

الممر غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي The innocent passage of foreign warships into the territorial sea

* دحماني أمينة

¹ كلية الحقوق / جامعة الجزائر 1

ملخص :

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان المعيار العام لبراءة مرور السفن الحربية الأجنبية في البحار الإقليمية للدول الساحلية، إضافة إلى توضيح التصرفات النافية لبراءة مرور هذا النوع من السفن، من أجل تفادي اصطدام سيادتين على مسرح العلاقات الدولية: سيادة الدولة التي تحمل السفينة الحربية علمها وتمتع بحصانتها وسيادة الدولة الساحلية التي تتواجد هذه الأخيرة في مياهها الإقليمية. وذلك يستوجب إحداث نوع من التوازن بين أعضاء المجتمع الدولي، ومن ثم السعي إلى التوفيق بين المصلحة الخاصة للدولة الساحلية والمصالح العامة للجماعة الدولية، ومن أجل تجنب المجتمع الدولي الكثير من النزاعات، لأن المشاكل المتعلقة بالسفن الحربية بقيت حاضرة إلى يومنا هذا بفعل التسابق بين الدول.

الكلمات المفتاحية :

قانون البحار، السفن الحربية، الممر البريء.

Abstract

This study aims to clarify the general standard for the innocence of the passage of foreign warships in the territorial seas of the coastal states, in addition to clarifying the actions that deny the innocence of the passage of this type of ships, in order to avoid the collision of two sovereigns on the stage of international relations: the sovereignty of the state that carries its flag and enjoys its immunity and sovereignty The coastal state in whose territorial waters the latter is located .

This necessitates creating a kind of balance between the members of the international community, and then seeking to reconcile the special interest of the coastal state with the general interests of the international community, and in order to spare the international community many conflicts, because the problems related to warships have remained present to this day due to competition between states.

Keywords :

Law of the sea, warships, innocent passage.

تمهيد :

لقد ظل البحر الإقليمي ولا يزال موضع اهتمام الباحثين والمفكرين ومصدر نزاعات الدول وحروبهم، خصوصاً ما تعلق منه بملاحة السفن الحربية الأجنبية فيه وشروط دخولها إليه، فتحرك هذه الأخيرة وخروجها عن حدود سيادة الدولة التي تحمل علمها، ودخولها إلى إقليم بحري خاضع لسيادة دولة أخرى، أمر لا يخلُ من التعقيد بسبب التقاء سيادتين أو أكثر على مسرح العلاقات الدولية.

ولا تكاد دراسة من الدراسات المعاصرة المتعلقة بالبحر الإقليمي تنفرد بذاتها إلا وكان للمرور البريء للسفن الحربية منها حظوة ونصيب، لما له من أهمية وتأثير بالغين سواء على المستوى الداخلي أو الدولي في زمن السلم أو الحرب، فالأصل أن تتمتع الدولة بالسيادة الكاملة على بحرها الإقليمي، ولا يحد من هذه السيادة سوى حق المرور البريء، الذي هو عبارة عن نظام مرور تستعمله السفن الأجنبية باختلاف أنواعها لعبور البحر الإقليمي لدولة ما، والذي يعمل على إرساء نوع من التوازن بين المصالح الدولية.

1

ويؤدي الحديث عن المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية بالضرورة إلى دراسة مرورها غير البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ومن ثم كشف اللبس عن تلك الأفعال التي تحيل هذا المرور من بريء إلى غير بريء، وهو موضوع هذا المقال الذي يفرض طرح الإشكالية التالية:

- ما مضمون التصرفات غير البريئة التي تقوم بها السفن الحربية الأجنبية وهي مارة أو متواجدة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية؟

وللإجابة على هذه الإشكالية والإحاطة بما تثيره هذه السفن من جدل حول طبيعة مرورها والأفعال التي ترتكبها حين تواجدها في مياه خاضعة لسيادة دولة غير دولة علمها ارتأيت اتباع الخطة التالية.

المبحث الأول: نطاق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية

المطلب الأول: المرور المادي للسفينة الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي

المطلب الثاني: التمييز بين المرور البريء للسفن الحربية ومرورها غير البريء

المبحث الثاني: الاعمال النافية لبراءة مرور السفينة الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي

المطلب الأول: الأعمال الواردة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار

المطلب الثاني: الأعمال غير الواردة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار

المبحث الأول: نطاق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية

بعدها أثار مسألة الممرور البريء للسفن الحربية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية جدلاً واسعاً بين الدول، وعرفت تجاذبات فقهية عسيرة، وتمخضت عنها أحكام قضائية متباينة أحياناً ومتناقضة أحياناً أخرى، أدت إلى عدم الاتفاق حول الطبيعة القانونية لهذا الممرور، حيث تم انقسام المجتمع الدولي اثرها إلى اتجاهين، أحدهما يعتبر الممرور البريء لهذا النوع من السفن حق لها تتمتع به دون حاجة لطب إذن من الدولة الساحلية، بينما يعتبر الاتجاه الثاني أن هذا الممرور رخصة تتوقف ممارستها له على إذن من الدولة الساحلية أو إخطارها مسبقاً برغبتها في الممرور.

وأياً كانت طبيعة هذا الممرور سواء كان حقاً أم أنه مجرد رخصة، فإن السفن الحربية في كلتا الحالتين مطالبة بأن يكون ممرورها بريئاً، ومن ثم، عليها أن تتمتع أثناء ممرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية عن القيام بأي فعل من شأنه أن يجعل ممرورها غير بريء.

لكن ماهو حال الممرور المادي للسفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة صاحبة البحر الإقليمي؟ وماهو معيار التفرقة بين ممرورها البريء وممرورها غير البريء؟

ذلك ما سيتم تبينه من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: الممرور المادي أو الواقعي للسفن الحربية

معلوم أن ممرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية لدولة ساحلية لا يتم - في غالب الأحيان - إلا بعد حصولها على ترخيص أو إخطار سابقين من السلطات المختصة بذلك، أو نتيجة معاملتها بالمثل في أحيان أخرى حسب النظام السائد في الدولة الساحلية، وبناء عليه يعتبر ممرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية ممروراً مادياً أو واقعياً، إذا ما تم هذا الممرور دون الحصول على إذن من سلطات الدولة المعنية أو إخطارها المسبق برغبتها في الممرور، عندما يكون ذلك ضرورياً وفقاً لقاعدة قانونية نافذة من أجل ممارسة الممرور البريء.

