحديد المضيق الدولي على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة أو أهمية تلك الملاحة، إذ أنه لا يقتصر استخدامه على الدولة أو الدول الشاطئة له، بل يجب

¹ محمد، أحمد أبو الوفا، 1989، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، مصر، الطبعة 1، ص370.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص164.

³ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

أن يكون ممراً تسلكه الدول ولا يمكن الاستغناء عنه. "إلا أن تحديد درجة الاستعمال الكافية لاعتبار مضيق ما مضيقاً دولياً قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفة، يرى برون أن أهمية المضيق للتجارة البحرية الدولية في معناه الواسع للسفن التجارية والسفن البحرية هو العامل الحاسم في هذا الخصوص، ولكن مقدار سعة وعمق هذه المصالح لا يمكن أن يحدد بأي قاعدة جامدة أو مرنة وحدها، لكنها قضية واقع تعتمد على عدة من الحقائق كعدد السفن المارة في المضيق وحمولتها وقيمة تلك الحمولة ومعدل حجم السفن، وخاصة فيما إذا كانت موزعة على عدد كبير أو صغير من الأمم، لكنه اعتبر أدلة مجتمعة دون أن يكون إحداها عاملاً حاسماً".⁽¹⁾

وأيضاً محكمة العدل الدولية حكمت بحكم أن هذا "الاستخدام في الملاحة الدولية كان واضحاً تماماً بالنسبة للسفن سبع دول هي اليونان، إيطاليا، رومانيا، يوغسلافيا، فرنسا، ألبانيا، المملكة المتحدة، وبالتالي فقد ارتكزت المحكمة على عنصرين الأول هو عدد السفن التي عبرت المضيق، والثاني هو عدد أعلام الدول التي تمثلها هذه السفن، وهذا أثار تعليقات العديد من الفقهاء بين مؤيد ومعارض، ويجب أن نبين أن أهمية هذا المعيار قد برزت ب بروز مشكلة مرور السفن الحربية في المضائق الدولية، وما أثارته هذه المسألة من جدل وتردد وما لابس مرورها من شكوك وريب، فلم تكتف الدول بأن يكون طريقاً للمواصلات البحرية الدولية أي مستخدماً للملاحة الدولية".⁽²⁾

وتلخيص لما ذكر في معيار تحديد المضيق الدولي وإذ نلاحظ على التعريف الوارد في المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، أنه اعتمد على معيارين أساسيين فقط، الأول الوظيفي أو الغائي، والثاني المعيار القانوني، وفي رأي الدكتور محمد الحاج حمود أستاذ القانون الدولي

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص163.

² خليل، عمرو عبدالفتاح، المرجع السابق، ص15.

بأنه: "لا بد لكي يكون تعريف المضيق الدولي سليماً من وجهة نظر القانون الدولي من اعتماد جملة معايير في آن واحد تؤدي بمجموعها إلى تطبيق نظام قانوني معين وهذه المعايير هي:

1. معيار جغرافي مفاده أن يتكون المضيق من ممر مائي طبيعي يوصل جزئين من البحار.
2. معيار غائي أو وظيفي يشترط في المضيق أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة أو أهمية تلك الملاحة، إذ إن المضائق التي توصل جزئين من البحار ولا تستخدم في الملاحة الدولية، لا يمكن أن توصف بالمضائق الدولية لأنها تستخدم للملاحة الداخلية أو الوطنية لدولة أو دول معينة بالذات.

3. معيار قانوني يقضي بالألا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شرط أن يكون ذلك الشرط صالحاً للملاحة الإعتيادية الأمنية بكامله بنفس الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

وبالدمج بين هذه المعايير يمكن الوصول إلى تعريف جامع مانع ينطبق على جميع المضائق، وهكذا يمكن القول بان المضيق الدولي هو الممر المائي الطبيعي الذي يوصل جزئين من البحار والمستخدم للملاحة الدولية والذي لا يزيد اتساعه عن اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه".⁽¹⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص167، ص168.

الفرع الثالث: أنواع المضائق الدولية

من خلال التعاريف الواردة في الفرع السابق وبيان معيار تحديد معنى المضيق الدولي الذي لا بد من أن تجتمع فيه الثلاث عناصر الأساسية العنصر الجغرافي والوظيفي والقانوني لاعتباره مضيق دولي ذلك بأن يكون ممر مائي يجب أن يتكون بصورة طبيعية ومحدود الاتساع، وأن يفصل بين جزئين من البحار والمستخدم للملاحة الدولية، والذي لا يزيد اتساعه عن اتساع البحار الإقليمية للدولة أو الدول المطلة عليه.

وعليه يمكن تقسيم المضائق الدولية إلى:

أولاً: المضائق التي لا تستخدم في الملاحة الدولية

عادةً هذه المضائق لا تعد بمثابة المضائق الدولية " بالنظر إلى افتقارها أحد المتطلبات الوجوبية لأغراض قيام مفهوم المضيق الدولي فهذه المضائق حال انصرافها داخل دولة واحدة، تعد مياهاً داخلية لها".⁽¹⁾

ثانياً: المضائق التي لا يتجاوز اتساعها 24 ميلاً وأعلى البحار بالمياه الداخلية للدولة

هذه المضائق في حقيقة الأمر حتى ولو صارت صالحة للملاحة الدولية تعد مياهاً داخلية للدولة، "إذا كانت تصل بين بحر عالي وبحر مغلق ويقع في إقليم دولة واحدة اعتبرت مياهه مياهاً داخلية دون الخضوع إلى تنظيم دولي أما إذا كان المضيق يقع في إقليم أكثر من دولة مارست الدول المشاركة سيادتها على الجزء من مياه المضيق التي تدخل في مياهها الإقليمية".⁽²⁾

¹ عتلم، حازم محمد، 2001، 1422هـ، أصول القانون الدولي العم القسم الثاني، أشخاص القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ص167.

² صباريني، غازي حسن، 1430هـ، 2009م، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص201.

ثالثاً: المضائق التي لا يتجاوز اتساعها 24 ميلاً، وتصل أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية والواقع أن هذه الحالة التي أريد بها -حالة مضائق تيران مفادها هنا أن يكفل حق المرور البريء- للسفن الأجنبية وبصفة خاصة في زمن السلم، داخل جزئه الصالح للملاحة البحرية الدولية،... والحقيقة أن ذلك الحكم الذي كانت كفلته صراحة المادة 4/16 من اتفاقية جنيف الأولى، آل من بعد تأكيده إلى ذات اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في 1982، إذا كان مؤدى هذه الأخيرة أن ضمنت في ذلك الشأن المادة 45 فقرة (أ) منها أن " ينطبق نظام المرور البريء.. في المضائق المستخدمة الدولية (ب) والموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية".⁽¹⁾

ويطلق على هذه النوع من المضائق ذات النهاية الميتة (The Dead End Straits)، وفي هذه المضائق لا ينطبق فيها نظام المرور العابر والتي تعد استثناءً ويطبق عليها نظام المرور البريء كما سيتم سرده لاحقاً في المبحث الثالث من هذا الفصل، وفي " واقع الأمر أن اتفاقية مونتنيغوباي لقانون البحار المبرمة في عام 1982 ما لبث أن أصرار إليها، تأكيد الطابع الوضعي العرفي لقاعدة انصراف الملاحة الأجنبية في المضائق الواصلة جزء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وهذا شأن مضيق تيران، ذات نظم حق المرور البريء وحده، واستثناءً من نظام المرور العابر وفي عبارة أخرى فإنه كان من شأن اتفاقية 1982 أن ضمنت فحسب داخل مضيق تيران نظام المرور البريء للسفن الأجنبية، إذ لم تصر البتة هنا هذه الاتفاقية إلى ضمان انطباق حق المرور العابر داخل مضيق تيران الواصل جزء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي للدولة المصرية، ومادام أن مشرعها ارتبطوا ذلك النظام

¹ عتلم، حازم محمد، المرجع السابق، ص168.

الآخر - أي نظام المرور العابر - في حق المضائق التي تصل - فحسب - بين جزئين من أعالي البحار وحدها، وهي مضائق لا ينصرف بينها - بالضرورة مضيق تيران المصري - ذاته".⁽¹⁾

رابعاً: المضائق التي لا يتجاوز اتساعها 24 ميلاً وترتبط بين جزئين من أعالي البحار

"وهي التي نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وأن النظام الذي استحدثته هذه الاتفاقية في حق المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار في مفهومها الرحب، وبشرط عدم تجاوز اتساع المضيق ذاته 24 ميلاً بحرياً، إنما قد تمخض عن ضمان نظام مستحدث وُسم بنظام المرور العابر داخل هذه الطائفة من المضائق الدولية"⁽²⁾، والتي سوف نبين أحكام هذا المرور في المطلب الثاني من هذا المبحث.

خامساً: المضائق التي يتجاوز اتساعها 24 ميلاً وترتبط بين جزئين من أعالي البحار

وهذه الفئة من المضائق الدولية الواصلة بين جزئين من أعالي البحار ولأن اتساعها زاد عن 24 ميلاً بحري هنا تصير الملاحة الدولية فيها خاضعة لإنطباق قانون حرية أعالي البحار في حقها وغير مقيدة بالتزامات المرور البريء أو العابر على حد سواء.

وقد ضمنت - في الواقع - اتفاقية مونتيجو باي هذه الحالة في مناسبتين ضمنتهما صراحة كل من المادتين السادسة والثلاثين والثانية والثلاثين منها، إذا كان في ذلك الشأن من المادة 36 من اتفاقية 1982 أن "لا ينطبق المرور العابر على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من

¹ عتلم، حازم محمد، المرجع السابق، ص 176.

² عتلم، حازم محمد، المرجع السابق، ص 169.

حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتطبق على هذه الطرق... الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق"⁽¹⁾.

سادساً: المضائق الدولية التي تنظمها اتفاقيات دولية خاصة نافذة منذ زمن طويل

وهذا ما ذكرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 صراحة بنص المادة 35/ج (ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس... (ج) النظام القانوني للمضائق التي تنظم المرور فيها -كليا أو جزئياً- اتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق"⁽²⁾.
والحقيقة أن أغلب هذه المضائق المنظمة بالاتفاقات الدولية هي "مضائق ذات أهمية كبيرة على الصعيد الاستراتيجي والاقتصادي، وهذا سبب اهتمام الدول بها منذ زمن بعيد وتنظيم وضعها القانوني باتفاقيات من أجل ضمان وسلامة الملاحة فيها وعدم إغلاقها"⁽³⁾، ومن الأمثلة الواضحة على هذه المضائق "المضائق الدنماركية الواصلة بين بحر الشمال ببحر البلطيق، والتي ينظمها اتفاق كوبنهاجن الدولي المبرم في 14 مارس 1657، ومضيق ماجلان الواصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي، والذي تنظمه معاهدة يونس أيرس المبرمة في 23 يوليو 1881، ومضيق جبل طارق الواصل البحر المتوسط بالمحيط الأطلنطي الذي ينظمه الإعلان الفرنسي - البري، طاني الصادر في 8 ابريل 1904، والمضائق التركية (البوسفور والدردينيل) التي تنظمها -الآن- معاهدة مونترويكس المبرومة في 20 يوليو 1936، ومضيق ملقا الواصل بين المحيط الهندي بخليج بيغو والذي ينظمة الاتفاق الثلاثي المبرم في 24 فبراير 1977 بين كل من أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة"⁽⁴⁾.

1 عتلم، حازم محمد، المرجع السابق، ص171، ص172.

2 اتفاقية الأمم المتحدة، 1982.

3 مدني، محمد عمر، المرجع السابق، ص281.

4 عتلم، حازم محمد، المرجع السابق، ص172.

المطلب الثاني: الأحكام القانونية للمرور العابر

صاغت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 قواعد المرور العابر في أنواع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ذلك لأن للمضائق أهمية كبرى في ميدان الملاحة البحرية والرابط بين قارات العالم، وتشكل العمود الفقري للاقتصاد العالمي.

ويعتبر نظام المرور العابر من الانظمة المستحدثة في قانون البحار، ونظمت قواعده القانونية بنصوص المواد 37، 38، 39، 40، 41، 42، 43، 44، من إتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في عام 1982.

حيث نصت المادة 38 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على أنه: "1. تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يُعاقب، إلا أن...

2. المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد وهو المرور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة"⁽¹⁾.

