

مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة The Manifestations Of State Sovereignty Over Its Territorial Sea And Adjacent Region

تاريخ الاستلام: 2017/06/10 تاريخ القبول: 2017/10/30 تاريخ النشر: 2017/12/20

ط.د/ حسان سعاد

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر

الملخص:

نظرا لاعتبارات أمنية واقتصادية وصحية، تم تقرير مجموعة من الصلاحيات للدولة الساحلية في البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لها، من خلال اتفاقيتي 1958 Genève والأمم المتحدة لقانون البحار 1982، واللتين أقرتا للدولة الساحلية بالحق بممارسة السيادة في حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة له، ما يمكنها من إدارة واستغلال هذه المناطق وكذا حفظها وحماية ثرواتها من أجل ضمان سلامة إقليمها البحري.

الكلمات المفتاحية: البحر الإقليمي؛ المنطقة المتاخمة؛ الدولة الساحلية؛ السيادة؛ السفن الأجنبية.

Résumé:

En raison de la sécurité des considérations économiques et de la santé, une série de prérogatives de l'État côtier a été établie dans la mer territoriale et dans sa zone adjacente à travers Genève 1958 et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982 qui ont reconnu l'État côtier le droit d'exercer la souveraineté sur la mer territoriale et sa zone adjacente De telles zones ainsi que leur préservation et protection de leurs richesses afin d'assurer la sécurité de leur territoire maritime.

Mots-clés: mer territoriale, zone adjacente, état côtier, souveraineté, navires étrangers.

مقدمة:

يمثل البحر¹ دورا وأهمية كبيرين في حياة الدول والشعوب، كونه يشكل حوالي 71% من سطح الكرة الأرضية، كما انه يزخر بثروات هائلة ومتنوعة من موارد حية وأخرى غير حية كالمعادن والبتترول وغيرها، وفضلا عن هذا كله يعتبر من أهم المصالح التي تقوم عليها الإنسانية جمعاء، إذ يعتبر وسيلة اتصال ومصدر إمداد للثروات المائية.

¹ - البحر لغة هو الماء الكثير، ملحا كان أو عذبا، وهو خلاف البر سمي بذلك لعمقه واتساعه، أما مفهومه في القانون فينصرف إلى المسطحات الواسعة من المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا.

عبد الكريم عوض خليفة: **القانون الدولي للبحار**، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص10.

ومع بداية العصور الوسطى أدركت الشعوب مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة والتحكم، وأدركت أيضا أهميته من الناحية الاقتصادية خاصة مع ازدياد النشاط التجاري والصناعي، مما جعل من البحر عاملا مهما في هذا الخصوص، فسعت إلى فرض سيادتها على مساحات كبيرة منها، والهدف كله يرجع لاعتبارات سياسية في احتكار الدولة استغلال ثروات هذه المساحات البحرية خاصة مجال الصيد، وكذلك الرقابة على كافة المظاهر الأخرى للملاحة.

ومن تم بدأ المجتمع الدولي بالتفكير في وضع نظام قانوني يحكم وينظم مسألة سيادة الدولة على مناطق بحرية مجاورة لإقليمها البري، والذي انتهى إلى تبني أربع اتفاقيات دولية سنة 1958 بمدينة Genève هي الاتفاقية المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والاتفاقية الخاصة بأعالي البحار، والاتفاقية الخاصة بالجرف القاري، غير أنه ورغم أهمية هذه الاتفاقيات في تنظيم العلاقات بين الدول، إلا أنها لم تتجح في تسوية المشكلات المتعلقة بالبحار، فتم بعد 5 سنوات إقرار اتفاقية قانون البحار سنة 1982¹ مستحدثة المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى جانب المناطق السابقة، ويذكر أنه حتى عام 2001، بلغ عدد الدول الموقعة على الاتفاقية 157 دولة، ومن بينها الجزائر سنة 1996 التي صادقت لصالح هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 05/96 المؤرخ في 10/1/1996، ج ر عدد 3، الصادرة بتاريخ 14/1/1996، والمرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22/1/1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، الصادرة بتاريخ 24/1/1996.