إن القول بمدى شرعية الممرور المادي من عدمه، وكذا تقدير شرعية رد فعل الدولة الساحلية لمواجهة هذا الممرور في حالة عدم شرعيته يتوقف على الطبيعة القانونية للممرور البريء في حد ذاته، ونظراً لغياب قاعدة قانونية عامة توضح طبيعة ممرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، أدى إلى تباين التكييف القانوني للممرور المادي بين الدول كما يلي:

الفرع الأول: الممرور المادي المشروع

يكون الممرور المادي مشروعاً، إذا تم في المياه الإقليمية لدولة طرف في الاتفاقية لم تعلن أن ممرور السفن الحربية الأجنبية يكون مشروطاً بإذن من سلطاتها أو إخطارها المسبق، أو دولة غير طرف في الاتفاقية وتعترف في تشريعاتها الداخلية أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق الممرور البريء في بحرهما الإقليمي دون أي شرط منها، ففي هذه الحالة يعد الممرور الواقعي ممروراً بريئاً، ولا يعتبر مخالفة من دولة العلم لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 أو للقواعد العرفية، وبالتالي فإن رد فعل الدولة الساحلية التي تم هذا الممرور في بحرهما الإقليمي يكون غير مشروع.²

الفرع الثاني: المرور المادي غير المشروع

بينما يكون المرور المادي غير مشروع، إذا حصل في المياه الإقليمية لدولة طرف في اتفاقية قانون البحار أعلنت أن مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي يتطلب الحصول على ترخيص منها أو إخطارها المسبق بنية العبور، أو دولة غير طرف في الاتفاقية نصت صراحة في تشريعاتها الداخلية أن مرور هذا النوع من السفن يكون مشروطاً بترخيص منها أو إخطارها المسبق، ففي هذه الحالة يكون المرور الواقعي مروراً غير بريء، وهو بهذه الصفة يعد انتهاكاً لسيادة الدولة الساحلية أو على الأقل تهديداً لهذه السيادة، أو يمكن أن ينظر إليه حتى على أنه انتهاك لمبدأ حظر استخدام القوة.³

وبالتالي فرد فعل الدولة الساحلية في هذه الحالة يعتبر رداً مشروعاً، شرط أن يكون متناسباً مع التصرف النافي لبراءة المرور الذي أقدمت عليه السفينة الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، بمعنى ألا يكون رد الفعل هذا انتقاماً وإنما أن يكون في حدود دفع هذا التصرف غير البريء، وإلا تعرضت بموجبه الدولة الساحلية للمسؤولية الدولية في حالة ما إذا تجاوزت القدر المطلوب منها في الدفاع عن نفسها.

غير أنه وزيادة على ما سبق بيانه، فإن بعض التشريعات الوطنية قد نصت صراحة على أن المرور المادي أو الواقعي للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية يعد في جميع الحالات مروراً غير بريء، لأنه من غير شك يعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها، ومن بين هذه التشريعات نجد على سبيل المثال: المادة 1/15 من تشريع " **Antigua-et-Barbuda** " رقم 18 الصادر في 17 أوت 1982 بشأن المناطق البحرية.⁴

وبعد توضيح أمر المرور الواقعي، يتعين تبيان المعيار الذي يتم على أساسه التمييز أو التفريق بين ما يعتبر من المرور بريئاً وما يعتبر منه غير بريء بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الشاطئية.

المطلب الثاني: التمييز بين المرور البريء و المرور غير البريء

يتم التفريق بين المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية ومرورها غير البريء في المياه الإقليمية للدولة الساحلية بواسطة معيار عام تبنته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والعديد من الدول في تشريعاتها الوطنية وذلك ما سيتم توضيحه فيما يلي:

الفرع الأول: المعيار العام لبراءة المرور في اتفاقية 1982

جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بمعيار عام يتم بمقتضاه تحديد طبيعة الأنشطة التي تقوم بها السفن الأجنبية بصفة عامة - بما فيها السفن الحربية - لبيان ما إذا كانت هذه الأنشطة تشكل مروراً بريئاً أم لا، فقد تضمنت المادة 1/19 تعريفاً عاماً لما يمكن أن يعد مروراً بريئاً لا يختلف عن ذلك الذي وضعته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، حيث نصت على أنه " يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويجب أن يتم هذا المرور طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى."⁵

وجاءت هذه الفقرة هي الأخرى نتيجة صراع طويل ومرير بين الدول المتقدمة ونظيرتها المتخلفة، فقد سعى التيار الأول بزعمامة الولايات المتحدة الأمريكية إلى الحد من سلطات الدولة الساحلية وذلك بالاكتماء بأمن الدولة كقيد وحيد على الممرور البريء، بينما يميل التيار الثاني بقيادة دول أمريكا اللاتينية إلى عدم الحد كثيرا من سلطات الدولة الساحلية وذلك بمنحها مكانة واسعة في تقدير المصالح التي يترتب على المساس بها أن يصبح الممرور غير بريء، ويبدو أن اتجاه الولايات المتحدة الأمريكية كان الخلفية التي استوحتها المادة 1/19 من اتفاقية قانون البحار ومن قبلها المادة 4/14 من اتفاقية جنيف وذلك على حد تعبير الدكتور محمد طلعت الغنيمي.⁶

وما يمكن استنتاجه من هذا النص، أن هذا التعريف ينطوي في الوقت ذاته على تحديد للمبدأ العام لنظام الممرور البريء، وهو أن يكون الممرور غير ضار بسلم أو بأمن أو بحسن نظام الدولة الساحلية، وهي كلها أمور تخص دولة الساحل وتخضع لتقديرها الشخصي، وبناء عليه وبمفهوم المخالفة، فإن كل ممرور يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ولا يتم طبقا لأحكام اتفاقية 1982 لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى فهو ممرور غير بريء.