وعليه سوف نتطرق في هذا المطلب إلى دراسة حقوق وواجبات الدول الشاطئة كفرع أول وحقوق وواجبات السفن والطائرات والغواصات الممارسة للمرور العابر.

¹ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول الشاطئة للمضائق

تتمتع جميع السفن والطائرات الأجنبية في المضائق بحق المرور العابر في المضائق الدولية "ولا يجوز للدولة أو الدول الواقعة فيها المضيق، أن تعيق حق المرور العابر"⁽¹⁾.
 "لاحظ أن الإتفاقية إذا كانت قد قررت حقاً للسفن والطائرات في المرور العابر في المضائق الدولية فإنها في المقابل تلك قررت للدول الشاطئة لهذه المضائق حقوقاً وفرضت عليها بعض الإلتزامات في ممارستها لهذه الحقوق"⁽²⁾

وعليه كل حق للدولة الشاطئة للمضائق مقابله التزام كآآتي:⁽³⁾

1. للدول الشاطئة أن تعين ممرات بحرية صالحة للملاحة البحرية في المضائق الدولية وأن تضع نظم لتقسيم حركة المرور إذا كان لازماً لسلامة السفن و "يجوز لها أن تعتمد إلى تحديد ممرات بحرية ونظم لتقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات البحرية أو النظم التي كانت عينتها أو قررتها من قبل، وذلك عندما تقتضي الظروف وبعد أن ذلك للسفن والطائرات الممارسة للمرور العابر شرط أن تتوافق هذه الممرات والانظمة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً والخاصة بالسلامة في البحر، ومنع المصادمات البحرية وأن تحيل الدولة الشاطئة مقترحاتها للممرات والانظمة التي تريد استبدالها إلى المنظمة الدولية المختصة لاعتمادها، وإذا كان المضيق يطل على دولتين أو أكثر فإن تعيينها يكون بالتشاور بين تلك الدول والمنظمة الدولية المختصة"⁽⁴⁾.

2. كذلك يحق للدولة الشاطئة اعتماد القوانين والأنظمة اللازمة للأمور الآتية:

" أ. سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحري.

1 الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق، ص154.

2. منان، مأمون، المرجع السابق، ص119.

3 انظر المادة 41 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، 1982.

4 العناني، ابراهيم، 1985، القانون الدولي للبحار، دار الفكر العربي، مصر، الجزء الاول، ص183.

ت. منع التلوث وخفضه، والسيطرة عليه بتطبيق الأنظمة الدولية الخاصة بتصريف الزيت وفضلاته وغيرها من المواد الضارة.

ث. منع الصيد.

ج. تحميل أو إنزال سلع أو أشخاص أو عملات خلافاً لما تنص عليه قوانينها" (1)

3. وكذلك يجب على الدولة الشاطئية معاملة جميع السفن الأجنبية بدون تمييز قانوني أو فعلي طبقاً

لنص المادة 42/ف 4، 3، 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، والتي تنص:

" 2. لا تميز هذه القوانين والأنظمة قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية ولا يكون الأثر العملي

لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقة أو الإخلال به.

3. تعلن الدول الشاطئية للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين.

4. تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر" (2).

4. كما أوجبت المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الدول الشاطئية عدم إعاقة المرور

العابر بالمضيق "فيجب عليها الامتناع عن القيام بأي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر، كما يجب

يجب عليها أيضاً أن تعلن عن أي خطر تكون على علم به من شأنه تهديد الملاحة أو التلحيق داخل أو

فوق المضيق، دون أن تلجأ إلى وقف العمل بنظام المرور العابر" (3).

1 المنان، مأمون، المرجع السابق، ص119، ص120.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

3 سلامة، أحمد عبدالكريم، 1989، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، مصر، مجلد 45، ص118-120.

الفرع الثاني: حقوق والتزامات السفن والطائرات والغواصات الممارسة للمرور العابر

تتمتع السفن والطائرات الأجنبية عند مرورها العابر بالحصانة وبالتالي كل ما يقع على ظهر السفينة يخضع لقانون دولة العلم، وطبقاً لنص المادة 44/ف5 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه "5. عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول الشاطئة للمضائق نتيجة لذلك".⁽¹⁾

فعلية إذا كانت السفن والطائرات أثناء مرورها العابر تتمتع بحصانة فمقابل هذا الحق يقع عليها التزام بتحمل المسؤولية الدولية في حال انتهاك والحاق الأضرار أثناء مرورها العابر بالمضائق الدولية للدول الشاطئة للمضيق.

أولاً: الأحكام المشتركة بين السفن والطائرات

" وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 1/39 وبنودها جميعاً من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، فيجب على السفن والطائرات أن يكون مرورها سريعاً دون إبطاء وكذلك عليها الامتناع عن القيام بأي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي كما وردت بميثاق الأمم المتحدة والإمتناع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة ضرورة، وأن تحترم كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الشاطئة والخاصة بالمرور العابر".⁽²⁾

¹ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

² انظر المادة 1/39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

ثانياً: حقوق وواجبات السفن

" أن تلتزم وتتمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية والمتعلقة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية التي تهدف لمنع المصادمات في البحر، وتلك المتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه."⁽¹⁾، هذا ما نصت عليه المادة 2/39 أ، ب من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وكذلك نصت المادة 40 من الاتفاقية على أنه: "ليس للسفن الاجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري، والمسح الهيدروغرافي أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول الشاطئة للمضائق."

ثالثاً: حقوق وواجبات الطائرات

طبقاً لما ورد في نص المادة 39 فقرة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مراعاة احترام القواعد الجوية الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، والمطبقة على الطائرات المدنية، وعلى الطائرات الحكومية أن تمتثل بصورة اعتيادية لتدابير السلامة الملاحية، وأن تقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع مراعاة سلامة الملاحية، ويجب عليها أن ترصد في جميع الأوقات المذبذبة اللاسلكية المعتمدة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية وتلك المخصصة لحركة الضرورة."⁽²⁾

وأن الاحكام السابق ذكرها تطبق في وقت السلم فقط دون الحرب وإن إتفاقية 1982م وسعت من سلطات الدولة الشاطئية، ويظهر ذلك بالخصوص في النص على "ضرورة إمتناع السفن والطائرات

¹ إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، عام 1982.

² المادة 3/39، من إتفاقية الأمم المتحدة، 1982.

المارة مروراً عابراً عن استعمال القوة أو التهديد باستعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الإستغلال السياسي للدول الشاطئة ما يعطي للدولة لدى إحساسها بوجود خطر يهدد كيانها الحق في استعمال الدفاع الشرعي.⁽¹⁾

وتحدد قرار الجمعية العامة المرقم (3314) والمؤرخ في 14 كانون الثاني 1974 "الاعمال التي تعد عدواناً والتي أجاز فيها للدولة التي يقع أحد من هذه الأعمال أن تستخدم حق الدفاع الشرعي."⁽²⁾

" احترام كافة القوانين والانظمة التي تسنها الدولة المطلة على المضيق، والخاصة بالمرور العابر، وفي حالة إذا ما تصرفت سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة نتيجة ذلك."⁽³⁾

رابعاً: حقوق وواجبات الغواصات

في هذا الجانب المتعلق بمرور الغواصات في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية "إن المواد الخاصة بالمرور العابر، الواردة في الجزء الثالث من اتفاقية 1982، لم تنص على ضرورة مرور

¹ العناني، إبراهيم، المرجع السابق، ص184.

² الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق، ص210-211، مأخوذ من:

- عرف القرار المذكور العدوان أنه استعمال القوات المسلحة من قبل دولة ما ضد السيادة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لدولة أخرى أو بأي شكل يتنافى وميثاق الأمم المتحدة وعدد قرار الجمعية العامة الحالات التي تعد عدواناً والتي يجوز للدول الشاطئة للمضيق منع السفن من حق العبور العابر ومن هذه الحالات:
- الغزو بواسطة القوات المسلحة لدولة من إقليم دولة أخرى.
- إلقاء القنابل بواسطة القوات المسلحة لدولة ما ضد إقليم دولة أخرى.
- ضرب حصار على موانئ أو سواحل دولة ما بواسطة القوات المسلحة لدولة أخرى.
- هجوم القوات المسلحة لدولة ما على القوات المسلحة البرية أو البحرية أو الجوية أو الأسطول البحري أو الجوي لدولة أخرى.
- استعمال القوة المسلحة لدولة ما الموجودة في إقليم دولة أخرى.
- تصرف الدولة في السماح بوضع إقليمها تحت تصرف دولة أخرى يستخدم من قبل تلك الدولة الأخرى لارتكاب عمل عدواني ضد دولة ثالثة.
- إرسال عصابات مسلحة أو مجاميع أو قوات غير نظامية أو مرتزقة من قبل الدولة أو بإسمها والتي تقوم بأعمال القوة المسلحة ضد دولة أخرى من الخطورة بحيث تعادل الأعمال المدونة أعلا، أو تورط الدولة بصورة حقيقة في ذلك.
- لمجلس الأمن أن يحدد أية أفعال أخرى تشكل عدواناً.

³ المجال البحري في الموقع التالي: <http://www..F-law.net/law/threads>.

الغواصات وهي طافية بخلاف ما هو عليه الحال في المرور البريء في البحر الإقليمي خارج هذه المضائق.⁽¹⁾

قد أوضح الدكتور محمد الحاج حمود هذه الفكرة بشرح مفصل ومناقشة قانونية "ب طرح السؤال الآتي: هل تعني عبارة أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل والسريع الواردة في الفقرة الأولى (ج) من المادة 39، أن الغواصات تستطيع المرور وهي غاطسة؟ الجواب عن هذا السؤال يقتضي النظر إلى طريقة مرور مختلف السفن وهي قضية واقع ولكن لها في نفس الوقت جانب قانوني وتحديد العلاقة بين الواقع والقانون في هذا المجال تعتمد على القرائن.... لذا لا يمكن للشخص الاعتيادي أن يقرر الطريقة المعتادة لمرور الغواصات بمعزل عن ذلك المحيط وتلك الطبيعة، فطريقة المرور يمكن أن تتغير وفقاً لعوامل مختلفة، منها شكل الممر الملاحي وكثافة المرور فيه والعوامل الأمنية وطبيعة المهمة، وقواعد المتن وغير ذلك إذ أن الأشكال المعتادة لسير الغواصات وخاصة الغواصات الذرية الحديثة هي أن تبحر وهي غاطسة وهي الطريقة المصممة من أجلها، فهي تكون على السطح أقل قدرة على المناورة ونظامها الخاص بتجنب التصادم يعمل بشكل أقل كفاية، وتقل قدرتها على الرؤية كما أنها تشكل هدفاً صغيراً قد لا يظهر على شاشات الرادار للسفن الأخرى، وعندما تسير طافية في منطقة مزدحمة في الملاحة فإن ذلك السير يشكل خطراً عليها، ولهذا فهي تحتاج إلى مضائق توفر قدرة معينة على الغطس ومواصفات هيروغرافية تسمح بالملاحة الغاطسة."⁽²⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص194.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص194-195.

المبحث الثاني: نظام المرور البريء وأحكامه

لقد صاغت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 المرور البريء في البحر الإقليمي بنص المادة 17 إلى المادة 32 من الاتفاقية بنصها: "رهنأ بمراعاة هذه الإتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".⁽¹⁾

وهذا المرور البريء يعنى الملاحة خلال البحر الإقليمي وحق تتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وعليه سنتناول في هذا المبحث دراسة نطاق تطبيق المرور البريء، كمطلب أول والقواعد القانونية المنظمة للمرور البريء كمطلب ثاني.

المطلب الأول: نطاق تطبيق نظام المرور البريء

سوف نتناول بالبحث دراسة تعريف البحر الإقليمي كفرع أول، وتحديد البحر الإقليمي كفرع ثاني، ومدى البحر الإقليمي كفرع ثالث.

الفرع الأول: تعريف البحر الإقليمي

تباينت آراء فقهاء القانون الدولي في معنى البحر الإقليمي فيعرفه الدكتور حامد سلطان بأنه: قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه.⁽²⁾

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

² سلطان، حامد، 1969، القانون الدولي العام وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الرابعة، ص 609.

وعرفه الدكتور محمد سامي جنينة بأنه: "ذلك الجزء من البحار العامة الملاصق للأرض والذي يدخل في ملكيتها".⁽¹⁾

فيعرفه الأستاذ جيدل G.Gidel بأنه: شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى.