ورغم أهمية استغلال المناطق البحرية بمختلف أنواعها ومحمور اهتمام كل الدول، غلا أن موضوع دراستنا سيكون حول منطقة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والإلمام بالجوانب القانونية لكل مساحة منهما من حيث الامتداد والحقوق والواجبات، ومحاولة الإجابة على إشكالية الدراسة والتي تتمثل في: ما هي السلطات التي أقرتها الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي ومنطقتها المتاخمة؟ وما هي طبيعة هذه السلطات؟ ومن أجل ذلك اخترنا خطة ميسرة مكونة من مطلبين نبحت في المطلب الأول الولاية القانونية

¹ تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في 30/4/1982، وكانت نتيجة التصويت إقرار الاتفاقية بأغلبية 130 صوتا مقابل معارضة أربعة أصوات وامتناع 17 عضوا عن التصويت، وقد قامت الوفود التي أقرت الاتفاقية والتي عارضتها وكذلك الدول الممتنعة، بتعليل ذلك وبيان الأسباب التي دعته إلى اتخاذ هذا الموقف، بعد ذلك تم فتح باب التوقيع في 10/12/1982 في مدينة مونتيفويباي، ووقعت عليها 117 دولة، إضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لناميبيا وجزر كوك. أنظر، صلاح أنور حمد عبد الله: المشاكل القانونية للمياه الدولية وتسوية منازعاتها، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015، ص38.

للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، وتعرض في المطلب الثاني الولاية القانونية للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.

المطلب الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي

يمثل الإقليم عنصرا جوهريا وأساسيا من عناصر الدول، باعتباره الجزء الذي تستمد منه وجودها الفعلي، وتمارس بموجبه سيادتها وسلطاتها القانونية نتيجة لما رأته الدول من ضرورات واعتبارات حتمية، لذلك تم الاعتراف للدولة الساحلية بعدد من الصلاحيات والسلطات داخل بحرها الإقليمي (الفرع الأول)، ومباشرة جملة من الاختصاصات الخاصة في العديد من المجالات (الفرع الثاني).

الفرع الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

إن إقرار سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي يجعل من الضروري التطرق ولو بإيجاز لمفهوم البحر الإقليمي وطبيعته (أولا)، يقابله أيضا مشكلة أخرى تتعلق في تمكين السفن الأجنبية من عبور البحر الإقليمي (ثانيا)، ومدى السلطات التي تمارسها الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء تواجدها في البحر الإقليمي (ثالثا).

أولا: البحر الإقليمي وطبيعته القانونية

البحر الإقليمي La mer territorial أو المياه الإقليمية هو مساحة من البحر تجاور سواحل الدولة، أي فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية باتجاه البحر، أو هو ذلك الجزء البحري الذي يمتد من إقليم الدولة وأعالي البحار،¹ ويطلق عليه لفظ البحر القريب أو المجاور أو الساحلي، ومهما اختلفت الأسماء إلا أنها تفيد المعنى ذاته.

وقد ثار نقاش فقهي حول الطبيعة القانونية للنظام القانوني الذي يحكم البحر الإقليمي، من أجل تحديد الحقوق والصلاحيات التي تتمتع بها الدولة الساحلية إزاء هذا البحر، وعلى إثر هذا النقاش ظهرت عدة نظريات تختلف في آرائها وأدلتها، فهناك اتجاه اعتبر البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، وأن المجتمع الدولي هو صاحب السيادة على البحر الإقليمي وليس الدولة الساحلية، وبالتالي هو ملكية

¹ - يوسف أمال: *دروس في القانون الدولي للبحار*، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2011، ص9.

مشتركة وليس حكرا على الدولة الساحلية فقط التي لا يكون لها الحق في ممارسة أي اختصاص، ومن بين مؤيدي هذا الاتجاه الفقيه Fauchille و الفقيه Scelle.¹

إلا أن القول باعتبار البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار هو قول غير مبني على أسس واقعية فانتقد بشدة من طرف العديد من الفقهاء، على أساس أن البحر الإقليمي أقرب إلى إقليم الدولة الساحلية، ومن هنا برز اتجاه آخر يقضي بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية، باعتباره امتداد لليابسة لكنه مغمور بالمياه ويرى أنصار هذا الرأي بأن حقوق الدولة الساحلية في البحر الإقليمي هي حقوق ملكية، ومن حقها احتكار فتح البحر وغلقه واحتكار الصيد والإبحار، إلا أنه رأي انتقد هو الآخر على أساس أن البحر غير قابل للتملك المادي.²

