

المرور البريء كقيود على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

Innocent passage as a restriction on the coastal State's sovereignty over its territorial sea

تاريخ القبول: 2024/05/20

تاريخ الإرسال: 2024/02/29

الهدف من هذه الدراسة يتمثل أساسا في التعرف على المسائل المتعلقة بحق المرور البريء لا سيما الشروط التي تحكمه، وكذا حقوق الدولة الساحلية في تنظيم هذا المرور وأيضا واجباتها والتي تعتبر حقوقا للسفن الأجنبية، تم التوصل من خلال هذه الدراسة إلى أن المرور البريء وإن كان قيودا على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي فإن السفن الأجنبية لا تمارسه بصفة عشوائية وإنما تنقيد في ذلك بالشروط التي تحكم المرور تجنبا لحدوث أي مساس بأمن الدولة الساحلية.

الكلمات المفتاحية: البحر الإقليمي؛ الدولة الساحلية؛ السيادة؛ السفن الأجنبية؛ المرور البريء.

Abstract:

The coastal State exercises sovereignty over its territorial sea. Under such sovereignty, it has the right to regulate the area as it deems

عمادية بشرى*
جامعة سكيكدة
University of Skikda
مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر
B.amaidia@univ-skikda.dz

ملخص:

تمارس الدولة الساحلية سيادتها على بحرها الإقليمي وبمقتضى هذه السيادة يكون لها الحق في تنظيم هذه المنطقة بما تراه مناسبا من قوانين وتنظيمات وشروط تحافظ بها على أمنها. لكن مقتضيات الملاحة البحرية تتطلب عدم وجود أي شروط وقيود تحكمها فيكون لكل السفن الأجنبية حرية الملاحة، ولمحاولة إيجاد نوع من التوازن بين هاتين المسألتين وضعت الاتفاقيات الدولية ما يسمى بحق المرور البريء، وحتى يكتسب هذا المرور صفة البراءة لا بد أن تتوفر فيه الشروط التي حددتها الاتفاقيات الدولية.

appropriate laws, regulations and conditions preserving its security; But the requirements of maritime navigation require that there are no conditions and restrictions governed

* - المؤلف المراسل.

by them so that all foreign vessels are free to navigate, in order to try to find some balance between these two issues, international conventions have established the so-called right of innocent passage. in order for such passage to acquire innocence, it must meet the conditions established by international conventions.

The main objective of this study is to identify issues relating to the right of innocent passage, in particular the conditions governing it. as well as the coastal State's rights to regulate

such traffic as well as its duties, which are the rights of foreign vessel.

This study found that innocent passage, although a restriction on a coastal State's sovereignty over its territorial sea, is not exercised indiscriminately by foreign vessels but rather complies with the conditions governing passage in order to avoid any prejudice to the security of the coastal State.

Keywords: territorial sea; Coastal State; sovereignty; Foreign vessels; Innocent passage.

مقدمة:

إن ما تحتويه البيئة البحرية من ثروات وموارد مختلفة جعلها سببا للصراعات بين الدول، إذ تباينت المواقف حولها بين دول قوية ترغب في السيطرة على البحر مبررة هذا بحرية الملاحة البحرية وأن البحر ملك للجميع، وبين دول ضعيفة تسعى فقط لحماية إقليمها البحري من أي اعتداء أو استغلال، ولوضع حد لهذه الثنائية أبرمت اتفاقيات دولية تنظم المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية، حيث قسمت بداية البيئة البحرية إلى مناطق تتمتع فيها الدولة الساحلية بسيادة مطلقة ومناطق بحرية أخرى يكون لها فيها حقوق سيادية فقط.

من بين المناطق التي يكون فيها للدولة الساحلية سيادة مطلقة منطقة البحر الإقليمي، وبالتالي يكون لها كامل الحرية في التصرف فيه كما تشاء دون تدخل أي طرف آخر، إلا أنه وتجسيدا لحرية الملاحة البحرية مُنح للسفن الأجنبية سواء كانت تابعة لدول ساحلية أو غير ساحلية حق المرور بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهذا المرور يجب أن يقتصر بالبراءة وحتى يكون بريئا لا بد أن يخلو من أي تصرف من شأنه أن يسبب ضررا يمس بأمن الدولة الساحلية.



ورغم أن حق المرور البريء يشكل قيدا على سيادة الدولة الساحلية إلا أنه يخضع في تنظيمه إلى شروط تحافظ بها هذه الدولة على أمنها، وبما أن البحر الإقليمي يعتبر جزءا من سيادة الدولة فهي تتمتع بحقوق في تنظيم المسائل المتعلقة بهذه المنطقة بما فيها المرور البريء، وفي المقابل تلتزم هذه الأخيرة بجملة من الواجبات تقع على عاتقها أثناء تنظيمها لحق المرور البريء.