وعرفه المعهد القانوني الدولي في دورة ستوكهولم عام 1928 بأنه: "منطقة البحر الذي يغطي سواحل الدولة"⁽²⁾.

وهناك بعض فقهاء القانون الدولي ممن يرون بأن البحر الإقليمي هو المنطقة الواقعة بين إقليم الدولة والبحر العالي، والذي تمتد إليه سيادة الدولة، ويقول الدكتور ديبيز L. Delbez "تمتد سيادة الدولة وبالتالي نطاقها القانوني الداخلي إلى منطقة من المياه تتوسط بين سواحلها والبحر العالي وتدعى البحر الإقليمي"⁽³⁾

ومؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي العام لعام 1930 فعرفه ما يلي: "يشمل إقليم الدولة منطقة من البحر تدعى في هذه الإتفاقية باسم البحر الإقليمي، وتمارس السيادة هذه المنطقة وفقاً للشروط المحددة في هذه الإتفاقية وفي بقية قواعد القانون الدولي."⁽⁴⁾

اما إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي 1958، فعرفت البحر الإقليمي بالمادة الأولى بأنه: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البريء ومياها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي."⁽⁵⁾

1 جنينة، محمد سامي، 1933، القانون الدولي العام، مطبعة الاعتماد، القاهرة، ص238.

2 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص98-99.

3 غانم، محمد حافظ، 1967، مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، ص409.

4 التقرير الذي قدمه F.Castberg إلى دورة Aix-en-Provence ، المعهد القانوني الدولي، عام 1954، الكتاب السنوي للمعهد، 1954، ص120 وما بعدها.

5 إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، 1958.

أما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عرفت البحر الإقليمي بنص المادة الثانية بقولها: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البريء ومياها الداخلية، أو مياها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".⁽¹⁾

وطبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة عام 1982 لقانون البحار، يمتد نطاق حق المرور البريء في البحر الإقليمي وكذلك في المياه الأرخيبيلية الذي سوف نتطرق له الفصل الرابع من هذه الدراسة.

الفرع الثاني: تحديد البحر الإقليمي

مسألة تحديد البحر الإقليمي مهمة جداً لما لها من أثر بالغ ومباشر على تحديد بقية المناطق البحرية، حيث نصت المادة الثانية من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982م على أنه:

"1. تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البريء ومياها الداخلية، او مياها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2. تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك قاعه وباطن أرضه.

3. تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمرعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".⁽²⁾

وقد أبدت محكمة العدل الدولية وجود هذا القيد في قرارها الصادر في 18 كانون الأول عام 1951م في قضية المصائد والذي جاء فيها: ".... إن لتحديد المجالات البحرية جانباً دولياً دائماً، فهو لا

¹ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

² إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، عام 1982.

يتعلق بإرادة الدولة الشاطئية وحدها...، إن نفاذه تجاه الدول الأخرى يستمد من القانون الدولي، لذا لا يمكن للدولة أن تتبالح في ممارسة هذا الحق".⁽¹⁾

وحددت إتفاقية البحر الإقليمي لعام 1958، وإتفاقية 1982م طرق رسم خطوط الأساس في طرق ثلاث هي:

أولاً: خط الأساس العادي:

أخذت به إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 في مادتها الثالثة "مالم ينص على خلاف ذلك في هذه المواد فإن خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحسار مياه البحر المنخفض الممتد على طول الساحل"، وهذا ما أخذت به كذلك إتفاقية 1982 في مادتها الخامسة بقولها: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الإتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل."

وهذا يعني أن خط الأساس هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة ويتبعه في مختلف تعاريفه الطبيعية وأماكن بروزه وتجاويفه، وبهذا النص حسم الخلاف في الفقه الدولي وفي تعامل الدول حول معنى انحسار المياه وهل يعتبر ذلك وفقاً لمعدل الانحسار أو وفقاً لمعدل أقصى الانحسار الشهري أو وفقاً لأقصى الانحسار خلال السنة الواحدة".⁽²⁾

هنا عندما تكون السواحل مستقيمة ليسهل تطبيق هذه القاعدة.

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص101.
² الغنيمي، محمد طلعت، الأحكام العامة في قانون الأمم، 1970، منشأة المعارف الاسكندرية، ص1036-1037.

ثانياً: خطوط الأساس المستقيمة:

"ستعمل هذه الطريقة في حال يكون في الساحل انبعاث عميق او انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة."⁽¹⁾

وقد نظمت المادة الرابعة من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي 1985م، والمادة السابعة من إتفاقية 1982، كيفية رسم هذه الخطوط، "وضعتا مجموعة من الشروط لرسم هذه الخطوط يمكن إجمالها في:

1. أن لا تخرج الخطوط المستقيمة عن الاتجاه العام للساحل.
2. أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط المستقيمة مرتبطة بالإقليم البريء ارتباطاً وثيقاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.
3. أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط المستقيمة إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن البحر العالي أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.
4. عند رسم هذه الخطوط، يجب مراعاة المزايا الاقتصادية للإقليم والتي تظهر حقيقتها وأهميتها جلية بالإستعمال منذ القديم.
5. عندما يؤدي رسم الخطوط المستقيمة إلى اقتطاع أجزاء من البحر الإقليمي أو البحر العالي وضمها كمياه داخلية، فإن حق المرور البريء يظل قائمة في هذه المياه.

وتم أخذ فكرة الخطوط المستقيمة من قرار محكمة التحكيم الدائمة في قضية Grisbadanna بين السويد والنرويج، وكذلك قرار محكمة العدل الدولية في قضية المصائد بين بريطانيا والنرويج.

" حول تحديد مصائد كل منهما في بجره الإقليمي، واستندت إتفاقية جنيف لعام 1958 وكذلك لم تخرج إتفاقية قانون البحار لعام 1982م عن حكم المحكمة فبينت كيفية قياس البحر الإقليمي، فحدد

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص102-103.

معيار عام يبدأ من آخر نقطة تتحسر عنها مياه الجزر ووضع معيار إلى جانب هذا المعيار العام احتياطاً يلائم الدول التي تتميز سواحلها بالتعاريح والنتوءات.⁽¹⁾

وعليه فقد أكدت إتفاقية 1982م لقانون هذه القواعد التي اعتتقتها إتفاقية جنيف لعام 1958م بالمادة السابعة بفقراتها الستة بقولها: "1. حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق وانقطاع، او حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.

2. حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلنا وظروف طبيعية اخرى، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى الجزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقاً لهذه الإتفاقية.

3. يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس للمستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البريء ارتباطاً وثيقاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

4. لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بُنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام.

¹المجذوب، محمد، 2007، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، ص482.

5. حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة (1)، يجوز أن تؤخذ في عين الاعتبار في تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتاً جلياً بالاستعمال الطويل.

6. لا يجوز لدولة أن يطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار، أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽¹⁾

ثالثاً: الحالات الخاصة في قياس البحر الإقليمي

هناك بعض المناطق والدول التي لا يمكن تطبيق طريقة خط الأساس العادي أو خطوط الأساس المستقيمة، وهنا لابد من اعتماد طريقة تتلائم مع كل حالة ويمكن إجمالها في:

أ. الجزر:

فقد حددت المادة 121/ف1 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982م بتعريف "الجزيرة هي رقعة من الأرض مكونة ومحاطة بالماء، وتعلو عليه في حالة المد."

فيحسب قياس البحر الإقليمي ويحدد "خط الأساس للجزر بطرق تختلف بحسب قربها أو بعدها من الساحل، فإذا كانت الجزيرة بعيدة عن كل أرض أخرى، عندئذ تطبق قاعدة انحسار المياه وقت الجزر لتحديد خط الأساس المحيط بها، أما إذا كانت الجزيرة قريبة من أرض أخرى لنفس الدولة دون أن تقع ضمن بحرها الإقليمي فإن البحرين بين الإقليمين يكونان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي، أما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لأرض أخرى لنفس الدولة فإن الحل غير متفق عليه إلى

¹ المادة السابعة من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

الآن، ولا توجد قاعدة ثابتة في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها، ولهذا يختلف تعامل الدول من حالة إلى أخرى وفقاً لمصالحها الوطنية.⁽¹⁾

ب. المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر:

حددت المادة 13 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ذلك بقولها: "1. المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعياً محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد، وعندما يكون المرتفع الذي ينحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد ادنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

2. عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به."⁽²⁾

ج. الخلجان:

فالخليج كما عرفته الفقرة الثانية من المادة العاشرة بانه: "انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل تلك الانبعاث."⁽³⁾

والخلجان على نوعين "المحاطة بإقليم دولة واحدة فيعتبر الخليج وطنياً إذا لم تزد فتحته الخارجة عن 24 ميلاً بحرياً، ويكون خط الأساس فيه هو الخط الموصل بين نقطتي انحسار المياه عند

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص104.

² إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، 1982.

³ إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، 1982.

ضفتي الفوهة، أما الخليج الدولي الذي تزيده فتحته عن 24 ميلاً بحرياً فإنه يمكن رسم خط قياس مستقيم طوله 24 ميلاً داخل الخليج بطريقة تسمح بأن ينحسر أكبر مساحة ممكنة من الماء بواسطة خط بهذا الطول، أما 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.⁽¹⁾

د. الخلجان التاريخية:

حيث نص في الفقرة السادسة من المادة العاشرة من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، حيث لا تنطبق أحكام قياس الخلجان على الخلجان التاريخية، ولا ينطبق عليها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة السابعة، حيث أن إتفاقينا 1958، 1982 معاير للخلجان التاريخية، وعليه يمكن أن تستند فكرة الخلجان التاريخية إلى نظرية عامة قائمة على السند التاريخي واستناداً لهذه الفكرة يمكن أن تخضع منطقة ما إلى سيادة الدولة عند اجتماع الشرطين التاليين: الأول: ممارسة الدولة المعنية لاختصاصاتها على ذلك الخليج لمدة طويلة أو غير معلومة، والثاني: قبول الدول الأخرى بتلك الممارسة أو على الأقل عدم معارضتها.⁽²⁾

وهذه الخلجان التاريخية عديدة منها: خليج بالك، وخليج فارانجر فجورد (Varanger Fjord) في النرويج بعرض 30 ميل، وفي الولايات المتحدة خلجان كيب كود (Cape Cod) ومونتيري (Monteray)، وسانتا مونتيكا، وكذلك خليج سرت الكبير في ليبيا بعرض 330 ميل يعتبر خليجاً تاريخياً.

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص105.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص105.

هـ. مصبات الانهار:

فقد نصت عليها المادة التاسعة من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 " إذا كان هناك مصب نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطأً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطيتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه"

و. الموانئ:

قد حددت المادة الحادية عشر من إتفاقية عام 1982 وقبلها إتفاقية 1958 طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ إذا قررت "إن.... تعد جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئ"

الفرع الثالث: مدى البحر الإقليمي

أثار موضوع تحديد مدى البحر الإقليمي الكثير من المناقشات الفقهية والخلافات بين الدول، حيث ظهرت الإرهاصات الاولى لقياس مدى البحر الإقليمي "بأن يتم تحديده بالمسافة التي تصل إليها طلقة المدفع، لان طلقة المدفع حينها لم تكن تصل إلا لثلاثة أميال، فلذلك تم تحديد المسافة بثلاثة أميال بحرية غالباً."⁽¹⁾

وأول من "طرح الفكرة بصورة مبدأ عام الفقيه الهولندي بنكرشوك وعبر عنه في قوله المشهور "تتوقف سلطة الأرض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الأسلحة"، إلا أن هذه الفكرة بدأت تتغير مع التطور التكنولوجي وتزايد مصالح الدول في منطقة البحر الإقليمي، ويبدو أن الاتجاه السائد في الفقه الدولي يميل إلى ترك هذه المسألة إلى حرية الدول، وقد أيدت محكمة العدل الدولية في قرارها بقضية المصائد

¹ أبو دقة، عيبر، 2012، رسالة ماجستير، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، ص18.