ويعتبر المعيار العام المحدد لبراءة الممرور المنصوص عليه في المادة 1/19 معيارا موضوعيا إلى حد ما، لأنه لم يستند على الضرر الذي يلحق مصالح الدولة الساحلية، وإنما هو يستند على شروط وأحكام الممرور ذاتها، كما أنه وبغض النظر عن الطبيعة القانونية للممرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، فإن معيار براءة الممرور هذا يعد بوضوح ذو طبيعة عرفية عامة، ومن ثم يطبق بالنسبة لكل الدول سواء كانت أطرافا في اتفاقية 1982 لقانون البحار أم لم تكن كذلك.⁷

الفرع الثاني: المعيار العام لبراءة الممرور في التشريعات الوطنية

جدير بالذكر أن عددا كبيرا من الدول قد نص على هذا المعيار في قوانينه الوطنية، سواء قبل اتفاقية 1982 لقانون البحار أم بعدها، و ذلك نتيجة قلقها على أمنها وحماية سواحلها وفرض سيادتها على مياهها الإقليمية.

فمن التشريعات الوطنية التي نصت على هذا المعيار قبل صدور اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نجد المرسوم الجزائري رقم 194-72 الصادر في 5 أكتوبر 1972 المتعلق بتنظيم ممرور السفن الحربية الأجنبية وتوقفها في المياه الإقليمية في زمن السلم في مادته السابعة بقولها: " يكون الممرور خاليا من كل غرض عدواني، إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية."

ويتضح من هذا النص مدى وعي المشرع الجزائري المبكر بخطورة ممرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي الجزائري وما يشكله ذلك من انتهاك لسيادتها ومساس بأمنها، وذلك في فترة تضاربت فيها الآراء والمواقف بشأن مسألة الممرور البريء لهذا النوع من السفن في المياه الإقليمية للدولة الشاطئية، فقد كانت الجزائر من بين الدول القليلة السبابة في هذا المجال، من حيث

تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية بإذن سابق من سلطاتها المختصة وكذا وضع معيار عام للتمييز بين مرورها البريء ومرورها غير البريء.

وقد حذت حذوها مجموعة من الدول مثل " جيبوتي " في المادة 5 من قانونها رقم 78/AN/52 الصادر بتاريخ 9 جانفي 1979 المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والحدود البحرية وممارسة الصيد. و " جمهورية كوريا " بمقتضى المادة 1/5 من قانونها رقم 3037 الصادر في 31 ديسمبر 1977 المتعلق بالبحر الإقليمي، وكذا " سيرلانكا " وفق قانونها للمناطق البحرية الصادر عام 1976 في المادة 1/3 منه، إلى غير ذلك من الدول النامية التي عمدت إلى تحصين سواحلها بمثل هذا المعيار للتمييز بين المرور البريء والمرور غير البريء للسفن الحربية.

ومن التشريعات الوطنية التي أقرت هذا المعيار بعد اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نجد الصين في المادة 8 من قانونها الصادر بتاريخ 25 فيفري 1992 الخاص بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للصين، إضافة إلى المادة 9 من قانون رومانيا الصادر في 7 أوت 1990 المتعلق بالنظام القانوني للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لرومانيا إضافة إلى عدد لا يستهان به من الدول.⁸

إذن بعد أخذ نظرة وجيزة عن بعض القوانين الوطنية للدول المتعلقة بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، يظهر أن معظمها قد نص على قاعدة واضحة موحدة في هذا الشأن، مما يؤكد وجود معيار عام طبقا لهذه التشريعات يميز بين المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الشاطئية ومرورها غير البريء.

المبحث الثاني: التصرفات النافية لبراءة مرور السفن الحربية

حتى تحافظ السفن الحربية على براءة مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، هناك جملة من الأفعال التي يحرم عليها القيام بها، من هذه الأفعال ما ورد في المادة 2/19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ومنها ما لم يرد فيها وذلك ما سيتم توضيحه فيما يلي:

المطلب الأول: الأعمال الواردة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار

بعدما حددت المادة 1/19 معيارا عاما يتم على أساسه تقرير مدى براءة مرور السفن في البحر الإقليمي للدولة الساحلية من عدمه، نصت فقرتها الثانية على لائحة تضمنت التصرفات التي تشكل أمثلة للمرور غير البريء وفقا لهذا المعيار، حيث جاء فيها أنه " يعتبر مرور السفينة الأجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

- أ- التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة،
- ب- المناورة أو التدريب بأسلحة من أي نوع،
- ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،

- د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،
ه- إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها،
و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله،
ز- تحميل أو إنزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،
ح- التلويث المقصود والخطير المخالف لهذه الاتفاقية،
ط- أي من أنشطة صيد السمك،
ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح،
ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية،
ل- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالممر.

يجب الإشارة منذ البداية إلى أن المادة 19 ليست خاصة بالسفن الحربية، وإنما جاءت شاملة لكل أنواع السفن سواء كانت عامة أو خاصة، لذلك فإن التصرفات الواردة فيها تنطبق على جميع السفن بما فيها الحربية، خاصة وأن معظم هذه التصرفات لا يمكن حصولها إلا من قبل السفن الحربية، وأخص بالذكر هنا كل من البنود: (أ) - (ب) - (ج) - (د) - (هـ) - (و)، والتي تصب كلها في موضوع النشاطات ذات الصلة بأمن وسلم ودفاع الدولة الساحلية، كما أن هذه الأفعال جاءت على سبيل المثال لا الحصر وذلك ما يؤكد - البند (ل) - من المادة 2/19.

وكمحاولة لقراءة بنود هذه الفقرة من المادة ذات الصلة بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، يمكن القول أن نظرة سطحية لمضامينها تظهر للوهلة الأولى أنها واضحة لا خلاف فيها حول إمكانية تأويلها، ومع ذلك ينبغي الوقوف عندها لما يمكن أن تثيره من مشاكل عملية في التطبيق بين الدول.