وأمام هذه الانتقادات ظهر رأي يرى أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية وخاضعا لسيادتها، وهو رأي أجمعت عليه العديد من الدول وجرى تقنينه في اتفاقية 1958 Genève حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتها الأولى، والمادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، هذا الجدل الفقهي أثر أيضا على مسألة التحديد الذي كان قائما ولم يحسم فيه إلا في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا من المياه الداخلية، أي أنها تركت المجال للدول حول تحديد المساحة شريطة أن لا تتعدى 12 ميل، وقد حددت الجزائر مسافة بحرها الإقليمي بـ 12 ميل بحري، ويتم تحديد خطوط الأساس وفقا للمرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 4 غشت 1984 والذي يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري.³

ثانيا: حق المرور البريء

توصلنا إلى أن البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة تمارس عليه سيادتها، غير أن العرف الدولي فرض عليها قيودا يتمثل في حق السفن الأجنبية بالمرور البريء، ويقصد به الملاحة النشطة المعتادة

¹ - حسن خطابي: حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2012، ص6.

² - خالد بوزيدي: النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص24.

³ - منشور على الجريدة الرسمية عدد 32 الصادرة بتاريخ 7 غشت 1981.

والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دول أخرى دون دخول المياه الداخلية،¹ وهو حق مستقر عليه في الفقه والعرف الدوليين وهو ليس برخصة تمنح للسفن الأجنبية،² لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقيات دولية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع بهذا الحق موافقة الدولة الساحلية، وهو ما جاء في نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي نصت على: "...تتمتع جميع الدول الساحلية كانت أم غير ساحلية لحق مرور بريء خلال البحر الإقليمي"،³ وتقابلها المادة 15 من اتفاقية Genève.⁴

وبموجب المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، يخضع المرور البريء إلى ثلاث حالات هي:

- اجتياز السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي فقط دون قصد الدخول للمياه الداخلية أو الموانئ، فهي بذلك تكون عابرة سبيل اقتضها ظروف الملاحة الدولية.
- المرور خلال البحر الإقليمي قدوماً من أعالي البحار بقصد الدخول للمياه الداخلية من أجل تفريغ حمولتها أو تحميل بضائع الدولة الساحلية، أو حتى للرسو لعطب ما بالسفينة.
- الخروج من المياه الداخلية باتجاه البحر الإقليمي والمرور فيه، نحو أعالي البحار.⁵

وفي جميع الحالات الثلاث يشترط أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، فالتوقف دون مبرر يؤدي لاعتبار المرور غير بريء،⁶ كالتوقف من أجل تقديم المساعدة البحرية أو لعطب بالسفينة، وبمجرد انتهاء الاستثناء عليها مواصلة المرور والعديد من الدول حددت مدة التوقف كالجزائر التي حددتها بـ 24 ساعة في المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.⁷

¹ - يوسف أمال، المرجع السابق، ص 11.

² - ERIK(F): **Innocent passage of warships**, MARINE POLICY November 1990, p488. Publier sur site: <file:///C:/Users/pc/Downloads/273899.pdf>

³ - عصام عطية: **القانون الدولي العام**، ط6، شركة المكتبة القانونية للنشر والتوزيع، بغداد، العراق، 2006، ص 362.

⁴ - "L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale".

⁵ - خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 36، 37.

⁶ - المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

⁷ - منشور على الجريدة الرسمية عدد 86 الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972.

ثالثا: الولاية القانونية للدولة على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي

باعتبار البحر الإقليمي منطقة بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، يترتب على ذلك ممارسة سلطتها على كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، إلا أن اتفاقية 1958 Genève و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حرصتا على وضع أحكام خاصة لمعاملة هذه السفن.

فبالنسبة للسفن الأجنبية الخاصة أو السفن التجارية والتي يكون غرضها هو تحقيق الربح والمكسب وليس أداء خدمة عامة للدولة، فإنه يتم تحديد مدى خضوع هذه السفن للولاية القانونية للدولة الساحلية بالتفرقة بين الاختصاص المدني والاختصاص الجنائي، فيجوز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي على السفينة الأجنبية الخاصة من قبل الدولة الساحلية، للوفاء بديونها عند مرورها في بحرها الإقليمي، غير أن هذا الاختصاص لا يتحقق في مواجهة الأشخاص الذين يقيمون على السفينة،¹ أما الاختصاص الجنائي، فلا يتحقق للدولة الساحلية إلا في حالة إذا كانت الجريمة التي تمت، تتعدى السفينة وتمتد إلى هذه الدولة أو إذا طلب قائد السفينة تدخل سلطات الدولة الساحلية بغرض القضاء على التجارة غير المشروعة كتجارة المخدرات.² أما فيما يخص السفن الأجنبية العامة المملوكة للدولة كسفن الأبحاث العلمية والأرصاء الجوية، فلا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء تجاه هذه السفن كإخضاعها للتفتيش أو الحجز، وهو ما تناولته المادتين 30 و 31 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وعلى دولة العلم الالتزام دفع التعويض اللازم لإصلاح الضرر عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية.