النرويجية عدم وجود مدى متفق عليه للبحر الإقليمي إلا أنها أكدت أن لتحديد هذا المدى جانب دولي ولا يخضع لإرادة الدولة وحدها، إنما يخضع في نفاذه تجاه الغير إلى قواعد القانون الدولي.⁽¹⁾

"ومع التطور التكنولوجي ادى إلى مطالبة بزيادة امتداد البحر الإقليمي إلى غاية (12) ميلاً بحرياً، وهناك دول لم تكثف بذلك بل طلبت إلى أن يصل إلى غاية 200 ميل بحري مدول امريكا اللاتينية."⁽²⁾

وقد ذكرت إتفاقية جنيف 1958 في مادتها 24 الفقرة الثانية "مدى البحر على أن المنطقة المتاخمة لا يجوز أن تتجاوز المنطقة المتاخمة مسافة اثني عشر ميلاً تحسب من خط الأساس الذي يُعد نقطة يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي."

وجاءت إتفاقية الامم المتحدة لعام 1982 وحددت عرض البحر الإقليمي في المادة الثالثة بقولها: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الإتفاقية."

المطلب الثاني: القواعد القانونية المنظمة للمرور البريء في البحر الإقليمي

استقر العرف الدولي على أن سيادة "الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البريء إلى منطقة بحرية متاخمة لسواحلها تعرف باسم البحر الإقليمي."⁽³⁾

فقد كثرت محاولات من قبل عدد كبير من القانونيين الدوليين للحد من سلطة الدولة على مياهها الإقليمية فوصفت المادة الاولى من إتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي حق الدولة على بحرها الإقليمي حق سيادة، ومع ذلك فلا يمكن أن نعمم القول بان الدول تعتبر بحرها الإقليمي حق

1 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص108-109.

2 أبو دقة، المرجع السابق، ص18.

3 عصاد، العمامي، المرجع السابق، ص69.

متماثلاً مع إقليمها البريء، وعلى كل حال فقد أجمع فقهاء القانون الدولي على اعتبار البحر الإقليمي امتداداً للعنصر من إقليم الدولة وهو لا يختلف من حيث وضعه القانوني عن أي جزء من أجزاء أراضي الدولة كما جاء في المادة الأولى من إتفاقية جنيف المذكورة اعلاه والمادة الثانية من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، كما تمتد سيادة الدولة إلى قاع المياه الإقليمية وما هو تحت القاع كما تتضمن المادة 16 حق الدولة بحماية سلامتها ومصالحها، وتشترط المادة 17 على السفن الأجنبية ضرورة مراعاة القوانين المعمول بها في المياه الإقليمية للدولة.⁽¹⁾

حيث جاء في نص المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، بقولها " هنا بمراعاة هذه الإتفاقية تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي" وعليه فإن المرور البريء هو حق لجميع السفن وعليه سوف نتطرق في هذا المطلب لتنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء كفرع أول، والقواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة كفرع ثاني.

الفرع الأول: تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء

"منحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي."⁽²⁾

"بشرط في هذه الحالة أن يكون التنظيم بموجب قوانين وأنظمة تصدرها الدولة الساحلية لتطبق

على جميع السفن الأجنبية دون تمييز وعلى الدولة الساحلية أن تعلن عن هذه القوانين والأنظمة."⁽³⁾

¹ صباريني، غازي حسن، المرجع السابق، ص213.

² المادة 20، ن إتفاقية قانون البحار، 1982.

³ فضيلة، لغيمة، المرجع السابق، ص39-40.

وعليه فيكون للدولة الساحلية المنظمة للمرور البريء على بحرها الإقليمي واجبات وحقوق سوف نقوم بسردها:

أولاً: القوانين والانظمة

ويجوز ان تتناول الانظمة ما يأتي:

1. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري

وهو ما يطلق عليه بسلامة المواصلات البحرية للسفن الداخلية والخارجة من وإلى البحر الإقليمي، فمن حق الدولة الساحلية أن تحدد خط سير مرور السفن ومنع السفن من دخول بعض المناطق المحذورة لأسباب أمنية، او عسكرية، أو ملاحية، أو تنظيمية، ولها ان تستخدم الدولة الساحلية ما تراه مناسباً من سبيل الإرشاد للسفن الأجنبية.

2. حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية

"وغير ذلك من المرافق والمنشآت وعلى السفن التي تمر بالبحر الإقليمي حماية كافة الوسائل الملاحية التي وضعتها الدولة الساحلية."⁽¹⁾

3. حماية الكابلات وخطوط الانابيب

"على السفن الاجنبية المحافظة على الكابلات وخطوط الأنابيب الموجودة بالبحر الإقليمي، ذلك أن التعرض لها قد تلحق ضرراً بالسفينة وبالمياه الإقليمية أو تسبب بتلوثها."⁽²⁾

¹نقلًا عن الدكتور الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق، ص204
² الدسوقي، المرجع السابق، ص86.

4. حفظ الموارد الحية للبحر

"على جميع السفن أن تعمل على حفظ الموارد الحية إذ لا يسمح للسفن الأجنبية الصيد في مياه البحر الإقليمي، لسفن الدولة الساحلية وحدها حق الصيد في هذه المنطقة."⁽¹⁾

5. "حماية البيئة البحرية

إذ تلتزم السفن الأجنبية عند مرورها بالمياه الإقليمية مراعاة قواعد الحماية البيئية في هذه المنطقة، فلا يجوز لها رمي مواد صناعية أو مخلفات السفينة أو من حمولتها مما يؤثر على البيئة البحرية في هذه المنطقة.

6. يقع على السفينة الأجنبية الإلتزام بالقوانين واللوائح المتعلقة بمصائد الأسماك الخاص بالدولة الساحلية، وعدم المساس بالقوانين والانظمة الجمركية او الضريبية للدولة الساحلية أو المتعلقة بالهجرة، والتي تؤثر على الصلة العامة."⁽²⁾

7. "على السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتثل لتلك القوانين والانظمة الدولية المقبولة بشأن منع مصادمات البحر."⁽³⁾

ثانياً: على الدولة الساحلية تعيين ممرت للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي

1. فللدولة الساحلية وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنص المادة 22 منها "أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة واتباع نظام تقسية حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

¹ القتلاوي، المرجع السابق، ص205.

² القتلاوي، المرجع السابق، ص206-207.

³ محمد، أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص220.

2. ولها أن بصفة خاصة أن يفرض على الغواصات والناقلات 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.

3. تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة ما يلي:

أ. توصيات المنظمة الدولية المختصة.

ب. وأي قنوات تستخدم مادة للملاحة الدولية.

ت. وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

ث. كثافة حركة المرور.

4. تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها

الإعلان الواجب.⁽¹⁾

ثالثاً: على الدولة الساحلية عدم إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي وعدم

تحصيل رسوم على المرور البريء في البحر الإقليمي.

على الدولة الساحلية طبقاً لنص المادة 24 من إتفاقية قانون البحار إلترام بان لا تعيق حق

المرور البريء المقرر للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي الا وفقاً لهذه الإتفاقية، ويمنع عليها عند

وضعها للقوانين والأنظمة مايلي:

¹ المادة 22، إتفاقية قانون البحار.

1. "فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به.

2. أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع أي دولة أو منها أو لحسابها."⁽¹⁾

وذكرت المادة 26 من الإتفاقية عدم فرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها من البحر الإقليمي.

رابعاً: منع المرور البريء وشروط إيقافه.

من حق السفن الأجنبية المرور البريء دون إعاقته من قبل الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي إلا أن هذه السفن عليها أن تلتزم بكافة القوانين والأنظمة للدولة الساحلية "وبناءً على ذلك يكون للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً، كذلك بالنسبة للسفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد الرسو في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية للدولة الساحلية أن تتبع الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي تخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في الموانئ."⁽²⁾

وقد كفلت هذه الحقوق حماية للدولة الساحلية بموجب نص المادة 25 من إتفاقية قانون البحار عام 1982.

وقد حددت المادة 19 من إتفاقية الأمم المتحدة عام 1982 معنى المرور البريء، وحددت كذلك الأنشطة الضارة التي تقوم بها السفينة الأجنبية وأثناء وجودها بالبحر الإقليمي.

¹ المادة 24 من إتفاقية قانون البحار.

² الدسوفي، المرجع السابق، ص88.

ونصت على ما يلي:

1. يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتك هذا المرور طبقاً لهذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي العام.
2. يعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:
 - أ. أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
 - ب. أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
 - ج. أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - د. أي عمل عدائي بهذه المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - هـ. إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
 - و. إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
 - ز. تحميل أو تنزيل أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية، أو الضريبية، أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
 - ح. أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية.
 - ط. أي نشاط من أنشطة صيد السمك.
 - ي. القيام بأنشطة بحث أو مسح.

ك. أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل. أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.⁽¹⁾

خامساً: الإختصاص القضائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي.

حيث أن المرور البريء هو حق يتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غيرها ساحلية خلال البحر الإقليمي، ويعتبر استثناءً وقيد يرد على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، إلا أنه يبرز تساؤل هنا حول قيام السفينة الأجنبية مخالفة في البحر الإقليمي فصل يكون الإختصاص القضائي هنا لدولة العلم أم للدولة الساحلية باعتبار أن بحرها الإقليمي امتداد طبيعي لسيادتها القانونية.

"يبدو أن التعامل الدولي مسار على تطبيق قوانين دولة العلم على الاعمال القانونية التي تقع على ظهر السفينة، باعتبار أن وضع القواعد المتعلقة بالنظام على متن السفن يدخل دائماً في إختصاص دولة العلم المانع، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون العمل وهذا ينسجم مع المنطق."⁽²⁾

لقد ميزت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الإختصاص القضائي للدول الساحلية بين الولاية المدنية، والولاية الجنائية.

1. الولاية الجنائية:

حيث أقرت المادة 1/27 من إتفاقية 1983، مبدأ عدم جواز خضوع السفن الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية بقولها: " لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية

¹ المادة 19 من إتفاقية قانون البحار.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص148.

مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:

- أ. إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- ب. أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- ت. أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة.
- ث. أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.⁽¹⁾

هذه الحالة الأولى التي تقر عدم جواز خضوع السفن الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية إلا في حالات محددة كما ذكرت أعلاه، والأساس يكون الاختصاص في هذه الحالة لدولة العلم. أما الحالة الثانية في "حال ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها بالمياه الداخلية قبل انتقالها إلى البحر الإقليمي هنا يحق للدولة الساحلية اتخاذ جميع الخطوات اللازمة وتطبيق قوانينها وإجراء التحقيق."⁽²⁾

الحالة الثالثة: "الجريمة المرتكبة في البحر العالي على متن سفينة أجنبية مارة مروراً فقط في البحر الإقليمي أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية، في هذه الحالة لا يجوز لتلك الدولة اتخاذ الخطوات على متن السفينة من أجل القبض على أي شخص أو التحري أو التحقيق المتصل بتلك الجريمة، إلا إذا كان ذلك جائزاً وفقاً لأحكام الجزء الثاني عشر من الإتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أو عند انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة وفقاً للجزء الخامس

¹ المادة 1/27 من اتفاقية قانون البحار.

² حمود، المرجع السابق، ص150.

والمتملق بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽¹⁾

2. الولاية المدنية:

تنقسم الولاية المدنية هنا إلى ولاية على الأشخاص الموجودين على متن السفينة وولاية من جهة أخرى على السفينة ذاتها.

بالنسبة للأشخاص المتواجدين على متن السفينة فإن الدولة الساحلية لا يجوز لها أن تحتجز أو تغيير اتجاه السفينة التي تمر بالبحر الإقليمي لممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص يوجد على متنها، فكل التصرفات الصادرة منهم أن الأشخاص الموجودين على متنها تخضع لقانون علم الدولة سواء من موت طبيعي أو الولادة، أو زواج، أو علاقات عمل.⁽²⁾

أما بالنسبة للولاية على الأشياء (السفينة) فإنه طبقاً لنص المادة 28/ف2 من إتفاقية 1982 "لايجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

ولا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقاً لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي، أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.⁽³⁾

¹حمود، المرجع السابق، ص150.

²الدسوقي، المرجع السابق، ص94-95.

³ المادة 28، من إتفاقية قانون البحار.

الفرع الثاني: القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة

"تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن أن تخضع لقواعد خاصة في مرورها بالبحر الإقليمي، وتستفيد من المرور البريء المقرر لها، والمقصود بهذه السفن هنا السفن الذرية، والسفن ذات الحمولة الخطرة والغواصات والسفن الحربية."⁽¹⁾

أولاً: السفن الذرية، والسفن ذات الحمولة الخطرة:

أثارت السفن الذرية⁽²⁾ والسفن ذات الحمولة الخطرة والتركيب الخاص (لناقلات النفط) اهتماماً خاصاً في المؤتمر الثالث لقانون البحار.