من هنا نطرح الإشكالية التالية: كيف نظمت الاتفاقيات الدولية حق المرور البريء؟

- أهداف الدراسة تكمن في التعرف على أهم الجوانب المرتبطة بحق المرور البريء باعتباره من أهم المسائل المتعلقة بقضايا المرور البحري. وللإجابة على الإشكالية المطروحة وللوصول إلى الأهداف المرجوة من الدراسة تم الاعتماد على كل من المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. تم تقسيم هذه الدراسة إلى محورين: المحور الأول تضمن مفهوم المرور البريء والمحور الثاني عنوان بحقوق وواجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.

المحور الأول: مفهوم المرور البريء

استقر العمل على المستوى الدولي على أن السفن الأجنبية سواء كانت لدول ساحلية أو غير ساحلية يكون لها الحق في المرور البريء عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وللتعرف أكثر على حق المرور البريء سيتم التطرق إلى تعريفه (أولا)، وشروطه (ثانيا)، ثم القيود الواردة على أنواع محددة من السفن (ثالثا).

أولا- تعريف المرور البريء:

إن مصلحة الجماعة الدولية فرضت على المجتمع الدولي وضع قيود على سيادة الدولة الساحلية بهدف ممارسة الملاحة البحرية وتمثل هذه القيود أساسا في المرور البريء حيث استقر الوضع على تمتع السفن الأجنبية سواء التي تملكها دول ساحلية أو غير

ساحلية بحق المرور عبر البحر الإقليمي دون حاجة لموافقة الدولة الساحلية أو الحصول على رخصة منها⁽¹⁾.

ويقصد به المرور الذي لا يضر بأمن أو بحسن نظام الدولة الساحلية أو سلمها ويجب أن يكون هذا المرور وفقاً لما تحدده اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي⁽²⁾.

عرفت المادة 14 الفقرة 02 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 المرور بأنه: "الملاحة عبر البحر الإقليمي إما لغرض اجتياز ذلك البحر دون دخول المياه الداخلية، أو الانتقال إلى المياه الداخلية، أو للذهاب إلى أعالي البحار من المياه الداخلية"⁽³⁾.

عرفت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المرور في المادة 18 بأنه الملاحة التي تقوم بها السفن في البحر الإقليمي بهدف اجتيازه دون أن تدخل إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو تتوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يكون موجوداً خارج المياه الداخلية، ويعتبر مروراً أيضاً إذا كان الغرض منه التوجه من أو إلى المياه الداخلية أو بهدف التوقف في أحد مراسيها أو المرافق المينائية أو مغادرته⁽⁴⁾.

فالمرور يكون في ثلاث حالات تتمثل في:

الحالة الأولى: يقتصر فيها مرور السفينة على اجتياز منطقة البحر الإقليمي فقط أو على التوقف خارج منطقة المياه الداخلية.

الحالة الثانية: هي التي تكون فيها السفينة قادمة من منطقة بحرية أخرى كالبحر العالي إلى المياه الداخلية أو منها، كما أن توقف السفن في أحد المرافق المينائية المتواجدة في المياه الداخلية للدولة الساحلية يعتبر مروراً، فقد تتوقف السفينة بقصد تفريغ حمولة معينة أو تحميل بضائع أو يكون الهدف من رسوها إصلاح أعطاب في السفينة أو بقصد التزود بالوقود.

الحالة الثالثة: هي التي تكون فيها السفينة متواجدة في أحد الموانئ الداخلية وترغب في التوجه إلى منطقة أعالي البحار⁽⁵⁾.



وبالتالي يمكن تعريف المرور البريء بأنه: الحق الممنوح للسفن الأجنبية والذي تتمتع بموجبه بالمرور عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية أو الدخول إلى منطقة المياه الداخلية أو لأحد مشتملاتها.

ثانيا- شروط المرور البريء:

يجسد حق المرور البريء نوعا من التوازن بين سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي من جهة، ومن جهة أخرى يضمن للسفن الأجنبية ممارسة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، لذلك فرضت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا المجال جملة من الشروط التي تقيد المرور والتي تحافظ بموجبها الدولة الساحلية على أمنها، وتمثل هذه الشروط في:

1- أن يكون المرور سريعا ومتواصلا: طبقا لما جاء في نص المادة 18 الفقرة 02 من اتفاقية قانون البحار فإن المرور يكون سريعا ومتواصلا بمعنى أن السفينة الأجنبية التي تمارس حقها في المرور بإحدى الطرق الثلاث السابق ذكرها لا بد أن يكون مرورها مستمرا ودون توقف وأن يكون سريعا، فالأصل أن لا تتوقف السفينة الأجنبية لكن قد تحدث ظروف معينة تستدعي توقفها وهذه الظروف عبارة على استثناءات على الأصل العام وهو المرور السريع والمتواصل وتمثل في: التوقف إذا كان الرسو من مقتضيات الملاحة العادية التوقف بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة، أو إذا كانت السفينة تقدم مساعدة معينة بسبب وجود حالة خطر⁽⁶⁾، فإذا فرضت الظروف على الربان تقديم مساعدة معينة إلى أشخاص أو طائرات أو سفن أخرى تضررت بسبب أخطار بحرية، أو احتمالية التعرض لخطر الضياع في البحر ففي هذه الحالة أوجبت اتفاقية قانون البحار ضرورة تقديم المساعدة⁽⁷⁾.