الفرع الثاني: الاختصاصات الخالصة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.

من بين آثار سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، هي الاعتراف لهذه الدولة بالقيام بمجموعة من الاختصاصات في المجالات الاقتصادية (أولا)، والأمنية (ثانيا)، والصحية (ثالثا).

¹ - يوسف أمال، المرجع السابق، ص 13.

² - وقد أثير هذا الاختصاص أواخر القرن 19 في قضية التصادم البحري الذي حدث بين السفينة الألمانية *Franonia* وسفينة بريطانية في المياه الإقليمية، نتج عنه مقتل أحد الرعايا الإنجليز وتحمل المسؤولية ريان السفينة الألمانية وقدم للمحاكمة أمام القضاء الإنجليزي بتهمة القتل، إلا أن القضاء الإنجليزي حكم بأغلبية صوت واحد بعدم الاختصاص، مما دفع بالبرلمان الإنجليزي إلى إصدار قانون يجيز للمحاكم حق النظر في الجرائم التي تقع في مياهها الإقليمية. أنظر، خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 59.

أولاً: حق ممارسة البحث العلمي والصيد

أكدت المادة 200 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في الجزء 13 منها، على تشجيع البحوث في مجال التكنولوجيا السلمية بيئياً للدول الأطراف ونصت على أهمية البحث العلمي البحري للحد من التلوث ومكافحته، مما يسهل عملية استغلال الثروات والموارد الطبيعية الموجودة على مستوى البحر الإقليمي، كما دعت الدول على التعاون في تعزيز الدراسات وتنفيذ برامج البحث العلمي كما أكدت أيضاً اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة سنة 1976 ببرشلونة، على أهمية البحث العلمي البحري للحد من التلوث ومكافحته.

ومن ذلك المادة 245 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على حق الدولة الساحلية في تنظيم أنشطة البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي دون قيد أو شرط، كما لا يحق لأي دولة ممارسة البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي لدولة ما دون الحصول على الموافقة المسبقة للدولة الساحلية.¹

كما يحق للدولة الساحلية ممارسة الصيد البحري على بحرها الإقليمي، وهو ما أدرجته اتفاقية Genève 1958 في المادة 14 منها، كما ذكرت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982، الصيد البحري ضمن الحالات التي يؤدي المساس بها إلى نفي براءة مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.²

ثانياً: حق حماية المصالح الجمركية.

تناولت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982، اعتبار المصالح الجمركية من المصالح الجديرة بالحماية، واعتبرت أن مرور أي سفينة أجنبية في البحر الإقليمي ضارا بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها أو بأمنها، إذا قامت بتحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا للقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، كما خولت المادة 21 منها للدولة الساحلية الحق في تنظيم مصالحها الجمركية وحمايتها بموجب القوانين الداخلية، وعلى هذا الأساس باتت

¹ - خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص74-84.

² - تناولت الجزائر الصيد البحري في الأمر رقم 84/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتعلق بالتنظيم العام للصيد البحري، ج ر عدد 30 الصادرة بتاريخ 13 أبريل 1977.

الدولة الساحلية تتمتع بحقها الكامل في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تهريب الأموال والبضائع من وإلى نطاقها الجمركي.