فقد نظمت إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لقانون البحار في مادته 22/ف2 حيث أجازت للدولة الساحلية ان "وبصفة خاصة أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية."

كما ألزمت الإتفاقية في مادتها 23 السفن المعينة عند ممارستها للمرور البريء عبر البحر الإقليمي "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الإتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن"

" والمقصود بها إتفاقية لندن لحماية البشرية في البحر لعام 1974 التي استنتجت من حكمها السفن الحربية، بخلاف المادة 23 المشار إليها التي تنطبق على جميع السفن، بما فيها السفن الحربية وأن هذه

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص139.

² انظر في Lucchini et M. Voelckel: "Passage dans les eaux territoriales et le séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire", p778.

المادة عند إشارتها إلى الإتفاقات الدولية، لم تشترط أن تكون تلك الإتفاقات مقبولة عموماً "أو المنطبقة" لذا سيحدث فراغ لو أن دولة العلم أو دولة الساحل لم تكن طرفاً في إتفاقية 1974".⁽¹⁾

وكذلك قد عقدت إتفاقيات دولية خاصة في الملاحة الذرية⁽²⁾

وعليه قد وضعت جميع هذه القواعد نظاماً واحداً يقوم على ضرورة أخذ الإذن مسبقاً، وكما يبدو فإن " نظام هذه الإتفاقيات فيعارض مع نظام المرور البريء في البحر الإقليمي، لأن المادتين 23 و2/22 أنتا بنظام أكثر مرونة ولا يتعدى بعض القيود التي تفرضها الطبيعة الخاصة لهذه السفن، تلك الطبيعة التي تجعلها تخضع إلى القانون الدولي الذري وإلى القانون الدولي للبحار في نفس الوقت، فهي في مفترق الطرق بين هذين القانونين حمل مخاطر الطاقة الذرية، وبنفس الوقت تخضع لمخاطر الملاحة البحرية، وعلى الرغم من أن هاتين المادتين لا تشترطان الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، إلا أن الطبيعة الخطرة لهذه السفن تستلزم الإشعار المسبق على الأقل، وذلك لتمكين دولة الساحل من التحقق من التزام تلك السفن بالشروط التي تفرضها الإتفاقيات الدولية".⁽³⁾

ثانياً: الغواصات

نظراً للخطورة التي تشكلها هذه المركبات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور

البريء⁽⁴⁾.

1 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص140.

2 وهذا التفسير أخذاً به مصر عند تصديقها على إتفاقية 1982م، إذ صرحت أنها طالما لم تكن طرفاً في الإتفاقات المشار إليها في المادة 23 لذا فإنها ستطلب من السفن التي تعمل بالطاقة الذرية والسفن الأخرى المشار إليها في تلك المادة، ان تحصل على إذن مسبق قبل دخولها بحرما الإقليمي، أنظر محمد الحاج حمود، الإتفاقيات بين الولايات المتحدة وبريطانيا، 1946/6/19، ومع إيطاليا 1964/11/23، حول دخول السفن الذرية Savanah للموانئ.

3 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص141.

4 لعمامري، عصاد، 2013، القيود الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، عام 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية، المجلة النقية للقانون والعلوم السياسية، العدد 2، ص561.

توجد قاعدة "مستقرة في القانون الدولي تلزم الغواصات بالإبحار في البحر الإقليمي طافية رافعه علمها، وتجسدت هذه القاعدة كذلك في المادة 20 من إتفاقية 1982م، ولقد تأكدت صلابة هذه القاعدة عندما رفض المؤتمر الثالث لقانون البحار اقتراحين البريءطاني والفيجي* يهدفان إلى تخفيف من هذه القاعدة بعدم إلزام الغواصة بالإبحار طافية رافعة علمها تلقائياً، وإنما بناءً على طلب من الدولة الساحلية.⁽¹⁾

تجسد هذا المبدأ بمرور الغواصة الأجنبية عبر الإقليم البحري للدولة الساحلية طافية، وترفع علمها بنص المادة 20 من الإتفاقية عام 1982، وإذا لم تحترم الغواصة أثناء مرورها لأحد القيدين أو كليهما، فإن ذلك لا ينفي مبدئياً صفة البراءة عن المرور، وإنما يعتبر ذلك مجرد قرينة على عدم البراءة، ولكن في حالة مرور الغواصة غاطسة يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع هذا المرور وفقاً للفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁽²⁾

ثالثاً: السفن الحربية

جاء تعريف السفن الحربية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بنص المادة 29 بأن "السفينة الحربية هي سفينة تابعة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".

1 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص141.
*الإقتراح البريطاني في الوثيقة A/CONF.62/C.2/L.19.
2 فضيلة، الغيمة، المرجع السابق، ص47.

وفي الواقع أن مسألة النظام القانوني لمرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية كانت أو لازالت واحدة من أكبر المسائل الخلافية أو المثيرة للجدل في قانون البحار.⁽¹⁾

ويعود هذا الخلاف إلى قرن سابق من خلال ثلاث سوابق 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 البحر الإقليمي.⁽²⁾

وطبقاً لأعمال مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي العام لعام 1930، الذي قرر أنه: "كقاعدة عامة ليس من حق الدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، أو أن تفرض الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، إلا أن للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط هذا المرور."⁽³⁾

إلا ان وضع القانوني الدولي في هذه المسألة لم يكن واضح فقد استمر عدد من الدول بين الإسناد الشديد لفكرة المرور البريء للسفن الحربية، وعدد من الدول إلى فكرة المطالبة بإخضاع هذا المرور إلى الإذن المسبق أو الإشعار المسبق مستندين إلى نتائج مؤتمر جنيف وإلى أمور أخرى، واحتفظت دول أخرى، خاصة الاتحاد السوفييتي وحلفائه، بقوانينها الوطنية التي تأخذ بالإذن المسبق وسجلت تحفظات على الإتفاقية، تهدف إلى استبعاد أي حكم يتعارض مع ما تتطلبه قوانينها من إذن مسبق، وخلال تلك الفترة وفي أثناء دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار أصدر عدد من الدول، وخاصة من دول العالم الثالث قوانين تعتمد مبدأ الإذن المسبق أو الإشعار المسبق.⁽⁴⁾

¹ عامر، صلاح الدين، 2000، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص125.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص143.

³ المادة 12 من مشروع الاتفاقية.

⁴ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص144.

وصدرت مدونات كثيرة في القانون الدولي إلى المؤتمر عام 1982، وتم إصدار اتفاقية 1982 لقانون البحار بخصوص موادها ووضحت موقع السفن الحربية، وجاء نصها يعترف بشكل واضح بحق المرور البريء للسفن الحربية، وعند التوقيع على الإتفاقية في مونتيجوباي في قانون الأول 1982، سجلت ثمان دول تحفظات حول المرور البريء وخاصة حول مرور السفن الحربية، والنقطة المشتركة بينها في تفسير المواد 19، و21، و25 من الإتفاقية على أنها تجيز للدولة الساحلية لأسباب تتعلق بأمنها "واعتماد إجراءات تقليدية تجاه السفن الحربية في إطار القوانين والأنظمة التي تضعها لتنظيم المرور في البحر الإقليمي".⁽¹⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص145-146.

الفصل الرابع

المرور العابر والمرور البريء في المياه الأرخيبيلية

تمهيد:

نظام المرور في المياه الأرخيبيلية من أنظمة المرور المستحدثة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وطبقاً لنص المادة الثانية من الإتفاقية والتي جاء بها:

"1. تمت سيادة الدولة خارج إقليمها البريء، ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام يجري ملاحق يعرف بالبحر الإقليمي.

ومن خلال هذا النص يتضح بعد ذكر الإقليم البريء للدولة ومياهها الداخلية، بوجود الدولة الأرخيبيلية ومياهها الأرخيبيلية، وبحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، وبالتالي يشمل حق المرور البريء طبقاً لهذا النص المياه الأرخيبيلية لذلك "إلا أن هذا النظام لم يكن للأرخبيلات نظام قانوني واحد ينظم شؤونها جميعاً، وإنما كانت تخضع لجملة من القواعد التي تخص الجزر أو المضائق الدولية أو أجزاء البحر المختلفة إلا أن هذا النظام أخذ يتبلور بصورة تدريجية، ماراً بمراحل مختلفة إلى ان وصل إلى صورته المتكاملة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بعام 1982."⁽¹⁾

وسوف نتطرق في هذا الفصل إلى تعريف الدولة الأرخيبيلية، ونشأة وتطور النظام القانوني للأرخبيلات كمبحث أول، والطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية كمبحث ثاني، والمرور في المياه الأرخيبيلية كمبحث ثالث، وأوجه الاختلاف بين المرور العابر والمرور البريء كمبحث رابع.

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص223.

المبحث الأول: نشوء وتطور النظام القانوني للأرخبيلات

عرفت المادة 46 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الأرخبيلية بانها: "أ. تعني الدولة الأرخبيلية الدولة التي تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى.

ب. يعني الأرخبيل (Archipel) ⁽¹⁾: مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه، والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً". وهذا التعريف قانوني طبقاً لإتفاقية قانون البحار إلا أنه لا بد من سرد نشأة وتطور النظام القانوني للأرخبيلات.

"والأرخبيلات تتضمن من الناحية القانونية بين نوعين للأرخبيلات:

- الأرخبيلات الساحلية: وهذه تكون في حدود دولة قارية أو بالقرب منها، وتكون تابعة لها.
- الأرخبيلات المحيطية: وتكون مجموعة من الجزر المتناثرة أو المترابطة فيما بينها، والمهيئة للاستمرار السكاني للبشرية، واستمرار للحياة اقتصادية خاصة لها." ⁽²⁾

بعد الاطلاع على نص المادة 46 أصبح نظام الأرخبيلات موجود في قانون البحار طبقاً لنص إتفاقي، إلا هذا النظام مرّ بعد مراحل لظهور واستقراره بهذه الإتفاقية حيث لم يقتصر مفهوم الأرخبيل منذ القرن التاسع عشر على المفهوم الجغرافي فأصبح تدريجياً يكتسب المفهوم القانوني ففي " 16 مارس 1854 أعلن ملك جزر هاواي بعد عدة سنوات ملكاً تونا Tonga، وفيجي عن نفس الموقف، وقد

¹ ترجع كلمة أرخبيل (Archipel) إلى التعبير اليوناني الذي يعبر عن الوضع في بحر إيجة الذي يتكون من عدد كبير من الجزر، راجع د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص578.

² سعد الله، عمر، المرجع السابق، ص281.

اعتبرت الدول الموقعة على إتفاقية 1921/10/20 بشأن حياذ جزر والمياه المحيطة بها وحدة متكاملة.⁽¹⁾

وبدأ يظهر الاهتمام بموضوع الأرخبيلات، ويأتي من خلال المساعي الحثيثة للدول الأرخبيلية لغرض فرض السيادة الإقليمية حتى تمتد على المسطحات المائية الفاصلة بين الجزر التابعة لدولة واحدة، هذا الأمر لم ينال "رضا الدول البحرية الكبرى نظراً لما في ذلك من مساس بالغ الضرر بحرية الملاحة الدولية."⁽²⁾

أدت هذه المواقف المتضاربة حول موضوع الأرخبيلات إلى مناقشة الموضوع وبدأ المؤتمرات الدولية، ففي "عام 1924، وفي دورة ستوكهولم ناقشت جمعية القانون الدولي تقرير (ALVAREZ) الذي يعتبر في مادته السادسة الجزر المكونة للأرخبييل وحدة واحدة يُقاس عرض بحرهما الإقليمي من أبعد الجزر من مركز الأرخبييل بشرط أن لا يتجاوز طول خطوط الأساس ضعف عرض البحر الإقليمي الذي اقترح أن يكون ستة أميال بحرية، وفي عام 1926 أعادت الجمعية مناقشة الموضوع إلا أنها لم تتوصل إلى النتيجة المرجوة نظراً لحساسية الموضوع المرتبط بالمصالح المتضاربة لكل من الدول البحرية الكبرى، والدول الأرخبيلية لذلك لم يتطرق مشروع الإتفاقية الذي أعدته الجمعية إلى هذا الموضوع."⁽³⁾

بحث موضوع الأرخبيلات كذلك في معهد القانون الدولي الأمريكي بطريقة مشابهة لإقتراح الفاريز السابق إلا أن لم يحدد الحد الأقصى لأطوال الخطوط الأساس، وهذا ما ذهب إليه كذلك الفقيه الألماني (Schucking) في مشروعه الذي قدمه للمناقشة في مؤتمر تدوين القانون الدولي في لاهاي عام

1 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص224.