وفي هذا السياق نص المشرع الجزائري في المرسوم رقم 72-194 في المادة 08 منه على أن توقف أو رسو السفن يجب أن يكون وفقا لما تقتضيه الملاحة العادية فقط، أو في حالة وجود وضع اضطراري يفرض على السفينة الحربية الرسو أو وجودها



في حالة خطر، وفي هذه الحالة يقع على عاتق قائد هذه السفينة الالتزام بإعلام السلطات الجزائرية فوراً ودون تأخير بتوقف السفينة في البحر الإقليمي وأيضاً إخطار الممثلون الدبلوماسيون أو القنصليون لدولة العلم بهذا.

وأضافت المادة 09 من نفس المرسوم أنه بمجرد انتهاء الظروف التي كانت سبباً في توقف السفينة الأجنبية أو رسوها فإنها وبعد إبلاغ السلطات الجزائرية بهذا تقوم باستئناف رحلتها، حدد المشرع المدة القصوى لتوقف السفن الحربية بحيث لا تتجاوز 24 ساعة إلا في حالة حصولها على رخصة خاصة⁽⁸⁾.

2- صفة البراءة: يكون مرور السفن الأجنبية عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية بريئاً إذا لم يكن فيه إضرار بأمنها، وحتى يكون بريئاً لا بد أن يكون وفقاً لما تقتضيه اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي أي وفقاً للشروط التي تضعها هذه الاتفاقيات⁽⁹⁾، ويصبح مرور السفن غير بريء متى كان فيه مساس بسلم الدولة الساحلية فيتحول من صفة المشروعية إلى فعل محظور وغير مشروع⁽¹⁰⁾.

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري في مسألة براءة المرور فإنه اعتبر أن المرور يكون خالياً من أي غرض عدواني إذا لم يكن هدف السفينة هو خرق السلم والأمن أو النظام العام للدولة الجزائرية وهذا طبقاً لمن نصت عليه المادة 07 من المرسوم رقم 194-72 السابق الإشارة إليه.

حددت اتفاقية قانون البحار في مادتها 19 الحالات التي إذا صدرت من السفينة الأجنبية فإنها تجعل من مرورها غير بريء، وتمثل هذه الأخيرة فيما يلي:

- يعتبر مرور السفينة الأجنبية غير بريء إذا استعملت أي تهديد بالقوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو يمس بسلامتها الإقليمية أو غيرها من انتهاكات أحكام ميثاق الأمم المتحدة.

- إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بمناورة أو تدريب بأي نوع من أنواع الأسلحة ففعلها يعتبر إضراراً بأمن هذه الدولة.
- أي عمل يكون الغرض منه الحصول على معلومات للإضرار بدفاع وأمن الدولة الساحلية.
- الأعمال الدعائية التي يكون الهدف منها المساس بأمن الدولة الساحلية.
- أي عملية تتضمن إطلاق أو إنزال طائرات أو أجهزة عسكرية من السفن المتواجدة في البحر الإقليمي أو تحميلها على متنها، فقيام السفينة الأجنبية بهذا التصرف ينفي عنها صفة البراءة ويصبح مرورها غير بريء وفيه إضرار بأمن الدولة الساحلية.
- تحميل سلع معينة أو شخص أو عملة أو إنزالهم من السفينة دون مراعاة لقوانين الدولة الساحلية المنظمة للمجال الضريبي أو الجمركي أو غيرها من القواعد القانونية التي تنظم الهجرة أو الصحة.
- التلويث العمدي للبيئة البحرية: فأي تصرف تقوم به السفينة الأجنبية يكون الهدف منه إحداث تلوث عمدي في الدولة الساحلية يعتبر جريمة كأن تقوم السفينة مثلاً بإلقاء مواد نووية أو غيرها من المواد الضارة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية.
- وتعتبر أيضاً من قبيل الأنشطة التي تشكل مروراً غير بريء الأنشطة المتعلقة بصيد السمك أو البحث العلمي البحري أو عمليات المسح.
- أي فعل يكون القصد منه التدخل بالأعمال المتعلقة بشبكات المواصلات أو المنشآت الأخرى.

- إذا كان نشاط السفينة الأجنبية لا يتعلق بصورة مباشرة بالمرور⁽¹¹⁾.
وباستقراء نص المادة 14 في فقرتها 04 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 نجدها أكتفت بالنص على أن المرور يكون بريء ما لم يضر بسلم الدولة الساحلية أو نظامها لكنها لم تحدد الحالات التي تعتبر مرور غير بريء، وبالتالي فالجمال يبقى واسعا في تحديد ما يشكل مرور غير بريء، ولعل هذا ما كان سببا في ذكر هذه الحالات من طرف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تجنباً لوقوع أي صراع بين الدول أو اختلاف التفسيرات حول هذه المادة.