إذا ما تم الرجوع إلى أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، نجد بأنه نظرا للانتقادات التي وجهت إلى المادة 4/14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمتمثلة في عدم توضيحها للكيفية التي يكون بها الممر ضارا بسلم وأمن وحسن نظام الدولة الساحلية، حيث اعتبرها الفقهاء قاصرة على تداخل الاعتبارات الشخصية التي يعود تقديرها كلية إلى الدولة الساحلية.

وهذا ما أدى بواضعي المادة 19 من اتفاقية قانون البحار إلى محاولة تفادي هذه الانتقادات من خلال إدراجهم لقائمة التصرفات النافية لبراءة الممر في الفقرة الثانية من ذات المادة، مؤكدين بذلك على الإعتداد بالقرائن الموضوعية قدر الإمكان والابتعاد عن كل ما هو شخصي وذاتي.¹⁰

فهل نجح فعلا مندوبوا مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في تحقيق ذلك؟ ذلك ما ستنم مناقشته من خلال نقطتين أساسيتين: تتمثل الأولى في التصرفات ذات الاعتبارات الموضوعية أما الثانية فتتعلق بالتصرفات التي تلامس الاعتبارات الشخصية في جانب كبير منها وذلك على النحو الآتي بيانه:

الفرع الأول: التصرفات ذات الاعتبارات الموضوعية:

وكإجابة مبدئية عن السؤال السابق طرحه، يقول البعض بأن واضعي اتفاقية 1982 حاولوا معالجة النقص الموجود في اتفاقية 1958 والتقليل قدر الإمكان من مجال الشك والتأويل، وذلك بوضعهم لقائمة التصرفات المعدمة للصفة البريئة في المرور من خلال المادة 2/19 - السابق ذكرها - وقد نجحوا في هذا المعنى إلى حد بعيد وقللوا من أهمية الجانب الشخصي إلى الحد الأدنى، إلا أن هذا الجانب لم يختلف كلياً ومجال التفسير والتأويل لا يزال قائماً.

فقد أجمع معظم الشراح على الجانب الموضوعي للبنود الثلاثة التالية: (ب)، (هـ)، (و)، بينما اختلفوا حول البقية الباقية والمتمثلة في كل من البنود: (أ)، (ج)، (د)، إذ رأوا بأنها تحتتمل جانباً من التأويل وتتداخل فيها الاعتبارات الشخصية بالموضوعية.¹¹

*- حيث ينص البند (ب)، على أن القيام بـ: "أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع" يعتبر من قبيل الأفعال التي تؤدي إلى انعدام البراءة عن السفينة الحربية الأجنبية المارة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية - رغم عدم تخصيص هذه الأخيرة بالذكر - ، فهذا بند واضح لا لبس فيه ولا يمكن فتح باب التأويلات بشأنه لأنه لا يثير أية صعوبات عملية في حالة حدوثه، إذ لا مجال للشك حول انتفاء صفة البراءة في هذا المرور عند صدور مناورات أو تدريبات من هذه السفن، فهو فعل ضار بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها.

*- ومثله في الحكم البند (هـ)، الذي ينص على "إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها"، فهذا البند يعتبر هو الآخر موضوعياً إلى حد ما، فالتصرف الوارد فيه هو من التصرفات النافية لبراءة المرور عن السفينة الحربية الأجنبية، إذ ليس من العسير الوقوف فعلاً على إطلاق الطائرات أو تحميلها أو إنزالها، لما في ذلك من اعتبارات موضوعية يسهل التعرف عليها.¹²

وفي هذا السياق يمكن الإستئناس أيضاً بما أورده المادة 45 من المرسوم الجزائري رقم 194/72 الصادر بتاريخ 5 أكتوبر 1972 بخصوص موضوع إنزال أو تحميل الطائرات حيث قضت: "إن أحكام هذا المرسوم لا تطبق على الطائرات العسكرية إلا إذا كانت محمولة على ظهر سفن حربية أو مقطورة بها ولا يجوز لها أن تغادر السفينة الحاملة أو القاطرة بدون رخصة من السلطات الجزائرية المختصة".

*- إضافة إلى البند (و)، الذي يؤكد على "إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله"، فهذا البند يدرج كذلك في طائفة التصرفات ذات الاعتبارات الموضوعية، كون التصرف الوارد فيه إذا ما قامت به السفينة الحربية الأجنبية المتواجدة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية فإنه ينفي الصفة البريئة عن مرورها، لأنه من السهل التأكد من إطلاق جهاز عسكري أو تحميله أو إنزاله من

على ظهر هذه الأخيرة ، وذلك سواء بالعين المجردة أو عن طريق وسائل الرقابة المتطورة التي تستعملها سلطات الدولة الساحلية في سبيل تأمين حدودها البحرية.

وهذا ما يرجح كفة الاتجاه القائل بأن التصرفات الواردة في هذه البنود (ب)، (هـ)، (و)، قد حظرت حطرا تاما لا جدال فيه بغض الطرف عن الهدف المنشود من ورائها، فالسفينة الحربية الأجنبية المارة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ممنوع عليها منعا قطعيا أن تقوم بأحد هذه التصرفات مهما كانت الغاية التي تبتغيها من جراء هذا الفعل، وإلا اعتبر مرورها غير بريء، وبالتالي فإن هذه البنود الثلاثة قد غلقت باب التفسير والإجتهد ولم تترك مجالاً للشك والتأويل.

الفرع الثاني: التصرفات ذات الاعتبارات الشخصية:

بخلاف البنود الثلاثة السابق شرحها وهي: (ب)، (هـ)، (و)، والتي يكاد يجمع الفقهاء على موضوعيتها إلى حد بعيد، فإن البقية الباقية والمتمثلة في كل من البنود: (أ)، (ج)، (د)، فقد اختلف بشأنها الفقهاء إذ رأوا بأنها تحتمل جانبا كبيرا من التأويل وتتداخل فيها الاعتبارات الشخصية بالموضوعية، حيث يعتبر البند (أ) أشد هذه البنود إثارة للخلاف لما له من علاقة مباشرة بالجانب الأمني والدفاعي للدولة الساحلية، ولما يقتضيه ذلك من تداعيات جانبية تجد أحكامها في ظل قواعد القانون الدولي غير ذات الصلة بقانون البحار.¹³

وما يمكن قوله بخصوص هذا البند، أنه ورد بصيغة شبه مطابقة للفقرة الرابعة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة التي تقضي بأنه: "يمنع أعضاء الهيئة جميعا في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الإستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة"، وكما سبقت الإشارة إليه فإن ما يمكن أن يحدث من أفعال وفق هذا البند يندرج ضمن التصرفات التي تلامس الإعتبارات الشخصية في جانب كبير منها، إلا أنه يمكن الوقوف فعلا من خلاله على تقدير نشاط سفينة حربية تقوم باستخدام القوة المسلحة ضد سيادة وسلامة الدولة الساحلية واستقلالها السياسي لما في ذلك من اعتبارات موضوعية يسهل التعرف عليها لأن ذلك ليس بالأمر الصعب.