2 الغنيمي، محمد طلعت، 2010، الأحكام العامة في قانون الأمم، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص124.

3 عصاد، المرجع السابق، ص88.

1930 في المادة الخامسة من مشروعه بان الجزر التي تكون الأرخيبيل واحدة، وأن عرض البحر الإقليمي يقاس اعتباراً من الجزر الأبعد عن مركز الأرخيبيل.⁽¹⁾

تختلف مواقف الدول حول هذا الموضوع فبعضها رفضت فكرة اعتبار الأرخيبيل وحدة مستقلة، فبالنسبة لهذه الدول يكون لكل جزيرة بحرهما الإقليمي الخاص بها، وترى دول أخرى انه يمكن رسم حزام من البحر الإقليمي حول الأرخيبيل بشرط ألا تتجاوز المسافة بين الجزر المكونة للأرخيبيل حداً معيناً، واختلفت هذه الدول في تحديد هذه المسافة، وترى بعض الدول أنه لا يمكن اعتبار الجزر المكونة للأرخيبيل وحدة إلا إذا بررت ذلك خصوصيات جغرافية معينة.⁽²⁾

إلا انه ونتيجة لهذا الاختلاف بين آراء الدول حول هذا الموضوع لم يتم التواصل خلال هذا المؤتمر (مؤتمر تدوين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي 1930) إلى وجود أي نصوص نهائية بشأن هذا الموضوع.

وقد حاولت بعض الدول منذ قرن إلى بسط ولايتها على المياه الواقعة بين الجزر التابعة لها، وهذا ما فعلته الدنمارك التي اعتبرت المياه المحيطة بجزيرة غريتيلاند بمثابة مياه داخلية، وما فعلته كل من السويد والنرويج، والدنمارك، وفنلندا في القوانين المتعلقة بحيادها في الفترة بين عام 1912، و1938، واعتبرت مياه الأرخيبيل مياهاً داخلية، وما فعلته كوبا عام 1934، وكذلك الحال بالنسبة للإكوادور عامي 1938، و 1951.⁽³⁾

1 عامر، صلاح الدين، المرجع السابق، ص297.

2 حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص225.

3 عامر، صلاح، المرجع السابق، ص301.

وكذلك تعرضت محكمة العدل الدولية إلى موضوع الأرخيبيلات في قضية المصائد بين النرويج وبريطانيا في الخلاف الواقع بينهما عند استعمال الأول طريقة الخطوط المستقيمة لرسم خطوط الأساس للجزر الواقعة في مواجهة إقليمها البريء.

صدر قرارها في 18 كانون الأول 1951، حيث رفضت المحكمة ادعاء بريطانيا بوجوب اتباع خط الأساس كل تعرجات الساحل واعتبرت طريقة منحى الأقواس التي طالبت بريطانيا بتطبيقها باعتبارها قاعدة قانونية ملزمة، غير ملزمة من الناحية القانونية بل اعتمدت المحكمة بدلاً عن ذلك قاعدة مهمة مفادها وجوب اتباع خطوط الأساس للإتجاه العام للساحل، وقررت وجوب الأخذ في الاعتبار جملة من العوامل عند رسم تلك الخطوط، منها الترابط الوثيق بين البحر الإقليمي والإقليم البريء، ووجود أو عدم وجود العلاقة الوثيقة بين بعض المسطحات البحرية وبين بعض التشكيلات البريء.⁽¹⁾ وأكدت محكمة العدل الدولية في قرارها بعدم وجود قاعدة مستقرة في القانون الدولي حول طول هذه الخطوط، وأخذت باعتبار المياه الواقعة بين الجزر مياه داخلية، والواقعة داخل خطوط الأساس، وقد بحث موضوع الأرخيبيلات من قبل لجنة القانون الدولي في موضوع البحار، وأعد مقرر اللجنة الأستاذ فرانسوا في التقرير الأول⁽²⁾ بعض الأحكام الخاصة بالأرخيبيلات وحدد طول خطوط الأساس لها بعشرة أميال، واعتبر المياه الواقعة داخل هذه الخطوط مياه داخلية، وفي التقرير الثاني له لم ينكر أي تحديد لأطوال الخطوط الأساس للأرخيبيلات.⁽³⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص226.

² وثيقة الأمم المتحدة، رقم A.CN.4/53.

³ وثيقة الأمم المتحدة، رقم A.CN.4/61.

أما التقرير الثالث أعاد النظر في موضوع الأرخبيلات، وأورد أحكاماً تفصيلية وذكرها في المادة الثانية عشر من هذا المشروع كآتي:

1. أن الحد الأدنى لعدد الجزر التي تشكل أرخبيلاً من الناحية القانونية هو ثلاث جزر.
2. ترتبط بخطوط أساس بطول خمسة أميال كحد أقصى باستثناء خط واحد يمكن أن يمتد إلى عشرة أميال.

3. المياه المحصورة بين هذه الخطوط تعتبر مياهاً داخلية.

4. تنطبق نفس الأحكام على الأرخبيلات الساحلية.⁽¹⁾

ولم تنتطرق لجنة القانون الدولي في موضوع البحار في مشروعها النهائي الى أي أحكام خاصة بالأرخبيلات نتيجة عدم استطاعتها على التغلب على الصعوبات التي واجهتها عند معالجة هذا الموضوع.

وكذلك الحال في مؤتمر قانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958، فلم تأتِ بأي إشارة إلى الأرخبيلات وبالأخص فيما يتعلق برسم خطوط الأساس المستقيمة.

وظلت مسألة المياه الأرخبيلية في إطار الدراسة أمام الدول، وبرزت مناقشات الدول وانقسمت إلى اتجاهين متعارضين، الاتجاه الأول يتمثل في: اتجاه الدول الأرخبيلية قدم في 1973/8/6 من قبل كل من أندونيسيا وموريشيوس، والفلبين، اقترح بأن يكون الأرخبيل متكوناً من جزر وتضاريس طبيعية أخرى، تكون وحدة جغرافية واقتصادية وسياسية قائمة بذاتها، ويمكن الاكتفاء بالاعتبارات الجغرافية والاقتصادية والسياسية بشرط أن يكون الأرخبيل داخلياً في سيادة دولة واحدة، وتحدد مياه الأرخبيل بخطوط مستقيمة بين أقصى النقاط الخارجية من الجزر، ودون قيد يسمح للسفن الأجنبية بحق المرور

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص226-227.

البريء مع خضوع ذلك الحق إلى التشريع المحلي الذي يتفق وأحكام القانون الدولي، وللدولة الأرخيبيلية أن تحدد في مياه الأرخيبيل ممرات للسفن الاجنبية تمارس فيها المرور البريء، وبما لا يسمح للسفن المارة بالتوقف أو الرسو كما لها أن تمنع مرور السفن الحربية التي لا تتماشى بنظم ولوائح الدولة.⁽¹⁾

أما الإتجاه الثاني وتترجم هذا الاتجاه الدول البحرية الكبرى على رأسها بريطانيا والتي ترى أنه إذا تجاوزت المساحة الفاصلة بين جزيرة وأخرى داخل الأرخيبيل ضعف البحر الإقليمي، فإن النظام هنا يؤكد هنا نظام البحر الإقليمي من حيث القياس، والاحكام الدولية المطبقة عليه، خاصة فيما يتعلق بالملاحة البحرية.⁽²⁾

إلا أن هذا المشروع لم يلق القبول بين الدول نتيجة لاختلاف آرائهم إلى ان جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، في الجزء الرابع منها للتوفيق بين الإتجاهين بشأن الوضع القانوني للأرخيبيلات، وحدد هذا النظام بواسطة نصوص إتفاقية.⁽³⁾

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية

عند ذكر الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية فإن هذه الطبيعة جاءت بعد العديد من المناقشات في المحافل الدولية حول موضوع الأرخيبيلات الذي استقر كنظام قانوني حديث النشأة، وتبلورت هذه الطبيعة، فيشهد النظام الحديث للدولة الأرخيبيلية اتساع شديد في مجالها البحري، وتحدد ذلك بموجب هذه الإتفاقية التي حددت الإمتدادات البحرية للمياه الأرخيبيلية، وحدود وكيفية قياسها، وكيف ترسم خطوط الأساس الأرخيبيلية بنص المادة 47 من الإتفاقية، حيث أجازت "أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية

¹ الدويك، محمد سلامة مسلم، 2011، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص155-156.

² العناني، ابراهيم، المرجع السابق، ص174.

³ انظر المواد من 46 إلى 54، من غتفاقية قانون البحار، عام 1982.

مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الإنغمار في الأرخبيل شريطة أن تضم خطوط الأساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعاً تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 أو 9 إلى 1.

2. لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه لا يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها 3 من المائة من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلاً ما، وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلاً بحرياً.

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

4. لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي ينحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، ما لم يكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنها المياه الواقعة كلياً أو جزئياً 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.⁽¹⁾

وكذلك فإن المادة 48 من الإتفاقية قد فصلت بين المياه الأرخبيلية وبقيّة المجالات البحرية التابعة للدولة الأرخبيلية بواسطة هذه الخطوط الأساس الأرخبيلية "وقد يؤدي رسم خطوط الأساس الأرخبيلية إلى تقاطع مع البحر الإقليمي للدولة الأرخبيلية مع البحار الإقليمية للدول المجاورة أو المقابلة، وفي هذه الحالة نكون أمام مشكلة تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة التي تحل وفقاً للقواعد الواردة في المادة 15 من الإتفاقية."⁽²⁾

¹ المادة 1/47-2-3-4-5، من إتفاقية قانون البحار.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص231.

وعليه ومن خلال المواقف الدولية المتعارضة في اعتماد موضوع الأرخبيلات والتي تبلورت معالمها بصورة إتفاقية دولية عام 1982 بورود نصوص بهذه الإتفاقية لاستحداث نظام جديد خاص بالمياه الأرخبيلية، فالمرور الأرخبيلي هو نظام من نوع خاص لا هو بحق المرور البريء، ولا هو بحرية الملاحة البحرية والجوية التي تنتفع عن مبدأ حرية البحار، بل هو في الواقع نظام من نوع خاص فهو ليس تطوراً لهذه الأنظمة ولا يطابق حق المرور العابر في المضائق الدولية.⁽¹⁾

والمياه الأرخبيلية كما قلنا هي مياه ذات طبيعة خاصة، فأصبح للدولة الأرخبيلية نظاماً جديداً بموجب إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فالمياه الأرخبيلية ليست مياه داخلية كما أوضحت المادة 50⁽²⁾، "وغني عن البيان أن المواد التاسعة والعاشر والحادية عشر، هي المواد المبينة لكيفية رسم خط الأساس الفاصل ما بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي، في حال وجود مصاب للأنهار (م9)، أو الخلجان (م10)، أو موانئ (م11)، وقد حالت إليها المادة الخمسون لأعمال أحكامها في مجال رسم الخط الفاصل ما بين المياه الداخلية للدولة الأرخبيلية، والمياه الأرخبيلية لذات الدولة."⁽³⁾

وهي تختلف أيضاً أي المياه الأرخبيلية عن المياه الداخلية من حيث السيادة، فسيادة الدولة على المياه الداخلية كاملة لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البريء، "في حين أن سيادة الدولة على المياه الأرخبيلية تقيدها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى مع هذه المياه منها ما يتطلبه ضمان حرية الملاحة الدولية، كالمرور البريء المقرر للدول الأخرى في هذه المياه، والمرور العابر أو الأرخبيلي المقرر لتلك الدول في ممرات معينة في المياه الأرخبيلية، والالتزام الملقى على عاتق الدولة الأرخبيلية في

¹ المر، عوض محمد، المرجع السابق، ص475.

² نصت المادة خمسون من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه "يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطاً فاصلة لتعين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمواد 9،10،11..."

³ عبدالحميد، محمد سامي، د. الدقاق، محمد السعيد، د. خليفة، ابراهيم أحمد خليفة، سنة 2004، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، القانون الدبلوماسي، القانون الدولي للبحر، القانون الدولي الاقتصادي، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص423.