وعلى ضوء ذلك، يحق للدولة الساحلية إصدار نصوص تشريعية من أجل حماية مصالحها الجمركية، وقد أصدرت الجزائر التي اعتمدت مجموعة من القوانين لهذا الغرض، نذكر منها القانون الجمركي رقم 07/79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المعدل والمتمم، والذي يحدد مجموعة من الإجراءات والتدابير الجمركية لحماية الاقتصاد الوطني والمصلحة العامة.¹

ثالثا: حق حماية البيئة البحرية

يعتبر موضوع البيئة البحرية من المواضيع التي تعبر بشكل مباشر عن المصالح التنموية والأمنية للدولة الساحلية،² إلا أنه ورغم أهميته البالغة فإن اتفاقية 1958 Genève لم تتضمن أي نص قانوني يشير لذلك، ولم تجعل منه شرطا من شروط براءة المرور التي أوردتها م 14 منها، وأمام هذا الوضع ركزت معظم الدول على تشريعاتها نذكر الداخلية كوسيلة صارمة لحماية بيئتها البحرية، ومنها القانون الهولندي 1969 والذي اعتبر المساس بالبيئة البحرية جريمة لا تقل عقوبتها عن سنة حبس، وكذلك اللوائح الفيدرالية الأمريكية لسنة 1970 والقانون الفرنسي لسنة 1964.³

¹ - المنشور على الجريدة الرسمية عدد 30 الصادرة بتاريخ 29 جويلية 1979، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/98 المؤرخ في 22 غشت 1998، ج ر عدد 61.

² - عرفت البيئة في المؤتمر الدولي للبيئة المنعقد بمدينة استكهولم 1972، على أنها مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى والتي يستمدون منها زادهم، وكما هو معروف تتكون البيئة من ثلاثة قطاعات: قطاع البيئة البرية، البحرية والجوية.

وتختلف البيئة البحرية اختلافا جوهريا عن كل من البيئة الأرضية والبيئة الجوية والفضائية، وهذا من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منهما، إذ نجد أن مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة، وكما هو معروف فإن الكرة الأرضية تتكون من اليابسة التي تشكل 29 % وتشكل المياه 71 % فهي تشكل معظم كرتنا الأرضية، وبالتالي فالمياه أهم عناصر الحياة وقد أكد علماء الخلية أن الماء هو المكون الأساسي لتكوين الخلية في معظم الكائنات الحية بما فيها الإنسان.

بالنسبة للمشرع الجزائري لم يتم إعطاء تعريف دقيق للبيئة في قانون رقم 03/83 المتعلق بحماية البيئة الملغى، ولا قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ولم يفرد لها بتعريف خاص.

³ - خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 93.

وإلى جانب التشريعات الوطنية أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية بشأن منع التلوث البحري، نذكر منها اتفاقية لندن 1954 والمتعلقة بمنع التلوث البحري بالزيت، اتفاقية أوسلوا 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بالإغراق، اتفاقية الكويت 1978 المتعلقة بالتعاون في حماية الخليج العربي من التلوث، إلا أن تزايد الكوارث البحرية وقصور الاتفاقيات الدولية، كان دافعا لاهتمام المجتمع الدولي بخطورة التلوث البحري، ف جاء أفراد الجزء 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، لتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث بجميع مصادره.

ومن أجل منع التلوث البحري أجازت المادة 220 من الاتفاقية للدولة الساحلية عندما تكون السفينة موجودة داخل موانئها حق محاكمة السفينة المخالفة لقوانينها الخاصة بمنع التلوث البحري، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي وفقا لقوانينها الداخلية.

المطلب الثاني: الولاية القانونية للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة

بغرض قيام الدولة الساحلية بحماية مصالحها فيما يتجاوز بحرها الإقليمي، خاصة ما يتعلق بسلامة السفن وما يتعلق بها من مصالح، نشأت المنطقة المتاخمة والتي تعني التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض الاختصاصات على جزء من البحر يتاخم بحرها الإقليمي (الفرع الأول)، والتي ينبغي على السفن الأجنبية أثناء مرورها بالمنطقة المتاخمة احترامها تحت طائلة العقاب (الفرع الثاني).

الفرع الأول: اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة

من أجل تحديد سلطات الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، لا بد من التطرق إلى تطور هذه المنطقة عبر التاريخ (أولا)، ثم دراسة ما تقوم به الدولة الساحلية من إجراءات من أجل منع الإخلال بقوانينها أثناء المرور بالمنطقة المتاخمة (ثانيا).