إلا أن عبارة "بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة" الواردة في البند (أ) من المادة 2/19 من اتفاقية 9821 (à) قد أثارت اشكالا حقيقيا لما تنطوي عليه من اعتبارات شخصية تفتح باب التأويل بشأنها وتمنح الدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة في تفسير الممرور البريء، وهذا ما يدفعها إلى منع السفينة الحربية الأجنبية من الممرور في بحرها الإقليمي بحجة انتهاكها لمبادئ القانون الدولي المجسدة في الميثاق الأممي دون أن تتعرض لمساءلة دولية.¹⁴

كما أن عبارة "أي تهديد بالقوة" كانت هي الأخرى محل نقاش بين الشراح، لما يمكن أن تثيره من اعتبارات شخصية قد تجد فيها الدولة الساحلية ذريعة للتدخل في نفي البراءة عن مرور السفينة الحربية الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي بحجة أن هذه الأخيرة تهددها أو تنوي استخدام القوة ضدها.¹⁵

فكيف يكون مرور السفينة الحربية محتويا على "تهديد باستخدام القوة" لأن التهديد هو سابق لعملية استخدام القوة، كما أنه قد يجعل المرور "غير بريء" في نظر الدولة الساحلية ولكنه "سلمي أو غير ضار" بها، ولأن التهديد تقتضيه ملابسات تصحب السفينة وتؤدي إلى الاستخلاص المسبق لنيتها من المرور، كما يصعب القول أن مرجع تأويل هذا التهديد وملابساته هو من اختصاص الدولة الساحلية وحدها وهذا بالرجوع إلى نص المادة 39 من الميثاق الأممي التي تقضي بأن " يقرر مجلس الأمن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو إخلال به أو كان ما وقع عملا من أعمال العدوان، ويقدم في ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقا لأحكام المادتين 41 و 42 لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه".¹⁶

وعليه يمكن استخلاص أنه، إذا قامت السفينة الحربية الأجنبية المارة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية باستخدام القوة أو التهديد بها في وجه السلامة الإقليمية للدولة صاحبة البحر الإقليمي أو سيادتها أو اللجوء إلى أية تصرفات تسيء بمقتضاها إلى استقلالها السياسي ونظامها وحسن أمنها، أو إذا أقدمت على تصرفات تتنافى وأغراض ميثاق الأمم المتحدة، فإن ذلك يحول - دون شك - المرور البريء لهذه السفن إلى مرور غير بريء، ويعود تقدير التهديد باستعمال القوة في ذلك لمجلس الأمن طبقا لنص المادة 39 - السابق الذكر - من الميثاق الأممي، وذلك كما يذهب إليه نفر من فقهاء القانون الدولي.¹⁷

بينما البندين (ج) و (د)، فقد اختلف بشأنهما الفقه كذلك، لما يمكن أن ينطوي عليه من تأويل وتداخل للاعتبارات الشخصية بالموضوعية، حيث ينص البند (ج) على أن: " - أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها "، في حين يؤكد البند (د) على أن: " - أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها. "

إذن، من خلال استقراء البندين السابقين يتبين أنه إذا لجأت السفينة الحربية الأجنبية وهي في عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى جمع المعلومات العسكرية المتصلة بأمن هذه الدولة والمنشآت الدفاعية التي تضر بمصالحها الإستراتيجية، أو قامت بدعاية ضارة ضدها، فإن مرورها يعتبر غير بريء.¹⁸

غير أن كلمة "يهدف" قد نسجت حولها العديد من الشكوك من قبل الفقهاء لما يمكن أن تنطوي عليه من اعتبارات شخصية، تفتح باب التأويل بشأنها على مصراعيه، وتعطي الدولة الشاطئية سلطة تقديرية واسعة في تفسير المرور البريء، وهذا ما يدفعها إلى منع السفينة الحربية الأجنبية من المرور في بحرها الإقليمي بحجة أنها تهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاعها وأمنها، أو أنها تقوم بعمل دعائي تقصد من وراءه المساس بدفاعها وأمنها، من غير أن تعرض دولة الساحل نفسها لمساءلة دولية في هذه الحالة كذلك.

إلا أن السؤال الذي يفرض نفسه في هذا المقام، هو كيف يمكن للدولة الساحلية أن تعرف مسبقا أن مرور السفينة الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية يهدف إلى جمع معلومات تضر بأمنها؟ بمعنى كيف يمكنها أن تستشف نية السفينة الحربية هذه بمجرد مرورها في بحرها الإقليمي بأنها تهدف إلى الإضرار بأمنها؟ فهنا قد تجد الدولة الساحلية ذريعة للتدخل في نفي البراءة عن مرور السفينة الحربية الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي بحجة أنها تهدف إلى الإضرار بأمنها ودفاعها.

إلا أن الدكتور " محمد الحاج حمود " يرى خلاف ذلك، حيث يقول بأن نية التقليل من أهمية الجانب الشخصي في اتفاقية 1982 تظهر جليا في تحديد الهدف الذي تبغي إليه النشاطات الواردة في البندين (ج) و (د)، فالربط بين النشاط المحرم والهدف الذي يرمي إليه يرجح جانب العوامل الموضوعية ويقلل في نفس الوقت من الإعتماد على الجانب الشخصي المعتمد في البحث عن النية.¹⁹

المطلب الثاني: الأعمال غير الواردة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار

بعد التعرض لتعداد الأفعال النافية لبراءة ممرور السفن بصفة عامة والحربية بصفة خاصة الواردة في المادة 2/19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فهل توجد أفعال أو تصرفات أخرى تنفي عن هذه السفن صفة البراءة؟ هذا ما سيتم التعرف عليه من خلال الفرع الموالي.