ثالثاً- القيود الواردة على أنواع محددة من السفن:

بسبب الخطورة التي تشكلها بعض السفن وضماناً لأمن الدولة الساحلية ومراعاة لسيادتها على بحرها الإقليمي نصت الاتفاقيات الدولية والمتمثلة أساساً في اتفاقية جنيف لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حق الدولة الساحلية في وضع شروط تقيّد مرور الغواصات، والسفن الحربية والسفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد خطيرة من شأنها تلويث البيئة البحرية.

نالت هذه السفن اهتماماً واسعاً خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار والذي أبدت فيه الدول الساحلية مخاوفها إزاء الأضرار التي قد تحدث أثناء ممارسة هذه السفن لحقها في المرور البريء، وفي المقابل أكدت الدول البحرية الكبرى على أن هذه السفن لها حق في المرور البريء عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وبسبب هذه الاختلافات بين الدول سعى المؤتمر إلى خلق نوع من التوازن بين حق الدول الساحلية في حصر مرور هذه السفن عبر الممرات البحرية التي تحددها، وبين حق السفن التي تعمل بالطاقة النووية والغواصات والسفن الحربية في المرور البريء وهو موقف الدول البحرية الكبرى⁽¹²⁾.



1- الغواصات والمركبات الغاطسة: وفقاً لرأي غالبية الفقهاء في هذه المسألة فإن غطس الغواصات والمركبات التي تبحر تحت سطح الماء أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية لا يفقدها صفة البراءة، إلا في حالة قيامها بالإخلال بأمن الدولة الساحلية وحتجهم في تبرير هذا الموقف هي أن المادة 19 أثناء تعدادها لحالات المرور غير البريء لم تعتبر الغطس من بين الأفعال الضارة بالدولة الساحلية⁽¹³⁾.

نصت المادة 20 من اتفاقية قانون البحار على أن الغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة الأخرى أثناء تواجدها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية تلتزم بالإبحار طافية ورافعة لعلم دولتها، وبالتالي فالقيد الذي فرضته الاتفاقية على هذا النوع من السفن هو أن تبحر طافية على سطح الماء وأن ترفع علمها حتى يكون مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية بريء، وتكمن الغاية من هذا الشرط في الحفاظ على أمن الدولة الساحلية من أي اعتداء قد تشنه هذه الغواصات وغيرها من الأنواع الأخرى من المركبات الغاطسة، وهو نفس ما ورد في اتفاقية جنيف لسنة 1958 في مادتها 14 الفقرة 06.

2- السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحملها والتي تحمل مواد خطيرة: تلتزم السفن التي تستخدم المواد النووية⁽¹⁴⁾، كوقود ومصدرا للطاقة أو السفن التي تحمل مواد نووية أو مواد خطيرة أيا كانت طبيعتها، بحمل الوثائق المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي تنظم مجال السفن النووية ولا بد أن تراعي هذه السفن التدابير الوقائية التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية⁽¹⁵⁾.

والمقصود بالاتفاقيات الدولية الخاصة بهذه السفن هي الاتفاقيات المقبولة على المستوى الدولي مثل الاتفاقية المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 والتي صادقت عليها أكثر من 100 دولة والتي نصت على الإجراءات التي تلتزم السفن النووية بإتباعها، بالإضافة إلى المشروع الذي أعدته الوكالة الأوروبية للطاقة والذي يتعلق بالمسائل المتعلقة بالمسؤولية عن الحوادث في المياه الإقليمية أو موانئ

الدول الأجنبية، واتفاقية بروكسل لسنة 1962، وحتى تتحقق الدولة الساحلية من وجود الوثائق في حوزة السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد ذات طبيعة خطيرة واحترامها للاحتياطات والتدابير لا بد أن يكون لديها علم بواقعة المرور وبالتالي تلتزم هذه السفن بإخطار الدولة الساحلية مسبقاً بالمرور⁽¹⁶⁾.

ويجوز للدولة الساحلية أن تفرض على السفن التي تحمل مواد خطيرة أن تمر عبر الممرات البحرية التي تحددها بهدف ضمان سلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي وهذا طبقاً لما ورد في المادة 22 من اتفاقية قانون البحار.

3- السفن الحربية: عرفت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار السفن الحربية بأنها السفن التي تملكها القوات المسلحة التابعة لدولة معينة وتكون هذه الأخيرة مميزة على غيرها من السفن بسبب العلامات الخارجية التي تحملها، وتكون خاضعة لسلطة ضابط تعيينه حكومة الدولة بصفة رسمية ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويخضع طاقم هذه السفينة إلى القواعد المنظمة للقوات المسلحة النظامية. بسبب الحصانة السيادية التامة التي تتمتع بها السفن الحربية فإن الدولة الساحلية لا يمكنها مباشرة اختصاصها عليها حتى لو خالفت هذه السفينة القوانين التي تضعها الدولة الساحلية والتي تنظم بموجبها المرور في البحر الإقليمي، وتكتفي الدولة الساحلية فقط بأن تطلب من السفينة مغادرة البحر الإقليمي⁽¹⁷⁾.