أولا: نشأة وتطور المنطقة المتاخمة

أجمعت مختلف التعاريف على أن المنطقة المتاخمة Zone contigüe هي منطقة تجاور مباشرة البحر الإقليمي للدولة الساحلية، تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات للمحافظة على نظامها

وأمنها،¹ كما يطلق عليها عدة تسميات منها منطقة الاختصاص، الأمن، الملاصقة، إلا أن فكرة المنطقة المتاخمة لم تكن وليدة نص قانوني معين أو اتفاقية معينة، بل نشأت كنتيجة لمجموعة من مواقف الفقه والعرف الدوليين من أجل حماية مصالح الدولة الساحلية، فيرى البعض أنها نشأت من أجل التوفيق بين المعيارين اللذين قام الفقيه Shock والفقيه Galiani بوضعهما سنة 1730، لتحديد مسافة البحر الإقليمي فظهرت فكرة هذه المنطقة التي تمتد على بعد نهاية 3 أميال بحرية بعد البحر الإقليمي.²

واستمر الوضع على حاله حتى القرن 18 أين تحول هذا المنشأ العرفي إلى قانوني بحيث أصدرت بريطانيا مجموعة من القوانين تسمى Hevining Act، بمقتضاها يمكن للسلطات البريطانية فرض رقابتها على السفن الأجنبية التي تتصرف بطريقة مشبوهة لإفراغ أو شحن البضائع، وذلك على مسافة تتجاوز البحر الإقليمي البريطاني وهكذا أقامت بريطانيا منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي، والذي سرعان ما انتقل إلى الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1922، ثم سلكت العديد من الدول الأوروبية نفس النهج فرنسا سنة 1926، ثم اسبانيا وإيطاليا.³ وازداد الاهتمام أكثر مطلع القرن 20 فبرزت الحاجة لإنشاء منطقة متاخمة لبحر الإقليمي، نظرا لما تحتله من موقع استراتيجي بالنسبة للدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها ماعدا المرور البريء، وبغرض حماية المصالح الأمنية والاقتصادية للدولة الساحلية، وقد حددت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 اتساع هذه المنطقة بما لا يتجاوز 24 ميلا بحريا، اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي،⁴ أي أن اتساع هذه المنطقة بعد طرح البحر الإقليمي منها هو 12 ميلا بحريا، ولا يجوز لها أن تمتد لأبعد من ذلك طبقا للمادة 24 من اتفاقية 1958 Genève.

ثانيا: الإجراءات الخاصة بحماية المنطقة المتاخمة

المنطقة المتاخمة هي تعبير عن مصالح الدولة الساحلية من خلال ممارسة عليه مجموعة من الوظائف والإجراءات، وقد أقرت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، والمادة 24 من اتفاقية 1958 Genève، نوعين من الرقابة على هذه المنطقة تمارسها الدولة الساحلية:

¹ - عصام العطية، المرجع السابق، ص366.

² - حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1976، ص509.

³ - HUSEYIN (P): Le Concept de la zone contigüe dans la convention sur le droit de la mer 1982, Publié sur le site: <http://rbdi.bruylant.be>

⁴ - DAVID(R): Droit international public, Dalloz, 5^{ème} éd, 2000, p144.

1- الرقابة الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية

تعد المصالح المالية والضريبية الدافع الأكبر لوجود المنطقة المتاخمة، وأن وضع القوانين الجمركية والضريبية بإمكانه توفير مداخيل إضافية تساعد الاقتصاد الوطني، وإصلاح أضرار السفن الأجنبية عند ملاحقتها في هذه المنطقة، كما بإمكانه ضمان دخول السلع والبضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية، عن طريق تقديمها للجمارك ودفع الرسوم والضرائب، وأن الاعتداء على القانون الجمركي يعتبر تهديداً للدولة الساحلية خاصة وأن الكثير من الدول تعتمد على الضرائب كأساس لميزانيتها.¹

وبالتالي فإن للدولة الساحلية بموجب هذا الاختصاص، رقابة ومعاينة الأفعال المخالفة للتشريع والأنظمة الوطنية الجمركية والمالية للدولة الساحلية، وقد اعتمدت الجزائر على مجموعة من القوانين في هذا الخصوص ومنها القانون الجمركي رقم 07/79 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 01/98 والذي حدد مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الجزائرية اتخاذها في سبيل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والمالية،² بحيث نصت المادة الأولى على أن الإقليم الجمركي شامل للمنطقة المتاخمة، وتطبيقاً لذلك فعلى ريان كل سفينة فور دخوله المنطقة المتاخمة وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالحمولة أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ،³ عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة الرقابة.⁴

وبغرض منع كل خرق للقوانين والأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك تطبيقها، نصت المادة 240 من قانون الجمارك على أن كل خرق للقوانين وللأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك تطبيقها تعد مخالفة جمركية.

ibid,p145.