احترام الحقوق المترتبة للدول الأخرى قبل قيام فكرة المياه الأرخيبيلية، وحقوق الصيد، ومد الأسلاك المغمورة فيها.⁽¹⁾

وكذلك المياه الأرخيبيلية تختلف عن البحر الإقليمي وفقاً لصراحة نص المادة 48 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأن قياس البحر الإقليمي يبدأ من الحد الخارجي للمياه الأرخيبيلية في حالة الدولة الأرخيبيلية، وعلى الرغم من سيادة الدولة على الأثنين أي المجالين إلا أنه يوجد فرق أساسي، يتمثل بوجود نظام المرور العابر للسفن وتحليق الطائرات عبر الممرات الأرخيبيلية الموجودة في المياه الأرخيبيلية، وهذا المرور غير موجود في البحر الإقليمي حيث أن حق المرور العابر مقرر للمضائق الدولية.

وكذلك تختلف المياه الأرخيبيلية عن المياه في البحر العالي الذي لا يخضع لسيادة أحد، وينطبق مبدأ حرية أعالي البحار في الملاحة بخلاف المياه الأرخيبيلية التي تخضع لسيادة الدولة الأرخيبيلية والتي تنظم الملاحة فيها وفقاً لنظامي المرور البريء والمرور الأرخيبيلي، وعليه يتضح هنا تداخل بين أنظمة المرور البريء، والعابر مع نظام المرور الأرخيبيلي مع أن لكل منهم مجال بحري مستقل على الآخر وبين ذلك من خلال نصوص الإتفاقية عام 1982 " لدولة الأرخيبيل سيادة على المياه والقاع والطبقات الأرضية تحته، وعلى الهواء، وأن حرية الملاحة مضمونة بالنسبة إلى سفن الدول الأجنبيّة، وهي تتطابق مع مفهوم المرور العابر الذي ينطبق على المضائق الدولية، وكذلك يمنح كل الدول حق المرور البريء مرور غير ضار بالملاحة، وسلامة الدول الأرخيبيلية التي لا تستطيع تعليقه، ويكون المرور متواصلًا بلا توقف."⁽²⁾

¹ نقلاً عن محمد الحاج، المرجع السابق، ص232.

² بيطار، وليد، 1429هـ، 2008م، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ص340.

المبحث الثالث: المرور في المياه الأركبيلية

سيادة الدولة الأركبيلية على المياه الأركبيلية هي سيادة على كافة المياه الأركبيلية بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل، وكذلك هذه السيادة تمتد إلى الحيز الجوي فوق المياه الأركبيلية، وإلى قاع وباطن الأرض، وإلى الموارد الموجودة فيها، وهذا ما أوضحتها المادة 49 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

وواقع أن سيادة الدولة على مياهها الأركبيلية مقيدة بقيود ثلاثة هي: حق المرور البريء، وحق المرور الأركبيلي، وحقوق الدول المجاورة، وبخاصة في مجال الصيد ومد الكابلات. وعليه سوف يتم التحدث في هذا المبحث عن حق المرور البريء كمطلب أول، ونظام المرور الأركبيلي كمطلب ثان.

المطلب الأول: نظام المرور البريء في المياه الأركبيلية

لقد حددت إتفاقية 1982 حق المرور البريء لسفن جميع الدول في المياه الأركبيلية بنص المادة 52 بقولها: "1. رهناً بمراعاة المادة 53 ودون الأخلال بالمادة 50 تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأركبيلية وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني.⁽¹⁾، وبالتالي هنا شروط هذا المرور نفس شروط المرور البريء في البحر الإقليمي المذكورة في الفرع الثالث من الجزء الثاني من الإتفاقية.

وأذنت المادة 52 بفقرتها الثانية للدولة الأركبيلية أن توقف المرور البريء في المياه الأركبيلية، وبنفس الشروط التي حددتها الفقرة الثالثة من المادة 25 من إتفاقية قانون البحار بالنسبة لوقف في البحر

¹ المادة 53/ف1 من إتفاقية قانون البحار عام 1982.

الإقليمي، "عدم التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، وأن يقتصر على قطاعات محددة من المياه الأرخيبيلية، وأن يكون ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، وهنا لم يشير النص إلى المناورات بالأسلحة كما فعل بالنسبة للبحر الإقليمي، وأن يعلن عن هذا الإيقاف الإعلان الواجب."⁽¹⁾

وكذلك الغواصات لم يرد بشأنها نص خاص أثناء مرورها بالمياه الأرخيبيلية، وعليه تطبق بشأنها الأحكام الواردة في البحر الإقليمي بخصوصها إلى أن تمر طافية فوق سطح الماء.

المطلب الثاني: نظام المرور الأرخيبيلي

ويأتي هذا النظام المروري الجديد المستحدث في أنظمة المرور الملاحة الدولية، والذي خصصت له نصوص واردة في الإتفاقية عام 1982، ونظمت المادة 53 من الإتفاقية حق المرور عبر المياه الأرخيبيلية والبحر الإقليمي، ولم تحدد هذا المرور هل هو مرور بريء أو أنه مرور عابر.

حيث جاء في نص المادة 53/ف3،2،1 من الإتفاقية على أنه: "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 بهذه الإتفاقية حقوق الملاحة، والتحليق بالطريقة العادية، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

¹ حموج، محمد الحاج، المرجع السابق، ص233.

يتضح هنا جالياً من حيث المعنى نفس المرور العابر الوارد ذكره في المادة 38 الفقرة الثانية من الإتفاقية، وأن هدف الإتفاقية هو حماية الحقوق أو الحريات التي تطبق في البحر العالي باستثناء ما إذا عدلت بشكل صريح بالإتفاق الجديد.⁽¹⁾

مما يؤكد التشابه بين نظامي المرور الأرخبيلي والمرور العابر ما ورد في المادة 54 من الإتفاقية عند تحديد واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة البحث والمسح وواجبات الدولة الأرخبيلية، وقوانين وأنظمة الدولة الأرخبيلية بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية تنطبق المواد 39،40،42،44 مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية. وعليه لابد من ذكر واجبات الدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور الأرخبيلي كفرع أول، وواجبات السفن والطائرات الأجنبية خلال عبورها للمياه الأرخبيلية.

الفرع الأول: واجبات الدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور الأرخبيلي

فالدولة الأرخبيلية ونظراً لما لها من سيادة على هذه المياه الأرخبيلية، وطبقاً لنص المادة 53 الفقرة الأولى من الإتفاقية ان تحدد ممرات بحرية، وطرقاً جوية ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية عبر المياه الأرخبيلية، وتنظم حركة المرور وكيفية هذا المرور طبقاً لنص المادة 52 في فقرتها الخامسة، تلتزم الدولة الأرخبيلية بتحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط المرور إلى نقاط الخروج منها⁽²⁾، "تجتاز مياهها الأرخبيلية وبحرها الإقليمي الملاصق بكيفية تشمل

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص234.

² الفقرة الخامسة من المادة 53 من إتفاقية قانون البحار 1982.

جميع طرق المرور العادية المستخدمة للملاحة، أو التحليق الدوليين كما تشمل داخل هذه الطرق فيما يتعلق بالسفن، جميع قنوات الملاحة العادية شريطة أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج⁽¹⁾، وإذا لم تحدد الدولة الأرخيبيلية هذه الممرات جاز للسفن والطائرات الأجنبية أن تمارس حق المرور في الممرات الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية⁽²⁾، وكذلك للدولة الأرخيبيلية أن تحدد نظاماً لتقسيم حركة المرور في ممراتها البحرية لتأمين سلامة السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات⁽³⁾ كذلك يجوز لها أن تحل عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الموجب، ممرات بحرية أخرى، ونظماً أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات التي كانت عينتها أو قررتها من قبل⁽⁴⁾، وكذلك على الدولة الأرخيبيلية عند تحديد الممرات البحرية لابد أن تتطابق وانظمة تقسيم حركة المرور مع الانظمة الدولية المقبولة عموماً، وكذلك عند تعيينها هذه الممرات أو استبدالها أن ترسلها إلى المنظمة الدولية المختصة، وليس لهذه الأخيرة ان تعتمد هذه الممرات البحرية، او نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الإتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية، ولها هذه الأخيرة أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها⁽⁵⁾، وكذلك يجوز للدول الأرخيبيلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور الأرخيبيلي بهدف حماية مياهها الأرخيبيلية من التلوث، ومنع الصيد فيها وكذلك منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، شريطة أن لا تميز قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية وأن لا يكون الأثر العلمي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة هو إنكار حق المرور الأرخيبيلي، أو إعاقته أو الإخلال به.⁽⁶⁾

1 الفقرة الرابعة من المادة 53 من نفس الإتفاقية.

2 الفقرة 12 من نفس المادة.

3 الفقرة السادسة من نفس المادة.

4 الفقرة السابعة من نفس المادة.

5 الفقرة الثامنة والتاسعة من المادة 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

6 عصاد، المرجع السابق، ص94.

الفرع الثاني: واجبات السفن والطائرات الاجنبية خلال عبورها للمياه الأرخيبيلية

جاء في إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بنصوصها إلى نكر واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها عبر المياه الأرخيبيلية، بان يكون هذا المرور متواصل وسريع دون إبطاء⁽¹⁾، وعليها كذلك السفن والطائرات الأجنبية أن تحترم الممرات البحرية الأرخيبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية، ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة⁽²⁾، وكذلك لا يجوز للسفن والطائرات المارة بالممرات الأرخيبيلية أن تتحرف عن الخطوط المحددة أكثر من 25 ميلاً بحرياً إلى أي من جانبي خطوط المرور المحورية بشرط أن لا تسير السفن والطائرات في مسافة قريبة من الشاطئ بسنة 10% بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري⁽³⁾، كذلك عليها الإلتزام بعدم انتهاك سيادة الدولة الأرخيبيلية، وعدم القيام بأي نشاط غير معتاد، ومراعاة كذلك قواعد قانون الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، وعدم المساس بحقوق الدولة الأرخيبيلية.

1 الفقرة الأولى من المادة 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

2 الفقرة 11 من نفس المادة.

3 الفتلاوي، سهيل حسين، المرجع السابق، ص82-83.

المبحث الرابع: اوجه التمييز بين المرور العابر والمرور البريء .

من خلال سرد وشرح أحكام نظامي المرور العابر والمرور البريء الواردين في إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من حيث نطاق تطبيقهما، والقواعد القانونية المنظمة لكل من النظامين تبين من خلاله ما يلي:

1. "المرور العابر يكون للملاحة البحرية والجوية، بينما يقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية.
2. تمر الغواصة طافية أو مغمورة في المرور العابر، بينما تلزم في المرور البريء أن تكون طافية وترفع علمها."⁽¹⁾
3. "لا يجوز للدولة الساحلية وقف أو إعاقة المرور العابر في حين أنها تستطيع ذلك في حالات المرور البريء الذي تعتقد أنه لا يتصف بالبراءة أو لضرورات أمنية وفق شروط معينة.
4. تستطيع الدولة في المرور البريء أن تحدد بحرية خطوط ملاحية معينة، او تقرر تقسيم حركة المرور مع أخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بنظر الاعتبار، في حين أنها لا تستطيع القيام بذلك في المرور العابر إلا بعد عرض الأمر على المنظمة الدولية المختصة."⁽²⁾
5. وضعت قيود معينة على المرور السفن العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو مواد أخرى خطيرة أو مؤذية، والتي تمر مروراً بريئاً في حين لم يرد أي قيد على هذه السفن في المرور العابر.
6. لقد حددت النشاطات المحرمة أثناء المرور البريء تحديداً دقيقاً، مما يجعل أي تصرف لا يكون ممارسة لحق المرور العابر خاضعاً لبقية أحكام الإتفاقية، وهذا لا يعني المنع وإنما تنظيم لبعض

¹ القتلاوي، سهيل حسين، حوامدة غالب عواد، 1440هـ، 2019م، القانون الدولي العام، حقوق الدول وواجباتها، الإقليم- المنازعات الدولية- الدبلوماسية، الطبعة الرابعة، دار الثقافة، عمان، ص137.

² حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص197.

الأنشطة التي لا تعتبر ممارسة لهذا الحق، وهو ما يعبر عن الرغبة في إعطاء المزيد من الحرية أثناء المرور العابر.

7. سلطة الدولة في سن قوانين وأنظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء أوسع من سلطاتها في المرور العابر.