إن دخول السفن الحربية لموانئ الدولة الساحلية لا يكون بصفة عشوائية وإنما يتطلب حصولها على رخصة مسبقة وهذا بسبب الطبيعة التي تتمتع بها السفن الحربية، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 10 من المرسوم رقم 72-194، وبالتالي فإن السفن الحربية تتمتع بحق المرور البريء بعد أن تحصل على إذن مسبق من الدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي، ووفقاً للقواعد المعمول بها فإن السفن الحربية لا تدخل البحر الإقليمي وهي في تشكيلة قتالية كأن يكون عدد هذه السفن كبير للدرجة التي تشكل تهديداً بأمن هذه الدولة⁽¹⁸⁾.



نصت المادة 30 من قانون البحار على أن السفينة الحربية إذا تجاهلت قوانين الدولة الساحلية المتعلقة بتنظيم المرور عبر البحر الإقليمي يجوز لهذه الدولة أن تطلب منها المغادرة على الفور، وفي حالة وقوع ضرر يصيب الدولة الساحلية بسبب مخالفة السفينة لهذه الأنظمة فإن المسؤولية تقع على عاتق دولة العلم طبقاً لما ورد في المادة 31.

المحور الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء

إن حق الدولة الساحلية في الحفاظ على أمنها وسلمها ونظامها العام أثناء ممارسة السفن الأجنبية لحقها في المرور البريء عبر البحر الإقليمي في هذه الدولة يتحقق على أكمل وجه إذا كان لهذه الأخيرة حقوقاً تنظم من خلالها المرور البريء وهذا ما سيتم التطرق إليه (أولاً)، وفي المقابل تلتزم الدولة بضمان سلامة ممارسة السفن للملاحة البحرية ويقع عليها في هذا السياق التزامات وواجبات (ثانياً).

أولاً- حقوق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء:

حتى تحافظ الدولة الساحلية على إقليمها من أي ضرر أو اعتداء خارجي فهي تتمتع بحقوق تنظم بموجبها حق المرور البريء عبر بحرها الإقليمي، تتمثل حقوقها وفقاً لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية محل الدراسة فيما يلي:

1- الحق في وضع قوانين تنظم المرور البريء: حيث يكون للدولة الساحلية الحق في تنظيم المرور البريء عبر بحرها الإقليمي من خلال منظومتها القانونية، فتنص على مختلف المسائل التي تضمن بها الدولة الحفاظ على سلامة بحرها الإقليمي أثناء ممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البريء وفقاً لما تحدده اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، واتفاقية جنيف لسنة 1958 فطبقاً للمادة 21 من اتفاقية قانون البحار يكون لها الحق في تنظيم المسائل التالية:

أ- ضمان سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة المرور البحري: يكون للدولة الساحلية الحق في المحافظة على سلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي واتخاذ كافة الإجراءات التي تضمن لها ممارسة هذا الحق والتي تحقق لها هذا الغرض.

ب- الحق في حماية مختلف الوسائل المستخدمة في تسيير الملاحة وغيرها من التسهيلات الملاحة والمنشآت الأخرى: نظمت معظم الدول الساحلية في قوانينها الوطنية الجوانب المتعلقة بالسلامة البحرية في بحرها الإقليمي، فوجد المشرع الجزائري نص على الأحكام المتعلقة بتنظيم المساعدة والإنقاذ ومنع التصادم في البحر وهذا عن طريق وضع الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو تنص على التدابير المتخذة في هذا الشأن والعقوبات المترتبة على مخالفتها، ومن بين المسائل التي يضمن بها المشرع الجزائري السلامة البحرية الإرشاد البحري⁽¹⁹⁾.

المقصود بالإرشاد البحري تقديم المساعدة في مرفأ أو مرسى من طرف بحارة متخصصون إلى ربانة السفن أثناء دخولها إلى الموانئ أو مغادرتها أو أثناء تواجدها في المراسي أو بعض القنوات المائية⁽²⁰⁾.

عرفه المشرع الجزائري في المادة 171 من القانون البحري بأنه: المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها⁽²¹⁾.

ج- الحق في حماية الكابلات وخطوط الأنابيب: بالرجوع إلى نص المادة 79 من الاتفاقية نجد أنها منحت الحق في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري لكل الدول وفي المقابل أضافت نفس المادة في الفقرة 04 أنه ليس في هذا الجزء ما يمس بحق الدولة الساحلية في النص على شروط وضع الكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل في بحرها الإقليمي.

تلتزم الدول أثناء ممارسة حقها في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة بالأخذ بعين الاعتبار الكابلات الموضوعة من قبل، وتلتزم بعدم الإضرار بإمكانية



تصليح أعطاب هذه الأخيرة وهذا يعتبر حق للدولة الساحلية طبقا لنص المادة 79 من اتفاقية قانون البحار.

د- حق الدولة الساحلية في حفظ الموارد الحية: يقصد بالموارد الحية كل الثروات المتواجدة في العمود المائي أو على القاع أو باطن القاع مهما كان نوعها، فقد تكون حيوانية وتشمل كل أنواع الأسماك بما فيها الأسماك كثيرة الارتحال والأسماك التي تتكاثر في الأنهار وتعيش في البحار، وغيرها من الثدييات البحرية، أو نباتية تتمثل في الأعشاب البحرية⁽²²⁾.