² - قانون رقم 10/98 المؤرخ في 22 غشت 1998 المعدل والمتمم للقانون رقم 07/79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك، ج ر عدد 61 الصادرة بتاريخ 23 غشت 1998.

³ - وقد تم تغيير اسم مصلحة حراسة الشواطئ بتسمية حرس السواحل، وفقاً لما قضت به المادة الثانية من المرسوم الرئاسي رقم 01/17 المؤرخ في 2 يناير 2017 يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 4 يناير 2017.

⁴ - المادة 53 من قانون الجمارك.

2- الرقابة الخاصة بشؤون الصحة والصيد والهجرة

مصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالصحة والصيد والهجرة، تعد من بين الدوافع الأساسية إلى جانب المصالح الجمركية التي أنشأت من أجلها المنطقة المتاخمة.

- صحيا: فقد اعتبرت الدول الساحلية الإجراءات الصحية كوسيلة من وسائل منع انتشار الأمراض المعدية والتي قد تنقلها السفن الأجنبية، كما يمكن أن تشمل هذه الإجراءات أيضا مكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية، وفي حال انتهاك هذه السفن للقوانين الصحية للدولة الساحلية مهددة بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع هذه السفينة من إبحار.¹

- شؤون الصيد: يمنع الصيد البحري في المنطقة المتاخمة للسفن الأجنبية، وقد تقرر هذا الإجراء انطلاقا كون أن العديد من الدول تعتمد على الصيد من أجل إنعاش حياتها الاقتصادية، أو وجود موارد طبيعية نادرة أو مهددة بالانقراض، وبالتالي فهي تحاول المحافظة على مصالحها الاقتصادية فتمنع كل شكل من أشكال ممارسة الصيد في المنطقة المتاخمة عند مرور السفن الأجنبية، وأن تمثل هذه السفن للقوانين الوطنية للدولة الساحلية في ذلك، وإلا تعرضت للمصادرة.

- الهجرة غير شرعية: بما أن الهجرة ظاهرة اجتماعية تهدد استقرار وأمن الدولة الساحلية، ونظرا للمخاطر التي قد تنتج عنها بسبب التزايد الرهيب في عدد الأشخاص الذين يتم تهريبهم عن طريق البحر باتجاه الدول الأوروبية، فتتخذ الدولة الساحلية مجموعة من الإجراءات الردعية لمكافحة الهجرة غير قانونية في منطقتها المتاخمة، من أجل المحافظة على أمنها وتجنبا للآفات الاجتماعية والاقتصادية.²

وطبقا لما سبق نستنتج أن الصلاحيات السابقة والمخولة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، تمارس على نوعين من المستويات، أولها المستوى الرقابي فالدولة الساحلية تمارس صلاحياتها من أجل مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامة، وثانيها المستوى الردعي والذي يتمثل في فرض العقوبة والجزاء على السفن الأجنبية التي قامت بخرق قوانين ونظم الدولة الساحلية، والمتعلقة بالجمارك والصحة والصيد والهجرة.

¹ - خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص130.

² - حامد سلطان، المرجع السابق، ص516.

الفرع الثاني: نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة

من حق الدولة الساحلية تعقب السفن الأجنبية والذي يعبر عنه في القانون الدولي للبحار بحق المطاردة الحثيثة، والبعض الآخر يسميها حق التتبع لكنها مرادفات تعطي نفس المعنى،¹ يعرفها الفقيه Gidel بأنها التعقب المنطلق من المياه الخاضعة للدولة الساحلية وتقوم بالمطاردة السفن المخولة من لدن الدولة الساحلية للقيام بهذه المهمة تجاه سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل هذه المياه، ويرى أن حق المطاردة الحثيثة لا يمارس زمن الحرب وبأن عمليات تفتيش السفن أثناء الحرب لا علاقة له بالمطاردة الحثيثة.²

وقد نظمت كل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 واتفاقية 1958 Genève، حق المطاردة الحثيثة اعتباراً من المنطقة المتاخمة صراحة في نص المادة 111 و 23 على التوالي، ووضعت لهذا الحق شروطاً ينبغي توافرها كلها من أجل تحقق المطاردة الحثيثة، بمعنى أن عدم توافر إحدى هذه الشروط يعني سقوط حق المطاردة، تتمثل في:

- ضرورة تواجد السفينة الأجنبية داخل المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، بمعنى أن المطاردة الحثيثة لا ترتبط بالبحر الإقليمي أو مناطق أخرى تخضع لسيادة الدولة، وإنما بالمنطقة المتاخمة.
- أن تتم المطاردة من قبل سفينة حربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية، بما يعني أن السفن الخاصة لا يحق لها القيام بمطاردة السفينة الأجنبية المخالفة.