8. أجاز النص للدولة الساحلية فرض رسوم مقابل خدمات تقدم إلى السفن أثناء المرور البريء، ولم يرد مثل هذا النص في المرور العابر.

9. قسمت الأحكام المتعلقة بالمرور إلى أحكام عامة تنطبق على جميع السفن، وأحكام أخرى تنطبق على السفن الخاصة وأحكام تنطبق على السفن العامة في حين أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر واحدة بالنسبة لجميع السفن.

10. وردت أحكام تفصيلية حول ممارسة السلطة الجنائية على السفن أثناء المرور البريء، ولم يرد ذكر لهذا الموضوع في المرور العابر.⁽¹⁾

¹ حمود، محمد الحاج، المرجع السابق، ص 197-198.

الفصل الخامس

الخاتمة، النتائج، التوصيات

نظم القانون الدولي للبحار أنظمة المرور في البحار، وقسمها إلى أربعة أنواع هي: المرور الحر، المرور البريء، المرور العابر، وكذلك المرور الأرخبيلي، بحيث تمارس السفن والطائرات المرور في كل منطقة بطريقة مرور معين على حسب المجال البحري الذي تمر من خلاله.

وجميع أنظمة المرور في البحار تهدف إلى إيجاد موازنة عادلة بين مصالح الدول الكبرى، والمسيطرة على الملاحة الدولية، وبين باقي الدول على الرغم من أن إتفاقية قانون البحار عام 1982، بجامايكا والتي انعقدت في مدينة مونتيجوباي لم تدخل حيز النفاذ، إلا في سنة 1994م حيث هددت مواقف الدول الصناعية الكبرى هذه الجهود الدولية التي بذلت من قبل المؤتمرين، وأسفرت عن ميلاد إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وسعى الأمين العام للأمم المتحدة إلى مفاوضات مع عدة دول من أجل تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من الإتفاقية إرضاءً للدول الصناعية الكبرى، وكان ذلك عن طريق الإتفاق التنفيذي لعام 1999، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.

وتبقى مسألة الموازنة الفعلية بين مختلف المصالح المتعارضة للدول مسألة نسبية، يصعب أن لم يكن مستحيلاً تحقيقها، حيث أن الأحكام التي جاءت بها هي أحكام توفيقية تظهر في النظام القانوني لهذه المناطق البحرية، فعلى سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري تظهر بعض القيود لخدمة الملاحة الدولية، وهي المرور البريء والمرور العابر والمرور الأرخبيلي للسفن الأجنبية، وهذه القيود نظمتها الإتفاقية بطريقة وفقت بها بين دواعي الملاحة البحرية الحرة والأمن، وبين مقتضيات السلامة وأمن الدولة الساحلية.

وفي ختام هذه الدراسة نستخلص النتائج الآتية:

النتائج

1. أن نظام المرور العابر نظام ذو طبيعة خاصة، ويختلف عن بقية أنظمة المرور التي نصت عليها إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فهو يضمن للجماعة الدولية المرور بسلام وطمأنينة دون توقف، هذا من جهة ومن جهة ثانية يضمن السلامة للدول المطلة على المضيق من ممارسة حقوق السيادة على أقاليمها البحرية.
2. أن نظام المرور البريء قد حدد بموجب نصوص الإتفاقية بأنه حق تتمتع به سفن جميع الدول الساحلية وغير الساحلية خلال البحر الإقليمي طبقاً لنص المادة 17 من الإتفاقية، كذلك يمارس حق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، كما حصرت الإتفاقية الحالات التي يكون فيها المرور ضاراً بسلم الدول الساحلية، أو بنظامها أو بأمنها، وهنا يوقف المرور البريء ويسري على السفن الأجنبية دون الطائرات، وبين أنواع السفن الأجنبية من عامة وخاصة وحربية، وحدد أن تكون الغوصات والمركبات الغاطسة خلال البحر الإقليمي طافية، وواجبات الدولة الساحلية وأيضاً واجبات السفن الأجنبية أثناء عبورها خلال البحر الإقليمي.
3. وضع حل توفيقى للموازنة بين مصالح الدول المتعارضة من خلال نصوص إتفاقية قانون البحار بتطبيق نظام المرور البريء في بعض المضائق الدولية المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 1 من المادة 38 أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة

اقتصادية خالصة، وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، ولا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق.

4. جاء نظام المرور الأرخبيلي من خلال نصوص المواد التي ذكرناها في دراستنا، وتحت عنوان الدول الأرخبيلية بالجزء الرابع من الإتفاقية ويطبق خلال المرور بالمياه الأرخبيلية نظامي المرور العابر والمرور البريء، وحدد كذلك قياسها والنظام القانوني الخاص بها، وحقوق وواجبات الدول الأرخبيلية، وكذلك السفن والطائرات أثناء مرورها عبر المياه الأرخبيلية.

التوصيات

1. نوصي الباحث المجتمع الدولي بجمع الدول المرتبطة بالمضيق لوضع إتفاقية توضح أكثر المرور العابر، وذلك لتوفير الحماية لها، حيث أن إتفاقية 1982م تتطلب المرور المتواصل والسريع دون توقف، او الرسو وهذا المرور العابر يسري على جميع السفن والطائرات والغواصات دون تمييز، وهنا تعتبر من الناحية الامنية الإتفاقية جاءت قاصرة وغير كافية لضمان حماية أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق الدولية، وكما نصت على مرور الغواصات خلالها غائصة تحت الماء، وهذا يشكل خطراً كبيراً على أمن الدولة أو الدول المشاطئة، وهنا من الضروري أن يتم تحديد إخضاع هذه السفن المعنية إلى شرط الإذن المسبق.
2. القيام بتطوير إتفاقية 1982م، وبالأخص فيما يتعلق بالسفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، وخاصة مع التطور الملحوظ احياناً في المجال التكنولوجي.
3. نوصي الباحث المجتمع الدولي بوضع إتفاقية إقليمية للمضائق الدولية التي لا يطبق فيها نظام المرور العابر بل نظام المرور البريء الذي لا يوقف، حتى يتم تحقيق الموازنة بين مصالح الدول في هذا المجال، وبالأخص عند الحديث عن مضيق هرمز.

4. يوصي الباحث بعدم الجدوى من ذكر حق المرور البريء في المادة 52 من الإتفاقية فيما يخص المرور بالمياه الأرخيبيلية، لأن تطبيق هذه المادة مرهوناً بمراعاة نص المادة 53 ودون الإخلال بالمادة 50 حيث نص المادة 53 يتحدث باعتبار أنه مرور عابر عبر المياه الأرخيبيلية، والبحر الإقليمي الملاصق لها، والمادة 50 يحق للدولة الأرخيبيلية في تحديد خطوط فاصلة لتعين حدود مياهها الداخلية، وبالتالي نص المادة 52 جاء دون جدوى، بالأحرى أن تكون الإشارة بتطبيق المرور العابر عبر المياه الأرخيبيلية فقط.

قائمة المصادر والمراجع

القران الكريم

المصادر

- الفيروز أبادي، مجد الديم محمد بن يعقوب، (1426هـ)، القاموس المحيط، ط8، مؤسسة الرسالة للطباعة، بيروت.

- الأزهر، الهروي، أبى منصور محمد بن أحمد بن الأزهر، (370هـ)، تهذيب اللغة، الجزء الحادي عشر، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان.

- ابن منظور، (1956م)، لسان العرب، الجزء الاول، بيروت.

المراجع

الكتب

-بيطار، وليد، (1429هـ)، (2008م)، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

- جنينة، محمد سامي، (1933م)، القانون الدولي العام، القاهرة، مطبعة الاعتماد.

- حمود، محمد الحاج، (2011م)، القانون الدولي للبحار، ط2، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- خليل، عمرو عبدالفتاح، (1980م)، مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر.

- الدسوقي، سيد إبراهيم، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية.

- الدويك، محمد سلامة مسلم، (2011م)، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.

- رضوان، حسني موسى محمد، (2013م)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، المنصورة.

- سلطان، حامد، (1969م)، القانون الدولي العام وقت السلم، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة.

- صباريني، غازي حسن، (1430هـ)، (2009م)، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.

- عامر، صلاح الدين، (2000م)، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982م)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة.

- عبد الحميد، محمد سامي، الدقاق، محمد السعيد، خليفة، إبراهيم أحمد، (2004م)، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، القانون الدبلوماسي، القانون الدولي للبحار، القانون الدولي الإقتصادي، منشأة المعارف في الاسكندرية.

- العبري، سعيد بن سليمان، (1995م)، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة.

- عليم، حازم محمد، (1422هـ)، (2001م)، أصول القانون الدولي العام، القسم الثاني، أشخاص القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عمر، سعد الله، (2003م)، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- العناني، إبراهيم، (1985م)، القانون الدولي للبحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر.
- العنبيكي، نزار، (2010م)، القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان.
- غانم، محمد حافظ، (1960م)، النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة.
- غانم، محمد حافظ، (1967م)، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.
- الغنيمي، محمد طلعت، (1970م)، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- الغنيمي، محمد طلعت، (2010م)، الاحكام العامة في قانون الأمم، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- الفتلاوي، سهيل حسين، (2009م)، موسوعة القانون الدولي (6)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.
- الفتلاوي، سهيل حسين، حوامدة، غالب عواد، (1440هـ)، (2019م)، القانون الدولي العام، حقوق الدول وواجباتها، الإقليم، المنازعات الدولية، الدبلوماسية، الطبعة الرابعة، دار الثقافة، عمان.
- مدني، محمد عمر، (1417هـ)، (1996م)، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته، في المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية، معهد الدراسات الدبلوماسية.

- محمد، احمد أبو الوفا، (1969م)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر.

- محمد، أحمد أبو الوفا، (2006م)، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982م، دار النهضة الوطنية، مصر.

- المجذوب، محمد، (2002م)، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية.

- المنان، مأمون، (2010م)، مبادئ القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية، الطبعة الأولى، مصر.

الرسائل الجامعية

- أبو دقة، عبير، (2012م)، رسالة ماجستير، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)، جامعة الشرق الاوسط، الأردن.
- بوردبالة، صلاح الدين، (1997م)، النظام القانوني للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عكلون، الجزائر،
- ساسي تيهان، عاشور أمنية، (2015-2016م)، المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون تخصص القانون الدولي، تاريخ المناقشة 2017/01/19، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محمد أو لحاج، البويرة.
- عصاد، العمامي، (2014م)، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، رسالة شهادة دكتوراه في العلوم تخصص القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.
- فضيلة، لغيمة، (2016م)، أنظمة المرور في البحار، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون فرع النشاطات البحرية والنشاطات الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.
- المر، عوض، (1977م)، حق المرور البريء، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة.

المقالات والبحوث

- مقال بقلم توليرتريفين، القاضي بالمحكمة الدولية لقانون البحار، الأستاذ بجامعة ميلانو الإيطالية، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، منشور بموقع: www.un.org/law/avl.
- عبدالسلام جعفر، 1981، النظام القانوني للمضائق، المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية، مجلد 37، مصر.
- عصاد، العمامي، (2013م)، القيود الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون لبحار لعام 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية، المجلة التقنية للقانون والعلوم السياسية، العدد الثاني.
- العلكة، وسام الدين، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، منشور مجلد، جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، مجلد 24، العدد الرابع، سنة 2011.
- سلامة، أحمد عبدالكريم، (1989م)، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، مجلد 45، مصر.
- شكري، محمد عزيز، قانون البحار، مقال منشور في الموسوعة العربية، المجلد الرابع، على الموقع www.arab-ency.com.sy/detil/244.

المواقع الالكترونية

- www.unescwa.org/institute of international-law.
- www.f-law.net/law/threads.
- www.washingtoninstitute.org.
- www.alhwa.com.

الوثائق الدولية

- إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.
- إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي 1958م.
- الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المجلد السابع عشر، شؤون الأمم المتحدة.
- الوثيقة المرقمة A/CONF.62/C.2/L.3.
- الوثيقة المرقمة A/CONF.62/C.2/L.19.
- الوثيقة المرقمة A.CN.4/53.
- الوثيقة المرقمة A.CN.4/61.

المراجع الاجنبية

- Lucchini I: et Voelckel M: Passage dans Les eaux territoriales et sejour dans les ports du navire a' propulsion nucle'aire, Driot Nuclea're et Driot Oceanque, Economica, Paris, 1977.