والدولة الساحلية لها الحق في القيام بكل ما هو مناسب لحماية هذه الثروات والموارد من كل ضرر أو استغلال من طرف السفن الأجنبية أثناء ممارستها لحقوقها في المرور عبر البحر الإقليمي.

هـ- حق الدولة الساحلية في تنظيم مصائد الأسماك: تضع الدولة الساحلية القواعد المناسبة لممارسة الصيد كما تحتفظ بالحق في صيد الأسماك في بحرها الإقليمي لرعاياها دون غيرهم، وأي مساس بهذه القواعد يشكل مرورا غير بريء وبالتالي تفقد السفن صفة البراءة في مرورها⁽²³⁾.

وبالرجوع إلى نص المادة 19 من اتفاقية قانون البحار نجد أنها اعتبرت أن مرور السفينة الأجنبية عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية يكون ضارا بأمنها إذا قامت هذه السفينة بأي أنشطة تتعلق بصيد الأسماك، وبالتالي حتى تضمن هذه الدولة الأمن والسلام فيها يكون لها الحق في وضع قوانين تنظم مجال صيد الأسماك.

وبما أن الدولة الساحلية لها سيادة على بحرها الإقليمي فإن هذه السيادة يتفرع عنها حقوق ملكية كاملة عليه بجميع موارده ولا يشترك معها في هذا الحق أي طرف آخر ويكون لها الحق في تنظيم الصيد والإشراف عليه، وأيضا الحق في إصدار رخص الصيد وغيرها من الإجراءات المتعلقة بمجال الصيد⁽²⁴⁾.

و- منع التلوث في البحر الإقليمي: يقصد بالتلوث عدم نقاء الشيء أو اختلاطه بغيره من الأشياء على نحو يختلف عنه⁽²⁵⁾، وعُرف أيضا بأنه وجود مواد أو طاقة معينة في البيئة الطبيعية للدرجة التي قد تضر بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته⁽²⁶⁾.

إن أي عمل من أعمال التلويث العمدي للبيئة البحرية للدولة الساحلية يعتبر من الأعمال التي إذا قامت بها السفينة الأجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي فإن مرورها يفقد قرينة البراءة وفقا لما ورد في المادة 19 السابقة الذكر.

يكون للدولة الساحلية الحق في أن تعتمد قوانين تتضمن منع التلوث البحري من السفن الأجنبية والتي تمارس حقها في المرور البريء وخفضه والسيطرة عليه على أن لا تعرقل هذه القوانين أو تمس بحق هذه السفن في المرور البريء⁽²⁷⁾.

ي- حق الدولة الساحلية في تنظيم البحث العلمي البحري أو المسح الهيدروغرافي: يعتبر موضوع البحث العلمي البحري من الموضوعات التي ظهرت حديثا على ساحة القانون الدولي للبحار فهو ظهر أساسا بسبب مختلف التطورات العلمية والتكنولوجية الحاصلة في مجال البحار والمحيطات⁽²⁸⁾.

اتفاقية فيينا لسنة 1958 أكتفت بالنص على حق السفن في ممارسة المرور لكنها لم تنص على إمكانية إجراء البحث العلمي البحري وهذا ما كان سببا في أن البعض رأى أنه من الممكن إجراء البحوث العلمية البحرية ما دامت السفينة ليست متوقفة أو راسية، إلا أن البعض الآخر رفض هذا الرأي وعارضه وحجتهم في ذلك أن الدولة الساحلية لها الحق في تنظيم البحث العلمي البحري وبموجب هذا الحق تستطيع منع السفن الأجنبية من القيام بإجراء البحث العلمي في بحرها الإقليمي، وتفاديا لهذه الاختلافات نصت اتفاقية قانون البحار على حق الدولة الساحلية في اعتماد قوانين تنظم بموجبها البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي⁽²⁹⁾.

نصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 245 على أن الحق في تنظيم البحث العلمي البحري يكون للدولة الساحلية دون غيرها ولا يمكن لسفن الدول الأخرى القيام بإجراء البحوث العلمية البحرية إلا بعد الحصول على ترخيص وموافقة صريحة من الدولة الساحلية.

2- الحق في منع أي مرور غير بريء: إذا قامت السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية بأي تصرف من التصرفات التي حدتها المادة 19 السابق ذكرها فإن الدولة الساحلية يحق لها أن تتخذ كافة الإجراءات التي تراها مناسبة واللازمة لمنع هذا المرور⁽³⁰⁾.

وفي حالة إخلال السفينة الأجنبية بسلم الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي يحق للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية حيث يكون لها الحق في توقيف أي شخص أو القيام بأي تحقيق بشأن أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة، وفي هذه الحالة تقوم الدولة الساحلية بتبليغ القنصل أو الممثل الدبلوماسي أو موظف قنصلي تابع لدولة علم السفينة إذا طلب منها الربان هذا قبل أن تباشر أي تدابير إلا في حالة الطوارئ طبقاً لما ورد في المادة 27.