¹ - تعود أصولها التاريخية إلى العصور القديمة، حيث سادت ممارسة اصطياد الحيوانات البرية أو البحرية بعد مطاردتها، و تم تقنينها في القانون البيزنطي من خلال مدونة جوستينيان، وقد دار حينها نقاش حول ملكية الفريسة أثناء مطاردتها، حيث ساد رأي يقول أن الفريسة ملك للصياد مادام مستمرا في مطاردتها، وإذا توقف عن مطاردتها فإن هذا يعني نهاية لوضعيتها كمالك لها، وبالتالي تصبح الفريسة ملكاً لأول من تمكن من إلقاء القبض عليها، وكان الرأي العاكس يرى أن الفريسة لا تكون ملكاً للصياد ما لم يلق القبض عليها، وقد كانت الغلبة للرأي الأخير وهو رأي منطقي مادام أنه يعطي الأولوية للفعالية المتمثلة هنا في القبض على الفريسة، ولكونه يستند إلى قاعدة أن الفريسة مال بدون سيد.

حسن خطابي: حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، منشور على الموقع: <http://toubkal.imist.ma>

² - GIDEL(G): Le droit international public de la mer le temps de paix, tome III, La mer territoriale et la zone contiguë, Paris, Mellottée-Chateauroux, Sirey, 1934,p339.

- أن تكون السفينة التي يتم مطاردتها غير حربية، بحيث تتمتع هذه الأخيرة بحصانة تجعلها بمنأى عن أي ولاية أو خضوع لقضاء الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أو إقليمها البحري بصفة عامة.
- أن يتوفر لدى الدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد قامت بانتهاك قوانينها وأنظمتها الخاصة بالجمارك والضرائب أو الصحة أو الصيد أو الهجرة.
- أن تكون المطاردة مستمرة وغير متقطعة، فلو قامت إحدى السفن الحربية التابعة للدولة الساحلية بمطاردة سفينة أجنبية اعتباراً من منطقتها المتاخمة لخرقها قوانينها وأنظمتها ثم توقفت لسبب ما، فإن عليها عدم إكمال المطاردة لعدم توافر شرط الاستمرارية.¹

خاتمة:

يظهر من خلال الدراسة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 واتفاقية 1958 Genève حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، اعتبرت البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة من المناطق الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، وكما رأينا أن هذه الولاية خولت الدولة الساحلية حق ممارسة مجموعة من الاختصاصات تهدف في مجملها إلى حماية مصالح الدولة الساحلية الأمنية والتجارية والصحية، حيث أقرت حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، وفي المقابل فقد قررت الاتفاقيتين للدولة الساحلية بممارسة بعض الصلاحيات فيما يتعلق بالجمارك والضرائب والصحة والهجرة فيما يجاوز بحرهما الإقليمي.

المراجع:

- عبد الكريم عوض خليفة: القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2013.
- عصام عطية: القانون الدولي العام، ط6، شركة المكتبة القانونية للنشر والتوزيع، بغداد، العراق، 2006.
- يوسف أمال: دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2011.
- صلاح أنور حمد عبد الله: المشاكل القانونية للمياه الدولية وتسوية منازعاتها، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015.

¹ - خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص157-159.

- خالد بوزيدي: النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017.

- حسن خطابي: حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2012.

- حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1976.

-DAVID (R): Droit international public, Dalloz, 5^{ème} éd, Paris, 2000.

- GIDEL (G): Le droit international public de la mer le temps de paix, tome III, La mer territoriale et la zone contiguë, Paris, Mellottée-Chateauroux, Sirey, 1934.

- HUSEYIN (P): Le Concept de la zone contiguë dans la convention sur le droit de la mer 1982, Publié sur le site: <http://rbdi.bruylant.be>

-ERIK(F): Innocent passage of warships, MARINE POLICY November 1990,p488. Publier sur site: <file:///C:/Users/pc/Downloads/273899.pdf>