الفرع الأول: ممرور الغواصات والمركبات الغاطسة

إضافة لما سبق بيانه أُلزمت المادة 20 من ذات الإتفاقية²⁰ الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبخر في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها. غير أن الإشكال الذي يواجهنا في هذا الصدد هو، هل يعتبر ممرور الغواصة الغاطسة ممرورا غير بريء؟ مع العلم أن القاعدة المتعلقة بممرور الغواصات جاءت مستقلة عن القاعدة المتعلقة بالصفة غير البريئة للممرور؟

في سبيل الإجابة عن هذا السؤال، ذهب أغلب الفقهاء إلى القول بأن الغطس أثناء الممرور لا يفقد هذا الممرور صفة البراءة إلا إذا أضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وحجتهم في ذلك أن اتفاقية 1982 حينما أوردت قائمة في المادة 2/19 منها بالنشاطات التي تفقد الممرور صفة البراءة لم تجعل الممرور الغاطس من ضمنها، إلا أن هذا الممرور الغاطس يعتبر غير بريء إذا قامت الغواصة أثناء ذلك الممرور بأحد الأفعال المنصوص عليها في المادة 2/19.

وبالتأكيد، فإن التصرفات المنصوص عليها في تلك القائمة ذات الصلة بأمن الدولة الساحلية هي الأسهل مدعاة للشك في سلوك الغواصة الغاطسة، فالممرور الغاطس في حد ذاته لا يعتبر خرقا لصفة البراءة في الممرور وإنما مجرد قرينة على عدم البراءة، إذ أن هناك التزام على الغواصة بالسير في البحر الإقليمي وهي طافية ورافعة علمها، وعندما تصر الغواصة على مخالفة ذلك الإلتزام تكون قد وضعت نفسها في موقف غير قانوني يدعو إلى الشك في كونها ترتكب فعلا من الأفعال الواردة في المادة 2/19 والتي تنفي عنها صفة البراءة.²¹

وبعد الانتهاء من شرح البنود التي اعتبرتها الاتفاقية ضارة بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها - والتي قيل بشأنها أنها تأتي من قبل السفن الحربية أكثر منها من قبل السفن غير الحربية - والتي تعتبر في نفس الوقت نافية لصفة الممرور البريء عن السفن، فإن الغريب في الأمر أن اتفاقية قانون البحار لم تدرج ضمن تعداد البنود الواردة في المادة 2/19 منها مخالفة السفينة لقوانين وأنظمة

الدولة الساحلية رغم أن ذلك يمكن أن يضر فعلا بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها، ذلك ما سيتم توضيحه من خلال الفرع الثاني.

الفرع الثاني: مخالفة السفينة الحربية الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية

منحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 سلطات واسعة للدولة الساحلية من أجل تنظيم بعض المسائل المتعلقة بالمرور البريء في بحرها الإقليمي من خلال تشريعاتها الوطنية، فقد تضمنت المادة 1/21 منها المجالات التي يشملها هذا التنظيم وعلى رأسها أنظمة الدولة الساحلية الجمركية والضريبية وتلك المتعلقة بالهجرة والصحة.²²

كما نصت المادة 22 من الاتفاقية على بعض القيود التي يمكن للدولة الساحلية فرضها لحماية سلامة الملاحة في بحرها الإقليمي حيث جاء في فقرتها الأولى بأنه " للدولة الساحلية كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرها لتنظيم مرور السفن".²³

وقد أشارت هذه الفقرة صراحة إلى حق الدولة الساحلية في تحديد ممرات بحرية معينة تنظم من خلالها حركة المرور البريء في بحرها الإقليمي، ويمكن أن تكون هذه الممرات خاصة بكل أنواع السفن أو تقتصر على نوع محدد منها، كما يمكن أن تكون متعلقة بالسفن الحربية وحدها أو قد تستثنيها من ذلك، وفي هذا الشأن نجد المرسوم الجزائري رقم 96-55 المؤرخ في 22 يناير 1996 الذي حددت بموجبه السلطات الجزائرية ممرات بحرية معينة يجب على السفن اتباعها سواء كانت وطنية أو أجنبية وذلك من خلال نص المادتين الأولى والثانية منه.²⁴

بينما أكدت المادة الثالثة منه على أن أحكام هذا المرسوم لا تطبق على السفن الحربية الأجنبية التي تخضع للمرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 - السابق ذكره - والمتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، غير أن هذا لا يعني أن كل الدول قد تحذو حذو الجزائر في هذا المجال، فقد توجد دول أخرى قد تخضع السفن الحربية الأجنبية لهذا الحظر أو قد تخصصها بقوانين استثنائية، بل أن الدولة الجزائرية نفسها بإمكانها مستقبلا إذا ما استجدت أمور طارئة متعلقة بأمنها البحري أن تسن تشريعات داخلية تمنع بمقتضاها السفن الحربية الأجنبية من المرور في ممرات بحرية معينة.

ويمكن القول بأن القواعد التي تمنح الدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي ليست وليدة اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بل هي ذات أصول عرفية تناولتها مختلف التشريعات الوطنية بالتقنين قبل صدور الاتفاقية بوقت طويل، حيث نجد مثلا المادة 3 من المرسوم الجزائري رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 المتضمن: " تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم" تنص على أنه " يجب على السفن الحربية الأجنبية أن تراعي في المياه الإقليمية...الجزائرية التنظيم الوطني المتعلق بالمسائل الجبائية والصحية والجمركية على

الخصوص." ومن ثم، فإن هذه القواعد تطبق هي الأخرى على جميع الدول سواء كانت أطرافاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أم لم تكن كذلك.