3- الحق في الإيقاف المؤقت للمرور البريء: إذا تطلب الوضع الأمني للدولة الساحلية إيقاف العمل بالمرور البريء في بحرها الإقليمي فإن هذه الدولة من حقها أن توقف مؤقتاً دون أي تمييز بين السفن الأجنبية، وهذا الإيقاف لا يبدأ سريانه إلا بعد أن تعلن الدولة الساحلية عنه طبقاً للمادة 25 الفقرة 03 من اتفاقية قانون البحار، وهذا نفس ما ورد في اتفاقية جنيف لسنة 1958 في المادة 16 الفقرة 03، وحق الدولة الساحلية في وقف ممارسة المرور البريء في بحرها الإقليمي يجب أن يقتصر بشروط تتمثل في:

- أن يكون الوقف مؤقتاً والدولة الساحلية هي من تحدد مدة سريانه ونفاذه.



- أن يشمل هذا الوقف المؤقت مناطق معينة فقط في البحر الإقليمي.

- أن يشمل كل السفن دون تفرقة بينها.

- أن يكون هذا الوقف لضرورة يتطلبها الوضع الأمني في الدولة الساحلية أو بسبب مناورات عسكرية تقوم بها في ساحلها.

وتتوفر هذه الشروط يصبح من حق الدولة الساحلية أن توقف المرور مؤقتاً⁽³¹⁾.

ثانياً- واجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء:

يقع على عاتق الدولة الساحلية جملة من الواجبات التي تلتزم بالتقيد بها أثناء تنظيم حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي وتمثل في:

1- الالتزام بعدم عرقلة المرور البريء: تم تقرير حق المرور البريء أصلاً عملاً بما تقتضيه حرية الملاحة البحرية وبالتالي لا يحق للدولة الساحلية أن تعيق مرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي بحيث تمتنع عن القيام بأي تصرفات من شأنها أن تعرقل الملاحة البحرية، وتمتنع الدولة الساحلية عن إنكار حق المرور البريء على السفن الأجنبية أو الإخلال بهذا الحق عن طريق وضع شروط، كما تمتنع عن التمييز بين السفن التابعة لأي دولة سواء من الناحية القانونية أو الواقعية فكل السفن سواء التي تحمل بضائع إلى دولة أخرى أو منها أو لحسابها تتمتع بحق المرور عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهذا طبقاً لما نصت عليه المادة 27 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

اتفاقية جنيف لسنة 1958 أكتفت فقط بالنص على أن الدولة الساحلية يجب ألا تعرقل المرور عبر البحر الإقليمي في مادتها 15 الفقرة 01.

2- الالتزام بالإعلان عن المخاطر في بحرها الإقليمي: يقع على عاتق الدولة الساحلية

أيضاً التزام بالإعلان عن المخاطر التي تعلم بوجودها داخل بحرها الإقليمي والتي من شأنها أن تسبب أضراراً للسفن الأجنبية التي تمارس حقها في المرور البريء، فمن



خلال هذا الإعلان تأخذ السفن الأجنبية الاحتياطات المناسبة لضمان سلامة السفينة وطاقمها (32).

3- الالتزام بعدم فرض رسوم على السفن الأجنبية: إن السفينة الأجنبية وهي تمر بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية فهي بهذا تمارس حق من حقوقها وبالتالي لا يجوز لهذه الدولة أن تفرض أي رسوم أو مبالغ معينة على السفن الأجنبية، لكن إذا قدمت الدولة خدمات معينة إلى السفينة يحق لها ان تطلب مقابل هذه الخدمات، وتلتزم الدولة الساحلية بالمساواة بين كل السفن في هذه الرسوم وهذا طبقاً لنص المادة 26 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وتقابلها المادة 18 من اتفاقية جنيف لسنة 1958.

خاتمة:

من خلال ما سبق عرضه نستنتج أن: حق المرور البري يعتبر قيد على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي إذ تتمتع السفن الأجنبية سواء كانت مملوكة لدول ساحلية أو غير ساحلية بموجبه بحق المرور عبر البحر الإقليمي.

نظمت الاتفاقيات الدولية حق المرور البري من خلال وضع الشروط التي يجب أن تتوفر في المرور حتى يمكن اعتباره برياً، وأيضاً نظمته من خلال تحديد حقوق وواجبات الدولة الساحلية فمن جهة تتمتع بحقوق تحافظ بموجبها على أمنها وسلامة بحرها الإقليمي من أي ضرر قد تسببه السفن الأجنبية وهي تمارس حقها في المرور، ومن جهة أخرى هي ملزمة بضمان حق هذه السفن في الملاحة البحرية دون عراقيل وصعوبات، وهذا ما يجعل المرور البري بمثابة نظام يحدث توازن بين سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وبين حرية الملاحة.