ولئن كانت، السفن الحربية الأجنبية ملزمة بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ومن قبلها العرف الدولي، بمراعاة قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها عند ممارستها للممر البريء في بحرهما الإقليمي،²⁵ فإن السؤال الذي يطرح نفسه في هذا المقام هو: ما حكم السفينة الحربية الأجنبية التي تخالف قوانين الدولة الساحلية المتعلقة بتنظيم الممر البريء في بحرهما الإقليمي؟ وهل تصرفها هذا يعد نافياً لبراءة الممر عنها مع العلم أنه ليس من البنود المدرجة في الفقرة الثانية من المادة 19؟

في سبيل الإجابة على هذا السؤال عمد بعض الفقهاء إلى التمييز بين مخالفة السفن الحربية الأجنبية لقواعد اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالممر البريء، وبين مخالفتها لقواعد التشريعات الداخلية للدولة الساحلية التي يتم الممر البريء عبر بحرهما الإقليمي، وبالتالي فإن مخالفة قواعد اتفاقية 1982 في هذا الشأن هي وحدها التي تجعل هذا الممر غير بريء دون سواها.²⁶

بينما تذهب غالبية الفقهاء إلى القول بأن مخالفة السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي، للقوانين والنظم الداخلية للدولة الساحلية التي تنظم الممر البريء في مياهها الإقليمية، يجعل هذا الممر غير بريء أو حتى غير مشروع، سواء كانت القواعد التي تتضمنها هذه التشريعات متطابقة مع تلك التي تنص عليها اتفاقية 1982 أم غير متطابقة معها، مادامت الدولة الساحلية قد أخذت بعين الاعتبار الشروط والالتزامات التي ألزمتها بها الاتفاقية، عند سننها لتشريعاتها الداخلية.²⁷

وهذا ما تؤكد الممارسة الدولية من خلال حادث دبلوماسي وقع بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي، إثر دخول سفينتي حرب أمريكيتين "Yorktown" و"Caron" إلى المياه الإقليمية السوفياتية عن طريق البحر الأسود، ما أدى بالاتحاد السوفياتي إلى الإحتجاج بأن هذا التصرف يمثل استفزازاً وتهديداً لأمنه وسلمه، كون السفينتين كانتا مجهزتين بأجهزة عسكرية واستطلاعية.

الخلاصة :

ختاماً يمكن استخلاص أن المشاكل المتعلقة بممر السفن الحربية الأجنبية خلال البحار الإقليمية للدول الساحلية، وتحديد صفة البراءة في هذا الممر لا تزال حاضرة إلى يومنا هذا، ولا تزال النزاعات قائمة بشأنها بين أفراد الجماعة الدولية، وذلك على الرغم من المؤتمرات الدولية العديدة التي عنيت بالموضوع، حيث أسفرت عن جملة من الاتفاقيات الدولية التي نظمت المسائل المتعلقة بقانون البحار ومنها مسألة السفن الحربية، وعلى الرغم كذلك من تسارع كل الدول إلى تحريك آلية التشريع لديها من أجل رسم معالم حدودها البحرية التي تمارس عليها سيادتها المطلقة.

كما تم استخلاص أن هذه النزاعات لم تكن إلا كنتيجة حتمية لما أسفرت عنه الاتفاقيات الدولية من نصوص قانونية تحتل التأويل والتفسير والاجتهاد، ويرجع ذلك إلى الخلاف الشديد بين الدول أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بسبب

مسألة مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية، لدرجة أن مفاوضي الدول أخفقوا حتى في التوصل إلى اتفاق بالنسبة للمسائل المتعلقة بالمناطق البحرية بسبب هذه المشكلة، لولا جهود رئيس المؤتمر في إقناع المطالبين بتقييد المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية بسحب اقتراحهم الخاص بتحويل الدولة الساحلية سلطة منع المخالفات لتشريعاتها المتعلقة بالأمن، مقابل أن يتقرر في إعلان لاحق بأن سحب هذا الاقتراح لا يمس بحق الدول الساحلية في أن تتخذ الاجراءات الضرورية لحماية مصالحها الأمنية.

وبذلك تكون المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1981 - السابق ذكرها - بنصها على المبدأ العام لبراءة المرور في فقرتها الأولى، وباحتوائها لقائمة التصرفات المعذمة للصفة البريئة في المرور من خلال فقرتها الثانية، قد نجحت في التقليل قدر الإمكان من مجال الشك والتأويل إلى حد بعيد وقللت كذلك من أهمية الجانب الشخصي إلى الحد الأدنى، إلا أن هذا الجانب لم يختف تماما ومجال الشك والتأويل لا يزال قائما.

الإحالات والمراجع:

¹ - ولمعلومات أكثر، راجع:

BEN DIB Laila. Le droit de passage inoffensif, thèse de DEA, université d'Alger, 1979, p 7.

- ويأخذ مرور السفن في البحر الإقليمي ثلاث حالات لا رابع لها وذلك بإجماع الفقهاء، فإما أن يكون اجتياز البحر الإقليمي بهدف عبوره دون الدخول إلى المياه الداخلية، وهو ما يسمى "بالمرور الساحلي أو المرور الطولي Passage latéral"، وإما أن يكون اجتياز البحر الإقليمي بغية الوصول مباشرة من البحر الإقليمي للدولة إلى مياهها الداخلية، وهو ما يسمى "بمرور الدخول Passage d'entrée"، وإما أن يكون اجتياز البحر الإقليمي بالخروج من المياه الداخلية للدولة الساحلية، من أجل الوصول مباشرة منها إلى أعالي البحار مروراً بالبحر الإقليمي، وهو ما يسمى "بمرور الخروج Passage de sortie"، وهذا ما أكدته المادة 1/18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ومن أجل تفاصيل أكثر حول هذه الحالات الثلاث وما دار حولها من جدل فقهي راجع:

- Gilbert Gidel. Le droit international public de la mer. Le temps de paix. Tome III. La mer territoriale et la zone contigue. Topos verlag vaduz, Liechtenstein. Librairie Edouard duchemain, Paris. 1981. p204-205.

² - محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، بيروت، [د.د.ن]، 2012، ص 102-103.

³ - المرجع نفسه، ص 104.

⁴ - المرجع نفسه، ص 105.