وعلى ضوء هذه الاستنتاجات ومن خلال ما سبق الحديث عنه يمكن تقديم المقترحات التالية:



- بما أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تشكل أهم الاتفاقيات المنظمة للمجال البحري بكل جوانبه بما فيها المرور البري، لا بد من عقد مؤتمرات أخرى لتعديلها، لأن التطور الذي يشهده العالم خاصة في المجال التجاري وبالتالي زيادة المعاملات بين الدول وهو ما ينتج عنها بالضرورة زيادة حجم السفن التي تستخدم كوسيلة للنقل البحري، وبالتالي زيادة حجم البضائع والمواد التي تحملها هذه السفن، وأيضا اعتمادها على كميات أكبر من مصادر الطاقة التي تشتغل بها، وهذا ما يشكل تهديد للبيئة البحرية.

- نص المادة 23 من الاتفاقية والمتعلق بمرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل على متنها مواد نووية كان ينبغي على الاتفاقية التفصيل قليلا في هذه المادة، وإن كانت المادة قد أحالت إلى الاتفاقيات المتعلقة بهذا المجال إلا أن هذا غير كافي مقارنة بخطورة هذه المواد على البيئة البحرية وعلى صحة وسلامة الإنسان.

الهوامش والمراجع:

(1)- أعراب كيلة، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة المسيلة، المجلد 02، العدد 04، 2017، ص ص 231 232.

(2)- حايد عائشة، الوجيز في القانون الدولي للبحار، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، ط الأولى، 2023، ص 48.

(3)- اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة:

Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone-Derecho Internacional Público-dipublico.org

تاريخ التصفح 2024/01/08.

(4)- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها في مونتيفو باي (جامايكا)، يوم 10 ديسمبر سنة 1982، دخلت حيز النفاذ سنة 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر، الجزائر، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.

(5)- يوسف أمال، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010، ص ص 11 12.



- (6)- المادة 18 الفقرة 02/ من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (7)- لغية فضيلة، القيود الواردة على أنظمة المرور التقليدية في البحار، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022/03/31، ص 13.
- (8)- المرسوم رقم 72-192، المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 05 أكتوبر سنة 1972، المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج ر، العدد 86 المؤرخة في 27 أكتوبر 1972، ص 1371.
- (9)- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، ط الأولى، 2009، ص 124.
- (10)- الدين الجيلالي بوزيد، ماجد الحموي، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الشواف، الرياض، 2012، ص 260.
- (11)- المادة 19، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (12)- تيفلت فرحات كمال، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022/04/14، ص 120.
- (13)- دحاني أمينة، المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مجلة مصداقية، المدرسة العليا العسكرية للإعلام والاتصال، المجلد 03، العدد 03، 2021، ص 110.
- (14)- المواد النووية يقصد بها: الوقود النووي بخلاف اليورانيوم الطبيعي والمستنفذ القادر على إنتاج الطاقة عن طريق عملية انشطار نووي ذاتية الاكتفاء خارج المفاعل النووي، إما بمفرده أو الاقتران مع بعض المواد الأخرى، أو نفايات ومنتجات مشعة، أنظر المادة 01 الفقرة 08 من اتفاقية اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963.
- Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage-Derecho Internacional Público-dipublico.org
- تاريخ التصفح 2023/09/19.
- (15)- المادة 23، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (16)- خيارى وديع، النظام القانوني لحق المرور البريء، رسالة ماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر 01، 2012، ص 51، 53.
- (17)- لغية فطيمة، المرجع السابق، ص 87.
- (18)- مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ج الثاني، ص 300.
- (19)- لغية فضيلة، المرجع السابق، ص 34، 35.
- (20)- درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري - دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2020، ص 83.
- (21)- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1972، يتضمن القانون البحري، ج ر، العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

- (22)- عايدة بشرى، الحقوق السيادية للدولة الساحلية وفق اتفاقية 1982 (المنطقة الاقتصادية الخالصة نموذجاً)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، المجلد 10، العدد 02، 2023، ص ص 543. 544.
- (23)- لعجة فضيلة، المرجع السابق، ص 46.
- (24)- صبحي رفيق، التدابير والإجراءات القانونية الدولية لمكافحة الصيد البحري غير القانوني وغير منظم وغير المبلغ عنه، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 12، العدد 02، 2021، ص 511.
- (25)- عقيل حمزة كاظم، الحماية الجزائرية من التلوث النفطي دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2020، ص 30.
- (26)- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 32.
- (27)- المادة 211 الفقرة 04، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (28)- محمد محي الدين، الأبحاث العلمية البحرية، سلطات ومسؤولية الدول والمنظمات الدولية المختصة، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2014، ص 65.
- (29)- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، رسالة ماجستير، تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد، 2014، ص ص 64. 65.
- (30)- المادة 25 الفقرة 01، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (31)- بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 31.
- (32)- المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. وتجدر الإشارة أن هذا النص جاء مشابهاً لما ورد في اتفاقية جنيف لسنة 1958 والتي نصت على أنه: "يتعين على الدولة الساحلية أن تعلن على النحو المناسب عن أي أخطار تهدد الملاحة التي لديها معرفة بها داخل بحرها الإقليمي". انظر: Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone-Derecho Internacional Público-dipublico.org.