⁵ - أنظر: أحمد اسكندري ومحمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام - المجال الوطني، الجزء الثالث، الجزائر، مطبعة الكاهنة، 1998، ص 173. محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص 106-108.

- وما تجدر الإشارة إليه في هذا المقام، هو أن نص الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية 1982 لقانون البحار، جاء مطابقاً لنص الفقرة الرابعة من المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958، المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والذي يقترب بدوره من نص المادة 3 من مشروع مواد البحر الإقليمي، المقترح من اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي عام 1930. ولمزيد من التفاصيل حول كل من المادتين 3 من مشروع لاهاي لسنة 1930 والمادة 14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958. راجع:

- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي - دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2010/2009، ص 317-333.

⁶ - أنظر: محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام - القانون الدولي العام أو قانون الأمم زمن السلم، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1993، ص 742-743.

⁷ - أنظر: الحسيني مصيلحي، محمد، « إسرائيل ومشكلة أمن البحر الأحمر في ظل قانون البحار الجديد لعام 1982 »، قانون البحار الجديد والمصالح العربية - دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، تونس، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، 1989، ص 272-305 (ص)، ص 297. محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص 108-116.

- وما يؤكد الطبيعة العرفية لمعيار براءة الممر الذي جاءت به المادة 2/19 من الاتفاقية، هو وروده في العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بالنظام القانوني للبحر الإقليمي، وكذا مشاريع الدول واللجان، إضافة إلى العديد من التشريعات الوطنية التي أقرت هذا المعيار قبل اتفاقية 1982 لقانون البحار، ومن بينها المادة 7 من المرسوم الجزائري رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 المتضمن: " تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم".

⁸ - أنظر محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص 112-114.

⁹ - وحول ما قيل بشأن حصريّة البنود الواردة في المادة 2/19 من الاتفاقية. راجع: لخضر زازة، المرجع السابق، ص 337-342. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام - المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، الجزء الثاني، الجزائر، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2009، ص 285-286. وكذلك:

T.Treves, La navigation, in traite du Nouveau droit international de la mer. René Jean Dupuy, Daniel Vignes, Economica, paris, Bruyant- Bruxelles, 1985. p756 - 757.

L.Lucchini, M.Voelckel , Droit de la mer, Tom II, Délimitation Navigation pêche, édition A, pedone, paris, 1996, p 246-248.

- ¹⁰ - أنظر: محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة، 2008، ص 130. لخضر زازة، المرجع السابق، ص 343.
- ¹¹ - المرجع نفسه، ص 344. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 131.
- ¹² - أنظر: لخضر زازة، المرجع السابق، ص 344.
- ¹³ - أنظر: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 285. لخضر زازة، المرجع السابق، ص 344.
- ¹⁴ - أنظر: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 285.
- ¹⁵ - أنظر: لخضر زازة، المرجع السابق، ص 347.
- ¹⁶ - المرجع نفسه، ص 348.
- ¹⁷ - أنظر: وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 2008، ص 329.
- ¹⁸ - المرجع نفسه، ص 330.
- ¹⁹ - أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، 132.
- ²⁰ - حيث نصت المادة 20 من اتفاقية قانون البحار بأنه: " على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي". وما ينبغي ذكره أن هذه القاعدة قد تجسدت قبل ذلك في المادة 6/14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وقد تأكدت صلابة هذه القاعدة حينما رفض مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار اقتراحين: أحدهما بريطاني والآخر فيجي، يهدفان إلى التخفيف من هذه القاعدة بعدم إلزام الغواصة بالإبحار طافية ورافعة علمها تلقائياً، وإنما بناء على طلب من الدولة الساحلية. أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 141. جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 301.
- ²¹ - أنظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 141-142. جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 302.
- ²² - تنص الفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية جامايكا على أنه " للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها: أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت، ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب، د- حفظ الموارد الحية للبحر، هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك، و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه، ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي، ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة." وتجدر الإشارة في هذا المقام أن هذه المادة ليست خاصة بالسفن الحربية وإنما جات شاملة لجميع أنواع السفن بما فيها السفن العسكرية.

²³- وأضفت الفقرة الثانية من ذات المادة بأنه: " ويجوز بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية."

²⁴- فقد نصت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 96 - 55 المؤرخ في 2 رمضان عام 1416 الموافق لـ 22 يناير سنة 1996، المتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، على أنه: " تعلق مؤقتاً ممارسة السفن الأجنبية حق المرور غير المضر في المناطق البحرية الواقعة بين 15° 03 شرقاً و 10° 04 شرقاً على عمق 10 أميال بحرية انطلاقاً من خطوط الأساس."

كما تمنع مؤقتاً السفن الرافعة للعلم الوطني من القيام بالملاحة البحرية في هذه المنطقة. " بينما فصلت المادة الثانية من ذات المرسوم ذلك مضيفاً بأنه: " يجب على السفن المتوجهة إلى موانئ زموري ودلس وتيقزرت أو الخارجة منها أن تمر عبر ممرات الملاحة الآتية:

* ممر زموري:

ممر مركز على الميناء وموجه شمال جنوب ومحدد بخط الطول:

ط1: 5° 33' 03 شرقاً، ط2: 6° 34' 03 شرقاً.

* ممر دلس:

ممر مركز على الضوء الأخضر في مدخل الميناء وموجه شمال جنوب ومحدد بخط الطول:

ط1: 8° 54' 03 شرقاً، ط2: 8° 55' 03 شرقاً.

* ممر تيقزرت:

ممر مركز على الميناء وموجه شمال جنوب ومحدد بخطوط الطول:

ط1: 6° 08' 04 شرقاً، ط2: 8° 07' 04 شرقاً."

²⁵- حيث نصت المادة 4/21 من الاتفاقية على أن " تمثل السفن الأجنبية التي تمارس المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة، ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر. " وحري بالبيان أن هذه المادة خاصة بجميع أنواع السفن ومن بينها السفن الحربية.

²⁶- للاطلاع أكثر على هذا الرأي الفقهي راجع: محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص 146-150.

²⁷- المرجع نفسه، ص 151.